



TONNAER

Juridische en beleidsadviesing

Digitale informatie

Planologie en stedenbouw

Onderbouwing Ladder voor duurzame verstedelijking

Uitbreiding Haven Heijen



Gemeente Genneep

Status: Definitief
Datum: 7 december 2018

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 De Ladder voor duurzame verstedelijking.....	4
1.2 Leeswijzer	5
2. Uitbreiding Haven Heijen	6
2.1 Aanleiding.....	6
2.2 Vooraf: alternatievenafweging in milieueffectrapportage	7
2.3 Planbeschrijving.....	9
2.3.1 Beschrijving van de uitbreiding	9
2.3.2 Type bedrijvigheid	10
2.3.3 Ontsluiting	11
2.3.4 Hoogwaterbescherming	11
2.3.5 Natuur- en landschapontwikkeling.....	11
3. Uitgangspunten voor uitbreiding Haven Heijen.....	12
4. Ladder uitbreiding Haven Heijen.....	21
4.1 Behoefte	21
4.1.1 Actuele situatie Haven Heijen: zware overbelasting.....	21
4.1.2 Toekomstige ontwikkeling goederenoverslag Haven Heijen	25
4.1.3 Beschikbaar en geschikt te maken aanbod	26
4.1.4 Tussenconclusie.....	27
4.2 Bestaand stedelijk gebied.....	27
5. Conclusie.....	30
Bijlagen	31
Bijlage 1: Analyse toekomstige ontwikkeling goederenoverslag Haven Heijen.....	31
Bijlage 2: Analyse beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties.....	40
Bijlage 3: Adviesburo Kardol, “Heijen – Binnenhaven * 2018 Notitie nadere onderbouwing Laddertoets” d.d. 7 december 2018.....	49

1. Inleiding

1.1 De Ladder voor duurzame verstedelijking

Bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen een verantwoording te bevatten aan de hand van de zogenoemde 'Ladder voor duurzame verstedelijking', die is vastgelegd in artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Dit afwegingskader verplicht overheden tot het maken van een zorgvuldige ruimtelijke afweging bij het mogelijk maken van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in een bestemmingsplan. Het doel is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik en daarmee het voorkomen van (onaanvaardbare) leegstand en onnodig 'bouwen in de wei'. De Ladder is daarmee een belangrijk instrument voor een goede ruimtelijke ordening.

Een toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet gezien het voorgaande een beschrijving bevatten van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

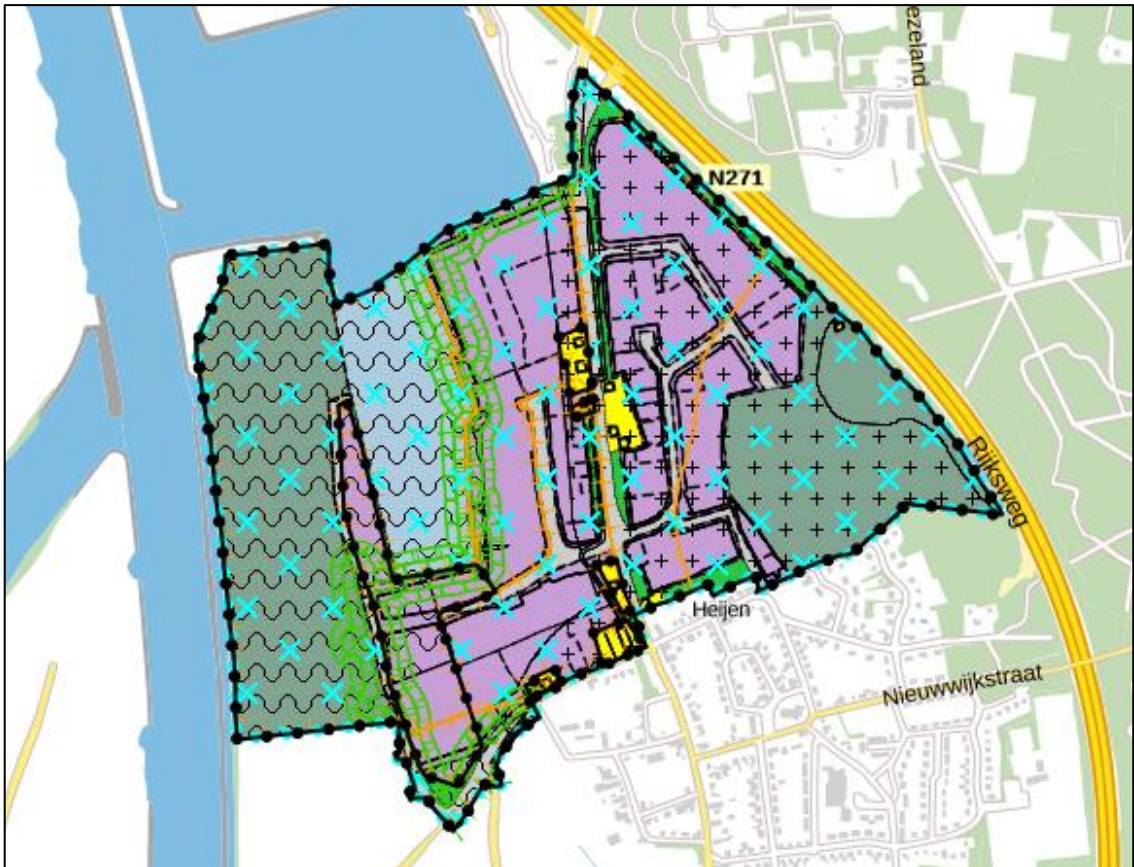
Alvorens te toetsen aan de Ladder dient te worden vastgesteld of sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit begrip is in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Uit de tot dusver gevormde jurisprudentie ten aanzien van dit begrip blijkt dat de omvang van de ontwikkeling een rol speelt. Is sprake van een kleinschalige ontwikkeling, dan kan weliswaar sprake zijn van een stedelijke ontwikkeling, maar kan een dergelijke ontwikkeling als te kleinschalig worden aangemerkt om te worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 Bro.

Daarnaast kan op basis van op dit punt gevormde jurisprudentie worden geconcludeerd dat indien sprake is van een functiewijziging zonder toename van het ruimtebeslag, er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Ook wanneer mogelijkheden worden overgenomen uit het geldende bestemmingsplan is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Zoals uit voornoemde definitie van het begrip 'stedelijke ontwikkeling' blijkt, vallen bedrijventerreinen in beginsel onder dit begrip. Uit de hieronder opgenomen verbeelding van het geldende bestemmingsplan, in vergelijking met het planvoornemen zoals hierna weergegeven in hoofdstuk 2, is sprake van een uitbreiding van een bedrijventerrein waarbij onder meer andere nieuwe kavels met bouw mogelijkheden worden toegevoegd tussen de bestaande Haven Heijen en de Maas. Wat betreft de uitbreiding van het bedrijventerrein is dan ook sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarbij toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking noodzakelijk is. De realisatie van watergebonden natuur, zoals hierna weergegeven in hoofdstuk 2, is overigens geen

stedelijke ontwikkeling. Deze wordt derhalve buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Hoogveld – De Grote Heeze 2012' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de uitbreiding van Haven Heijen beschreven. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten voor deze uitbreiding aan bod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de behoefte aan de uitbreiding van de Haven Heijen conform de Ladder voor duurzame verstedelijking en wordt een conclusie getrokken.

2. Uitbreiding Haven Heijen

2.1 Aanleiding

Ten zuiden van de kern Gennepe en ten noordwesten van de kern Heijen in de Gemeente Gennepe ligt de huidige binnenhaven Heijen die onderdeel is van het bedrijventerrein Hoogveld (zie figuur 1). Bedrijventerrein Hoogveld ligt ten westen van bedrijventerrein De Groote Heeze en is een modern gemengd terrein van circa 27,7 ha. De bestaande binnenhaven heeft een kadeflengte van ruim 900 meter. Op het terrein zijn enkele bedrijven gevestigd waaronder AVG Bedrijven (verder te noemen AVG), Teunesen Zand en Grind B.V. (verder te noemen Teunesen) en ForFarmers. Deze bedrijven met ieder een eigen kade maken gebruik van de faciliteiten van de binnenhaven. AVG is daarbij actief op het gebied van beton en bouwstoffen alsmede recycling en afvalstoffen, Teunesen is actief op het gebied van de winning, opwaardering en handel in bouwgrondstoffen (o.a. zand en grind) en ForFarmers is actief op het gebied van veevoer. Daarnaast wordt de haven ook door derden gebruikt.



Figuur 1: Bedrijventerrein Hoogveld inclusief de begrenzing van het plangebied

Gelet op de toenemende vraag naar watergebonden bedrijventerrein (per schip te bereiken) met bijbehorende overslagmogelijkheden bestaat er bij AVG en Teunesen (verder te noemen de initiatiefnemers) behoefte aan uitbreiding van Haven Heijen c.q. een nieuw bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid (zie het plangebied in figuur 1).

Om de uitbreiding van Haven Heijen door middel van een nieuw watergebonden bedrijventerrein mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden en dienen verschillende vergunningen aangevraagd te worden. Vanwege de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen ervan voor de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om, gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan en de mogelijke ontgrondingsvergunning, een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit te voeren.

2.2 Vooraf: alternatievenafweging in milieueffectrapportage

Algemeen

De uitbreidingsbehoefte van Haven Heijen is door de initiatiefnemers vertaald in een planvoornemen, dat is voorgelegd aan de bevoegde gezagen. Uiteindelijk hebben deze bevoegde gezagen er onder voorwaarden mee ingestemd hun medewerking te verlenen aan dit planvoornemen en is de procedure om te komen tot bestemmingsplanwijziging en vergunningverlening van start gegaan met het doorlopen van de m.e.r.-procedure. Nadat deze m.e.r.-procedure is doorlopen, is naar aanleiding van de daarin gegeven resultaten een voorkeursalternatief bepaald, waarmee de verdere procedure van bestemmingsplanwijziging en vergunningverlening wordt ingezet.

In het MER zijn een nulalternatief (referentiesituatie), drie inrichtingsalternatieven op het planvoornemen en vijf varianten onderzocht. Mede op basis van het MER is vast komen te staan dat alternatief 2 'bedrijven met haven' inclusief enkele, beperkte aanpassingen (zie verderop) enerzijds het meest recht doet aan de doelen gesteld aan het planvoornemen en anderzijds voor wat betreft de meest bepalende milieueffecten de voorkeur heeft.

Toets aan plandoelen

Voor het planvoornemen is een hoofddoel bepaald. Het hoofddoel is om de bestaande haven uit te breiden met een nieuw watergebonden bedrijventerrein inclusief overslagkade. In alle alternatieven wordt hier in meer of mindere mate aan voldaan. Tussen de alternatieven bestaan verschillen waaronder verschillen in oppervlakte (watergebonden) bedrijventerrein en kadellengte. In alternatief 3 is de omvang van het nieuwe bedrijventerrein en de kadellengte het grootst, gevolgd door alternatief 2 en vervolgens alternatief 1. Met name in de alternatieven 2 en 3 ontstaat voor de initiatiefnemers voldoende watergebonden bedrijventerrein en kadellengte. In alternatief 1 is de oppervlakte watergebonden bedrijventerrein beperkter, net zoals de kadellengte. Dit omdat het nieuwe bedrijventerrein slechts aan één zijde in directe verbinding met de haven staat. Alternatief 1 beantwoordt dan ook niet voldoende aan het hoofddoel.

Naast het hoofddoel zijn twee neven-doelen gesteld:

1. Bijdragen aan de opgave voor hoogwaterbescherming;
2. Ontwikkelen van watergebonden natuur.

Van de drie onderzochte alternatieven leveren alternatief 2 en alternatief 3 de grootste bijdrage aan het eerste neven-doel, de hoogwaterbescherming, doordat de water-

standsdaling op de Maas in deze alternatieven het grootste is. Alternatief 3 scoort daarbij beperkt beter dan alternatief 2. Alternatief 1 levert geen extra waterstandsdaling op en blijkt na uitgebreide analyse niet te voldoen aan de benodigde rivierkundige compensatie ter verkrijging van de waterwetvergunning.

Voor het tweede nevendoeel geldt dat alternatief 1 de grootste natuurbijdrage levert. In dit alternatief wordt immers een groene geul gerealiseerd. In alternatief 2 ontstaan ook kansen voor natuurontwikkeling in het zuidelijk deel van het plangebied en ter plaatse van de dam tussen de Maas en de nieuwe haven (de natuurvriendelijke oever kan aan de nieuwe havenzijde worden versterkt). In alternatief 3 zijn zeer beperkte mogelijkheden voor de ontwikkeling van watergebonden natuur. Bovendien komt in dit alternatief de natuurvriendelijke oever te vervallen. Dit alternatief levert per saldo dan ook een negatief resultaat op voor deze natuurdoelstelling.

Vanuit de plan- en nevendoeelen bezien heeft alternatief 2 de voorkeur omdat het aan alle doelstellingen voldoet.

Milieueffecten

Voor de milieueffecten worden de effecten op de woonomgeving (waaronder verkeersaantrekkende werking en geluid), natuur en waterveiligheid als het meest bepalend gezien.

De negatieve effecten op de woonomgeving zijn vanwege de relatief grote omvang van het bedrijventerrein het grootste bij alternatief 3. De alternatieven 1 en 2 scoren vergelijkbaar op de effecten op de woonomgeving, beiden zijn positiever dan alternatief 3. De effecten op natuur en waterveiligheid zijn hiervoor beschreven bij de plandoelen.

Op basis van effecten op de woonomgeving, natuur en waterveiligheid is ook vanuit de onderzochte milieueffecten de voorkeur gegeven aan alternatief 2.

Van alternatief 2 naar het voorkeursalternatief

Vanwege de aan het MER ten grondslag liggende onderzoeksrapporten en adviezen met betrekking tot de aspecten geotechniek, nautica en hydraulica, landschap/natuur is alternatief 2 beperkt aangepast om daarmee te komen tot het uiteindelijke voorkeursalternatief. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

- Vanuit het aspect geotechniek bleken de taluds van 1:1,5 van het bedrijventerrein en van de Maasoever niet aan de stabiliteitseisen te kunnen voldoen. Deze zijn in het voorkeursalternatief aangepast naar taluds van 1:2;
- Vanuit het aspect nautica bleek het behouden van de oorspronkelijke steenbestorting als gevolg van de doortrekking van de Maas in de jaren '70 de toegang tot de haven te bemoeilijken. Deze bestorting is in het voorkeursalternatief verwijderd om de toegang tot de haven te verbeteren;
- Vanuit het aspect hydraulica bleek de hiervoor genoemde bestorting eveneens ongewenst en is deze ook mede hierdoor in het voorkeursalternatief verwijderd.
- Vanuit het aspect hydraulica bleek het doorstroomprofiel van de havengeul te klein. In het voorkeursalternatief is deze verbreed met als gevolg dat de oppervlakte van het bedrijventerrein iets verkleind is.

- Vanuit landschap en natuur zijn diverse land- en waterovergangen door middel van ondiepe onderwaterbermen verfijnd.
- Tenslotte maakt het toepassen van damwanden (één van de onderzochte varianten in het MER) onderdeel uit van het voorkeursalternatief. Deze damwanden kunnen direct worden toegepast, maar zullen geheel of gedeeltelijk mogelijk pas op termijn worden gerealiseerd.

Het voorkeursalternatief is uiteindelijk het plan zoals dat in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt. In hoofdstuk 2 wordt het plan nader beschreven.

2.3 Planbeschrijving

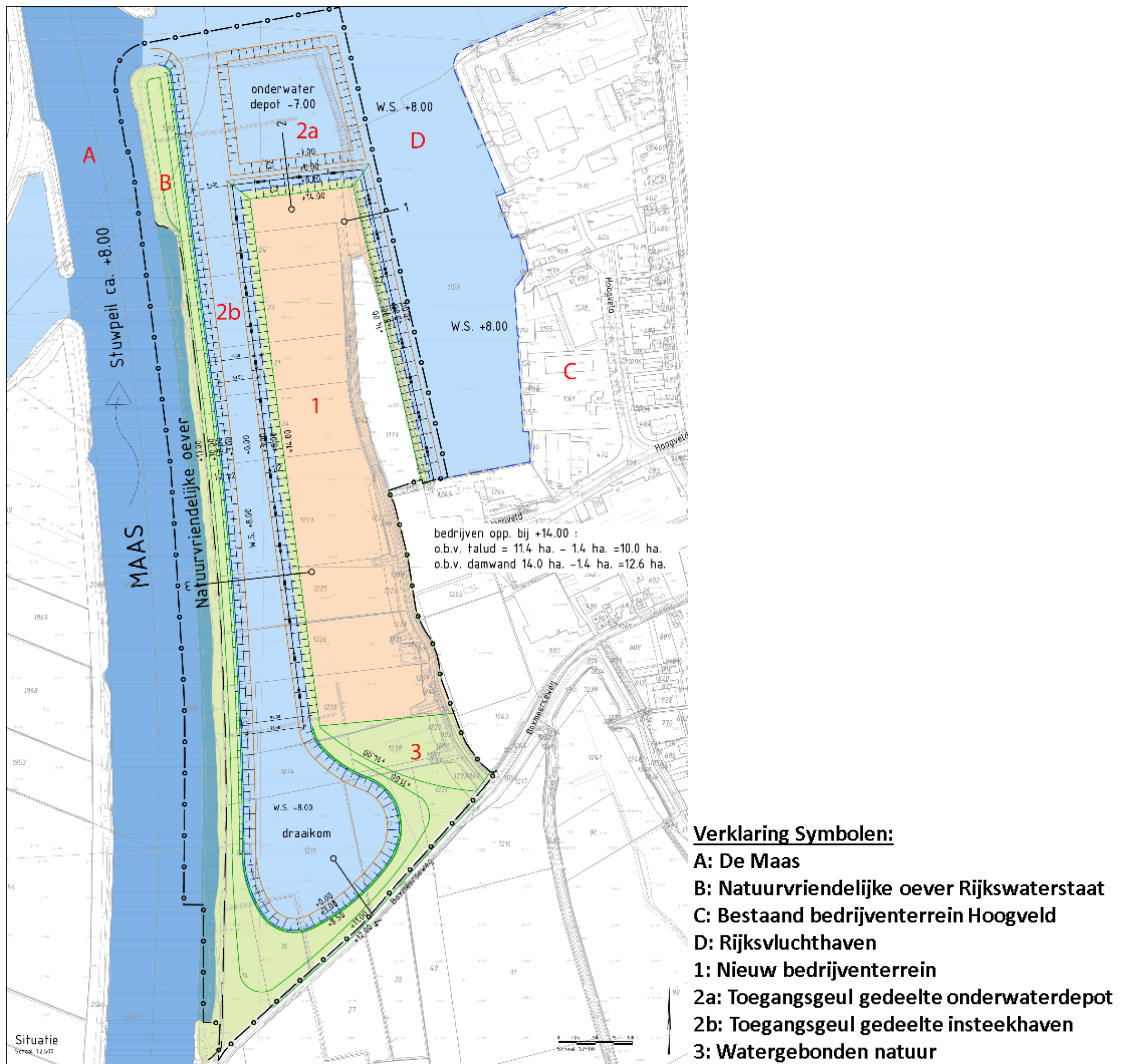
2.3.1 Beschrijving van de uitbreiding

Met het plan wordt de bestaande Haven Heijen uitgebreid met een nieuw watergebonden bedrijventerrein, inclusief overslagkade. Het plan bestaat uit de volgende onderdelen (zie figuur 2.1):

1. Realiseren van een watergebonden overslaglocatie / bedrijventerrein met een omvang van maximaal circa 12,6 hectare bruto (de breedte van het nieuwe bedrijventerrein is circa 140 - 180 meter) en een kadelengete van minimaal 1.270 meter (nummer 1 in figuur 2.1). Hierop wordt maximaal milieucategorie 5.2 toegestaan en is een maximale bouwhoogte van 20 meter voorzien;
2. Graven van een toegangsegeul en draaikom inclusief een onderwaterdepot voor tijdelijke opslag van grondstoffen (nummers 2a en 2b in figuur 2.1). Dit gebied is in totaal 14,7 hectare groot. De nieuw te graven toegangsegeul krijgt tevens een functie ten behoeve van hoogwaterbescherming (meekoppelkans).

2a: Het onderwaterdepot is nodig om als er grotere hoeveelheden grondstoffen (grind) aangeboden worden dan er ter plekke verwerkt kunnen worden of vermarkt kunnen worden, deze toch kunnen worden geaccepteerd. Deze kunnen dan later weer uit depot gehaald worden om alsnog verwerkt of vermarkt te worden. Naar verwachting wordt er circa 5x per jaar materiaal in het depot gestort en wordt het depot circa 2x per jaar geleege. Storten vindt plaats middels onderlossers danwel met een kraan op een ponton. Het weer ophalen van de gestorte delfstoffen vindt plaats met behulp van een zuiger of een kraan. Het depot heeft een omvang van circa 3 hectare.

2b: De toegangsegeul is toegankelijk voor schepen van klasse Vb, heeft een vaarbreedte van 52 tot 75 meter en is in totaal maximaal 100 meter breed en exclusief draikom circa 720 m lang. De toegangsegeul is 5 meter diep, doch heeft in verband met sedimentatie een overdiepte van 3 meter. De draikom in het meest zuidelijke deel van de nieuwe havenarm heeft een oppervlak van circa 4,6 hectare, zodat schepen kunnen draaien.
3. Realiseren van watergebonden natuur (nummer 3 in figuur 2.1). Dit gebied is circa 11,9 hectare groot.



Figuur 2.1 Planvoornemen uitbreiding Haven Heijen

2.3.2 Type bedrijvigheid

Het nieuwe bedrijventerrein wordt, in tegenstelling tot het bestaande bedrijventerrein Hoogveld (inclusief de bestaande opslagstrook van AVG), niet gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat grote geluidsproducerende activiteiten niet mogelijk zijn op het nieuwe bedrijventerrein. Om dit te borgen is op het bedrijventerrein alleen vestiging van bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 mogelijk. Door hiervoor te kiezen wordt tevens zo veel mogelijk rekening gehouden met de wens van omwonenden om de milieubelasting niet verder toe te laten nemen.

Op dit moment is niet bekend welke bedrijven zich op het nieuwe bedrijventerrein zullen vestigen. Vanuit de gemeente is de openbaarheid van de haven en het gebruik door derden een belangrijke voorwaarde. De havenuitbreiding zal om aan het openbaar belang tegemoet te komen worden vormgegeven door middel van de oprichting van een havenbedrijf. Zodra dit bedrijf na aanleg van de haven operationeel is, zal zij aan geïnteresseerde partijen vergunningen afgeven om van de haven gebruik te gaan maken, al dan niet voor eenmalige, korte of langere tijd. Dit gebruik zal daarbij beperkt blijven tot schepen van maximaal Klasse Vb met ladingsoorten gerelateerd aan en begrensd

door de Staat van bedrijfsactiviteiten die als bijlage bij de Regels van het Bestemmingsplan wordt gevoegd. Hierbij zijn onder andere activiteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen en vuurwerkbedrijven uitgesloten. Meer specifieke beschrijving van scheepsomvang en ladingsoorten zal duidelijk worden na oprichting en operationeel worden van het toekomstige havenbedrijf.

2.3.3 Ontsluiting

Voor de ontsluiting per as van het nieuwe bedrijventerrein wordt gebruik gemaakt van de bestaande, eerder geoptimaliseerde infrastructuur van het bedrijventerrein Hoogveld. De aan- en afvoerroute van het bestaande bedrijventerrein loopt via de Hoofdstraat en de weg Hoogveld naar de N271. Vanuit de N271 kan het verkeer de A77 bereiken vanwaar het verkeer verder verspreid wordt. Deze ontsluiting geldt ook voor het nieuwe bedrijventerrein. Het nieuwe watergebonden bedrijventerrein wordt via het bestaande bedrijfsperceel van AVG ontsloten. De aan- en afvoer vindt dan ook niet plaats via de kern van Heijen.

2.3.4 Hoogwaterbescherming

Met de aanleg van de nieuwe toegangseuvel wordt bijgedragen aan de opgave voor hoogwaterbescherming die in het kader van het Deltaprogramma wordt uitgewerkt. Door het plan wordt de doorstroming door het gebied vergroot en ontstaat een waterstandsverlaging van circa 1 tot 2 cm (afhankelijk van de uitvoering van de kade met damwand of met talud). In combinatie met andere maatregelen die zowel stroomopwaarts als -afwaarts in het kader van het Deltaprogramma zullen worden uitgevoerd, zal de waterstandsverlaging groter uitpakken.

De as van de bestaande primaire waterkering zal niet worden verplaatst. De uitbreiding van de haven vindt tegen de bestaande waterkering plaats. Ook de onderhoudsstrook op de waterkering blijft behouden waardoor de toegang tot de waterkering gegarandeerd is.

2.3.5 Natuur- en landschapontwikkeling

Het voornemen strookt met het Natuur- en Landschapsbeleid van de Provincie Limburg. De aanwezige natuurvriendelijke oever aan de oostzijde langs de Maas wordt door het initiatief geoptimaliseerd.

3. Uitgangspunten voor uitbreiding Haven Heijen

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014)

De omgevingsvisie POL2014 is in samenwerking met gemeenten en stakeholders opgesteld en is in december 2014 vastgesteld door de provincie Limburg.

De centrale visie van het POL2014 komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om er te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, het versnellen van de energietransitie, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

De ambitie is te zorgen voor voldoende ruimte om de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren. En om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De kwaliteit van de bedrijventerreinen moet aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven. Bijzondere aandacht vragen terreinen met havenfaciliteiten en terreinen met vestigingsmogelijkheden voor HMC-bedrijven (hogere milieucategorie).

In het POL2014 staat kwaliteit centraal. Dat komt voor wat betreft bedrijventerreinen onder meer tot uiting in dynamisch voorraadbeheer. Daarbij maken gemeenten en Provincie op regionaal niveau afspraken over gezamenlijke ambities en opgaven, gezamenlijke principes en werkwijze en voor gezamenlijke programmering. Nieuwe terreinen of uitbreidingen van bestaande terreinen moeten onder meer passen binnen de geformuleerde algemene verstedelijkingsprincipes, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking. Verder moet bij de toevoeging door nieuwe terreinen of grotere uitbreidingen van bestaande terreinen additionele kwaliteit toevoegen aan het regionale aanbod. Hieraan moet in de regionale visies uitwerking worden gegeven.

De opgaven van Noord-Limburg liggen vooral op het vlak van innovatie, arbeidsmarkt en onderwijs. De focus ligt op de topsectoren in de regio, namelijk tuinbouw en agrofood, logistiek, maakindustrie en hightech-systems (o.a. document valley).

Voor de regio is een blijvend goede bereikbaarheid over weg, water, rail en lucht van groot belang. Vanwege de verwachte toename in het goederenvervoer is het van belang om knelpunten in het infranetwerk tijdig te signaleren en aan te pakken. Een sterke economische sector logistiek vraagt om goede verbindingen met de mainports en belangrijkste economische centra, om goed geoutilleerde logistieke knooppunten, goede multimodale voorzieningen en om een goede logistieke organisatie. Met het oog op een optimale bereikbaarheid is een goede aanhaking bij de door Nederland lopende transportcorridors van Europese betekenis (TEN-T) nodig (spoor, weg, water).

In de twee logistieke knooppunten in respectievelijk Noord- en Zuid-Limburg zijn de multimodale vervoersvoorzieningen geconcentreerd. Het is van belang om deze voorzieningen up-to-date te houden en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen (zoals synchromodaliteit).

POL-uitwerking werklocaties 'regionale visie bedrijventerreinen Noord-Limburg'

Zoals hiervoor aangegeven is in het POL2014 opgenomen dat gemeenten en Provincie wat betreft dynamisch voorraadbeheer van bedrijventerreinen op regionaal niveau afspraken maken over gezamenlijke ambities en opgaven, gezamenlijke principes en werkwijze en voor gezamenlijke programmering. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden in de POL-uitwerking werklocaties 'regionale visie bedrijventerreinen Noord-Limburg'. Deze is in juli 2017 door de raad van de gemeente Gennep vastgesteld.

In het POL2014 wordt door de provincie Limburg ingezet op het invoeren van dynamisch voorraadbeheer. Centraal in het dynamisch voorraadbeheer staan drie type interventies:

1. Herstructurering: Werken aan de kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinvoorraad (en aanpak leegstand). Koppelingen van herstructurering van bestaande terreinen met de uitrol van nieuwe terreinen.
2. Sturing op kwaliteit en kwantiteit: Schrappen en transformeren van (harde) plannen die niet de beoogde toevoeging van kwaliteit opleveren.
3. Nieuwe ontwikkeling: Onder voorwaarden ruimte bieden voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad.

De regio Noord-Limburg stelt ook dat er onderdelen in de bedrijventerrein voorraad zijn die niet meegenomen dienen te worden in het dynamisch voorraad beheer. Dit zijn watergebonden bedrijventerreinareaal en bedrijventerreinareaal voor milieucategorie 5 bedrijvigheid. Dit type bedrijvigheid heeft behoefte aan zeer specifiek areaal of kent een sterke verwevenheid met de ontwikkeling van havens of bargeterminals. Is er bezwen behoefte aan dit type areaal dan zal dit worden toegevoegd aan de harde planvoorraad zonder een directe saldering te laten plaats vinden met de harde planvoorraad.

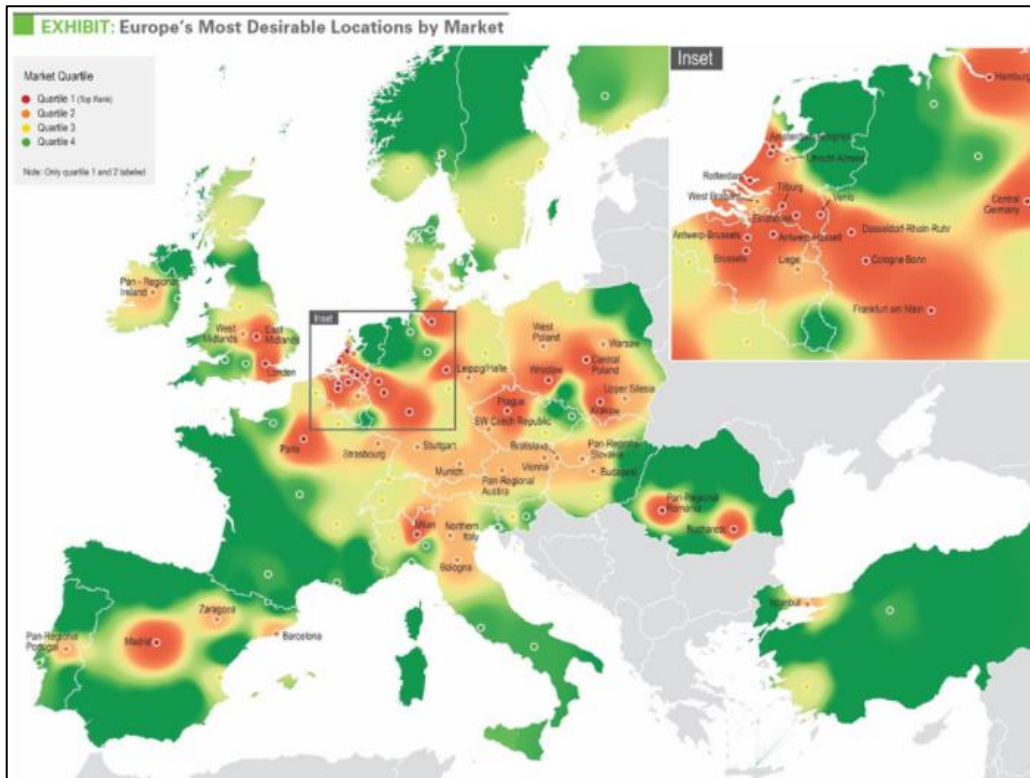
Noord-Limburg logistieke hotspot

Nederland is de logistieke hotspot van Europa. Dat blijkt uit onderzoek van Prologis uit 2017.¹ De regio Noord-Limburg wordt bovendien in diverse onderzoeken benoemd als een van de belangrijkste regio's van het land. Zo voert Venlo de lijst met logistieke hotspots in Nederland aan in het onderzoek van Prologis uit 2017, net als in 2013 en 2015.²

¹ <https://www.prologis.com/logistics-industry-research/customer-growth-strategies-europes-most-desirable-logistics-locations>.

² <https://www.prologis.com/logistics-industry-research/customer-growth-strategies-europes-most-desirable-logistics-locations>.

Ook is de regio Noord-Limburg in oktober 2017 in de ranking van JLL (Jones Lang LaSalle) uitgeroepen tot beste logistieke hub van Nederland.³ Volgens JLL is het sentiment op de Nederlandse logistieke markt de afgelopen jaren verder versterkt. De verbeterde economische omstandigheden, het toegenomen consumentenvertrouwen en de aanhoudende lage rente zorgen voor een positief sentiment in de markt. Deze verbetering van het sentiment is merkbaar in de grote logistieke hotspots waar de vraag naar kwalitatief vastgoed sterk is gegroeid ten opzichte van 2015.



Europe's Most Desirable Locations by Market (bron: Prologis, oktober 2017).

Binnenhavenmonitor 2015

De Nederlandse binnenhavens zijn knooppunten in de regionale economie. De economische betekenis van de binnenhavens geeft een indicatie over hoe een aantal belangrijke sectoren in de regionale economie van ons land zich ontwikkelt. Daarbij gaat het om sectoren als landbouw, de bouw en de chemische industrie. Dit zijn sectoren die in veel gevallen van groot belang zijn voor de Nederlandse economie en exportpositie. Daarnaast is sprake van het sterk toegenomen belang van het containervervoer. De nationale binnenhavens leggen daarmee een relatie tussen de regionale economie in ons land en de Europese en wereldeconomie. Maar de binnenhavens bedienen ook in belangrijke mate de Nederlandse economie door bijvoorbeeld de omvangrijke zand- en grindstromen bestemd voor de bouw.

³ <http://www.logistiek.nl/warehousing/nieuws/2017/10/158736-101158736>.

De binnenvaart maakt deze economische relaties mede mogelijk. Een diverse vloot van binnenvaartschepen laadt en lost goederen in een aantal grote tot zeer grote binnenhavens, maar ook in een groot aantal kleine binnenhavens dat het gehele vaarwegnetwerk inclusief de haarvaten bedient.

Sinds de crisis is het vervoer via de Nederlandse binnenwateren gestaag toegenomen. Het CBS heeft in beeld gebracht dat in vrijwel alle goederengroepen groei is te constateren maar vooral bij het vervoer van zand, grind en andere bouwmaterialen en bij het containervervoer. Er wordt dus meer per binnenvaart vervoerd.

TOTAAL OVERZICHT WERKGELEGENHEID, DIRECTE- EN INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE			
	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2014	2014 (in mln €)	2014 (in mln €)
Inland mainport 'hors categorie'	7.620	840	1.371
Grote multifunctionele binnenhaven	5.069	533	816
Multifunctionele industriehaven	6.802	822	1.365
Multifunctionele agrohaven	6.838	691	1.181
Multifunctionele containerhaven	1.646	160	245
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.612	235	409
Industriehaven	2.436	389	587
Agrohaven	3.042	379	643
Containerhaven	1.230	123	187
Grote zand- en grindhaven	7.790	830	1.219
Kleine zand-, grind- en agrohaven	3.000	320	469
Zeehavens	18.860	2.714	4.057
Totaal	66.944	8.036	12.550

Totaaloverzicht werkgelegenheid en toegevoegde waarde Nederlandse havens (bron: Binnenhavenmonitor 2015)

De 41 grote zand- en grindhavens in ons land laten samen een economisch belang zien van 0,83 miljard euro en 7,8 duizend banen. Een aantal typen binnenhavens profiteerde van het economische herstel dat de afgelopen jaren is ingezet, blijktend uit een groei van de (in)directe toegevoegde waarde. Ten opzichte van 2011 is de toegevoegde waarde in 2014 onder andere toegenomen in multifunctionele zand- en grindhavens, containerhavens, grote zand- en grindhavens, kleine zand- en grindhavens en de zeehavens.

De omvang van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde is bepaald door uit te gaan van de watergebonden- en verbonden werkgelegenheid van 20 representatieve binnenhavens uit het totale aantal van 393 binnenhavens, waarvan 300 kleine zand- en grindhavens.

Limburgse havensamenwerking Blueports Limburg 2018-2021

Sinds 2011 werken de Limburgse havengemeenten, OML, Rijkswaterstaat en de Provincie samen op het gebied van havenbeheer. In de afgelopen periode zijn mooie resultaten behaald op het gebied van visie, beleid, professionalisering, promotie, samenwerking en duurzaamheid. Deze resultaten moeten verder worden uitgedragen en een vervolg krijgen. De betrokken partijen vinden het daarom belangrijk om de samenwerking opnieuw te bekrachtigen. Op 31 januari 2018 ondertekenen 10 Limburgse havengemeenten, Rijkswaterstaat Zuid Nederland, Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg en de Provincie Limburg de samenwerkingsovereenkomst Blueports Limburg 2018-2021.

Voor de nieuwe samenwerkingsperiode worden nieuwe afspraken gemaakt over de activiteiten, projecten en bijdragen van de diverse partijen. De Provincie zal zich vooral inzetten voor de samenwerking op strategisch niveau. Rijkswaterstaat zal gemeenten adviseren over beheerzaken en waar mogelijk gezamenlijk tot uitvoering komen van onderhoudswerkzaamheden, zoals bijvoorbeeld baggerwerken. Rijkswaterstaat draagt zorg voor de informatieoverdracht vanuit het Ministerie van I&W en brengt haar kennis in. De gemeenten en OML zijn vooral aan zet bij de samenwerking op operationeel niveau.

De samenwerking op strategisch niveau moet een bijdrage leveren aan de volgende doelstellingen:

- Positioneren van de Blueports Limburg als economisch sterke regio in het achterland van de zeehavens Rotterdam en Antwerpen.
- Havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg en hiermee de economische structuur te versterken.
- Betere contacten met omringende (buitenlandse) havens in Noord-Brabant, Gelderland, Nord Rhein Westfalen en België.
- Stimulering van goederenvervoer via de binnenvaart.
- Creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Limburg.
- Efficiënt benutten van ruimte en infrastructuur om de groei van het goederenvervoer duurzaam te faciliteren.

De samenwerking op operationeel niveau moet een bijdrage leveren aan de volgende doelstellingen:

- Verbeteren dienstverlening aan en faciliteiten voor de gebruikers van de havens.
- Verder professionaliseren van het havenbeheer in Limburg.
- Samenwerking tussen gemeenten (en bedrijven) in het havenbeheer en de havenontwikkeling.

Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en project 'De Maaswerken'

In Limburg bleek in '93 en '95 de bedding van de rivier de Maas onvoldoende capaciteit te hebben om de watertoevoer uit de bovenloop van de rivier te kunnen verwerken. Om de hoogwateroverlast tegen te gaan, heeft het Rijk besloten maatregelen te nemen ter vergroting van de waterveiligheid. Voor Limburg heeft dit geleid tot het project 'De

Maaswerken' waarbij het vereiste beschermingsniveau langs de Maas met behulp van kaden en door de uitvoering van een aantal rivierverruimende maatregelen voor 2020 wordt verbeterd naar een overstromingskans van 1:250 jaar.

Het project De Maaswerken is onderverdeeld in de volgende deelprojecten:

- Grensmaas (Zuid-Limburg): hoogwaterbescherming door het verbreden van stroomgeulen, het verlagen van uiterwaarden en de aanleg van nieuwe natuur tussen Maastricht en Roosteren;
- Zandmaas (Midden- en Noord-Limburg en Noord-Brabant): hoogwaterbescherming door de aanleg van hoogwatergeulen, de verdieping van het winterbed van de Maas, de aanleg van retentiegebieden en het verhogen en versterken van kaden (sluitstukkaden o.a. kade Gennep);
- Maasroute: verbetering van de vaarweg en geschikt maken voor grotere binnenvaartschepen (Klasse Vb) door het verdiepen van de rivierbedding, het verruimen van rivierbochten, het verbreden van het Julianakanaal, de aanleg van nieuwe sluisen, het verbeteren van bestaande sluisen, het verhogen van bruggen en het toepassen van een peilopzet in sommige stuwpanden.

Het project Zandmaas/Maasroute heeft een ruimtelijke vertaling gekregen (vastleggen van de locatie van het tracé) in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en de aanvulling Zandmaas op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). De doelen die geformuleerd zijn in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en het POL, aanvulling Zandmaas zijn:

1. het verbeteren van het traject Weurt-Ternaaien van de Maasroute tot klasse Vb1 waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 m;
2. het realiseren van een beschermingsniveau langs het niet bedijkte deel van de Maas van 1:250 achter de kaden. Voor rivierdijken geldt een veiligheidsnorm van 1:1250 per jaar;
3. het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

In het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en de aanvulling Zandmaas op het POL zijn de verschillende Zandmaasprojecten onderverdeeld in twee 'pakketten':

- Pakket I: maatregelen gericht op het realiseren van het beschermingsniveau van 1:250 achter de kaden en beperkte maatregelen op het gebied van verbetering van de vaarroute van de Maas en beperkte natuurontwikkeling langs de rivier.
- Pakket II: extra maatregelen ten behoeve van waterstandverlaging en natuurontwikkeling. Pakket II bevat maatregelen op het gebied van natuurgerichte rivierverruimingen die op langere termijn door particuliere initiatiefnemers (o.a. ontgronders) zullen worden uitgevoerd, mogelijk met ondersteuning door de overheid. Eén van de projecten is de uitbreiding van Haven Heijen (voorheen de ontwikkeling van het Regionaal Overslagcentrum (ROC) Heijen).

Deltaprogramma

Voor de landbouw, de drinkwatervoorziening, de stedelijke leefomgeving, de industrie en de natuur heeft de sterk wisselende hoeveelheid water in het afgelopen decennium

diverse malen tot crisissituaties geleid. Klimaatverandering verergert deze situatie merkbaar en om die reden is het nodig om te anticiperen door in een vroegtijdig stadium al verdergaande maatregelen te treffen voor een robuuste klimaatbestendige inrichting. Hiervoor is het nationale Deltaprogramma opgericht met onder andere de deelprogramma's Rivieren, Zoetwatervoorziening en Ruimtelijke Adaptatie. In het Deltaprogramma worden beleid, maatregelen en bijbehorende financiering op het gebied van hoogwaterbescherming, ruimtelijke klimaatadaptatie en de zoetwatervoorziening ontwikkeld. Het beleid richt zich zowel op het beperken van wateroverlast en overstromingen door extreme neerslaghoeveelheden als op het beperken van onder andere oogsten natuurschade in periodes van extreme droogte. Klimaatverandering leidt tot het vaker voorkomen van grote hoeveelheden neerslag, waardoor de kans op wateroverlast toeneemt.

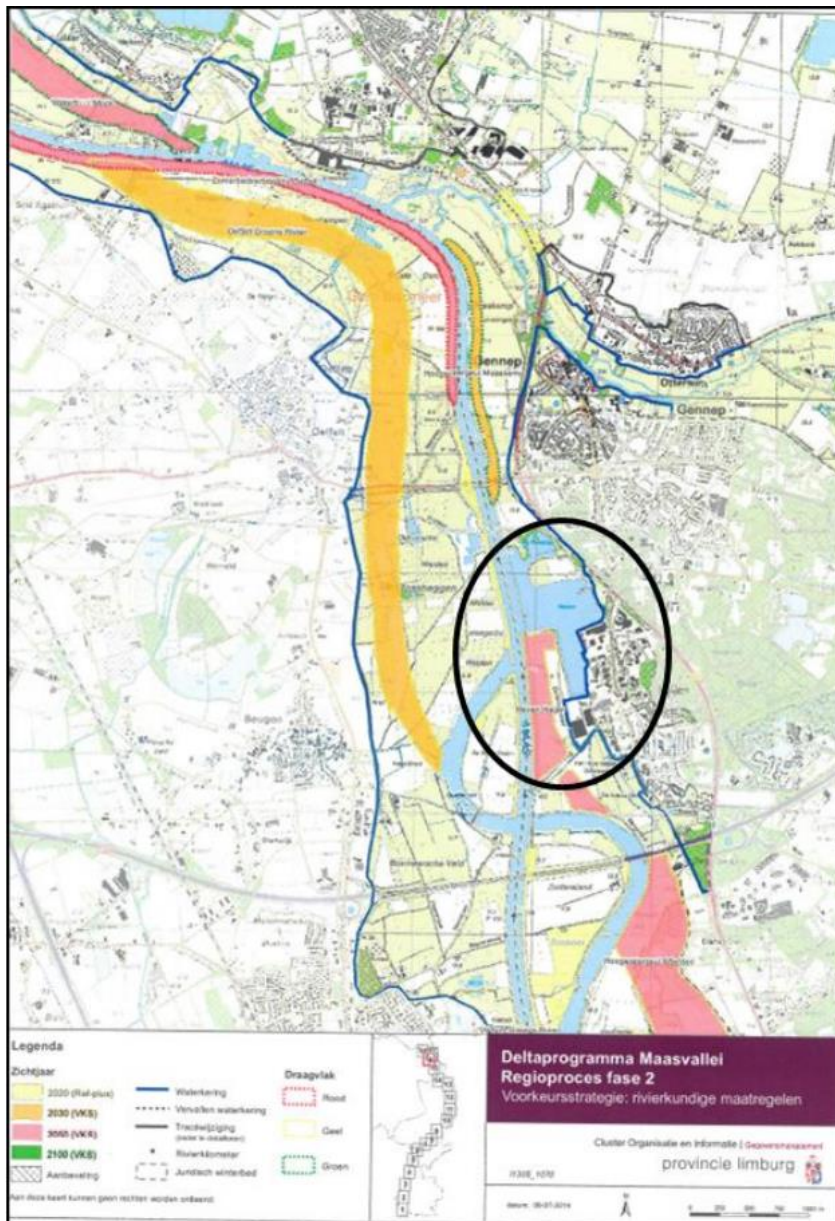
In het Deltaprogramma nodigt de overheid ook het ontgrondend bedrijfsleven uit omdat ontgrondingen naast rivierbeveiliging ook zorgen voor nieuwe dynamiek in gebieden (zoals recreatie en havenontwikkelingen).

In 2012 is gestart met de regioprocessen van het deelprogramma Rivieren. De regioprocessen gaan over de langere termijn, over de periode tot 2100. Voor de rivier de Maas is er sprake van twee regioprocessen, één voor Limburg (Maasvallei) en één voor Noord-Brabant en Gelderland (Benedenmaas). De Provincie Limburg is de trekker van het regioproces voor de Maasvallei. Samen met de betrokken overheden heeft de Provincie kansrijke strategieën benoemd. Op basis hiervan is vervolgens één (concept) voorkeursstrategie uitgewerkt die de hoogwateropgave moet oplossen voor de Limburgse Maasvallei.

In 2014 heeft het Deltaprogramma vijf deltabeslissingen opgesteld waaronder de deltabeslissing waterveiligheid. De deltabeslissing waterveiligheid is onder andere tot stand gekomen op basis van de concept voorkeursstrategie voor de Limburgse Maasvallei. Eind 2014 zijn de deltabeslissingen besproken met de Tweede Kamer en vervolgens verankerd in onder andere het Nationaal Waterplan en de Waterwet.

De Voorkeursstrategie voor de Limburgse Maasvallei betreft een eerste aanzet die vervolgens verder geoptimaliseerd moet worden. In het concept-synthesedocument "Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei" (februari 2016) vindt deze optimalisatieslag plaats. Uiteindelijk zal de geoptimaliseerde Voorkeursstrategie deel uitmaken van een voorstel richting het Rijk van het totale maatregelenpakket dat nodig is voor de hoogwaterbescherming van de Maas.

Specifiek voor de situatie rondom de beoogde uitbreiding van Haven Heijen is in de Voorkeursstrategie van het Deltaprogramma een reeks van hoogwaterbeschermingsmaatregelen gepland (onderstaande figuur). Met deze maatregelen wordt bereikt dat de situatie in de regio rondom Heijen duurzaam veilig zal zijn tot 2100. De riviercompensatie in de vorm van een nieuw te graven toegangseuvel van de Haven Heijen zal tevens bijdragen aan deze opgave voor hoogwaterbescherming in het kader van het Deltaprogramma.



Uitsnede concept Voorkeursstrategie

Integraal Rivier Management

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het voornemen uitgesproken om samen met betrokken stakeholders (overheden, bedrijfsleven, zoals de binnenvaartsector en de zand- en grindwinners, alsmede maatschappelijke organisaties zoals natuurorganisaties) in het rivierengebied een programma Integraal Rivier Management op te zetten.⁴ Daarmee is er, naast voor waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit, ook aandacht voor opgaven op het gebied van bijvoorbeeld scheepvaart, natuur en zoetwatervoorziening. Dit voornemen is uitgesproken in het kader van de volgende achtergrond.

In het rivierengebied spelen grote opgaven. Zo is het cruciaal dat onze rivieren voldoen aan de normen voor waterveiligheid; een voorwaarde voor alle mensen en activiteiten

⁴ Brief ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 21 juni 2018, IenW/BSK-2018/125985.

in het rivierengebied. Daarbij moeten we rekening houden met de door klimaatverandering toenemende afvoeren. Deze grote en urgente opgave kan worden opgepakt door een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming, zoals onderzocht in het Deltaprogramma en vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021. Onze rivieren vormen ook belangrijke corridors voor de scheepvaart. Een groot deel van (inter)nationale goederenvervoer via Nederland gaat over water. De vaarwegen bieden nog voldoende ruimte om veel meer goederen van weg naar water te verschuiven en daarmee de weg te ontlasten. Een gemiddeld binnenvaartschip kan de lading van 100-200 vrachtwagens vervoeren; een modal shift biedt daarom kansen. Tegen deze achtergrond is het van belang te werken aan de bevaarbaarheid, het functioneren van sluisen en stuwen en de aanwezigheid van binnenhavens en ligplaatsen. Tevens zijn de rivieren de belangrijkste bron van zoetwater voor mens, dier, natuur en industrie; de kwaliteit en beschikbaarheid van het water is van onschatbare waarde. Ook het beheer van de rivierbodem en de uiterwaarden vraagt onze aandacht. Daarnaast willen provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties in het rivierengebied aan de slag voor meer natuur en ruimte van hoge kwaliteit voor wonen, werken en recreatie.

Het programma Integraal Rivier Management wordt (naar verwachting) in 2020 vastgelegd in een beleidskader.

Strategische regiovisie Bergen, Gennep en Mook en Middelaar

In 2010 hebben de gemeenten Bergen, Gennep en Mook en Middelaar gezamenlijk een strategische visie opgesteld, de Strategische Regiovisie. Hierin geven deze gemeenten aan hoe ze de toekomstige ontwikkeling van de regio een impuls geven. In de Strategische Regiovisie zijn twee sleutelprojecten benoemd: de N271 (deze moet 'de toeristische en recreatieve etalage' van de regio worden (de ketting en de schakels)) en de ontwikkeling van het Maasdal. Het Maasdal moet integraal en gebiedsgericht worden benaderd waarbij projecten met elkaar verbonden worden.

Voor het stedelijke gebied vervult de regio een belangrijke functie voor toerisme en recreatie. Vanuit de regio Venlo gezien is de regio Gennep een groen gebied waarin onder andere het Maasdal een belangrijke rol vervult. Natuur en landschap vormen de basis voor toerisme en recreatie in de regio. Het is volgens de regiovisie dan ook van belang om de Maas beleefbaar te maken onder andere door het uitbreiden van wandelen en fietsroutes en het waternetwerk. Een belangrijke ontwikkeling voor het Maasdal is de uitbreiding van Haven Heijen (voorheen ROC Heijen genoemd). Dit project wordt benoemd als belangrijk project (o.a. in het kader van de waterveiligheid) en als belangrijk project in het kader van de regionale werkgelegenheid. Door versterking van het vervoer over het water zullen wegen en kernen ontlast worden van vrachtverkeer wat een positief effect heeft op wonen en leefbaarheid.

4. Ladder uitbreiding Haven Heijen

4.1 Behoeft

4.1.1 Actuele situatie Haven Heijen: zware overbelasting

Haven Heijen wordt momenteel zwaar overbelast. De haven kende in 2012 een overslag van bulk- en stukgoederen van circa 2,6 miljoen ton. Daarmee was de haven in dat jaar de grootste op- en overslaghaven van bulk- en stukgoederen in Limburg. Doordat er de afgelopen jaren structureel méér en méér verschillende soorten materialen en schepen naar Haven Heijen komen, is de op- en overslagbehoefte van de haven toegenomen en is de op- en overslagcapaciteit voor AVG en Teunesen ontoereikend geworden. Hierbij speelt mee dat de aan- en afvoer van materialen en goederen niet gelijkmatig over een werkdag plaatsvindt. Alle bestaande kadeflengte en oppervlakte aan nat bedrijfsterrein wordt nu benut. De lengte van de bestaande loskade is echter te kort. Ook is er een gebrek aan opslagruimte omdat de fysieke werkruimte in de bestaande situatie te beperkt is. Hierdoor zijn inefficiënte bedrijfsprocessen ontstaan, zowel vanuit een bedrijfseconomisch als vanuit een milieutechnisch oogpunt. Om de overbelasting van de huidige op- en overslagcapaciteit en daarmee deze inefficiënte bedrijfsprocessen terug te dringen, is dus behoefte aan een uitbreiding van de haven, waarbij zowel de kadeflengte als het oppervlak aan natte bedrijventerreinen moeten worden uitgebreid. De bestaande kades en bedrijfsterreinen worden in die situatie geheel gereserveerd voor AVG en Teunesen. De activiteiten van derden zullen dan plaatsvinden in de beoogde uitbreiding van de haven.

Om een indicatie te geven van de belasting van Haven Heijen in vergelijking met andere havens in Limburg, is onderzoek gedaan aan de hand van bestaande cijfers. Navolgende tabel geeft weer hoe groot de overslag van bulkgoederen per haven in Limburg was in de jaren 2010 en 2012. Daarnaast is per haven de kadeflengte en de oppervlakten natte bedrijventerreinen en water aangegeven. De gegevens zijn overgenomen uit bestaande onafhankelijke documenten. Verder is aangegeven hoe groot de overslag van bulkgoederen in haven Heijen zal zijn na de uitbreiding en is aangegeven wat de kadeflengte en de oppervlakte van Haven Heijen na de uitbreiding bedraagt.

Haven	Overslag in tonnen, 2012 ⁵	Overslag in tonnen, 2010 ⁶	Opp. natte bedrijventerreinen in netto ha. ⁷	Kadelengte in meters ⁸	Opp. water in ha. ⁹
Gennep (Heijen)	2.662.000	2.700.000	24	630	11
<i>Haven Heijen na uitbreiding</i>	<i>2.928.200</i>	<i>2.928.200</i>	<i>36</i>	<i>1.730</i>	<i>26</i>
Wanssum	686.000	1.600.000	43	2300	8
Venlo	1.131.000	800.000	219	810	16
Roermond	1.637.000	2.200.000	63	1300	15
Maasgouw	680.000	1.900.000	92	4000	23
Leudal/Zevenellen	380.000	800.000	66	500	6
Sittard/Geleen (incl. Born)	1.123.000	2.100.000	192	-	-
Stein	2.331.000	3.500.000	65	2300	9
Maastricht	2.167.000	1.900.000	257	2200	12
Weert	319.000	500.000	86	400	1

Overslag bulk- en stukgoederen 2012 en 2010, oppervlakte natte bedrijventerreinen, kadelengtes en oppervlakte wateren per haven in Limburg.

Door bovenstaande gegevens te combineren, kan een indicatie worden gegeven van de belasting van natte bedrijventerreinen, de kade en het water per haven in Limburg. Daarnaast kan een indicatie worden gegeven van de belasting van nat bedrijventerrein, de kade en het water van Haven Heijen na de uitbreiding. Zie navolgende tabellen.

	Haven	Overslag 2012 in tonnen	Netto ha. nat bedrijventerrein	Tonnen overslag per ha. nat bedrijventerrein
1	Gennep (Haven Heijen)	2.662.000	24	110.917
2	<i>Haven Heijen na uitbreiding</i>	<i>2.928.200</i>	<i>36</i>	<i>81.339</i>
3	Stein	2.331.000	65	35.862
4	Roermond	1.637.000	63	25.984
5	Wanssum	686.000	43	15.953
6	Maastricht	2.167.000	257	8.432
7	Maasgouw	680.000	92	7.391
8	Sittard/Geleen (incl. Born)	1.123.000	192	5.849
9	Leudal/Zevenellen	380.000	66	5.758
10	Venlo	1.131.000	219	5.164
11	Weert	319.000	86	3.709

Ranglijst 2012 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per netto hectare nat bedrijventerrein

⁵ Havennetwerkvisie Limburg 2030 (Stichting Projecten Binnenvaart, oktober 2012).

⁶ Havennetwerkvisie Limburg 2030 (Stichting Projecten Binnenvaart, oktober 2012).

⁷ Havennetwerkvisie Limburg 2030 (Stichting Projecten Binnenvaart, oktober 2012).

⁸ Professionalisering havenbeheer Limburg – havenbeheer en havengelden (Buck Consultants, oktober 2014).

⁹ Professionalisering havenbeheer Limburg – havenbeheer en havengelden (Buck Consultants, oktober 2014).

	Haven	Overslag 2010 in tonnen	Netto ha. nat bedrijventerrein	Tonnen overslag per ha. nat bedrij- venterrein
1	Gennep (Haven Heijen)	2.700.000	24	112.500
2	Haven Heijen na uitbreiding	2.928.200	36	81.339
3	Stein	3.500.000	65	53.846
4	Wanssum	1.600.000	43	37.209
5	Roermond	2.200.000	63	34.921
6	Maasgouw	1.900.000	92	20.652
7	Leudal/Zevenellen	800.000	66	12.121
8	Sittard/Geleen (incl. Born)	2.100.000	192	10.938
9	Maastricht	1.900.000	257	7.393
10	Weert	500.000	86	5.814
11	Venlo	800.000	219	3.653

Ranglijst 2010 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per netto hectare nat bedrijventerrein

	Haven	Overslag 2012 in tonnen	Kadelengte in meters	Tonnen overslag per meter kade- lengte
1	Gennep (Haven Heijen)	2.662.000	630	4.225
2	Haven Heijen na uitbreiding	2.928.200	1.730	1.693
3	Venlo	1.131.000	810	1.396
4	Roermond	1.637.000	1.300	1.259
5	Stein	2.331.000	2.300	1.013
6	Maastricht	2.167.000	2.200	985
7	Weert	319.000	400	798
8	Leudal/Zevenellen	380.000	500	760
9	Sittard/Geleen (incl. Born)	1.123.000	1.580	711
10	Wanssum	686.000	2.300	298
11	Maasgouw	680.000	4.000	170

Ranglijst 2012 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per meter kadelengte

	Haven	Overslag 2010 in tonnen	Kadelengte in meters	Tonnen overslag per meter kade- lengte
1	Gennep (Haven Heijen)	2.700.000	630	4.286
2	Haven Heijen na uitbreiding	2.928.200	1.730	1.693
3	Roermond	2.200.000	1.300	1.692
4	Leudal/Zevenellen	800.000	500	1.600
5	Stein	3.500.000	2.300	1.522
6	Sittard/Geleen (incl. Born)	2.100.000	1.580	1.329
7	Weert	500.000	400	1.250
8	Venlo	800.000	810	988
9	Maastricht	1.900.000	2.200	864
10	Wanssum	1.600.000	2.300	696
11	Maasgouw	1.900.000	4.000	475

Ranglijst 2010 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per meter kadelengte

	Haven	Overslag 2012 in tonnen	Oppervlakte wa- ter in ha.	Tonnen overslag per ha. water
1	Weert	319.000	1	319.000
2	Stein	2.331.000	9	259.000
3	Gennep (Haven Heijen)	2.662.000	11	242.000
4	Maastricht	2.167.000	12	180.583
5	Haven Heijen na uitbreiding	2.928.200	26	112.623
6	Roermond	1.637.000	15	109.133
7	Wanssum	686.000	8	85.750
8	Venlo	1.131.000	16	70.688
9	Leudal/Zevenellen	380.000	6	63.333
10	Maasgouw	680.000	23	29.565
11	Sittard/Geleen (incl. Born)	1.123.000	-	-

Ranglijst 2012 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per ha. water

	Haven	Overslag 2010 in tonnen	Oppervlakte wa- ter in ha.	Tonnen overslag per ha. water
1	Weert	500.000	1	500.000
2	Stein	3.500.000	9	388.889
3	Gennep (Haven Heijen)	2.700.000	11	245.455
4	Wanssum	1.600.000	8	200.000
5	Maastricht	1.900.000	12	158.333
6	Roermond	2.200.000	15	146.667
7	Haven Heijen na uitbreiding	2.928.200	26	112.623
8	Leudal/Zevenellen	800.000	6	133.333
9	Maasgouw	1.900.000	23	82.609
10	Venlo	800.000	16	50.000
11	Sittard/Geleen (incl. Born)	2.100.000	-	-

Ranglijst 2010 Limburgse havens van overgeslagen tonnen per ha. water

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de belasting van de natte bedrijventerreinen en de kade van Haven Heijen door de overslag van bulk- en stukgoederen het zwaarst is van alle havens in Limburg.

De overslag van bulk- en stukgoederen in 2012 in Haven Heijen bedroeg 110.917 ton per netto hectare nat bedrijventerrein (2010: 112.5003 ton), 4.225 ton per meter kade (2010: 4.286 ton) en 242.000 ton per hectare water (2010: 245.455 ton). De belasting van de natte bedrijventerreinen van Haven Heijen is beduidend groter dan die van de op één na zwaarst belaste haven in Limburg (overslag 2012), te weten de haven van Stein. De overslag van bulk- en stukgoederen in 2012 in de haven van Stein bedroeg immers slechts 35.862 ton per netto hectare nat bedrijventerrein (2010: 53.846).

Ook de belasting van de kade van Haven Heijen is vele malen groter dan die van havens die redelijk zwaar zijn belast (2012: 4.225 ton per meter kade, 2010: 4.286 ton per meter kade). In de haven van Venlo was sprake van 1.396 ton overslag per meter kade (2012) en in de haven van Roermond bedroeg de overslag 1.692 ton overslag per meter kade (2010).

Ook na de uitbreiding van Haven Heijen zal de belasting van het natte bedrijventerrein en de kade van deze haven door de overslag van bulk- en stukgoederen naar verwachting zwaarder zijn dan die van andere havens in Limburg. De overslag van bulk- en stukgoederen in Haven Heijen zal dan immers circa 81.339 ton per netto hectare nat bedrijventerrein en 1.693 ton per meter kade bedragen.

Het verschil in de belasting van het water van Haven Heijen in vergelijking met andere havens in Limburg is minder groot. Dit komt met name doordat Haven Heijen breed is in vergelijking met de andere havens. Haven Heijen is bijvoorbeeld drie keer zo breed als de haven van Venlo. Uiteindelijk gaat het echter om de bruikbare kadelengte.

4.1.2 Toekomstige ontwikkeling goederenoverslag Haven Heijen

Bij het bepalen of sprake is van een behoefte, dient onderzoek te worden gedaan naar de toekomstige goederenoverslag van bulk- en stukgoederen in Haven Heijen. Ten behoeve hiervan zijn in bijlage 1 cijfers en prognoses ten aanzien van de overslag opgenomen, aan de hand van de volgende input:

- uitgangspunten uit de Havennetwerkvisie Limburg 2030 (oktober 2012) en de verdieping hierop voor bulk- en stukgoederen (september 2013);
- informatie uit de Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014 (september 2016);
- informatie uit het Panteia Rapport Versterking Marktobservatie Binnenvaart (maart 2016);
- CBS-statistieken en CPB-statistieken over de ontwikkeling van de economie;
- de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem;
- omzetontwikkeling Teunesen en AVG 2012-2017.

Uit genoemde stukken kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

In de Havennetwerkvisie Limburg 2030 wordt uitgegaan van een groei van de overslag van bulk- en stukgoederen van slechts 0,5% tot 1% per jaar. Gesteld wordt dat er een afname van zand- en grindwinning in Limburg zal plaatsvinden en dat de bestaande havens nog tot 2030 over voldoende ruimte beschikken. Van belang is dat dit rapport is geschreven in oktober 2012, toen nog sprake was van een economische crisis in onder meer de bouwsector. Sindsdien zijn de economische omstandigheden in de bouwsector veel beter geworden. De gegevens uit dit rapport zijn dan ook gedateerd wat betreft de economische groei, en met name ten aanzien van de overslag van bulk- en stukgoederen (in het bijzonder zand en grind) en de ontwikkelingen in de bouwsector. Dit blijkt ook uit rapporten die later zijn geschreven.

In verdieping op deze havennetwerkvisie voor bulk- en stukgoederen uit september 2013 wordt een prognose gegeven voor de overslag van bulk- en stukgoederen in Haven Heijen: ten opzichte van 2012 neemt de overslag in 2020 toe met circa 13,5% en in 2030 met 18,6%. Groeimogelijkheden worden in mindere mate gezien in de bouwsector (ruwe mineralen en -fabrikaten en bouwmaterialen), gelet op de economische omstandigheden van destijds. Ook deze gegevens zijn daarmee gedateerd.

Uit de Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014 uit september 2015 blijkt immers dat, anders dan voorspeld in de Havennetwerkvisie Limburg 2030, wel degelijk sprake is van een toename van de winning van bouwgrondstoffen in Limburg en in Nederland in het algemeen. De winning van bouwgrondstoffen in Limburg is in 2014 zelfs met 19,2% toegenomen ten opzichte van 2012.

Het rapport Versterking Marktobservatie Binnenvaart uit maart 2016 schetst bovendien een positief beeld van de ladingvolumes voor de Nederlandse binnenvaart wat betreft zand en grind. Voor de jaren 2018-2021 wordt een productiegroei in de bouwsector van 4% verwacht. De binnenvaart profiteert van een aantrekkende bouwsector en er kan een volumegroei van zand, steen en grind etc. van 4% naar 2016 en 3% in de daarop volgende jaren gerealiseerd worden.

Verder blijkt uit cijfers van het CBS dat vervoerders over water in het derde kwartaal van 2017 6,5% meer omzetten ten opzichte van een jaar eerder. Verder blijkt uit cijfers van het CBS dat de omzet van de bouwnijverheid in het eerste kwartaal van 2018 is gestegen met 8,6 procent ten opzichte van een jaar eerder. Het CPB raamt voor 2018 bovendien een economische groei van 2,5% en de ontwikkeling van de economische groei van 2018 tot en met 2021 wordt door het CPB voorzien op gemiddeld 1,8% per jaar.

Voorts wordt specifiek voor Haven Heijen een uitbreiding van de overslag van bulk- en stukgoederen verwacht in verband met de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem.

Tot slot is van belang dat de omzet van zowel Teunesen als AVG in de periode 2012-2017 fors is toegenomen. De omzet van AVG bedraagt in 2017 maar liefst 1,4 maal de omzet van 2012, Teunesen heeft een soortgelijke ontwikkeling doorgemaakt (in 2017 een omzet van 1,38 maal de omzet in 2012). Ook hieruit blijkt dat de gegevens uit de Havennetwerkvisie 2030 en de verdieping daarop sterk gedateerd zijn.

Concluderend is er de komende jaren een behoorlijke groei in de goederenoverslag van bulk- en stukgoederen in Haven Heijen te verwachten, groter dan in eerdere prognoses werd verwacht. Dit terwijl de huidige haven al jaren zwaar overbelast is. Om de logistieke ambities waar te kunnen maken en de ingezette groei te kunnen opvangen is uitbreiding van de bestaande haven dan ook absoluut noodzakelijk. In dit kader wordt tevens verwezen naar de notitie d.d. 7 december van Adviesburo Kardol, welke als bijlage 3 bij deze ladderonderbouwing is opgenomen en waarin deze conclusie wordt onderschreven.

4.1.3 Beschikbaar en geschikt te maken aanbod

Bij het bepalen van de behoefte dient niet alleen gekeken te worden naar de vraagzijde, maar ook naar het reeds beschikbare aanbod. Derhalve is geanalyseerd of er in een marktregio van circa 20 kilometer rondom de bestaande haven Heijen beschikbaar aanbod aanwezig is voor natte bedrijfskavels. Voor de onderbouwing van een marktregio van circa 20 kilometer wordt hier verwezen naar de notitie van Adviesburo Kardol d.d. 7 december 2018 zoals opgenomen in bijlage 3 bij deze ladderonderbouwing.

Voor de volledige analyse van beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties wordt hier verwezen naar bijlage 2. Uit deze analyse blijkt dat er in de marktregio geen natte bedrijfskavels beschikbaar zijn die ter stond uitgeefbaar zijn. Gelet op de ligging en ontsluitingsmogelijkheden, de omvang, de bezettingsgraad en de planologische mogelijkheden van de onderzochte locaties zijn er bovendien geen bedrijfskavels in de marktregio die geschikt gemaakt kunnen worden om aan de ruimtevraag van natte bedrijfskavels te kunnen voldoen.

4.1.4 Tussenconclusie

Haven Heijen is thans reeds zwaar overbelast. Bovendien wordt een groei van de goederenoverslag van bulk- en stukgoederen in Haven Heijen verwacht. Er is dan ook ruimtebehoefte aan natte bedrijfskavels. Uit de analyse van beschikbaar aanbod voor natte bedrijfskavels in een marktregio van 20 kilometer rondom de bestaande haven Heijen blijkt dat deze ruimtebehoefte niet is te faciliteren door beschikbare (bedrijfs)kavels. Dat betekent dat er behoefte bestaat aan een uitbreiding van Haven Heijen zoals beschreven in hoofdstuk 2.

4.2 Bestaand stedelijk gebied

De ruimtebehoefte dient bij voorkeur te worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied, zo nodig door herstructurering of transformatie van gronden binnen dat bestaand stedelijk gebied. In de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking is daarbij als algemeen gangbare definitie opgenomen:

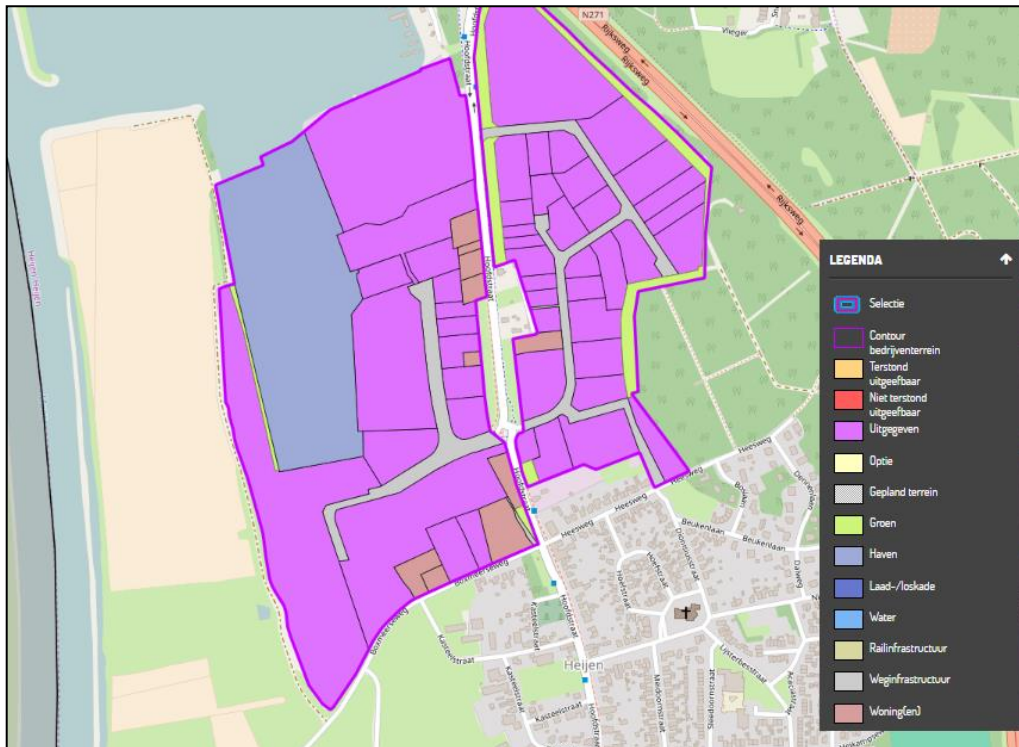
'het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Dit komt overeen met de zogenoemde stedenbouwkundige bebouwde kom die in breder verband wordt gehanteerd in de ruimtelijk ordening. De feitelijke situatie is daarbij bepalend, niet de locatie van een verkeersbord dat de begrenzing van de verkeerskundige bebouwde kom aangeeft of de bebouwde kom zoals wellicht vastgelegd in de Bouwverordening van de gemeente.

De Haven Heijen kan in de huidige vorm worden aangemerkt als bestaand stedelijk gebied. Ook het deel van de landtong tussen de huidige havenkom en de Maas dat op basis van het geldende bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoogveld – De Grootte Heeze 2012 reeds is bestemd als 'Bedrijventerrein' kan worden gezien als bestaand stedelijk gebied. De rest van de landtong, die is bestemd als 'Natuur' en in de provinciale Omgevingsverordening 2014 is aangeduid als 'Bronsgroene landschapszone' kan niet worden gezien als bestaand stedelijk gebied.

Voor zover de ontwikkeling zou kunnen worden gerealiseerd op gronden die reeds de bestemming 'Bedrijventerrein' hebben, zou wel sprake zijn van bestaand stedelijk gebied en zou ruimte kunnen worden gevonden door herstructurering. Op het terrein is

echter verder geen ruimte beschikbaar zo blijkt uit de factheet¹⁰ van de provincie Limburg, uit de database REBIS, waardoor geen ruimte bestaat de gehele ontwikkeling op te vangen binnen de begrenzing van het huidige bedrijventerrein. Sterker nog, er is in de huidige situatie sprake van een overbelaste situatie, waardoor geen meer duurzaam ruimtegebruik op het bestaande terrein mogelijk is.



Haven Heijen met bedrijventerrein Hoogveld – De Grootte Heeze, uitsnede viewer REBIS, provincie Limburg

De gronden die vooralsnog zijn bestemd voor 'Natuur' zijn gelegen buiten het bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 4.1.3, onder verwijzing naar bijlage 2, is reeds geconstateerd dat geen natte bedrijfskavels van enige omvang meer beschikbaar zijn binnen de marktregio van 20 kilometer waar de ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

Uit de analyse van beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties blijkt bovendien dat, gelet op de ligging en ontsluitingsmogelijkheden, de omvang, de bezettingsgraad en de planologische mogelijkheden van de onderzochte locaties, er geen bedrijfskavels in de marktregio zijn die geschikt kunnen worden gemaakt om aan de ruimtevraag van natte bedrijfskavels te kunnen voldoen. Voor de volledige analyse wordt hier verwezen naar bijlage 2.

Voor wat betreft de vereiste multimodale ontsluiting voor de realisatie van stedelijke ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied bestaan geen belemmeringen. De ontwikkeling voorziet in de uitbreiding van de bestaande Haven Heijen die reeds dient als verbinding voor transport over de weg en transport over het water. In dat kader is

¹⁰ Factsheet Hoogveld (Gennep), beschikbaar via www.rebislimburg.nl

van belang dat Heijen gunstig is gelegen ten opzichte van diverse provinciale en Rijks-
wegen richting alle windstreken, zoals de A77, de A73, de N264 en de N271. Bovendien
is Haven Heijen gelegen in de logistieke hotspot Noord-Limburg. In dat kader wordt
hier verwezen naar hetgeen hierover is geschreven in hoofdstuk 3. Ook in de notitie
van Adviesburo Kardol d.d. 7 december 2018 zoals opgenomen in bijlage 3 bij deze
ladderonderbouwing wordt de specifieke ligging van Haven Heijen als positief element
benoemd: Haven Heijen ligt in het uiterste noorden van de Provincie Limburg, vrijwel
direct op de provinciegrens met Noord-Brabant en Gelderland, op een strategische plek
aan de A77 nabij de Duitse grens. Via de 57 is er bovendien een rechtstreekse verbin-
ding met het nabije Keulen en het Ruhrgebied.

5. Conclusie

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat er gelet op de huidige overbelasting van Haven Heijen en de te verwachten groei in stuk- en goederenoverslag in Haven Heijen behoefte bestaat aan nieuwe, natte bedrijfskavels. Uit de analyse is gebleken dat er in de marktregio van 20 kilometer rondom Haven Heijen geen beschikbaar of geschikt te maken locaties zijn voor de behoefte aan natte bedrijfskavels. De uitbreiding van Haven Heijen leidt dan ook niet tot extra leegstand of overaanbod in de marktregio. Door uitbreiding van de bestaande Haven Heijen wordt bovendien ingezet op concentratie van activiteiten op natte bedrijfskavels in de regio op dezelfde locatie, in plaats van versnippering op suboptimale locaties. Dit komt de bedrijfsefficiëntie van de gebruikers van de haven ten goede en is vanuit zowel financieel als ruimtelijk oogpunt het meest wenselijk voor de bedrijven die gebruikmaken van de haven. Bovendien kan de uitbreiding van de haven multimodaal worden ontsloten; de bestaande haven dient reeds als verbinding voor transport over de weg en het water. De haven is bovendien gelegen in een regio (Noord-Limburg) die als logistieke hotspot van Europa bekend staat.

Verder sluit de uitbreiding van Haven Heijen aan bij de uitgangspunten uit provinciaal en regionaal beleid. Zo is in het POL2014 beschreven dat een blijvend goede bereikbaarheid over onder meer het water van groot belang is voor Noord-Limburg. Een sterke economische sector logistiek vraagt om goede verbindingen met de mainports en belangrijkste economische centra, om goed geoutilleerde logistieke knooppunten, goede multimodale voorzieningen en om een goede logistieke organisatie. Indien er bewezen behoefte is aan watergebonden bedrijventerreinareaal en bedrijventerreinareaal voor milieucategorie 5 bedrijvigheid, dan zal dit type areaal bovendien worden toegevoegd aan de harde planvoorraad zonder een directe saldering te laten plaats vinden met de harde planvoorraad, zo volgt uit de POL-uitwerking werklocaties POL-uitwerking werklocaties 'regionale visie bedrijventerreinen Noord-Limburg'. Bovendien draagt de uitbreiding van Haven Heijen en de in het kader daarvan nieuw te graven toegangseul bij aan de opgave van hoogwaterbescherming in het kader van het Deltaprogramma, het tracébesluit Zandmaas/Maasroute en het project 'De Maaswerken'. In de Strategische regiovisie Bergen, Gennep en Mook en Middelaar wordt het project ook benoemd als belangrijk in het kader van de regionale werkgelegenheid en wordt aangegeven dat een positief effect op wonen en leefbaarheid zal ontstaan door het ontlasten van wegen en kernen van vrachtverkeer door de versterking van het vervoer over het water. De scheepvaart en daarmee de aanwezigheid van binnenhavens zal bovendien één van de speerpunten zijn in het Integraal Rivier Management, dat naar verwachting in 2020 zal worden vastgelegd in een beleidskader.

PM regionaal overleg/regionale afstemming

Bijlagen

Bijlage 1: Analyse toekomstige ontwikkeling goederenoverslag Haven Heijen

Havennetwerkvisie Limburg 2030 (oktober 2012)

Deze visie verwoordt de ambitie van de provincie Limburg en de Limburgse haven gemeenten om in te spelen op de logistieke toekomst.

Anno 2010 kende Haven Heijen een overslag van 2,7 miljoen ton per jaar. Daarmee had Haven Heijen, op Haven Stein na (3,5 miljoen ton per jaar), in 2010 de grootste overslag van bulk- en stukgoed van de Limburgse havens. De totale overslag van bulk- en stukgoed in de Limburgse havens bedroeg in 2010 18,2 miljoen ton.

De provincie heeft voor het opstellen van de Havennetwerkvisie de aanname gedaan dat de containeroverslag met circa 2,5 % per jaar groeit (1,5% als gevolg van economische groei en 1% als gevolg van containerisatie en de groei van transport via water/spoor). Voor bulk- en stukgoederen gaat de Havennetwerkvisie uit van een groei van 0,5 % tot 1% per jaar. De aanvoer van bulk- en stukgoed is met name van belang voor de woning-, utiliteits- en wegenbouwsector en genereert veel toegevoegde waarde bij het bewerken en veredelen van producten voor deze sectoren. Traditioneel is de droge binnenvaart sterk in het vervoer van zand en grind. De visie geeft aan dat deze overslag zal afnemen door een krimp in de woning- en utiliteitbouw. Er wordt een afname van zand- en grindwinning in Limburg en aanvoer van zand en grind uit andere regio's voorzien. Daartegenover staat dat er de nodige potenties zijn om nieuwe markten aan te boren, zoals agrologistiek, biomassa, recycling en afvallogistiek. Verder wordt aangegeven dat er tot 2030 genoeg ruimte en overslagcapaciteit aanwezig is in de bestaande havens.

Uit het rapport blijkt ook dat er duidelijke ambitie is om de logistieke sector op te tillen naar een logistieke topsector, waarbij het aantal beschikbare natte kavels (destijds slechts 10 hectare) als aandachtspunt wordt benoemd. Daarbij wordt echter benoemd dat er kansen zijn om door herstructurering nog eens 50 tot 60 hectare beschikbaar te krijgen.

Havennetwerkvisie Limburg 2030 - Verdieping bulk- en stukgoederen (september 2013)

In deze verdieping van de Havennetwerkvisie is nader onderzoek gedaan naar de omvang en de ontwikkelingsmogelijkheden van de overslag van bulk- en stukgoederen in de havens van Limburg.

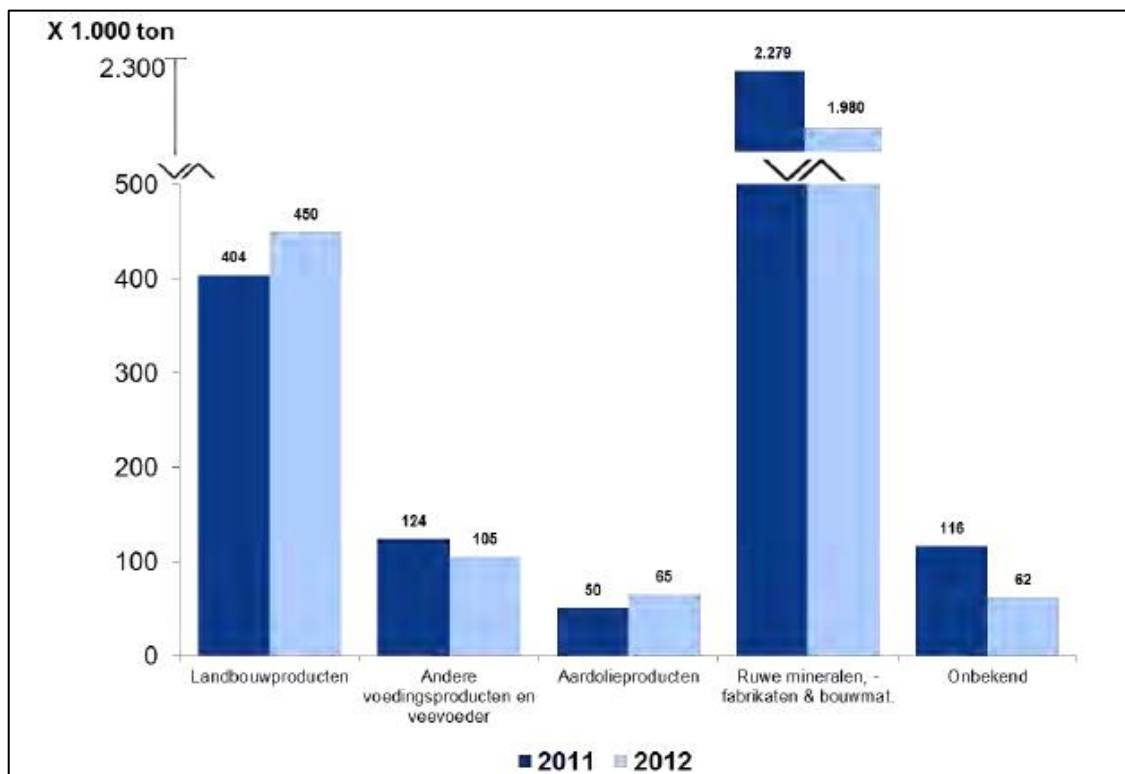
In de verdieping is voor de jaren 2011 en 2012 per haven in Limburg de overslag per goederensoort in beeld gebracht. Voor elke goederensoort is vervolgens een jaarlijks groeicijfer bepaald tot 2030. Dit groeicijfer is gebaseerd op algemene macro-economische groeicijfers, maar per haven verbijzonderd op basis van regionaal economische

groeicijfers en lokale ontwikkelingen in de havens die invloed hebben op overgeslagen volume. Het volume dat per haven is vastgesteld voor 2012 is vervolgens met behulp van de haven specifieke groeipercentages doorgerekend naar 2020 en 2030. Dit geeft een indicatie van de te verwachten ontwikkeling van overslagvolumes in de verschillende Limburgse havens.

	Overslag 2012	Overslag 2020	Overslag 2030	Index 2012 - 2030
Genneep	2.662.000	3.022.010	3.158.350	119
Wanssum	686.000	1.048.986	1.147.557	167
Venlo	1.131.000	1.172.716	1.139.529	101
Roermond	1.637.000	1.610.410	1.609.245	98
Maasgouw	680.000	745.411	792.621	117
Leudal/Zevenellen	380.000	NVT	NVT	NVT
Sittard Geleen	1.123.000	1.141.589	1.158.454	103
Stein	2.331.000	2.580.703	2.869.068	123
Maastricht	2.167.000	2.204.910	2.134.210	98
Weert	319.000	422.155	536.979	168

Prognose groei overslag Limburgse havens in de periode 2012-2030 (tonnen) (bron: Buck Consultants International 2013)¹¹

Voor Haven Heijen (in het rapport aangeduid als de haven van Genneep) wordt gesteld dat voor het merendeel ruwe mineralen en bouwmaterialen worden overgeslagen door bedrijven als Teunesen, AVG en SDH. Daarnaast worden jaarlijks meer dan 400.000 ton aan landbouwproducten overgeslagen.



Overzicht van de bulk- en stukgoedstromen van en naar Genneep (Haven Heijen) ((bron: Buck Consultants International, op basis van IVS, 2013)

¹¹ Met "Genneep" wordt Haven Heijen bedoeld.

Gezien de hiervoor weergegeven overslag voor het jaar 2012 is Gennep (Haven Heijen) de grootste haven voor de overslag van bulk- en stukgoederen in Limburg en neemt de overslag ten opzichte van dat jaar met respectievelijk circa 13,5% en 18,6% toe voor de jaren 2020 en 2030. De haven blijft daarmee de grootste voor wat betreft bulk- en stukgoederen. Voornoemde prognoses zijn gebaseerd op de onderstaande percentages voor jaarlijkse groei.

	Landbouwproducten	Andere voedingsproducten en veevoeder	Vaste minerale brandstoffen	Aardolieproducten	Ertsen, metaalafval	IJzer, staal en non-ferrometalen	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	Meststoffen	Chemische producten	Voertuigen, machines en overige goederen	Onbekend
Groeipercentages Gennep 2013-2020 (jaarlijkse groei)	2,9%	2,3%	1,0%	-0,1%	1,1%	-1,2%	1,3%	1,4%	2,8%	0,3%	1,7%
Groeipercentages Gennep 2020-2030 (jaarlijkse groei)	1,1%	1,3%	0,5%	0,8%	0,5%	-1,1%	0,2%	1,3%	1,9%	0,3%	1,6%

Groeipercentages 2013-2020 en 2020-2030 (jaarlijkse groei) (bron: Buck Consultants International 2013)

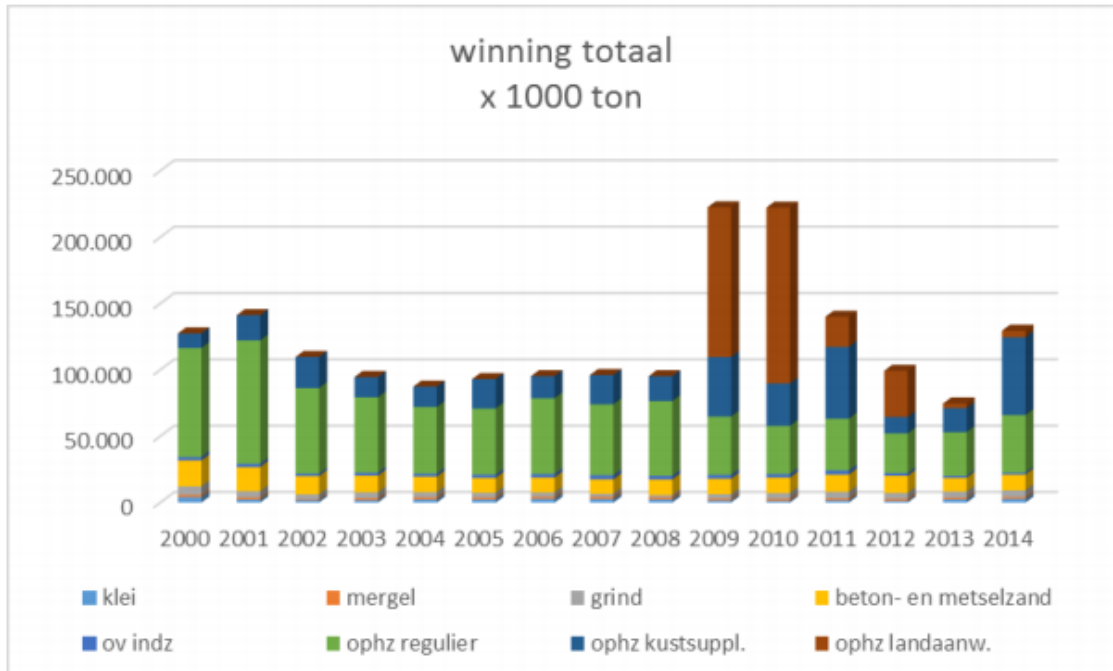
De prognoses en de groeicijfers per goederensegment geven een indicatie voor ontwikkeling op basis van bestaande goederenstromen. Daarbij wordt in het rapport opgemerkt dat de cijfers sterk kunnen worden beïnvloed door de vestiging of het vertrek van één bedrijf dat overslag verzorgt. Dit heeft te maken met het feit dat in het algemeen slechts een klein aantal bedrijven overslag heeft in een binnenhaven. De impact van ontwikkelingen bij één bedrijf kunnen dan ook groot zijn.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor ruwe mineralen en -fabrikaten en bouwmaterialen ten tijde van het onderzoek (september 2013) positieve groeipercentages voorzien voor Haven Heijen: 1,3% voor de periode van 2013-2020 en 0,2% voor de periode van 2020-2030. In het rapport wordt opgemerkt dat voor de bouwsector een sterke afhankelijkheid van de economische omstandigheden evident is.

Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014 (september 2016)

In dit rapport wordt verslag gedaan van het monitoringsonderzoek naar de winning, het verbruik, de import en de export van primaire bouwgrondstoffen in 2014. Het gaat hierbij om bouwgrondstoffen zoals: grove granulaten (grind, steenslag, betongranulaat), fijne granulaten (beton- en metselzand), ophoogzand en overige bouwgrondstoffen (kalkzandsteen-zand, zilverzand, klei en mergel).

Uit de enquête die in het kader van het onderzoek is uitgevoerd blijkt dat de winning van bouwgrondstoffen in 2014 weer is toegenomen. Dit betreft vooral de winning van zeezand voor kustverdediging, maar geldt in mindere mate ook voor de reguliere winning van ophoogzand en de winning van grind en beton- en metselzand. Alleen de winning van overig industriezand (kalkzandsteen-zand, zilverzand) is iets afgenomen.



Winning bouwgrondstoffen Nederland 2000-2014 (x 1000 ton) (bron: Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014, H2H Advies, 5 september 2016)

Op basis van de informatie uit het rapport is onderstaande tabel samengesteld over de winning van grondstoffen in Limburg in de periode 2012-2014.

Grondstof	Winning (x 1000 ton)		
	2012	2013	2014
Grind	3.625	3.960	4.568
Beton- en metselzand	3.013	3.343	3.656
Zilverzand	547	437	502
Ophoogzand	878	1.104	1.295
Klei	281	188	288
Mergel (kalksteen)	circa 1.344	circa 1.170	circa 1.244
Totaal	9.688	10.202	11.553

Winning bouwgrondstoffen in de provincie Limburg 2012-2014 (x 1000 ton) (bron: Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014, H2H Advies, 5 september 2016)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de winning van grind, beton- en metselzand, zilverzand, ophoogzand, klei en mergel in Limburg in 2014 is toegenomen ten opzichte van 2013. De winning van grind, beton- en metselzand, ophoogzand en klei zijn 2014 bovendien toegenomen ten opzichte van 2012. De winning van bouwgrondstoffen in Limburg is in 2014 met circa 19,2% toegenomen ten opzichte van 2012.

Het resultaat van de winning van bouwgrondstoffen in 2014 in Nederland in relatie tot het verbruik en de import en export is in het rapport samengevat in onderstaande tabel:

	winning/ productie	import	export	verbruik
bouwgrondstoffen regulier				
<i>grof granulaat</i>				
grind	5,2	6,1		11,3
gebr.grind/ steenslag	0,5	5,3		5,8
secundair	0,6			0,6
<i>fijn granulaat</i>				
beton- en metselzand	11,7	5,0	3,2	13,5
<i>ophoogzand</i>				
ophoogzand regulier	43,4		5,2	38,2
<i>overige bouwgrondstoffen</i>				
kalkzandsteen	1,0			1,0
zilverzand	0,5			0,5
klei	2,8			2,8
mergel	1,3			1,3
Totaal regulier	67,0	16,4	8,4	75,0
bouwgrondstoffen niet-regulier				
Noordzee kustverdediging	58,6			58,6
Rijkswateren ov. projecten	5,0			5,0
Totaal niet regulier	63,6			63,6
Totaal bouwgrondstoffen	130,6	16,4	8,4	138,6

Resultaat monitoring bouwgrondstoffen over 2014 (x miljoen ton) (bron: Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2014, H2H Advies, 5 september 2016)

In 2014 bedroeg de reguliere winning van bouwgrondstoffen in Nederland ongeveer 67 miljoen ton. Dit was onderverdeeld naar 9% grove granulaten (vooral grind), 18% fijne granulaten (beton- en metselzand), 65% ophoogzand en 8% overige bouwgrondstoffen. De reguliere Nederlandse winning van bouwgrondstoffen bedroeg in 2014 ongeveer 89% van het verbruik. Aanvullende import vond plaats van grind, gebroken rots en (groe) betonzanden vanuit omliggende landen. Die import bedroeg in totaal ongeveer 22% van het reguliere verbruik. Omgekeerd vond export plaats naar België van (fijnere) beton- en metselzanden en ophoogzand. Die export bedroeg in totaal ongeveer 11% van het reguliere verbruik.

Rapport Versterking Marktobservatie Binnenvaart (Panteia, maart 2016)

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft onderzoeksbureau Panteia opdracht gegeven voor het maken van een middellange termijnprognose voor de ladingsvolumes voor de Nederlandse binnenvaart. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Versterking Marktobservatie Binnenvaart. Middellange Termijn Prognoses voor het ladingvolume periode 2016-2020' van maart 2016.

Verwacht wordt dat het totale vervoersvolume voor de binnenvaart de komende jaren langzaam doorstijgt naar een totaalvolume van 355 miljoen ton per jaar in 2020. Dat komt overeen met een jaarlijkse groei van circa 1,8%.

Verder wordt aangegeven dat sinds de economische crisis de productie in de bouwsector is afgenomen. In 2014 is de markt echter gestabiliseerd. In 2015 is een zeer sterk herstel opgetreden; de productie is met zo'n 9% toegenomen. Naar verwachting zet de productiegroei door met gemiddeld 4,5% per jaar in de jaren 2016 en 2017. Voor de

middellange termijn wordt voor de jaren 2018-2021 een productiegroei van 4% verwacht.

	2014	2015	2016	2017	2021
Woningen	13.900	15.625	17.075	18.700	22.950
· nieuwbouw	7.475	9.275	10.575	11.825	15.200
· groot onderhoud	5.425	6.350	6.500	6.875	7.750
Utiliteitsbouw	14.550	14.725	15.300	15.875	17.750
· nieuwbouw	9.375	9.375	9.750	10.150	11.425
· groot onderhoud	5.175	5.350	5.550	5.725	6.325
Onderhoud gebouwen	9.900	10.275	10.400	10.600	11.425
Grond-, water- en wegenbouw	14.625	15.025	15.350	15.675	16.825
· nieuwbouw en gr. onderhoud	8.675	8.975	9.225	9.450	10.225
· klein onderhoud	5.950	6.050	6.125	6.225	6.600
Externe onderaanneming	2.125	2.275	2.375	2.500	2.825
Totaal productie	55.100	57.925	60.500	63.350	71.775

Verwachte bestedingen (in miljoenen) voor deelsegmenten van de bouw (bron: EIB 2016)

Op basis van de relatie tussen economische ontwikkeling en vervoersstromenontwikkeling, zijn groeicijfers gedestilleerd voor de belangrijkste goederenstromen per binnenvaartschip. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Goederensoort	'15	'16	'17	'18	'19	'20''	
Binnenlands	Producten van de land- en bosbouw	0,95	1,07	1,01	1,01	1,01	1,01
	Steenkolen, ruwe aardolie en aardgas	1,01	1,01	1,01	1,01	1,01	1,01
	IJzererts	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
	Steen, zand, grind, etc.	1,02	1,04	1,03	1,03	1,03	1,03
	(Voedings)middelen	1,01	1,03	1,02	1,02	1,02	1,02
	Cokes en aardolieproducten	1,04	1,04	1,02	1,02	1,02	1,02
	Chemische producten	0,97	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	Metalen en metaalproducten	1,04	1,01	0,99	0,99	0,99	0,99
	Overige producten, waaronder containers	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	Import	Producten van de land- en bosbouw	0,95	1,01	1,02	1,02	1,02
Steenkolen, ruwe aardolie en aardgas		1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
IJzererts		1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Steen, zand, grind, etc.		1,02	0,99	0,97	0,97	0,97	0,97
(Voedings)middelen		1,05	1,08	1,02	1,01	1,01	1,01
Cokes en aardolieproducten		1,07	1,07	1,03	1,03	1,03	1,03
Chemische producten		1,02	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02
Metalen en metaalproducten		0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
Overige producten, waaronder containers		1,02	1,01	1,01	1,03	1,03	1,03
Export		Producten van de land- en bosbouw	1,02	1,01	1,01	1,03	1,03
	Steenkolen, ruwe aardolie en aardgas	1,02	1,01	1,01	1,03	1,03	1,03
	IJzererts	0,99	1,00	1,01	1,01	1,01	1,01
	Steen, zand, grind, etc.	1,02	1,01	1,01	1,03	1,03	1,03
	(Voedings)middelen	1,01	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
	Cokes en aardolieproducten	0,94	1,00	0,97	0,97	0,97	0,97
	Chemische producten	1,00	0,99	1,01	1,01	1,01	1,01
	Metalen en metaalproducten	1,05	1,03	0,97	0,97	0,99	0,99
	Overige producten, waaronder containers	1,06	1,07	1,01	1,00	1,03	1,03

Ontwikkelingen naar goederensoort en vervoersstromen (bron: Rapport Versterking Marktobservatie Binnenvaart (Panteia, maart 2016))

Op basis van bovenstaande tabel wordt in het rapport geconcludeerd dat de binnenvaart gaat profiteren van de aantrekkende bouwsector. Doordat er weer meer woningen gerealiseerd worden en ook infrastructurele projecten opgestart worden, kan een volumegroei van zand, steen en grind etc. van 4% naar 2016 en 3% in de verdere jaren gerealiseerd worden. In absolute aantallen zorgt dit voor een sterke groei; zand en grind is binnenlands de grootste vervoerssector. Verder wordt in het rapport voorzien in een verdere groei in volume van circa 4% per jaar voor de droge lading (inclusief bouwstoffen en containers). Verwacht wordt dat het aantal gerecyclede bouwstoffen de komende jaren gaat toenemen. Hier is sprake van een vervangingsvraag: granulaten zullen in toenemende mate ingezet worden om ruwe materialen zoals grind te vervangen. Derhalve wordt geen extra vervoerd volume als gevolg van deze ontwikkeling verwacht.

Verder wordt vermeld dat ten opzichte van het jaar 2014 in de periode 2015-2020 geen significante wijzigingen in de herkomstlocaties van zand, grind en overige ruwe bouwmaterialen worden verwacht. Ook het winnen van zand en grind in Limburg loopt naar verwachting nog een behoorlijke tijd door.

CBS-statistieken

Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek¹² blijkt dat de omzet van de transportsector in het derde kwartaal van 2017 met 4,8% groeide. Dit was het vierde kwartaal op rij dat de omzet steeg. Meer in het bijzonder zetten vervoerders over water in het derde kwartaal van 2017 6,5% meer om ten opzichte van een jaar eerder. Verder blijkt uit cijfers van het CBS dat de omzet van de bouwnijverheid in het eerste kwartaal van 2018 is gestegen met 8,6 procent ten opzichte van een jaar eerder.¹³

CPB-statistieken

Ook uit de ramingen van het Centraal Planbureau uit augustus 2017¹⁴ blijkt dat de Nederlandse economie flink in de lift zit. Dankzij een zeer sterk tweede kwartaal trekt de economische groei dit jaar naar verwachting aan tot 3,3%. Daarmee zou de groei voor het eerst sinds het uitbreken van de crisis (2007) weer boven de 3% uitkomen. Ook voor komend jaar zijn de economische vooruitzichten naar boven bijgesteld: het CPB raamt voor 2018 een groei van 2,5%. De ontwikkeling van de economische groei 2018 tot en met 2021 is voorzien op gemiddeld 1,8% per jaar.

Ontwikkeling bedrijventerrein De Brem

Recentelijk is de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem in sneltreinvaart tot stand gekomen. Dit bedrijventerrein is ten zuidoosten van de kern Heijen gelegen, aan de A77. De verwachting bestaat dat de wisselwerking tussen Haven Heijen en bedrijventerrein de Brem mogelijkheden biedt tot samenwerking waarbij vooral overslag en mogelijk ook beperkte containeroverslag wordt verwacht. Op bedrijventerrein De Brem is

¹² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/49/omzet-transportsector-groeit-opnieuw>

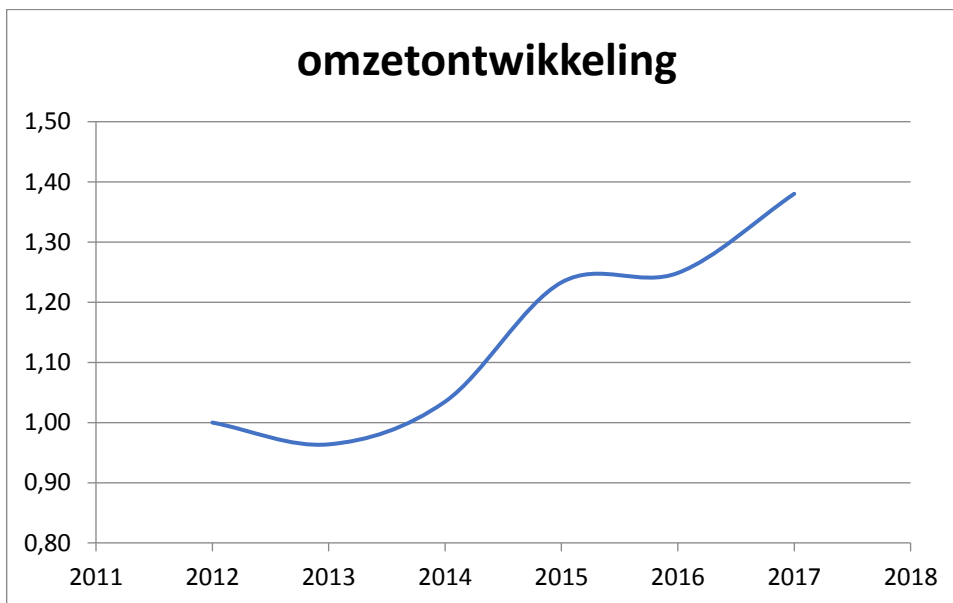
¹³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/21/omzet-bouw-wederom-toegenomen>

¹⁴ <https://www.cpb.nl/persbericht/economische-groei-trekt-stevig-aan>

een grote logistieke dienstverlener gevestigd die op dit moment per as aanvoert. Wanneer in de toekomst via Haven Heijen per schip kan worden aan- en afgevoerd dan is de verwachting dat daar gebruik van zal worden gemaakt. Bekend is dat op de Brem meer logistieke bedrijven komen en de huidige ontwikkelaar heeft aangegeven dat hij grote behoefte heeft aan op- en overslag over water. Verwacht wordt dus dat de goederenoverslag in Haven Heijen zal groeien als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem.

Omzetontwikkeling Teunesen 2012-2017

In onderstaande grafiek en tabel is de omzetontwikkeling van Teunesen vanaf 2012 tot met 2017 weergegeven, relatief ten opzichte van de omzet in het jaar 2012. Hieruit blijkt dat de omzet van Teunesen in deze periode fors is toegenomen. De omzet van Teunesen bedraagt in 2017 1,38 maal de omzet van 2012.



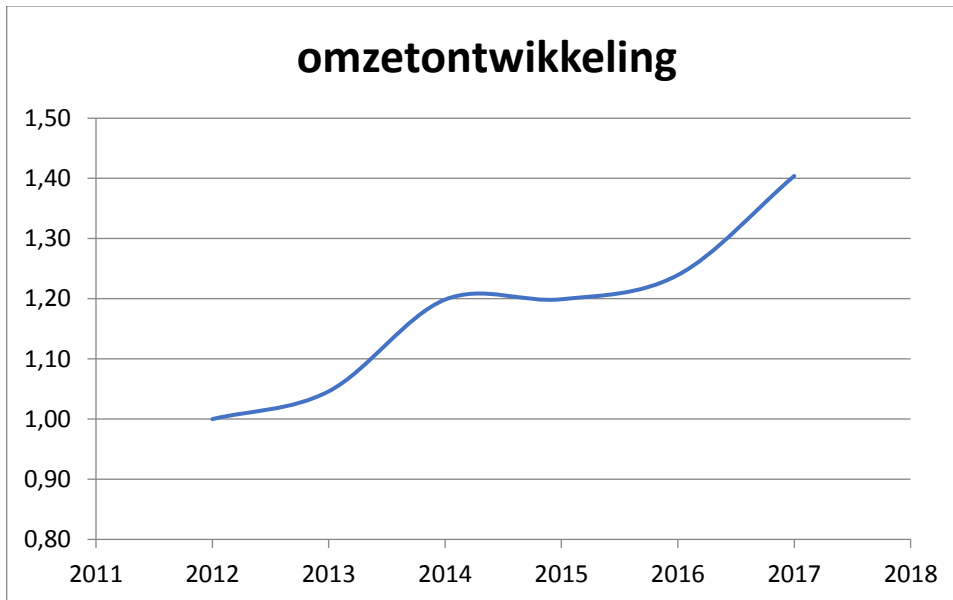
Omzetontwikkeling Teunesen 2012-2017

jaar	Teunesen omzetontwikkeling
2012	1,00
2013	0,96
2014	1,03
2015	1,23
2016	1,25
2017	1,38

Omzetontwikkeling Teunesen 2012-2017

Omzetontwikkeling AVG 2012-2017

In onderstaande grafiek en tabel is de omzetontwikkeling van AVG vanaf 2012 tot met 2017 weergegeven, relatief ten opzichte van de omzet in het jaar 2012. Hieruit blijkt dat de omzet van AVG in deze periode fors is toegenomen. De omzet van AVG bedraagt in 2017 1,4 maal de omzet van 2012.



Omzetontwikkeling AVG 2012-2017

jaar	AVG omzetontwikkeling
2012	1,00
2013	1,05
2014	1,20
2015	1,20
2016	1,24
2017	1,40

Omzetontwikkeling AVG 2012-2017



Bijlage 2: Analyse beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties



De ruimtevraag ziet met name op natte bedrijfskavels. De bedrijven die behoefte hebben aan een uitbreiding van de havencapaciteit dienen namelijk gelet op de aard van hun activiteiten gevestigd te zijn op een kavel die direct aansluit op het water. In het onderzoek zijn daarom alleen locaties betrokken waar natte bedrijfskavels beschikbaar c.q. te realiseren zijn. Verder is als uitgangspunt voor de marktregio van potentiële natte bedrijfskavels een straal van circa 20 kilometer rondom de bestaande haven Heijen gehanteerd. Gezien de regionale en lokale activiteiten van de bedrijven die behoefte hebben aan uitbreiding van de havencapaciteit, zoals de winning van bouwgrondstoffen, zijn potentiële natte bedrijfskavels buiten deze marktregio immers geen optie. Voor de onderbouwing van een marktregio van circa 20 kilometer wordt verder verwezen naar de notitie van Adviesburo Kardol d.d. 7 december 2018 zoals opgenomen in bijlage 3 bij de Onderbouwing Ladder voor duurzame verstedelijking – Uitbreiding Haven Heijen, d.d. 7 december 2018.



In de analyse zijn 16 locaties onderzocht. In deze analyse zijn deels gegevens uit de Ladder uitbreiding haven Wanssum¹⁵ betrokken.



Hierna is een overzicht van de onderzochte locaties inclusief beoordeling van de beschikbaarheid en/of geschiktheid opgenomen.




¹⁵ Ladder uitbreiding Haven Wanssum, Stec Groep, 16 oktober 2015

	Ligging	Adres	Beschikbaar?	Geschikt te maken?		
				Omvang	Ontsluiting	Planologisch-juridisch
	Ten zuiden van Haven Heijen					
1		Heukelomsestraat Afferden	Nee, in gebruik door Wienerberger. Aansluiting op water door middel van zandpad	Ca. 4 hectare	Aan provinciale weg	Bedrijfsbestemming, specifiek bestemd voor steenfabriek (inclusief bedrijfswoning)
2		Staiweg, Vierlingsbeek	Nee, in gebruik door Van den Boogaard Veerdienst BV	Jachtwerf en botenstalling ca. 1,5 hectare	Op afstand van snelweg	Onbekend




3		Mgr. Geurstraat/Kalverstraat, Maashees	Nee, in gebruik	Ca. 3 hectare	Op afstand van snelweg	Bedrijfsbestemming
4		Geijsterseweg, Wanssum (Industriehaven Wanssum)	Nee, in gebruik	Ca. 240 hectare	Aan provinciale weg	Bedrijventerrein; in 2016 bestemd t.b.v. m.n. bedrijven die destijds al op het terrein waren gevestigd

5		Veerweg, Velden	Nee, in gebruik	Scheepswerf ca. 0,5 hectare	Via dorp ontsluiting provinciale weg	Onbekend
6		Raaieind, Grubbenvorst	Nee, in 2015 specifiek bestemd t.b.v. Centrale Verwerkingsinstallatie Raaieinde en in de toekomst als zodoende in gebruik o.g.v. rivierverruimingen i.h.k.v. Delta-programma	Ca. 26 hectare incl. water	Op afstand van toegang snelweg	Bedrijfsbestemming, specifiek bestemd voor bouwgrondstoffenverwerking

7		Venlo, Haven	Nee, op dit moment geen ruimte beschikbaar	Ca. 25 hectare, volledig uitgegeven, zeer beperkte leegstand	Op afstand van toegang snelweg	Bedrijventerrein
8		Haagweg, Kessel Eik	Nee, in gebruik door Kuypers Kessel Beheer BV, verhuurd delen machinepark aan derden	Ca. 29 hectare	Via dorp ontsluiting provinciale weg	Bedrijfsbestemming

	Ten noorden van Haven Heijen					
1		Bloemenstraat, Milsbeek	Ja, staat sinds 2008 leeg	Ca. 6 hectare	Op afstand van provinciale weg. Woningen op zeer korte afstand	Bestemming specifiek voor steenfabriek. Nieuwe bedrijfsmatige invulling beleidsmatig ongewenst. Bovendien niet inpasbaar gezien afstand tot aangrenzende woningen.
2		Bedrijventerrein Cuijk-Katwijk	Nee, in gebruik	Ca. 81 hectare	Op enige afstand (3-5 km) van op- en afrit A73	Bedrijfsbestemming
3		Oosterkanaaldijk, Sluisweg Heumen	Nee, in gebruik	Ca. 20 hectare	Aan provinciale weg	Bedrijventerrein

4		De Hoge Brug, Maldens Broek, Malden	Nee, in gebruik	Ca. 30 hectare	Op afstand van provinciale weg	Bedrijventerrein, deels specifiek bestemd voor betonfabriek
5		Weezenhof, Nijmegen	Nee, in gebruik	Ca. 6 hectare	Op afstand van snelweg	Bedrijfsbestemming

6		Oostkanaaldijk, Sint Teunismolenweg, Nijmegen	Nee, in gebruik	Ca. 48 hectare	Op afstand van provinciale weg	Bedrijfsbestemming
7		Maaskade, Grave	Nee, in gebruik	Ca. 1 hectare	Op afstand van provinciale weg	Bedrijfsbestemming
8		Loonse Waard, Wijchen	Nee, in gebruik.	Ca. 18 hectare	Aan provinciale weg	onbekend

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat in de marktregio geen natte bedrijfskavels van enige omvang beschikbaar zijn die ter stond uitgeefbaar zijn. Gelet op de ligging en ontsluitingsmogelijkheden, de omvang, de bezettingsgraad en de planologische mogelijkheden van de onderzochte locaties zijn er bovendien geen bedrijfskavels in de marktregio die geschikt gemaakt kunnen worden om aan de ruimtevraag van natte bedrijfskavels van de initiatiefnemers en derden te kunnen voldoen.

Ter plaatse van de Bloemenstraat te Milsbeek is een voormalige steenfabriek met haven gevestigd, welke in 2008 is gesloten. Transformatie van de locatie in een haven met natte bedrijventerreinen is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet gewenst. Op korte afstand van de locatie ligt immers een aanzienlijk aantal woningen die gezien de daaraan te bieden milieuhygiënische bescherming een belemmering vormen voor een dergelijke transformatie. Ook gelet op de overlast die omwonenden reeds (hebben) ervaren is deze locatie niet geschikt voor zo'n transformatie. Bovendien past een dergelijke transformatie niet bij de visie van de gemeente Genneep om hier geen zware bedrijvigheid toe te staan.

Bijlage 3: Adviesburo Kardol, "Heijen – Binnenhaven * 2018 Notitie nadere onderbouwing Laddertoets" d.d. 7 december 2018

Notitie nadere onderbouwing Laddertoets

Vooraf

De notitie inzake de nadere onderbouwing van de Laddertoets ten behoeve van de uitbreiding van de Binnenhaven van Heijen (gemeente Genneep) is op verzoek van Bureau Tonnaer opgesteld.

Inleiding

Vanaf 1 juli 2017 moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder voor duurzame verstedelijking. In de rapportage van adviesbureau Tonnaer *Uitbreiding Haven Heijen - Onderbouwing Ladder voor duurzame verstedelijking*¹ wordt terecht geconstateerd dat het plan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein binnenhaven Heijen een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft welke binnen bestaand stedelijk gebied plaatsvindt. De Laddertoets moet derhalve worden toegepast. Na het bepalen van het ruimtelijk verzorgingsgebied en het vaststellen van het saldo van de behoefte (de vraag) en het aanbod wordt aan de Laddertoets voldaan.

Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied (bron: Min I&M, www.infomil.nl)

Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan het bedrijventerrein dat mogelijk wordt gemaakt te bevatten. De behoefte dient te worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van het bedrijventerrein. De aard en omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. Voor bedrijventerreinen is het ruimtelijke verzorgingsgebied veelal groter dan de gemeente, omdat bedrijven vaak een grotere actieradius hebben dan sec binnen de gemeentegrens.

Vaststellen van de ruimtelijke omvang van het verzorgingsgebied

De ruimtelijke omvang van het verzorgingsgebied van een bedrijvenconcentratie wordt normaliter bepaald door een analyse te maken van de ruimtelijke reikwijdte (verzorgingsfunctie) van de in de concentratie aanwezige bedrijven. Met andere woorden: in welk gebied bevinden zich de afnemers waarbij een onderscheid kan worden gemaakt in een primair (waar de meeste afnemers gevestigd zijn) en een secundair verzorgingsgebied. Bijvoorbeeld: voor het bepalen van het verzorgingsbereik voor een winkelgebied (de winkelfunctie) is de reeds lang gevestigde en door iedereen geaccepteerde praktijk dat bepaald wordt waar de bezoekers van het desbetreffende winkelgebied woonachtig zijn.

Het bepalen van het verzorgingsgebied van een winkelgebied is relatief eenvoudig. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat het type bedrijf (winkels) relatief uniform is met onderling weinig verschil in de bedrijfsvoering (bedrijven vissen in dezelfde vijver), samen met het feit dat consumenten die het winkelgebied bezoeken vaak meerdere winkels in dat winkelgebied tijdens een kooptrip binnenlopen.

Waarom moet het verzorgingsgebied worden afgebakend

Een verzorgingsgebied moet worden afgebakend om zorgvuldig ruimtegebruik te waarborgen en dat elders in het gebied, nu en in de toekomst, geen vergelijkbare ontwikkelingen plaatsvinden waardoor er een overaanbod aan bedrijfsruimte ontstaat met leegstand als gevolg.

(Havengebonden) Bedrijfsterreinen

Voor bedrijfsterreinen – waaronder havengebonden bedrijfsterreinen - is de praktijk met betrekking tot het bepalen van het verzorgingsgebied minder duidelijk dan voor winkelgebieden. Voor elk bedrijf op een bestaand bedrijfsterrein zouden in theorie alle ruimtelijke economische relaties met de afnemers in kaart moeten worden gebracht om het verzorgingsbereik te bepalen. Dit zijn dan de individuele ruimtelijke economische relaties die niet voor alle op het bedrijfsterrein gevestigde bedrijven gelden. Dit type bedrijven op een bedrijfsterrein verschillen over het algemeen zodanig in aard en omvang van elkaar (“vissen veelal niet in dezelfde vijver”) dat op het niveau van het collectief – het totale bedrijfsterrein - nauwelijks zinvolle uitspraken kunnen worden gedaan ten aanzien van de omvang van het collectieve verzorgingsgebied.

Praktische aanpak

Het bepalen van het ruimtelijk verzorgingsgebied is voor de Laddertoets noodzakelijk. Uit de praktijk blijkt dat

¹ bron: Tonnaer Adviseurs, Juridische en beleidsadvisering - editie 24 juli 2018

onderzoek- en adviesbureaus met verschillende uitgangspunten of een mix van uitgangspunten werken om een verzorgingsgebied af te bakken, dan wel om de keuze voor een ingeschat verzorgingsgebied te onderbouwen. Bijvoorbeeld de ruimtelijk-economische relaties en/of verhuisbewegingen, werkgelegenheid, gewenste individuele bedrijfsuitbreiding en lokale verbondenheid.

Afhankelijk van de gebruikte uitgangspunten komen de meeste onderzoekers en adviseurs - rekening houdend met specifieke lokale omstandigheden - op een gemiddeld ingeschat verzorgingsgebied variërend van een gebied met een straal van minimaal 10 km tot 25 km voor (havengebonden) bedrijfsterreinen².

Havenuitbreiding Heijen: een verzorgingsgebied van 20 kilometer

Bij de Ladderonderbouwing voor uitbreiding van de binnenhaven Heijen is in deze notitie gekozen voor een verzorgingsgebied met een straal van 20 kilometer. Onder verwijzing naar het bovenstaande onder 'Praktische aanpak' en onder verwijzing naar rapporten van diverse andere onderzoek- en adviesbureaus (zie voetnoot 2) is deze keuze zeer goed verdedigbaar. Vooralsnog zijn er in Heijen geen omstandigheden bekend (cijfermatige gegevens beschikbaar) die overduidelijk wijzen op een sterk afwijkende samenstelling van de bedrijven die gebruik maken van de havenfaciliteiten en daardoor de keuze voor een substantieel groter of kleiner verzorgingsgebied zouden rechtvaardigen. De keuze voor een verzorgingsgebied van de binnenhaven in Heijen met een straal van 20 kilometer kan als gangbaar worden beschouwd (wordt door meerdere onderzoek- en adviesbureaus gebruikt). Onderbouwing van de 20 kilometer-zone kan gevonden worden in het (weliswaar enigszins gedateerde) onderzoek van L. Hofstra. In dat onderzoek wordt onder meer aangetoond dat gemiddeld ca. 80% van de ladingen van bedrijven die gevestigd zijn aan het water uit een gebied met een straal van 20 kilometer rondom de locatie komt³. Ook in de rapportage van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012) wordt de studie van Hofstra aangehaald.

Gedateerde gegevens (1)

Zolang actuelere gegevens inzake de - zeer complex samengestelde - omvang van de verzorgingsgebieden van havengebonden bedrijfsterreinen niet beschikbaar zijn, is het volgen van de 'algemene praktijk' (zie onder het kopje 'Praktische aanpak' – 1^e alinea op deze bladzijde) goed beschouwd de enige optie. De keuze voor een verzorgingsgebied met een grotere (25 kilometer) of kleinere (15 kilometer) straal is alleen te rechtvaardigen wanneer cijfermatig aangetoond kan worden dat *meerdere* havengebonden bedrijven in Heijen over een dergelijk verzorgingsgebied beschikken. Zoals eerder opgemerkt is dat voor Heijen niet aan de orde.

Is er behoefte aan de geplande ontwikkeling (bron: Min I&M, www.Infomil)

Bij het bepalen van de behoefte wordt gebruik gemaakt van lange termijn prognoses, over bedrijventerreinen voor het betreffende verzorgingsgebied in de komende 10 jaar. Provincies en regio's beschikken vaak over dergelijke prognoses. Een wachtlijst van bedrijven of een lijst met geïnteresseerde bedrijven wordt niet gezien als (onderbouwing van) de behoefte. Alle ontwikkelingen van bedrijventerreinen in bestaande plancapaciteit die in de behoefte voorzien moeten worden meegewogen.

In de nieuwe Ladder is het woord '*regionale*' niet meer aanwezig. De Ladder bepaalt niet nader voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. Het is primair aan het bevoegd gezag om op basis van het ruimtelijk verzorgingsgebied van de stedelijke ontwikkeling te bepalen tot welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken.

Vaststellen van de behoefte

Ook voor het bepalen van de behoefte aan de uitbreiding van een bedrijfsterrein worden in de literatuur verschillende uitgangspunten gehanteerd. Het probleem bij het vaststellen van het verzorgingsgebied voor havengebonden bedrijfsterreinen (de diversiteit in aard en omvang van de bedrijven) doet zich ook voor bij het bepalen van de behoefte. Naast algemene economische ontwikkelingen wordt vooral gekeken naar de landelijke trends in de binnenvaart. Deze trends worden vervolgens gebruikt om lokale individuele bedrijfsuitbreidingen te onderbouwen. Daarnaast speelt natuurlijk het huidig functioneren van het bedrijventerrein een grote rol.

Belang positie van individuele bedrijven

Geplande, gewenste dan wel voor het rendabel functioneren noodzakelijk geachte bedrijfsuitbreidingen worden regelmatig gebruikt om de behoefte voor uitbreiding van een havengebonden bedrijventerrein te onderbouwen. Dergelijke lokale initiatieven vormen in het algemeen de basis voor de uitbreiding.

² bronnen: (1) Ladder Holland Rijnland, Basisonderbouwing plannen bedrijventerreinen, (2) Stec, nov 2016, Afspraken regionale bedrijventerreinen programmering, Prov. Overijssel, Ecorys apr. 2017, (3) Ladder uitbreiding haven Wanssum, Stec, okt 2015, (4) Multimodale achterlandknooppunten in Nederland, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, mei 2012, (5) Behoeftedonderzoek watergebonden en waterverbonden bedrijventerreinen Gelderland, mei 2016 en (6) Functiebeoordeling Nederlandse binnenhavens, A&S, TNO, mei 2004
³ bron: L. Hofstra - Spreiding Achterlandknooppunten (2010), NHTV Breda in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Havenuitbreiding Heijen: de huidige en toekomstige behoefte

Voor de binnenhaven van Heijen kan cijfermatig overtuigend worden aangetoond dat de haven op dit moment overbelast is (zie rapportage van adviesbureau Tonnaer). De huidige uitbreidingsbehoefte van twee op het bedrijfsterrein Heijen gevestigde havengebonden bedrijven is dan ook goed verklaarbaar. Daarnaast is gekeken naar de toekomstige behoefte. Uit onder meer landelijke ontwikkelingen in de goederenoverslag bij de binnenvaart, macro economische trends (CBS) en (verdiepte) provinciale informatie uit de Havennetwerkvisie Limburg 2030 blijkt dat er de komende jaren een sterke groei in de goederenoverslag in bulk- en stukgoederen te verwachten is; ook in Heijen. Geconcludeerd wordt dat uit het gebruikte bronnenmateriaal duidelijk blijkt dat er in de komende jaren een (groeiende) behoefte zal bestaan aan natte bedrijfskavels.

Gedateerde gegevens (2)

Voor zowel het vaststellen van het huidig functioneren van de binnenhaven van Heijen (overbelasting) als de toekomstige behoefte aan havengebonden bedrijfsterreinen moet gebruik worden gemaakt van enigszins gedateerde gegevens. Recenter relevant cijfermateriaal of relevant cijfermateriaal uit andere bronnen is niet beschikbaar. Overigens: gebruik maken van enigszins gedateerde gegevens is altijd beter dan gebruik maken van - altijd discutabele - inschattingen.

Slotconclusie

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat er gelet op de huidige overbelasting van Haven Heijen en de te verwachten groei in stuk- en goederenoverslag in Haven Heijen behoefte bestaat aan nieuwe, natte bedrijfskavels. Uit de analyse van bureau Tonnaer is gebleken dat er in het verzorgingsgebied met een straal van 20 kilometer rondom Haven Heijen geen beschikbaar of geschikt te maken locaties zijn voor de behoefte aan natte bedrijfskavels. De uitbreiding van Haven Heijen leidt dan ook niet tot extra leegstand of overaanbod in de marktregio.

Daaraan kan nog worden toegevoegd dat de specifieke ligging van de binnenhaven van Heijen wellicht nog een extra positief element kan vormen in de beoordeling van de uitbreidingsplannen. De Binnenhaven Heijen ligt in het uiterste noorden van de Provincie Limburg, vrijwel direct op de provinciegrens met Noord-Brabant en Gelderland. De Haven Heijen ligt op een strategische plek aan de A77 nabij de Duitse grens. Via de 57 is er een rechtstreekse verbinding met het nabije Keulen en het Ruhrgebied. In feite vormt de Binnenhaven Heijen de noordelijkste vestigingsplek van een elftal havengebonden bedrijventerreinen over ca. 55 kilometer gelegen aan de Maas⁴, tussen Kessel in het zuiden en Heijen in het noorden.

Eigenlijk is de Haven Heijen één van de weinige natte bedrijfsterreinen met potentie in het noordelijk deel van Limburg. Op ca. 10 kilometer afstand ten noorden van Haven Heijen ligt aan de Maas de binnenhaven en het bedrijventerrein van Cuijk (Provincie Noord-Brabant) en op ca. 25 kilometer is, eveneens aan de Maas, het bedrijvencomplex Loonse Waard in Wijchen (Provincie Noord-Brabant) gesitueerd.

Hengelo (Gld.), 7 december 2018
ADVIESBURO KARDOL

COLOFON	
Titel rapport	Heijen – Binnenhaven * 2018 Notitie beoordeling Laddertoets
Opdrachtgever	Tonnaer Juridische en beleidsadvisering
Uitgevoerd door	Adviesburo Kardol, adviseurs winkelplanologie
Projectteam	Drs. P. Manning en S.H. Kardol
Datum	7 december 2018
Status	Definitieve rapportage
Trefwoorden	Heijen / Binnenhaven / notitie beoordeling Laddertoets
Aantal blz.	3
Nummer document	Tem.079.docx
Informatie	Adviesburo Kardol De Heurne 9 7255 CK Hengelo Gld. tel. 0575 46 33 98 e-mail adviesburo-kardol@bit.nl
Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld	
DISCLAIMER	Deze rapportage bevat informatie die met de meeste zorgvuldigheid is samengesteld en wordt onderhouden. Desondanks kan Adviesburo Kardol geen garantie geven dat de beschikbare informatie volledig en/of juist is. Adviesburo Kardol aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor de eventuele gevolgen, zoals schade of gederfde winst op welke wijze dan ook als gevolg van het gebruik, het vertrouwen of op acties ondernomen naar aanleiding van informatie in deze rapportage.

⁴ de havencomplexen in Cuijk, Milsbeek, Gennep (2x), Afferden, Vierlingsbeek, Maashees, Wannsum, Velden, Venlo en Kessel