



STICHTING BUURTPLATFORM BUDEL-DORPLEIN

Aan: De Raad van de Gemeente Cranendonck
Postbus 2090
6020 AB Budel
Van: Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek
Datum; 31 augustus 2018
Betreft: Zienswijze VVGB Havenweg 3a Budel-Dorplein

Geachte leden van de Raad,

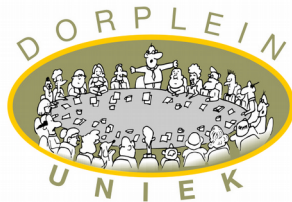
Betreffende de Verklaring van geen Bedenkingen reg. Nr. 795213/795257, vastgesteld in de Raadsvergadering van de Gemeente Cranendonck van 12 juni 2018, wenst het Buurtplatform Dorplein Uniek een Zienswijze tegen dit Raadsbesluit in te dienen. Het betreft het toestaan van een afwijkend bebouwingspercentage onder het bestemmingsplan Dorplein Bestaand.

Motivering:

Het Buurtplatform is van mening dat met dit Raadsbesluit een ontwikkeling van de haventerminal in Dorplein wordt opgestart die vergaand afwijkt van de oorspronkelijke plannen voor de containerterminal. Bovendien is de Raad zeer beperkt geïnformeerd en deels ook is een verkeerde voorstelling van zaken gegeven, waardoor de Raad geen afgewogen besluit heeft kunnen nemen. Op deze onderdelen wordt hierop nader ingegaan:

Informatievoorziening:

- Het Raadsvoorstel was voorzien van een zeer beperkte bijlage, waarin werd aangegeven door de beleidsambtenaar dat alles was nagegaan en het wel in orde was en in lijn met het gemeentelijk beleid. Het Buurtplatform is van mening dat dit Raadsvoorstel voor de bouw van ruim 10.000 m² op/overslaghallen mede voorzien had moeten worden van de ruimtelijke onderbouwing voor de bouwaanvraag, gelet op de omvang van deze hallen. Deze info was beschikbaar. Het begeleidende schrijven stelt dat gelet op de totale oppervlakte van het haventerrein (met de gronden onder Weert erbij) de bebouwing binnen de marge van 20% blijft.
Deze stelling is pertinent onjuist. Totaal beoogt initiatiefnemer het bouwen van ca. 18.000 m² op/overslaghallen, waarvan ca. 10.000 m² op gronden onder Cranendonck en de rest op gronden onder Weert. Het totale terrein omvat ca. 6 Ha. Ook onder Weert is het bebouwingspercentage beperkt tot 20%. De werkelijkheid is dat zowel onder Cranendonck als onder Weert het bebouwingspercentage wordt overschreden. Bovendien is de bestemming van de gronden onder Weert vrijwel geheel Agrarisch met Natuurwaarden (Anw) en mag daarop in het geheel niet worden gebouwd. Hierop zal eerst een andere bestemming gelegd moeten worden middels een wijziging van het bestemmingsplan. Saillant detail is dat de bestemming Anw onder Weert tot stand is gekomen naar aanleiding van een bezwaarschrift van het Buurtplatform, dat door de Raad van de gemeente Weert werd overgenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijfsterreinen Weert 2013.

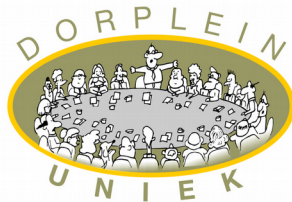


STICHTING BUURTPLATFORM BUDEL-DORPLEIN

- Gesteld is dat initiatiefnemer het Buurtplatform aan de voorkant over de plannen heeft geïnformeerd. Ook dat is onjuist. Op 26 februari 2018 is er een presentatie geweest in het gemeentehuis over de plannen in aanwezigheid van een lid van het Buurtplatform. Echter is de aanvraag voor de vergunning op 21 februari 2018 ingediend, 5 dagen vóór deze presentatie. De bouw van de op/overslaghallen met een omvang van 18.000 m² was daarbij een complete verrassing, evenals de omschakeling van containerterminal met doorvoer naar eindbestemming) naar distributiecentrum van stukgoederen. Opmerkingen gemaakt vanuit het Buurtplatform bij deze presentatie vinden we niet terug in de plannen. De aanleg van een groene rand van het terrein werd veel eerder besproken bij de realisatie van Fase I van de terminal. Overigens achten wij de Gemeente zelf verantwoordelijk voor de communicatie over de plannen met de haven. De Gemeente is daarin passief gebleven in het voortraject.

Ruimtelijke planning

- Buurtplatform is van mening dat deze Verklaring van geen Bedenkingen niet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De gigantische bebouwing midden tussen natura 2000 gebieden is een “verstening” die ongewenst is. Nergens vinden we daarvoor ook de noodzaak aangegeven. Het Buurtplatform is van mening dat de ontwikkeling van de haventerminal, zoals die werd bedoeld en gepresenteerd in eerdere plannen prima kan worden uitgevoerd binnen de geldende bebouwingspercentages van 20%. De verruiming naar 30% betekent een overschrijding van 50% van de bebouwing. Eerder heeft het Buurtplatform gemotiveerd aangegeven dat de aanvankelijk voorgestelde ontwikkeling van de terminal ook kan worden uitgevoerd zonder de gronden met bestemming Anw onder Weert daarbij te betrekken. Het volgen van initiatiefnemer in zijn verzoek betekent ook een forse toename van het vrachtverkeer. (van 33/dag uit de Aerijs-calculatie prioritair project PAS, naar het vijfvoudige van 165/dag nu (40.000/jr). We missen het inzicht over de verkeersstromen en de effecten daarvan op Dorplein.
- Afgezien wordt van het vervoer per spoor. Dat is in strijd met het oorspronkelijke uitgangspunt van een trimodaal knooppunt. Ten opzichte van eerdere aannames is dat een forse verandering in de verkeersstromen over land. Het spoor en wegverkeer had een gelijk aandeel daarin. Nu alleen het wegvervoer overblijft zal het vrachtverkeer verdubbelen. Het Buurtplatform pleit er opnieuw voor om de aanpassingen in de infrastructuur rondom DIC en de haventerminal naar voren te halen en niet eerst de problemen te laten escaleren door steeds industriële ontwikkelingen voorop te stellen en de aanleg van infrastructuur naar achteren te schuiven. Die situatie moet je omkeren en leefbaarheid van omwonenden voor het economisch gewin van de ondernemer plaatsen.
- Het Buurtplatform vreest met deze verruiming van het bebouwingspercentage een precedentwerking die de weg opent voor andere initiatiefnemers binnen dit BP om daar ook gebruik van te maken. De belasting voor de omgeving zal dan verder oplopen, de verkeerslast voorop.



STICHTING BUURTPLATFORM BUDEL-DORPLEIN

- Verder attenderen we op het gegeven dat de haven een project is onder de PAS. Al deze projecten zijn momenteel on hold gezet en wachten op de antwoorden van het Europese Hof. Het Buurtplatform is van mening dat het afgeven van een verruiming van het bebouwingspercentage tenminste hierop ook dient te wachten. Bovendien is het Buurtplatform van mening dat de procedure voor de bouwvergunning en de milieuvergunning in samenhang met elkaar bekeken moeten worden. Geen bouwvergunning zonder de zekerheid dat het gebouw ook als zodanig in gebruik kan worden genomen.

Samenvattend:

Het Buurtplatform is van mening dat het Raadsbesluit betreffende de VGGB voor de bouwvergunning voor de haventerminal niet in stand kan blijven, want genomen op basis van verkeerde informatie en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Wij zijn van mening dat de ontwikkeling, zoals geschetst in het Rapport van Ecorys/Grontmij uit 2009 aangehouden moet worden. Dat was de basis voor de subsidieverstrekking vanuit V&W en in lijn daarmee was ook de presentatie op 3-12-2012 in de Schakel van initiatiefnemer aan de bewoners van Dorplein. Dezelfde uitgangspunten werden aangehouden bij het prioritaire project in het kader van de PAS wetgeving (jan. 2015).

Ook bij de realisatie van de terminal Fase I staan dezelfde uitgangspunten in het toetsingsrapport voor de NBW-vergunning van de Provincie Limburg (medio 2015).

Deze uitgangspunten zijn:

- Overslag van max. 12.000 containers (6.000 in/6000 uit)
- Overslag van max. 125.000 ton bulkgoederen
- 375 scheepsbewegingen.
- Trimodaal knooppunt

Een ontwikkeling passend bij deze uitgangspunten wordt gesteund. Een verdere ontwikkeling afwijkend hiervan wordt afgewezen. Verdere industrialisatie rondom Dorplein moet worden afgeremd tot voorzien is in een verbeterde infrastructuur die de overlast zal beperken.

Buurtplatform Dorplein Uniek.