

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

Aan: Gemeente Cranendonck, gemeente Weert
Van: Miguel Blokland, Marc Giesberts
Datum: 31 oktober 2018
Kopie: Wil Versteijnen, GVT
Ons kenmerk: BF4303I&BNT1810081000
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Laddertoets Multimodale terminal De Kempen

1 Inleiding

De oostelijke zijde van de insteekhaven aan de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Budel-Dorplein (gemeente Cranendonck) is gekozen als locatie voor het realiseren van de Multimodale Terminal De Kempen. Waar de huidige haven wordt gebruikt voor de op- en overslag van containers en afvoer van zwavelzuur, zullen op de nieuwe inrichting niet alleen meer containers, maar ook bulkgoed en toepasbare grond op- en overgeslagen worden. Een impressie van de toekomstige terminal is afgebeeld in Figuur 1.



Figuur 1: Impressie van de terminal

De ontwikkeling betreft een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening. Op grond hiervan moet voor de ontwikkeling in beeld gebracht worden dat er behoefte is aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Wanneer de stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, moet worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijke gebied aan de behoefte kan worden voldaan.

Artikel 3.1.6. lid 2 Bro.

- *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

In deze notitie wordt ingegaan op de behoefte en de motivering van de locatie. Hiermee wordt invulling gegeven aan de laddertoets op grond van het Bro.

2 Behoeftebepaling

De voorgestane ontwikkeling past niet in de vigerende bestemmingsplannen (Cranendonck en Weert). Om deze reden is van belang dat bij een wijziging of afwijking van het bestemmingsplan aangetoond wordt dat behoefte is aan de voorgestane ontwikkeling. De behoefte hangt samen met een aantal ontwikkelingen:

1. Groeiende containermarkt
2. Toenemende bulk en stukgoederen markt
3. Uitbreiding Metalot
4. Havennetwerk Limburg

Ad 1: Groeiende containermarkt

Uit onderzoek blijkt dat de wereldwijde containermarkt groeit. Dat blijkt ook in de praktijk (+6% volume groei containers eerste helft 2018 in haven Rotterdam). Veel van deze containers worden via mainport Rotterdam naar het binnenland vervoerd. Er vindt een verandering plaats in de logistieke keten: de handelingen aan containers die eerst in 'deepsea' havens werden gedaan, verplaatsen zich naar 'inland' havens. Om de groeiemarkt aan te kunnen is de tweede Maasvlakte gerealiseerd.

De binnenvaart biedt bij uitstek mogelijkheden om de containers landinwaarts te vervoeren. Hiermee wordt verdere congestie van het wegennet (transport containers met vrachtauto's) voorkomen. Mainport Rotterdam zet daarom (daarin aangezet door het Rijksbeleid) in op een vergroting van de containerbinnenvaart. Het betreft een stijging van ca. 30% in 2010 naar 45% in 2030. Deze vorm van vervoer vereist een netwerk van containerterminals waar naast zuivere overslag van containers ook palletiseren en verlading van container naar bulk mogelijk is. Dit wordt bereikt met de multimodale haven waar de containers kunnen worden gelost en de goederen in een andere modaliteit verder vervoerd kunnen worden. Alleen op deze wijze kan van de 'deepsea' haven Rotterdam (en Antwerpen) de container van het zeeschip rechtstreeks doorgezet worden naar het binnenland ('inland' haven) via het binnenschip.

De provincie Limburg heeft in het kader van deze ontwikkeling in oktober 2012 een Havennetwerkvisie¹ opgesteld. Uit deze visie blijkt dat er in Limburg een goed netwerk aan havens is. Hierbij wordt rekening gehouden met de realisatie/uitbreiding van de haven in Weert-Budel. Zonder deze ontwikkeling zou een

¹ Havennetwerkvisie Limburg 2030, Provincie Limburg, oktober 2012.

capaciteitsprobleem in 2030 ontstaan. Het voorgenomen plan geeft derhalve invulling aan de aanwezige behoefte.

Ad 2: Toenemende bulk en stukgoederen markt

In aanvulling op de Havennetwerkvisie van de provincie Limburg heeft Buck Consultants in 2013 een nadere studie gedaan naar de bulk- en stukgoederenstromen in Limburg². Het onderzoek biedt een nadere onderbouwing voor de aanname van 1% groei in deze sector waar in de Havennetwerkvisie vanuit is gegaan.

Uit het onderzoek blijkt dat de groeiprognoze voor de haven Weert-Budel veel groter is. Er wordt meer dan een verdubbeling verwacht in 2020, 124.000 ton ten opzichte van 55.000 ton in 2010.

Redenen hiervoor zijn het volume aan bouwmaterialen die momenteel in de omgeving over de weg worden vervoerd en de ontwikkeling van het duurzaam industrieterrein Cranendonck (Metalot).

Ad3: Uitbreiding Metalot

In 2017 heeft de gemeenteraad van Cranendonck het bestemmingsplan Duurzaam Industrieterrein Cranendonck vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van het Metalot terrein mogelijk. Het betreft 85 ha extra bedrijventerrein dat aansluit op de aanwezige zinkindustrie (Nedzink en Nyrstar). Bij de ontwikkeling van dit bedrijventerrein is rekening gehouden met de aanwezigheid van de haven en de potentie die hier ligt. Met de ontwikkeling van de multimodale haven ontstaat een multimodale ontsluiting (water en weg) voor het bedrijventerrein.

Ad 4: Havennetwerk Limburg

Zoals reeds onder 1 vermeld maakt de haven Weert-Budel onderdeel uit van het havennetwerk in Limburg. Een goed havennetwerk is nodig om een efficiënte verlading van goederen te realiseren. Wanneer er 'witte vlekken' zijn, blijven bedrijven kiezen voor alternatief vervoer (veelal via de weg).

De haven vervult zijn rol in Brabant (aansluitend op Zuid-Willemsvaart, Wilhelminakanaal, Beatrixkanaal en in België (aansluitend op Kanaal Bocholt-Herentals, Kanaal Dessel-Kwaadmechelen, Albertkanaal) en kent een grote relatie met de industrie op het Metalot- terrein en Weert. De haven ligt in het invloedsgebied van de havens Roermond, Leudal (Zevenellen) en Nederweert. Voor de bedrijven op het Metalot-terrein en langs de Zuid-Willemsvaart in Weert zijn die havens geen alternatief, omdat deze op een te grote afstand liggen. Uit het onderzoek in de regio blijkt dat de overslag van goederen in de havens toeneemt. Ook met de ontwikkeling van de multimodale haven De Kempen in Weert-Budel stijgt de totale doorvoer in de andere havens. Er is dus geen sprake van verplaatsing. De bezettingsgraad van alle havens in de regio stijgt onverminderd door.

De realisatie van de multimodale haven De Kempen voorkomt dat de kritische grens van 80% bezetting wordt overschreden (Havennetwerkvisie).

² Onderzoek goederenstromen havens Limburg, Verdieping bulk- en stukgoedstromen, Buck consultants in opdracht van Provincie Limburg, september 2013.

3 Motivering locatie

Uit de behoeftebeschrijving blijkt dat er behoefte is aan een multimodale haven waar goederen kunnen worden op- en overgeslagen. De multimodaliteit kent hierbij twee facetten.

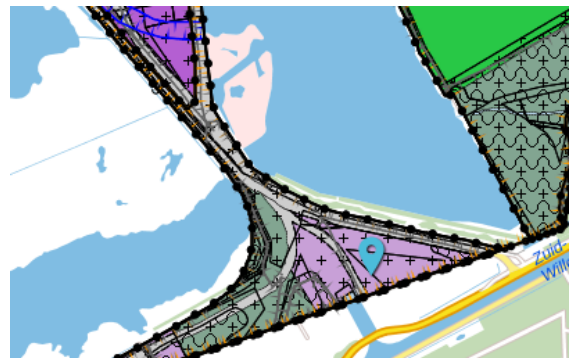
Enerzijds de multimodale ontsluitingsstructuur van water en weg. Anderzijds de multimodaliteit van de vervoersvorm. In de haven (op het haventerrein) worden goederen “herverpakt”. Hierbij wisselen de goederen dus van vervoersmodaliteit. Concreet betekent dit dat containers worden gelost, zodat de goederen via bijvoorbeeld pallets verder vervoerd kunnen worden. Hiervoor is het noodzakelijk dat er loodsen zijn, waarin deze activiteit kan plaatsvinden. Om die reden moeten er loodsen worden gebouwd op het haventerrein. Herpakking op een andere locatie op enige afstand van de haven vergt extra overslag en transportbewegingen. Met een dergelijke inefficiëntie wordt ‘milieuwinst’ (transport over water in plaats van met vrachtauto’s) weer tenietgedaan.

Zonder dergelijke loodsen of op- en overslaghallen is de exploitatie van de multimodale terminal bij de insteekhaven bij voorbaat verliesgevend. Met andere woorden, de aanwezigheid van (tijdelijke) opslagmogelijkheden in de vorm van loodsen is onlosmakelijk verbonden met de aan de binnenhaven verbonden logistieke activiteiten.

Op dit moment mogen in een deel van het plangebied reeds loodsen gebouwd worden ten behoeve van de havenactiviteiten. De bouwplannen passen alleen niet geheel binnen de bouwregels en een deel van het plangebied is niet bestemd voor bedrijventerrein. Voor de afwijking van het bestemmingsplan wordt een Wabo-procedure gevolgd. In het kader van de laddertoets moet beoordeeld worden of sprake is van een activiteit buiten bestaand stedelijk gebied.

3.1 Cranendonck

Voor het grondgebied van de gemeente Cranendonck is het plangebied opgenomen in het bestemmingsplan Budel-Dorplein bestaand, vastgesteld in 2013. Op grond van dit bestemmingsplan mag het terrein gebruikt worden voor bedrijven en mag 20% bebouwd worden.



Figuur 2: Plangebied Cranendonck

3.2 Weert

Voor het grondgebied van de gemeente Weert geldt het bestemmingsplan Bedrijventerrein 2013. Binnen dit bestemmingsplan is een deel van de oostelijke oever bestemd voor bedrijven. Het overige deel van het plangebied is bestemd voor agrarisch gebruik met natuur en landschapswaarden.



Figuur 3: Plangebied Weert

Op grond van bovenstaande blijkt dat de geplande containerterminal gedeeltelijk binnen bestaand stedelijk gebied ligt. De bouw van vier opslaghallen vindt plaats in bestaand stedelijk gebied (Cranendonck). Alleen het deel van het plangebied met de agrarische bestemming moet geacht worden te liggen buiten het bestaand stedelijk gebied.

In relatie tot de motiveringseis kan gesteld worden dat het plangebied uitermate geschikt is voor de realisatie van een multimodale haven vanwege de multimodale ontsluiting. Juist dit aspect maakt dat de aanwezige behoefte niet elders, binnen bestaand stedelijk gebied, ingevuld kan worden, omdat daar niet een binnenhaven aanwezig is.

4 Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de ontwikkeling van de multimodale haven in Weert-Budel invulling geeft aan een aanwezige behoefte in de regio. Als gevolg van de groei van transport van containers en stuk- en bulkgoederen over het water, verplaatsing van containerhandelingen van 'deepsea' havens als Rotterdam naar 'inland' havens, is er in de regio behoefte aan een multimodale haven waar naast containers ook bulk- en stukgoederen kunnen worden verwerkt. Uit aangehaald onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de haven geen capaciteit wegneemt van bestaande havens in het invloedsgebied of andere op- en overslagbedrijven in de regio. De haven speelt juist in op de groei van goederentransport en de verplaatsing van handelingen met containers van zeehavens naar havens in het binnenland. De aanwezigheid van loodsen bij een binnenhaven is een vereiste voor het functioneren als logistieke terminal.