

stec
groep



Ladder uitbreiding Haven Wanssum

Stec Groep aan Provincie Limburg, Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Hub Ploem en Evert-Jan de Kort
oktober 2015

Ladder uitbreiding Haven Wanssum

Stec Groep aan Provincie Limburg, Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Hub Ploem en Evert-Jan de Kort
16 oktober 2015

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Achtergrond.....	2
1.2	Ladder-aspecten in deze casus	2
1.3	Leeswijzer	4
2	Uitbreiding Haven Wanssum	5
2.1	Locatieprofiel en functies die door uitbreiding mogelijk gemaakt worden	5
2.2	Aanleiding en uitgangspunten voor uitbreiding Haven Wanssum	6
3	Ladder uitbreiding Haven Wanssum	10
3.1	Trede 1: Actuele regionale behoefte aan havengebonden en havengerelateerd bedrijventerrein	10
3.1.1	Vooraf: uitwerking actuele regionale behoefte per mogelijk gemaakte functie	10
3.1.2	Actuele behoefte aan havengebonden (nat) bedrijventerrein	10
3.1.3	Actuele behoefte aan havengerelateerd bedrijventerrein	13
3.2	Trede 2: Beschikbaar en geschikt te maken aanbod	14
3.3	Trede 3: Behoeftte faciliteren op een multimodaal ontsloten locatie	16
3.4	Conclusie en advies	17
	Bijlagen	18
	Havens in Limburg en ontwikkeling Wanssum als inland terminal voor bulk en containers	18
	Prognose goederenoverslag (bulk en containers) haven Wanssum	20
	Stap 1: ontwikkeling goederenoverslag tot 2030	20
	Stap 2: ontwikkeling ruimtegebruik haven Wanssum	23
	Marktvraag havengerelateerd bedrijventerrein	25
	Analyse beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties	26

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De haven van Wanssum vervult een belangrijke (boven-) regionale functie voor de aan- en afvoer van goederen via de binnenvaart. De geplande maatregelen in het kader van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, zoals de aanleg van een nieuwe rondweg rondom Wanssum, bieden kansen voor een verdere ontwikkeling van deze haven. De economische ontwikkeling van de haven en daarmee van Wanssum is van groot belang voor gemeente, regio en provincie. Het gaat enerzijds om een betere functionele indeling/branchering van de huidige haventerreinen en anderzijds om een uitbreiding van de haven (en ambities geformuleerd in de samenwerkingsagenda Blue Ports, zoals ambities om meer vervoer over water plaats te laten vinden in de nabije toekomst). Hierbij is het van belang dat de ontwikkeling van de haven niet alleen maar economische doelen dient, maar dat er nadrukkelijk ook oog is voor de leefbaarheid van de inwoners van Wanssum en een zorgvuldige omgang met de in het gebied aanwezige natuur- en landschapswaarden.



De aanleiding voor uitbreiding van de haven is ingegeven door regionale en landelijke ontwikkelingen op onder meer het gebied van de binnenvaart die leiden tot een extra behoefte aan (havengebonden- en gerelateerd) bedrijventerrein. Het huidige haven- en industrieterrein is volledig uitgegeven en biedt geen ruimte aan die behoefte. Ook biedt het bestaande terrein geen uitbreidingsmogelijkheden meer voor bestaande bedrijven, waardoor een toekomstbestendige bedrijvenontwikkeling niet voldoende mogelijk is. In dit onderzoek gaan we nader in op de (regionale) behoefte conform de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

1.2 Ladder-aspecten in deze casus

De aanpak van dit onderzoek loopt analoog aan de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' (zie figuur 1). Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt immers dat de treden van deze ladder doorlopen moeten worden als basis voor goede ruimtelijke ordening.

Wat is de Ladder?

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Bro.

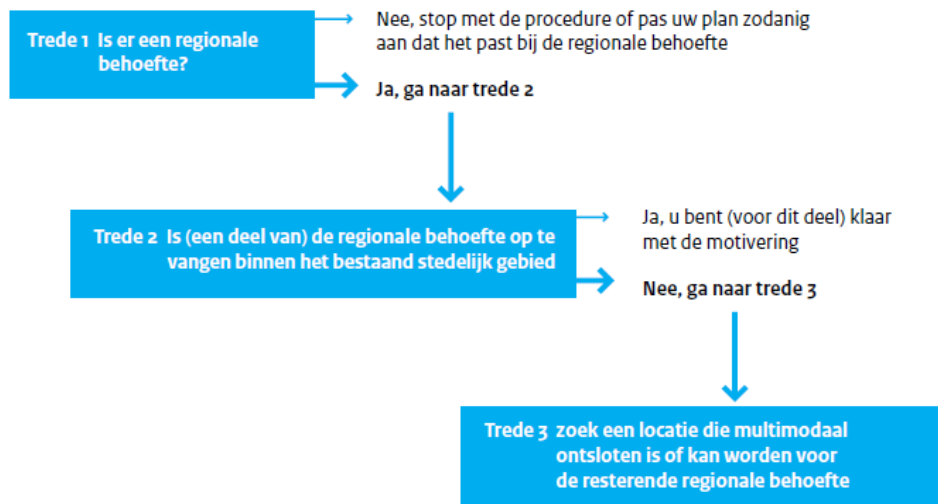
Overheden moeten op grond van het Bro alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen motiveren aan de hand van de drie treden van de Ladder. De Ladder is geënt op de oude 'SER- Ladder' uit 1999 die al langer gebruikt wordt bij de afweging voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling of functiewijziging. De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is verankerd in het Bro in de artikelen 1.1.1. en 3.1.6. De tekst uit het Bro luidt als volgt:

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;

c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.'

Figuur 1: Schematisch overzicht Ladder voor Duurzame Verstedelijking



Bron: Ministerie van I&M, 2012

OVERZICHT RELEVANTE KERNBEGRIPPEN LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

Bestaand stedelijk gebied

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

Stedelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkeling van kantoren, dienstverlening, een bedrijventerrein of zeehaventerrein, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Regionale markt vraag

Marktvraag naar droog en nat bedrijventerrein (en containers) binnen de marktregio.

Plancapaciteit

Plannen waarin ruimte voor nieuwe stedelijke ontwikkeling is opgenomen

Op basis van het voorliggende plan hebben we gekeken naar de meest relevante begrippen. Zie onderstaande tabel.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling	Ja, bij het juridisch mogelijk maken van nieuw nat en havengerelateerd bedrijventerrein is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en moet de Ladder voor Duurzame Verstedelijking afgelopen worden. De Ladder-afweging moet expliciet opgenomen worden in de plantoelichting van het PIP. Dit betekent, dat per trede van de Ladder een onderbouwde motivatie en visie gegeven moet worden.
Actueel	Voor de Ladder is actueel onderzoek noodzakelijk. Het onderzoek moet 10 jaar vooruit kijken, de geldingsduur van een inpassingsplan. Bij de ontwikkeling zoals beoogd in Wanssum gaat het overigens om een ontwikkeling waarvoor doorgaans een langere ontwikkeltijd geldt (dan de 10 jaar die voor het inpassingsplan staan). Bij de Ladder-analyse en de conclusies houden we hier expliciet rekening mee.
Marktregio	<ul style="list-style-type: none"> De marktregio voor een containerterminal is gelijk aan het operatiegebied hiervan. Bekend is dat gemiddeld 80% van de lading uit een gebied met een straal van 20 kilometer rondom de terminal komt. Voor de kavels voor nieuwe havengebonden bedrijvigheid is de marktregio vergelijkbaar van omvang. Voor het verplaatsen van bestaande bedrijvigheid is de actieradius en dus marktregio van deze bedrijven nader te bepalen en bijvoorbeeld afhankelijk van of het bedrijf echt havengebonden is of juist meer regulier (en havengerelateerd).
Bestaand stedelijk gebied	Het bestaand stedelijk gebied bestaat in deze situatie uit het aanbod (beschikbaar) van (nat) bedrijventerrein of geschikt te maken (door inbreiding, intensivering of hergebruik).

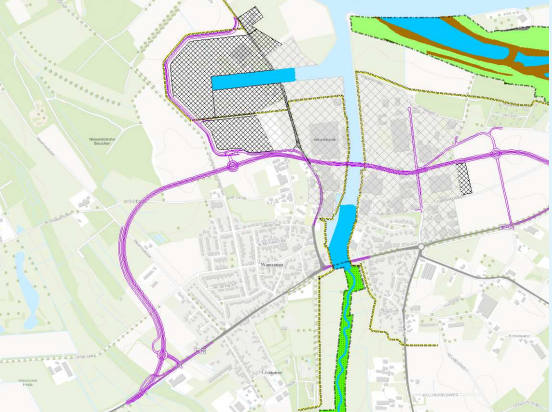
1.3 Leeswijzer


In hoofdstuk 2 gaan we kort in op de uitgangspunten voor de haven van Wanssum. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de verschillende treden van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking afgelopen en leest u de conclusies bij deze treden. In de bijlage vindt u achtergrondinformatie en een uitgebreider analyse.

2 Uitbreiding Haven Wanssum

2.1 Locatieprofiel en functies die door uitbreiding mogelijk gemaakt worden

In onderstaande tabel geven we een korte beschrijving van de haven van Wanssum en de kenmerken van de beoogde uitbreiding. Dit locatieprofiel – en de uitgangspunten voor de uitbreiding (2.2) – vormt basis voor de verdere laddertoets.

Aspect	Toelichting
Ligging en omvang	<ul style="list-style-type: none"> Haven van Wanssum ligt aan de Maas. Het havengebied (haven en bedrijventerrein) ligt ten noorden van de kern Wanssum, ingeklemd tussen het dorp, (het winterbed van) de Maas, het Landgoed Geysteren en landbouwgronden. Het bestaande bedrijventerrein heeft een bruto oppervlak van 53 ha (netto 38 hectare). Er is 0 ha uitgifbaar.
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> De Maas heeft vaarklasse Vb. Dit betekent dat schepen tot 185 meter en 11,40 meter breedte de haven kunnen aandoen. De diepgang van de haven bedraagt 2,90 meter. In kader van de uitbreiding moet deze worden vergroot naar 4,50 meter. Kadelengte bedraagt 2.155 meter. Geen spoorontsluiting. Spoorterminal voor goederenoverslag is wel op relatief korte afstand in Venlo gelegen Bereikbaarheid per auto is redelijk: snelweg A73 op 6 kilometer (10 minuten), bereikbaar via de N270. Deze weg is erg druk en geeft veel overlast en onveilige (verkeers)situaties in het centrum van Wanssum, waar deze dwars doorheen loopt. De N270 zal dan ook worden verlegd in kader van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (GOW). Met de aanleg van de noordelijke rondweg wordt het doorgaande verkeer om de kern van Wanssum geleid en ontstaan kansen voor de (door)ontwikkeling van de haven en het centrumgebied van Wanssum. Door de nieuwe provinciale rondweg wordt het bedrijventerrein ook aan de oost- en westzijde van de haven ontsloten. Lokaal vrachtverkeer hoeft daardoor niet meer door de dorpskern. Voor de toekomstige ontwikkeling van de haven is deze infrastructurele ingreep noodzakelijk. Bovenal levert het een flinke ruimtelijke en milieutechnische kwaliteitsslag in het gebied. 
Marktpositie/-profiel	<ul style="list-style-type: none"> De haven van Wanssum maakt deel uit van het logistieke netwerk van Limburg (Blue Ports). De haven heeft sinds de komst van de containerterminal (Wanssum Intermodale Terminal, sinds 2004 onder management van BCTN) een regionale functie gekregen. De terminal is belangrijk voor de op- en overslag van containers voor verladers en andere bedrijven in de regio, waarbij het accent ligt in Venray (80%). De overige 20% goederenstromen landen in de regio Venlo, de aangrenzende Brabantse gemeenten en Duitsland. Naast het containervervoer vindt ook op- en overslag van bulkgoederen plaats. Het gaat dan vooral om grondstoffen voor de veevoederindustrie, overige landbouwproducten, bouwmaterialen en ruwe mineralen (zand en grind). Het marktaandeel (binnen Limburg) van Wanssum is thans circa 5% bij bulkgoederen en 20% bij containers Het verzorgingsgebied van de haven is regionaal. De containerterminal heeft een reikwijdte van circa 20 km, waarbij zwaartepunt (van de interactie) in directe omgeving ligt. Ook het bulkvervoer heeft vooral een regionale herkomst en bestemming.

<p>Uitbreidingsplannen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De uitbreidingsplannen voorzien in de vergroting van de haven in westelijke richting. Het bedrijventerrein wordt met 19,17 hectare bruto uitgebreid. Het plan is nu in uitwerking, waardoor de netto omvang van het terrein nog niet vast staat. De beoogde kavelontsluiting, kade en waterberging op het terrein verantwoorden een bruto / netto verhouding van circa 80%. Dit komt neer op 15,4 hectare netto nieuw bedrijventerrein. Het gaat vrijwel uitsluitend om havengebonden/gerelateerde kavels. • Zie de kaart hiernaast. 	
<p>Doelgroep</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De bedrijven die nu in de haven zijn gevestigd hebben vooral een industrieel en logistiek profiel en gebruiken de haven voor aan- en afvoer van hun goederen. • Enkele belangrijke gevestigde bedrijven op het bestaande bedrijventerrein zijn Topterra, Vitelia, Heemex, Agrifirm en Geelen Beton • In de omgeving van de haven zijn logistieke dienstverleners gevestigd (o.a. Flextronics) die voor hun klanten (o.a. Microsoft en HP) gebruik maken van de haven voor aan- en afvoer van goederen. • De aanleiding voor uitbreiding van de haven is ingegeven door regionale en landelijke ontwikkelingen op onder meer het gebied van de binnenvaart die leiden tot een extra behoefte aan (havengebonden- en gerelateerd) bedrijventerrein. Het huidige haven- en industrieterrein is volledig uitgegeven en biedt geen ruimte aan die behoefte. Ook biedt het bestaande terrein geen uitbreidingsmogelijkheden meer voor bestaande bedrijven, waardoor een toekomstbestendige bedrijvenontwikkeling niet voldoende mogelijk is. 	
<p>Inpassingsplan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt een zonering toegepast. De zwaardere milieucategorieën zijn ten noorden van de provinciale rondweg toegestaan, het betreft de milieucategorieën van 3.1. tot en met 4.2. Ten zuiden van de provinciale rondweg, dichterbij de kern geldt een lichtere maximale milieucategorie van minimaal 2 maar maximaal 3.2 • Kantooroppervlak maximaal 1.500 m² per bedrijfsgebouw als ondergeschikte functie. Solitaire kantoren uitgesloten. • Ondergeschikte detailhandel is toegestaan voor verkoop van ter plaatse vervaardigde c.q. essentieel bewerkte producten, m.u.v. detailhandel in voedingsmiddelen. • Bouwhoogte maximaal 15 meter (met afwijking 17,25 m). Bouwwerken als silo's, kranen, e.d. mogen tot max. 16 meter (met afwijking tot 20 meter mogelijk). • Bebouwingspercentage maximaal 70%. 	

2.2 Aanleiding en uitgangspunten voor uitbreiding Haven Wanssum

Gemeentelijk en provinciaal beleid: Havennetwerkvisie

De haven van Wanssum is samen met Venlo, aangewezen als bovenregionale haven en logistiek knooppunt in het netwerk van havens langs de Maas in Noord-Limburg. Gezien de groei van de logistieke bedrijvigheid in de regio Venray, zal naar verwachting de komende jaren de overslag van containers blijven stijgen, analoog aan landelijke en wereldwijde verwachtingen.

Hierdoor bereikt de haven van Wanssum haar maximale capaciteit, wat ertoe heeft geleid dat de gemeente Venray zich tot doel heeft gesteld de haven van Wanssum in de komende jaren verder te ontwikkelen tot een Regionaal Overslag Centrum (ROC) voor de overslag van containers, bulk en stukgoed. Daarnaast wil de gemeente Venray vorm en inhoud geven aan de verdere ontwikkeling van de haven van Wanssum als logistiek knooppunt in het netwerk van havens langs de Maas in Noord-Limburg. Hiermee wil Venray invulling geven aan regionale, nationale en Europese beleidskaders op het gebied van economie, logistiek en mobiliteit.

Om de strategische achterlandpositie van Limburg te behouden en te versterken gaan de Provincie Limburg en de tien Limburgse havengemeenten nog nauwer samenwerken. De in 2011 gesloten intentieverklaring van de zogeheten Blueports Limburg is in maart 2015 omgezet in een samenwerkingsovereenkomst. Met de overeenkomst gaan de havengemeenten nauwer met elkaar samenwerken op operationeel en strategisch niveau.



Toekomstvisie Haven Wanssum

In 2011 heeft de gemeente Venray een toekomstvisie voor de Haven van Wanssum opgesteld. De toekomstvisie is als volgt samen te vatten: De haven van Wanssum is (in de toekomst) een havengebied waar bedrijven floreren, waar werkgelegenheid groeit, zonder dat de leefbaarheid van het dorp hieronder hoeft te lijden. Een haven die zich op de toekomst richt en een belangrijke rol speelt in het goederenvervoer over het water, als schakel tussen Rotterdam en het Nederlandse/Duitse achterland.

De huidige locatie en haven kent echter haar beperkingen. De bestaande bedrijven worden nu belemmerd en begrensd in hun bedrijfsvoering doordat ze ingeklemd zitten tussen de burens, vanwege ontbrekende milieuruimte en/of omdat ze op de verkeerde plek zitten (wel/niet aan de kade). Daarnaast zijn er ook bedrijven die moeten verplaatsen, of een gedeelte van hun kavel moeten inleveren vanwege de aanleg van de nieuwe rondweg/brug over de haven, zie hierna.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de groeiverwachtingen van de verschillende bedrijven/sectoren in de haven (inventarisatie gemeente Venray uit 2009):

Product	2008	2018
Turf t.b.v. dekaarde/potgrond	115.000 ton	175.000 ton
Cement/vulstoffen	53.700 ton	75.000 ton
Organische mest	118.500 ton	145.000 ton
Grondstoffen veevoer	178.500 ton	900.000 ton
Zand/grind	495.000 ton	745.000 ton
Diversen	1.500 ton	25.000 ton
Totaal	962.000 ton	2.065.000 ton
Containers	86.000 teu	225.000 teu

Toekomstvisie Haven Wanssum, gemeente Venray, 2011

Bovenstaande tabel betreft een verwachting ten aanzien van de ontwikkeling van goederenvolumes in de haven van Wanssum. Echter, omdat het een verwachting uit 2009 betreft is een nadere en actuele analyse van deze prognose noodzakelijk. In de bijlage en het volgende hoofdstuk leest u meer hierover.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (GOW)

De haven van Wanssum maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum die gecentreerd is rond de kernen Wanssum, Blitterswijck en Meerlo. Binnen dit verband werkt de Provincie Limburg, samen met de gemeente Venray en Rijkswaterstaat, Waterschap Peel en Maasvallei en de gemeente Horst aan de Maas. In het gebied tussen Ooijen en Wanssum komt een groot aantal ontwikkelingen samen. Op hoofdlijnen gaat het om de volgende onderwerpen: waterveiligheid (dijken en waterafvoer), natuurontwikkeling, havenontwikkeling en bedrijvigheid, leefbaarheid van de kernen en beheer en onderhoud van de bestaande haven. Al deze ontwikkelingen zijn met elkaar verbonden.

Om de ontwikkelingen aan te pakken hebben partners in 2010 het gebiedsplan Ooijen- Wanssum (GOW) vastgesteld. Onderdeel van het GOW zijn:

- Aanleg van havenuitbreiding/bedrijventerreinontwikkeling.
- Aanleg van de nieuwe rondweg (N270) en brug voor een adequate ontsluiting van de haven en ter verbetering van de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid van de kern van Wanssum.

POL

Eind 2014 heeft de provincie Limburg de Omgevingsvisie (POL 2014) vastgesteld. Centraal in deze visie is de transitie van kwantiteit naar kwaliteit. In veel vastgoedsegmenten is een overaanbod en mismatch tussen vraag en aanbod gesignaleerd. De belangrijkste opgave voor de regio's ligt in dynamisch voorraadbeheer. Daarbij maken gemeenten en Provincie op regionaal niveau afspraken over gezamenlijke ambities en opgaven, gezamenlijke principes en werkwijze, voor de gezamenlijke programmering. Er dient te allen tijde regionale afstemming plaats te vinden bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De opgaven van Noord-Limburg liggen vooral op het vlak van innovatie, arbeidsmarkt en onderwijs. Dit alles om de aanwezige topsectoren in de regio (zijnde tuinbouw en agrofood, logistiek, maakindustrie en hightech-systems) te versterken. Een sterke economische sector logistiek vraagt om goede verbindingen

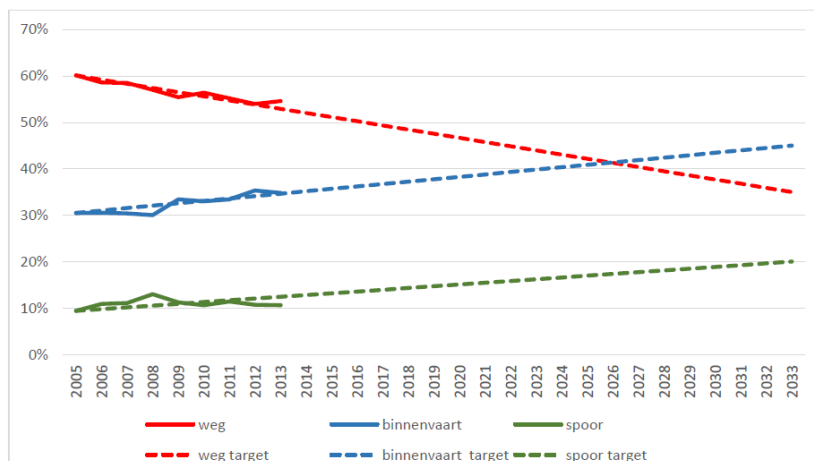
met de mainports en belangrijkste economische centra, om goed geoutilleerde logistieke knooppunten, goede multimodale voorzieningen en om een goede logistieke organisatie. Met het oog op een optimale bereikbaarheid is een goede aanhaking bij de door Nederland lopende transportcorridors van Europese betekenis (TEN-T) nodig (spoor, weg, water). In Noord-Limburg zijn de multimodale vervoersvoorzieningen geconcentreerd. Het is van belang om deze voorzieningen up-to-date te houden en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld synchronodaliteit). Naast het faciliteren met fysieke voorzieningen (capaciteit, uitrusting en lokale ontsluiting terminals) wordt het bedrijfsleven gestimuleerd om vervoer vooral ook over water en spoor te laten verlopen.

Een blijvend goede bereikbaarheid over weg, water, rail en lucht is voor de regio cruciaal. Vanwege de verwachte toename in het goederenvervoer is het van belang om knelpunten in het infranetwerk tijdig te signaleren en aan te pakken. De investeringen in de Haven van Wanssum worden als prioritair aangemerkt in het POL.

Ontwikkelingen in zeehavens (Rotterdam en Antwerpen), binnenvaart en binnenhavens

De ontwikkelingen in de mainport Rotterdam, maar ook die in Antwerpen zijn van grote invloed op de Limburgse binnenhavens, waarbij met de haven van Rotterdam de meest dominante vervoersrelatie wordt onderhouden. Wereldwijd wordt met name een groei in de containeroverslag verwacht, zo blijkt uit studies van het Havenbedrijf Rotterdam. Dit wordt met name veroorzaakt door een toename van de wereldhandel maar daarnaast ook door een verschuiving van transport van grondstoffen naar transport van half- en eindfabricaten. Bovendien worden steeds meer producttypen in containers vervoerd. De ontwikkeling van de 2e Maasvlakte speelt in op deze groei. Deze gaat gepaard met de ontwikkeling van 'extended gates' in het achterland, met name in Zuid-Nederland. Voor de 2e Maasvlakte streeft het havenbedrijf Rotterdam een ambitieuze modal split doelstelling na: in 2035 moet 45% van de containers via de binnenvaart worden aan- en afgevoerd (spoor 20% en weg 35%). Het Havenbedrijf concludeert in de voortgangsrapportage 2013 voor de havenvisie 2030 dat de modal shift op koers ligt.

Figuur 2: Ontwikkeling modal split achterlandvervoer Haven Rotterdam



Bron: Havenbedrijf Rotterdam 2013, figuur afkomstig van Port Consultants Rotterdam 2015

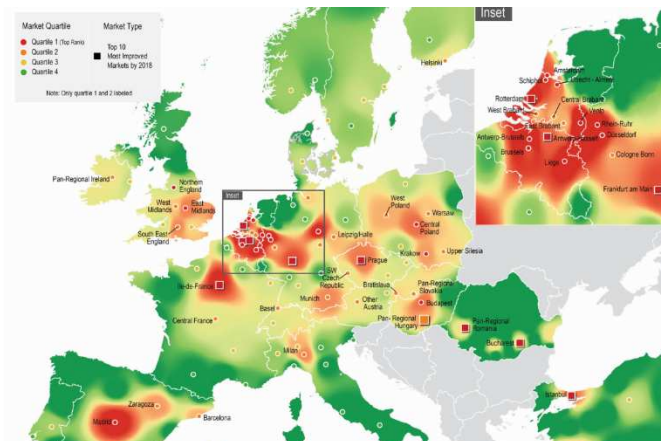
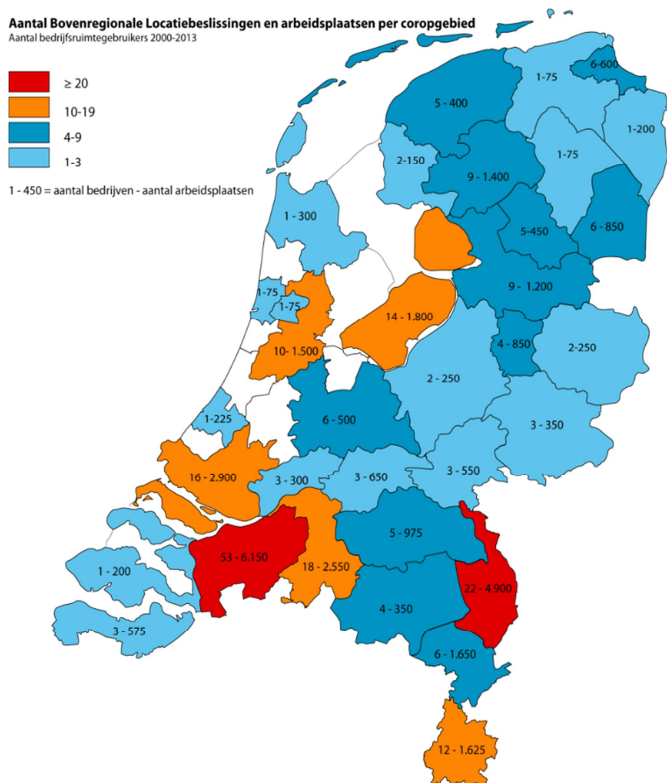
Het effect van de modal split afspraken is merkbaar in het achterland. Er vindt een concentratie in het achterlandvervoer per binnenvaart plaats en de operators van containerterminals hebben belang bij het opzetten van een netwerk van inland terminals om controle te vergroten in het achterland. Onder andere ECT werkt al met deze 'extended gate' filosofie.

Het doel van de achterlandstrategie van Havenbedrijf Antwerpen is het bereiken van een win-winsituatie tussen zeehaven en achterlandhubs. Dit door transportstromen van klanten te verankeren aan de haven Antwerpen. Deelname in achterlandhubs is hierbij een hulpmiddel. De haven in Wanssum heeft een directe verbinding met de haven van Antwerpen (lijndienst). Hiermee onderscheidt de haven van Wanssum zich van andere terminals in de regio. De terminals zijn daardoor ook zeer complementair aan elkaar.

Noord-Limburg logistieke hotspot

Noord-Limburg is een belangrijke logistieke hotspot. In diverse onderzoeken komt de regio naar voren als een van de belangrijkste logistieke regio's. Zo scoort Venlo-Venray steevast hoog in de verkiezing van vakblad Logistiek.¹ Ook uit onderzoek van TNO blijkt Venlo-Venray goed te scoren.² Dat de regio aantrekkelijk is blijkt uit onderzoek van Stec Groep (Database Locatiebeslissingen Nederland – figuur links) waarin grootschalige transacties in Nederland worden geregistreerd. Hieruit blijkt dat Noord-Limburg met name op vlak van logistiek regelmatig bedrijven weet aan te trekken. Met name de logistieke zorgt voor een sterke bovenregionale dynamiek. Binnen Noord-Limburg heeft het logistieke segment bijvoorbeeld een aandeel van circa 70%. De overige 30% is afkomstig vanuit met name productie en industrie. De regio heeft een marktaandeel van 10-15% in de markt voor bovenregionale logistiek. Andere regio's die bovengemiddeld scoren zijn regio in met name Noord-Brabant en rondom Rotterdam. Dit hangt sterk samen met de mainportfunctie en de transportassen richting het achterland. Zie de figuur (beide). Recent onderzoek van Stec Groep (Logistiek in Beeld 2015) en Prologis (Europe's most desirable logistics locations 2014) bewijzen bovendien dat Venlo-Venray ook in de toekomst goed zal scoren bij het aantrekken van nieuwe logistieke activiteiten. Bedrijven geven aan de goede infrastructuur, de arbeidsmarkt, de overheid en de vastgoedmarkt (beschikbaarheid van grond en geschikt vastgoed en huur- en koopprijzen) aantrekkelijke elementen te vinden om te zich te vestigen in Noord-Limburg. Figuur rechts.

Figuur 3: Overzicht locatiebeslissingen Database Locatiebeslissingen (Stec Groep) en uitsnede studie meest gewilde logistieke locaties (Prologis)



¹ <http://www.logistiek.nl/warehousing/nieuws/2014/6/venlo-venray-logistieke-hotspot-nr-1-van-nederland-10113809>

² TNO, Quick scan: overzicht van netwerk logistieke hot spots in Nederland, 2008.

3 Ladder uitbreiding Haven Wanssum

3.1 Trede 1: Actuele regionale behoefte aan havengebonden en havengerelateerd bedrijventerrein

3.1.1 Vooraf: uitwerking actuele regionale behoefte per mogelijk gemaakte functie

Het is noodzakelijk om een onderscheid te maken in havengebonden en havengerelateerd bedrijventerrein bij de beoordeling en analyse omtrent de actuele regionale behoefte.

De uitbreiding van Haven- en Industieterrein Wanssum beoogt met name nieuwe havengebonden (natte) kavels te realiseren. In totaal gaat het in de uitbreiding om circa 19,17 hectare bruto bedrijventerrein (netto 15,4 hectare). Hiervan is circa 15 hectare netto aan havengebonden en havengerelateerde kavels. De exacte netto omvang van het terrein is nog niet bekend. Het terrein zal hoofdzakelijk gebruikt worden door bedrijven die nu al op het terrein gevestigd zijn en een uitbreidingswens hebben of vanwege de aanleg van de rondweg verplaatst moeten worden. Daarnaast is beperkt ruimte voor nieuwe bedrijvigheid.

3.1.2 Actuele behoefte aan havengebonden (nat) bedrijventerrein

Om een inschatting te maken van de behoefte aan havengebonden bedrijventerrein is de marktregio van groot belang. Verder moet een onderscheid gemaakt worden in de goederen die de bedrijven over slaan (containers en bulk/stukgoed).

Marktregio: circa 20 kilometer rondom de terminal/haven

Als uitgangspunt voor de marktregio van havengebonden bedrijfskavels hanteren we een straal van circa 20 kilometer. Uit onderzoek³ blijkt dat gemiddeld zo'n 80% van de lading van bedrijven die gevestigd zijn aan het water uit een gebied met een straal van 20 kilometer rondom de locatie komt. Ook als we kijken naar de verzorgingsfunctie van de terminal in Wanssum en het verzorgingsbereik van de in Wanssum gevestigde bedrijven dan blijkt dat 80 tot 90% van de interactie plaatsvindt met bedrijven in de directe nabijheid (tot circa 20 kilometer van de kade/terminal). De gebruikers van de bedrijfskavels in Wanssum zijn over het algemeen sterk lokaal en regionaal geworteld. Dit komt door de activiteiten die men uitvoert (handel in veevoeders, agrarische producten, metaal, zand, containers, etc.). Deze activiteiten worden 'gewonnen' of 'opgehaald' (bij bedrijven) in een straal van circa 20 kilometer (de regio).

Historische ontwikkeling overslag in Wanssum

De historische ontwikkeling van de goederenoverslag in Wanssum is de afgelopen periode – na een flinke groei sinds 2004 - gestagneerd. Als gevolg van teruglopende overslag van zand en grind is de goederenoverslag in bulk teruggelopen van 1,5 miljoen ton in 2006 tot ruim 650.000 ton in 2013. In 2014 is de goederenoverslag in bulk verder terug gelopen. De overslag van containers is sinds 2006 verdubbeld, en de laatste jaren redelijk stabiel rond 70.000 TEU per jaar, mede als gevolg van de economische crisis.

Tabel 1: Ontwikkeling overslag haven Wanssum (in containers en bulk)

Haven/terminal	Overslag bulk- en stukgoed (in ton)	Overslag containers (in TEU)
2012	668.000	71.000
2013	680.000	64.000
2014	450.000	67.000

Bron: gemeente Venray, bewerking Stec Groep, 2015

³ L. Hofstra (2010) Spreiding Achterlandknooppunten. De rol van de Rijksoverheid om mogelijke leemtes en overlap. Bevestigd in rapportage Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012) Multimodale Achterlandknooppunten in Nederland.

De dip in bulkoverslag is overigens van tijdelijke aard, zo verwachten we op basis van informatie van de Havenmeester in Venray. Begin 2015 is namelijk begonnen met de bouw van een nieuwe productiefaciliteit van Vitelia. Het bedrijf gaat op termijn circa 200.000 tot 250.000 ton overslaan via de haven van Wanssum. Ook het vervoer van zand en grind zal in de loop van 2015 hervat worden en normale waarden laten zien, zo blijkt uit cijfers en gesprekken met de havenmeester van de gemeente Venray.

Het aantal containers overgeslagen in Wanssum is na een sterke groei vanaf 2000 gestabiliseerd op circa 70.000 TEU per jaar. In de afgelopen periode heeft het Havenbedrijf Rotterdam als landlord een deelname in de terminal verworven. Het Havenbedrijf zien Wanssum als een belangrijke inland-hub om goederen vanuit Rotterdam te transporteren via water en op die manier een bijdrage te leveren aan de model split ambities van de haven. BCTN is de exploitant van de containerterminal en daarmee verantwoordelijk voor de handling. Met de doelstellingen en modal split-ambities in de havens van Rotterdam en Antwerpen en de ambities met betrekking tot vervoer over water is een nieuwe groei in containervolumes realistisch.⁴

Prognose goederenoverslag in twee scenario's (basis en optimistisch)

Om de ruimte vraag naar nat bedrijventerrein in te schatten is een prognose van de goederenoverslag tot en met 2025 (en verder) noodzakelijk. Immers deze bepalen de behoefte aan ruimte van bedrijfskavels. We schatten de ontwikkeling van de goederenoverslag in op basis van een tweetal scenario's, namelijk:

1. Prognose Stec Groep (opgesteld in 2015) op basis van actuele input en cijfers over economische groei, ruimtegebruik en overslag.
2. Prognose Provincie Limburg (opgesteld en verwerkt in de Havennetwerkvisie 2012 en verder uitgewerkt in een verdiepingsonderzoek uit 2013) op basis van destijds actuele input en cijfers over economische groei, ruimtegebruik en overslag.

In de bijlage leest u meer over de uitgangspunten voor de prognose. Hier presenteren we de belangrijkste conclusies.

In onderstaande tabel een overzicht van de uitkomst van de prognose van goederenoverslag door Stec Groep (2015).

Tabel 2: Prognose overslag bulk en containers in 2020, 2025 en 2030 in de haven van Wanssum (afgerond) – Stec Groep

	Nu	2020	2025	2030
Prognose containeroverslag Stec Groep 2015	70.000 TEU	90.000 TEU	110.000 TEU	120.000 TEU
Prognose bulkoverslag Stec Groep 2015	650.000 Ton	900.000 Ton	1.000.000 Ton	1.100.000-1.300.000 Ton

Stec Groep, 2015

De provincie Limburg (2012 en verdieping voor bulk in 2013) hanteert in de Havennetwerkvisie de onderstaande prognose.

Tabel 3: Prognose overslag bulk en containers in 2020 en 2030 in de haven van Wanssum (afgerond) - Havennetwerkvisie

	2020	2030
Prognose Provincie Limburg Havennetwerkvisie 2012 containers	120.000 TEU	150.000 TEU
Prognose Provincie Limburg verdieping Havennetwerkvisie 2013 bulk	1.050.000 Ton	1.145.000 Ton

Provincie Limburg, Havennetwerkvisie 2012 en 2013

De prognose, voor zowel containers als bulk, valt lager uit in de berekening van Stec Groep (2015) ten opzichte van eerdere berekeningen in de Havennetwerkvisie Limburg (2012 en 2013). Een belangrijke oorzaak hiervan is het gebruik van de meest recente cijfers ten aanzien van economische groei en de specifieke vertaling in de groei van goederenvolumes in de haven van Wanssum. Ook hebben zich de afgelopen jaren ontwikkelingen voorgedaan waardoor de ontwikkeling van zowel containers als bulkgoederenoverslag zich minder sterk heeft ontwikkeld dan voorspeld. Ook is er sprake van marktontwikkelingen waarbij veel regio's inspelen op de groeiende behoefte aan overslagfaciliteiten. Deze

⁴ De ontwikkeling in goederenoverslag op overige terminals in Limburg laat een vergelijkbaar beeld zien. Er is sprake van groei, maar tegelijkertijd zien we een dip tijdens de economische crisis tussen 2008 en 2013.

concurrentie zorgt voor een remmend effect in de ontwikkeling van goederenvolumes per terminal. De verwachtingen ten aanzien van containeroverslag en bulkoverslag in de Haven van Rotterdam zijn niet bijgesteld. We hanteren beide prognoses in de verdere analyse.

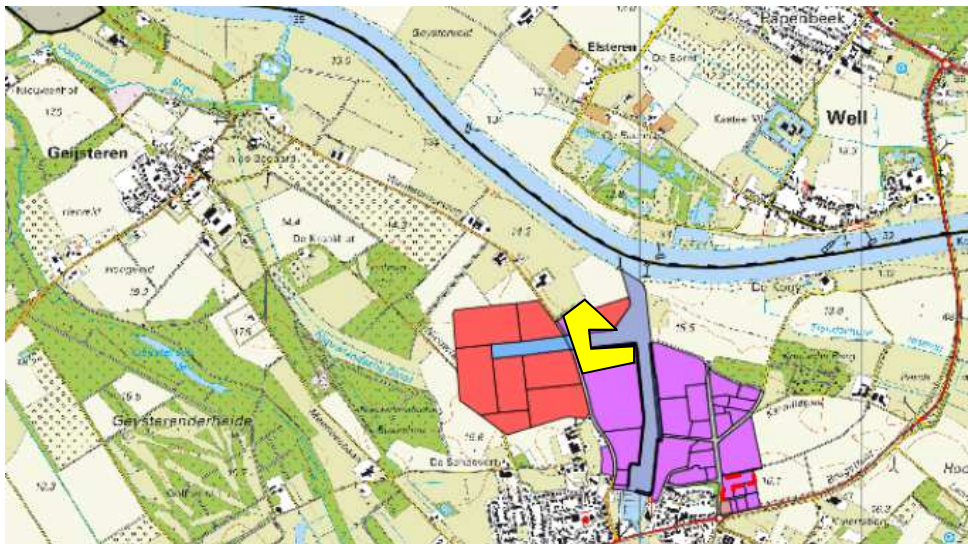
Vertaling naar ruimtebehoefte havengebonden (nat) bedrijventerrein

Ten aanzien van containeroverslag:

Om de ruimtevrage voor containeroverslag te bepalen kijken we naar het huidige ruimtegebruik in relatie tot het huidige overslagvolume. Algemeen gesteld gaan we uit van een ruimtegebruik van circa 25.000 TEU per hectare als norm voor een goed functionerende containerterminal (stack hoogte 4 of 5 lagen en een bezettingsgraad van circa 60-70%)⁵. Een belangrijke meerwaarde van een containerterminal is het creëren van een stack (tijdelijke opslagplaats) en een depot (opslag voor langere tijd), waar zowel volle als lege containers kunnen worden opgeslagen in afwachting van transport. Deze capaciteit is meegerekend bij het algemene kengetal van 25.000 TEU per hectare.⁶

Wat opvalt aan het terrein van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTN in Wanssum is dat het een afwijkende vorm betreft. Het gaat om een vrije vorm. Deze afwijkende vorm beperkt de bruikbaarheid van de kavel. Immers er moet ruimte zijn voor handling, kraan, stacking en depot. Zie de kaart hieronder.

Figuur 4: Kavel Containerterminal Wanssum (geel)



Bron: REBIS Werklocaties, provincie Limburg, bewerking Stec Groep

Vanwege de beperkte courantheid van de kavel is de huidige overslag op de terminal in Wanssum beperkt tot circa 15.000 TEU per hectare (immers 70.000 TEU/4,5 hectare). We verwachten dat bij een optimale verkaveling (rechthoekig) en een stack hoogte van 4 of 5 lagen dat de overslag per hectare toeneemt. Voor de komende 10 jaar gaan we uit van 20.000 TEU per hectare als realistische maatstaf. Dit betekent dat er een ruimtebehoefte (tot 2025) is van 5,5 hectare.

Tussenconclusie:

Bij een uitbreiding van de haven wordt het terrein van het Havenbedrijf / BCTN als het ware in tweeën geknipt. Circa 2,5 hectare van de bestaande kavel (op het bestaande bedrijventerrein) kan gehandhaafd worden. Er is dus een additionele ruimtevrage tot en met 2025 van 3 hectare nieuw bedrijventerrein. Omdat we verwachten dat de containeroverslag ook na 2025 groeit lijkt het realistisch dat er daarna een additionele ruimtevrage ontstaat.

⁵ Onder andere gebaseerd op bureau-expertise, cijfers World Bank via www.ppiaf.org en diverse websites van operators.

⁶ Uit diverse businesscases voor nieuwe terminals blijkt dat een terminal van circa 100.000 TEU (naast de kade en overslagmogelijkheden) en inclusief (empty) depot/stack een ruimtebehoefte heeft van circa 3 tot 5 hectare (opgebouwd uit circa 1,5 tot 2 hectare voor kade en overslag en 1,5 tot 3 hectare voor depot/stack incl. manoeuvreerruimte). Onder andere gebaseerd op businesscases voor realisatie van een containerterminal in Bergen op Zoom, Deventer en Schorebrug.

Ten aanzien van bulkoverslag:

Prognose is dat de overslag (excl. zand en grind en mest) toeneemt naar maximaal 750.000 ton in 2025 (en 1.000.000 ton incl. zand en grind en mest). Bij een gemiddelde overslag van 40.000 ton per ha (netto), betekent dit dat er een ruimtebehoefte is van 19 ha netto bedrijfskavels aan het water⁷. Op dit moment hebben de bedrijven op Haven- en Industrierterrein Wanssum (zie voor analyse huidig ruimtegebruik de bijlage) circa 12 hectare in gebruik. De gevestigde bedrijven gebruiken de ruimte dus intensief. Mogelijk gaat dit een belemmering vormen voor het duurzaam economisch functioneren van deze bedrijven in de toekomst.

Met de verwachte groei in overslagvolume is er een ruimtebehoefte van 7 ha netto aan havengebonden kavels te verwachten bij bedrijven in Wanssum. De ambities van het bedrijf Topterra (groei van circa 1,5 hectare in de huidige situatie naar circa 4 hectare in de toekomst) zijn een voorbeeld hiervan. Deze ruimtevraag is dus exclusief nieuwe bedrijvigheid die aan de (nieuwe) kade op het terrein een plek kan krijgen. We achten het realistisch dat de beschikbaarheid van havengebonden kavels (nu nergens in Noord-Limburg beschikbaar) zal leiden tot extra vraag.

Tussenconclusie:

De groei in goederenoverslag (bulk) zal leiden tot een extra ruimtevraag van 7 hectare, zo is onze verwachting op basis van de prognose. Daarnaast zal zich enige ruimtevraag voordoen als gevolg van het beschikbaar hebben van kavels aan water.

Beschikbaar aanbod (nog uitgifbare en hard geplande) natte bedrijfskavels ontoereikend

We keken – zie bijlage – in de marktregio (Noord-Limburg) naar beschikbare en direct en op korte termijn uitgifbare bedrijfskavels aan het water. Dit deden we op basis van informatiesystemen van de provincie Limburg (namelijk REBIS Limburg en The-Locator)⁸. Uit deze analyse is gebleken dat er op dit moment geen bedrijfskavels uitgifbaar zijn aan het water.

Conclusie havengebonden bedrijfskavels (nat bedrijventerrein):

- Er is een additionele ruimtebehoefte – gebaseerd op de prognose voor goederenoverslag (bulk en containers) voor Wanssum – van circa 3 hectare nat bedrijventerrein voor containeroverslag en 7 hectare nat bedrijventerrein voor bulkgoederenoverslag bij de huidige bedrijven gevestigd in Wanssum. Samen is dit 10 hectare ruimtevraag naar nat bedrijventerrein tot en met 2025.
- Een analyse van de beschikbaarheid van natte bedrijfskavels in Noord-Limburg leert dat er op dit moment geen aanbod beschikbaar is dat deze extra ruimtevraag kan faciliteren.
- Ook na 2025 is de verwachting dat de overslag groeit en dat er zich ruimtevraag naar havengebonden bedrijfskavels voordoet.

3.1.3 Actuele behoefte aan havengerelateerd bedrijventerrein

Behoeftte aan havengerelateerde bedrijfsgrond

In de regio Noord-Limburg is de afgelopen jaren relatief veel (regulier) bedrijventerrein uitgegeven. Onderstaande tabel laat zien dat de uitgifte op bedrijventerreinen gemiddeld circa 30 hectare bedroeg over de periode 2005-2014. Uitgezonderd het 'topjaar' 2014 is de uitgifte nog steeds circa 25 hectare per jaar. Venray kent een uitgifte van circa 6 hectare per jaar. De bedrijventerreinenmarkt voor het modern gemengde segment (kleinschalig MKB uit diverse sectoren) is veelal een lokale markt: bedrijven die op zoek zijn naar een nieuwe locatie kiezen zeer vaak voor een bedrijventerrein binnen een afstand van circa 5 tot 10 kilometer van de huidige locatie, in de praktijk zelfs vaak binnen dezelfde gemeente. Oorzaak hiervan is dat bedrijven lokaal geworteld zijn, een klantenkring hebben in het nabijgelegen dorp/kern en hier het merendeel van de activiteiten uitvoert. Voor grootschalige bedrijven (met name industrie en logistiek) is de

⁷ We baseren ons hierbij op eigen onderzoek, onder andere voor Vlaamse (Zeebrugge, Antwerpen, Gent) en Nederlandse havens (o.a. Moerdijk, Amsterdam, Rotterdam, Urk, Kampen, Den Helder). Bovendien keken we naar onderzoek van derden, bijvoorbeeld Ecorys en Buck Consultants International.

⁸ Te raadplegen via <http://www.rebislimburg.nl/rebis2/#!homePage> en http://www.the-locator.eu/72EMR_Frontend/home.jsf

actieradius groter. Hier zien we dat het gros van de bedrijven verplaatst over maximaal 20 kilometer (de regio). Overigens geldt dat circa 90% van de bedrijfsverplaatsingen in Nederland plaatsvinden over een afstand van zo'n 15 kilometer, zo blijkt uit de database Bedrijfsruimtegebruikers In Beeld (Stec Groep, 2002 tot heden), en eerder ook al vastgesteld door het PBL (2007)⁹ en recent nog door het CBS (2013)¹⁰. Voor dit onderzoek hanteren we Noord-Limburg als marktregio.

Binnen deze grote groep reguliere bedrijven zitten ook havengerelateerde bedrijven die willen uitbreiden. Gezien de activiteiten is het wenselijk om in de directe nabijheid van een haven/vaarwater gevestigd te zijn. Daarbij komt dat het een bedrijf betreft dat lokaal geworteld is. Omdat het hier sec gaat om een uitbreidingswens en geen verplaatsing is een lokale oplossing ruimtelijk (en bedrijfseconomisch / financieel) gezien wenselijk.

Geelen Beton: uitbreidingswens havengerelateerd bedrijf nabij bestaand kavel: verplaatsing kostbaar en geen geschikte alternatieven

Geelen Beton is al vele jaren gevestigd op het bedrijventerrein in Wanssum (en heeft circa 6,5 hectare in gebruik). Het bedrijf heeft plannen voor de bouw van een nieuwe productiefaciliteit op het bestaande terrein en zoekt hierdoor aansluitend aan het bestaande kavel extra opslagruimte. Juist vanwege de investering in de bestaande faciliteit zou verplaatsing naar een andere locatie leiden tot kapitaalvernietiging en onevenredige bedrijfseconomische gevolgen voor Geelen Beton. Bovendien heeft het bedrijf aangegeven dat in de nabije toekomst de activiteiten meer havengerelateerd worden (aan- en afvoer via water/kade in Wanssum). Geelen Beton heeft expliciet verzocht om een havengebonden- en havengerelateerde bedrijventerreinbestemming. Het voortbestaan van Geelen Beton, met ruim 100 arbeidsplaatsen, is van groot belang voor de lokale werkgelegenheid. Het gaat om circa 5 hectare netto aan ruimtebehoefte. Ook in het POL2014 wordt ruimte geboden om de ruimtevraag van lokale bedrijven te faciliteren ('maatwerkoplossing').

Conclusie regulier bedrijventerrein:

- Specifiek voor lokale havengerelateerde uitbreidingswensen (van lokaal gewortelde en gebonden bedrijven) is de beschikbaarheid van grond beperkt.
- De gewenste uitbreiding van het havengerelateerde bedrijf Geelen Beton levert een extra ruimtevraag op van circa 5 hectare. Aangezien dit bedrijf lokaal geworteld is (ruimtelijk, economische en financieel) is uitbreiding direct grenzend aan de bestaande kavel gewenst. Dit past ook in de uitgangspunten van het POL 2014 voor het onderdeel bedrijventerreinen.

3.2 Trede 2: Beschikbaar en geschikt te maken aanbod

Analyse (private) ontwikkelmogelijkheden aan de Maas

Zoals we in voorgaande analyse hebben kunnen lezen is de ruimtevraag hoofdzakelijk geënt op bedrijven die vanwege de aard van de activiteiten gevestigd moeten zijn op een kavel met een directe aansluiting op water. We zagen al dat er geen havengebonden bedrijfskavels op dit moment uitgeefbaar zijn in de marktregio. Vandaar dat we in deze paragraaf beoordelen of er overige plekken beschikbaar zijn of komen of geschikt gemaakt kunnen worden.

We analyseerden mogelijkheden voor vestiging op bedrijventerreinen of solitaire locaties¹¹ aan het water (met toegang tot het water via kade of insteekhaven) gelegen die geschikt of geschikt te maken zijn in een gebied tussen Cuijk en Venlo (grootweg een straal van 20 kilometer hemelsbreed). Hiertoe beoordeelden we de beschikbaarheid, planstatus, eigendomssituatie, bereikbaarheid (weg en water) en (globaal) de benodigde investering om tot herontwikkeling te komen.

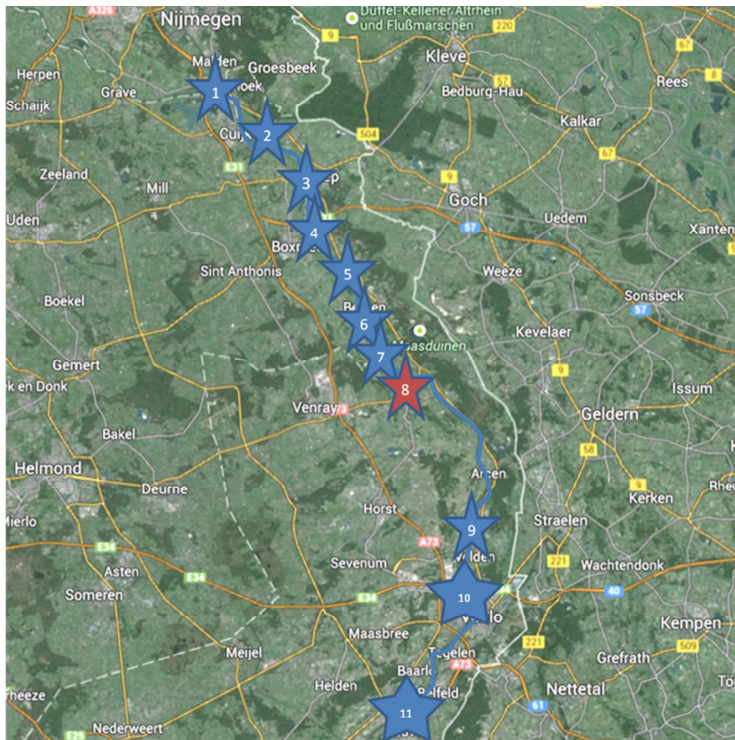
⁹ Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, Ruimtelijk Planbureau, 2007 (NAi Uitgevers Rotterdam)

¹⁰ Bedrijven verhuizen vooral binnen eigen gemeente, CBS, donderdag 15 augustus 2013 (Artikel op de website)

¹¹ We nemen mee plekken waar nu of in het verleden bedrijfsactiviteiten plaatsvonden (bv. voormalige zandwinning, steenfabriek, etc.). Jachthavens en toeristische voorzieningen (zoals jachthaven, natuurgebieden en campings aan de rivier) nemen we niet mee in de analyse.

Binnen dit marktgebied is de Maas de enige relevante waterweg (ook in het Duitse achterland) waar bedrijven zich kunnen vestigen (indien men gebruik wenst te maken van water). In totaal onderscheiden we 11 locaties die in potentie beschikbaar zijn of geschikt te maken zijn. In de bijlage leest u meer over de beoordeling van deze plekken.

Figuur 5: Potentiële vestigingslocaties (beschikbaar en geschikt te maken) aan de Maas



Uit de analyse blijkt dat er in de marktregio geen bedrijfskavels beschikbaar of geschikt te maken zijn om ruimtevraag van havengebonden bedrijven te kunnen huisvesten. Voor containeroverslag zijn er aan de randen van de marktregio en in Venlo enkele alternatieven. Zie de bijlage voor een diepgaande analyse. Overigens is het op enkele van deze locaties absoluut niet wenselijk (vanuit POL of Verordening Ruimte Brabant) om een bedrijfslocatie te realiseren. Ook zijn enkele plekken vanuit Rijkswaterstaat onwenselijk en zijn sommige locaties 'buitengebied' in plaats van bestaand stedelijk gebied.

Ten aanzien van Geelen Beton. Dit bedrijf is al vele jaren gevestigd op het bedrijventerrein in Wanssum. Het bedrijf heeft plannen voor de bouw van een nieuwe productiefaciliteit op het bestaande terrein en zoekt hierdoor aansluitend aan het bestaande kavel opslagruimte. Omdat het hier sec gaat om een uitbreidingswens en geen verplaatsing is een lokale oplossing ruimtelijk (en bedrijfseconomisch / financieel) gezien wenselijk. Juist vanwege de investering in de bestaande faciliteit, maar ook de winning van grondstoffen, zou verplaatsing naar een andere locatie leiden tot kapitaalvernietiging en onevenredige bedrijfseconomische gevolgen voor Geelen Beton. Bovendien zien we dat dit soort bedrijven steeds vaker goederen via water willen overslaan. Geelen Beton heeft expliciet verzocht om een havengebonden- en havengerelateerde bedrijfsbestemming. Voor Geelen Beton is Wanssum de meest geschikte locatie voor haar bedrijfsactiviteiten. Herstructurering in bestaand stedelijk gebied is geen optie. Uit de analyse van beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties blijkt namelijk dat er nergens een potentiële vestigingslocatie is voor Geelen Beton (met een minimale omvang gewenst door het bedrijf).

Bestaand stedelijk gebied geen alternatief om ruimtebehoefte te faciliteren

Na beoordeling van alternatieve of geschikt te maken locaties zijn de belangrijkste conclusies dat er:

- Geen terstond uitgifbare natte kavels beschikbaar zijn in de marktregio (zie trede 1).

- Geen in gebruik zijnde kavels en leegstaande of leegkomende panden van substantiële omvang zijn. Een check op provinciale cijfers omtrent beschikbaarheid en leegstand van natte bedrijfskavels/panden leert dat er slechts 1 kavel/pand beschikbaar is.
- Lastig locaties geschikt te maken zijn, o.a. vanuit ruimtelijk en financieel oogpunt. In de bijlage is een analyse op deze plekken uitgevoerd.
- Dit ruimtelijk gezien ook niet gewenst is omdat dit tot ruimtelijke versnippering van havengebonden bedrijvigheid leidt en suboptimale ruimtelijke en bedrijfseconomische situaties met beperkte toekomstwaarde/perspectief.

Voor containeroverslag is de situatie genuanceerder. Er zijn diverse mogelijkheden voor containeroverslag in de regio, namelijk in Venlo, Veghel en Cuijk. Op langere termijn (2030 en daarna) is de uitbreiding in capaciteit noodzakelijk om de groei in containeroverslag te kunnen faciliteren. We baseren ons op de volgende aspecten om deze conclusie te verantwoorden.

- De verwachting is – op basis van de Havennetwerkvisie Limburg – dat de overslag van containers op de terminals in Noord-Limburg zal groeien tot circa 450.000 – 500.000 TEU in 2030. De bestaande capaciteit is ontoereikend voor de autonome groei. In totaliteit leidt de beschikbare capaciteit op termijn niet tot overaanbod.
- De havens van Venlo en Wanssum (maar ook Veghel en Cuijk) zijn complementair aan elkaar. Gezien het verzorgingsgebied van een terminal (circa 20 kilometer) zullen de marktgebieden van de terminals niet overlappen.
- Bovendien hebben de terminals verschillende connecties (en terminal operators) waardoor er voor de klant keuze bestaat.

Hierdoor concluderen we dat er slechts in beperkte mate concurrentie is tussen de verschillende terminals in Noord-Limburg (en daarbuiten).

Conclusie:

- De ruimtebehoefte uit trede 1 is niet te faciliteren door (bedrijfs)kavels beschikbaar te krijgen of geschikt te maken.
- De maximale capaciteit op containerterminals in de marktregio is nog niet volledig benut. Aangezien deze terminals een eigen (lokaal en regionaal) verzorgingsgebied hebben verwachten we niet dat dit tot verschuivingen of een groot ruimtelijk effect zal hebben. De economische concurrentie werkt juist marktwerking in de hand (keuzemogelijkheden en scherpe tarieven, innovaties en betere connecties).

3.3 Trede 3: Behoefte faciliteren op een multimodaal ontsloten locatie

Beleid van de provincie gericht op ontwikkeling van locaties met multimodale bereikbaarheid¹²

Het ruimtelijk beleid van de provincie is erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Een multimodale bereikbaarheid is bovendien een vereiste van de bedrijven die gevestigd kunnen worden op de uitbreiding van Haven en Industrieterrein Wanssum.

Het bedrijventerrein ligt in de nabijheid van de A73 en de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum beoogt de ontwikkeling van een rondweg om de aansluiting op de A73 via de N270 te verbeteren (en tegelijkertijd het dorp Wanssum te ontlasten).

¹²Uit de handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking, Ministerie van I&M, 2012: Multimodaal ontsloten wil zeggen dat een locatie op de schaal waarop deze functioneert door meerdere vervoerwijzen is ontsloten of in de nabije toekomst wordt ontsloten. Hier hebben we het over de regionale schaal en gaat het voor personenvervoer vooral om de vraag auto en openbaar vervoer en bij goederenvervoer om vrachtauto (weg), trein (rail), en (binnenvaart)schip (water). De wijze van ontsluiting heeft een zodanig kwaliteit dat deze effectief en efficiënt is zowel uit het oogpunt van het vervoer als uit het oogpunt van gebruik van de locatie. Zo heeft het weinig zin om in multimodaliteit te investeren op een bedrijfsterrein dat ingericht wordt voor transport en distributie behalve als aan-/afvoer ook via rail en vaarweg past bij het type bedrijven, de schaal waarop dit functioneert en de intensiteit van het gebruik.

De ontwikkeling, uitbreiding en verdieping van de haven past binnen het beleid van de provincie om goederenvervoer over water te stimuleren (onder andere vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst Blue Ports waarin Venray een van de deelnemende gemeenten is).

3.4 Conclusie en advies

Na aflopen van de treden van de Ladder concluderen we dat er behoefte is aan nieuwe, extra bedrijfskavels (voor zowel havengebonden als havengerelateerde bedrijven). De uitbreiding van het Haven- en Industrierrein Wanssum vormt een belangrijke ruimtelijke en economische kwaliteitsimpuls voor de haven en haar huidige bedrijven en het omliggende gebied. Bovendien zijn er geen ruimtelijke alternatieven beschikbaar of geschikt te maken voor de concrete uitbreidingsbehoefte. De ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein leidt daardoor niet tot extra leegstand elders of overaanbod in de regio (omdat heel specifiek bestemd voor havengebonden bedrijvigheid en lokale uitbreiding), zo is ons oordeel.

Argumenten voor deze conclusie zijn:

- De uitbreiding van de haven in Wanssum wordt zowel door provincie, regio(gemeenten) als gemeente Venray als gewenst gezien. In zowel provinciaal beleid (POL, Havennetwerkvisie), beleidsdocumenten van de gemeente Venray en planningsafspraken omtrent bedrijventerreinen genoemd als wenselijk. Regionale afstemming heeft plaats gevonden.
- Er is een aantoonbare (kwalitatieve) ruimtevraag naar havengebonden en havengerelateerde kavels (15 hectare ruimtevraag tot en met 2025). Het netto plangebied bedraagt 15,4 hectare. Er is geen harde plancapaciteit beschikbaar om in deze vraag te kunnen voorzien.
- Uit de analyse van de regionale behoefte is gebleken dat deze ruimtevraag niet gefaciliteerd kan worden op bestaande of in de toekomst beschikbare bedrijfslocaties (gelegen aan of nabij het water). Er wordt – met het toevoegen van kavels voor havengebonden bedrijvigheid - ingezet wordt op concentratie van havengebonden bedrijvigheid binnen de regio, in plaats van versnippering op suboptimale locaties (die mogelijk ook minder goed bereikbaar zijn).
- Het is ruimtelijk en financieel wenselijk voor 'havengerelateerde' bedrijven om uit te breiden aansluitend aan de bestaande bedrijfslocatie.
- De uitbreiding is ook noodzakelijk vanwege de realisatie van de nieuwe rondweg en verplaatsing van een enkel bedrijf als gevolg daarvan. Bedrijven – die noodzakelijkerwijs aan water gevestigd moeten zijn – moeten elders gehuisvest worden. Uit de analyse is gebleken dat er in de marktregio geen alternatieven beschikbaar zijn.
- Door de aanleg van de rondweg en het verplaatsen van een enkel bedrijf wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de leefbaarheid van de omgeving, in het bijzonder de kern van Wanssum (doorgaande (vracht)verkeer wordt om de kern geleid). Deze rondweg betekent ook een verbetering van de bereikbaarheid – en daarmee de marktaantrekkelijkheid – van de haven omdat deze dan zowel aan west- als oostzijde wordt ontsloten. De ontsluiting op de A73 wordt daarmee ook versterkt.

Op basis van de analyse hebben we nog enkele succes- en randvoorwaarden benoemd ten aanzien van de planontwikkeling.

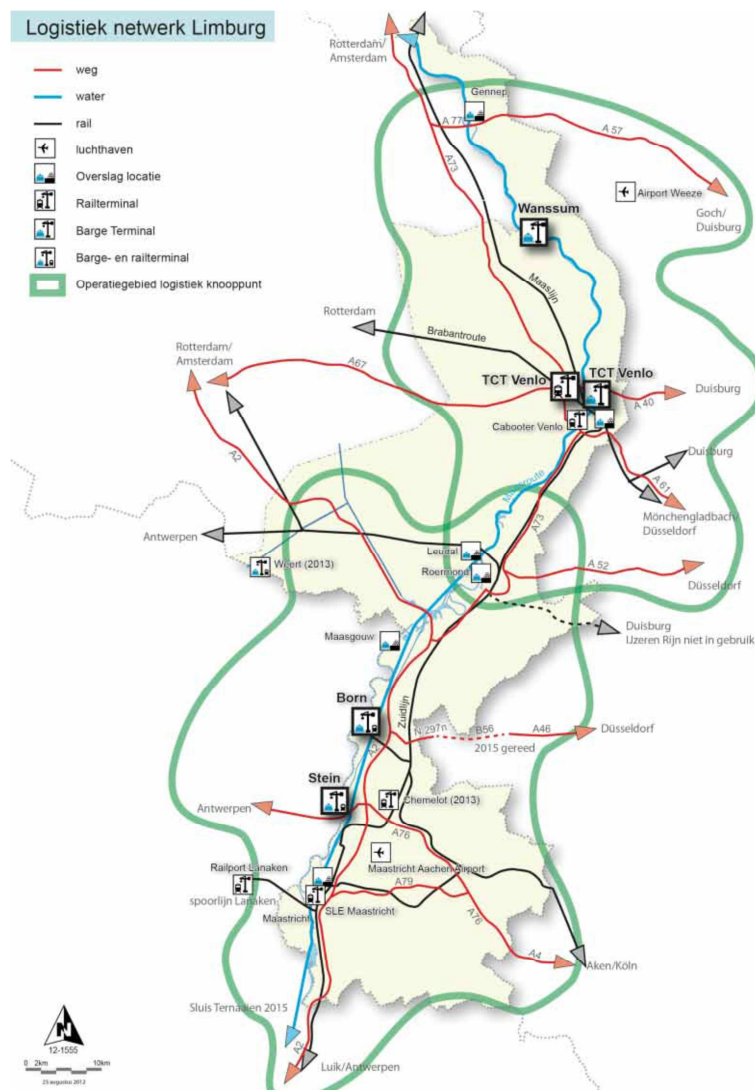
- Belangrijk is dat de kavels aan water in de haven van Wanssum, straks specifiek en exclusief bestemd worden voor havengebonden en/of havengerelateerde bedrijvigheid (borging). Dit om te voorkomen dat deze plekken worden ingenomen door bedrijven die geen binding/relatie hebben met het water (en op- en overslag) met als gevolg dat de ruimte niet optimaal wordt gebruikt. Hierdoor is op termijn – nog steeds – geen ruimte beschikbaar voor dit type bedrijvigheid.
- Bovendien biedt deze specifieke bestemming een kwalitatieve meerwaarde ten opzichte van het toevoegen van reguliere bedrijfskavels.
- In de marktregio zien we dat er geen beschikbare kavels zijn voor havengebonden en/of havengerelateerde bedrijvigheid en intensivering financieel onmogelijk is. Dit vraagt om een strategie op vrijkomende locaties in de komende jaren in de regio. Wij kunnen ons voorstellen - zeker in geval van kleinere locaties - dat het niet altijd gewenst is om op die locaties havengebonden en/of havengerelateerde bedrijvigheid te faciliteren (toekomstwaarde plek, ruimtelijke versnippering, andere ruimteclaims). Hierdoor kan een additionele ruimtebehoefte ontstaan.

Bijlagen

Havens in Limburg en ontwikkeling Wanssum als inland terminal voor bulk en containers

Logistiek is belangrijk voor Limburgse economie: havens spelen een belangrijke rol in faciliteren logistieke sector. De provincie Limburg en de Limburgse havengemeenten hebben de ambitie om in te spelen op de logistieke toekomst. De afgelopen jaren hebben de havens in Limburg een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Voor het vestigingsklimaat van Limburg is de beschikbaarheid en de mogelijkheden tot multimodaliteit van groot belang. De logistieke sector is voor Limburg van groot belang. In 2011 bedroeg de werkgelegenheid circa 25.000 personen (4,8%) en de sector had een toegevoegde waarde van bijna 1 miljard euro. In Limburg kunnen bedrijven gebruik maken van een goed netwerk van multimodale overslagpunten voor containervervoer en openbare overslagbedrijven. Zie de figuur hieronder.

Figuur 6: Logistiek netwerk Limburg



Bron: Havennetwerkvisie Provincie Limburg, 2013

Limburg telt diverse terminals voor container-, bulk- en stukgoedoverslag.¹³ Naast havens beschikt Limburg over een vijftal spoorterminals. In totaal wordt 20% van de totale inland containeroverslag in Nederland in Limburg overgeslagen (VITO Nederland, 2012). Jaarlijks wordt bovendien meer dan 15 miljoen ton bulk- en stukgoed in Limburg overgeslagen (Havenatlas Limburg 2013).

In onderstaande tabel de belangrijkste terminals.

Tabel 4: Kenmerken Limburgse terminals

Haven/terminal	Overslag bulk- en stukgoed (in mln. ton), 2012	Overslag containers (in TEU), 2011 (havennetwerkvisie)
Genneep	2,7	-
Wanssum	0,7	95.000
Venlo (barge)	1,1	60.000
Venlo (spoor - ECT)	-	167.500
Venlo (spoor - Cabooter)	-	-
Roermond	1,6	-
Maasgouw	0,7	-
Leudal (Zevenellen)	0,4	-
Weert	0,1	-
Nederweert	0,2	-
Born (barge)	1,1	125.000
Born (spoor)	-	300
Stein (barge)	2,3	20.000
Stein (spoor)	-	21.000
Sittard-Geleen	2,1	-
Chemelot (spoor)	-	-
Maastricht	2,2	-

Bron: Havennetwerkvisie, provincie Limburg, 2013

Haven Wanssum heeft zich afgelopen jaren ontwikkeld tot een belangrijke schakel in het logistieke netwerk

De haven van Wanssum heeft een sterke uitgangspositie. De haven heeft een belangrijk aandeel in de totale overslag in de provincie en regio en heeft bovendien een aardig volume in de containeroverslag van Limburgse terminals. Circa 20% van de containers die in Limburg aankomen of vertrekken worden overgeslagen in Wanssum.

Als we kijken naar de historische ontwikkeling van de goederenoverslag in Wanssum dan zien we wel dat deze de afgelopen periode nauwelijks is gegroeid. Als gevolg van teruglopende overslag van zand en grind is de goederenoverslag in bulk teruggelopen van 1,5 miljoen ton in 2006 tot ruim 650.000 ton in 2013. In 2014 is de goederenoverslag in bulk verder terug gelopen. De overslag van containers is sinds 2006 verdubbeld, echter de laatste jaren redelijk stabiel rond 70.000 TEU per jaar, mede als gevolg van de economische crisis.

Tabel 5: Ontwikkeling overslag haven Wanssum (in containers en bulk)

Haven/terminal	Overslag bulk- en stukgoed (in ton)	Overslag containers (in TEU)
2012	668.000	71.000
2013	680.000	64.000
2014	450.000*	67.000

* als gevolg van terugval overslag zand en grind. Verwachting is dat deze in de loop van 2015 weer op normaal niveau komt. Ook is de verwachting dat de overslag van veevoer verdubbeld als gevolg van nieuwe productiefaciliteit die nu gebouwd wordt.

Bron: gemeente Venray, bewerking Stec Groep, 2015

De dip in bulkoverslag is overigens van tijdelijke aard, zo verwachten we op basis van informatie van de Havenmeester in Venray. Begin 2015 is namelijk begonnen met de bouw van een nieuwe productiefaciliteit van Vitelia. Het bedrijf gaat op termijn circa 200.000 tot 250.000 ton overslaan via de haven van Wanssum.

¹³ Daarnaast zijn verspreid over de provincie diverse private laad- en loskades. Deze zijn gekoppeld aan private terreinen en (vaak) niet vrij toegankelijk.

Ook het vervoer van zand en grind zal in de loop van 2015 hervat worden en normale waarden laten zien, zo blijkt uit cijfers en gesprekken met de havenmeester van de gemeente Venray.

Het aantal containers overgeslagen in Wanssum is na een sterke groei vanaf 2000 gestabiliseerd op circa 70.000 TEU per jaar. In de afgelopen periode heeft het Havenbedrijf Rotterdam als landlord een deelname in de terminal verworven. Het Havenbedrijf zien Wanssum als een belangrijke inland-hub om goederen vanuit Rotterdam te transporteren via water en op die manier een bijdrage te leveren aan de model split ambities van de haven. BCTN is de exploitant van de containerterminal en daarmee verantwoordelijk voor de handling.

VENLO - VENRAY LOGISTIEKE HOTSPOT VAN NEDERLAND

Noord-Limburg is een sterke logistieke regio. De regio is bijzonder aantrekkelijk bij logistieke bedrijven die vanuit Nederland (West-) Europa bedienen. Onder andere Arvato, Microsoft, HP en Philips (Venray) en Brand Loyalty, Michael Kors, Tommy Hilfiger en DSV (Venlo) zijn (recent) in de regio gevestigd. Er zijn regionaal diverse ambities en concrete plannen om de bereikbaarheid en het gebruik van barge en spoor te intensiveren. Al jarenlang exploiteert Cabooter een railterminal in Venlo en hebben zowel TCT en BCTN een bargeterminal in de regio. Daarnaast wordt gebouwd aan een extra railterminal (op Tradeport Noord in Venlo). Veel bedrijven maken gebruik van de diensten van de diverse terminals. Met de ambities om de logistieke positie van de regio verder te versterken en verder gaande model shift te accommoderen is een toename in containervolumes (buiten de prognoses) te verwachten.

Prognose goederenoverslag (bulk en containers) haven Wanssum

We maken een prognose voor de ontwikkeling van goederenoverslag (in Wanssum) op basis van cijfers en prognoses ten aanzien van overslag en ruimtebehoefte. Dit doen we in twee stappen:

1. Ontwikkeling goederenoverslag tot 2030. Bekend is wat de huidige goederenoverslag is in de haven van Wanssum (in ton) voor bulk en containeroverslag. Vervolgens bepalen we de – te verwachten – groei (of daling) in goederenoverslag tussen 2015 en 2030 op basis van historische overslagcijfers en groei van volumes. Dit vertaalt zich in een absolute goederenoverslag in de haven van Wanssum in 2030.
2. Ruimtegebruik (en ontwikkeling ervan) in haven van Wanssum. We berekenen hoe groot de huidige ruimte en capaciteit is in de haven van Wanssum is, in aantal verwerkte tonnen goederen per uitgegeven hectare netto. Vervolgens bepalen we welk ruimtegebruik op lange termijn is te verwachten.

Hieronder werken we de berekening per stap uit. We zetten de uitkomst in perspectief van de raming die als onderlegger diende voor het opstellen van de Havennetwerkvisie Limburg.

Stap 1: ontwikkeling goederenoverslag tot 2030

De haven van Wanssum is qua typen overslag zowel een haven voor bulk als ook voor containers. Al jaren bestaat het grootste deel van de overslag uit bulk, vooral mineralen (grondstoffen). De containeroverslag is de afgelopen periode sterk gegroeid tot het niveau van nu.

Om de goederenoverslag in de haven van Wanssum op lange termijn te bepalen, gebruiken we de volgende input:

- Cijfers over economische groei in Nederland en Duitsland (historisch en toekomstige ontwikkeling).
- Lange termijn prognoses over de ontwikkeling van de economie in diverse scenario's, periodiek vervaardigd door het CPB.
- Prognoses van het Havenbedrijf Rotterdam over de groei van de overslag in en doorvoer vanuit de haven. Ook kijken we naar de ontwikkeling van de haven van Antwerpen.
- Uitgangspunten uit de Havennetwerkvisie en verdieping hierop voor bulk- en stukgoed.
- Gesprekken met stakeholders, bedrijven en havenmeester gemeente Venray.

- Eigen aannames ten aanzien van de ontwikkeling van goederenvervoer in Limburg, specifiek voor Wanssum. Dit op basis van gesprekken met stakeholders en beleidsmedewerkers/accountmanagers en bureau-expertise.

Historische en toekomstige ontwikkeling van de economische groei in Nederland en Duitsland

We zien dat de economische groei van beide landen in de periode 2008 tot nu relatief laag is geweest. Waar met name de Duitse economie in 2010 en 2011 herstellende leek is de groei de laatste jaren afgezwakt. Economen van het IMF verwachten tot 2020 een gematigde groei (1,5% per jaar) en na 2020 een zeer beperkte economische groei (1% per jaar). De economische groei is een vrij goede voorspeller voor de ontwikkeling van goederenoverslag in binnenhavens.

Tabel 6: Ontwikkeling en prognose economische groei in Nederland en Duitsland

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015-2020	2021-2030
Duitsland	3,4%	0,8%	-5,1%	3,9%	3,4%	0,9%	0,5%	1,4%	1,5%	1%
Nederland	4,2%	2,1%	-3,3%	1,1%	1,7%	-1,6%	-0,7%	0,6%	1,5%	1%

IMF, 2015, bewerking Stec Groep

Lange termijnprognoses van het CPB

Het CPB heeft in het verleden enkele lange termijn prognoses gemaakt voor de economische groei. Deze houden een bandbreedte aan van 0,7% tot 2,6% groei per jaar. Als we deze scenario's koppelen aan de werkelijke en te verwachten economische groei, dan komt deze het meest overeen met de verwachte ontwikkeling van het volume van goederenstromen in het Transatlantic Market (TM) scenario¹⁴ van de WLO-scenario's van het Centraal Planbureau (CPB).

Prognoses Havenbedrijf Rotterdam ten aanzien van diverse marktsegmenten binnen goederenoverslag

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft ramingen gemaakt voor goederenoverslag. Veel goederen komen via Rotterdam het land binnen of gaan via Rotterdam naar elders. Vandaar dat de volumegroei en verwachtingen voor de toekomst sterk richting geven voor de ontwikkeling van inland terminals in het achterland van Rotterdam. Het HbR heeft per productgroep en per groeiscenario een inschatting gemaakt van de jaarlijkse groei/afname van volumes. Deze zijn goed bruikbaar voor onze analyse. Het HbR gaat uit van een sterke groei van het aantal containers dat verder getransporteerd wordt naar het achterland. Daar komt bij dat de doelstelling van de haven is om meer containers met een binnenvaartschip te transporteren (van 30% nu naar 45% straks). Dit alles betekent een verdubbeling van het aantal containers (rekening houdend met een gematigde groei van de economie) tussen nu en 2030. Juist voor de droge bulkgoederen (zoals zand en grind, veevoeders en meststoffen) zijn de marktperspectieven gematigd (ondanks dat het marktaandeel van deze sectoren zeer groot is). Er wordt in enkele markten uitgegaan van krimp. Echter, als gevolg van de opkomst van enkele andere sectoren – zoals biomassa, LNG en staal – kan deze krimp teniet gedaan worden.

De goederenoverslag in Antwerpen kende sinds 2007 een redelijk constante groei (tussen 2 en 4% jaarlijkse groei). Opvallend is dat de containeroverslag relatief gezien achter blijft. Deze is sinds 2006 met circa 15% gegroeid, maar blijft al sinds 2010 stabiel.

Uitgangspunten provincie Limburg voor groei in goederenoverslag (Havennetwerkvisie)

De provincie Limburg heeft voor het opstellen van de Havennetwerkvisie de aanname gedaan dat de containeroverslag met 2,5% (1,5 + 1%) groeit per jaar (1,5% als gevolg van economische groei en 1% als gevolg van containerisatie en groei van transport via water/spoor). Voor bulk en stukgoed gaat de provincie in de Havennetwerkvisie uit van een jaarlijkse groei met 1% tot en met 2020 en daarna 0,5%. Dit globale groeicijfer is in een vervolgstudie uitgewerkt per binnenhaven, met specifieke uitgangspunten per haven en per goederensegment. Voor Wanssum wordt uitgegaan van een groei van circa 40% tussen 2012 en 2030 (jaarlijkse groei van circa 2,25%).

Cijfers overslag haven Wanssum en gesprekken met verladers en exploitanten

Om de overslag voor de toekomst te bepalen hebben we niet alleen naar cijfers en prognoses van derden gekeken (en hier een eigen inschatting van gemaakt). We hebben ook gesproken met de belangrijkste stakeholders in het havengebied en gevraagd naar de trends en ontwikkelingen in goederenoverslag. Zo

¹⁴ Het TM-scenario is over de afgelopen tien jaar het scenario dat het meest bij de praktijk aansluit, zo blijkt uit evaluaties van onder meer het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

hebben we van een aantal bedrijven inzicht gekregen in toekomstprognoses en overslag die daarbij hoort, hebben we gesproken met de exploitant van de containerterminal en heeft de havenmeester van de gemeente Venray input geleverd. Zo zal in 2015 het bedrijf Vitelia een productiefaciliteit in Wanssum openen en veel goederen aanvoeren via water. Bovendien kan Agrifirm maximaal gebruik maken van een ruimere vergunning en groeien in overslag de komende jaren. Ook zand en grind zal komende jaren weer op 'niveau' komen.

Aannames bij en uitkomst raming goederenoverslag haven Wanssum tot 2030.

Voor containers:

- Voor containers hanteren we een groeipad van zeer laag (<1% voor de eerste jaren), tot gemiddeld (2,5% tot en met 2020) en daarna afzwakkend (2% na 2020 en 1% na 2025). Dit leidt tot een groei in containeroverslag van 70.000 TEU in 2014 tot krap 90.000 TEU in 2025.
- Als gevolg van (landelijke en provinciale) doelstellingen ten aanzien van modal split, de doorontwikkeling van Noord-Limburg als logistieke regio en extra lading als gevolg van economisch herstel de komende jaren verwachten we een extra toename in overgeslagen containers van 20.000-25.000 TEU. Een en ander is afhankelijk van de economische groei en ontwikkeling van concurrerende locaties.
- In totaal verwachten we een containeroverslag van 70.000 TEU nu tot 110.000 TEU in 2025.
- Op langere termijn (tot 2030) is de verwachting dat de goederenoverslag groeit tot circa 120.000 TEU.

Voor bulkgoederen:

- De bulkmarkt in Wanssum heeft zich de afgelopen jaren negatief ontwikkeld. Dit is met name het gevolg van afnemende volumes zand en grind en stagnerende volumes in turf en cement. Voor zand en grind is de verwachting dat deze in de loop van 2015-2016 weer op normaal niveau (2012) komen. Juist de veevoerders laten een sterke stijging zien. Ook zal in de loop van 2015 een nieuwe productiefaciliteit geopend worden waardoor het volume bulkoverslag in dit segment sterk zal groeien.
- Indien we uitgaan van een gematigde groei van de overslag van bulkgoederen (1% tot en met 2020 en daarna 0,5%) dan is de overslag in 2025 circa 900.000 ton.
- Indien rekening wordt gehouden met een groei bij Agrifirm zal de overslag toenemen tot circa 1.000.000 ton in 2025.

In onderstaande tabel een overzicht van de uitkomst van deze prognose van goederenoverslag.

Tabel 7: Prognose overslag bulk en containers in 2020, 2025 en 2030 in de haven van Wanssum (afgerond) – Stec Groep

	Nu	2020	2025	2030
Prognose containeroverslag Stec Groep 2015	70.000 TEU	90.000 TEU	110.000 TEU	120.000 TEU
Prognose bulkoverslag Stec Groep 2015	650.000 Ton	900.000 Ton	1.000.000 Ton	1.100.000 – 1.300.000 Ton

Stec Groep, 2015

Prognose Havennetwerkvisie 2012 en 2013

De provincie Limburg heeft voor het opstellen van de Havennetwerkvisie de aanname gedaan dat de containeroverslag met 2,5% (1,5 + 1%) groeit per jaar (1,5% als gevolg van economische groei en 1% als gevolg van containerisatie en groei van transport via water/spoor). Voor bulk en stukgoed gaat de provincie in de Havennetwerkvisie uit van een jaarlijkse groei met 1% tot en met 2020 en daarna 0,5%. Dit globale groeicijfer is in een vervolgstudie uitgewerkt per binnenhaven, met specifieke uitgangspunten per haven en per goederensegment. Voor Wanssum wordt uitgegaan van een groei van circa 40% tussen 2012 en 2030 (jaarlijkse groei van circa 2,25%). Zie onderstaande tabel.

Tabel 8: Prognose overslag bulk en containers in 2020 en 2030 in de haven van Wanssum (afgerond) - Havennetwerkvisie

	2020	2030
Prognose Provincie Limburg Havennetwerkvisie 2012 containers	120.000 TEU	150.000 TEU
Prognose Provincie Limburg verdieping Havennetwerkvisie 2013 bulk	1.050.000 Ton	1.145.000 Ton

Provincie Limburg, Havennetwerkvisie 2013

Conclusie:

De prognose, voor zowel containers als bulk valt licht lager uit in de berekening van Stec Groep ten opzichte van eerdere berekeningen in de Havennetwerkvisie Limburg (2012 en 2013). Een belangrijke oorzaak hiervan is het gebruik van de meest recente cijfers ten aanzien van economische groei en de specifieke vertaling in de groei van goederenvolumes in de haven van Wanssum. Ook hebben zich de afgelopen jaren ontwikkelingen voorgedaan waardoor de ontwikkeling van zowel containers als bulkgoederenoverslag zich minder sterk heeft ontwikkeld dan voorspeld. De verwachtingen ten aanzien van containeroverslag en bulkoverslag in de Haven van Rotterdam zijn niet bijgesteld. We hanteren daarom beide prognoses in de verdere analyse.

Stap 2: ontwikkeling ruimtegebruik haven Wanssum

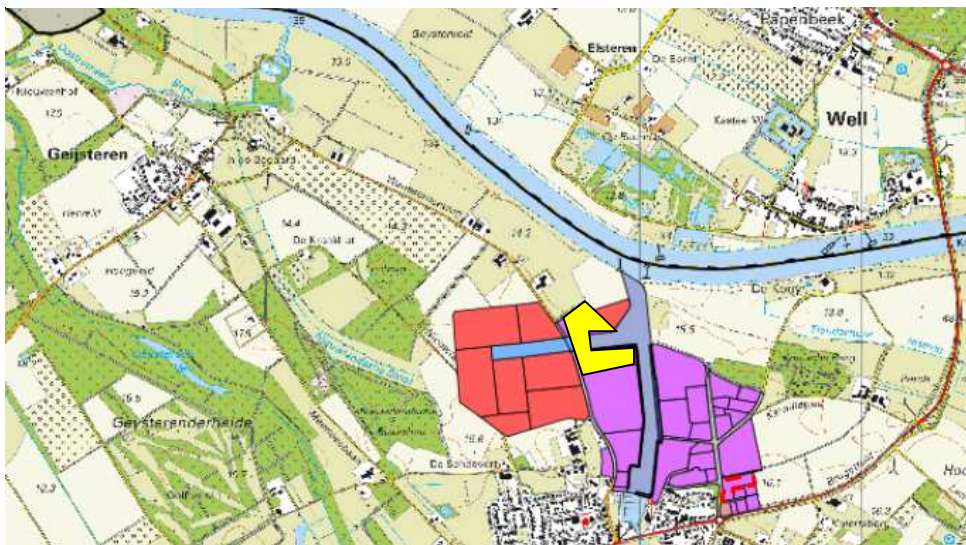
De toekomstige vraag naar ruimte in de haven van Wanssum is voor een groot deel afhankelijk van de ontwikkeling in goederenoverslag. Meer goederenoverslag betekent in principe immers een grotere ruimtevraag van bedrijven om die overslag op te vangen. Per segment bepalen we de ontwikkeling van de ruimtevraag.

Ruimtevraag containeroverslag beperkt, efficiency kan vergroot worden door herverkaveling

Om de ruimtevraag voor containeroverslag te bepalen kijken we naar het huidige ruimtegebruik in relatie tot het huidige overslagvolume. Algemeen gesteld gaan we uit van een ruimtegebruik van circa 25.000 TEU per hectare als norm voor een goed functionerende containerterminal (stack hoogte 4 of 5 lagen en een bezettingsgraad van circa 60-70%)¹⁵. Een belangrijke meerwaarde van een containerterminal is het creëren van een stack (tijdelijke opslagplaats) en een depot (opslag voor langere tijd), waar zowel volle als lege containers kunnen worden opgeslagen in afwachting van transport. Deze capaciteit is meegerekend bij het algemene kengetal van 25.000 TEU per hectare.¹⁶

Wat opvalt aan het terrein van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTN in Wanssum is dat het een afwijkende vorm betreft. Het gaat om een vrije vorm. Deze afwijkende vorm beperkt de bruikbaarheid van de kavel. Immers er moet ruimte zijn voor handling, kraan, stacking en depot. Zie de kaart hieronder.

Figuur 7: Kavel Containerterminal Wanssum (geel)



Bron: REBIS Werklocaties, provincie Limburg, bewerking Stec Groep

Vanwege de beperkte courantheid van de kavel is de huidige overslag op de terminal in Wanssum beperkt tot circa 15.000 TEU per hectare (immers 70.000 TEU/4,5 hectare). We verwachten dat bij een optimale verkaveling (rechthoekig) en een stack hoogte van 4 of 5 lagen dat de overslag per hectare toeneemt. Voor

¹⁵ Onder andere gebaseerd op bureau-expertise, cijfers World Bank via www.ppiaf.org en diverse websites van operators.

¹⁶ Uit diverse businesscases voor nieuwe terminals blijkt dat een terminal van circa 100.000 TEU (naast de kade en overslagmogelijkheden) en inclusief (empty) depot/stack een ruimtebehoefte heeft van circa 3 tot 5 hectare (opgebouwd uit circa 1,5 tot 2 hectare voor kade en overslag en 1,5 tot 3 hectare voor depot/stack incl. manoeuvreerruimte). Onder andere gebaseerd op businesscases voor realisatie van een containerterminal in Bergen op Zoom, Deventer en Schorebrug.

de komende 10 jaar gaan we uit van 20.000 TEU per hectare als realistische maatstaf. Dit betekent dat er een ruimtebehoefte (tot 2025) is van 5,5 hectare.

Tussenconclusie:

Bij een uitbreiding van de haven wordt het terrein van het Havenbedrijf / BCTN als het ware in tweeën geknipt. Circa 2,5 hectare van de bestaande kavel (op het bestaande bedrijventerrein) kan gehandhaafd worden. Er is dus een additionele ruimtevrage tot en met 2025 van 3 hectare nieuw bedrijventerrein. Omdat we verwachten dat de containeroverslag ook na 2025 groeit lijkt het realistisch dat er daarna een additionele ruimtevrage ontstaat.

Havengebonden bedrijventerrein meer dan 50% van Haven- en industrieterrein Wanssum

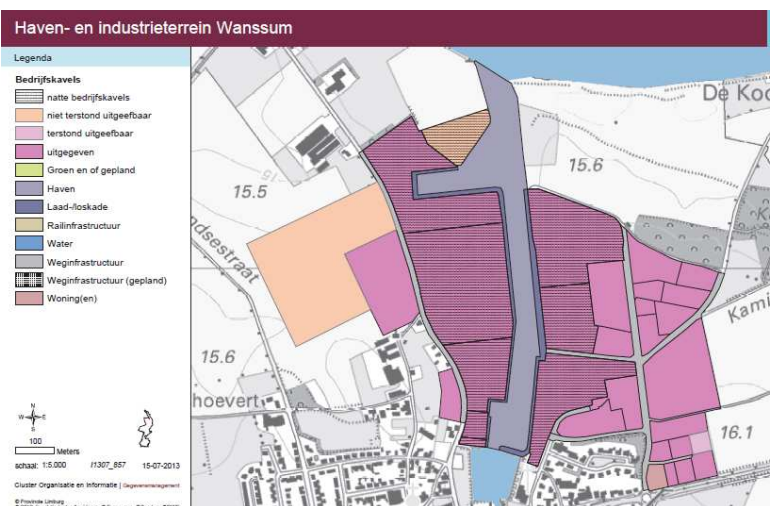
Het gehele Haven- en industrieterrein Wanssum is circa 54 hectare groot. Hiervan is circa 38 hectare netto uitgeefbaar. Het terrein is volledig uitgegeven. We maken onderscheid in kavels die direct aan de kade gelegen zijn (havengebonden bedrijventerrein) en kavels die niet direct ontsloten zijn op de kade (regulier – en soms havengerelateerd - bedrijventerrein).

Op basis van deze indeling kunnen we een beter onderscheid maken in nat en droog bedrijventerrein. Onderstaande kaart en tabel geeft de belangrijkste bedrijven ‘aan de kade’ weer. Dit sluit aan bij de Havenatlas Limburg (2013).

Figuur 8: Overzicht 'natte' kavels Haven Wanssum

Bedrijf	Omvang (in ha)
Westelijk deel	
Containerterminal	4,5 ha
Geelen Beton	6,9 ha
Topterra / Staalmeesters	2,2 ha
Jachthaven(bouwer)	ca 1 ha
Oostelijk deel	
Agrifirm	2,8 ha
Cemex	2,2 ha
Heemix	4,3 ha
Totaal	23,9 ha

Bron: Havenatlas Provincie Limburg, 2013, bewerking Stec Groep 2015



In totaal gaat het dus om circa 24 hectare aan nat terrein dat op dit moment in gebruik is, inclusief de containerterminal en jachtbouwer. Dit betekent dat 16 hectare op het terrein niet in gebruik is door niet-havengebonden bedrijvigheid. Het betreft regulier bedrijventerrein. Van de bedrijven die aan het water gevestigd zijn, maken Topterra, Heemix en Agrifirm - naast de containerterminal - gebruik van de kadevoorzieningen. Vitelia gaat via een transportband haar goederen laden en lossen. SDH maakt gebruik van de kade (maar is fysiek niet gevestigd op Haven- en industrieterrein Wanssum), evenals het laden van mestschepen (die overigens plaatsvinden in de noordwesthoek van het terrein. Dit betekent dat de bedrijven Geelen en Cemex (op dit moment) geen gebruik maken van de kadevoorzieningen.

De overslag in Wanssum bedraagt op dit moment bijna 650.000 ton. Dit is exclusief de overslag van zand (SDH) en mest, maar inclusief de verwachte tonnage door Vitelia (die op dit moment een productiefaciliteit bouwen op het bedrijventerrein).

Prognose is dat de overslag (excl. zand en grind en mest) toeneemt naar maximaal 750.000 ton in 2025 (en 1.000.000 ton incl. zand en grind en mest). Bij een gemiddelde overslag van 40.000 ton per ha (netto), betekent dit dat er een ruimtebehoefte is van 19 ha netto bedrijfskavels aan het water.¹⁷ Op dit moment hebben de bedrijven op Haven- en Industrieterrein Wanssum circa 12 hectare in gebruik. De gevestigde

¹⁷ We baseren ons hierbij op eigen onderzoek, onder andere voor Vlaamse (Zeebrugge, Antwerpen, Gent) en Nederlandse havens (o.a. Moerdijk, Amsterdam, Rotterdam, Urk, Kampen, Den Helder). Bovendien keken we naar onderzoek van derden, bijvoorbeeld Ecorys en Buck Consultants International.

bedrijven gebruiken de ruimte dus intensief. Mogelijk gaat dit een belemmering vormen voor het duurzaam economisch functioneren van deze bedrijven in de toekomst.

Met de verwachte groei in overslagvolume is er een ruimtebehoefte van 7 ha netto aan havengebonden kavels te verwachten bij bedrijven in Wanssum. De ambities van het bedrijf Topterra (groei van circa 1,5 hectare in de huidige situatie naar circa 4 hectare in de toekomst) zijn een voorbeeld hiervan. Deze ruimtevraag is dus exclusief nieuwe bedrijvigheid die aan de (nieuwe) kade op het terrein een plek kan krijgen. We achten het realistisch dat de beschikbaarheid van havengebonden kavels (nu nergens in Noord-Limburg beschikbaar) zal leiden tot extra vraag.

Tussenconclusie:

De groei in goederenoverslag (bulk) zal leiden tot een extra ruimtevraag van 7 hectare, zo is onze verwachting op basis van de prognose. Daarnaast zal zich enige ruimtevraag voordoen als gevolg van het beschikbaar hebben van kavels aan water.

Marktvraag havengerelateerd bedrijventerrein

In de regio Noord-Limburg is de afgelopen jaren relatief veel (regulier) bedrijventerrein uitgegeven. Onderstaande tabel laat zien dat de uitgifte op bedrijventerreinen gemiddeld circa 30 hectare bedroeg over de periode 2005-2014. Uitgezonderd het 'topjaar' 2014 is de uitgifte nog steeds circa 25 hectare per jaar. Venray kent een uitgifte van circa 6 hectare per jaar.

Figuur 9: Uitgifte bedrijventerreinen Noord-Limburg

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal	Gemiddeld
Beesel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bergen (L)	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,04
Gennep	0,00	1,20	0,70	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57	3,17	0,32
Horst aan de Maas	0,89	2,95	3,42	7,08	1,16	0,00	2,03	0,90	1,70	19,46	39,60	3,96
Mook en Middelaar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Peel en Maas	1,75	3,78	3,12	5,17	1,02	0,56	1,74	0,28	11,15	0,14	28,72	2,87
Venlo	10,25	17,41	31,10	11,97	7,19	13,30	6,70	14,35	1,96	61,61	175,82	17,58
Venray	8,35	8,42	1,37	7,12	12,11	2,55	7,23	0,24	11,18	4,39	62,94	6,29
Totaal Noord-Limburg	21,24	33,75	40,10	32,04	21,47	16,41	17,70	15,77	25,98	86,18	310,65	31,07

Provincie Limburg, 2015

Bovenstaande figuur geeft weer dat er een relatief constante vraag naar regulier bedrijventerrein is in Noord-Limburg, met name geconcentreerd in Venlo en Venray. Horst aan de Maas en Peel en Maas kennen een bescheiden uitgifte van bedrijfsgrond en hoofdzakelijk incidenteel. Als we kijken naar de beschikbare capaciteit dan blijkt dat er circa 390 hectare bedrijventerrein beschikbaar is in de regio, hoofdzakelijk in Venlo. Het gaat om diverse terreinen, waar praktisch elk segment in de bedrijfsruimtemarkt bediend kan worden. In Venray is nog circa 30 hectare bedrijfsgrond beschikbaar. Bovendien zijn er in Venlo/Horst aan de Maas nog diverse plannen voor het toevoegen van extra bedrijfsgrond (in het DCGV-gebied).

Conclusie uit bovenstaande – globale – analyse is dat er zeer zeker marktvraag is de komende jaren naar regulier bedrijventerrein in Noord-Limburg en dat deze met name toegespitst zal zijn op Venlo (incl. Horst aan de Maas) en Venray. Echter gezien het aanbod is er geen actuele behoefte (extra aanbod) aan nieuwe droge kavels. De komende jaren is de marktvraag met name gericht op ruimtevraag van logistieke bedrijven (gevestigd in de regio of van buiten). In Venray, maar ook in Venlo zijn diverse bedrijventerreinen beschikbaar voor het faciliteren van deze ruimtevraag. De ruimtevraag naar kleinere kavels voor het midden- en kleinbedrijf in andere sectoren is beperkt. Het aanbod is toereikend.

Binnen deze grote groep reguliere bedrijven zitten ook havengerelateerde bedrijven die willen uitbreiden. Gezien de activiteiten is het wenselijk om in de directe nabijheid van een haven/vaarwater gevestigd te zijn. Daarbij komt dat het een bedrijf betreft dat lokaal geworteld is. Omdat het hier sec gaat om een

uitbreidingswens en geen verplaatsing is een lokale oplossing ruimtelijk (en bedrijfseconomisch / financieel) gezien wenselijk.

Geelen Beton is al vele jaren gevestigd op het bedrijventerrein in Wanssum (en heeft circa 6,5 hectare in gebruik). Het bedrijf heeft plannen voor de bouw van een nieuwe productiefaciliteit op het bestaande terrein en zoekt hierdoor aansluitend aan het bestaande kavel opslagruimte. Juist vanwege de investering in de bestaande faciliteit zou verplaatsing naar een andere locatie leiden tot kapitaalvernietiging en onevenredige bedrijfseconomische gevolgen voor Geelen Beton. Bovendien heeft het bedrijf aangegeven dat in de nabije toekomst de activiteiten meer havengerelateerd worden (aan- en afvoer via water/kade in Wanssum). Geelen Beton heeft expliciet verzocht om een havengebonden- en havengerelateerde bedrijventerreinbestemming. Dat biedt in potentie behoefte aan nieuwe havengerelateerde kavels.

Het voortbestaan van Geelen Beton, met ruim 100 arbeidsplaatsen, is van groot belang voor de lokale werkgelegenheid. Het gaat om circa 5 hectare netto aan ruimtebehoefte.

Analyse beschikbare en geschikt te maken bedrijfslocaties

Zoals we in voorgaande analyse hebben kunnen lezen is de ruimtevraag hoofdzakelijk geënt op bedrijven die vanwege de aard van de activiteiten gevestigd moeten zijn op een kavel met een directe aansluiting op water. Voor deze functies kijken we hieronder naar alternatieve vestigingsmogelijkheden aan het water in de betreffende marktregio.

Vooraf: we analyseerden alleen aanbod waar in potentie havengebonden kavels te realiseren zijn. Regulier – droog – aanbod is voor de bedrijven die we hier analyseren geen optie. Voor de bedrijfsvoering is het noodzakelijk dat de bedrijven aan het water gevestigd zijn.

Uitgangspunt marktregio containerterminal maximaal 20 minuten van de terminal

Als uitgangspunt voor de marktregio van een containerterminal hanteren we een straal van maximaal 20 minuten rondom de terminal. Algemeen kengetal is dat gemiddeld zo'n 80% van de lading van een containerterminal uit een gebied met een straal van 20 kilometer rondom de terminal komt. Dit is het operatiegebied van de terminal in Wanssum. We zien geen aanleiding om dit te verruimen op basis van gesprekken met stakeholders.

Uitgangspunt marktregio natte bedrijfskavels circa 20 kilometer

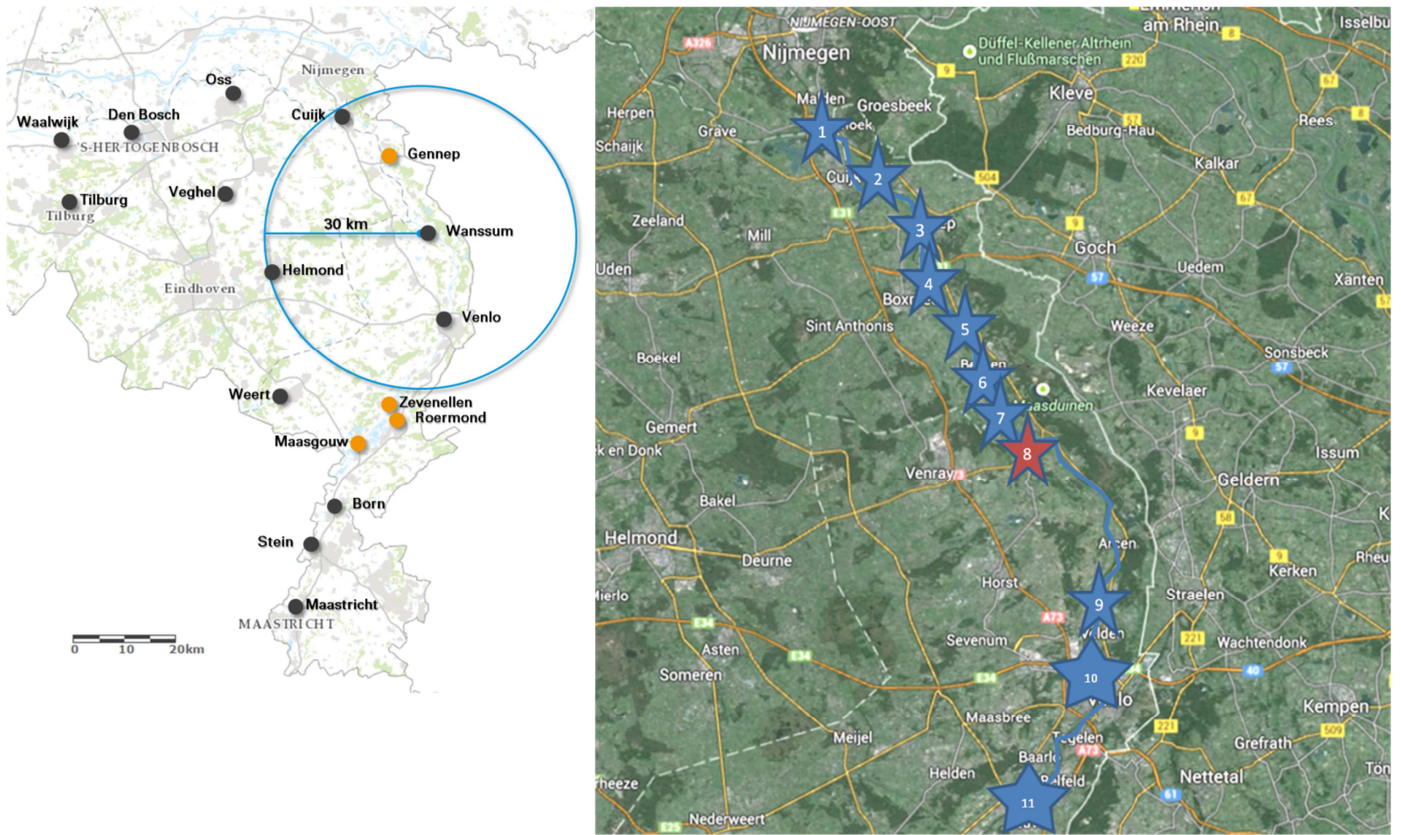
Als uitgangspunt voor de marktregio van natte bedrijfskavels hanteren we een straal van circa 20 kilometer. De gebruikers van natte bedrijfskavels zijn over het algemeen sterk lokaal en regionaal geworteld. Dit komt door de activiteiten die men uitvoert (handel in veevoeders, agrarische producten, metaal, zand, etc.). Deze activiteiten worden 'gewonnen' in een straal van circa 20 kilometer (de regio). Verplaatsing naar buiten de regio is voor deze bedrijven geen optie.

Analyse van gebied van Cuijk tot Venlo


We analyseren mogelijkheden voor vestiging op bedrijventerreinen of solitaire locaties¹⁸ aan het water (met toegang tot het water via kade of insteekhaven) gelegen die geschikt of geschikt te maken zijn in een gebied tussen Cuijk en Venlo (grootweg een straal van 20 kilometer). Binnen dit marktgebied is de Maas de enige relevante waterweg (ook in het Duitse achterland). In totaal onderscheiden we 11 locaties.







¹⁸ We nemen mee plekken waar nu of in het verleden bedrijfsactiviteiten plaatsvonden (bv. voormalige zandwinning, steenfabriek, etc.). Jachthavens en toeristische voorzieningen (zoals jachthaven, natuurgebieden en campings aan de rivier) nemen we niet mee in de analyse.

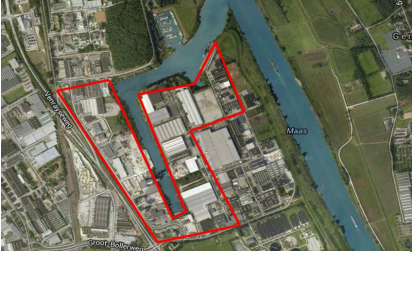

Figuur 10: Afbakening marktregio (l) en potentiële vestigingslocaties (beschikbaar en geschikt te maken) (r)



Hieronder beoordelen we de plekken.

No	Ligging	Adres	Beschikbaar?	Geschikt te maken?		
				Omvang	Ontsluiting	Planologisch juridisch
1		Bedrijventerrein Cuijk-Katwijk	Nee, wel op privaat eigendom ruimte beschikbaar (recente ontwikkeling container-terminal)	80 hectare netto (0 hectare beschikbaar)	Op enige afstand (3-5 km) van op- en afrit A73	Bedrijventerrein
2		Bloemenstraat, Milsbeek	Ja, staat sinds 2008 leeg	Ca. 3 hectare	Op afstand van provinciale weg	Steenfabriek. Direct aangrenzend camping. In mei 2014 is een visie opgesteld dat voorziet in toeristisch recreatieve invulling (icm wonen)

3		Waterzuivering Gennep, Veerstraat	Nee, in gebruik	Aanlegplaats, geen bedrijfslocatie. Waterzuivering ca 1 hectare	Via Veerweg en dorp ontsluiting op provinciaal e weg	Agrarisch en waterzuivering	
4		Haven Gennep (Bedrijventerrein Hoogveld-De Grote Heeze)	Nee, in gebruik Leegstand zeer beperkt, inbreiding niet mogelijk (geen restkavels)	Ca. 25 hectare netto (volledig uitgegeven)	Op afstand van provinciaal e weg	Conserverend bestemmings- plan → geen nieuwe ontwikkelingen gewenst	
5		Heukelomsestraat t Afferden	Nee, in gebruik door Wienerberger. Aansluiting op water door middel van zandpad	Ca 2 hectare	Aan provinciaal e weg	Specifiek bestemd voor steenfabriek (incl. bedrijfswoning)	
6		Staaieweg, Vierlingsbeek	Nee, in gebruik	Jachtwerf en botenstalling ca. 1 hectare	Op afstand van snelweg	Onbekend.	
7		Mgr. Geursstraat/ Kalverstraat, Maashees	Nee in gebruik	Ca. 2 hectare	Op afstand van snelweg	Bedrijfsfunctie, mengvoederbedrijf	
8	Haven- en industrieterrein Wanssum						-
9		Veerweg, Velden	Nee in gebruik	Scheepswerf ca. 1 hectare	Via dorp ontsluiting provinciaal e weg	Bedrijfsfunctie	

10		Venlo, Haven	Op dit moment geen ruimte beschikbaar. Gestreefd wordt naar intensivering ruimtegebruik om groei in bulk en containeroverslag op te kunnen vangen.	Circa 25 hectare, volledig uitgegeven, zeer beperkt leegstand	Op afstand van snelweg	Bedrijfsfunctie, voornemen om ruimtegebruik te intensiveren en bargeterminal te laten expanderen naar westen
11		Haagweg, Kessel Eik	Nee, in gebruik door Kuypers Kessel BV, verhuurd delen machinepark aan derden	Ca. 10 hectare	Via dorp ontsluiting provinciale weg	Bedrijfsfunctie

Stec Groep 2015, op basis van diverse bronnen en deskresearch

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat er in de marktregio geen bedrijfskavels beschikbaar of geschikt te maken zijn om ruimtevrage van havengebonden bedrijven te kunnen huisvesten. Voor containeroverslag zijn er aan de randen van de marktregio en in Venlo enkele alternatieven.

Meest in het oog springend zijn de terminals:

- Barge Venlo (TCT). TCT is opgezet als extended gate voor de Rotterdamse haven en wordt geëxploiteerd door ECT en Seacon Logistics. Er wordt 40.000 – 50.000 TEU overgeslagen in de haven. Door intensivering en herschikking kan de capaciteit in de haven worden vergroot. Dit kan maximaal tot 80.000 TEU.
- Rail Venlo (TCT). Gekoppeld aan de bargeterminal werken ECT en Seacon ook samen in de railterminal Venlo. Deze terminal slaat circa 175.000 TEU aan containers over. Hiermee is de maximale capaciteit bijna bereikt (200.000 TEU per jaar).
- Rail Venlo (Greenport/TPN). Op Trade Port Noord wordt in 2015 gestart met de bouw van een nieuwe railterminal, geëxploiteerd door Cabooter Railcargo. De geplande capaciteit is 150.000 TEU, op termijn nog te verdubbelen.
- Inland Terminal Cuijk. Geëxploiteerd door Van Berkel Logistics. De volumes op deze terminal groeien sterk (circa 40.000 TEU in 2014 en enig bulkgoed) en het verzorgingsgebied is regio Nijmegen. De belangrijkste klant voor de terminal is bijvoorbeeld Heinz, gevestigd in Elst en Nijmegen. Ook Mars en Bavaria gebruiken de terminal in Cuijk. De afstand tot Wanssum is relatief ver (35-40 km) en vandaar dat deze terminal een beperkt alternatief zal vormen voor bedrijven die gevestigd zijn in een straal van 20 kilometer rondom Venray.

De belangrijkste conclusies uit de aanbodanalyse:

We analyseerden mogelijkheden voor vestiging op bedrijventerreinen of solitaire locaties aan het water gelegen (met toegang tot het water via kade of insteekhaven), die geschikt of geschikt te maken zijn in een gebied tussen Cuijk en Venlo (grootweg een straal van 30 kilometer). Binnen dit marktgebied is de Maas de enige relevante waterweg (ook in het Duitse achterland), met vergelijkbare watercondities (diepgang, vaarklasse, etc.). In totaal onderscheiden we 11 locaties.

Na beoordeling van deze locaties blijkt dat er:

- Geen terstond uitgeefbare natte kavels beschikbaar zijn in de marktregio.
- Geen in gebruik zijnde kavels en leegstaande of leegkomende panden van substantiële omvang zijn.
- Lastig locaties geschikt te maken zijn, o.a. vanuit ruimtelijk en financieel oogpunt.
- Dit ruimtelijk gezien ook niet gewenst is omdat dit tot ruimtelijke versnippering van havengebonden bedrijvigheid leidt en suboptimale ruimtelijke en bedrijfseconomische situaties met beperkte toekomstwaarde/perspectief.

Voor containeroverslag is de situatie genuanceerder. Er zijn diverse mogelijkheden voor containeroverslag in de regio, namelijk in Venlo, Veghel en Cuijk. Op langere termijn (2030 en daarna) is de uitbreiding in capaciteit noodzakelijk om de groei in containeroverslag te kunnen faciliteren. We baseren ons op de volgende aspecten om deze conclusie te verantwoorden.

- De verwachting is – op basis van de Havennetwerkvisie Limburg – dat de overslag van containers op de terminals in Noord-Limburg zal groeien tot circa 450.000 – 500.000 TEU in 2030. De bestaande capaciteit is ontoereikend voor de autonome groei. In totaliteit leidt de beschikbare capaciteit op termijn niet tot overaanbod.
- De havens van Venlo en Wanssum (maar ook Veghel en Cuijk) zijn complementair aan elkaar. Gezien het verzorgingsgebied van een terminal (circa 20 kilometer) zullen de marktgebieden van de terminals niet overlappen.
- Bovendien hebben de terminals verschillende connecties (en terminal operators) waardoor er voor de klant keuze bestaat.

Hierdoor concluderen we dat er slechts in beperkte mate concurrentie is tussen de verschillende terminals in Noord-Limburg (en daarbuiten).