

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011



Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

INHOUDSOPGAVE

1. Opdracht.	Pagina 3
2. Uitgangspunten.	Pagina 4
3. Eigendomsverhoudingen kade.	Pagina 4
4. Visie op kade voor de korte, middellange en lange termijn.	Pagina 4
5. Huidige markt vraag naar natte bedrijventerreinen.	Pagina 6
6. Toekomstige ontwikkelingen Maas.	Pagina 11
7. Huidig gebruik kade door ENCI.	Pagina 12
8. Toekomstige gebruiksmogelijkheden kade door derden.	Pagina 13
9. Ontwerp inrichtingsschetsen toekomstige kade.	Pagina 16
10. Financiering.	Pagina 16
11. Exploitatie en beheer.	Pagina 18
12. Conclusies en aanbevelingen .	Pagina 18
13. Hoe verder.	Pagina 20
14. Bijlagen.	Pagina 20
 Samenstelling Werkgroep Kade.	 Pagina 21

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

1. Opdracht.

Aanleiding voor het instellen van de werkgroep Kade ENCI-gebied is de vaststelling in de gemeenteraad van Maastricht en Provinciale Staten van de Provincie Limburg van het Plan van Transformatie ENCI-gebied van 19 december 2009 en de getekende overeenkomst ter uitvoering van het Plan van Transformatie ENCI-gebied van 25 februari 2010.

Hierin is vastgelegd in artikel 9.7 dat: "De provincie en de gemeente zullen waar mogelijk meewerken aan het verkrijgen van subsidies voor de opwaardering van het kadegebied en voor de herinrichting en revitalisering van het bedrijventerrein."

Uitwerking van de opdracht:

- Wat is de uitgangssituatie en welke zijn de gehanteerde uitgangspunten.
- Geef een visie en onderbouwde beschrijving hoe het gebruik is van de kade op:
 - Korte termijn tot 2015
 - Middellange termijn tot 2020 - 2025
 - Lange termijn na 2025
- Geef een beschrijving van de huidige markt vraag en de toekomstige aanbodverwachtingen aan natte bedrijventerreinen in de regio Maastricht.
- Geef een beschrijving van de huidige en toekomstige ontwikkelingen van het gebruik van de Maas in de breedste zin (recreatie, personenvervoer, beroepsvaart ed) mede als gevolg van schaalvergroting, behoefte aan ruimte voor recreatie en de komst van de 4^e sluis van Ternaaien.
- Geef een beschrijving van het gebruik van de huidige ENCI kade.
- Geef een beschrijving van het gebruik van de ENCI kade nadat de klinkerproductie is gestopt en klinker per schip aangevoerd wordt.
- Geef een beschrijving van het gebruik van vaarweg voor het vervoer van het gereed product. (model shift). Doe daarbij een uitspraak of een insteekhaven past in de model split van ENCI.
- Geef een beschrijving van de andere gebruiksmogelijkheden van de kade voor beroepsvaart, scheepsbouw, personenvervoer en recreatievaart.
- Geef aan op kaart het huidige kade gebied en vergunde gebruik; de toekomstige langskade op basis van bestaande rechten en haar gebruik en een mogelijke insteekhaven. Geef daarbij aan de relatie met het bedrijventerrein en de overgangzone.
- Werk dit uit in een aantal inrichtingsschetsen waarbij expliciet de relatie tussen kade en BT wordt gelegd rekening houdend met de zonering zoals opgenomen in het PvT van 19-12-2009.
- Maak een financiële raming op niveau van een elementenbegroting behorende bij de langskade en de mogelijke insteekhaven en geef daarbij ook aan de kosten behorende bij de inrichting c.q. het verbinden van kade en bedrijventerrein.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

- Geef daarbij ook aan hoe de financiering zou kunnen geschieden en maak het onrendabele deel – voor zover dit in deze fase mogelijk is – inzichtelijk om tot een multifunctionele kade te kunnen komen. Dit onrendabele deel zou ten laste van de overheid moeten komen.
- Geef suggesties hoe de kade beheerd en geëxploiteerd zou kunnen worden.

2. Uitgangspunten.

De uitgangssituatie is dat thans (2011) alleen ENCI gebruikt maakt van haar langskade. Met het vaststellen van het Plan van Transformatie ENCI-gebied en de overeenkomst ter uitvoering van het Plan van Transformatie van het ENCI-gebied is het bedrijventerrein vanaf 2010 opengesteld voor derden. Met het openstellen van het bedrijventerrein ENCI komt op korte termijn¹ 6 ha terrein (inclusief 1,4 ha hallen) op de markt. Na het sluiten van de klinkeroven op 1 juli 2019 zal nog eens een ca 16 ha aan bedrijventerreinen worden toegevoegd.

Vooraf zal gezocht worden naar bedrijven die gebruik maken van de kade en daarmee van het vervoer over water.

Uitgangspunt is om de gebruiksmogelijkheden van de langskade bij het ENCI gebied nader te onderzoeken en de mogelijkheden na te gaan om deze op te waarderen en te revitaliseren. Hier ligt de link naar het beleid met de daaraan gekoppelde financiële middelen van de nationale en provinciale overheid om het vervoer over water te stimuleren. Vervoer over water als substituuut voor het wegverkeertransport. De langskade zal ook worden onderzocht op haar gebruiksmogelijkheden voor personenvervoer en recreatievaart.

3. Eigendomsverhoudingen kade.

De kade is eigendom van de staat en van ENCI BV. ENCI huurt van de staat de kade. Met de staat (RVOB) is de afspraak gemaakt dat de ENCI kade door ENCI BV onderverhuurd mag worden aan derden. Op deze wijze kan de kade als multifunctionele kade in de markt worden gezet. De vigerende contracten tussen ENCI BV en RVOB worden aangepast.

4. Visie op kade voor de korte, middellange en lange termijn.

De visie op de kade is deze uit te bouwen tot een multifunctionele kade waar de bestaande activiteiten en mogelijk nieuwe ontwikkelingen kunnen aanlanden. Als randvoorwaarde hierbij geldt dat voor-en natransport over de weg beleidsmatig (dus niet wettelijk) aan beperkingen onderhevig is.

De huidige kade kent een bulkdeel (190 meter) en een stukgoed deel (95 meter).

Tot 2015 zal de kade met name gebruikt worden door ENCI voor het laden en lossen van haar bulkproducten.

Van 2015 tot 2025 (en verder) zal de kade opgewaardeerd en gerevitaliseerd zijn.

¹ Per 1-1-2011.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Vier functies zouden aan de langskade moeten landen :

- Bulk laad- en losfaciliteit voor ENCI en bulk ontvangende en zendende derde bedrijven gelegen op het bedrijventerrein.
- Stukgoed met een permanente laad- en losfaciliteit die zich zal moeten ontwikkelen tot een van de stukgoed kades van Maastricht. Deze permanente inrichting zou ook geschikt moeten kunnen zijn om de recreatieboten te liften.
- Recreatie/pleziervaart. Aanlegplaats voor de rondvaarten en bezoeken aan D'N Observant, het ENCI bedrijventerrein en de groeve. Deze aanlegplaats/steiger kan ook gebruikt worden voor de verbinding Sint-Pietersplas - D'N Observant.
- Stalling en reparatie van recreatievaartboten. In het kader van de revitalisering van de kade zou verkend moeten worden of een hellingbaan om de recreatieboten te water te laten en eruit te halen tot de mogelijkheden behoort.
- Daarnaast landt er een aantal pijpleidingen o.a. voor industriewater, aardgas, evenals kabels o.a. ten behoeve van het elektriciteitsnetwerk. Deze blijven van belang voor ENCI en voor de zich nieuw te vestigen bedrijven op het ENCI bedrijventerrein.

Na 2014 zullen de effecten van de realisatie van de vierde sluis van Ternaaien voor de beroepsvaart volop zichtbaar zijn. Schepen tot 225 meter lengte en voorzien van vier duwbakken kunnen dan de langskade aandoen.

Ook zullen de effecten van het sluiten van de klinkeroven in 2019 en de aanvoer van 1.300.000 ton klinker en 500.000 ton andere grondstoffen per jaar als routine activiteit moeten draaien.

Ook zullen de effecten voor de recreatievaart meer uitgekristalliseerd zijn en is er een zicht op de toestroom van recreanten naar de dan afgewerkte groeve en naar de op recreatie/toerisme afgestemde ontwikkelingen in de overgangszone.

Tot slot is dan duidelijk of de onderhoud en reparatie werkzaamheden van de pleziervaartboten een volwassen karakter zullen krijgen op het terrein en de infrastructuur van en naar de Maas aanpassing behoeft.

Opgemerkt wordt dat in het kader van het Deltaplan inzake de hoogwaterbestrijding een van de opties is om op termijn de ENCI groeve te gebruiken als retentiebekken. Voor de komende 50 jaren is dit volgens RWS niet aan de orde. Doch wanneer hoogwaterproblematiek zich een aantal jaren achter elkaar zal voordoen, moge het niet onwaarschijnlijk worden geacht dat de groeve als retentiebekken als maatregel om de piek van het hoogwater op te vangen een eventueel uit te voeren optie is. Met het bevoegd gezag zal contact worden gehouden inzake de maatregelen in het kader van de hoogwaterproblematiek.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

5. Huidige markt vraag naar natte bedrijventerreinen regio Maastricht.

De Provincie Limburg heeft in 2008 door het onderzoeksbureau Ecorys een behoefte raming voor natte terreinen laten opstellen².

In de huidige categorisering van bedrijventerreinen vormen haventerreinen geen specifieke categorie. Hierdoor is er onvoldoende inzicht in het aanbod van en de vraag naar natte en droge haventerreinen.

De behoefte raming is gebaseerd op de goederenprognoses in de binnenhavens van de provincie Limburg. Voor de behoefte raming van de droge binnenhaven gerelateerde terreinen vormt de werkgelegenheidsontwikkeling de basis. Voor zowel de goederenprognoses als de werkgelegenheidsprognoses zijn de WLO scenario's³ tot 2020 gehanteerd.

In Zuid-Limburg werd in de afgelopen jaren ongeveer 6,6 miljoen ton overgeslagen, bestaande uit zand en grind, containers, chemie, meststoffen en steenkool.

Per gemeente met een binnenhaven zijn overslaggegevens bekend van de verschillende goederencategorieën.

Maastricht beschikt over een aantal bedrijventerreinen met een ligging aan de Maas en aan het Julianakanaal:

- Beatrixhaven: 266 ha waarvan 30 ha nat terrein en een kadelenkte van 1.700 meter.
- Ankersmit: 13 ha waarvan 13 ha nat terrein en een kadelenkte van 150 meter.
- ENCI: 33 ha waarvan 33 ha nat terrein en een kadelenkte van 190 meter.
- Sappi: 17 ha waarvan 8 ha nat terrein en een kadelenkte van 200 meter.

De Beatrixhaven van Maastricht heeft een functie als regionaal overslagcentrum voor bulk- en stukgoederen.

In totaal wordt ongeveer 2 miljoen ton overgeslagen waarvan 1,2 miljoen ton zand en grind, 0,4 miljoen ton staal en 0,2 miljoen ton stukgoederen.

² We kunnen kavels definiëren als direct natte kavels en indirecte natte kavels. (wijze van overslag met transportbanden/buizen of via overlading met vrachtwagens).

Natte kavel: kavel ligt direct aan water of nabij water met een directe toegang tot het water voor overslag zonder infrastructuur buiten het (haven- of bedrijven-)terrein te belasten.

Directe natte kavel: kavel direct grenzend aan water met eigen kademuuren c.q. havenfaciliteiten. Indirecte natte kavel: kavel nabij water waarbij via ongehinderd logistieke systemen (transportbanden, buizen, 'dedicated lanes') of interne wegen van het haven- of bedrijventerrein overslagvoorzieningen of havenfaciliteiten bereikt kunnen worden.

³ WLO staat voor Welvaart en leefomgeving Scenario's. In 2004 In 2004 hebben het Centraal Plan Bureau (CPB), het Ruimtelijke Planbureau (RPB) en het Milieu- en Natuurplanbureau (MPB) vier langtermijn scenario's gepresenteerd voor Welvaart en Leefomgeving (WLO).

Deze scenario's zijn vertaald naar goederenstromen. Voor de studie naar ruimtebehoefte is gebruik gemaakt van de twee voor de goederenstromen uiterste scenario's, te weten Regional Communities (RC) en Global Economy (GE). Gezien de aannames over economische groei mag verwacht worden dat deze twee scenario's de bandbreedte aangeven waarbinnen de vervoersontwikkelingen vermoedelijk zullen plaatsvinden.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Voor Zuid-Limburg is de vraag naar ruimte het grootst (afgezet tegen Noord- en Midden Limburg).

In de periode tot 2020 ligt de verwachte vraag naar natte bedrijventerreinen tussen 3 en 13 hectare. Grootste vraag komt in het hoge scenario voort uit de overslag van stukgoederen, natte bulk en containers, maar ook droge bulk heeft extra ruimte. Containeroverslag is in het lage scenario verantwoordelijk voor de grootste ruimtevraag en in mindere mate ook de overslag van stukgoederen. De overslag van droge en natte bulk of automotieve kennen in dit scenario geen extra ruimtevraag.

Potentieel vrijkomende ruimte

Enkele sectoren hebben te maken met minder aanvoer van goederen over water, waardoor deze sectoren in theorie ook minder ruimte nodig hebben. Voor hergebruik van deze ruimte zijn verschillende mogelijkheden. Het is mogelijk dat deze ruimte hergebruikt wordt door het zelfde bedrijf voor andere activiteiten, het bedrijf kan het terrein ongebruikt laten liggen (maar wel in bezit houden), het terrein kan verhuurd dan wel verkocht worden. Daarom is het goed om inzicht te hebben in de omvang van deze ruimte die potentieel vrij kan komen. In het hoge scenario komt geen ruimte vrij; er is sprake van ruimtevraag in alle sectoren. In het lage scenario kan in potentie circa 7 hectare vrijkomen tot 2020. Tijdens het opstellen van de studie door Ecorys in 2008 kon nog geen rekening worden gehouden met de ontwikkeling op de ENCI locatie. In 2009 is het Plan van Transformatie opgesteld door de gemeente Maastricht, de Provincie Limburg, de omgeving verenigt in de stichting Sint Pietersberg Adembenemend, de Vereniging Natuurmonumenten en ENCI BV, vestiging Maastricht. In dit plan is uitgewerkt de transformatie van het 33 ha grootte bedrijventerrein. Per direct is 6 ha beschikbaar, waarvan 1,4 ha in de vorm van grote industriële hallen en na 2019 zal nog eens 16 ha beschikbaar komen. Samengevat betekent dit dat in totaal 22 ha van het 33 ha grote ENCI-terrein voor de markt beschikbaar komt.

Doorkijk na 2020

De vraag naar nat bedrijventerrein zal als gevolg van de ontwikkelingen van de goederenstromen naar verwachting afnemen. In het lage scenario komt mogelijk zelfs meer terrein potentieel beschikbaar. Bij het hoge scenario is de verwachting dat de overslag van goederenstromen licht toeneemt, waarmee ook de ruimtebehoefte zal toenemen maar waarschijnlijk is de vraag na 2020 minder omvangrijk dan voor 2020.

Confrontatie ruimteaanbod en ruimtevraag

In het hoge scenario ligt de geraamde vraag naar natte bedrijventerreinen op circa 27 hectare. Daarnaast is er naar verwachting behoefte aan tussen de 235 en 340 hectare aan droog hangebonden terrein.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Verwachte vraag naar havengebonden bedrijventerreinen in het hoge scenario (in hectare) in 2020.

	Nat bedrijventerrein	Droog havengebonden Nauw	Droog havengebonden Ruim
Noord-Limburg	8	145	200
Midden- Limburg	6	40	55
Zuid-Limburg	13	50	85
Limburg	27	235	340

Bron: Ecorys

De onderstaande tabel geeft het resultaat van de confrontatie van het aanbod van en de vraag naar de terreinen weer.

Confrontatie van de verwachte vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen hoge scenario tot 2020

	Nat bedrijventerrein	Droog havengebonden Nauw	Droog havengebonden Ruim
Noord-Limburg	-/- 8	-/- 137	-/- 147
Midden- Limburg	19	-/- 19	-/- 31
Zuid-Limburg	-/- 8	-/- 32	-/- 65
Limburg	3	-/- 188	-/- 243

Bron: Ecorys

In Zuid Limburg kan het terrein Holtum Noord III (20-25 hectare) een deel van de geraamde vraag naar droog havengebonden terreinen opvangen.

In het lage scenario ligt de verwachte vraag naar nat bedrijventerrein en droog havengebonden terreinen lager ten opzichte van het hoge scenario. De vraag naar nat bedrijventerrein tot 2020 is geraamd op circa 5 hectare en de vraag naar droog havengebonden terreinen ligt tussen de 85 en 115 hectare.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Verwachte vraag naar havengebonden bedrijventerreinen lage scenario (in hectare) tot 2020

	Nat bedrijventerrein	Droog havengebonden Nauw	Droog havengebonden Ruim
Noord-Limburg	2	50	70
Midden- Limburg	0	15	15
Zuid-Limburg	3	20	30
Limburg	5	85	115

Bron: Ecorys

De onderstaande tabel geeft het resultaat van de confrontatie van het aanbod van en de vraag naar de terreinen weer.

Confrontatie verwachte vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen Lage scenario tot 2020

	Nat bedrijventerrein	Droog havengebonden Nauw	Droog havengebonden Ruim
Noord-Limburg	-/-2	-/-42	-/-17
Midden- Limburg	25	6	9
Zuid-Limburg	2	-/-2	-/-10
Limburg	25	-/-38	-/-18

Bron: Ecorys

In Zuid Limburg is voldoende aanbod aan nat bedrijventerrein om de geraamde vraag te kunnen accommoderen. Er wordt een klein tekort aan droog havengebonden terrein verwacht, de resterende vraag kan mogelijk opgevangen worden door terreinen in Midden-Limburg of door het terrein Holtum Noord III.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Bedrijventerrein ENCI.

ENCI is een terrein van 33 ha dat als nat terrein omschreven kan worden. De Maasboulevard is de hoofdontsluiting. Het is de doorgaande weg naar Ternaaien (België) vormt een barrière tussen de kade en het achterliggende bedrijventerrein. De kade heeft een lengte van ongeveer 1000 meter en is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Een steiger voor de recreatievaart (rondvaartboten, watertaxi), een stukgoedkade, een bulkkade en verder oever met enkele meerpalen, een vliegkas- en een brandstofsteiger (olie).

Transformatieplan ENCI:

Na transformatie zal een 22 hectare bruto terrein beschikbaar komen.

Dit bedrijventerrein zal geprofileerd worden als duurzaam bedrijventerrein. Aangegeven is een inrichtingsschets tot 2019 en een inrichtingsschets na 2019. (Bijlage 1).

De in de inrichtingsschets tot 2019 aangegeven terreinen met uitzondering van de overgangszone kunnen in principe beschouwd worden als indirecte natte kavels.

Alle overige terreinen die na 2019 ontwikkeld gaan worden mogen beschouwd worden als droog haven gebonden. Flexibiliteit moet altijd mogelijk zijn om maatwerk voor nieuwe bedrijven te leveren. Dit zal in het bestemmingsplan moeten worden geregeld.

Hoe past de vrijkomende ruimte van het ENCI terrein in deze analyse:

Het beschikbare ENCI terrein is zoals eerder vermeld, niet meegenomen als aanbod in de ruimteanalyse uit 2008.

Het betreft 22 hectare bruto terrein wat zal resulteren in ongeveer 13 hectare netto terrein (60-80%). Niet alle kavels zijn natte kavels. De verder naar achter gelegen kavels zullen droog havengebonden zijn.

Met dit terrein kan de ruimtebehoefte voor Zuid-Limburg (13 hectare) deels opgevangen worden.

De ruimtebehoefte is vastgesteld op basis van scenario's. De daadwerkelijke marktvaart kan en zal zo leert de praktijk van alle dag hiervan afwijken.

Feit is wel dat de ervaring leert dat het aanbod van natte kavels vraag genereert. Natte terreinen zijn schaars in Limburg. Het beschikbare terrein na transformatie mag dan ook niet "weggegeven" worden aan willekeurige bedrijven. In de zogeheten criteria toets zijn in het kader van het transformatieproces afspraken gemaakt over het uitgiftebeleid. Evident is dat natte kavels ook daadwerkelijk uitgegeven moeten worden aan economische activiteiten die de aangeboden "natte" faciliteiten daadwerkelijk gebruiken.

Voor de toekomst lijkt het van nut de uitgifte en vraag naar natte kavels in de regio Maastricht te gaan monitoren waarbij tevens rekening gehouden moet worden met de ontwikkeling en realisatie van nieuwe kades in de Beatrixhaven in Maastricht. Dit vraagt om een prudent investeringsbeleid van de gemeente Maastricht om geen onnodige publieke investeringen te doen en een onnodige concurrent te worden van de private markt. Een afstemmingsoverleg tussen de (huidige en toekomstige) aanbieders van "natte" terreinen is van groot belang.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

6. Toekomstige ontwikkelingen Maas.

6.1. Hoogwaterproblematiek.

De Maas is een regenrivier. In de afgelopen twintig jaren is de Maas een aantal malen buiten haar oevers getreden of er was een uitbreiding geweest indien de waterschappen geen adequate maatregelen hadden genomen.

In de studies die in opdracht van de provincie Limburg gedaan zijn naar het bestrijden van de hoogwaterproblematiek en aanpak is de Groeve ENCI als retentiebekken als een zeer effectieve en efficiënte optie doorgerekend. Door de groeve te laten vollopen, kan de piek van het hoge water worden opgevangen wat betekent dat stroomafwaarts minder uitbreiding van de Maas – en dus minder overlast/schade - zal plaatsvinden. Vooralsnog wordt de ENCI groeve als retentiebekken door RWS de komende 50 jaren niet gezien als een te realiseren optie. Deze beleidsvisie en besluiten hebben gevolgen voor het ontwikkelen van een visie op de multifunctionele kade van ENCI. Indien er sprake zou zijn dat de groeve een functie zou vervullen als retentiebekken ware het mogelijk om de verbinding tussen Maas en groeve in te richten als een insteekhaven voor de beroeps- en pleziervaart. Deze optie is nu niet aan de orde. De investeringen in een multifunctionele kade extra hebben een zeer lange afschrijftermijn (50 jaren). Met de wetenschap dat gedurende die periode de groeve niet gebruikt zal worden als retentiebekken hebben de verantwoordelijken voor de investering in de multifunctionele kade de zekerheid dat er geen sprake zal zijn van desinvesteringen in die periode.

6.2. Prognoses gebruik van de Maas.

Door Ecorys is een MIT verkenning Born-Ternaaien gemaakt in 2008 gemaakt voor de ontwikkelingen tussen 2020 en 2040 voor het meldpunt St. Pieter. De prognoses meldpunt St. Pieter is bijgevoegd als bijlage 2.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden de prognoses vervoerd gewicht een daling laten zien voor zand en grind en een groei voor de overige categorieën.

Het aantal schepen neemt af vanwege een verschuiving naar schepen met grotere laadvermogens. Ook de containervaart zal toenemen.

Wanneer sluis 4 van Ternaaien operationeel is in 2014, dan is vierbaks duwvaart mogelijk tot ENCI en onder voorwaarden tot de papierfabriek van Sappi in Maastricht en tweebaksduwvaart op de gehele Maas. De lengte van de duweenheden is 195 meter. De mogelijkheid om deze te verlengen tot 225 meter wordt bestudeerd. De breedte van vierbaksduwvaart is 24 meter en bij tweebaks 12 meter.

Voor de recreatievaart is een groei voorzien over de gehele periode. Opgemerkt wordt dat deze studie dateert van voor de economische crises, waarvan de effecten in 2009 in volle omvang zichtbaar werden en er geen rekening is gehouden met de aanvoer van 1.300.000 ton klinker vanaf 2018 voor de ENCI.

In bijlage 3 is opgenomen de aanlegmogelijkheden in de gemeente Maastricht. Dit overzicht is een kale opsomming van de huidige gebruiksmodaliteiten.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

7. Huidig gebruik kade door ENCI.

Voor ENCI zijn er nu twee laadpunten.

- laadpunt 1 ligt net ten zuiden van het hoofdkantoor.(Genaamd verlading Zuid)
- laadpunt 2 ligt ter hoogte waar momenteel AINSI is gevestigd.(Genaamd verlading Noord).

Vanaf de silo's liggen er twee transportbanden hoog over de weg waarover het cement naar de beide laadpunten getransporteerd wordt. De transportbanden bevinden zich in een gesloten bandbrug over de openbare weg. Vanaf de transportbanden gaat het cement via een pneumatische transportgoot en een flexibele slang naar de ketels van het schip. Het stof wordt afgevangen met doekenfilters.

- Tussen beide laadpunten is een betonnen kade die incidenteel gebruikt wordt voor het laden of lossen van stukgoed. De lengte is 95 meter; de breedte is 12 meter. Het maximale draagvermogen van de kade (ENCI loswal noord – de stukgoed kade) is berekend door het adviesbureau Arcadis. Het rapport is uitgebracht op 28-10-2010. De belangrijkste resultaten van de lijn en puntlast zijn bijgevoegd als bijlage 4.
- Er zijn twee lospunten waar grondstoffen voor zowel de oven als de cementmaling gelost worden. Dit lossen gebeurt met 2 kranen met een capaciteit van respectievelijk 200 en 250 ton per uur.
De meest noordelijke kraan staat op rails waardoor hij beperkt mobiel is.
Het geloste materiaal wordt door middel van transportbanden de fabriek in gebracht. De overstortpunten van de transportbanden worden ontstof met doekenfilters.
De zuidelijke kraan heeft een vaste opstelling. Het geloste materiaal wordt gedeeltelijk door middel van transportbanden de fabriek ingebracht. De storttrechter en de overstortpunten van de transportbanden worden ontstof met doekenfilters.
Een deel van het geloste materiaal wordt per as de fabriek ingebracht. De vrachtauto's worden gevuld via de losse vultrechter die niet ontstof is.
- Er is 1 lospunt voor cementvliegias. Via leidingen wordt onder hoge druk de vliegias de silo's ingeblazen. De compressielucht wordt geleverd door compressoren op de schepen die de grondstoffen aanvoeren.
- Een tweede lospunt voor alleen ovenvliegias is gelegen 100 meter ten zuiden van de betonnen kade muur. De vliegias wordt door een leiding geblazen. De druk wordt geleverd door een compressor die op de steiger bij het lospunt staat.
- Er is een oliesteiger. (Deze is niet meer in gebruik).

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

- Er is een pijpleiding voor aanvoer van aardgas (hogedruk leiding).
- Er is een hoogspanningskabel voor het transport van elektriciteit.
- Er is een inname punt voor maaswater, dat nadat het gefilterd is, gebruikt wordt als koel en proceswater. Het inname punt ligt aan de zuidkant van de betonnen kademuur. In een kelder op de kade bevinden zich 4 pompen die er voorzorgen dat het maaswater naar het filterstation op het terrein gepompt wordt.
- Er is een uitstroomopening voor het hemelwater. Deze afvoer ligt aan de noordkant van de betonnen kademuur. (zie tekening bijlage 5).

8. Toekomstige gebruiksmogelijkheden kade door ENCI en derden.

- Bulk.

ENCI heeft een studie laten maken naar het toekomstig gebruik van de kade. Immers ook na sluiting van oven 8 in 2019 blijft ENCI voor onbepaalde tijd tussen de 1,1 en 1,3 mln ton cement maken in Maastricht. Daarom dient vooruitlopend daarop geïnvesteerd te worden in de kade vanaf uiterlijk 2014.

Deze studie getiteld “Development of a multifunctional quay as part of industrial symbiosis at ENCI Maastricht B.V.” is in maart 2011 afgerond.⁴ Uit de studie blijkt dat ENCI de komende jaren haar kade zal moeten gaan aanpassen voor de periode 2019 en verder.

- De laadpunten zullen geen wijzigingen ondergaan. De huidige manier van laden voldoet qua Best Available Technics en qua capaciteit om 1,3 mln ton cement te verladen.
- De lospunten zullen wel aangepast moeten worden daar het halffabricaat klinker per schip zal worden aangevoerd van elders met schepen. Het betreft de aanvoer van maximaal 1,8 mln. ton aan grondstoffen, waarvan het grootste deel zal bestaan uit klinker. Deze klinker zal aangevoerd worden vanuit Lixhe (300.000 ton), Antoing (800.000 ton) en afhankelijk van marktontwikkelingen uit Antwerpen. Daarnaast zullen gips (72.000 ton), hoogovenslak (270.000 ton), en vliegias (54.000 ton) vanuit diverse plaatsen in Nederland aangevoerd worden.
- In de studie is een analyse gemaakt welke type boot het meest efficiënt en effectief is om de grondstoffen aan te voeren. Voor de korte termijn (periode van 5 tot 10 jaren) is de aanvoer per boot van 85 x 9,6 meter het meest aantrekkelijke alternatief. De opvolger zal naar verwachting een boot worden van 110 of 135 x 11,4 meter. Twee of vier baks duwvaart is noch efficiënt noch effectief gebleken.

⁴ Development of a multifunctional quay as part of industrial symbiosis at ENCI Maastricht B.V. Ing N.P.J.A. Haesen Eindhoven, maart 2011.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

- Om boten van 110/135 meter efficiënt te lossen is een verlenging van kade noodzakelijk. Verlenging van de huidige kade met minimaal 110 meter is vereist. Uitbreiding is voorzien in zuidelijke richting. De totale loskade krijgt dan een lengte van 300 meter (exclusief de stukgoedkade).
 - Uit de analyse van de losfaciliteit blijkt dat de huidige kranen niet voldoende capaciteit hebben. De huidige loscapaciteit is 450 ton per uur. De noodzakelijke loscapaciteit is 1100 ton per uur. De keuze is gevallen op twee kranen die voldoen aan de eisen van de Best Available Technics ten aanzien van geluid en stofreductie.
 - Er wordt in de studie geopteerd voor flexibele kranen die zowel een 40 ft container kan laden/lossen als 55 ton aan stukgoed. Het investeren in flexibele kranen vraagt om een extra investering. Nadere specificering hiervan is noodzakelijk.
 - Het leegzuigen van schepen is in de analyse betrokken en valt af vanwege de aard van het te lossen materiaal (m.n. klinker), dat niet geschikt is voor deze losmethode.
 - De loscapaciteit van de ENCI kade is 1,8 mln.ton. Dit is de piekcapaciteit. In de praktijk zal 1,2 mln. ton gelost gaan worden. Daardoor is er een onderbezetting van 600.000 ton die door derden kan worden aangewend.
 - Om de restcapaciteit efficiënt en effectief aan te wenden voor andere functies dan uitsluitend de cementindustrie dienen er aanvullende investeringen gedaan te worden in en aan de kade en in de equipment om schepen te laden en te lossen.
 - De idee om de groeve te gebruiken als retentiebekken om bij hoog water de top af te toppen en de verbinding tussen Maas en groeve te gebruiken als binnenhaven is voor Rijkswaterstaat – zoals eerder gememoreerd onder 6.1.- uitsluitend een theoretische optie.
 - In het kader van het Plan van Transformatie is een deel van het terrein bestemd voor de handel en verwerking van (minerale) grondstoffen.⁵ De idee om een binnenhaven te maken is onhaalbaar vanwege de ingreep in het dijklichaam aan de westzijde van de Maas over een lengte van meer dan 200 meter.
- Stukgoed.
De huidige stukgoed langskade kan intensiever en meer multifunctioneel gebruikt worden. Door middel van mobiele kranen is het mogelijk om stukgoed tot maximaal 150 ton er te laden en te lossen. De mogelijkheid om een vaste inrichting te realiseren met een hijsvermogen tot 150 ton moet op de huidige stukgoedkade niet overwogen worden. De stukgoedkade kan weliswaar intensiever als thans gebruikt worden, maar een ontwikkeling tot de stukgoedhaven van Maastricht is uitgesloten, vanwege de beschikbare fysieke ruimte, de milieu ruimte en de aan-en afvoerroute via de Lage Kanaaldijk.
Het ware te overwegen om de huidige stukgoedkade een multifunctioneel gebruik te geven. Zo zou in het kader van Maastricht VIA 2018 (Maastricht Culturele Hoofdstad) en in het kader van de cultuur activiteiten van AINSI de stukgoed kade kunnen fungeren als een open podium al dan niet met een relatie (pontons) van de Maas.

⁵ Plan van Transformatie ENCI-gebied 18 december 2010 pagina 24

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

Indien de huidige stukgoedkade een permanente functie zou krijgen als cultureelpodium, dan zal de stukgoedkade verplaatst moeten gaan worden. Deze sluit aan op de ENCI loskade, alwaar gebruik gemaakt kan worden van de multifunctionele laad en losfaciliteiten van ENCI. Indien de huidige stukgoed kade niet ingezet wordt als cultuurpodium dan dient een nieuwe stukgoed kade als wenselijk bestempeld te worden uit oogpunt van integrale ontwikkeling.

- Containers.

Containers zouden ook gezien kunnen worden als een vorm van stukgoed. Doch een containerterminal met een vaste inrichting wordt niet voorgestaan. Daarvoor zijn er voldoende concentratiepunten langs de Maas in België (Trilogiport in Argenteau) en in Born in Nederland. Deze knooppunten zijn belangrijke schakels in de Euregio voor de opslag en value Added Logistic Services in de Euregio. In bijlage 7 is een kaart opgenomen van de havens in de provincie Limburg en de Euregio.

Vanwege het multifunctionele karakter van de ENCI kranen kan bulk en stukgoed gelost en geladen worden. Ook behoort het tot de mogelijkheden om zelfladings-lossers te ontvangen aan de huidige en de nieuw te realiseren stukgoed-langskade. Een andere mogelijkheid is dat containers door middel van een mobiele kraan worden geladen en gelost.

- Scheepsonderhoud, reparatie en stalling.

De stukgoedkade kan in principe ook gebruikt kunnen worden voor het uit en in het water laten van de grotere recreatie boten, die overdekt gestald zouden kunnen worden in een van de hallen op het ENCI terrein. Onderhoud en reparatie zouden hier ook kunnen plaats vinden. Het uitsluitend aanbieden van stallingcapaciteit wordt niet voorgestaan. In het kader van de revitalisering van de kade zou verkend moeten worden of een hellingbaan om de recreatieboten te water te laten en eruit te halen tot de mogelijkheden behoort. Zolang een dergelijke hellingbaan er niet is zullen de recreatieboten uit en in de Maas worden gelift met mobiele kranen. Een investering in een vaste inrichting wordt thans niet overwogen, mede vanwege het beperkt aantal boten dat gestald kan worden.

- Recreatievaart.

Aan de langskade is geen ruimte in de toekomst voorzien voor de recreatievaart in de vorm van een passantenhaven.

Wel is er een mogelijkheid om aan het meest zuidelijke punt een aanlegsteiger te maken voor een watertaxi, rondvaartboten en cruiseschepen. Een permanente op het publiek gerichte aanlegsteiger zorgt voor de ontsluiting van het recreatie gebied D'N Observant/ENCI groeve. Door ENCI is een studie gedaan om de huidige oliesteiger om te bouwen tot passagierssteiger. De kosten hiervan bedragen € 95.000.(exclusief BTW). Met het gegeven dat D'N Observant al opengesteld is voor het publiek; een theehuis aan de visvijver voorzien is in 2012, nu rondleidingen door groeve en ENCI bedrijventerrein door de VVV verzorgd worden, is het te bezien welke andere recreatieve functies hier kunnen worden toegevoegd, daarbij kan onder meer gedacht worden aan de ontvangst van cruiseschepen en rondvaartboten De kosten zullen dan uiteraard meer bedragen dan het sec aanpassen van de oliesteiger.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

In het kader van de versterking van de toeristisch/recreatieve sector zouden de kosten van deze ombouw gedragen moeten worden door de gemeente Maastricht en de provincie Limburg.

Het realiseren van een insteekhaven voor de recreatievaart behoort niet tot de mogelijkheden zowel vanuit nautisch als vanuit de gewenste ontwikkeling van het ENCI-gebied. In de directe nabijheid is een uitstekende faciliteit voor de recreatievaart bij de Pietersplas.

Na realisatie van de 4^{de} sluis bij Ternaaien (2015) en de opwaardering van de Maasroute tussen Termaaien en Born is 2 baks-duwvaart toegestaan. Afgemeerde schepen aan de oliesteiger bevinden zich in theorie in de padbreedte (benodigde vaarbaan) van de in- en uitvarende schepen van het Verbindingskanaal van Ternaaien. De Richtlijnen Vaarwegen 2005 geven onvoldoende handvatten om te bepalen of veilig aan de oliesteiger kan worden afgemeerd, omdat stroomsnelheden in Maas hoger kunnen zijn dan 0,5 m/s. Er is nader onderzoek nodig om vast te stellen of ook na 2015 met de beoogde afmeerinrichting veilig afmeren mogelijk blijft.

9. Ontwerp inrichtingsschetsen toekomstige kade

Afweging van de mogelijkheden heeft geleid tot de conclusie dat een insteekhaven niet haalbaar is. Noch nautisch, noch vanuit oogpunt hoogwater beheer.

Alleen de langskade wordt als alternatief uitgewerkt. In bijlage 6 is een tekening gemaakt van de langskade nu; een langskade alleen voor ENCI gebruik nadat oven 8 gestopt is en de aanvoer van alle grondstoffen via de Maas plaats vindt en een langskade met een openbare kade. In bijlage 6 zijn opgenomen de huidige kade; de uitbreiding van de kade voor ENCI na 2019 en de uitbreiding van de kade voor ENCI met een openbare laad en loskade.

10. Investeringskosten en Financiering.

Uitgangspunt in het opwaarderen en revitaliseren van de langskade is dat de niet specifiek op ENCI gerichte investeren door de publieke sector betaald moeten worden door middel van subsidies à fonds perdu of in de vorm van een participatie. Dit laatste betekent dat het ontwikkelen van een multifunctionele kade beschouwd moet worden als een publiekprivate samenwerking. (PPS-constructie.) Opgemerkt wordt dat in feite al sprake is van een PPS tussen het Rijk RVOB en ENCI.

Investeringsprogramma langskade.

De langskade vraagt een investering voor de uitbreiding van de huidige loskade van ENCI met 110 meter. Alsmede een uitbreiding van het openbare deel met 145 (de nieuwe stukgoedkade)

Ter toelichting:

De huidige loskade van ENCI is 190 meter. Om schepen van 135 meter te kunnen ontvangen is een uitbreiding benodigd van 110 meter.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

De kade is ingericht op de topcapaciteit van ENCI. In de praktijk zal ongeveer 1/3 “leegloop” zijn welke aangewend kan worden voor derde bedrijven.

Nieuwe bedrijven kunnen in principe gebruik maken van de huidige stukgoedkade.

Echter om inhoud en vorm te geven aan de ambities in het Plan van Transformatie om het bedrijventerrein aan te wenden voor handelsterrein voor minerale grondstoffen en vooral die activiteiten aan te trekken die gebruik maken van de Maas zou een nieuwe stukgoedkade ten zuiden van de ENCI loskade aangelegd moeten worden. Dit is tevens de laadkade voor bulkgoed en de laad- en loskade voor containers en stukgoed. De capaciteit van deze kade is afgestemd op de ontvangst van één boot van maximaal 135 meter. Vanwege manoeuvreer ruimte komt hier nog 10 meter bij. De lengte van de nieuwe kade is daardoor 145 meter.

Een nieuwe stukgoed kade is een dan wel een vervanging dan wel aanvulling/versterking van de bestaande stukgoedkade. De nieuwe stukgoedkade maakt het mogelijk om de laad en losfaciliteiten van ENCI multifunctioneel in te zetten.

De investering van de uitbreiding van de kade bedraagt uitgaande van een damwandkade € 20.000 per meter.

Dit betekent een investering van $255 (110 + 145) * € 20.000, -^6 = € 5. 100.000, -$.

De uitbreiding van de ENCI kade heeft een publiek en private karakter. Dit betekent dat ENCI en de overheden te weten gemeente en provincie zich samen buigen conform de afspraken gemaakt in de Overeenkomst ter uitvoering van het Plan van Transformatie van het ENCI-Gebied van 25-2-2010 over de verdeling van de investeringskosten. .

De revitalisering zou ook beschouwd moeten worden als een element van een her te ontwikkelen bedrijventerrein. Door de provincie Limburg is voor de revitalisering van bedrijventerreinen opgericht de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen BV (LHB). Deze maatschappij heeft tot doel, via samenwerking met publieke en private partijen, te zorgen voor realisering van herstructureringen van Limburgse bedrijventerreinen door middel van stimulering, ondersteuning en participaties. Voor dat laatste beschikt de LHB over een investeringsfonds. De omvorming van het tot voor kort solitaire bedrijfsterrein ENCI in een (nat-) bedrijventerrein, waar ook andere bedrijven zich kunnen vestigen, leidt tot een herstructureringsopgave. In dat kader is te bezien of en hoe in samenspraak met de LHB tot een gezamenlijk herstructureringsproject kan worden gekomen ter vervolmaking van de openbaarheid en de kwaliteit van het bedrijventerrein ENCI.

⁶ Development of a multifunctional quay as part of industrial symbiosis at ENCI Maastricht B.V. Ing N.P.J.A. Haesen Eindhoven, maart 2011. pagina 63

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

11. Exploitatie en beheer.

Twee varianten.

- a. Multifunctionele kade met meerdere investeerders/eigenaren/huurders wordt geëxploiteerd door ENCI.

Uitgaande van het gegeven dat de kade uitbreiding een gemeenschappelijke zaak is van overheid en ENCI volgens een nog nader uit te onderhandelen verdeelsleutel is een mogelijkheid dat de overheid opteert voor het verstrekken van een eenmalige subsidie à fonds perdu onder de voorwaarde dat de kade multifunctioneel wordt ingezet. De staat als eigenaar van een deel van de kade heeft hiervoor haar medewerking toegezegd en zal de contracten met ENCI hiervoor aanpassen.

- b. Twee exploitatie en beheerorganen.

Een voor de ENCI kade onder verantwoordelijkheid van ENCI en de openbare kade die voor de overheid door een nader aan te wijzen of op te richten orgaan geëxploiteerd wordt.

Staatssteun in de vorm van het ter beschikking stellen van overheidsmiddelen maar beperkt mogelijk is. Dit zal mede bepalend kunnen zijn voor de keuze van een van de bovengenoemde varianten.

12. Conclusies en aanbevelingen.

Conclusies.

- De ENCI langskade wordt thans uitsluitend gebruikt door ENCI.
- Met het oog op de aanvoer van het halffabrikaat klinker zal de aanvoer van grondstoffen aanzienlijk toenemen na 2018.
- ENCI zal de loskade voor bulkgoederen de komende jaren dienen te verlengen met 110 meter tot in totaal 300 meter lengte en de losfaciliteiten dienen aan te passen aan de toekomstige losbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van het ontvangen van boten met een lengte tot 135 meter.
- ENCI zal investeren op de maximaal te lossen hoeveelheid grondstoffen. In de praktijk betekent dit dat ongeveer 1/3 overcapaciteit zal zijn.
- Deze onderbezetting van deze loskade en losfaciliteiten moet ingezet worden voor derde bedrijven die zich vestigen op het ENCI bedrijventerrein. De loskade en de losfaciliteiten zullen dan multifunctioneel inzetbaar moeten zijn. Hiermede zijn extra investeringskosten gemoeid.
- Voor het laden van schepen kan gebruik worden gemaakt van de huidige stukgoedkade. Doch het realiseren van een nieuwe stukgoed kade van 145 meter ten zuiden van de aan te passen loskade is te prefereren om enerzijds de doelstellingen in het Plan van Transformatie te kunnen verwezenlijken te weten het realiseren van een multifunctionele kade en een gediversifieerd bedrijventerrein.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

- De huidige stukgoedkade zou een zeer belangrijk element (spilfunctie) kunnen zijn bij de cultuuractiviteiten van AINSI en VIA Maastricht 2018. (Maastricht Culturele Hoofdstad 2018). Dit is een zeer vernieuwende aanpak, die de verbinding kan vormen tussen stad en AINSI/VIA Maastricht 2018.
- Indien de huidige stukgoedkade niet ingezet wordt als cultuur podium dan dient een nieuwe stukgoedkade als wenselijk bestempeld te worden uit oogpunt van integrale ontwikkeling.
- De investeringskosten voor uitbreiding van de kade bedragen circa € 20.000 per meter kade.
- De totale kade uitbreiding om te kunnen opereren als een multifunctionele kade bedraagt 255 meter. De totale investeringssom bedraagt € 5.100.000.
- De huidige oliesteiger zou in 2012 omgebouwd moeten worden tot passagierssteiger voor het ontvangen van een watertaxi; rondvaartboten en cruise schepen. Daarmede wordt een faciliteit gecreëerd welke een structuurversterkend effect heeft op het recreatie/toeristisch gebied D’N Observant/ENCI groeve. In het kader van de Overeenkomst ter uitvoering van het Plan van Transformatie hebben de gemeente Maastricht en de provincie de inspanningsverplichting op zich genomen te bezien hoe zij de hieraan verbonden kosten voor hun rekening (direct of indirect) kunnen nemen. Er is nader onderzoek nodig om vast te stellen of ook na 2015 (opwaardering vaarweg naar Klasse Vb) met de beoogde afmeerinrichting veilig afmeren mogelijk blijft.
- Vanwege het publieke karakter van de kade zullen de investeringskosten gedeeld worden tussen ENCI en overheden. Ook het investeringsfonds van de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen (LHB BV) zou (mede) hiervoor kunnen worden ingezet. Daarvoor zou de revitalisatie (van een deel) van het bedrijventerrein ENCI moeten voldoen aan een aantal voorwaarden van die herstructureringsmaatschappij leidend tot een gedragen businesscase.
- Betreffende de exploitatie en beheer van een multifunctionele kade zijn twee varianten aangeduid welke nadat de investeringsbesluiten zijn genomen en duidelijk is wie welk deel van de investering voor haar rekening gaat nemen, uitgewerkt moet worden.
- Een insteekhaven blijkt geen haalbare optie en is buiten beschouwing gelaten.

Aanbevelingen.

- De loskade uit te breiden met 110 meter om boten tot een lengte van 135 meter te kunnen ontvangen.
- De losfaciliteiten van ENCI zodanig te kiezen dat deze kranen multifunctioneel ingezet worden.
- Voor de laad faciliteiten een nieuwe stukgoed kade aan te leggen die multifunctioneel kan worden aangewend voor het laden van schepen met bulkgoederen en het laden en lossen van schepen met stukgoederen.
- Indien de huidige stukgoedkade wordt aangewend voor culturele activiteiten, die gekoppeld zouden moeten worden aan de functie van AINSI in het licht van Maastricht Culturele Hoofdstad 2018, mogen die niet belemmerend werken voor het bedrijfseconomisch functioneren van ENCI.

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

- Dit rapport te presenteren aan Rijkswaterstaat Limburg, Provincie Limburg en gemeente Maastricht met het verzoek het geformuleerde beleid inzake de multimodale langskade over te nemen en te bezien welke benodigde financiële middelen vrijgemaakt kunnen worden om de ombouw daadwerkelijk te kunnen realiseren.
- Onderzoek uitvoeren naar veiligheid oliesteiger periode na 2015

13. Hoe verder.

- Het rapport van de werkgroep kade voor leggen aan de directie van ENCI en aan de Stichting Ontwikkelings Maatschappij ENCI gebied
- Na een positief advies van beide organisaties dit rapport bespreken met de omgeving.
- Rapport en omgevingsadvies aanbieden aan Rijkswaterstaat Limburg, de provincie Limburg en gemeente Maastricht om dit rapport op te nemen in hun beleidsnota's en conform de afspraken gemaakt in de Overeenkomst ter uitvoering van het Plan van transformatie van het ENCI-gebied van 25-2-2010 zorg te dragen voor de benodigde financiële middelen.
- Een business case uitwerken met LHB BV welk deel van het bedrijventerrein gerevitaliseerd zou moeten worden en in aanmerking zou komen voor middelen vanuit LHB BV.

14. Bijlagen.

1. Inrichting en Beeldkwaliteitplan tot 2019 en na 2019
2. Prognoses meldpunt St. Pieter
3. Aanleg mogelijkheden in de gemeente Maastricht
4. Toelaatbare belasting ENCI loswal noord (huidige stukgoed kade) Arcadis 28-10-2010
5. Huidige faciliteiten ENCI kade
6. Huidige kade + de uitbreiding van de kade voor ENCI na 2018 en de uitbreiding van de kade voor ENCI met een openbare laad en loskade.
7. Limburgse en Euregionale havensituatie:

Rapport Werkgroep Multimodale Kade ENCI Bedrijvenpark 17-10-2011

SAMENSTELLING WERKGROEP KADE

Ruud Schins	Provincie Limburg - Voorzitter van deze Werkgroep
Peter Mergelsberg	Directeur Stichting Ontwikkelingsmaatschappij ENCI-Gebied
Rina Engelen-Eijgelshoven	Provincie Limburg
Raymond Creemers	Provincie Limburg
Jean Buschgens	Rijkswaterstaat Limburg
Nico Merken	ENCI BV
Peter Haane	ENCI/RO Groep
Vacature	Gemeente Maastricht