

B&W Adviesnota

Onderwerp	Havenbeheerplan 2026-2030
Zaaknummer	
B&W datum	28 oktober 2025
Naam steller	Medewerker team Openbare Ruimte
Teammanager	Teammanager team Openbare Ruimte
Portefeuillehouder	Wim de Schryver

Besproken met portefeuillehouder?

Ja, met Wim de Schryver op 27 oktober 2025

Openbaarheid

Ja, per direct.

Bevoegd orgaan

Raad

Ter advisering aanbieden aan Raad

Advies

Het havenbeheerplan 2026-2030 ter vaststelling aan de gemeenteraad voor te leggen

Inleiding

Vier jaar geleden is het havenbeheerplan 2022-2025 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan is geactualiseerd. Het beheerplan richt zich met name op de financiële aspecten van de haven. Deze vallen onder de bevoegdheid van de raad. Daarom wordt u voorgesteld om het plan ter vaststelling aan de raad aan te bieden.

Om de stapeling van beheerplannen te voorkomen is er voor gekozen om dit plan eenmalig een looptijd van vijf jaar te geven.

Samenvatting Havenbeheerplan 2026-2030

In het havenbeheerplan bevat een inventarisatie van de aanwezige voorzieningen en de huidige kwaliteit van die voorzieningen. Door de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en de uitbreiding van de insteekhaven is het overgrote deel van de haven vernieuwd. Het onderhoudsniveau is daardoor goed.

Ten opzichte van het vorige havenbeheerplan zijn er een aantal wijzigingen:

- In overleg met het waterschap is de zandvang verplaatst. Deze ligt nu tegen de jachthaven in plaats van in de Groote Molenbeek;
- Met het waterschap is afgesproken dat de kosten voor het baggeren van deze zandvang worden verdeeld tussen waterschap (40%) en de gemeente Venray (60%). Dit heeft een positief effect op de kosten en
- De opbrengst aan havengeld is iets hoger dan geraamd.
- Er zijn momenteel nog een tweetal kavels langs de insteekhaven beschikbaar.

In de planperiode worden enkele grotere investeringen voorzien:

- Er worden voorbereidingen getroffen om de nieuwe zandvang in 2026 te gaan baggeren;
- Het baggeren van de haven is gepland voor 2027, maar dit is afhankelijk van de hoeveelheid slib die wordt afgezet in de haven.

- In een deel van de haven wordt bodembescherming aangebracht. Hierdoor wordt voorkomen dat door het manoeuvreren van de schepen gaten in de havenbodem worden geslagen.

Beoogd resultaat

Met het vaststellen van het havenbeheerplan is het beheer en onderhoud van de haven met de daarbij behorende financiering vastgelegd.

Argumenten

1. Dit voorstel draagt bij aan de toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'.
De haven biedt met name voor het ondernemerschap en milieu op verschillende vlakken grote kansen.
 - Vervoer over het water is minder belastend dan het vervoer over de weg;
 - door uitbreiding van de haven is er mogelijkheid voor bedrijven om zich te vestigen en
 - worden veel banen gecreeert.
2. Door instemming met het havenbeheerplan worden de financiële middelen geactualiseerd/geaccordeerd en daarmee opgenomen in de gemeentelijke begroting.

Kanttekeningen of risico's

In het havenbeheerplan worden een aantal risico's gesignaleerd. Het grootste risico is de kosten van het baggeren. Bij het bepalen van de kosten zijn aannames gedaan. Dit geldt voor zowel het tijdstip van het baggeren als de kwaliteit van het slib dat vrijkomt bij het baggeren. Een eerste "test" van deze ramingen is de kosten van het baggeren van de delta van de Groote Molenbeek.

Communicatie

Het havenbeheerplan wordt na vaststelling gepubliceerd.

Financiële gevolgen

Het havenbeheerplan bestaat zowel uit de industriehaven als de jachthaven. Beide financiële exploitaties zijn geactualiseerd en doorberekend voor een periode van 55 jaar. De resultaten van de doorrekening kunnen als volgt worden samengevat:

	2026	2027	2028	2029	2030
Industriehaven	-121.296	-108.982	-123.844	-165.067	-118.024
Jachthaven	21.675	22.274	22.766	4.440	13.926
Totaal haven	-99.621	-86.708	-101.078	-160.627	-104.098
Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten	65.704	65.704	65.704	65.704	65.704
Resultaat haven	-33.917	-21.004	- 35.374	-94.923	-38.394
Reeds verwerkt in de begroting 2026	-33.917	-21.004	-36.425	-56.796	-48.153
Benodigde middelen beheerplan haven Wanssum 2025	0	0	-1.051	38.127	-9.759

Het havenbeheerplan kan binnen de huidige budgetten worden uitgevoerd. Bij de komende MUIP-besprekingen voor integrale afweging zal het college betogen dat het wenselijk is om in 2029 € 38.127, = te reserveren, maar de uiteindelijke keuze hierover wordt integraal afgewogen in het geheel van de financiële ruimte en prioriteiten van de gemeente.

Vervolgtraject besluitvorming

Het havenbeheerplan wordt ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Evaluatie

In het Havenbeheerplan 2031-2034 wordt het voorliggende plan geëvalueerd.

Bijlagen

- 1 Het concept Havenbeheerplan 2026-2029
- 2 Concept raadsvoorstel

Naslagwerk

Niet van toepassing

Onderwerp Havenbeheerplan 2026-2030

Zaaknummer	Steller	Medewerker team Openbare Ruimte
	Team	Openbare Ruimte
Raad datum	Teammanager	Teammanager Openbare Ruimte
	Portefeuillehouder	Wim de Schryver

Openbaarheid

Ja, Per direct.

Ter advisering/kennisneming/bespreking

Ter bespreking

Voorstel

Het havenbeheerplan 2026-2023 vast te stellen.

Raadsvoorstel

Inleiding

Vier jaar geleden is het havenbeheerplan 2022-2025 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan is geüpdatet. De beheerplan gaat m.n. in op de financiële aspecten van de haven. De financiële aspecten vallen onder de bevoegdheid van de raad. Daarom wordt u voorgesteld om dit ter vaststelling aan de raad aan te bieden. Om de stapeling van vaststelling van beheerplannen te voorkomen is er voor gekozen om dit plan eenmalig een looptijd van vijf jaar te geven.

Samenvatting Havenbeheerplan 2026-2030

In het havenbeheerplan wordt een inventarisatie uitgevoerd van de voorzieningen die aanwezig zijn en de huidige kwaliteit van die voorzieningen. Bij de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en de uitbreiding van de insteekhaven is het overgrote deel van de haven vernieuwd. Het onderhoudsniveau is daarom goed.

Ten opzichte van het vorige havenbeheerplan zijn er een aantal wijzigingen:

- In overleg met het waterschap is de zandvang verplaatst. Deze ligt nu tegen de jachthaven in plaats van in de Groote Molenbeek;
- Met het waterschap is afgesproken dat de kosten voor het baggeren van deze zandvang worden verdeeld tussen waterschap (40%) en de gemeente Venray (60%). Dit heeft een positief effect op de kosten en
- De opbrengst aan havengeld is iets hoger dan geraamd.
- Er zijn op dit moment nog een tweetal kavels langs de insteekhaven beschikbaar.

In de planperiode worden een paar grotere investeringen voorzien:

- We zijn voorbereidingen aan het treffen om de nieuwe zandvang in 2026 te gaan baggeren;
- Het baggeren van de haven is gepland voor 2027, maar dit is afhankelijk van de hoeveelheid slib die wordt afgezet in de haven.
- We willen in een deel van de haven nog bodembescherming gaan aanbrengen. Hierdoor wordt voorkomen dat door het manoeuvreren van de schepen er gaten in de havenbodem worden gemaakt.

Beoogd resultaat

Met het vaststellen van het havenbeheerplan is het beheer en onderhoud van de haven met de daarbij behorende financiering vastgelegd.

Argumenten

1. Dit voorstel draagt bij aan de toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'.
De haven biedt met name voor het ondernemerschap en milieu op verschillende vlakken grote kansen.
 - Vervoer over het water is minder belastend dan het vervoer over de weg;
 - met de uitbreiding van de haven is er mogelijkheid voor bedrijven om zich te vestigen en
 - worden veel banen gecreeert.
2. Door het instemmen met het havenbeheerplan worden de financiële middelen geactualiseerd/geaccordeerd en daarmee opgenomen in de gemeentelijke begroting.

Kanttekeningen en risico's

In het havenbeheerplan worden een aantal risico's gesignaleerd. Het grootste risico is de kosten van het baggeren. Bij het bepalen van de kosten voor het baggeren zijn een aantal aannames gedaan. Dit geldt voor zowel het tijdstip van het baggeren als de kwaliteit van het slib dat vrijkomt bij het baggeren. Een eerste "test" van deze ramingen is de kosten van het baggeren van de delta van de Groote Molenbeek.

Communicatie

Raadsvoorstel

Het havenbeheerplan wordt na vaststelling gepubliceerd.

Financiële gevolgen

Het havenbeheerplan bestaat zowel uit de industriehaven als de jachthaven. Beide financiële exploitaties zijn geactualiseerd en doorberekend voor een periode van 55 jaar. De resultaten van de doorrekening kunnen als volgt worden samengevat:

	2026	2027	2028	2029	2030
Industriehaven	-121.296	-108.982	-123.844	-165.067	-118.024
Jachthaven	21.675	22.274	22.766	4.440	13.926
Totaal haven	-99.621	-86.708	-101.078	-160.627	-104.098
Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten	65.704	65.704	65.704	65.704	65.704
Resultaat haven	-33.917	-21.004	- 35.374	-94.923	-38.394
Reeds verwerkt in de begroting 2026	-33.917	-21.004	-36.425	-56.796	-48.153
Benodigde middelen beheerplan haven Wanssum 2025	0	0	-1.051	38.127	-9.759

Het havenbeheerplan kan binnen de huidige budgetten worden uitgevoerd. Bij de komende MUIP-besprekingen voor integrale afweging zal het college betogen dat het wenselijk is om in 2029 € 38.127, = te reserveren, maar de uiteindelijke keuze hierover wordt integraal afgewogen in het geheel van de financiële ruimte en prioriteiten van de gemeente.

Vervolgtraject besluitvorming

Niet van toepassing.

Evaluatie

In het Havenbeheerplan 2031-2034 wordt het voorliggende plan geëvalueerd.

Bijlagen

1 Het concept Havenbeheerplan 2026-2029

Naslagwerk

Niet van toepassing

RAPPORT

Beheerplan haven Wanssum

Klant: Gemeente Venray

Referentie: BK5864-HK-RP-251021-1300

Status: Definitief/01

Datum: 28 oktober 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 70 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document: Beheerplan haven Wanssum
Ondertitel:
Referentie: BK5864-HK-RP-251021-1300
Uw kenmerk
Status: Definitief/01
Datum: 28 oktober 2025
Projectnaam: Beheerplan haven Wanssum
Projectnummer: BK5864-101-100
Auteur(s): Jos Reinders

Opgesteld door: Jos Reinders

Gecontroleerd door: Einar Abels, Jos Reinders

Datum: 15 oktober 2025

Goedgekeurd door: Jos Reinders

Datum: 28 oktober 2025

Classificatie: Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Beleid, kaders en wetgeving	2
2.1	Wet- en regelgeving	2
2.2	Beleidskader	2
3	Beheerscope	3
3.1	Huidig areaal	3
3.1.1	Omschrijving haven	3
3.1.2	Eigendoms- en onderhoudssituatie	3
3.1.3	Onderdelen haven	4
3.1.4	Waterbodem	6
3.1.5	Buiten scope vallende onderdelen	7
4	Toekomstig (aanpassingen) areaal / ontwikkelingen	8
5	Beheervisie	9
6	Kwaliteit	12
6.1	Inleiding	12
6.2	Kades en oeverbeschermingen	12
6.3	Afmeervoorzieningen	13
6.4	Wegen	13
6.5	Zandvang "Over het Broek"	14
6.6	Waterbodem haven	14
7	Meerjarenonderhoudsplan	15
7.1	Benodigde financiële middelen	15
7.1.1	Kosten instandhouding kades, oeververdedigingen en losse objecten.	15
7.1.2	Kosten instandhouding wegen	16
7.1.3	Kosten beheer en middelen	16
7.1.4	Onderhoudskosten baggeren industrie- en jachthaven en zandvang	18
7.1.4.1	Baggeren industriehaven	18
7.1.4.2	Baggeren jachthaven	20
7.1.4.3	Baggeren zandvang	21
7.1.5	Zwaaiikom	21
7.1.6	Overzicht totaal benodigde financiële middelen	22
7.2	Inkomsten haven	23
7.3	Verschil benodigd budget en inkomsten	24

8	Beheerorganisatie	26
9	Risicoparagraaf	27

Tabellen

Tabellen

1. Wet- en regelgeving
2. Overzicht onderdelen haven
3. Kostendekkingsplan

1 Inleiding

Binnen de gemeente Venray ligt in Wanssum een industrie- en jachthaven aan de Maas. Deze haven heeft de afgelopen 10 jaar veel veranderingen ondergaan: “Ruimte voor de rivier”, verhoging van het rivierpand, verdieping van de haven, uitbreiding van de haven en rondweg inclusief brug (in het kader van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum).

Het laatste beheerplan dateert van 2022. Elke vier jaren dient het beheerplan te worden geactualiseerd. Het nieuwe beheerplan heeft eenmalig een looptijd van 5 jaar 2026-2030; dit in verband met het verwachte grote aantal te actualiseren beheerplannen in het jaar 2029.

De gemeente wenst goed inzicht te hebben in het benodigde budget voor het beheer en instandhouding van de haven zoals deze nu is; met de uitdagingen van vandaag en morgen. Dit beheerplan inclusief meerjarenonderhoudsplan (MJOP) en investeringsraming is hiervoor het juiste instrument.

Haskoning heeft in nauwe samenwerking met de gemeente Venray dit beheerplan haven Wanssum opgesteld.

2 Beleid, kaders en wetgeving

Beleid, kaders en wetgeving vormen belangrijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor het beheer en de instandhouding van de haven Wanssum.

2.1 Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving die van toepassing is op het construeren, onderhouden of vervangen van kunstwerken in de haven zijn in deze paragraaf omschreven.

Hieronder enkele relevante vermeld; in bijlage 1 is een volledig overzicht aanwezig.

- Wet milieubeheer
- Arbowet
- Flora- en faunawet
- Omgevingswet
- Waterwet
- Richtlijn Vaarwegen (RVW) 2020
- Binnenschepenbesluit
- Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION);
- Regelgeving Baggerwerken, inclusief bijbehorende wetten;
- Gemeentelijke verordeningen:
 - Havenverordening Venray 2017
 - Verordening havengelden 2025

2.2 Beleidskader

Scheepvaartklasse Vb

In het havenbeheerplan 2016 is opgenomen dat de haven geschikt moet zijn voor klasse Vb schepen. Dit zijn de grootste schepen die nu over de Maas mogen varen. Deze schepen zijn maximaal 135 meter lang, 11,4 meter breed en hebben een diepgang van 3,5 meter (op basis van een groot Rijnschip).

Exploitatie haven

Voor de gehele haven is de Havenverordening 2017 van kracht ("Verordening regelende de openbare orde en veiligheid in de haven 2017"; het is een geldende gemeentelijke verordening die het juridisch kader vormt voor het beheer van de haven.

Voor het gebruik van de industriehaven door schepen en havenondernemers wordt havengeld geïnd.

De jachthaven is verpacht aan een particuliere ondernemer. Een gedeelte van de haven is verpacht aan een ondernemer die er vervolgens een jachthaven exploiteert. Een andere ondernemer huurt een deeltje van de industriehaven (nabij de jachthaven) voor de verkoop van jachten. De gemeente staat (sport)vissen aan één visvereniging in de jachthaven wel toe maar niet in de industriehaven.

Financiële kaders

De haven heeft baten en lasten; inkomsten van de havengelden en kosten vanwege onderhoud (klein en groot onderhoud) en vervangingsinvesteringen. Uit concurrentieoverwegingen heeft de gemeente ervoor gekozen om de haven niet kostendekkend te exploiteren.

Voor overige financiële kaders zie hoofdstuk 7 Meerjarenonderhoudsplan.

3 Beheerscope

3.1 Huidig areaal

3.1.1 Omschrijving haven

De haven Wanssum is een haven in de monding van de Groote Molenbeek (het eindpunt van de Oude Maasarm) en mondt rechtstreeks uit in de Maas. Het haventerrein heeft een totale oppervlakte van circa 76 hectare (waarvan circa 22 hectare tot het “natte” gedeelte behoort). De haven is op hoofdlijnen ingedeeld in twee delen:

- industriehaven;
- jachthaven.



Industriehaven

De industriehaven is oorspronkelijk aangelegd in de jaren 30 en later uitgebreid in de jaren 70 (insteekhaven). De huidige haven is in 2019-2021 grootschalig aangepast en vernieuwd, waarbij de insteekhaven met ruim 400 m¹ in westelijke richting is verlengd met een oppervlakte van circa 2,7 ha. (natte deel). De kadelengete bedraagt circa 2.500 m¹; de kades zijn allemaal in eigendom van de gemeente (na overdracht).

De kades die ook dienstdoen als primaire waterkering zijn samen met het waterschap in beheer; hierover moeten nog wel nadere (financiële) afspraken worden gemaakt.

Op dit moment kunnen schepen met een lengte tot 135 meter en een diepgang tot 3,50 m¹ (klasse Vb) gebruik maken van de industriehaven Wanssum.

Jachthaven

De jachthaven is gelegen in het zuiden van de haven en een capaciteit van ongeveer 150 ligplaatsen.

3.1.2 Eigendoms- en onderhoudssituatie

Voor de haven Wanssum is sprake van een aantal eigenaren en belanghebbenden:

- gemeente Venray;
- waterschap Limburg;
- Rijkswaterstaat;
- provincie Limburg;
- jachthaven Wanssum;
- bedrijven.

Het water in de havens (industrie- en jachthaven) is eigendom van de gemeente. Het beheer en onderhoud van de haven is eveneens in handen van de gemeente. Alle kademuren, oeververdedigingen, de weg rondom de haven, de drijvende brug en de zandvang zijn in eigendom van de gemeente. Daarnaast zijn er nog eigenaren van de bedrijventerreinen; verschillende gelegen aan het water.

De primaire waterkering loopt ook over enkele damwanden (vrijwel allemaal van de gemeente Venray); de waterkering is van het waterschap Limburg.

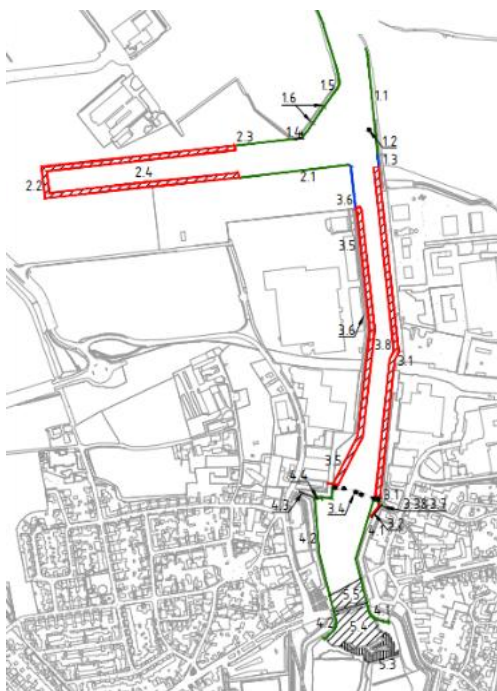
Rijkswaterstaat is de eigenaar van de rivier de Maas en bepaalt hierdoor het beheerregime, de waterpeilen en debieten in en rondom de haven.

De nieuwe Lienebrug in de N270 over de haven is van de provincie. De brug over de Groote Moolenbeek is van de gemeente (na overdracht van de oude N270).

Jachthaven Wanssum is eigenaar van de drijvende delen in de jachthaven: steigers en havenvoorzieningen zoals elektriciteit, water en douches. De haven zelf wordt gepacht van de gemeente.

3.1.3 Onderdelen haven

We beschrijven hieronder de onderdelen van de haven met onderscheid naar locatie en/of gebruik die in eigendom en beheer zijn van de gemeente Venray (gezien van oost naar west en per deel beschreven met de klok mee). Zie bijlage 2 voor een grote versie van het overzicht van de haven.



Figuur 1 Overzicht type en lengte oeververdediging en ander onderdelen

Objectcode	Omschrijving	Lengte
A. Industriehaven		
Deel 1	Havenmond	
1.1	Zetsteen oostzijde havenmond	220 m ¹
1.2	Stalen afmeerpaal	1 st.
1.3	Damwand laag oost (nabij Cementbouw)	27 m ¹
1.4	Damwand west (laag deel bij begin insteekhaven)	26 m ¹
1.5	Steenbestorting west havenmond	305 m ¹
1.6	Stalen Afmeerpalen (waarvan 2 stuks met loopplank)	5 st.
Deel 2	Insteekhaven	
2.1	Damwand (oud) zuidzijde (circa 0,5 m ¹ lager)	119 m ¹
2.2	Damwand (nieuw) insteekhaven (kopse kant)	66 m ¹
2.3	Damwand (oud) noordzijde (circa 0,5 m ¹ lager)	136 m ¹
2.4.	Damwand (nieuw) noord- en zuidzijde +	808 m ¹
	Bodembescherming nieuwe damwand (breed 10 m ¹)	8740 m ²
	<i>(Damwand heeft wrijfstijlen, bolders en drenkelingenladers)</i>	
Deel 3	Industriehaven	
3.1	Damwand "nieuw" oostzijde	740 m ¹
3.2	Damwand van oprit/helling oostzijde	36 m ¹
3.3	Toegangsweg (4 m ¹ breed) naar helling en autolosplaats	40 m ¹
3.4	Aanvaarpalen (bij ingang jachthaven)	6 st.
3.5	Damwand "nieuw" westzijde	593 m ¹
3.6	Damwand (oud) westzijde (circa 0,5 m ¹ lager)	92 m ¹
3.7	Toegangspoorten calamiteitenweg en doorgang	2 st.
3.8	Bodembescherming nieuwe damwand (breed 20 m ¹)	8740 m ²
	<i>(Damwand heeft wrijfstijlen, bolders en drenkelingenladers)</i>	
B. Jachthaven		
Deel 4	Jachthaven	
4.1	Damwand laag "nieuw" oostzijde tot einde	295 m ¹
4.2	Damwand laag "nieuw" westzijde tot einde	298 m ¹
4.3	Toegangsweg (4 m ¹ breed)	30 m ¹
4.4	Boothelling (4 m ¹ breed)	10 m ¹
C. Zandvang		
Deel 5	Zandvang	
5.4	<i>Noordelijk deel nabij/onder brug "Over 't Broek"</i>	
5.5	Meanderende uitmonding beek	1700 m ²
5.6	Water-/zandvangoppervlak aan zuidzijde brug	6400 m ²
5.7	Water-/ zandvangopp. Aan noordzijde brug tot loopbrug	3000 m ²

Tabel 1 Overzicht type en lengte oeververdediging en ander onderdelen

Zandvang Groote Molenbeek

In de Groote Molenbeek (gelegen in de Oude Maasarm) is in het verleden een zandvang aangelegd. Het doel van de zandvang is het afvangen van slib uit de beek zodat het niet in de haven terechtkomt. Door het slib gecontroleerd op een zelfgekozen plek te laten bezinken wordt de hoeveelheid slib in de haven beperkt en kan het onderhoud (baggeren) tegen lagere kosten en zonder al te veel hinder plaatsvinden. De zandvang is in 2011 voor de laatste keer geleegd.

Deze zuidelijke zandvang (voorheen de objecten 5.1 t/m 5.3) is nu in eigendom en beheer van het waterschap Limburg; de zandvang in het noordelijk deel nabij / onder brug "Over 't Broek" is wel in eigendom en beheer van de gemeente Venray.



Overige onderdelen van de scope:

Naast de al genoemde "grote" onderdelen heeft de haven nog andere onderdelen die op diverse locaties in de haven aanwezig zijn. Hieronder volgt het overzicht van deze onderdelen:

- bebording haven;
- camerasysteem haven (CCTV);
- verharding (4 m¹ breed, inclusief HWA) langs de damwanden is in beheer en eigendom van de gemeente;
- waterpunten (3 stuks);
- gangpad tussen Grand Yachts en Staalmeesters (150 m²).

Deze zijn eigendom en in beheer van de haven van de gemeente Venray,

3.1.4 Waterbodem

Dit onderdeel betreft de waterbodem van zowel de industrie- als de jachthaven. Inmiddels zijn de havens uitgediept tijdens nieuwbouw en baggerwerkzaamheden. Dit heeft in fasen plaatsgevonden:

- verdieping tijdens aanleg kade Heemex-SDH in 2014 (donker groen);
- verdieping tijdens aanleg kade gebiedsontwikkeling (blauw);
- aanleg nieuwe containerterminal met nieuwe havendiepte (donkerbruin);
- reststand deel industriehaven; het deel van de voormalige insteekhaven is in 2021 wel gebaggerd (deel licht bruin). De havenmond is niet geheel op diepe; onderhoud is gepland;
- de havenbodem is voorzien van een bodemverdediging (stortsteen met colloïdaal beton; delen donkergroen, blauw, donkerbruin). De bodembescherming heeft een breedte van 20 meter uit de damwand.



Figuur 2 Overzicht baggeren haven

Resumerend

De totale lengte van de oevers bedraagt 3413 meter (in eigendom gemeente). De verdeling in type en materiaal in onderstaande tabel weergegeven.

Soort oeververdediging	Materiaal	Totale lengte
Damwand havenmonding “(laag)	staal	136 m ¹
Damwand “hoog” (industrie-/insteekhaven)	staal	2684 m ¹
Damwand “laag” (jachthaven)	staal	593 m ¹
Bodembescherming	onderwater beton	8740 m ²
Steenbestorting	stortsteen	525 m ¹

Tabel 2 Overzicht type en lengte oeververdediging

3.1.5 Buiten scope vallende onderdelen

De volgende onderdelen vallen buiten de scope van het beheer van de haven:

- Calamiteitenweg ten zuiden van de westelijke toerit Lienebrug dit is geen eigendom van de gemeente: gemeente heeft alleen recht van overpad.
- Brug “Over ’t Broek” in de Brugstraat: valt onder beheer kunstwerken gemeente Venray.
- Aangepaste N270 en de Lienebrug”: eigendom van de provincie Limburg.
- De drijvende loopbrug in de jachthaven: wel eigendom van de gemeente Venray.
- De uitlaten van overstorten bij Grote Molenbeek gemeente: HWA en Vuilwater: in beheer bij rioleringsbeheer gemeente Venray.
- Jachthaven Wanssum, alle steigers en ook de beweegbare trap naar de drijvende steigers.
- Wegen en riolering in het havengebied: in beheer bij wegbeheer en rioleringsbeheer van de gemeente Venray.
- Reddingsmiddelen: de aanwezige middelen zijn van de betreffende bedrijven.
- Hoogwaterkering waterschap Limburg
 - Ter plaatse van de wal/industrieterrein, deze loopt langs de containerterminal naar het westen, damwand tussen BCTN Venray B.V. en Geelen Beton Wanssum B.V.
 - De hoogwaterkering (inclusief de coupure) rondom jachthaven.



4 Toekomstig (aanpassingen) areaal / ontwikkelingen

Zwaaikom

Om de schepen met verkeersklasse Vb ter plaatse van de insteekhaven makkelijker te laten draaien is een zwaaikom nodig. Deze zou aangelegd kunnen worden ter plaatse van de knik, aan de westzijde van de havenmond. Er wordt nog nader onderzoek uitgevoerd over de nut en noodzaak inclusief mogelijke optimale locatie.

Bodembescherming

Bodembescherming aanbrengen bij BCTN (oude deel van de insteekhaven zowel aan de noord- als de zuidzijde).

Walstroom

Volgens Europese regelgeving mogen schepen in havens vanaf 2030 geen CO2 meer uitstoten en zou er te zijner tijd walstroom aanwezig moeten zijn. De haven van Wanssum is geen verblijfshaven, de schepen zijn er maar kort en voor het laden en lossen wordt vaak gebruik gemaakt van materieel vanaf de wal. Op dit moment is er dus geen vraag naar walstroom. De gemeente Venray zal de komende jaren gebruiken voor onderzoek naar de noodzaak van of wens naar walstroom en naar de benodigde investering. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek zal er worden geïnvesteerd; vooralsnog hanteren we een budget van € 15.000,- voor het jaar 2026.

Hoogwaterkering waterschap Limburg

Rondom de haven zijn in de dijken de hoogwaterkering van het waterschap Limburg aanwezig (stalen damwand); het waterschap is verantwoordelijk voor de instandhouding daarvan. Het is mogelijk dat in de toekomst de waterkering moet worden verhoogd in verband met het voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Dat betekent ook aanpassingen aan de dijk en omliggende infrastructuur en objecten. Structurele financiële afspraken zijn hiervoor nodig. Zie ook hoofdstuk Beheervisie – Waterschap Limburg.

Kleine aanpassingen

Diverse kleine aanpassingen (materiaalcontainer, boeien lijn, reddingsmiddelen en olie absorberend materiaal). De boeienlijn is nodig als afzetting van de lagere kades bij hoog water. Aanschaf in 2026.

5 Beheervisie

De gemeente wenst een duurzame en verantwoorde ontwikkeling van de haven waarbij de ontwikkeling niet alleen het economische doel dient, maar waarbij ook nadrukkelijk oog is voor de leefbaarheid van de inwoners en de aanwezige natuur- en landschapswaarden. In dit hoofdstuk schetsen we de beheervisie op verschillende onderwerpen.

Functionele, veilige en bereikbare haven Wanssum

De haven Wanssum moet functioneel zijn met voldoende voorzieningen, waarbij de veiligheid en gezondheid gewaarborgd is, de bereikbaarheid van de kades en terreinen is gegarandeerd, waar zuinig met energie wordt omgegaan en het milieu wordt gerespecteerd.

Bereikbaar- en beschikbaarheid

De haven Wanssum moet altijd bereikbaar en beschikbaar zijn. Bereikbaarheid van de haven wordt gerealiseerd door altijd voldoende waterdiepte voor het scheepvaartverkeer. De industriehaven is op dit moment geschikt voor schepen met een diepgang van 3,50 m¹. Door regelmatig te baggeren moet een diepgang van minimaal 3,50 m¹ + 0,50 m¹ = 4,0 m¹ worden gegarandeerd (voor scheepvaartklasse Vb). De jachthaven is geschikt voor boten met een diepgang van 1,50 m¹; hetgeen een baggerdiepte van 2,00 m¹ zou kunnen betekenen.

Door de ontwikkelingen rondom en in de haven (verbreding Oude Maasarm en verhoging waterpeil Maas) is naar verwachting de slibaanwas in de haven groter geworden. De kosten voor het baggeren worden dan hoger. Deze veronderstelling dient door een nadere studie te worden onderbouwd. Jaarlijks wordt de diepte van de havenbodem gemeten; door de verschillen door de jaren heen te meten verkrijgen we meer inzicht in de slibdepositie. Als de oude Maasarm tijdens hoogwater gaat mee stromen, zal er totaal nieuwe stromingsbeelden kunnen optreden in de haven.

De beschikbaarheid van de haven als geheel en kadeconstructies specifiek kan worden gerealiseerd door de tijdperiode voor het benodigd onderhoud aan de kades, (meer)palen en waterbodembodem zoveel mogelijk te beperken. Gebruik van duurzame materialen met een lange levensduur en weinig onderhoudsbehoefte is hierbij van groot belang. Bij de nieuwe kades wordt gewerkt met een ontwerp levensduur van 100 jaar.

De bereikbaarheid over land (verkeerswegen) is verbeterd door de aanleg van de rondweg. De (nieuwe) industriegebieden hebben hun eigen aansluiting via de rondweg. Hierdoor is er geen vrachtverkeer meer door de kern van Wanssum; dit scheelt onderhoud aan de betreffende wegen. De rondweg is eigendom en in beheer van de provincie. De rondweg rondom de haven is weer in eigendom en beheer van de gemeente en valt buiten de scope van dit beheerplan.

Voorzieningen (jachthaven en industriehaven)

Voor zowel de beroeps- als de pleziervaart zijn voorzieningen in de haven aanwezig. Op drie locaties is een watertappunt aanwezig. Tenslotte is op twee locaties een mogelijkheid voor het wegbrengen van huishoudelijk afval. De voorzieningen voor de pleziervaart wordt geheel door “Jachthaven Wanssum” geregeld en onderhouden.

Veiligheid

In en rondom de haven moet de veiligheid voor de burgers en gebruikers van de haven continue gewaarborgd zijn. Veiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen: overheden, bedrijven en burgers.

We maken onderscheid tussen verschillende soorten veiligheid: externe veiligheid, verkeersveiligheid en persoonlijke veiligheid.

De externe veiligheid betreft de risico's die in een omgeving aanwezig zijn door het gebruik van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld brand- en explosiegevaar). We maken bij het veiligheidsbeleid onderscheid tussen

transportrisico en risico bij bedrijven. Door de handhaving van vergunningen kan dit laatste risico worden beperkt (Besluit externe veiligheid inrichtingen).

Het transportrisico wordt beperkt door veilige wegen (verkeersveiligheid). Persoonlijke veiligheid betreft de risicobeheersing van gevaren voor personen. We beperken ons in het beheerplan tot de veiligheid in de haven. In de haven zijn voorzieningen die veilig moeten zijn voor de gebruikers. In de nieuwe inrichting streven we ernaar dat hulpvoertuigen (Brandweer, Ambulance) overal aan de kade kunnen komen. Daarnaast moeten personen die te water raken snel en eenvoudig op de walkant kunnen komen. De aanwezige reddingsmiddelen zijn van de bedrijven. In de nieuwe damwanden zijn voldoende trappen opgenomen die volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd.

Zandvang brug “Over het Broek”

De zandvang in de Groote Molenbeek (Oude Maas arm) blijft ook na uitvoering van de diverse projecten van het Gebiedsplan Ooijen-Wanssum ongewijzigd in functie. Alleen de zandvang ter plaatse van de brug “Over het Broek” is in beheer van de gemeente. Tezamen met de zandvang in de Groote Molenbeek moet het zorgen voor minder slib in de haven; dit vergt dus een goede afstemming met het waterschap Limburg. Het waterschap verzorgt het leeghalen van de zandvang; de gemeente draagt bij aan de kosten; zie paragraaf 7.1.3.

Waterschap Limburg

Rondom een deel van de haven ligt de waterkering van het Waterschap. Aanpassingen aan zowel particuliere als gemeenteeonderdelen van de haven (b.v. damwanden en wegen) moeten daarom in nauw overleg met het Waterschap plaatsvinden. De vervangen damwand is een voorbeeld van deze samenwerking; de damwand is waterkering en een kering voor de industriële kade in één. Waterschap Limburg draagt bij aan onderhoud en vervanging. Hierover dienen nog wel structurele financiële afspraken te worden gemaakt.

Dagelijks beheer van de haven

Havenmeester en CCTV

De gemeente heeft het dagelijkse toezicht in de haven veranderd door de aanleg van CCTV (Closed Circuit TV installatie) op bepaalde locaties in de haven. Hierdoor is de dagelijkse aanwezigheid van de havenmeester in de haven verminderd. In combinatie met een aangepaste wijze van innen van de havengelden is het mogelijk gebleken te besparen op de kosten van de havenmeester.; hiervoor is in de veranderde haven (uitbreiding, aanleg brug) het camerasysteem aangepast.

Vergunningen

Vanuit de vermelde wet- en regelgeving, vermeld in hoofdstuk 2.1, zijn de gebruikers van de haven (en de bedrijventerreinen) vergunningsplichtig op diverse onderwerpen zoals geluid en uitstoot. Vanuit de Watervedvergunning dient de gemeente jaarlijks de haven te peilen.

Verhuur

De bestaande situatie van het verhuren van de jachthaven en verhuur ligplaatsen Grand Yachts blijft gehandhaafd.

Havengelden

Vanaf 1 januari 2012 leveren de ondernemers maandelijks een overzicht aan van de schepen die geladen en gelost zijn. Tevens dient elk schip één dag van tevoren te zijn aangemeld bij de havenmeester. De havengelden worden dan niet meer geïnd bij de schippers, maar bij de ondernemers die de goederen ontvangen/ verzenden. De meldingen van de bedrijven worden o.a. via het CCTV-systeem door de



havenmeester gecontroleerd. Schepen die voldoen aan het Green Award keurmerk (hoge eisen aan veiligheid en milieu) krijgen 15% korting op de havengelden.

Vissen

De gemeente staat (sport)vissen in de jachthaven wel toe, maar in de industriehaven niet.

6 Kwaliteit

In dit hoofdstuk beschrijven we de actuele kwaliteit van het areaal in de haven. Ook is een eenvoudige inventarisatie uitgevoerd naar de risico's in de haven. Dit inzicht is nodig om de beheer en instandhoudingsmaatregelen te bepalen en van kosten te voorzien.

6.1 Inleiding

Van de civiele objecten (kades, oeverbeschermingen en afmeervoorzieningen) is een her-inspectie uitgevoerd. Deze inspectie is uitgevoerd op 10 september 2025. De inspectie is uitgevoerd door inspecteurs van Haskoning in samenwerking met van de havenmeester.

De inspectie is uitgevoerd in de lijn van de toestandsinspectie volgens CROW-CUR 117:2020, type B2 door een beschrijving van de schades en gebreken inclusief het maken van foto's.

De kwaliteit is daarnaast woordelijk beoordeeld op een 5-schaal:

- zeer goed
- goed
- voldoende
- matig
- slecht

Aansluitend is per object de restlevensduur vastgesteld. Met de restlevensduur wordt bedoeld de technische restlevensduur. De eventuele benodigde herstelmaatregelen en regulier onderhoudsmaatregelen zijn verwerkt in het meerjarenonderhoudsplan (zie hoofdstuk 7).

Ook is een technische risico-inventarisatie uitgevoerd; risico's die verband houden met de technische en functionele staat van de objecten. In hoofdstuk 9 is een risicoparaagraaf opgenomen die ingaat op de overige risico die verband houden met het beheer en de instandhouding van de haven.

6.2 Kades en oeverbeschermingen



1.1 Zetsteen oostzijde havenmond (kwaliteit: redelijk, risico: aanzienlijk)

1.5 Oeverbescherming van stortsteen westzijde havenmond (kwaliteit: slecht, risico: aanzienlijk)

Aan de noordzijde van de haven is stortsteen aanwezig; deze ontbreekt grotendeels en het geo-doeck is op meerdere plaatsen zichtbaar. Ook is er veel begroeiing dat de stortsteen los. Eveneens aan de andere zijde waar de oever uit zetsteen bestaat. Overige kades en oeverbeschermingen vertonen geen gebreken.

6.3 Afmeervoorzieningen

1.2, 1.6 en 3.4 *Meerpalen en aanvaarpalen* (kwaliteit: voldoende, risico: laag)

De meerpalen in de haven zijn functioneel bestaan uit stalen buispalen of is een door damwanden samengestelde constructie. De stalen buispalen zijn nieuw en in goede staat. De samengestelde constructies staan aan de westzijde in de havenmond en sommige vertonen lichte scheefstand en/of (lichte) aanvaarschade aan de bovenzijde. Deze voorzieningen voldoen niet volledig aan de normen en moeten worden aangepast.

Op enkele meerpalen is door de havenondernemer een loopbrug aangebracht en deze vertonen technisch gezien geen gebreken. De leuning voldoet niet aan het Bouwbesluit en dient te worden aangepast. Overige afmeervoorzieningen vertonen geen gebreken.



6.4 Wegen

Rondom de jacht- en industriehaven zijn diverse wegen in eigendom van de gemeente. Dit betreft met name de eerste 4m¹ direct achter de stalen damwanden (asfalt- en elementenverharding). Deze verharding is voorzien van een HWA-systeem; het hemelwater wordt geloosd in de haven. Daarnaast zijn er de toegangswegen naar de boothelling en de autolospaats.



Wegen kwaliteit: voldoende – goed en risico: laag.

6.5 Zandvang “Over het Broek”

De zandvang (5.4 uit de overzichtstekening) is wel vol. Het waterschap is op aangeven van de gemeente bezig met het opstellen van een plan voor het baggeren van deze zandvang. De werkzaamheden worden eind 2025 / begin 2026 uitgevoerd. De zandvang is verder beoordeeld op de stabiliteit van de oevers; de stabiliteit is goed.

6.6 Waterbodembodem haven

Diepgang

De havenbodem dient regulier te worden gebaggerd om te voldoen aan de scheepvaartklasse Vb.

Bij de nieuwe stalen damwanden is de bodem tot op de juiste diepte ontgraven en is een bodembescherming aangebracht van onderwaterbeton. Alleen ter plaatse van de oude insteekhaven, objecten 2.1 en 2.3, dient nog de bodembescherming te worden aangebracht.

Slibkwaliteit

De bagger uit de haven is deels verontreinigd; deze bagger wordt gestort in een daarvoor bestemd depot. Voor een deel is licht verontreinigd (omdat een deel van de vaste bodem is meegenomen); deze bagger kan worden hergebruikt en hoeft dus niet te worden gestort.

PFAS in grond en bagger werkt zeer prijsopdrijvend voor de kosten van het baggeren. Onderzoek naar de huidige baggerkwaliteit is nodig om dit effect op de baggerkosten in de haven Wanssum te kunnen vaststellen.

7 Meerjarenonderhoudsplan

In dit hoofdstuk behandelen we het onderwerp beheersmaatregel, onderhoudsmaatregelen, investeringen, planning en kosten van de instandhouding, de inkomsten en het verschil tussen inkomsten en uitgaven. Het uitgangspunt voor de instandhouding is een functioneel en sober onderhoudsniveau gericht op het doel en de functies van de haven. Ook worden onderhoudsmaatregelen aan voorzieningen die in de gebiedsontwikkeling gaan verdwijnen, zo mogelijk, niet uitgevoerd. Dit om desinvestering tegen te gaan.

Alle kosten en bedragen in deze paragraaf zijn exclusief btw, prijspeil 2025 en de index per jaar is 1,4% (tenzij anders aangegeven).

We behandelen achtereenvolgens:

- 7.1 Benodigde financiële middelen
- 7.2 Inkomsten haven
- 7.3 Verschil benodigde financiële middelen en inkomsten
- 7.4 Conclusies financiën

7.1 Benodigde financiële middelen

In deze paragraaf komen de benodigde kosten voor de instandhouding van de verschillende onderdelen in de haven aan bod:

- kades en oeververdedigingen;
- wegen;
- zandvang;
- beheer en middelen;
- baggeren;
- investeringen.

Voor een totaaloverzicht van de onderhouds- en herstelmaatregelen zie bijlage 3 Kostendekkingsplan.

7.1.1 Kosten instandhouding kades, oeververdedigingen en losse objecten.

Voor het overzicht van de kosten van de instandhouding kades en oeververdedigingen wordt verwezen naar het bijgevoegde 'kostendekkingsplan'.

Enkele algemene reguliere onderhoudsmaatregelen zijn:

- technische inspectie 1 x 4 jaar;
- schouw 1 x 1 jaar;
- verwijderen begroeiing in stortsteen en zetsteen 1 x 5 jaar;
- onderhoud stenen bestortingen 1 x 5 jaar;
- vervangen stalen damwanden 1 x 100 jaar;
- aanbrengen nieuwe steenbestorting 1 x 50 jaar.

Hieronder melden we enkele onderhoudsmaatregelen naar aanleiding van de inspectie; prijspeil 2025, uitvoering in periode 2026 - 2030:

- baggeren industrie en jachthaven (2027);
- herstellen zetsteen oostzijde havenmond en bestorting westzijde havenmond (2032);
- herstel en conserveren leuning op loopplanken (2026);
- aanleg walstroom in (2027);
- wrijfstijlen herstellen (2026);

- hoogtebord herstellen (2026);
- drenkelingen trap herstellen (2026);
- aanbrengen bodembescherming t.p.v. oude insteekhaven (2027).

Geen vervangingen op korte termijn

Aangezien een substantieel deel van de damwanden nieuw zijn, zullen deze op korte termijn niet hoeven te worden vervangen. Verschillende damwanden maken onderdeel uit van de waterkering. Indien deze damwanden moeten worden verhoogd i.v.m. nieuwe eisen aan de waterkering, dat zal dat moeten worden gefinancierd door het waterschap Limburg. Als de damwand moeten worden vervangen, dan zou een verdeling van kosten kunnen worden afgesproken; vooralsnog gaan we uit van een verdeling van 50% - 50%.

7.1.2 Kosten instandhouding wegen

Kosten wegen	cyclus	kosten
Inspectie	1 x 4 jaar	€ 200,-
Klein onderhoud	1 x 10 jaar	€ 35,-/m2
Groot onderhoud	1 x 10 jaar	€ 75,-/m2
Rehabilitatie wegen	1 x 40 jaar	€ 110,-/m2

Tabel 3 Kosten wegen

Dit onderdeel betreft wegen van zowel asfalt en elementen.

7.1.3 Kosten beheer en middelen

Havenmeester / havenbeheerder

De havenmeester en -beheerder (geen fulltime fte) komen voor € 31.690,- ten laste van het havenbudget.

Kosten havenbeheer	per jaar
Havenmeester / havenbeheerder	€ 31.690,-

Tabel 4 Kosten havenbeheer

CCTV

In 2023 heeft de gemeente de CCTV vervangen en uitgebreid. Op basis een levensduur van 15 jaar zal deze in 2038 weer moeten worden vervangen.

Kosten CCTV	kosten	per jaar
Vervanging CCTV (15 jaar)	€ 25.000,-	€ 1.666,-
Jaarlijks onderhoud		€ 600,-
Totaal per jaar		€ 2.266,-

Tabel 5 Kosten CCTV

Waterpunten

Onderhoud en vervanging van de waterpunten (3 stuks).

Kosten waterpunten	frequentie	kosten
Klein onderhoud	1 x 5 jaar	€ 500,-
Vervangen waterpunten	1 x 20 jaar	€ 5.000,-

Tabel 6 Kosten waterpunten

Walstroom

Zoals vermeld in hoofdstuk 4.2 zal de gemeente Venray de komende jaren gebruiken voor onderzoek naar de noodzaak van of wens naar walstroom en de benodigde investering. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek zal een bedrag van € 15.000,- opgevoerd.

Middelen

Hieronder een overzicht van de benodigde investeringen en onderhoud aan diverse middelen.

Kosten middelen	kosten
Vervanging boot (40 jaar)	€ 16.000,-
Vervanging motor (15 jaar)	€ 10.000,-
Verzekering	€ 420,-
Jaarlijks onderhoud / brandstof	€ 1.000,-
Opslagcontainer (25 jaar) incl. materiaal	€ 15.000,-

Tabel 7 Kosten middelen

De opslagcontainer inclusief boeienlijn, reddingsmiddelen en olie absorberend materiaal.

Overige exploitatiekosten

Onder overige exploitatiekosten vallen de kosten voor stroom, water, OZB, contributies, leges en kosten voor het maaien, afvalverwerking en klein incidenteel onderhoud.

Exploitatiekosten	per jaar
Energie	€ 1.669,-
Water	€ 1.261,-
OZB industriehaven en jachthaven	€ 2.630,-
Contributies en leges	€ 4.102,-
Onderhoud (maaien, afval, incidenteel)	€ 3.706,-
Totaal per jaar	€ 13.368,-

Tabel 8 Overige exploitatiekosten

Havenbeheerplan

Dit havenbeheerplan zal elke 4 jaar worden geactualiseerd, inclusief een visuele inspectie (toestandsinspectie) van het areaal. De kosten komen ten laste van de haven en zijn opgenomen in de MJOP. Areaal op orde is essentieel voor goed beheer van de haven; hiertoe wenst de gemeente een beheerdatabse op zetten van het areaal dat tot het beheerplan behoort. In de database wordt het volgende bijgehouden: het areaal (inclusief dimensies, materialen, berekeningen, ontwerpbelastingen enz.), de actuele kwaliteit (schades en gebreken door een schouw) en de MJOP met benodigd onderhoud en investeringen. Door dit jaarlijks te actualiseren heeft de gemeente het beheer van de haven op orde.

Havenbeheerplan	kosten
Actualiseren beheerplan (4 jaar)	€ 20.000,-
Beheerdatabse	
• Opzetten (eenmalig)	€ 10.000,-
• Bijhouden	€ 1.000,-

Tabel 9 Kosten havenbeheerplan

7.1.4 Onderhoudskosten baggeren industrie- en jachthaven en zandvang

De grootste kostenposten voor de instandhouding van de haven is het baggeren, het op peil houden van de bodem ten hoeve van de vereiste diepgang voor de schepen in de industriehaven en jachthaven en het onderhoud aan de zandvang.

7.1.4.1 Baggeren industriehaven

In deze paragraaf behandelen we achtereenvolgens:

- algemene informatie baggeren;
- reguliere baggerwerkzaamheden;
- bodemdiepte havenmond.

Algemene informatie baggeren

Baggeronderhoud

Het baggeronderhoud wordt bepaald door:

- jaarlijkse aanwas van slib
- maximale sliblaag
- ingrijpdiepte c.q. contractuele verplichtingen met de gebruikers van de haven.

De maximale sliblaag wordt bepaald door het verschil tussen de minimale waterdiepte en het beoogd bodempeil (streefpeil). Door wisselingen in de waterstand moeten we een bepaalde waterstand als referentiekader houden voor de waterdiepte. We hanteren een minimale diepgang van 4,00 m1 als gewenste diepgang, dit om schepen van klasse Vb toegang te geven.

De jaarlijkse slibaanwas wordt bepaald door de aanwas van de Oude Maasarm en de Maas zelf. Omdat het effect van het Gebiedsplan Ooijen-Wanssum op de slibaanwas onbekend is zullen we de slibaanwas jaarlijks meten voor zowel de haven zelf als de zandvang (eis vanuit de watervergunning). De kosten voor het meten (peilen van industrie- en jachthaven en zandvang) is geraamd op € 5.000,-.

Waterbodembeheer

Bij waterbodembeheer moet rekening gehouden worden met het feit dat slibkwaliteit en diepte van een perceel veel invloed kan uitoefenen op andere percelen. Slib heeft van nature de neiging om zich in de diepst gelegen delen te verzamelen. Daarnaast zal een verontreinigd perceel naastgelegen percelen ook

verontreinigen. In het contract met Domeinen (De Staat) is aangegeven dat baggeren niet is toegestaan zonder vergunningverlening door Domeinen.

Percelen of delen van percelen met een overdiepte ten opzichte van de vereiste diepte kunnen soms gebruikt worden om overtollig slib in op te slaan. Zolang de slibklasse niet te verontreinigd is (licht verontreinigd slib mag, zwaar niet) en de vereiste diepte bereikt wordt kan het slib tussen de percelen (binnen een bepaald gebied) onderling geruild worden. Hierbij dient echter aan strenge eisen te worden voldaan en daarom is dit lang niet altijd uitvoerbaar.

Reguliere baggerwerkzaamheden

Baggerfrequentie

De baggerfrequentie is afhankelijk van de slibaanwas en de ruimte op de bodem. Met de ruimte op de bodem wordt bedoeld het ingrijppeil minus de ontwerpdiepte van de haven. Voor de haven van Wanssum adviseren we een baggerfrequentie van 10-15 jaar. Voor het kostendekkingsplan gaan we uit van 12 jaar en de eerstkomende uitvoering verwachten we in 2027. De jaarlijkse peiling bepaald wanneer er de komende keer zal worden gebaggerd.

Baggerhoeveelheid

De hoeveelheid bagger wordt bepaald door:

- oppervlakte;
- omtrek;
- chart datum (CD) (0-niveau van de rivier zonder waardes als stand en getij);
- vast bodempeil (gewenste of geëiste bodempeil);
- overbaggeren (overdiepte, baggeren kan tot op 5 cm nauwkeurig);
- aanwezige stroming;
- eventueel morsverlies .

De afvoer in de Maas kan door klimaatverandering en projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier / gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum veranderen waardoor ook de hoeveelheid slib wijzigt.

Het ingrijppeil wordt bepaald aan de hand van de beoogde diepte en het baggerbeleid. De nieuwe aanleghoogte van de havenbodem is 6,05 meter+NAP. Bij een gemiddeld waterpeil ter hoogte van de haven van 11,15 meter+NAP staat er gemiddeld 5,1 meter water in de industriehaven.

Wat dit precies betekent voor de baggerfrequentie is niet zonder meer 1 op 1 door te rekenen, het idee is dat als er minder vaak gebaggerd hoeft te worden de kosten verhoudingsgewijs lager zullen zijn. Stel dat we het baggeren uitstellen tot er zich een laag slib heeft gevormd die tot op 0,5 meter van de onderkant van de schepen komt, de bovenkant van het slib zit dan op 7,15 meter+NAP. Dan baggeren we in 1 keer terug naar de aanlegdiepte van 6,05 meter+NAP. Dit is goedkoper dan twee keer de halve diepte baggeren. Wij adviseren dus te gaan baggeren bij ongeveer 7,00 meter+NAP.

In de praktijk zal moeten blijken of de gehele haven in hetzelfde tempo dichtslibt. Metingen in de huidige haven wijzen uit dat dit waarschijnlijk niet het geval zal zijn, maar dat er wel patronen herkenbaar zijn.

We gaan er bij de kostenberekening van uit dat we een baggerfrequentie van eens in de 12 jaar zullen aanhouden, als in de praktijk blijkt dat we dit kunnen rekken dan levert dit winst op ten opzichte van het plan.

Slibkwaliteit

De slibkwaliteit bepaalt mede de kosten voor het baggeren als geheel. De stort- en verwerkingskosten worden hierdoor in grote mate bepaald. De kwaliteit van het te baggeren slib is in 2021 onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat de waterbodem op de locatie het oordeel 'klasse A' (voor een monster) en 'Klasse B' voor ontvangende waterbodem heeft gekregen. Voor de kostenberekening gaan we in dit plan uit van Klasse B.

Baggerkosten

De baggerkosten worden bepaald door de baggerhoeveelheid in m³, de te baggeren sliblaagdikte en de slibklasse. De bagger-, verwerking- en transportkosten zijn afhankelijk van de slibklasse, brandstof en speciale baggervaartuigen. Overige kosten zijn scheepvaartverlet, NGE (niet gesprongen explosieven), vaarafstanden, weer, wetgeving enz. Hoe meer het slib vervuild is, hoe strenger de eisen en daardoor hoe hoger de kosten om het slib te verwerken. Hoe dunner de te baggeren sliblaag hoe duurder het baggeren per kuub is.

Voor het reguliere baggeren de komende jaren gaan we uit van een slibkwaliteit van gemiddeld klasse B. Er is een explosievenonderzoek uitgevoerd waarna er gebaggerd is en een bodembescherming is aangelegd (in bepaalde delen van de haven).

We ramen dit baggerwerk op € 600.000 eens per 12 jaar, het bedrag is voor de gehele haven; zie ook paragraaf 7.1.4.2. *Baggeren jachthaven*.

Bodemdiepte havenmond

Zoals in hoofdstuk 4 al is aangegeven heeft er de afgelopen jaren een verdieping van de haven plaatsgevonden.

Het lichtbruine deel van de industriehaven, bij de ingang van de haven, is nog niet uitgediept; dat zou in eerste instantie plaatsvinden in 2018 (als onderdeel van reguliere baggerwerkzaamheden). De signaleringswaarden waren destijds nog niet overschreden.

De baggerwerkzaamheden worden nu gecombineerd met het aanleggen van de zwaairom (nog niet besloten) ten noorden van de insteekhaven inclusief aanleg oeververdediging. Er komt geen damwand maar een oeververdediging.

Uitvoering naar verwachting in 2027.



7.1.4.2 Baggeren jachthaven

Bij de jachthaven spelen uiteraard dezelfde onderwerpen als de industriehaven.

Baggerhoeveelheid en -frequentie

De baggerhoeveelheid wordt bepaald door de benodigde diepte voor pleziervaart en uiteraard de oppervlakte van de jachthaven. Voor pleziervaart / een jachthaven is doorgaans een diepte van 1,50 tot 2,00 meter voldoende voor de meeste jachten. we stellen voor om 1,50 m¹ te hanteren.

De vereiste bodemdiepte is dan 11,15 meter+NAP minus 1,50 m¹ is 9,65 meter+NAP. We stellen voor te baggeren tot een diepte van 8,65 meter+NAP; 1 m¹ onder de vereiste bodemdiepte. Op basis van het voorgaande verwachten we 1 x per 12 jaar te moeten baggeren.

Slibkwaliteit

Voor de kostenberekening gaan we in dit plan uit van Klasse B.

Baggerkosten

De baggerkosten van de jachthaven is opgenomen in het bedrag van de baggerkosten van de industriehaven.

Uitvoering

De verwachting is dat er binnen vijf jaar (dus voor 2030), op basis van de peilingen, zal moeten worden gebaggerd; in het kostendekkingsplan is de uitvoering opgenomen in het jaar 2027.

7.1.4.3 Baggeren zandvang

Het baggeren van de zandvang zal naar verwachting 1 x 10 jaar plaats moeten vinden, naar verwachting de komende keer in 2026. De zandvang is de meandering nabij de brug; circa 3000 m³ slib. Door onderzoek uit te voeren naar de slibaanwas kan een betere inschatting worden gemaakt over het jaar van uitvoering.

Kosten zandvang	omvang	kosten	per baggerbeurt
Baggeren	3000 m ³	€ 60,-	€ 180.000,-
Toezicht	30 uur	€ 95,-	€ 2.850,-
Totaal			€ 182.850,-
Aandeel gemeente Venray		60%	€ 108.000,-

Tabel 10 Kosten baggeren zandvang

De verdeling van de kosten van het leeghalen van de zandvang “Over het Broek” is 60% gemeente Venray en 40% waterschap Limburg.

7.1.5 Zwaaiikom

Zoals hiervoor vermeld is er de wens om een zwaaiikom aan te leggen. Deze kom zou dat aangelegd moeten worden ter plaatse van de knik, aan de westzijde van de havenmond. De kom zorgt ervoor dat de schepen eenvoudiger kunnen draaien bij het verlaten van de haven. De aanleg vindt bij voorkeur plaats tegelijk met de baggerwerkzaamheden aan de havenmond.

De komende planperiode zal worden bekeken wat de precieze behoefte is; onderzoek voor voorontwerp € 10.000,- in 2027. Vooralsnog geen kosten voor de uitvoering opgenomen; uitvoering zal na de planperiode van het beheerplan zijn.



7.1.6 Overzicht totaal benodigde financiële middelen

In voorgaande paragrafen is het benodigd budget per onderdeel vermeld. Hieronder de totalen van het benodigd budget groot onderhoud en exploitatie voor de industriehaven en jachthaven apart. Ook een overzicht van de vervangingen (investeringen).

Alle kosten en bedragen in deze paragraaf zijn exclusief btw, prijspeil 2025 en de index per jaar is 1,4% (tenzij anders aangegeven).

Benodigd budget groot onderhoud industriehaven

Benodigd budget	2026	2027	2028	2029	2030
Groot onderhoud Industriehaven	€ 194.710	€ 621.779	€ 14.549	€ 9.227	€ 44.930

Tabel 11 Overzicht benodigd budget groot onderhoud industriehaven

Exploitatiekosten industrie- en jachthaven

Kosten industrie- en jachthaven	2026	2027	2028	2029	2030
Industriehaven	€ 381.320	€ 373.940	€ 393.985	€ 440.722	€ 399.248
Jachthaven	€ 3.253	€ 3.253	€ 3.272	€ 22.119	€ 12.633

Tabel 12 Overzicht kosten industrie- en jachthaven

Vervangingen (investeringen) industriehaven.

Kosten industriehaven	2026	2027	2028	2029	2030
Industriehaven	€ 48.422	€ 0	€ 0	€ 0	0
Jachthaven	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

Tabel 13 Overzicht investeringen industriehaven

De vervangingen zijn investeringen waarvoor investeringsbudgetten worden aangevraagd en deze worden gekapitaliseerd. De kosten komen ten laste van de exploitatiebegroting van de industriehaven. Er zijn de komende 5 jaar geen investeringen nodig in de jachthaven.

Jaarlijkse storting

In het kostendekkingsplan is bij de exploitatie van de industriehaven een post "Toevoeging aan de voorziening voor groot onderhoud". Dit is een bedrag uit de industriehavenexploitatie om de voorziening op peil te houden; de voorziening mag niet negatief worden. De hoogte van de deze jaarlijkse storting bepaalt mede de stand van de voorziening voor de komende jaren. In 2026 is de post € 99.584,- (prijspeil 2026).

Voor een totaaloverzicht van de financiële uiteenzetting zie bijlage 3.

7.2 Inkomsten haven

De opbrengsten van de haven bestaan uit de volgende onderdelen:

- havengelden
- overige inkomsten

Havengelden

De grootste inkomstenbron van de haven is het havengeld voor gebruik van de haven en de faciliteiten. Het havengeld worden geheven naar laadvermogen van het schip (uitgedrukt in tonnen), het aantal te laden of te lossen containers en een vast bedrag voor overige vaartuigen. Hieruit kan al worden opgemaakt dat de inkomsten niet een vast bedrag per jaar is, maar afhankelijk is van het aantal schepen, tonnage en TEU (Twenty feet Equivalent Unit).

In het rapport “Ladder uitbereiding haven Wanssum” van de STEC-groep verwachtte men vanaf 2018 een sterke toename van het gebruik van de haven; dat is inmiddels anders gebleken. In het rapport is een conservatieve aanname gedaan voor de toekomstige overslag in de haven.

De regels omtrent het havengeld is vastgelegd in de “Verordening op de heffing en invordering van Havengeld 2021”. Deze verordening wordt jaarlijks geactualiseerd. Hierbij wordt het havengeld jaarlijks geïndexeerd conform kostendekkingsplan.

Een aanname van de havengelden is moeilijk te maken; grotendeels door de onvoorspelbaarheid van de economie en hoge gasprijzen op de economie (hogere transportkosten, beperkte beschikbaarheid containers). We schatten het havengeld voorzichtig in; hieronder een overzicht.

Inkomsten havengelden	2026	2027	2028	2029	2030
Havengelden	€ 235.087	€ 239.789	€ 244.585	€ 249.476	€ 254.466

Tabel 14 Overzicht verwachte inkomsten havengelden

Overige inkomsten

Naast havengelden ontvangt de gemeente nog meer inkomsten komende uit activiteiten in de haven:

- Pachtgeld jachthaven
De jachthaven heeft de gemeente verpacht / verhuurd. De huidige overeenkomst loopt tot en met 31 december 2025 en kan telkens met vijf jaar worden verlengd.
- Pachtgeld deel industriehaven
Een deel van de industriehaven, nabij de jachthaven, wordt gepacht door een particulier bedrijf voor het afmeren van de jachten.
- Huurgeld ligplaats rondvaartboot
De gemeente verhuurt een ligplaats voor de rondvaartboot. De huidige huurovereenkomst loopt af op 2025.

Het totale bedrag aan deze inkomsten is bijna € 25.000,- per jaar.

7.3 Verschil benodigd budget en inkomsten

Hieronder het verschil tussen benodigd budget en de opbrengsten voor de industrie- en jachthaven voor onderhoud en exploitatie.

Onderhoudsvoorziening industrie- en jachthaven

Opbrengsten en uitgaven	2026	2027	2028	2029	2030
Stand voorziening	€ 665.000	€ 569.874	€ 49.670	€ 138.728	€ 235.180
Vermeerdering begroting 2026	€ 99.584	€ 101.575	€ 103.607	€ 105.679	€ 107.159
Onttrekking i.v.m. groot onderhoud	€ 194.710	€ 621.779	€ 14.549	€ 9.227	€ 44.930
Stand voorziening d.d. 31/12	€ 569.874	€ 49.670	€ 138.728	€ 235.180	€ 297.408

Tabel 15 Overzicht opbrengsten en uitgaven groot onderhoud

Exploitatie industriehaven

Kosten en opbrengsten	2026	2027	2028	2029	2030
Kosten industriehaven	€ 381.320	€ 373.940	€ 393.985	€ 440.722	€ 399.248
Opbrengsten	€ 235.087	€ 239.789	€ 244.585	€ 249.476	€ 254.466
Resultaat (negatief)	€ 146.233	€ 134.151	€ 149.400	€ 191.246	€ 144.782

Tabel 16 Overzicht kosten en opbrengsten industriehaven

Exploitatie jachthaven

Kosten en opbrengsten	2026	2027	2028	2029	2030
Kosten jachthaven	€ 3.253	€ 3.253	€ 3.272	€ 22.119	€ 12.633
Opbrengsten	€ 24.928	€ 25.527	€ 26.038	€ 26.559	€ 26.559
Resultaat (positief)	€ 21.575	€ 22.274	€ 22.766	€ 4.440	€ 13.926

Tabel 17 Overzicht kosten en opbrengsten jachthaven

Het verschil wordt in belangrijke mate veroorzaakt door:

- de kosten van het baggeren, het eerstkomende uitvoeringsjaar en de cyclus (pas na 2026)
- de hoogte van de inkomsten (havengelden);
- de jaarlijkse storting "Toevoeging aan de voorziening voor groot onderhoud".

Hieronder een nadere toelichting op deze aspecten.

Baggeren

Het bedrag voor het baggeren van de haven en de zandvang is de grootste kostenpost bij het beheerplan van de haven (exploitatie). Het is tevens een post waarvan de hoogte en cyclus op dit moment moeilijk te bepalen is. De onzekerheid komt door de slibaanwas dat op dit moment onvoldoende bekend is. Door uitvoering van het Gebiedsplan Ooijen-Wanssum, aanpassing van de indeling van de haven en de verhoging van de waterstand in de Maas is de slibaanwas in de haven anders dan voorheen; dit bepaalt in grote mate de baggercyclus en dus ook het eerstkomende jaar van uitvoering. Vooralsnog hanteren wij een

cyclus van 12 jaar, eerste uitvoering in 2027. Elk jaar wordt de bodemdiepte van de haven gepeild waardoor de slibaanwas, de baggerkosten en baggercyclus nauwkeuriger kunnen worden vastgesteld.

Havengelden

Een goede inschatting van de havengelden is moeilijk te maken; zoals beschreven in hoofdstuk 7.2. Vooralsnog blijft dit een onzekere factor.

Aantrekkelijker maken van de haven

Hoe kan de haven aantrekkelijker worden gemaakt waardoor de havengelden worden vergroot?

Door de aanleg van de zwaairom (aanlegkosten niet opgenomen in dit havenbeheerplan) kunnen de grotere schepen zich nabij de insteekhaven zich makkelijker bewegen; dit kan een positief effect hebben. Daarnaast is de duurzaamheid van de haven een factor; de mogelijke toekomstige aanleg van walstroom geeft de haven een duurzamer karakter. Daar staat wel tegenover een korting van 15% op de havengelden indien een schip voldoet aan het Green Award keurmerk.

Voor een totaaloverzicht van de financiële uiteenzetting zie bijlage 3.

8 Beheerorganisatie

In dit hoofdstuk behandelen we in het kort de huidige beheerorganisatie, de ontwikkelingen versus beheerorganisatie en de beheerdatabase

Huidige beheerorganisatie

Op dit moment zijn de volgende medewerkers van de gemeente in meer of mindere mate bezig met het beheer van de haven Wanssum:

- **Beheerder haven Wanssum**
De beheerder zorgt voor het beheerplan, stelt het onderhoudsprogramma op en geeft inzicht in de benodigde investeringen om te zorgen voor een veilige, gezonde, duurzame en functionele haven met voldoende voorzieningen. Daarnaast zorgt de beheerder, al dan niet samen met collega's, voor het in uitvoering brengen van de onderhouds- en vervangingsmaatregelen.
- **Havenmeester / havenbeheerder**
Deze persoon zorgt voor de dagelijkse zaken in de haven, houdt de veiligheid in de gaten door een dagelijkse schouw en CCTV en controleert de havengelden. Deze functie wordt in deeltijd uitgevoerd.
- **Overige functies.**
Naast bovengenoemden zijn ook andere personen / afdelingen met de haven bezig: afdeling Financiën, afdeling Communicatie enz.

Ontwikkeling haven versus organisatie

Er hebben in de afgelopen jaren veel ontwikkelingen in en rondom de haven plaatsgevonden: uitbreiding insteekhaven, omlegging N270 inclusief brug over de haven, aanpassingen oude N270 en nieuwe brug, aanpassen jachthaven en vervangen damwanden. Deels door uitvoering van het Gebiedsplan Ooijen-Wanssum. De komende jaren zullen de ontwikkelingen aanmerkelijk minder zijn. Wel een nadere uitvoering van nog enkele werkzaamheden zoals de zwaairom, aanbrengen oeververdediging, aanbrengen walstroom enz.

Beschouwen de toekomstige ontwikkelingen en werkzaamheden dan achten we de huidige beheerorganisatie voldoende om de haven goed te kunnen beheren.

Beheerdatabase

Areaal op orde en goed inzicht in de toestand van de haven is van groot belang om de haven goed te kunnen beheren. De gemeente wenst daarvoor een beheerdatabase op te zetten. In de eenvoudige database wordt het volgende bijgehouden:

- het areaal (berekeningen), eigendom en beheerverantwoordelijkheden;
- de actuele kwaliteit (schades en gebreken door een schouw)
- de meerjarenonderhoudsplanung (MJOP) met benodigd onderhoud en investeringen inclusief uitgangspunten.

Door dit jaarlijks te actualiseren heeft de gemeente het beheer van de haven op orde.

9 Risicoparagraaf

Risico's kunnen zich op meerdere niveaus voordoen, namelijk:

- strategisch;
- operationeel;
- financieel;
- op functie en veiligheid;
- op ecologie.

In dit hoofdstuk zijn de risico's kwalitatief benoemd, voor een goede afstemming en compleetheid van kwantitatieve en kwalitatieve risico's zal jaarlijks een risicosessie gehouden worden, waarbij ook aandacht zal worden besteed aan het formuleren van risicobeheersmaatregelen.

Onderwerp	Risico	Beheersmaatregel
Beheer	De organisatie van het beheer en onderhoud is onvoldoende voor de instandhouding van het areaal. Men weet niet goed wat er is en wat er moet gebeuren.	Het opstellen van dit beheerplan en een beheerdatabase. Daarnaast is het zaak het beheer en onderhoud te borgen in beleid (actie). Onderzoeken op welke wijze het beheer doelmatiger ingezet kan worden (samenwerken met andere haven in Limburg).
Beheer	Het areaal en het beheer en onderhoud komt onvoldoende tegemoet aan de wet- en regelgeving.	Areaal regulier toetsen aan wet- en regelgeving.
Beheer	De beheerorganisatie gaat naar een regierol. Hierbij dient de kennis en informatie geborgd te worden.	Borgen dat informatie en kennis in voldoende mate aanwezig blijft (bv door opname in beheerdatabase).
Beheer	Vandalisme op openbare kades	Uitvoeren van een schouw door de havenmeester. Bij beschadiging van onderdelen correctieve en bij herhaaldelijke beschadiging eventueel preventieve maatregelen nemen.
Bereikbaarheid	De havens zijn onbereikbaar of onbruikbaar voor de scheepvaart door ondiepte.	Inzetten van doelmatig baggerregime. Opstellen van baggerbeleid. Nader onderzoek naar verwachte slibaanwas na uitvoering hoger peil Maas en verbreding Oude Maasarm
Bereikbaarheid	Risico dat de haven gesloten is voor een bepaalde tijd (tijdens baggeren)	Inzetten van doelmatig baggerregime.
Bereikbaarheid	Het aansluitende wegennet is niet beschikbaar, waardoor bevoorrading naar het schip en doorvoer van goederen niet kan plaatsvinden.	Afstemmen van de onderhoudsplanning havens met de wegbeheerder (rondweg van de provincie Limburg) en de droge kunstwerkenbeheerder.
Bereikbaarheid	Morsverlies bij overslag lijdt tot verondieping en grotere	Mitigerende actie opschoonslag in overslaggebieden tot ontwerpdiepte verantwoordelijkheid van de gebruiker.

	baggerhoeveelheden. Dit geldt vooral tot 20 meter uit de kade.	
Baggeren	De slibaanwas is op dit moment onvoldoende nauwkeurig bekend.	Onderzoek naar de slibaanwas, cyclus en baggerkosten in 2026 waardoor de kosten voor het baggeren beter in beeld zijn.
Baggeren	Vervuilde grond /slib. Risico van gassen die vrijkomen bij het baggeren. Risico voor de bemanning en omgeving.	Onderzoek naar de kwaliteit van het slib en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en informatie hiervan verwerken aan boord en op het land.
Constructie	De baggerdiepte direct naast kademuren mag niet dieper zijn dan de constructiediepte.	Bij wijziging van de baggerdiepte dient voor iedere constructie de constructiediepte vastgesteld te worden. Tijdens het peilen dient gecontroleerd te worden of de gepeilde diepte de constructiediepte overschrijdt.
Constructie	Door scheepsschroeven ontstaan er ontgrondingskuilen. Hierdoor kan de stabiliteit van kadeconstructies in gevaar komen.	Tijdens het peilen dient gecontroleerd te worden of de gepeilde diepte de maximale ontgravingdiepte overschrijdt en indien nodig kuilen aanvullen. Indien mogelijk multibeam survey. Plaatsen borden waar niet gedraaid mag worden.
Constructie	De kade stort (gedeeltelijk) in door overbelasting.	Via bouwtekeningen nagaan wat een constructie aankan, vervolgens metingen op de kade uitvoeren om te kijken of die hieraan voldoet (gebruikersrisico).
Constructie	Beschadiging van kademuren en constructies door het baggeren.	Survey van de omgeving en verwerken in het baggerprogramma en –plan.
Constructie	Mogelijk voldoen enkele aanmeervoorzieningen niet aan de Richtlijn Vaarwegen.	Controle ahv de normen.
Contract-management	Verlies van invloed op het eigen beheer van havens.	Duidelijke afspraken maken met havenondernemers en regelmatig overleg.
Financiën	PM kosten niet meegenomen in financiën: aanleg zwaairom en aanleg walstroom.	In het raadsvoorstel duidelijk verwoorden wat er nog niet is begroot aan kosten.
Financiën	Baggerkosten zijn hoger door aanwezigheid van PFAS.	Vroegtijdig de huidige bagger controleren op de aanwezigheid van PFAS en effect op de baggerkosten bepalen.
Financiën	De havengelden zijn lager dan begroot.	Uitvoeren onderzoek naar ontwikkeling omzet en inkomsten van de haven.
Onderhoud	Geen vooropgesteld plan hoe om te gaan met onderhoudsmaatregelen, frequentie van inspecties, peilen, etc.	1) Frequentie van inspecties / diepte peilen vaststellen met dit beheerplan als basis; 2) Meer veiligheid in de inspectiebeoordeling inbouwen, zodat tijdig maatregelen in gang gezet kunnen worden.
Overig	De ontwikkeling van de haven houdt geen gelijke tred met de capaciteitsvergroting van schepen	Een masterplan voor de havens geeft duidelijkheid in de behoefte en de ontwikkeling van de haven (beleid om te ontwikkelen).

Bijlage

1. Wet- en regelgeving

Burgerlijk Wetboek

De risicoaansprakelijkheid voor gebreken aan de weg is geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Artikel 6:174 BW regelt de aansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg. Onder de openbare weg vallen het weglichaam en de wegruimte. Een kunstwerk moet voor de gebruikers veilig zijn: gebreken aan het kunstwerk kan erin resulteren dat het kunstwerk niet voldoet aan de te stellen (veiligheids)eisen. Daarnaast is het mogelijk dat er op het kunstwerk gebreken aanwezig zijn: voorwerpen of substanties die niet op het kunstwerk thuishoren en die leiden tot gevaarlijke situaties.

Wet Milieubeheer * deels

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan kunstwerken, mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht.

Arbeidsomstandighedenwet

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen". Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In dat kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bij werken in uitvoering" van toepassing.

Wet Natuurbescherming *

Mochten er in de buurt van, op of aan kunstwerken zeldzame c.q. beschermde planten groeien, dan dient rekening gehouden te worden met de wet Natuurbescherming. Er dienen afhankelijk van de aard van restauratie of het onderhoud, maatregelen genomen te worden voor de bescherming van beschermde soorten.

Hiervoor kunnen twee scenario's worden onderscheiden:

- Scenario 1: Als de plekken waar de soorten groeien absoluut ongemoeid worden gelaten is de situatie niet in strijd met de wet;
- Scenario 2: Als de onderdelen om constructie-technische redenen moeten worden vervangen, -op de plekken waar beschermde planten groeien-, dan moet alles in het werk gesteld worden om schade te voorkomen (verplaatsen etc.) en als dat niet kan moeten de effecten worden gemitigeerd (verzachten, minimaliseren). In dit scenario dient een ontheffing in het kader van de deze wet te worden aangevraagd. De ontheffing moet worden vergezeld van een korte rapportage waarin wordt omschreven welke beschermde soorten waar voorkomen, wat het effect van de ingreep is en welke maatregelen worden genomen om schade te voorkomen en zoveel mogelijk te beperken.

Omgevingswet

De Omgevingswet is een Nederlandse wet die op 1 januari 2024 in werking is getreden. Het doel van deze wet is om de regels voor de fysieke leefomgeving – zoals bouwen, milieu, water, natuur en ruimtelijke ordening – te vereenvoudigen en samen te voegen. In totaal zijn 26 bestaande wetten vervangen door deze ene wet. De wet bevat regels voor: Ruimtelijke ordening (zoals bestemmingsplannen), Milieu en natuur, Waterbeheer, Bouwen en slopen en Cultureel erfgoed.

Waterwet * deels

De Waterwet is erop gericht om:

- overstromingen, wateroverlast en waterschaarste te voorkomen
- de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen te beschermen en te verbeteren
- watersystemen maatschappelijke functies te laten vervullen

Deze punten zijn allen van belang voor de gemeente. Het is per kunstwerk van belang om te kijken in hoeverre de functies, zoals het keren van water, niet in het geding komen bij restauratie of onderhoud. Hierbij dienen de landelijke normen die gelden voor kades langs de rivieren in acht te worden genomen. Er dient echter ook rekening gehouden te worden met de kwaliteit van het water. Er mag geen verontreinigd materiaal in het water komen. Om een vergunning aan te vragen of een melding te doen bij de waterkwaliteitsbeheerder is er inzicht nodig in de uitvoeringswijze van het onderhoud en de aard van het materiaal dat in het water terecht zou kunnen komen. Voor de gemeente is het daarnaast wenselijk om tijdens onderhoud de maatschappelijke functies van de watersystemen zo min mogelijk te beperken. Scheepvaart moet doorgang kunnen vinden en voor het aanleggen van schepen kan gekeken worden naar alternatieven.

Richtlijn Vaarwegen (RVW) 2020

De Richtlijn Vaarwegen heeft onder andere enkele eisen ten aanzien van de uitrusting en vormgeving van afmeervoorzieningen.

Binnenschepenbesluit

Het Binnenschepenbesluit is een Nederlandse regeling die voortvloeit uit de Binnenschepenwet. Het besluit bevat technische en operationele voorschriften voor schepen die varen op binnenwateren. Het doel is om de veiligheid, deugdelijkheid en arbeidsomstandigheden aan boord van deze schepen te waarborgen.

Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION)

De WION, ook wel bekend als de grondroerdersregeling, was een Nederlandse wet die op 1 juli 2008 in werking trad. De wet verplichtte iedereen die mechanisch in de grond wilde graven (zoals bij het leggen van kabels en leidingen) om vooraf een graafmelding te doen bij het Kadaster via het systeem KLIC. Op 31 maart 2018 is de WION opgegaan in de WIBON: de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. Deze bredere wet regelt ook de informatie-uitwisseling over bovengrondse infrastructuur en sluit aan op Europese richtlijnen zoals INSPIRE.

Regelgeving Baggerwerken, inclusief bijbehorende wetten

De regeling baggerwerken omvat een geheel van **wet- en regelgeving, beleidsdocumenten en technische protocollen** die het uitvoeren van baggerwerkzaamheden in Nederland structureren. Baggeren is het verwijderen van slib, zand en ander materiaal van de bodem van waterwegen, havens en sloten om:

- de **doorstroming van water** te garanderen,
- de **veiligheid van de scheepvaart** te waarborgen,
- en de **waterkwaliteit** te verbeteren.

WABO & bouwbesluit

Civiele kunstwerken zijn “Bouwwerken geen gebouw zijnde” volgens de WABO. Deze wet omvat een groot aantal voorschriften voor de bouw- en gebruiksfase voor gebouwen op het gebied van:

- veiligheid
- gezondheid
- bruikbaarheid
- energiezuinigheid
- milieu

Het Bouwbesluit vormt het kader waar vanuit technisch oogpunt wordt gerekend, ontworpen en gebouwd. Als aan het Bouwbesluit wordt voldaan, dan voldoet het kunstwerk qua basisfunctionaliteit aan de meest recente normen, eisen en aanbevelingen in Nederland. Deze regeling geldt ook voor aanpassing van kunstwerken. Dat houdt in dat als wordt besloten kunstwerken te verbouwen of te renoveren er aan de nieuwste bouwvoorschriften moet worden voldaan. Dit is echter niet altijd technisch mogelijk en staat financieel gezien niet altijd in redelijke verhouding tot het resultaat. Daarom kan hiervoor een ontheffing worden verleend door het college van B&W.

Gemeentelijke verordeningen

Havenverordening Venray 2017

De Havenverordening Venray 2017 is een gemeentelijke regeling die de openbare orde, veiligheid en het gebruik van de haven regelt. Ze is van toepassing op alle wateren in beheer van de gemeente Venray die openstaan voor scheepvaart, inclusief kades, kunstwerken, meerplaatsen, dokken en laad- en losplaatsen.

Verordening havengelden 2025

De Verordening havengelden 2025 regelt de heffing en inning van havengelden voor het gebruik van de havenfaciliteiten in Wanssum. Deze gelden worden geïnd bij ondernemers die goederen ontvangen of verzenden via de haven, en niet langer bij individuele schippers. De verordening is onderdeel van het bredere juridisch kader dat ook de Havenverordening Venray 2017 omvat.

Normen en richtlijnen

Voor uitvoering van nieuwe werken, vervangingen en renovaties zijn Nederlandse en internationale normen van toepassing of kunnen van toepassing worden gesteld.

**) opgenomen in de Omgevingswet*

Bijlage

2. Overzicht onderdelen haven



Bijlage

3. Kostendekkingsplan

A7

3 Exploitatie Industriehaven			2026	2027	2028	2029	2030
6240001	438004	energiekosten	1.669	1.702	1.736	1.771	1.807
6240001	421001	ozb onroerendezaakbelasting	2.630	2.683	2.736	2.791	2.847
6240001	438022	contributies en donaties	4.102	4.173	4.268	4.353	4.440
6240001	438023	overige uitgaven	9.410	9.598	9.790	9.986	10.186
6240001	438030	kosten boot havenmeester	11.775	970	989	1.009	1.029
6240001	438031	onderhoud haven	3.707	3.781	3.857	3.934	4.013
6240001	438041	watervbruik	1.261	1.286	1.312	1.338	1.365
6240001	438075	uitbesteed werk	1.082	1.104	1.126	24.122	1.172
6240001	438112	verzekeringen	420	428	437	446	455
6240001	411004	jaarwedden (483 uur)	31.690	33.496	35.037	36.544	38.115
6240001	overhead	overhead voor 483 directe uren	24.937	25.169	25.556	26.179	26.758
6240001		Toevoeging aan de voorziening voor groot onderhoud	99.584	101.575	103.607	105.679	107.159
6240001		Kapitaallasten: afschrijving	120.459	120.459	130.354	130.354	130.354
6240001		Kapitaallasten: rente	68.594	66.908	72.563	70.738	68.913
6240001		Kapitaallasten nieuw: afschrijving	0	0	0	0	0
6240001		Kapitaallasten nieuw: rente	0	0	0	0	0
6240001		Actualiseren havenbeheerplan				20.852	
6240001		Vervanging boot					
6240001		Onderhoud CCTV		608	617	626	634
Kosten			381.320	373.940	393.985	440.722	399.248
6240001	837003	Havengelden	-235.087	-239.789	-244.585	-249.476	-254.466
6240001		Bijstelling havengelden					
Opbrengsten			-235.087	-239.789	-244.585	-249.476	-254.466
Resultaat Industriehaven			146.233	134.151	149.400	191.246	144.782
Storting in / onttrekking aan egalisatie voorziening haven 44.2			146.233	134.151	149.400	191.246	144.782
Egalisatievoorziening 44.2							
V.2.08		Verloop egalisatievoorziening	2026	2027	2028	2029	2030
V.2.08	872208/472208	Stand egalisatievoorziening d.d. 1-1	0	0	0	0	0
V.2.08		Toevoeging / onttrekking resultaat	0	0	0	0	0
Stand egalisatie voorziening d.d. 31-12			0	0	0	0	0
Tekort egalisatievoorziening Industriehaven			146.233	134.151	149.400	191.246	144.782
4 Exploitatie Jachthaven			2026	2027	2028	2029	2030
6230001	438031	Onderhoud haven	3.253	3.253	3.272	12.527	12.527
6230001	Jachthaven	Wegen rondom haven (elementenverharding en afalt)	Inspectie				106
6230001							
6230001	4,1	Damwand laag "nieuw" oostzijde tot einde	Inspecteren				0
6230001		Groot onderhoud damwand				3.128	
6230001	4,2	Damwand laag "nieuw" westzijde tot einde	Inspecteren				0
6230001		Groot onderhoud damwand				3.128	
6230001	4,3	Toegangsweg (4 m1 breed)	Klein onderhoud				
6230001		Groot onderhoud				3.336	
6230001	4,4	Boothelling (4m1 breed)	Klein onderhoud				
6230001	4,1	Damwand laag "nieuw" oostzijde tot einde	Vervangen damwanden				
6230001	4,2	Damwand laag "nieuw" westzijde tot einde	Vervangen damwanden				
6230001	4,3	Toegangsweg (4 m1 breed)	Rehabilitatie wegen				
6230001	4,4	Boothelling (4m1 breed)	Vervangen beton				
Kosten			3.253	3.253	3.272	22.119	12.633
6230001		huuropbrengst (rondvaartboot + verhuur plus recht van opstal Grand Yachts)	-8.488	-8.640	-9.906	-10.585	-10.720
6230001		huuropbrengst (begroting 2025)	-16.440	-16.887	-16.132	-15.974	-15.839
Opbrengsten			-24.928	-25.527	-26.038	-26.559	-26.559
Resultaat Jachthaven			-21.675	-22.274	-22.766	-4.440	-13.926