

Weert, 9 augustus 2023

Aanvraag vergunning logistiek centrum  
Industriekader 44

Geacht college,

Het plan voor de bouw van een groot logistiek centrum aan de Industriekade-Havenweg op bedrijventerrein Kanaalzone II roept gemengde reacties op. Naar aanleiding van een discussie in de gemeenteraad op 8 juni en 13 juli heeft u toegezegd dat wethouder Van Eijk op 16 augustus een gesprek zal hebben met de initiatiefnemer over de mogelijkheid voor een alternatief gebruik van het terrein.

Wij hebben de vergunningaanvraag voor het logistiek centrum bestudeerd. Daaruit is een gegeven naar voren gekomen dat nog niet besproken is en naar onze mening invloed moet hebben op de beoordeling. Het blijkt dat het plan in strijd is met het geldende bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013. De gebouwen van het logistiek centrum moeten namelijk hoger worden dan is toegestaan. De initiatiefnemer omschrijft dit in een "Verzoek om afwijken" zelf als "Bij gebouw A bedraagt de dakrandhoogte 14 m. en bij gebouw B bedraagt de dakrandhoogte respectievelijk 14 en 12 m. In beide gevallen wordt de maximale goothoogte van respectievelijk 8 en 12 m. overschreden."

De initiatiefnemer heeft niet gevraagd om een wijziging van het bestemmingsplan op het punt van de maximale goothoogte. In plaats daarvan heeft hij het college verzocht om een omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12.1.a.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het college is hiervoor bevoegd, niet de gemeenteraad. De tekst van artikel 2.12 luidt: "[1] Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en, [a] indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening, [2] in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen.

De vergunning kan dus alleen worden verleend als het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De volgende feiten en gegevens spelen daarbij een rol.

1. De gemeenteraad heeft in de Structuurvisie Weert 2025 deze tekst over de bedrijventerreinen opgenomen (pagina 59). *Grootschalig (1,5 ha en groter)*. De grootschalige ruimtevraag hoort vooral gefaciliteerd te worden op De Kempen (voor zwaardere milieucategorieën) en op Kampershoeck 2.0. Deze vraag bestaat slechts beperkt uit lokale groei (die bovendien redelijk eenvoudig in beeld kan worden gebracht), maar vooral uit externe vestigers. Ook is het ruimtegebruik voor gewenste (solitaire) verplaatsters met name

grootschalig van aard. De ruimtevraag van distributielogistiek kan beschouwd worden als zeer grootschalig, waarbij kavels boven 10 ha steeds vaker voorkomen. Weert wil hierin nadrukkelijk een rol spelen met Kampershoek 2.0. Voor gebruik van De Kempen voor vestiging van additionele distributielogistiek (na Lidl) is een ontsluiting door middel van de Westtangent wenselijk. De bouw van een groot logistiek centrum aan de Industriekade op Kanaalzone II wijkt af van deze grondslag voor bedrijfsvestigingen.

2. In de Structuurvisie Weert 2025 is bedrijventerrein Kanaalzone 2 in beeld voor recreatieve ontwikkelingen.  
(Pagina 16) “Speerpunt in het beleid van Weert is het behoud en de verdere ontwikkeling van het landschapspark Kempen~Broek. (...) Het IJzeren Man - gebied vormt binnen Weert het concentratiegebied voor uiteenlopende toeristisch-recreatieve activiteiten, aangevuld met het gebied Weert-West (kerngebieden De Lichtenberg en KMS en aangrenzende gebieden zoals Kanaalzone II) voor uitbreiding van de meer intensieve toeristisch-recreatieve voorzieningen.”  
(Pagina 71) “Weert-West wordt in deze structuurvisie neergezet als het stedelijke reconversiegebied met als leidend thema vrije tijd dat samen met Kempen~Broek – IJzeren Man een totaal aanbod kan bieden aan ruimte voor intensieve en extensieve toeristisch-recreatieve voorzieningen. De Lichtenberg en de KMS vormen het kerngebied van Weert-West, mogelijk aangevuld met Kanaalzone II, de haven en de omgeving van de Hoolstraat.”  
Op de visiekaart en de visiekaart recreatie van de structuurvisie zijn gewenste recreatieve verbindingen aangegeven. Deze vallen deels samen met de ontsluitingsroute van het logistiek centrum. De vestiging van een groot logistiek centrum aan de Industriekade past niet deze visie over Kanaalzone II.
3. De bebouwing waarvoor de vergunning is aangevraagd krijgt aan de zuidzijde, grenzend aan de woonpercelen aan de Nobellaan, een goothoogte van twaalf meter. Volgens het bestemmingsplan is acht meter toegestaan. Er is dus sprake van een overschrijding met vier meter van de nu toegestane hoogte.  
De situatie Nobellaan is vergelijkbaar met de situatie Boshoverbeek wat betreft de afstand tussen de woningen en de ten noorden daarvan gelegen percelen met de bestemming bedrijventerrein en de toegestane milieucategorie. In het eindverslag inspraak van het voorontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013 is naar aanleiding van een zienswijze over de bouwhoogte op het bedrijventerrein het volgende gesteld (reactie 1): “Rekening houdend met deze factoren en de stedenbouwkundige opbouw en realisatiemogelijkheden worden de goot- en bouwhoogtes als volgt aangepast. Voor bedrijven in milieucategorie 2: 6 m en 9 m (i.p.v. 12 m), voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 (was milieucategorie 3.2.) blijft dit 8 m en 12 m en voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 wordt dit 12 m (i.p.v. 8 m) en 15 m (i.p.v.12 m).” Uit deze tekst blijkt dat bij een afweging van de relevante aspecten weloverwogen de keuze voor een goot- en bouwhoogte van 8 en 12 meter is gemaakt.
4. In een informatiebijeenkomst op 24 mei heeft de initiatiefnemer verteld dat voor het logistiek centrum wordt uitgegaan van 180 vrachtwagenbewegingen per etmaal. In de melding activiteitenbesluit AIM Ak3i36dp9bn bij de vergunningaanvraag is het aantal van 320 vrachtwagenbewegingen per etmaal vermeld, waarvan het overgrote deel in de dagperiode. In de memo verkeersonderzoek wordt gesproken over 415, 1.108 en 1.220 vrachtwagenbewegingen per etmaal, waarvan het overgrote deel in de dagperiode. (We laten de personenautobewegingen buiten beschouwing; die moeten echter zeker ook worden meegewogen.) Mede naar aanleiding van het genoemde aantal van 180 vrachtwagenbewegingen heeft de gemeenteraad op 8 juni in een motie overwogen dat de toename van het aantal verkeersbewegingen een grote impact zal hebben op de

verkeersveiligheid, de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en het woongenot. De raad heeft verder unaniem uitgesproken grote zorgen te hebben over de verkeersdruk in Weert-West en Weert-Noord. Bij een hoger aantal verkeersbewegingen worden deze zorgen nog groter. Over de situatie rond de sluis meldt het verkeersonderzoek: “De benodigde ruimte voor het maken van de bocht in combinatie met de beperkte ruimte op de brug maakt dat er knelpunten kunnen ontstaan. Echter, de bewegingen zijn wel mogelijk.” Dit is een te voorzichtige formulering. De beschrijving van de hele verkeerssituatie maakt duidelijk dat knelpunten **zullen** ontstaan – ook bij veel minder vrachtwagenbewegingen dan het aantal van 1.220 waarvan in het verkeersonderzoek als maximum voorziet. Bovendien gaat het onderzoek niet in op de problemen die ontstaan door de combinatie van het kruispunt Industriekade-Kazernelaan met de afslag van de ontsluitingsroute via de Industriekade, de smalle weg over sluis-16 en de daarop aansluitende rotonde Kempenweg N564, die binnen een afstand van 150 meter van elkaar liggen. Verder is relevant dat, zoals al onder punt 1 vermeld, de gemeenteraad in de Structuurvisie Weert 2025 heeft vastgelegd dat bij de komst van nieuwe bedrijvigheid in de sector distributielogistiek in het gebied Kanaalzone een nieuwe ontsluiting door middel van de Westtangent wenselijk is.

De fracties DUS Weert, CDA, PvdA en Van de Loo zijn op grond van de bovenstaande vier punten van mening dat het plan voor een logistiek centrum aan de Industriekade-Havenweg in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

DUS Weert	CDA	PvdA	Van de Loo
P. Weekers	P. Sijben	L. Heuvelmans	H. van de Loo

GroenLinks

T. Karg

Kopie aan de raad