

stec
groep



Laddertoets Haven Heijen

Stec Groep aan AVG Beheer & Teunesen Zand en Grint

Juriën Poulussen & David van Doesburg
26 maart 2021

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Achtergrond.....	6
1.2 Leeswijzer	7
2 Uitgangspunten	9
2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking.....	9
2.2 Bestemming en doelgroepen.....	12
3 Marktregio	14
3.1 Algemene kengetallen	15
3.2 Huidige situatie in Heijen	16
4 Kwalitatieve ruimtevraag	18
4.1 Schaalvergroting in de binnenvaart.....	18
4.2 De transitie naar de circulaire economie	20
4.3 Grote beleidsambities voor vervoer van grondstoffen en goederen over water.....	21
5 Kwantitatieve ruimtevraag	23
5.1 Algemene kengetallen	23
5.2 Huidige situatie in Heijen	26
6 Aanbod	32
6.1 Harde plancapaciteit	32
6.2 Herontwikkelingslocaties.....	33
7 Conclusie	36
Bijlage A	38
Bijlage B	39

Samenvatting

Inleiding

Bedrijventerrein Hoogveld in Heijen beschikt over een ruime, sterke propositie: het faciliteert bedrijven tot en met milieucategorie 5, beschikt via de recent vernieuwde N271 over een directe aansluiting op de A77 (< 5 minuten) en is direct bereikbaar via de Maas, één van de voornaamste binnenvaartcorridors van Nederland (Vaarklasse Vb).

Twee van de aan het water gevestigde bedrijven, AVG Bedrijven en Teunesen Zand en Grint, hebben het initiatief genomen om de bestaande haven uit te breiden. Al over een langere periode zien zij namelijk de stuk- en goederenoverslag over water en de piekbelasting op drukke momenten toenemen en de binnenvaartschepen groter worden, waardoor de bestaande haven te klein is geworden en waardoor het niet mogelijk is geworden om de bestaande bedrijfsactiviteiten op een goede, veilige en toekomstbestendige manier uit te (blijven) voeren. Bovendien verwachten zij dat de stuk- en goederenoverslag ook in de komende jaren blijft groeien, mede als gevolg van Europees, Nederlands en provinciaal beleid om goederenvervoer over water te stimuleren. De bestaande haven biedt onvoldoende ruimte om de huidige activiteiten en de toekomstige groei te faciliteren. Hoewel AVG en Teunesen als initiatiefnemers optreden, gaat het expliciet ook over mogelijke volumegroei bij andere partijen. Het uitgangspunt is namelijk dat de beoogde uitbreiding van de haven voor openbaar gebruik zal worden gerealiseerd.

Om te voorzien in de behoefte aan watergebonden bedrijventerrein en om watergebonden bedrijven de ruimte te bieden om goed, veilig en toekomstbestendig te kunnen blijven ondernemen, wil de gemeente Gennep planologisch medewerking verlenen aan het initiatief voor uitbreiding van de haven. Om de nieuwe haven in Heijen mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Dit bestemmingsplan biedt onder meer ruimte voor het realiseren van een nieuw watergebonden bedrijventerrein met een omvang van minimaal circa 10,0 hectare bruto en maximaal circa 12,6 hectare bruto, met een breedte van circa 140 tot 180 meter en een kadellengte van ongeveer 1.270 meter, met de mogelijkheid van bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 en met een maximale bouwhoogte van 20 meter.

Onderdeel van het bestemmingsplan is een motivering van nut en noodzaak volgens de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder), die als wettelijk vereiste is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) en als regel in de provinciale Omgevingsverordening. Dat geldt in ieder geval voor de ontwikkeling uit bovenstaande opsomming. In dit rapport analyseren we voor deze ontwikkeling de ruimtevraag, het beschikbaar aanbod en de behoefte, en toetsen we in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de vereisten van de Ladder.

Uitgangspunten

De Ladder voor duurzame verstedelijking vormt het toetsingskader van dit rapport. Aan de hand van de Ladder moet de verantwoordelijke overheid voor een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt nut en noodzaak van het plan motiveren. Uitgangspunt van dit rapport is dat het voorliggende bestemmingsplan voor de uitbreiding van de haven in Heijen een Ladder-motivering moet bevatten. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet namelijk in een 'stedelijke ontwikkeling'. Uitgangspunt van dit rapport is daarnaast dat het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling buiten 'bestaand stedelijk gebied'. Daarom moet voor het voorliggende plan gemotiveerd worden waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte voorzien kan worden.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt ruimte voor watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.2. Op hoofdlijnen bestaat deze markt uit drie segmenten, namelijk bulkvervoer, containervervoer en overige bedrijven, zoals scheepsbouw en -reparatie. Structurele

containeropslag en -overslag wordt in Heijen bij besluit van het College van B en W onmogelijk gemaakt en activiteiten als scheepsbouw en -reparatie zijn voor Heijen slechts zeer beperkt relevant. In dit rapport gaan we er daarom vanuit dat de uitbreiding van de haven voor bulkvervoer wordt ingericht en laten we de andere segmenten buiten beschouwing. De huidige bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers, die zich vooral met bulkvervoer bezighouden, beschouwen we daarom als representatief voor dit profiel.

Marktregio

We gaan voor het voorliggende plan uit van een marktregio met een straal van ongeveer 30 kilometer rond het plangebied. Binnen deze regio worden vraag en aanbod ten opzichte van elkaar afgewogen. Dat baseren we op het volgende:

- In landelijke onderzoeken en provinciaal beleid wordt voor containerhavens uitgegaan van een marktregio van 20 à 30 kilometer. Voor bulkhavens zijn geen kengetallen beschikbaar, maar op basis van diezelfde onderzoeken en datzelfde beleid kunnen we ervan uitgaan dat de marktregio van een bulkhaven kleiner, of in ieder geval niet groter is dan voorgenoemde 20 à 30 kilometer.
- Om deze kengetallen te toetsen voor het voorliggende plan, hebben we de bedrijfsactiviteiten van initiatiefnemers geanalyseerd, wier activiteiten we als representatief beschouwen voor de beoogde invulling van het terrein, omdat het bulkvervoer betreft. We constateren dat het logistiek zwaartepunt van de bedrijfsactiviteiten – gedefinieerd als 80 à 90% van het volume dat over de weg wordt vervoerd – binnen een straal van 20 à 30 kilometer ligt van de huidige vestigingen op het bedrijventerrein Hoogveld.

Kwalitatieve ruimtevraag

Het voorliggende plan beantwoordt aan de belangrijkste marktontwikkelingen en trends voor bulkhavens en voorziet daarmee in een kwalitatieve behoefte. Dat lichten we toe aan de hand van drie marktontwikkelingen en trends:

- Al over een langere periode in het verleden, en ook komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Vb) steeds meer de norm. In de bestaande binnenhaven van Heijen is de bestaande laad- en loskade te kort om schepen van een dergelijke omvang te kunnen faciliteren. Voor de bestaande en toekomstige bedrijven is er dan ook meer kadelengte nodig. Enkel herstructurering van de bestaande kade biedt hiervoor niet voldoende oplossing. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer kadelengte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De Rijksoverheid heeft de transitie naar een circulaire economie als 'nationaal belang en opgave' aangemerkt in de Nationale Omgevingsvisie. Vanuit overheidswege worden er dan ook steeds meer negatieve prijs- en marktprikkels gegeven aan niet-circulaire en niet-duurzame productie (bijv. CO₂-belasting en strengere aanbestedingsvoorwaarden). Bovendien stellen bedrijven ook zichzelf steeds hogere doelstellingen (bijv. Grondstoffenakkoord). Deze transitie gaat gepaard met de opkomst van nieuwe businessmodellen en technologieën. Hiervoor is ruimte nodig, bijvoorbeeld voor het realiseren van verwerkingsinstallaties en voor het kunnen overslaan en (tijdelijk) opslaan van retourproducten die gerecycled moeten worden. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende ruimte voor watergebonden activiteiten nodig, alsmede kwalitatief hoogwaardige binnenhavens met voldoende manoeuvreerruimte, diepgang en kadelengte. Binnen deze ontwikkeling is de binnenhaven van Heijen een kansrijke locatie. De laatste jaren is rond Heijen al geïnvesteerd in verdieping van de Maas, verhoging van bruggen, verlenging van sluizen en de beoogde verbreding van de haveninvaart. Bovendien is aan de initiatiefnemers in 2020 een CEF -subsidie verleend. Het is logisch dat als gevolg hiervan in Heijen een groei van het goederen- en grondstoffenvolume ontstaat, waarvoor ook voldoende ruimte en

faciliteiten benodigd zijn. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.

Kwantitatieve ruimtevrage

We berekenen op basis hiervan voor de periode 2020 t/m 2030 een totale ruimtevrage in de marktregio van 9,5 hectare netto in het lage scenario en 13,2 hectare netto in het hoge scenario. Dat doen we op basis van drie gerenommeerde ramingen voor bulkvervoer – van Panteia, CPB en PBL, en Rijkswaterstaat en TNO – en verwachten we dat de bulkvolumes in de marktregio met 5,8% tot 8,2% zullen toenemen over de periode tot 2030. We gaan er daarbij vanuit dat een groei van de bulkvolumes leidt tot een evenredige groei van de benodigde ruimte in bulkhavens om deze volumes op een goede, veilige manier te kunnen verwerken. We verwachten dus dat het totale ruimtegebruik in de bulkhavens, net als de bulkvolumes, met 5,8% tot 8,2% zal toenemen.

We concluderen aanvullend dat er in Heijen feitelijk zelfs sprake is van een additionele vrage. Deze additionele ruimtevrage ontstaat omdat de huidige binnenhaven al overmatig intensief wordt gebruikt. Op basis van door initiatiefnemers aangeleverde gegevens schatten we deze additionele ruimtevrage op enkele hectares, voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte.

Aanbod

Uit de analyse naar watergebonden bedrijventerreinen en kavels volgt dat er binnen de marktregio geen locaties binnen de marktregio liggen met beschikbaar aanbod om in (een deel van) de geraamde netto ruimtevrage van 9,5 tot 13,2 hectare te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment bedrijfsgrond beschikbaar. Datzelfde geldt voor herontwikkelingslocaties. In de marktregio zijn er geen watergebonden bedrijventerreinen potentieel geschikt om in (een deel van) de geraamde ruimtevrage te kunnen voorzien.

Conclusie

Daarmee bedraagt de totale ruimtebehoefte aan het voorliggende plan 9,5 tot 13,2 hectare netto, aangevuld met maximaal enkele hectares additionele ruimtevrage als gevolg van overmatig intensief gebruik van de huidige binnenhaven. Het voorliggende plan voorziet in een ontwikkeling van minimaal 10,0 hectare bruto tot maximaal 12,6 hectare bruto ruimte voor watergebonden bedrijven. De bruto-netto verhouding van het plan is nog onbekend en afhankelijk van de uiteindelijke invulling, maar vaak is de netto omvang kleiner dan de bruto omvang. We concluderen dan ook dat het voorliggende plan in de behoefte voorziet.

Op basis van voorgaande analyse concluderen we bovendien dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare leegstand in de marktregio. Mogelijk komen als gevolg van de ontwikkeling enkele panden vrij, maar als gevolg van de toenemende ruimtevrage verwachten we dat deze opnieuw ingevuld kunnen worden.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Bedrijventerrein Hoogveld in Heijen is volledig in gebruik en goed bereikbaar over weg en water

Ten zuiden van de kern Gennep en ten noordwesten van de kern Heijen, in de gemeente Gennep, ligt het bestaande bedrijventerrein Hoogveld en de binnenhaven van Heijen. Dit bedrijventerrein heeft een netto oppervlakte van ongeveer 25 hectare¹ en ruim 900 meter kadelengete², is volledig in gebruik en beschikt over een ruime, sterke propositie: het faciliteert bedrijven tot en met milieucategorie 5, beschikt via de recent vernieuwde N271 over een directe aansluiting op de A77 (< 5 minuten) en is direct bereikbaar via de Maas, één van de voornaamste binnenvaartcorridors van Nederland (Vaarklasse Vb).

Op het bestaande bedrijventerrein, aan de kade, zijn drie bedrijven gevestigd, namelijk: AVG Bedrijven (hierna: AVG), Teunesen Zand en Grint (hierna: Teunesen) en ForFarmers. AVG is daarbij actief op het gebied van beton en bouwstoffen alsmede recycling en afvalstoffen, Teunesen is actief op het gebied van winning, opwaardering en handel in bouwgrondstoffen en ForFarmers is actief op het gebied van veevoer. Alle drie deze bedrijven beschikken over een eigen kade en eigen laad- en losfaciliteiten. Hier slaan zij zowel goederen voor zichzelf over, als voor derden op bedrijventerrein Hoogveld en elders in de regio.

De bestaande haven is te klein voor de huidige activiteiten en toekomstige groei

AVG en Teunesen treden op als initiatiefnemers voor uitbreiding van de bestaande haven in Heijen. Al over een langere periode zien zij namelijk de stuk- en goederenoverslag over water en de piekbelasting op drukke momenten toenemen en de binnenvaartschepen groter worden, waardoor de bestaande haven te

Figuur 1: Ligging van het plangebied, grenzend aan het bestaande bedrijventerrein



Bron: havenheijen.nl (28 oktober 2020)

klein is geworden en waardoor het niet mogelijk is geworden om de bestaande bedrijfsactiviteiten op een goede, veilige en toekomstbestendige manier uit te (blijven) voeren. Bovendien verwachten zij dat de stuk- en goederenoverslag ook in de komende jaren blijft groeien, mede als gevolg van Europees³, Nederlands⁴ en provinciaal⁵ beleid om goederenvervoer over water te stimuleren. De bestaande haven biedt onvoldoende ruimte om de huidige activiteiten en de toekomstige groei te faciliteren. Hoewel AVG en Teunesen als initiatiefnemers optreden, gaat het expliciet ook over mogelijke volumegroei bij andere partijen. Zo heeft het bedrijf Essity haar concrete interesse kenbaar gemaakt om een deel van de uitbreiding van de haven in gebruik te nemen. Het uitgangspunt is dat de beoogde uitbreiding van de haven voor openbaar gebruik zal worden gerealiseerd.

¹ IBIS (28 oktober 2020), via ibis-bedrijventerreinen.nl

² Bestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen (voorontwerp, 24 april 2020)

³ Bijvoorbeeld de 'The European Green Deal' (2019), waarin de ambitie is opgenomen om driekwart van het huidige Europese goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar spoor- en waterwegen.

⁴ Bijvoorbeeld het 'MIRT onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost' (2017), waarin "stimuleren goederenvervoer over water" als actie is opgenomen of de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' (2019), waarin is afgesproken dat het Ministerie van I&W en provincies "een actief modal shift-beleid voeren en een stimulerende rol spelen in de vergroening van de binnenvaartvloot".

⁵ Bijvoorbeeld de 'Uitvoeringsagenda Blueports Limburg 2018-2021', waarmee onder meer beoogd wordt een bijdrage te leveren aan de doelstellingen "stimulering van goederenvervoer via de binnenvaart" en "havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg en hiermee de economische structuur te versterken".

Daarom nemen de initiatiefnemers en de gemeente het voortouw om de haven uit te breiden

Om te voorzien in de behoefte aan watergebonden bedrijventerrein en om watergebonden bedrijven de ruimte te bieden om goed, veilig en toekomstbestendig te kunnen blijven ondernemen, wil de gemeente Gennepe planologisch medewerking verlenen aan het initiatief voor uitbreiding van de haven.

De beoogde locatie in Heijen, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Hoogveld, is vanuit markttechnisch perspectief een logische ontwikkeling om in de behoefte te voorzien. De haven heeft namelijk een goede logistieke ligging aan vaar- en snelwegen en de uitbreiding hiervan draagt bij aan de toekomstbestendigheid van het bestaande havencluster. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1 op de vorige bladzijde.

Daarnaast sluit de uitbreiding van de haven aan op de ambities die op provinciaal schaalniveau zijn geformuleerd in het samenwerkingsverband Blueports Limburg. In de 'Uitvoeringsagenda Blueports Limburg 2018-2021' wordt bijvoorbeeld expliciet geambieerd om goederenvervoer via de binnenvaart te stimuleren en havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg om hiermee de economische structuur te versterken.

Bovenstaande positie van Heijen als geschikte uitbreidingslocatie wordt bovendien versterkt door de onlangs aan de initiatiefnemers verleende CEF⁶-subsidie. Deze subsidie wordt door de Europese Commissie verleend voor gerichte investeringen die de ontwikkeling van adequate trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) ondersteunen. Deze subsidie is onder meer verleend voor het opwaarderen van de infrastructuur voor watergebonden bedrijfsactiviteiten in Heijen, zoals in het voorliggende plan van de initiatiefnemers is omschreven.

Om de uitbreiding mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig

Om de nieuwe haven in Heijen mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Dit bestemmingsplan maakt een viertal nieuwe ontwikkelingen mogelijk, namelijk⁷:

1. Het realiseren van een watergebonden bedrijventerrein met een omvang van minimaal circa 10,0 hectare bruto en maximaal circa 12,6 hectare bruto⁸, met een breedte van circa 140 tot 180 meter en een kadeflengte van ongeveer 1.270 meter, met de mogelijkheid van bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 en met een maximale bouwhoogte van 20 meter.
2. Het graven van een toegangseul en draaikom met een totale omvang van circa 14,7 hectare.
3. Het realiseren van watergebonden natuur met een totale omvang van circa 11,9 hectare.
4. Het realiseren van circa 5,7 hectare aanvullende natuur ten zuiden van de Boxmeerseweg.

De vier ontwikkelingen zijn weergegeven figuur 2 op de vorige pagina.

In dit rapport wordt het voorliggende bestemmingsplan aan de Ladder getoetst

Onderdeel van het bestemmingsplan is een motivering van nut en noodzaak volgens de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder), die als wettelijk vereiste is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) en als regel in de provinciale Omgevingsverordening. Dat geldt in ieder geval voor ontwikkeling 1. uit bovenstaande opsomming. In dit rapport analyseren we voor deze ontwikkeling de ruimtevraag, het beschikbaar aanbod en de behoefte, en toetsen we in hoeverre de voorgenoemde ontwikkeling voldoet aan de vereisten van de Ladder.

1.2 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk van dit rapport zetten we de uitgangspunten voor de toets uiteen. Hier beschrijven we de Ladder voor duurzame verstedelijking en formuleren we op basis van het voorliggende

⁶ Connecting Europe Facility

⁷ Bestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen (ontwerp, status 14 december 2020)

⁸ Het verschil tussen minimum- en maximum wordt bepaald door de keuze voor een talud (minimum) of damwand (maximum) in de uiteindelijke ontwikkeling, zie figuur 2.

bestemmingsplan de doelgroepen waar de analyses in dit hoofdstuk betrekking op hebben. In het derde hoofdstuk van dit rapport gaan we in op de marktregio van de ontwikkeling. In het vierde hoofdstuk gaan we in op de kwalitatieve ruimtevrage, ofwel de wijze waarop het voorliggende bestemmingsplan antwoord geeft aan de majeure marktontwikkelingen voor de doelgroep van het plan. In het vijfde hoofdstuk gaan we vervolgens in op de kwantitatieve ruimtevrage, waarbij we voor de eerder bepaalde marktregio de ruimtevrage ramen naar de doelgroep van het voorliggende bestemmingsplan. In het zesde hoofdstuk van dit rapport zetten we vervolgens binnen deze zelfde marktregio het beschikbare aanbod en de potentiële herontwikkelingslocaties uiteen die in de ruimtevrage kunnen voorzien. Tot slot, in het zevende hoofdstuk, werken we onze conclusies uit.

2 Uitgangspunten

SAMENVATTING UITGANGSPUNTEN

- De Ladder voor duurzame verstedelijking vormt het toetsingskader van dit rapport. Aan de hand van de Ladder moet de verantwoordelijke overheid voor een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt nut en noodzaak van het plan motiveren.
- Uitgangspunt van dit rapport is dat het voorliggende bestemmingsplan voor de uitbreiding van de haven in Heijen een Ladder-motivering moet bevatten. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet namelijk in een 'stedelijke ontwikkeling'. Uitgangspunt van dit rapport is daarnaast dat het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling buiten 'bestaand stedelijk gebied'. Daarom moet voor het voorliggende plan gemotiveerd worden waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte voorzien kan worden.
- Het voorliggende bestemmingsplan biedt ruimte voor watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.2. Op hoofdlijnen bestaat deze markt uit drie segmenten, namelijk bulkvervoer, containervervoer en overige bedrijven, zoals scheepsbouw en -reparatie. Structurele containeropslag en -overslag wordt in Heijen bij besluit van het College van B en W onmogelijk gemaakt en activiteiten als scheepsbouw en -reparatie zijn voor Heijen slechts zeer beperkt relevant. In dit rapport gaan we er daarom vanuit dat de uitbreiding van de haven voor bulkvervoer wordt ingericht en laten we de andere segmenten buiten beschouwing. De huidige bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers, die zich vooral met bulkvervoer bezighouden, beschouwen we daarom als representatief voor dit profiel.

2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Wetstekst en relevante begrippen

De Ladder is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk en sinds oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro). De verantwoordelijke overheden moeten nut en noodzaak van iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling motiveren aan de hand van de Ladder. De Ladder is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro. Per 1 juli 2017 luidt de wetstekst als volgt:

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

Een 'stedelijke ontwikkeling' wordt in artikel 1.1.1 onder i van het Bro gedefinieerd als een *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”*. Uit jurisprudentie blijkt dat de vraag wanneer er dan sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) casuïstisch wordt beantwoord. De belangrijkste hoofdlijnen daarin zijn tot zoverre dat:

- wanneer het een planologische functiewijziging betreft, er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wanneer het een functiewijziging van zodanige aard en omvang betreft;
- de Afdeling al bij een geringe toename van bebouwde omvang oordeelt dat er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. In beginsel kan hiervoor een ondergrens van 400 m² worden aangehouden.

Een 'bestaand stedelijk gebied' wordt in artikel 1.1.1 onder h van het Bro gedefinieerd als een " *bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*".

Ladder is overgenomen in de provinciale omgevingsverordening

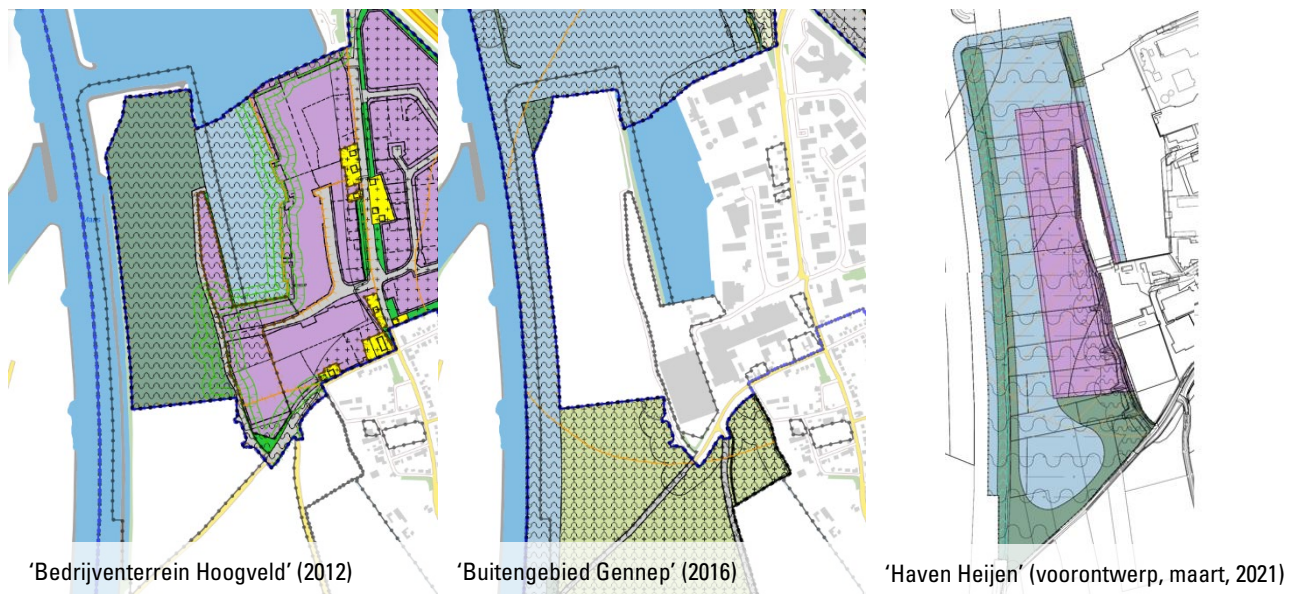
In de provinciale Omgevingsverordening (2014) is opgenomen dat bij een stedelijke ontwikkeling, gedefinieerd als " *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*" rekening wordt gehouden met artikel 3.1.6. lid 2 van het Bro.

Uitgangspunt: het voorliggende bestemmingsplan dient een Ladder-motivering te bevatten

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een 'stedelijke ontwikkeling', is het uitgangspunt van dit rapport. Om die reden is een motivering van de behoefte conform de uitgangspunten van de Ladder vereist. Het voorliggende bestemmingsplan voor de uitbreiding van de binnenhaven in Heijen maakt namelijk een functiewijziging mogelijk en laat de binnen het plangebied maximaal te bebouwen oppervlakte aanzienlijk toenemen. In de voor het plangebied vigerende bestemmingsplannen⁹ zijn de gronden bestemd voor 'natuur' met aanduiding 'ontgrondingen' en 'agraris ch met waarden – natuur en landschap'. In het in voorliggende bestemmingsplan worden de hierin voor 'bedrijventerrein' aangewezen gronden bestemd voor:

- watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.2, waarbij het deel nabij de kern Heijen een milieucategorie 4.2 heeft;
- eventueel aangevuld met puinbrekerijen en -malerijen met een verwerkingscapaciteit van > 100.000 ton/jaar;
- eventueel aangevuld met laad-, los en overslagbedrijven voor de binnenvaart met een oppervlakte van > 2.000 m²;
- met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, tuinen en erven.

Figuur 2: Huidige bestemmingen van het plangebied (links en midden) en het nieuwe plan (rechts)¹⁰



Bron: ruimtelijkeplannen.nl (2020)

⁹ 'Buitengebied Gennep' en 'Bedrijventerrein Hoogveld – De Groote Heeze 2012'

¹⁰ Gedetailleerde uitwerking van het nieuwe plan is opgenomen in bijlage B

Uitgangspunt: de voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten bestaand stedelijk gebied

We constateren, in lijn met voorgaande beschrijving, dat het plangebied dat in het voorliggende plan moet voorzien in een watergebonden bedrijventerrein op dit moment geen stedelijke functies mogelijk maakt. Het voorliggende plan voorziet dan ook in een uitbreiding buiten bestaand stedelijk gebied. We gaan er daarom in dit rapport vanuit dat voor het voorliggende plan gemotiveerd moet worden waarom in de behoefte niet binnen bestaand stedelijk gebied voorzien kan worden. Daarom analyseren we in deze toets ook de mogelijkheden binnen het bestaande aanbod.

2.2 Bestemming en doelgroepen

Uit de bestaande jurisprudentie en handreiking¹¹ van de Ladder constateren we dat de Ladder-motivering betrekking moet hebben op de maximale planologische mogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan biedt. In de vorige paragraaf beschreven we al dat in het voorliggende plan de voor 'bedrijventerrein' aangewezen gronden bestemd zijn voor:

- watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.2, waarbij het deel nabij de kern Heijen een maximale milieucategorie 4.2 heeft;
- eventueel aangevuld met puinbrekerijen en -malerijen met een verwerkingscapaciteit van > 100.000 ton/jaar;
- eventueel aangevuld met laad-, los en overslagbedrijven voor de binnenvaart met een oppervlakte van > 2.000 m²;
- met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, tuinen en erven.

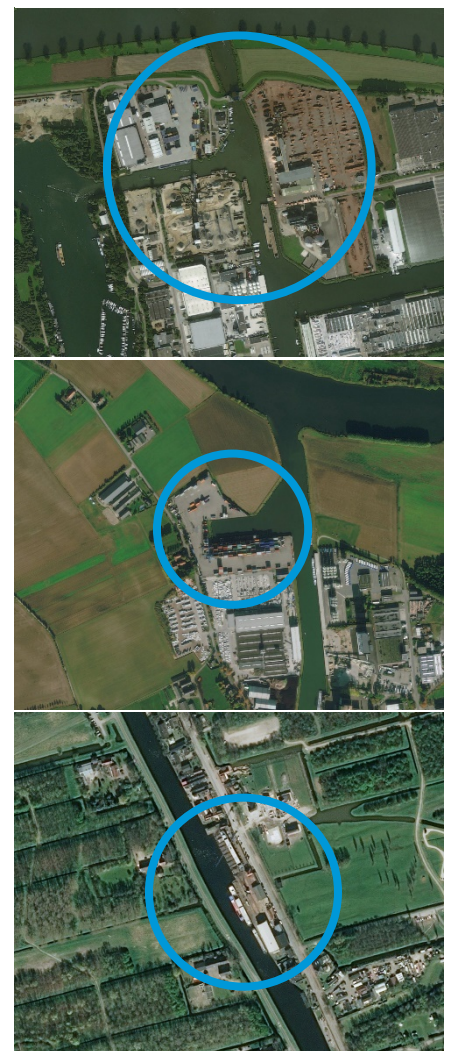
In de kern maakt het voorliggende plan dus watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten mogelijk, evenals ondersteunende activiteiten die aansluiten op de bedrijfsvoeringen van bulkvervoer. Onder watergebonden bedrijven en watergebonden bedrijfsactiviteiten wordt in het voorliggende bestemmingsplan het volgende verstaan.

“bedrijven c.q. bedrijfsmatige activiteiten waarbij de bedrijven bij de aan- en afvoer van grondstoffen, halffabricaten en /of producten in belangrijke mate gebruik maken van het transport over water of rivierwater toepassen in productieprocessen”

In een collegebesluit van 19 mei 2020 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gennep aanvullend hierop besloten dat “in de regels van het ontwerpbestemmingsplan expliciet opgenomen moet worden dat een containerhaven niet is toegestaan”. Met het opnemen van die regel wordt een deel van de markt voor watergebonden bedrijventerreinen uitgesloten. Op hoofdlijnen bestaat deze markt uit drie segmenten, namelijk:

1. Bulkvervoer; waarbij goederen en grondstoffen niet per stuk, maar los in het schip worden vervoerd. Bulkproducten worden vaak rechtstreeks bij bedrijven met de noodzakelijke laad- en losfaciliteiten gelost. Bekende bulkproducten zijn bijvoorbeeld zand, grind, erts, graan en schroot. Bulk is op dit moment het primaire kenmerk van de bestaande haven in Heijen. Slechts incidenteel wordt er in Heijen een container gelost of geladen¹², maar dat gebeurt in de meeste havens. Grootschalige infrastructuur en opslag is hiervoor niet aanwezig.
2. Containervervoer; waarbij goederen in een (veelal gestandaardiseerde) metalen kist worden vervoerd. Containers worden over het algemeen geladen geleverd bij een toegewezen containerterminal, vanwaar de goederen

Figuur 3: Luchtbeeld van een bulkhaven, containerhaven en scheepswerf (van boven naar onder)



Bron: Bing Maps (3 december 2020)

¹¹ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/gebiedsontwikkeling/ladder-duurzame/handreiking-ladder/>

¹² Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2019). Binnenhavenmonitor 2019.

verder worden gedistribueerd naar de klanten van deze terminal. Het ruimtegebruik is dus wezenlijk anders. Bekende containerproducten zijn bijvoorbeeld elektronica, voedingsmiddelen, kleding en gebruiksgoederen. Infrastructuur voor containervervoer wordt met het collegebesluit dus uitgesloten, constateren we. Bekende (deels) containerhavens in de nabijheid van Heijen zijn bijvoorbeeld Venlo, Wanssum en Nijmegen.

3. Overige bedrijven met een noodzakelijke waterbinding; bijvoorbeeld scheepsbouw en -reparatie of vissershavens. Buiten de in Nederland gevestigde maritieme clusters, zoals in de Drechtsteden, Werkendam en op Urk, gaat het echter enkel hooguit om groeiwensen van een enkel aanwezig bedrijf of een incidenteel vestigende nieuwe partij. De dynamiek is buiten de gevestigde clusters beperkt. Op voorhand gaan we ervan uit dat dit segment voor Heijen slechts beperkt relevant is.

Het bestemmingsplan biedt ruimte voor watergebonden bedrijven en/of watergebonden bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.2, met uitzondering van structurele containeropslag en -overslag, bijvoorbeeld in een terminal. In het vervolg van het rapport gaan we er daarom vanuit dat de uitbreiding van de haven voor bulkvervoer wordt ingericht. De huidige bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers, die zich vooral met bulkvervoer bezighouden, beschouwen we daarom als representatief voor dit profiel. De analyses van marktregio, vraag en aanbod in de volgende hoofdstukken hebben dan ook betrekking op deze (vergelijkbare) bedrijfsactiviteiten. Zogenaamde 'droge' bedrijven, bedrijven zonder watergebonden activiteiten, zoals reguliere logistiek, industrie, handel en dienstverlening die we elders op bedrijventerrein Hoogveld terugvinden, maken in dit rapport geen onderdeel uit van de analyses.

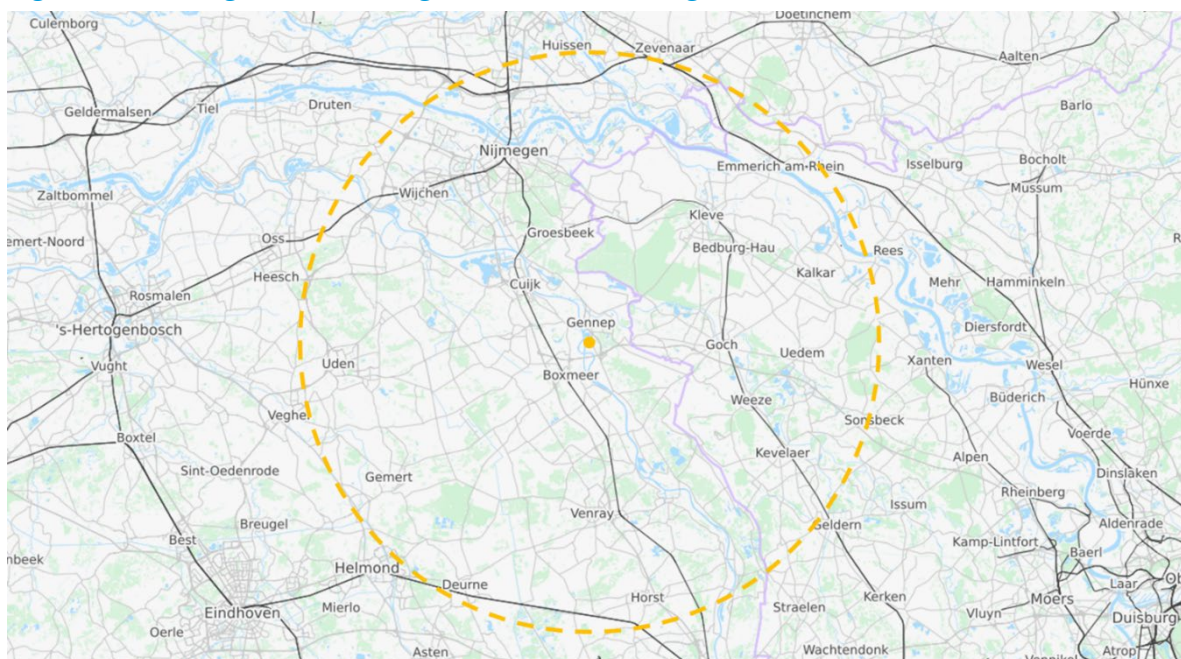
3 Marktregio

SAMENVATTING MARKTREGIO

- In landelijke onderzoeken en provinciaal beleid wordt voor containerhavens uitgegaan van een marktregio van 20 à 30 kilometer. Voor bulkhavens zijn geen kengetallen beschikbaar, maar op basis van diezelfde onderzoeken en datzelfde beleid kunnen we ervan uitgaan dat de marktregio van een bulkhaven kleiner, of in ieder geval niet groter is dan voornoemde 20 à 30 kilometer van een containerhaven.
- Om deze kengetallen te toetsen voor het voorliggende plan, hebben we de bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers, die we als representatief beschouwen voor de beoogde invulling van het terrein voor bulkvervoer, als uitgangspunt genomen. We constateren dat het logistiek zwaartepunt van de bedrijfsactiviteiten – gedefinieerd als 80 à 90% van het volume dat over de weg wordt vervoerd – binnen een straal van 20 à 30 kilometer ligt van de huidige vestigingen op het bedrijventerrein Hoogveld.
- Op basis van deze analyses gaan we voor het voorliggende plan uit van een marktregio met een straal van ongeveer 30 kilometer rond het plangebied. Binnen deze regio worden vraag en aanbod in dit rapport ten opzichte van elkaar afgewogen.

Om de vraag (en de daarvan afgeleide behoefte) naar de voorgenomen ontwikkeling te bepalen, is het allereerst van belang om de marktregio van de voorgenomen ontwikkeling af te bakenen. Voor het bepalen van de marktregio van de voorgenomen ontwikkeling maken we eerst een algemene analyse op basis van kengetallen en onderzoeken van derden. Om de toepasbaarheid van deze kennis te toetsen aan de specifieke casus in het voorliggende plan, spiegelen we deze bevindingen aan de bedrijfsactiviteiten en marktregio van de initiatiefnemers. Zoals we in het vorige hoofdstuk al uiteen zetten, beschouwen we de huidige bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers namelijk als representatief voor de beoogde invulling van het terrein, omdat de voornaamste bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers ook bulkvervoer- en overslag betreffen.

Figuur 4: Marktregio van de voorgenomen ontwikkeling (indicatief)



Bron: OpenStreetMap (20 november 2020); bewerking Stec Groep (2020)

3.1 Algemene kengetallen

Bij het bepalen van de marktregio van watergebonden ontwikkelingen is primair van belang wat er in de haven wordt gedaan en vervoerd. In het geval van containervervoer en bulkvervoer is het voor- en/of natransport bepalend voor de marktregio van de watergebonden ontwikkeling. Goederen en grondstoffen worden in bulk of containers over water naar de binnenhaven gebracht en vanaf daar over de weg verder vervoerd. Of andersom, wanneer goederen en grondstoffen over de weg naar de binnenhaven worden gebracht en vanaf daar over het water verder worden vervoerd.

Het voor- en/of natransport over de weg bepaalt hierbij het logistieke zwaartepunt en daarmee de marktregio van de watergebonden ontwikkeling. Over de weg worden namelijk de toeleveranciers en/of afnemers van de bedrijven die in de binnenhaven opereren bereikt. Daarbij geldt dat de afstand die over de weg wordt afgelegd in de regel aanzienlijk korter is dan de afstand die aansluitend (of daarvoor) over het water wordt afgelegd. In zijn proefschrift¹³ rekent dr. ir. Ben Rutten ons bijvoorbeeld voor dat het voor- en natransport over de weg van op zeehavens gerichte verbindingen niet meer dan 10% tot 15% van de totale transportafstand mag bedragen om een sluitende businesscase te kunnen maken.

Uit onderzoek van Policy Research Corporation in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat¹⁴ blijkt dan ook dat naarmate de af te leggen afstand van de binnenvaart groter wordt, de marktregio van de haven ook groter wordt. Immers, hoe groter de afstand over water, des te groter de afstand die over de weg kostenefficiënt haalbaar is. In ditzelfde onderzoek wordt dan ook geconstateerd dat de marktregio van containerhavens, waarbij de ladingstromen doorgaans afkomstig zijn van de zeehavens en een langere afstand over water afleggen, groter is dan de marktregio van een haven gericht op bulkvervoer, waar de ladingstromen over water vaak niet van zeehavens afkomstig zijn en daarmee een kortere afstand afleggen. In bestaand onderzoek en beleid is de marktregio voor bulkhavens nergens expliciet in kilometers gedefinieerd, maar die van containerhavens wel. Op basis van voorgaande redenering kunnen we echter in algemeenheid stellen dat de marktregio van bulkhavens in ieder geval niet groter is dan de marktregio van containerhavens, maar waarschijnlijk zelfs kleiner.

Voor binnenhavens die veelal aan- of afvoeren naar de zeehavens – veelal containervervoer – wordt in ditzelfde onderzoek als uitgangspunt gehanteerd dat de marktregio ongeveer een straal van 25 kilometer of 30 minuten reistijd rondom de binnenhaven bedraagt. Uitgangspunt van dit kengetal is, zo stelt het onderzoek van Policy Research Corporation, dat doorgaans 75% van de afnemers van de terminal zich in deze regio bevindt. We zien dat vergelijkbare uitgangspunten ook worden gebruikt in andere onderzoeken en provinciaal beleid rondom binnenhavens, zie bijvoorbeeld onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid¹⁵ (uitgangspunt: straal van 20 kilometer), onderzoek van Ecorys voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport¹⁶ (uitgangspunt: straal van 5 tot 20 kilometer) en ook de Havennetwerkvisie Limburg 2030¹⁷, waarin het volgende is geschreven:

“In het algemeen ligt 80% van de lading voor een containerterminal binnen een straal van 30 kilometer. In de praktijk heeft een operatiegebied een grillig patroon, omdat dit is gebaseerd op de reistijd en kosten van de vrachtauto in het voor- en natransport.”

Gezien voorgaande toelichting over de oorsprong van dergelijke kengetallen ligt het in de rede dat de marktregio van een bulkhaven, zoals de haven in Heijen dat is én conform het collegebesluit van 19 mei 2020 ook na de uitbreiding moet blijven, dus kleiner, of in ieder geval niet groter is dan voorgenoemde 20 à 30 kilometer. We hebben geconstateerd dat de herkomst van toeleveranciers en afnemers hiervoor

¹³ Dr. ir. Ben Rutten (1995). On medium distance intermodal rail transport.

¹⁴ Policy Research Corporation (2007). Beleidsstrategie binnenvaart: een landelijke markt- en capaciteitsanalyse.

¹⁵ Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (2012). Multimodale achterlandknooppunten in Nederland: een studie naar containeroverslag in het achterland van Nederlandse zeehavens.

¹⁶ Ecorys (2016). MIRT goederencorridors Oost en Zuid: logistieke knooppunten en terminalnetwerk.

¹⁷ Provincie Limburg (2012). Havennetwerkvisie Limburg 2030.

bepalend is. Om voorgaande aannames te toetsen voor het voorliggende plan, analyseren we in de volgende paragraaf specifiek de bedrijfsactiviteiten van initiatiefnemers.

3.2 Huidige situatie in Heijen

Op basis van interviews en de door initiatiefnemers verstrekte gegevens, constateren we dat de marktregio van de huidige bedrijfsactiviteiten in de binnenhaven van Heijen overeenkomt met het hiervoor geschetste algemene beeld voor watergebonden bedrijventerreinen. Het algemene beeld wordt dus bevestigd. Hieronder lichten we dat concreet toe.

AVG

AVG levert diensten op het gebied van de boven- en ondergrondse infrastructuur, bouwstoffen, afval, en recycling en transport. Goederen en grondstoffen worden bij AVG voor het grootste deel over het water aangeleverd en over de weg verder vervoerd naar verschillende afnemers in de regio. Daarnaast wordt de kade van AVG ook gebruikt voor overslag (aan- en afvoer) voor derden in Heijen en de nabije regio. De herkomst van de goederen en grondstoffen voor eigen gebruik is internationaal. Het merendeel van de goederen en grondstoffen wordt op dit moment via de binnenvaartwegen, aangeleverd vanuit Nederland en Duitsland. Op hoofdlijnen heeft het bedrijf drie verschillende typen afnemers van de grondstoffen en goederen, die (dus) over de weg worden beleverd. Deze lichten we hieronder toe¹⁸:

1. Voor een deel worden de goederen en grondstoffen vervoerd naar andere onderdelen van het bedrijf. AVG beleverd vanaf de binnenhaven op Hoogveld bijvoorbeeld een zusterbedrijf op bedrijventerrein De Grens in Heijen (4 kilometer), de vestiging in Goch (17 kilometer) en een recent geopende vestiging in het Rheinberg (51 kilometer).
2. Voor een deel worden de goederen en grondstoffen vervoerd naar grond-, weg- en waterbouwprojecten. Het grootste deel van deze activiteiten vindt plaats op de as van Nijmegen naar Venray – een straal van 20 à 30 kilometer vanaf de vestiging op bedrijventerrein Hoogveld – en deels vlak over de grens in Duitsland. Daarin zien we één van de conclusies terug van het eerdergenoemde onderzoek van Policy Research Corporation¹⁹, namelijk dat de grootte van het verzorgingsgebied ook afhankelijk is van het aanbod en de kwaliteit van de weginfrastructuur van het knooppunt. De A73 en A77 vormen dan ook een belangrijke kapstok voor het bepalen van de marktregio van AVG.
3. Voor een deel worden de goederen en grondstoffen vervoerd naar een viertal vaste klanten in de buurt, die gevestigd zijn in Afferden (7 kilometer), Milsbeek (5 kilometer), Oeffelt (8 kilometer) en Wanroij (17 kilometer).

De goederen en grondstoffen, waarvan de bestemming het zwaartepunt en de marktregio bepalen, worden voor meer dan 90% (in ton per jaar) geleverd op een locatie binnen een straal van 20 à 30 kilometer van de vestiging op bedrijventerrein Hoogveld. De overige 10% (in ton per jaar) gaat naar verschillende plekken elders, waarbij geen gerichte regio aangewezen kan worden. Het betreft in die gevallen namelijk veelal incidentele leveringen. Op basis van bovenstaande concluderen we dat de eerder uiteengezette algemene kengetallen voor de marktregio van bulkhavens – een straal van maximaal 20 à 30 kilometer – overeenkomt met wat voor deze initiatiefnemer de praktijk is.

Teunesen

Teunesen is leverancier van zand en grind voor de woning-, utiliteits- en wegenbouw en betonindustrie. Goederen en grondstoffen worden momenteel bij Teunesen voornamelijk over de weg (en voor een deel over water) aangeleverd en vervolgens over het water vervoerd naar verschillende afnemers in Nederland en Vlaanderen. De herkomst van de goederen en grondstoffen zijn zandwinningslocaties, voornamelijk in Nederland en Duitsland. Dat maakt dat ook voor Teunesen de A73 en de A77 een belangrijke kapstok zijn voor het bepalen van de marktregio.

¹⁸ Genoemde afstanden op basis van de functie 'snelste route' van Google Maps.

¹⁹ Policy Research Corporation (2007). Beleidsstrategie binnenvaart: een landelijke markt- en capaciteitsanalyse.

Voor deze initiatiefnemer is meer dan 85% van de aangeleverde goederen en grondstoffen afkomstig van locaties op een reisafstand van minder dan 30 kilometer van de vestiging aan de binnenhaven in Heijen, op bedrijventerrein Hoogveld. Op basis van deze gegevens concluderen we dat de eerder uiteengezette algemene kengetallen voor de marktregio van bulkhavens – een straal van maximaal 20 à 30 kilometer – overeenkomt met wat voor deze initiatiefnemer de praktijk is.

In onderstaande tabel is van de grootste leveranciers de afstand tot Teunesen en het percentage van de totale overslag in Heijen over het jaar 2019 weergegeven. In andere recente jaren wijkt het beeld hier niet van af, dus we beschouwen deze cijfers als representatief.

Tabel 1: Herkomst goederen en grondstoffen per vrachtwagen Teunesen in 2019

Herkomst	Afstand tot vestiging ²⁰	Aandeel in totale overslag
Milsbeek	9 km	25,8%
Kevelaer (D)	25 km	19,4%
Weeze (D)	21 km	18,7%
Wachtendonk (D)	45 km	7,9%
Kevelaer (D)	28 km	7,7%
Kevelaer (D)	30 km	7,1%
Tienray	26 km	6,9%
Overigen op afstand 0 – 30 km	-	0,2%
Overigen op afstand > 30 km	-	6,3%
Totaal		100,0%

Bron: Teunesen Zand en Grint (2020)

²⁰ Genoemde afstanden op basis van de functie 'snelste route' van Google Maps.

4 Kwalitatieve ruimtevraag

SAMENVATTING KWALITATIEVE RUIMTEVRAAG

- Al over een langere periode in het verleden, en ook in de komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Vb) steeds meer de norm. In de bestaande binnenhaven van Heijen is de bestaande laad- en loskade te kort om schepen van een dergelijke omvang te kunnen faciliteren. Voor de bestaande en toekomstige bedrijven is er dan ook meer kadelenkte nodig. Enkel herstructurering van de bestaande kade biedt hiervoor niet voldoende oplossing. Het is daarom reëel dat het voorliggende plan in meer kadelenkte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De Rijksoverheid heeft de transitie naar een circulaire economie als 'nationaal belang en opgave' aangemerkt in de Nationale Omgevingsvisie. Vanuit overheidswege worden er dan ook steeds meer negatieve prijs- en marktprikkels gegeven aan niet-circulaire en niet-duurzame productie (bijv. CO₂-belasting en strengere aanbestedingsvoorwaarden). Bovendien stellen bedrijven ook zichzelf steeds hogere doelstellingen (bijv. Grondstoffenakkoord). Deze transitie gaat gepaard met de opkomst van nieuwe businessmodellen en technologieën. Hiervoor is ruimte nodig, bijvoorbeeld voor het realiseren van verwerkingsinstallaties en voor het kunnen overslaan en (tijdelijk) opslaan van retourproducten die gerecycled moeten worden. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende ruimte voor watergebonden activiteiten nodig, alsmede kwalitatief hoogwaardige binnenhavens met voldoende manoeuvreerruimte, diepgang en kadelenkte. Binnen deze ontwikkeling is de binnenvaart van Heijen een kansrijke locatie. De laatste jaren is rond Heijen al geïnvesteerd in verdieping van de Maas, verhoging van bruggen, verlenging van sluizen en de verbreding van de havenvaart. Bovendien is aan de initiatiefnemers in 2020 een CEF -subsidie verleend. Het is logisch dat als gevolg hiervan in Heijen een groei van het goederen- en grondstoffenvolume ontstaat, waarvoor ook voldoende ruimte en faciliteiten benodigd zijn. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.

In dit hoofdstuk gaan we in op de kwalitatieve ruimtevraag naar de voorgenomen ontwikkeling. Daartoe zetten we de belangrijkste marktontwikkelingen en trends uiteen die van invloed zijn op de ruimtebehoefte van watergebonden bedrijven. In iedere paragraaf koppelen we de marktontwikkeling aan het voorliggende plan voor de binnenvaart in Heijen.

4.1 Schaalvergroting in de binnenvaart

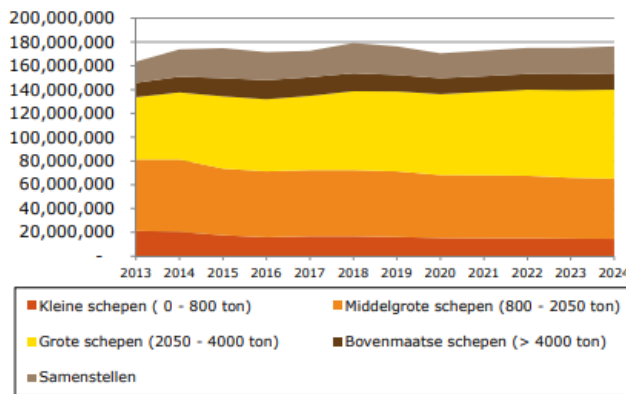
Marktontwikkeling

Al meerder decennia, in ieder geval sinds 1970, vindt er een doorlopende schaalvergroting plaats in de binnenvaart²¹. Binnenvaartschepen worden steeds groter qua omvang en diepgang, zodat zij een grotere lading per transportbeweging kunnen meenemen, waarmee vervoer over water steeds efficiënter is geworden. Dat heeft geleid tot steeds hogere eisen aan de Nederlandse binnenvaartwegen en binnenhavens. De binnenvaartwegen en sluizen werden opgewaardeerd naar hogere vaarklassen om de

²¹ TNO (2010). Vlootontwikkeling binnenvaart.

marktontwikkelingen te faciliteren. Daarnaast werden de binnenhavens verdiept en laad- en loskades verlengd om de steeds grotere binnenvaartschepen aan te kunnen laten meren.

Figuur 5: Scheepsomvang neemt toe



Bron: Panteia (2019)

Ook in de afgelopen jaren heeft deze schaalvergroting doorgezet, laat onderzoek van Panteia²² zien. Het vervoerde ladinggewicht van droge bulkgoederen is de laatste jaren toegenomen in 'grote' (vaarklasse Va en Vb) en 'bovenmaatse' (vaarklasse \geq VI) schepen en afgenomen in 'kleine' en 'middelgrote' schepen (zie figuur 6). Met andere woorden, de eisen aan de binnenvaartwegen en binnenhavens blijft aan verandering onderhevig. Dat zien we dan ook terug in het beleid dat de laatste jaren in de provincie Limburg en specifiek ook rond Heijen is gevoerd, met onder meer verdieping van de Maas, verhoging van bruggen, verlenging van sluisen en de beoogde verbreding van de haveninvaart in Heijen.

Op watergebonden bedrijventerreinen leidt deze ontwikkeling enerzijds tot een behoefte aan voldoende manoeuvreerruimte en diepgang in de havenmonden. Anderzijds groeit ook de behoefte aan meer kadellengte om de steeds grotere schepen te kunnen faciliteren. Zo heeft een binnenvaartschip in vaarklasse Vb, waarvoor de Maas nu grotendeels geschikt is gemaakt, een lengte van ongeveer 135 meter. In de bijlage van dit rapport is een overzicht opgenomen van vaarklassen en bijhorende scheepsgrootten.

Ook de komende jaren zet de schaalvergroting in de binnenvaart door. In haar rapport verwacht Panteia dat de hoeveelheid droge bulk dat met een 'groot' of 'bovenmaats' schip wordt vervoerd met nog eens in totaal met ongeveer 3% toeneemt in de periode 2019 t/m 2024. Onderliggende ontwikkelingen hiervoor zijn enerzijds een groei van bulkstromen die zich lenen voor grote schepen en anderzijds infrastructurele ontwikkelingen. Zo worden niet alleen de binnenvaartwegen in Nederland geschikt gemaakt voor schepen in vaarklasse Vb, maar maakt ook Duitsland haar kanalenstelsel volledig toegankelijk voor deze schepen en vinden in België vergelijkbare werkzaamheden plaats. Daar moeten de binnenhavens zich op aanpassen om toekomstbestendig te blijven. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze ontwikkeling zich in de jaren na 2024 verder voortzet en 'kleine' en 'middelgrote' schepen aan het einde van hun levensduur steeds vaker worden vervangen door een 'grote' of 'bovenmaatse' variant.

Situatie in Heijen

In de bestaande binnenhaven van Heijen is de bestaande laad- en loskade te kort om schepen van een dergelijke omvang te kunnen faciliteren (zie figuur 7). Schepen in vaarklasse Vb zijn bijvoorbeeld groter dan wat fysiek past aan de huidige kade van AVG en groter dan wat op een redelijke en efficiënte manier geladen en gelost kan worden aan de kade van Teunesen. In het laatste geval is niet zozeer de lengte van de watergang de bottleneck, maar de lengte van de kade waarlangs de te laden en/of lossen goederen en grondstoffen kunnen worden gepositioneerd. Op dit moment moet een schip van enige lengte zich telkens verplaatsen en draaien om evenredig aan de voorkant, achterkant en in het midden geladen te kunnen worden, terwijl het efficiënter, gebruikelijker en veiliger is wanneer de laad- en losfaciliteit aan de kade over de volle lengte van het schip gemanoeuvreed kan worden. Dit gegeven toont aan dat er meer kadellengte voor de bestaande en toekomstige bedrijven nodig is.

Daarnaast zien we dat er de laatste jaren in de binnenhaven van Heijen steeds vaker sprake is van congestie in de vaargeul, waarbij er te weinig kaderuimte beschikbaar is om alle schepen te bedienen en schepen dientengevolge op elkaar moeten wachten. In een efficiënte bedrijfsvoering is het wenselijk dat schepen snel geladen en gelost kunnen worden, maar daarvoor zijn in de huidige situatie dus meerdere

²² Panteia (2019). Middellange Termijn Prognoses voor de binnenvaart: vervoer in relatie tot Nederland, periode 2019 – 2024.

kadefaciliteiten en daardoor meer kadelenkte nodig. Aanvullend geldt dat herstructurering van de kade mogelijk is, om het vorige punt over de te korte kades deels op te lossen is, maar dat het aantal schepen dat tegelijkertijd geladen en gelost kan worden nog verder afneemt, zodat de bedrijfsvoering verder beperkt wordt. Ook dit gegeven toont aan dat er meer kadelenkte voor toekomstige bedrijven nodig is.

4.2 De transitie naar de circulaire economie

Marktonwikkeling

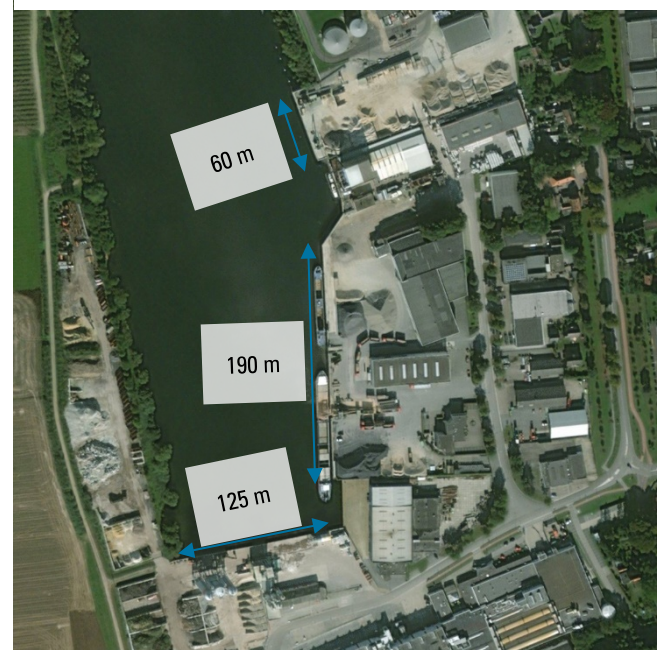
Om onze economie toekomstbestendig te houden en te verduurzamen, wordt landelijk ingezet op de transitie naar een circulaire economie. Een circulaire economie is gericht op het langer in de productieketen houden van grondstoffen. Het doel is optimaal gebruik en hergebruik van grondstoffen, met de hoogste waarde voor de economie en de minste schade voor het milieu. Dat

biedt bovendien mogelijkheden voor economische vernieuwing. Zo zijn er kansen voor bedrijven: nieuwe (internationale) markten, meer samenwerking in productketens en minder grondstoffenverbruik en dus kostenbesparing.

De transitie naar een duurzame, circulaire economie krijgt landelijk dan ook steeds meer urgentie. In de Nationale Omgevingsvisie²³ is het realiseren van een circulaire economie bijvoorbeeld als 'nationaal belang en opgave' opgenomen, die daarbij expliciet wordt gekoppeld aan de binnenvaart en multimodale logistieke corridors. De transitie wordt bovendien gestimuleerd door de aangekondigde CO2-heffing voor de industrie²⁴ en steeds vaker voorkomende beprijzing van milieukosten van producten, bijvoorbeeld door het beleid gericht op een steeds lagere MPG-score voor gebouwen²⁵ en het steeds vaker opnemen van MKI-waarden als belangrijke aanbestedingsvoorwaarde in bouwprojecten. Ook in het Grondstoffenakkoord is expliciet de doelstelling geformuleerd dat in 2030 50% minder primaire (ruwe) grondstoffen geconsumeerd worden en in 2050 zelfs 100%. Overigens blijkt in de praktijk dat hergebruik (nog) niet tot voldoende kwantiteit leidt om in de gehele opgave te voorzien. Ter illustratie: onderzoek laat zien dat volledig hergebruik van casco's slechts voorziet in circa 20% van de behoefte²⁶. Vooralsnog blijft naast hergebruik dus ook nog productie op basis van primaire grondstoffen noodzakelijk.

Deze transitie gaat dan ook gepaard met de opkomst van nieuwe businessmodellen en technologieën, waarbij bijvoorbeeld hergebruik van grondstoffen en materialen, het duurzaam verwerken van retourstromen, het overgaan naar een andere, (deels) lokale energievoorziening en een beperking van het aantal transportbewegingen centraal staat. In het verlengde van deze ontwikkeling zien we dat watergebonden bedrijven meer ruimte vragen om nieuwe bedrijfsonderdelen, bijvoorbeeld voor grondstoffenverwerking, en energieopwekking op locatie te huisvesten. In de betonsector zien we bijvoorbeeld het bedrijf Rutte Groep, dat onlangs in Zaandam als één van de eerste betoncentrales in Nederland investeerde in een faciliteit voor betonscheiding op hun (nieuwe) vestigingslocatie, met als doel om ouder beton te kunnen hergebruiken. Tegelijkertijd wordt in de provincie Zuid-Holland bijvoorbeeld

Figuur 6: Huidige kadelenktes bij AVG en Teunesen



Bron: Bing Maps (2020)

²³ Rijksoverheid (2020). Nationale Omgevingsvisie: Duurzaam perspectief voor de leefomgeving.

²⁴ Rijksoverheid (2020). Belastingplan 2021.

²⁵ Zie bijvoorbeeld: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2019). Maatregelen voor het bevorderen van circulair bouwen.

²⁶ Economisch Instituut voor de Bouw & TNO (2018). Quickscan Impact assessment (circulaire) bouwopgave MRA.

door overheden en bedrijfsleven ruimte gezocht aan het water voor de ontwikkeling van een ‘circulair grondstoffencluster’²⁷. Dat illustreert de koppeling met het ruimtegebruik.

Situatie in Heijen

Geheel in lijn met de algemene marktontwikkeling die we hiervoor beschreven, is één van de initiatiefnemers voornemens om een verwerkingsinstallatie te realiseren op het terrein, waarmee aangeleverd bouwafval, waaronder zand en grind, lokaal verwerkt kan worden en geschikt kan worden gemaakt voor hergebruik. Op dit moment wordt hiervoor een verouderde, inefficiënte locatie elders gebruikt. De nieuwe verwerkingsinstallatie biedt het bedrijf de mogelijkheid om aangeleverde grondstoffen duurzaam te verwerken en beperkt het aantal vrachtbewegingen dat nodig is om zand en grind af- en aan te voeren van de bestaande locatie elders. Door deze producten aan te voeren per schip en direct ter plaatse te verwerken, worden, zo heeft de initiatiefnemer berekend, tot wel 100 transportbewegingen over de weg per dag bespaard. Deze transportbewegingen gaan nu naar een locatie elders. Het bieden van meer ruimte in de binnenhaven van Heijen, bijvoorbeeld voor het realiseren van een verwerkingsinstallatie, past binnen de hierboven beschreven marktontwikkeling en is een reële wens van de initiatiefnemer om een duurzame en efficiënte bedrijfsvoering naar de toekomst te waarborgen.

4.3 Grote beleidsambities voor vervoer van grondstoffen en goederen over water

Marktontwikkeling

Tot slot wordt er de komende jaren door regionale, nationale en Europese overheden een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Op Europees niveau is er bijvoorbeeld ‘The European Green Deal’ (2019), waarin de ambitie is opgenomen om driekwart van het huidige Europese goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar spoor- en waterwegen. Op nationaal en regionaal niveau benoemen we hier het ‘MIRT onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost’ (2017), waarin *“stimuleren goederenvervoer over water”* als actie is opgenomen, en de ‘Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens’ (2019), waarin is afgesproken dat het Ministerie van I&W en provincies *“een actief modal shift-beleid voeren en een stimulerende rol spelen in de vergroening van de binnenvaartvloot”*. Daarnaast zien we in Limburg de ‘Uitvoeringsagenda Blueports Limburg 2018-2021’, waarmee onder meer beoogd wordt een bijdrage te leveren aan de doelstellingen *“stimulering van goederenvervoer via de binnenvaart”* en *“havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg en hiermee de economische structuur te versterken”*. Als gevolg van dit beleid is het redelijk om te verwachten dat de stuk- en goederenoverslag ook in de komende jaren blijft groeien. Mede in dat kader zijn bijvoorbeeld lokale bedrijven als CNC, Xhofleer, Essity en van Wezel (maar bijvoorbeeld ook de overslag van suikerbieten richting Dinteloord) ook voornemens om de binnenhaven van Heijen te gaan gebruiken om in een deel van hun goederen- en grondstoffenvervoer te voorzien. Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende ruimte voor watergebonden activiteiten nodig, alsmede kwalitatief hoogwaardige binnenhavens met voldoende manoeuvreerruimte, diepgang en kadelengete.

Situatie in Heijen

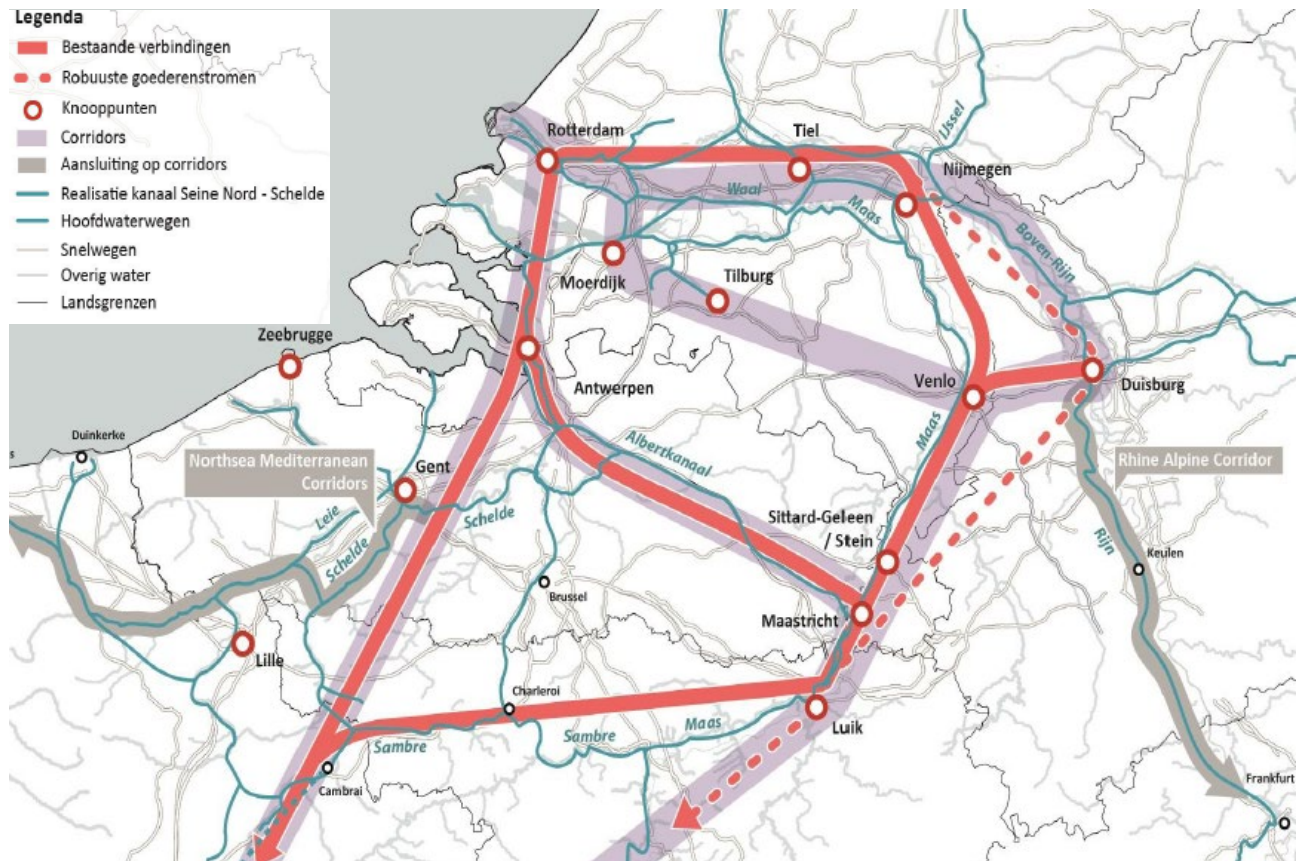
Binnen de hiervoor beschreven ontwikkeling is de binnenhaven van Heijen een kansrijke locatie. De laatste jaren is rond Heijen al geïnvesteerd in verdieping van de Maas, verhoging van bruggen, verlenging van sluizen en de verbreding van de haveninvaart. Bovendien is aan de initiatiefnemers in 2020 een CEF²⁸-subsidie verleend. Deze subsidie wordt door de Europese Commissie verleend voor gerichte investeringen die de ontwikkeling van adequate trans-Europese transportnetwerken ondersteunen, ter verbetering van het Trans Europese Transportnetwerk (TEN-T). Deze subsidie is onder meer verleend voor het opwaarderen van de infrastructuur voor watergebonden bedrijfsactiviteiten in Heijen, zoals in het voorliggende plan van de initiatiefnemers is omschreven. Het is logisch als gevolg hiervan er in Heijen een groei van het goederen- en grondstoffenvolume ontstaat, waarvoor ook voldoende ruimte en faciliteiten benodigd zijn.

²⁷ Zie bijvoorbeeld: <https://debouwcampus.nl/trajecten/circulair-grondstoffencluster> (20 november 2020).

²⁸ Connecting Europe Facility

De verleende CEF-subsidie sluit aan bij het in 2017 opgetekende Rhombusplan (zie figuur 8). Doelstelling in dit plan is om de verbinding Antwerpen-Luik-Venlo-Nijmegen-Rotterdam te verbeteren. Daarnaast is de ambitie om vervoer over spoor, weg en water in dat gebied beter op elkaar te laten aansluiten, zodat er minder goederenvervoer over de weg plaatsvindt. Zodra de havenuitbreiding gereed is, zal dit ook in Heijen het geval zijn. Het Rhombusplan is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur, de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland en Zuid-Holland, het havenbedrijf Rotterdam en de logistieke sector.

Figuur 7: Kaartweergave Rhombusplan



Bron: Blueports Limburg, 2020

5 Kwantitatieve ruimtevraag

SAMENVATTING KWANTITATIEVE RUIMTEVRAAG

- Op basis van drie gerenommeerde ramingen voor bulkvervoer – van Panteia, CPB en PBL, en Rijkswaterstaat en TNO – verwachten we dat de bulkvolumes in de marktregio met in totaal 5,8% tot 8,2% toenemen in de periode tot 2030. We gaan ervan uit dat een groei van de bulkvolumes leidt tot een evenredige groei van de benodigde ruimte in bulkhavens om deze volumes op een goede, veilige manier te kunnen verwerken. We verwachten dus dat het totale ruimtegebruik in de bulkhavens, net als de bulkvolumes, met 5,8% tot 8,2% zal toenemen. We berekenen op basis hiervan voor de periode 2020 t/m 2030 een totale ruimtevraag in de marktregio van 9,5 hectare netto in het lage scenario en 13,2 hectare netto in het hoge scenario. Bruto zal er, afhankelijk van de stedenbouwkundige invulling, waarschijnlijk meer ruimte nodig zijn.
- We concluderen dat er in Heijen feitelijk zelfs sprake is van een additionele vraag. Deze additionele ruimtevraag ontstaat omdat de huidige binnenhaven al overmatig intensief wordt gebruikt. Op basis van door initiatiefnemers aangeleverde gegevens schatten we deze additionele ruimtevraag op enkele hectares, voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte.

Voor het ramen van de kwantitatieve ruimtevraag van de doelgroepen van de voorgenomen ontwikkeling binnen de marktregio maken we eerst een algemene analyse op basis van kengetallen en onderzoeken van derden. Om de toepasbaarheid van deze kennis te toetsen aan de specifieke casus in het voorliggende plan, spiegelen we deze bevindingen aan de bedrijfsactiviteiten en marktregio van de initiatiefnemers. Zoals we eerder al uiteen zetten, beschouwen we de huidige bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemers namelijk als representatief voor de beoogde invulling van het terrein. Conform de huidige jurisprudentie rondom de Ladder richten we ons in onze analyse op een periode van 10 jaar, tot en met 2030.

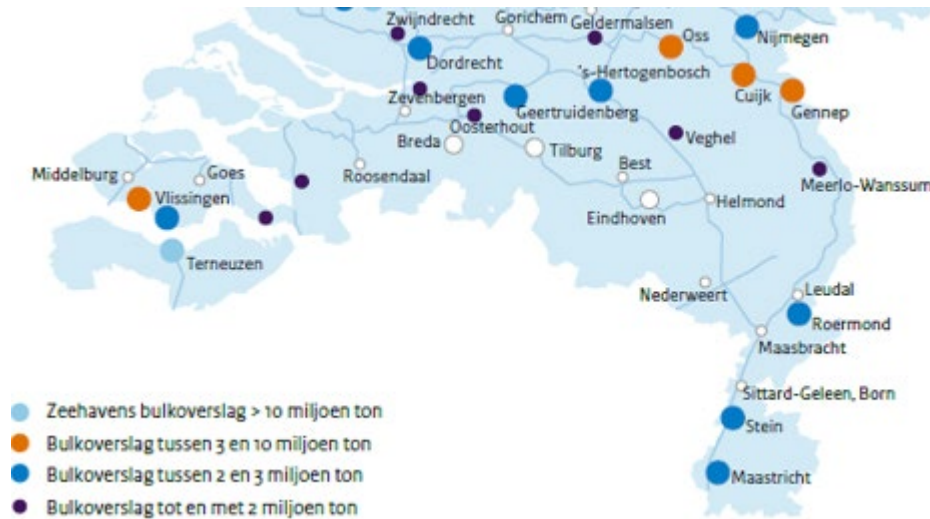
5.1 Algemene kengetallen

Voor een raming van de ruimtevraag kijken we binnen de marktregio van de voorgenomen ontwikkeling naar het huidige ruimtegebruik van de binnenhavens voor bulkoverslag, de huidige omvang van de bulkstromen hier en de verwachtingen over de ontwikkeling van bulkstromen uit onderzoeken van derden. We hanteren voor onze rekensom als uitgangspunt dat de ruimtelijke intensiteit (in ton per hectare) in de bestaande binnenhavens marktconform is, of in ieder geval niet overmatig extensief, en dat een groei in bulkstromen dus leidt tot een toenemende ruimtevraag van de betreffende bedrijven in deze doelgroep.

Uitgangspunt: ruimtegebruik en omvang van de bulkstromen

Binnen de marktregio van de voorgenomen ontwikkeling liggen vier binnenhavens waar bulkstromen worden overgeslagen, namelijk de havens van Cuijk, Heijen, Nijmegen en Wanssum. Voor het opstellen van de raming van de ruimtevraag brengen we allereerst het huidige ruimtegebruik en de huidige omvang van de bulkstromen van deze binnenhavens in beeld.

Figuur 8: Bulkhavens in Zuid-Nederland naar overslag (in 2015)



Bron: Bureau voor de Binnenvaart, 2015

Voor de omvang van de volumestromen baseren we ons primair op de monitor van Panteia²⁹, waarin de overslaggegevens voor de in Noord-Limburg gelegen havens in 2019 zijn opgenomen. Voor de havens die niet in Limburg liggen, namelijk Cuijk en Nijmegen, baseren we ons op een actueel onderzoek van het Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics³⁰, waarin de overslaggegevens voor 2018 zijn opgenomen. De cijfers zijn vervolgens doorgerekend naar 2019 door de landelijke volumeontwikkeling van droge en natte bulk te extrapoleren. Op basis van cijfers van het CBS blijkt dat het volume van droge bulk van 2018 op 2019 met 6,1% gedaald is, terwijl het volume van natte bulk in diezelfde periode met 10,8% gestegen is. De daling van de hoeveelheid droge bulk is overigens vooral te wijten aan een lager volume van kolen en metaalertsen die naar Duitsland vervoerd worden. Andere segmenten blijven stabiel of groeien.

Voor het huidige ruimtegebruik in de havens hebben we op basis van gegevens van het Kadaster en LISA een inschatting gemaakt van de ruimte die watergebonden bedrijven op dit moment gebruiken. In onderstaande tabel is het uitgangspunt van de raming van de ruimtevrage weergegeven.

Tabel 2: Bulkvolume van binnenhavens in de marktregio (2019)

Haven	Omvang (netto)	Volume (in tonnen)		
		Droge bulk	Natte bulk	Totaal
Cuijk	571.100 m ²	797.000	212.000	1.009.000
Heijen	135.261 m ²	2.955.000	91.000	3.046.000
Nijmegen	749.158 m ²	1.123.000	579.000	1.764.000
Wanssum	329.557 m ²	668.000	95.000	763.000
Totaal	1.785.076 m²	5.583.000	977.000	6.582.000

Bron: CBS (2020); Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2019); Panteia, in opdracht van Blueports (2020)

Raming van de ruimtevrage

Vervolgens confronteren we bovenstaande uitgangspunten met een verwachting van de toekomstige ontwikkeling van de bulkstromen in de binnenhavens. Daarvoor hanteren we een drietal ramingen, die naar ons inzicht samen een gedegen verwachting uitspreken. In tabel 3 is beknopt weergegeven welke

²⁹ Overslag in Limburg, Panteia in opdracht van Blueports Limburg, 2020

³⁰ Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2019). Binnenhavenmonitor 2019: economische betekenis van de binnenhavens in 2018.

ramingen het betreft, op welke periode raming betrekking heeft en welke uitgangspunten er in deze ramingen worden gehanteerd.

Tabel 3: Raming toekomstige bulkstromen

Raming	Periode	Toelichting
Panteia ³¹	2019 – 2024	De Middellange Termijn Prognoses van Panteia is de meest actuele raming op de markt en houdt rekening met recente ontwikkelingen, zoals de Kohlenausstieg in Duitsland en de PFAS- en stikstofcrisis in Nederland. In de raming wordt de verwachting uitgesproken dat het volume voor droge bulkstromen in 2024 vrijwel gelijk is aan het volume in 2019. Voor de natte bulkstromen wordt een jaarlijkse gemiddelde groei van het volume van 2% per jaar verwacht.
Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving ³²	2015 – 2030	De scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving richten zich op de mogelijke ontwikkeling van de Nederlandse economie en de gevolgen daarvan voor beleid en de leefomgeving. De scenario's zijn bedoeld om het debat te ondersteunen dat nodig is bij beleidsmatige keuzes en legt de basis voor vervolgstudies gericht op de analyse van beleidsopties. In de scenario's wordt voor de volumestromen in de binnenvaart in de periode 2015 tot en met 2030 een jaarlijkse gemiddelde groei verwacht van 0,3% in het lage scenario en 0,8% in het hoge scenario.
Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving & TNO ³³	2014 – 2030	De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse is opgesteld om de rijksopgave op de nationale mobiliteitsnetwerken te bepalen en het gesprek hierover te faciliteren tussen rijk en regio. Het onderzoek bevat een integrale prognose voor het goederenvervoer in Nederland en bouwt voort op de WLO-scenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving. Het onderzoek schetst een beleidsarm toekomstperspectief, waarin het beleid ten tijde van het opstellen van het onderzoek wordt doorgezet, en een beleidsrijk toekomstperspectief, waarin wordt uitgegaan van een toenemende beleidsinvestering in een modal shift, waarbij goederenstromen van weg naar water worden verplaatst. Beide perspectieven bestaan vervolgens uit een hoog en een laag scenario. In de beleidsarme scenario's wordt voor de volumestromen in de binnenvaart in de periode 2014 tot en met 2030 een jaarlijkse gemiddelde groei verwacht van 0,5% in het lage scenario en 1,0% in het hoge scenario. In de beleidsrijke scenario's wordt voor de volumestromen in de binnenvaart in de periode 2014 tot en met 2030 een jaarlijkse gemiddelde groei verwacht van 1,2% in het lage scenario en 1,3% in het hoge scenario.

Voor de periode van 2019 tot en met 2024 baseren we onze raming primair en alleen op de prognose van Panteia, omdat deze de laatste marktontwikkelingen meeweegt en daarmee het meest actuele beeld geeft. Voor de periode van 2024 tot en met 2030 baseren we ons op het gemiddelde van de ramingen van het CPB & PBL en zowel het beleidsarme als het beleidsrijke scenario van Rijkswaterstaat Verkeer en Leefomgeving & TNO. Het gemiddelde van deze ramingen bedraagt in het lage scenario een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,7% en in het hoge scenario een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,0% voor droge en natte bulk gezamenlijk. We merken op dat dit gemiddelde ongeveer overeenkomt met de uitgangspunten van de Havennetwerkvisie Limburg 2030³⁴, waarin wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei van de bulkstromen (zowel nat als droog) van 0,5% tot 1,0%. In figuur 10 is de methode voor onze raming schematisch weergegeven.

Op basis van voorgaande rekenmethode verwachten we een groei van de bulkvolumes van in totaal 5,8% tot 8,2% over de periode 2019 t/m 2030, zie tabel 4. In deze tabel zijn de voor de berekening gehanteerde

³¹ Panteia (2019). Middellange Termijn Prognoses voor de binnenvaart: vervoer in relatie tot Nederland, periode 2019 – 2024.

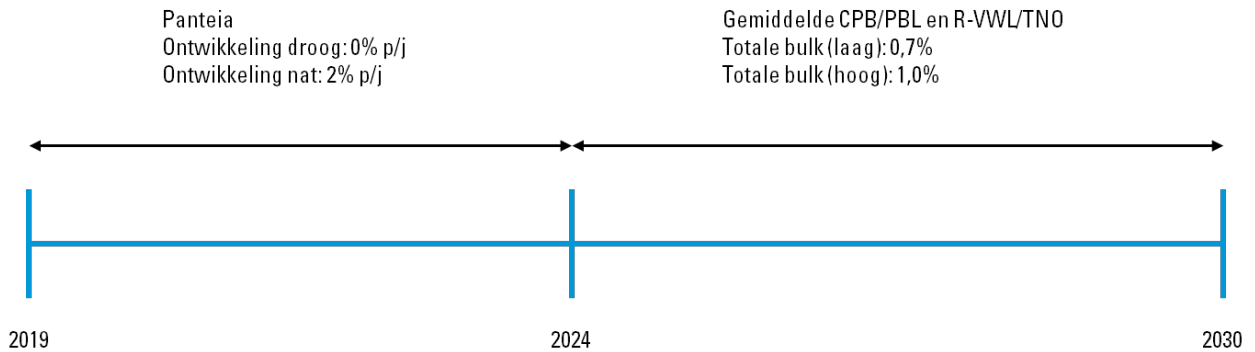
³² Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving (2016). Achtergronddocument mobiliteit: goederenvervoer en zeehavens.

³³ Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving & TNO (2017). Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse goederenvervoer integraal 2017.

³⁴ Provincie Limburg (2012). Havennetwerkvisie Limburg 2030.

volumes weergegeven. In de onderste twee rijen van de tabel is daarnaast de index van de totaalvolumes weergegeven, met als basisjaar 2019.

Figuur 9: Schematische weergave ramingsmethode



Tabel 4: Volumeverwachting in marktregio haven Heijen (x1.000 ton)

Volume	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Droog	5.543	5.543	5.543	5.543	5.543	5.543	-	-	-	-	-	-
Nat	1.039	1.060	1.082	1.103	1.126	1.148	-	-	-	-	-	-
Totaal	6.582	6.603	6.624	6.646	6.668	6.691	-	-	-	-	-	-
Totaal (laag)	-	-	-	-	-	6.691	6.736	6.781	6.827	6.873	6.919	6.966
Totaal (hoog)	-	-	-	-	-	6.691	6.761	6.831	6.902	6.973	7.046	7.119
Index (laag)	100,0	100,3	100,6	101,0	101,3	101,7	102,3	103,0	103,7	104,4	105,1	105,8
Index (hoog)	100,0	100,3	100,6	101,0	101,3	101,7	102,7	103,8	104,9	105,9	107,0	108,2

Bron: Stec Groep (2020)

We gaan er in deze raming vanuit dat een groei van de bulkvolumes leidt tot een evenredige groei van de benodigde ruimte in bulkhavens om deze volumes op een goede, veilige manier te kunnen verwerken. We verwachten dus dat het totale ruimtegebruik in de bulkhavens, net als de bulkvolumes, met in totaal 5,8% tot 8,2% zal toenemen over de periode 2019 t/m 2030.

In tabel 2 stelden we vast dat het huidige ruimtegebruik in de bulkhavens ongeveer 178,5 hectare bedroeg in 2019. Wanneer we dit confronteren met de groeipercentages levert dat een totaal ruimtebeslag op in 2030 van 188,9 hectare netto in het lage scenario en 193,1 hectare netto in het hoge scenario. De totale ruimtevrage in die periode, ofwel het verschil tussen 2030 en 2019, bedraagt dan 10,4 hectare netto in het lage scenario en 14,6 hectare netto in het hoge scenario. Wanneer we dit omrekenen naar een periode van 10 jaar, uitgaande van een lineaire groei, berekenen we voor de periode 2020 t/m 2030 een totale ruimtevrage in de marktregio van 9,5 hectare netto in het lage scenario en 13,2 hectare netto in het hoge scenario. Bruto zal er, afhankelijk van de stedenbouwkundige invulling, waarschijnlijk meer ruimte nodig zijn.

5.2 Huidige situatie in Heijen

Naast de algehele ruimtevrage voor bulkhavens in de marktregio kijken we in deze paragraaf specifiek naar de situatie in Heijen. We concluderen dat er in Heijen feitelijk zelfs sprake is van een additionele vrage bovenop de hierboven geraamde ruimtevrage van 9,5 hectare netto in het lage scenario en 13,2 hectare netto in het hoge scenario. Deze cijfers zijn namelijk louter gebaseerd op toekomstige groei. Echter, los van de toekomstige groei is er ook op dit moment al sprake van een ruimtevrage in Heijen. Deze additionele ruimtevrage ontstaat omdat de huidige binnenhaven al overmatig intensief wordt gebruikt. De huidige bedrijfsactiviteiten in de binnenhaven van Heijen vragen dus al om meer ruimte. Op basis van door initiatiefnemers aangeleverde gegevens schatten we deze additionele ruimtevrage op enkele hectares, voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte.

Algemeen

De op dit moment beschikbare ruimte van de binnenhaven in Heijen is onvoldoende geworden om de huidige bulkstromen op een goede manier te verwerken. Over een langere periode is het verwerkte bulkvolume in de binnenhaven namelijk licht toegenomen en worden er ook steeds meer verschillende soorten goederen en grondstoffen van en naar de binnenhaven vervoerd, terwijl tegelijkertijd de beschikbare ruimte voor watergebonden activiteiten is afgenomen.

In vergelijking met andere bulkhavens in Limburg en de omgeving Oost-Noord-Brabant en Nijmegen is de binnenhaven in Heijen op dit moment dan ook overbelast. Dit blijkt uit een analyse van overslagcijfers gecombineerd met een verkenning van totale omvang watergebonden kavels in verschillende havengebieden. Bij deze analyse merken we wel op dat niet alle bedrijven op watergebonden kavels ook altijd gebruik maken van de kade, daarmee niet bijdragen aan de overslagcijfers en op die manier de vergelijking tussen de verschillende havengebieden niet volledig zuiver is. Ook hanteren we hier cijfers van de totale bulkoverslag en laten we de overslag van containers buiten beschouwing, terwijl laatstgenoemde groep formeel natuurlijk ook bijdraagt aan de intensiteit van het gebruik van de binnenhaven. Echter, aangezien het om een beperkte ruis gaat in de data, gezien het gegeven dat een containerterminal vaak maar een gedeelte van de watergebonden kavels in gebruik neemt in havens – in Venlo gaat het bijvoorbeeld om ongeveer 4,5 van de in totaal 28,5 hectare – en gezien het gegeven dat de verschillen tussen de binnenhaven van Heijen en de andere havens fors is, constateren we dat er met deze analyse over het geheel een goed en duidelijk beeld ontstaat van de (over)belasting van de binnenhaven van Heijen.

Tabel 5: Ontwikkeling bulkvolume in de binnenhaven in Heijen

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ³⁵
2.745.002	2.723.070	2.953.314	3.889.158	4.135.233	3.462.906	3.663.000	3.046.000

Bron: Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2019); Panteia, in opdracht van Blueports (2020)

Tabel 6: Intensiteit gebruik van de bestaande binnenhaven

Haven	Overslag in tonnen (2018)	Omvang watergebonden kavels (in hectare)	Tonnen per hectare
Genep	3.663.000	13,5	271.333
Stein	3.648.000	32	114.000
Venlo	2.384.000	28,5	83.649
Oss	4.815.000	61	78.934
Roermond	1.600.000	24	66.667
Wanssum	1.288.000	24	53.667
Veghel	2.300.000	45	51.111
Maastricht	3.246.000	112 ³⁶	28.982
Cuijk	1.291.000	57	22.649
Nijmegen	823.000	74 ³⁷	11.122

Bron: Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2019), Google Maps (19 november 2020), Kadaster (2020); bewerking Stec Groep (2020)

De overbelasting van de binnenhaven heeft tot een situatie geleid waarin het voor de bestaande bedrijven niet meer mogelijk is om te allen tijde een bedrijfsmatig efficiënte en veilige bedrijfsoperatie te kunnen waarborgen. Hetgeen tot afvlakking of zelfs daling van de bulkvolumes heeft geleid. Het is al jaren niet meer mogelijk om meer bulkvolumes af te handelen. Grondstoffen en goederen worden daarom geweigerd of bijvoorbeeld op verschillende plekken opgeslagen (inefficiënt). Daarnaast is de overbelasting van de binnenhaven zichtbaar door de inmiddels te kleine omvang van de individuele opslagunits voor de totale goederenstroom, een te beperkt aantal individuele opslagunits om alle producten afzonderlijk van

³⁵ De daling in volumes wordt onder meer veroorzaakt omdat initiatiefnemer Teunesen ervoor heeft gekozen om na het piekjaar 2018, waarin door de overmatige drukte onveilige situaties op het terrein ontstonden, minder volumes te accepteren.

³⁶ Inclusief Enci-terrein

³⁷ Inclusief Engie-terrein

elkaar op te slaan, en door te weinig overzicht en manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer op het terrein, wat tot gevaarlijke verkeerssituaties leidt. Niet alleen om in de groei te kunnen voorzien, maar ook om de overbelasting van de huidige op- en overslagcapaciteit terug te dringen, is er dan ook behoefte aan een uitbreiding van de bestaande binnenhaven. Om dit nader toe te lichten, gaan we later in deze paragraaf dieper in op de bedrijfsactiviteiten en ontwikkelingen bij de initiatiefnemers.

AVG

Voor AVG geldt dat het bedrijf de laatste jaren op haar locatie op bedrijventerrein Hoogveld een steeds groter volume is gaan verwerken op een steeds kleiner perceel. We zien dat enerzijds de omzet en de bulkvolumes in de laatste jaren zijn toegenomen en anderzijds de omvang van het door AVG in gebruik zijnde terrein is afgenomen. In figuur 11 is op luchtfoto's van 2000, 2010 en 2020 zichtbaar dat er in de tussenliggende periode op het terrein een logistieke hal voor een derde partij is gerealiseerd, waardoor het beschikbare areaal voor AVG effectief kleiner werd, en dat het aantal opslagbunkers is toegenomen. Daarnaast zien we dat er meer activiteiten dan eerder het geval was op het terrein worden uitgevoerd, zoals blokkenproductie en het silopark, die ook nog een beslag leggen op de schaarse ruimte. Dergelijke activiteiten zijn in de markt waarin AVG actief is een logische aanvulling op de bestaande activiteiten.

De huidige invulling van het bestaande terrein kan worden beschouwd als een noodgreep om de steeds grotere volumestromen van het bedrijf op een goede manier te kunnen overslaan, verwerken en doorvoeren naar eigen vestigingen elders en klanten, en om alle relevante bedrijfsactiviteiten te kunnen ontplooiën. In de praktijk leidt de huidige invulling tot een bedrijfsmatig inefficiënte en onveilige bedrijfsoperatie. Tijdens zogenaamde 'piekuren', die onontkoombaar zijn, is het regelmatig te druk met vrachtwagens die zich tegelijkertijd over het terrein bewegen, waardoor het overzicht wordt belemmerd, verkeersonveilige situaties ontstaan en uitvalswegen worden geblokkeerd, zie bijvoorbeeld het beeld in figuur 12. Het is dan ook reëel dat het bedrijf meer ruimte vraagt om niet alleen haar toekomstige, groeiende, maar zelfs al haar huidige bedrijfsvoering op een goede manier te kunnen faciliteren.

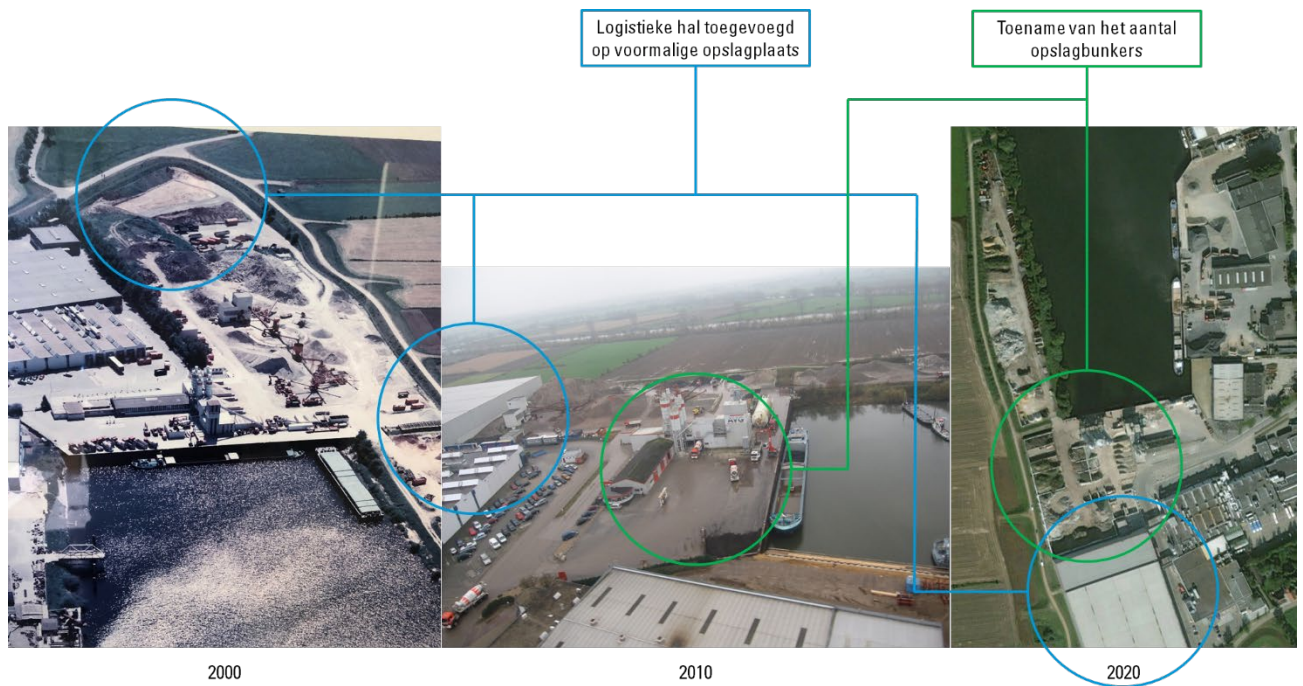
Tabel 7: Ontwikkeling bulkvolume AVG

2016	2017	2018	2019	2020 ³⁸
514.170	549.730	585.591	683.272	841.420

Bron: AVG (2020)

³⁸ Voorlopige verwachting.

Figuur 10: Illustratie van het toenemend intensiever ruimtegebruik bij AVG



Bron: AVG (2020); Bing Maps (2020)

Figuur 11: Weergave van de drukte tijdens piekuren bij AVG



Bron: AVG (2020)

Teunesen

Ook in het geval van Teunesen constateren we dat de volumes en het aantal verschillende te verwerken grondstoffen over een langere periode zijn toegenomen, zonder dat de beschikbare ruimte is meegegroeid. Daarnaast doen zich drie belangrijke, met elkaar verband houdende knelpunten voor. Deze lichten we toe:

- Ten eerste worden er in de markt door de afnemers van het bedrijf steeds specifiekere producten verwacht. In de zand- en grindmarkt is het gebruikelijk dat producten worden onderscheiden op onder andere kleur en korrelgrootte. Deze verschillende producten worden in opslagunits afzonderlijk van elkaar opgeslagen, zodat ze onderling niet met elkaar mengen. Dat zou immers de kwaliteit van het gewenste product verminderen. Pas op het moment dat er voor een klant een specifieke productmix moet worden gemaakt, worden de afzonderlijke producten uit de opslagunits gehaald en met elkaar vermengd om tot de gewenste mix te komen. In feite geldt dus dat hoe meer verschillende producten er aangeboden worden, des te meer opslagunits er nodig zijn. Stapelen van producten en het stapelen van opslagunits is geen optie.

We zien dat Teunesen haar bestaande ruimte hierdoor steeds intensiever is gaan gebruiken. Het bedrijf heeft bijvoorbeeld meer opslagunits op het terrein gerealiseerd en gebruikt inmiddels ook een deel van de laad- en loskade als opslagplek van grondstoffen. Bovendien is het maximum nog niet bereikt. Op dit moment beschikt het bedrijf in Heijen over minder opslagbunkers dan dat er nodig zijn. Als gevolg van het ruimtegebrek slaat het bedrijf een deel van haar voorraad nu elders op, waardoor dagelijks tot wel 100 aanvullende transportbewegingen moeten worden gemaakt enkel om het product op het juiste moment op de juiste plaats te krijgen.

Figuur 12: Opslagunits van Teunesen



Bron: Bing Maps (20 november 2020); bewerking Stec Groep (2020)

- Als tweede moet het bedrijf, door dit toenemend ruimtegebruik, steeds vaker strategische voorraden weigeren. Eerder in dit rapport is al toegelicht dat binnenvaartschepen steeds groter worden en daardoor steeds grotere voorraden op één scheepslading kunnen vervoeren. Zoals in ieder logistiek segment het geval is, geldt ook voor de binnenvaart dat een vol geladen transportunit – in dit geval een schip – kostenefficiënter werkt dan een slechts voor een deel geladen transportunit. Bovendien is één volgeladen schip duurzamer dan meerdere deels geladen schepen met dezelfde totale ladingomvang. Door de beperkte opslagruimte die Teunesen op dit moment op haar huidige terrein tot haar beschikking heeft, is het bedrijf echter in veel gevallen niet bij machte om volle scheepsladingen te accepteren en moet zij noodgedwongen uitwijken naar minder efficiënt geladen schepen of het overschot per vrachtwagen direct weer afvoeren naar externe opslaglocaties.
- Als derde is de situatie op het terrein inefficiënt en onveilig geworden. Om op een zo goed mogelijke manier in de bestaande behoefte te kunnen blijven voorzien wordt bijvoorbeeld de laad- en loskade gebruikt als opslagruimte, waardoor deze niet optimaal benut kan worden. Ook zijn er hierdoor op het terrein veel interne vervoersbewegingen nodig om de producten op het juiste moment op de juiste plaats te krijgen. Tot slot moeten de vrachtwagens tijdens de zogenaamde 'piekuren' in de rij staan en op een onoverzichtelijke, en daarmee onveilige, manier over het terrein manoeuvreren.

De huidige invulling van het terrein kunnen we dan ook beschouwen als een noodgreep om de steeds grotere volumestromen en het groter aantal verschillende te verwerken grondstoffen van het bedrijf op een zo goed mogelijke manier te kunnen overslaan, verwerken en doorvoeren naar klanten, en om alle bestaande bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitvoeren. De bestaande invulling leidt bij de huidige

volumes echter tot een bedrijfsmatig inefficiënte bedrijfsoperatie en onveilige situaties. Daarom heeft het bedrijf er bijvoorbeeld voor gekozen om in 2019 en 2020, na het piekjaar 2018, minder volumes te accepteren. Het is dan ook reëel dat het bedrijf additionele ruimte nodig heeft om de bestaande bedrijfsprocessen op een goede, efficiënte manier uit te kunnen voeren.

Tabel 8: Ontwikkeling bulkvolume Teunesen

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ³⁹
1.650.000	1.700.000	1.750.000	2.250.000	2.350.000	2.100.000	3.100.000	2.000.000	2.000.000

³⁹ Voorlopige verwachting.

6 Aanbod

CONCLUSIES AANBOD

- Uit de analyse naar watergebonden bedrijventerreinen en kavels volgt dat er binnen de marktregio geen locaties binnen de marktregio liggen met beschikbaar aanbod om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag van 9,5 tot 13,2 hectare netto te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment bedrijfsgrond beschikbaar.
- Datzelfde geldt voor herontwikkelingslocaties. In de marktregio zijn er geen watergebonden bedrijventerreinen potentieel geschikt om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag te kunnen voorzien.

Voor het bepalen van de behoefte confronteren we de ruimtevraag met het beschikbare aanbod voor watergebonden kavels in de marktregio. Daarvoor kijken we als eerste naar het aanbod dat nog beschikbaar is in harde plancapaciteit in de regio. Als tweede onderzoeken we in hoeverre er herontwikkelingslocaties binnen bestaand stedelijk gebied zijn die mogelijk in de ruimtevraag kunnen voorzien. In het vorige hoofdstuk hebben we reeds uiteengezet dat we intensiever gebruik van de bestaande binnenhaven in Heijen niet als reële mogelijkheid beschouwen.

6.1 Harde plancapaciteit

Bij de analyse van de harde plancapaciteit kijken we naar alle beschikbare, bestemde en/of in gebruik zijnde watergebonden bedrijventerreinen en kavels. Om tot een overzicht hiervan te komen baseren we ons primair op de analyse van Tonnaer uit 2018, door ons geactualiseerd met het beeld ten tijde van het opstellen van de rapportage. Onder watergebonden bedrijventerreinen en kavels verstaan we in deze analyse alle locaties met een bedrijfs- of bedrijventerreinbestemming die een directe verbinding hebben met het water. Bedrijventerreinen of kavels met een binnendijkse ligging zonder bestaande natte infrastructuur, bijvoorbeeld een kade, worden buiten beschouwing gelaten. In figuur 14 en tabel 9 is een overzicht weergegeven van de locaties waarover het in deze analyse gaat; de nummers in de figuur en tabel corresponderen met elkaar.

Voor al deze locaties is op basis van luchtfoto's, gemeentelijke- en projectwebsites en contact met grondeigenaren en/of projectleiders onderzocht of er nog kavels beschikbaar zijn. Aan de analyse hebben we niet meer eisen verbonden dan een aanwezige bestemming en een bestaande infrastructuur. We maken geen onderscheid op basis van bijvoorbeeld minimale omvang en milieucategorie, omdat het voorliggende plan voor Heijen in principe ook voorziet in ruimte voor kleinere watergebonden bedrijven en watergebonden bedrijven in een lagere milieucategorie.

Uit de analyse volgt dat er binnen de marktregio geen locaties binnen de marktregio liggen met beschikbare aanbod om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag van 9,5 tot 13,2 hectare te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment bedrijfsgrond beschikbaar. In het bijzonder benoemen

Figuur 13: Watergebonden locaties binnen de marktregio



Bron: Tonnaer (2018); Stec Groep (2020)

we daarbij ook de recente uitbreiding van de haven in Wanssum, waar, blijkens een brief van de ontwikkelende partij (Exclusief Project BV), inmiddels ook alle voorheen beschikbare kavels zijn uitgegeven aan (veelal lokale) bedrijven. Dat laat nog onverlet dat Wanssum, vanwege de relatief perifere ligging in de marktregio en inferieure ontsluiting op snelwegen ten opzichte van de binnenhaven in Heijen, geen optimale locatie is voor de bedrijfsprocessen die nu in Heijen gevestigd zijn.

Tabel 9: Overzicht beschikbaar aanbod watergebonden bedrijventerreinen en kavels in de marktregio

Locatie	Beschikbaar aanbod	Bijzonderheden
1. Afferden (Heukelom 4)	Nee	-
2. Cuijk (Industrieterrein Haven Cuijk)	Nee	Er wordt nog één vrije kavel aangeboden in de haven, maar deze is onder optie bij een niet-watergebonden logistieke partij, die hier een logistiek distributiecentrum wil realiseren ⁴⁰ . Daarnaast biedt het water aan de kavel niet voldoende mogelijkheden voor de watergebonden bedrijven in het bulkvervoer van de toekomst. Schepen mogen bij normale waterstand maximaal 100m lang, 12,4m breed en 3m diep zijn, en daarmee kan de haven geen schepen in de vaarklasse Vb van de Maas faciliteren.
3. Grave (Maaskade 28)	Nee	-
4. Heumen (Sluisweg)	Nee	-
5. Maashees (Mgr. Geurtsstraat 41, 41A & Kalverstraat 2A)	Nee	-
6. Malden (De Hoge Brug en Maldens Broek)	Nee	-
7. Milsbeek (Bloemenstraat 13)	Nee	-
8. Niftrik (Industrieterrein Loonse Waard)	Nee	-
9. Nijmegen (Oostkanaalhaven)	Nee	-
10. Nijmegen (Weezenhof 9307)	Nee	-
11. Nijmegen (Westkanaaldijk)	Nee	-
12. Nijmegen (Winkelsteeg)	Nee	-
13. Nijmegen (Winselingseweg 80, Nijmegen)	Nee	-
14. Vierlingsbeek (Staaieweg 25)	Nee	-
15. Wanssum (Haven- en industrieterrein)	Nee	De binnenhaven is onlangs uitgebreid, maar het daarmee beschikbaar gekomen aanbod is reeds verkocht. ⁴¹

6.2 Herontwikkelingslocaties

Bij de analyse van potentiële herontwikkelingslocaties kijken we ook binnen bestaand stedelijk gebied, bijvoorbeeld naar locaties waar sprake is van een structurele leegstand. Als eerste constateren we dat het hier in essentie een analyse betreft van dezelfde locaties als ook in de vorige analyse afgewogen. Buiten deze plekken, zijn er binnen de marktregio geen locaties aan het vaarwater bekend die zich kwalificeren als bestaand stedelijk gebied en die zich redelijkerwijs lenen voor herontwikkeling naar een watergebonden bedrijventerrein.

Concreet is in de analyse gekeken naar de mogelijkheid om een deel van de geraamde vraag op een herontwikkelingslocatie te kunnen faciliteren. Daarvoor is gekeken naar kavels of delen van

⁴⁰ Op basis van persoonlijk contact met Cushman & Wakefield (op 9 december 2020).

⁴¹ Op basis van persoonlijk contact met Exclusief Project BV (op 23 oktober 2020).

bedrijventerreinen die op dit moment geen gebruiker hebben (leegstand) óf waarvan bekend is dat de huidige gebruiker in de komende jaren zijn of haar bedrijfsactiviteiten zal staken op de huidige kavel. Ook maken we in deze analyse geen aanvullend onderscheid op basis van bijvoorbeeld minimale omvang en milieucategorie, omdat het voorliggende plan voor Heijen in principe ook voorziet in ruimte voor kleinere watergebonden bedrijven en watergebonden bedrijven in een lagere milieucategorie.

Tabel 10: Overzicht van herontwikkelingsmogelijkheden op watergebonden bedrijventerreinen en kavels in de marktregio

Locatie	Mogelijkheden tot herontwikkeling	Bijzonderheden
1. Afferden (Heukelom 4)	Nee	-
2. Cuijk (Industrieterrein Haven Cuijk)	Nee	-
3. Grave (Maaskade 28)	Nee	-
4. Heumen (Sluisweg)	Nee	Verschillende panden op het bedrijventerrein staan leeg, maar deze hebben geen directe waterontsluiting.
5. Maashees (Mgr. Geurtsstraat 41, 41A & Kalverstraat 2A)	Nee	-
6. Malden (De Hoge Brug en Maldens Broek)	Nee	-
7. Milsbeek (Bloemenstraat 13)	Nee	De hier aanwezige fabriek is in 2008 gesloten. Nu ligt er een intentieovereenkomst om het gebied te herontwikkelen voor woningbouw ⁴² . Herontwikkeling van de locatie als watergebonden bedrijventerrein lijkt op voorhand geen reëel alternatief, vanwege de korte afstand van de locatie tot een naastgelegen woonwijk en de ontoereikende infrastructuur
8. Niftrik (Industrieterrein Loonse Waard)	Nee	-
9. Nijmegen (Oostkanaalhaven)	Nee	-
10. Nijmegen (Weezenhof 9307)	Nee	-
11. Nijmegen (Westkanaaldijk)	Nee	Verschillende panden op het bedrijventerrein staan leeg, maar deze hebben geen directe waterontsluiting.
12. Nijmegen (Winkelsteeg)	Nee	Verschillende panden op het bedrijventerrein staan leeg, maar deze hebben geen directe waterontsluiting.
13. Nijmegen (Winselingseweg 80, Nijmegen)	Nee	De voormalige energiecentrale wordt gesloopt en het terrein wordt reeds ontwikkeld voor invulling met zonnepanelen, windmolens, experimenten voor grootschalige energieopwekking en bijhorende bedrijvigheid ⁴³ .
14. Vierlingsbeek (Staaieweg 25)	Nee	-
15. Wanssum (Haven- en industrieterrein)	Nee	-

⁴² Zie onder andere de Raadsinformatiebrief van de gemeente Gennep omtrent de 'Herontwikkeling terrein voormalige steenfabriek Milsbeek'

⁴³ ENGIE & Gemeente Nijmegen (2019). Gebiedsvisie Waal Energie: nieuwe bestemming terrein Centrale Gelderland.

Uit de analyse volgt dat er in de marktregio geen watergebonden bedrijventerreinen zijn die potentieel geschikt zijn om (een deel van) de geraamde ruimtevrage te faciliteren. In bovenstaande tabel 10 is een totaaloverzicht weergegeven, waarbij op enkele locaties de relevante bijzonderheden zijn genoemd.

7 Conclusie

Markregio

We gaan voor het voorliggende plan uit van een markregio met een straal van ongeveer 30 kilometer rond het plangebied. Binnen deze regio worden vraag en aanbod ten opzichte van elkaar afgewogen. Dat baseren we op het volgende:

- In landelijke onderzoeken en provinciaal beleid wordt voor containerhavens uitgegaan van een markregio van 20 à 30 kilometer. Voor bulkhavens zijn geen kengetallen beschikbaar, maar op basis van diezelfde onderzoeken en datzelfde beleid kunnen we ervan uitgaan dat de markregio van een bulkhaven kleiner, of in ieder geval niet groter is dan voorgenoemde 20 à 30 kilometer.
- Om deze kengetallen te toetsen voor het voorliggende plan, hebben we de bedrijfsactiviteiten van initiatiefnemers, wier activiteiten we als representatief beschouwen voor de beoogde invulling van het terrein, omdat het eveneens bulkvervoer betreft. Als uitgangspunt constateren we dat het logistiek zwaartepunt van de bedrijfsactiviteiten – gedefinieerd als 80 à 90% van het volume dat over de weg wordt vervoerd – binnen een straal van 20 à 30 kilometer ligt van de huidige vestigingen op het bedrijventerrein Hoogveld.

Kwalitatieve ruimtevraag

Het voorliggende plan beantwoordt aan de belangrijkste marktontwikkelingen en trends voor bulkhavens en voorziet daarmee in een kwalitatieve behoefte. Dat lichten we toe aan de hand van drie marktontwikkelingen en trends:

- Al over een langere periode in het verleden, en ook komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden ‘grote’ en ‘bovenmaatse’ schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Vb) steeds meer de norm. In de bestaande binnenhaven van Heijen is de bestaande laad- en loskade te kort om schepen van een dergelijke omvang te kunnen faciliteren. Voor de bestaande en toekomstige bedrijven is er dan ook meer kadellengte nodig. Enkel herstructurering van de bestaande kade biedt hiervoor niet voldoende oplossing. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer kadellengte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De Rijksoverheid heeft de transitie naar een circulaire economie als ‘nationaal belang en opgave’ aangemerkt in de Nationale Omgevingsvisie. Vanuit overheidswege worden er dan ook steeds meer negatieve prijs- en marktprikkels gegeven aan niet-circulaire en niet-duurzame productie (bijv. CO₂-belasting en strengere aanbestedingsvoorwaarden). Bovendien stellen bedrijven ook zichzelf steeds hogere doelstellingen (bijv. Grondstoffenakkoord). Deze transitie gaat gepaard met de opkomst van nieuwe businessmodellen en technologieën. Hiervoor is ruimte nodig, bijvoorbeeld voor het realiseren van verwerkingsinstallaties en voor het kunnen overslaan en (tijdelijk) opslaan van retourproducten die gerecycled moeten worden. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende ruimte voor watergebonden activiteiten nodig, alsmede kwalitatief hoogwaardige binnenhavens met voldoende manoeuvreerruimte, diepgang en kadellengte. Binnen deze ontwikkeling is de binnenhaven van Heijen een kansrijke locatie. De laatste jaren is rond Heijen al geïnvesteerd in verdieping van de Maas, verhoging van bruggen, verlenging van sluisen en de beoogde verbreding van de haveninvaart. Bovendien is aan de initiatiefnemers in 2020 een CEF -subsidie verleend. Het is logisch dat als gevolg hiervan in Heijen een groei van het goederen- en grondstoffenvolume ontstaat, waarvoor ook voldoende ruimte en faciliteiten benodigd zijn. Het is dan ook reëel dat het voorliggende plan in meer ruimte voor watergebonden bedrijven voorziet.

Kwantitatieve ruimtevraag

We berekenen op basis hiervan voor de periode 2020 t/m 2030 een totale ruimtevraag in de marktregio van 9,5 hectare netto in het lage scenario en 13,2 hectare netto in het hoge scenario. Dat doen we op basis van drie gerenommeerde ramingen voor bulkvervoer – van Panteia, CPB en PBL, en Rijkswaterstaat en TNO – en verwachten we dat de bulkvolumes in de marktregio met 5,8% tot 8,2% zullen toenemen over de periode tot 2030. We gaan er daarbij vanuit dat een groei van de bulkvolumes leidt tot een evenredige groei van de benodigde ruimte in bulkhavens om deze volumes op een goede, veilige manier te kunnen verwerken. We verwachten dus dat het totale ruimtegebruik in de bulkhavens, net als de bulkvolumes, met 5,8% tot 8,2% zal toenemen.

We concluderen aanvullend dat er in Heijen feitelijk zelfs sprake is van een additionele vraag. Deze additionele ruimtevraag ontstaat omdat de huidige binnenhaven al overmatig intensief wordt gebruikt. Op basis van door initiatiefnemers aangeleverde gegevens schatten we deze additionele ruimtevraag op maximaal enkele hectares, voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte.

Aanbod

Uit de analyse naar watergebonden bedrijventerreinen en kavels volgt dat er binnen de marktregio geen locaties binnen de marktregio liggen met beschikbaar aanbod om in (een deel van) de geraamde netto ruimtevraag van 9,5 tot 13,2 hectare te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment bedrijfsgrond beschikbaar. Datzelfde geldt voor herontwikkelingslocaties. In de marktregio zijn er geen watergebonden bedrijventerreinen potentieel geschikt om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag te kunnen voorzien.

Behoefte



















Daarmee bedraagt de totale ruimtebehoefte aan het voorliggende plan 9,5 tot 13,2 hectare netto, aangevuld met maximaal enkele hectares additionele ruimtevraag als gevolg van overmatig intensief gebruik van de huidige binnenhaven. Het voorliggende plan voorziet in een ontwikkeling van minimaal 10,0 hectare bruto tot maximaal 12,6 hectare bruto ruimte voor watergebonden bedrijven. De bruto-netto verhouding van het plan is nog onbekend en afhankelijk van de uiteindelijke invulling, maar vaak is de netto omvang kleiner dan de bruto omvang. We concluderen dan ook dat het voorliggende plan in de behoefte voorziet.

Leegstand

Op basis van voorgaande analyse concluderen we bovendien dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare leegstand in de marktregio. Mogelijk komen als gevolg van de ontwikkeling enkele panden vrij, maar als gevolg van de toenemende ruimtevraag verwachten we dat deze opnieuw ingevuld kunnen worden.

Bijlage A


















Indeling scheepsklassen volgens het Bureau Voorlichting Binnenvaart

	Scheepstypen	Bureau Voorlichting Binnenvaart
Kleine schepen	Klasse I  Spits Lengte 38,5 meter - breedte 5,05 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	 14 x
	Klasse II  Kempenaar Lengte 55 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,59 meter - laadvermogen 655 ton	 22 x
Middelgrote schepen	Klasse III  Dortmund-Eemskanaalschip (Dortmunder) Lengte 67 meter - breedte 8,20 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.000 ton	 40 x
	Klasse IV  Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip) Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	 54 x
Grote schepen	Klasse Va  Groot Rijnschip Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 2.750 ton	 120 x
	Klasse Vb  Groot Rijnschip Lengte 135 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,5 meter - laadvermogen 4.000 ton	 160 x
Bovenmaatse schepen	Klasse Vla  Tweebaksduwstel Lengte 172 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 5.500 ton	 220 x
	Klasse Vlb Klasse Vlc  Vier- of zesbaksduwstel Lengte 193 meter - breedte 22,80 / 34,20 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 11.000 / 16.500 ton	 440 / 660 x
	Klasse Va  Standaard tanker Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 3.000 ton	 120 x




Bijlage B

Nieuw voorontwerp bestemmingsplan (boven en onderzijde plan in verschillende afbeeldingen)



-  Plangebiedgrens
- Bestemmingen**
 -  BT Bedrijventerrein
 -  N Natuur
 -  WA-H Water - Haven
 -  WA-WW Water - Vaarweg
- Dubbelbestemmingen**
 -  WS-SR Waterstaat - Stroomvoerend regime
 -  WS-WK Waterstaat - Waterkering
- Gebiedsaanduidingen**
 -  geluidzone - Industrie
 -  overige zone - milieugebruiksruimte
 -  overige zone - stikstofemissie
 -  vrijwaringszone - vaarweg
- Funcieaanduidingen**
 -  (bs4,2) bedrijf tot en met categorie 4,2
 -  (bs5,1) bedrijf tot en met categorie 5,1
 -  (bs5,2) bedrijf tot en met categorie 5,2
 -  (sn=nd) specifieke vorm van natuur - natuurdam
 -  (sn=og) specifieke vorm van natuur - ontgrondingen
- Bouwvlak**
 -  bouwvlak



- Maatvoeringaanduidingen**
 -  maximum bouwhoogte (m)
 -  maximum bebouwingspercentage (%)
- Verkeeringen**
 -  ondergrond

