

Nummer raadsvoorstel: DJ-960772

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 april 2020

Door Multimodale Terminal de Kempen B.V. is een aanvraag omgevingsvergunning (uitgebreide procedure) ingediend voor het uitbreiden van de Multimodale Terminal aan de Kempenweg. De uitbreiding is gelegen op Weerts en Cranendoncks grondgebied, kadastraal bekend: gemeente Budel sectie G, nummer 1470, en gemeente Weert, sectie Q, nummers 155, 156 gedeeltelijk, 127 gedeeltelijk en 116 gedeeltelijk.

De aanvraag omgevingsvergunning is niet in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013', waarin de gronden de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' hebben gekregen.

Met een omgevingsvergunning zoals bedoeld in artikel 2.12 lid 1 aanhef en onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan aan deze ontwikkeling medewerking worden verleend, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

In het ontwerp bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de uitbreiding van de haven. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' (juni 2013) is door de gemeenteraad deze wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan gehaald, gelet op de omvang en het ingrijpende karakter van de havenontwikkeling. Hierbij is afgesproken dat er te zijner tijd een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld voor het plan.

Op 9 juli 2014 heeft de raad besloten dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 aanhef en onder a sub 3 Wabo geen verklaring van geen bedenkingen nodig is, indien de activiteit die afwijkt van het bestemmingsplan past binnen de opzet van een vastgestelde structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De uitbreiding van de Multimodale Terminal is opgenomen in de Structuurvisie Weert 2025 (vastgesteld 11 december 2013).

Vanwege de afspraak ten tijde van het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' en het feit dat initiatiefnemer ervoor gekozen heeft een omgevingsvergunning (uitgebreid) aan te vragen, dient de gemeenteraad van de gemeente Weert hiervoor een verklaring van geen bedenkingen af te geven.

Het ontwerpbesluit om een verklaring van geen bedenkingen af te geven heeft samen met het ontwerpbesluit om een aanvraag omgevingsvergunning overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 3.12 Wabo voor een ieder gedurende zes weken ter inzage gelegen vanaf 16 januari tot en met 26 februari 2020 bij de informatie- en servicebalie van het stadhuis. Tegen de verklaring van geen bedenkingen kon gedurende dit tijdvak eenieder schriftelijk of mondeling zienswijzen

kenbaar maken bij de gemeenteraad. Het plan is digitaal raadpleegbaar via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het identificatienummer van het bestemmingsplan is NL.IMRO.0988.PBMMTKempen-ON01.

Zienswijzen

Gedurende de periode van terinzagelegging is één zienswijze, ingekomen op 26 februari 2020, ingediend door de volgende personen:

- Drs. R.J.M.B. Hermsen, Marialaan 50, 6024 AC Budel-Dorplein
- Dr. A.J. Colon, Gebr. Looijmanslaan 41, 6024 AD Budel-Dorplein
- D. van Eerd en M. van Eekelen, Theo Stevenslaan 33, 6024 RB Budel-Dorplein
- Drs. J.A.A. van Lierop, 't Stepke 10, 6021 ML Budel

Voor de inhoud van de zienswijze wordt verwezen naar de brief van de indieners. Deze brief dient hierbij als ingelast te worden beschouwd en wordt geacht deel uit te maken van dit besluit. Hieronder wordt daarop een reactie gegeven.

De zienswijze behelst de volgende aspecten:

1. De ruimtelijke onderbouwing spreekt van opslag van gevaarlijke stoffen waarbij aangegeven wordt dat dit contrair is aan de aanvraag, het bestemmingsplan, de communicatie naar omwonenden en de raad alsmede de documentatie behorende bij een eerdere rechtsgang waaruit blijkt dat er geen sprake is van opslag van gevaarlijke stoffen. Er wordt uitgebreid betoogd waarom opslag van gevaarlijke stoffen niet zomaar moet kunnen en er worden vraagtekens gesteld bij de informatievoorziening naar raad en omwonenden.
2. Strijdigheid met het bestemmingplan in verband met de bouw van hallen, het plaatsen van lichtmasten, het aanbrengen van verharding en het gebruik voor havenactiviteiten.
3. De motivatie van de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte in de laddertoets ontbreekt c.q. is onjuist, waarbij gesteld wordt dat:
 - a. de behoefte aan containeroverslag en de groei van de stukgoederenmarkt kwantitatief onderbouwd dient te worden;
 - b. de ontwikkeling van Metalot geen onderdeel meer kan zijn van de laddertoets aangezien Metalot niet gerealiseerd wordt;
 - c. er geen verzorgingsgebied is aangewezen en derhalve niet gemotiveerd kan worden wat het regionale aanbod is en of er behoefte is aan extra op- en overslaghallen bij de haven;
4. De motivatie van de ruimtelijke onderbouwing t.a.v. verkeer is onjuist omdat:
 - a. er wordt gesteld dat er een toename van vrachtverkeer over het traject Hoofdstraat – Fabrieksstraat – Randweg-zuid richting A2 wordt verwacht en dit wel dergelijk invloed heeft op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid;
 - b. er niet duidelijk is gemaakt wat de toename is van het aantal vrachtbewegingen van fase 3 omdat de verkeersstudie bij fase 2 spreekt over een toename van 165 vrachtwagenbewegingen per werkdag (250 werkdagen per jaar);
 - c. de bestaande infrastructuur niet geschikt is voor (extra) vrachtwagenbewegingen;
 - d. er al sprake is van een hoge geluidsbelasting op de route Hoofdstraat – Fabrieksstraat (ook 's nachts) welke zal toenemen door extra vrachtverkeer.
5. Indieners betogen dat de plaatsing van nieuwe lichtmasten op grondgebied van Weert ruimtelijk relevant is omdat deze mogelijk een ongunstig effect hebben op

de omliggende Natura2000 gebieden en dat dit niet wordt behandeld in de ruimtelijke onderbouwing. Tevens stellen zij dat de reeds geplaatste lichtmasten op grondgebied van Cranendonck in strijd zijn met het bestemmingsplan en omgevingsvergunning en derhalve niet gebruikt mogen worden.

6. Indieners betogen dat er sprake is van een toename in de stikstofdepositie op omliggende Natura2000 gebieden door fase 3 van de havenontwikkeling en derhalve geen sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening.

--- Ten aanzien van de zienswijzen wordt het volgende overwogen: ---

1. Per abuis wordt in de ruimtelijke onderbouwing van november 2019 in een passage nog gesproken over de opslag van gevaarlijke stoffen in een magazijn. Dat is dus onjuist. Die opslag van gevaarlijke stoffen vindt niet plaats. Hierover is telefonisch contact geweest door de adviseur van de havenontwikkeling met een van de indieners, de heer R. Hermesen. Aangegeven is toen dat die opslag niet plaatsvindt. De ruimtelijke onderbouwing zal op dit punt worden aangepast zodat duidelijk is dat van de op- en overslag van bulkgoed (milieugevaarlijke stof) geen sprake is. Ook is het ontgassen van containers niet aan de orde.

Door indieners wordt gerefereerd aan eerder verschenen onderzoeken en rapporten behorende bij een eerdere aangevraagde omgevingsvergunning van 19 maart 2019 waarvoor de provincie Noord-Brabant optrad als bevoegd gezag. Daarbij was sprake van een aanvraag voor op- en overslag van gevaarlijke stoffen en de oprichting van een Brzo/Bevi inrichting. Deze stukken maken geen deel uit van de huidige procedures.

De raad is daarbij nooit onjuist geïnformeerd, er is juist altijd open gecommuniceerd dat het de bedoeling was dat de haven ingezet zou worden voor de overslag van het restproduct van Nyrstar. Dit onderdeel (gevaarlijke stoffen en oprichting van een Brzo/Bevi inrichting) van de aanvraag is echter op juli 2019 ingetrokken.

Op 19 november 2019 is een nieuwe aanvraag ingediend voor fase 3 zonder op- en overslag van gevaarlijke stoffen, waardoor de gemeente Cranendonck weer bevoegd gezag is voor de havenontwikkeling. Met betrekking tot de vergunning van fase 3 van de havenontwikkeling zijn de indiener(s) desgevraagd niet ingegaan op het verzoek tot een gesprek bij de gemeente Cranendonck (september 2019). Ook zijn ze niet aanwezig geweest bij de informatieavond in het gemeenschapshuis de Schakel dd. 4 december 2019 waarbij indieners zich hadden kunnen vergewissen van het feit dat de nieuwe omgevingsvergunning voor fase 3 geen op- en overslag van gevaarlijke stoffen behelst.

De navolgende door indieners genoemde rapportages maken geen onderdeel uit van de huidige vergunningaanvraag en zijn derhalve niet relevant voor het verlenen van de definitieve vergunning:

- a. Het rapport "Milieurisicoanalyse op- en overslag multimodale terminal de Kempen" van juni 2018;
- b. Het rapport "Aanmeldnotitie: Terminal voor op- en overslag van containers en bulkgoed" van mei 2018;
- c. Het rapport "Kennisgeving conform artikel 6 van het Brzo 2015 Op- en overslag bij multimodale terminal de Kempen" van maart 2018;

Indieners refereren in hun betoog ook aan de opslag op het bedrijfsterrein van tank- of iso-containers waarin sprake kan zijn van de aanwezigheid van CRM-stoffen en/of gevaarlijke stoffen. In dergelijke iso- of tankcontainers worden

vloeistoffen getransporteerd. Het opslaan van die containers is (tot een bepaald volume) wettelijk toegestaan. Op de terminal kan maximaal 10 TEU aan iso- of tankcontainers worden geplaatst. De opslag van zo'n container is altijd tijdelijk, omdat de container deel uitmaakt van een logistiek proces. De inhoud van de containers blijft intact en staat niet in contact met de buitenlucht. Dergelijke containers zijn volledig afgesloten. De bedrijfsactiviteiten die mogen plaats vinden zijn gericht op transporthandelingen; niet op het vullen of ledigen van dergelijke containers. Dat laatste is dus ook niet toegestaan.

2. Omdat er sprake is van strijdigheid met vigerende bestemmingsplannen heeft de aanvrager ook de activiteit "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening" aangevraagd.

Die strijdigheden treden op in relatie tot het overschrijden van het maximale bebouwingspercentage, het plaatsen van bouwwerken, het afwijken van het toegestane gebruik, het plaatsen van lichtmasten, het realiseren van een aarden grondwal en het verharderen van het terrein. Op basis van de ruimtelijke onderbouwing en advies van andere overheden is gemotiveerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Dit heeft ertoe geleid dat er een procedure wordt doorlopen waarmee het mogelijk wordt gemaakt om af te wijken van deze bestemmingsplannen. Onderdeel van deze procedure is de verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraden van gemeente Cranendonck en gemeente Weert. Hierdoor is het mogelijk af te wijken van het bestemmingsplan.

Om een goede waterhuishoudkundige situatie te creëren wordt een waterbergende voorziening aangelegd. De waterhuishoudkundige voorzieningen zijn getoetst door waterschappen De Dommel en Limburg, evenals door Rijkswaterstaat welke de watervergunning voor fase 3 van de havenontwikkeling heeft afgegeven.

3. De Notitie "Laddertoets Multimodale terminal De Kempen" van 31 oktober 2018 (hierna: de laddertoets). Hierin is beschreven dat de behoefte voortvloeit uit vier ontwikkelingen:

1. De groeiende containermarkt;
2. Toenemende bulk- en stukgoederenmarkt;
3. Uitbreiding Metalot;
4. Havennetwerk Limburg.

In de laddertoets is inzichtelijk gemaakt dat deze ontwikkelingen ieder voor zich en tezamen aanleiding geven om de behoefte aan de op- en overslag hallen aan te nemen. Hierbij is voor de kwantitatieve onderbouwing uitgegaan van onderzoeken en rapporten aangaande de containermarkt. De laatste middellange termijnprognoses van Panteia, welke tevens door de rijksoverheid worden gebruikt, laten zien dat de groei in de containermarkt de komende jaren doorzet. Het feit dat de realisatie van Metalot tegenslag kent door het als gevolg van de PAS-uitspraak (29 mei 2019), wegvallen (vernietiging) van het bestemmingsplan, is een van de vier aspecten voor de realisatie van op- en overslaghallen op deze plek. Wij merken op dat de plannen voor Metalot er nog steeds zijn.

Anders dan inspreker stelt zijn wij van mening dat de laddertoets voldoende inzicht geeft in de behoefte en voldoet aan de wettelijke eisen. Hierbij wijzen wij nog op de vaste jurisprudentie van de Afdeling waarbij bepaald is dat van geval tot geval moet worden bezien welk schaalniveau past bij de behoefte, in de leniging waarvan de door het plan mogelijk gemaakte stedelijke ontwikkeling voorziet, gelet op de aard en omvang daarvan.[O.a. ABRS 31 januari 2018, ECLI:NL:2018:287]

In de beschrijving dient inzichtelijk te worden gemaakt dat het plan niet tot

onnodig nieuw ruimtebeslag leidt en geen zodanige leegstand tot gevolg zal hebben dat dit tot een uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbare situatie in het verzorgingsgebied van de voorziene ontwikkeling zal leiden. [O.a. ABRs 27 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2095].

Ook verwijzen wij naar de jurisprudentie van de Afdeling over artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro dat het bij deze behoefte, blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepaling, ook kan gaan om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling. [ABRS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421 en ABRS 25 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1434 en ABRS 25 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1542]

In dit geval stellen wij vast dat het voorgenomen besluit ziet op voorzieningen met een specifiek karakter in de vorm van magazijn c.q. opslaghallen bij een (insteek)haven. Wij wijzen hierbij op het onlosmakelijke verband van de (reeds) vergunde opslaghallen c.q. magazijnen bij de insteekhaven waardoor op moderne en duurzame wijze vervoer over water gerealiseerd kan worden in de richting van de grotere zeehavens en verder richting het achterland.

Voor de volledigheid wordt de motivatie aangevuld en het verzorgingsgebied van de haven opnemen in de ruimtelijke onderbouwing.

Het vrachtverkeer dat gegenereerd wordt door Multimodale terminal De Kempen volgt twee routes, namelijk Havenweg-Kempenweg en/of Havenweg-Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid. Geschat wordt dat 20% - 40% van het transport van en naar de haven gebruik zal maken van de route Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid. Dit betekent dat als de haven volledig in gebruik is er van de 165 vrachtwagenbewegingen maximaal tussen de 33 en 66 vrachtwagens per dag van en naar de haven zullen rijden. Dat is een toename van enkele vrachtwagens per uur.

4. Eerder is berekend dat de afwerking van de vrachtwagenbewegingen via de route Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid 20% zou bedragen en het totaal aantal vrachtwagenbewegingen via deze route af zou nemen. Maar ten gevolge van het niet doorgaan van de overslag van bulkgoed (gevaarlijke stof) naar binnenvaartschepen (bij de Multimodale Terminal de Kempen) blijft het huidige vrachtverkeer vanuit Nyrstar via Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid in stand. En doordat het bestemmingsplan DIC is komen te vervallen kan ook de beoogde weg over het terrein van Nyrstar voorlopig niet aangelegd worden. Om die reden is er door de komst van Multimodale Terminal de Kempen een toename van vrachtverkeer over de route Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid. In de ruimtelijke onderbouwing en bijbehorende verkeersstudie is duidelijk gemaakt dat de toename van verkeer bescheiden is ten opzichte van de autonome verkeerstoename. Verder is de huidige weginfrastructuur geschikt voor transport per vrachtwagen en toereikend voor de extra aantallen vrachtbewegingen. Om die reden is aangegeven dat de te verwachten invloed van de havenontwikkeling op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Budel-Dorplein klein is.

In de ruimtelijke onderbouwing (november 2019) wordt een getal van 5000 vrachtwagenbewegingen genoemd voor de activiteiten van de Kempen tot en met fase 2 ('de huidige praktijk'). Met de realisatie van fase 3 (drie extra magazijnen) is er een toename van vrachtwagenbewegingen ten opzichte van deze 5000. Echter is in de totaalberekening die is gemaakt voor de vergunning verlening van fase 2, waarbij gerekend is met een totaal aantal vrachtwagenbewegingen van 41.250 per jaar, al rekening gehouden met de komst van fase 3. De door indieners veronderstelde toename van het aantal vrachtwagenbewegingen bovenop deze 41.250 vrachtwagenbewegingen per jaar door de bouw van fase 3 is derhalve niet aan de orde.

Wat betreft de geluidsbelasting kan gesteld worden dat de route Havenweg-Hoofdstraat-Fabrieksstraat-Randweg-zuid een doorgaande verkeersroute is voor werkverkeer met de daarbij horende hoge geluidsbelasting. De vrachtwagenbewegingen van en naar de haven zullen nauwelijks effect hebben op deze totale geluidsbelasting. Daarnaast is de haven 's nachts gesloten voor het laden en lossen van vrachtverkeer, waardoor er in de nacht geen toename is van geluidsoverlast door vrachtverkeer samenhangend met de haven.

5. De plaatsing van lichtmasten maakt deel uit van de inrichting van het bedrijfsterrein en is niet specifiek benoemd in de ruimtelijke onderbouwing. De plaatsing van de lichtmasten en de effecten op naastgelegen natuurgebieden is wel bekeken in het kader van de vergunning inzake de Wet natuurbescherming. In de vergunningaanvraag van 2015 zijn 4 lichtmasten vergund met een hoogte van 18 m. De 2 lichtmasten die bij de ingang stonden worden verplaatst naar de gronden langs de provinciale weg conform de vergunningaanvraag. Verder staat er al een lichtmast/communicatiemast van 18 m hoog, welke is vergund door de gemeente Weert. De reeds geplaatste lichtmasten maken geen deel uit van deze vergunning.
6. Er is reeds een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming verleend op 30 november 2018 voor de Multimodale Terminal de Kempen. In die aanvraag en dus in die verleende vergunning zijn alle bedrijfsactiviteiten (inclusief de toekomstige) 'meegenomen'. Met de uitbreiding met drie opslaghallen c.q. magazijnen neemt de stikstofdepositie derhalve niet toe. Deze activiteiten zijn namelijk al vergund. De beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming vindt plaats door de Provincie Noord-Brabant, in casu de Omgevingsdienst Brabant-Noord, het gedelegeerde bevoegd gezag inzake natuur.

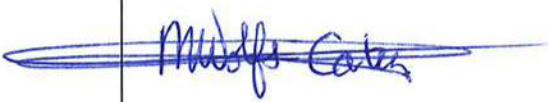
Gelet op het voorgaande geeft de zienswijze aanleiding tot aanpassing van de ruimtelijke onderbouwing, behorende bij de omgevingsvergunning (uitgebreid).

Gelet op het bepaalde in artikel 2.27 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht;

besluit:

De verklaring van geen bedenkingen zoals bedoeld in artikel 2.27 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor het uitbreiden van de Multimodale Terminal op de kadastrale percelen gemeente Weert sectie Q nummers 155, 156 gedeeltelijk, 127 gedeeltelijk en 116 gedeeltelijk, nabij de Kempenweg, af te geven.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 10 juni 2020.

De griffier,	De voorzitter,
	
M.H.R.M. Wolfs-Corten	C.C. Leppink-Schuitema