

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: GroenLinks

	Vraag	Nadere toelichting
1	In het voorstel worden de leefbaarheidsgelden zoals afgesproken in de intentieovereenkomst van 8 oktober 2007. Toen was het 10 miljoen wat nu 13 jaar later 13,5 miljoen is geworden en de gemeente al lang op wacht om in te zetten voor de kwaliteitsimpuls van de kern Moerdijk. In de intentieovereenkomst was er echter ook sprake van toen 24,5 miljoen voor een fonds t.a.v. flankerend beleid voor leefbaarheid, milieu en ruimtelijke kwaliteit zoals een herontwikkeling van het stationsgebied lage zware en de Noord rand van Zevenbergen. Is er t.a.v. dit fonds al geld beschikbaar gesteld?	Leefbaarheid Moerdijk
	<i>Antwoord:</i> De genoemde middelen zijn ingezet ten bate van de Noordrand Zevenbergen conform de afspraken uit de <i>Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk</i> (Moerdijk Meer Mogelijk) van 3 juli 2009.	
2	LPM wil hoogwaardig, vernieuwend, innovatief en duurzaam zijn. T.a.v. duurzaamheid wil men een aardgasprijs park. Klopt het dat voor aardgasvrij gekozen wordt omdat de gemeente Moerdijk al haar aandeel geleverd heeft in de energietransitie (oa met de deelname aan windmolens bij de A16) en geen windmolens of zonneparken meer wil tot 2030?	Energie LPM
	<i>Antwoord:</i> Nee, het niet aansluiten van Logistiek Park Moerdijk op het aardgasnetwerk is een bronmaatregel in het kader van de passende beoordeling om de stikstofemissie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk te beperken.	
3	Is er al duidelijk welke van de 3 duurzame energieconcepten wordt ingezet voor een aardgasvrij LPM? Individueel met warmtepompen, collectief met warmtemeter of de hybride variant met bronnen en warmtepompen?	Energie LPM
	<i>Antwoord:</i> Er is nog geen keuze gemaakt in de wijze waarop de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk in hun energiebehoefte gaan voorzien. Dit komt in de volgende fase van realisatie aan de orde. Indien hier meer duidelijkheid over is, zullen we Provinciale Staten daar nader over informeren.	

4	Er wordt gesteld dat men zonnepanelen op de daken gaat toepassen op de logistieke panden. Is er al duidelijkheid of dit daadwerkelijk tot meerproductie gaat leiden waar de directe omgeving mogelijk profijt van kan hebben?	Energie LPM
	<i>Antwoord:</i> Gezien het oppervlakte aan daken die straks beschikbaar komen kan, mede uit ervaringen op bestaande logistieke bedrijventerreinen, gesteld worden dat Logistiek Park Moerdijk energieleverend wordt. Na de uiteindelijke realisatie zal meer duidelijk zijn over de productiecapaciteit, elektriciteitsvraag van de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk en de inzet van de restcapaciteit.	
5	Welke ontwikkeling van station Lage Zwaluwe is voorzien in de komende 5-10 jaar, en wat is daarover al in convenanten/afspraken vastgelegd? Wat is er afgesproken met bedrijven over het vervoer over spoor voor inkomende en uitvoerende producten en goederen; op welke manier investeren bedrijven in de ontwikkeling van het station?	Mobiliteit
	<i>Antwoord:</i> Binnen de Bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk, gesloten tussen gemeente Moerdijk, provincie Noord-Brabant en rijk, is stationsgebied Lage Zwaluwe aangewezen als regionaal transferium en strategisch knooppunt voor verkeer en bedrijvigheid. De belangrijkste kansen voor het gebied komen voort uit de strategische ligging aan de A16 en het spoor, en de relatie met het aan te leggen Logistiek Park Moerdijk en het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. In eerste instantie als transferium (een op- en overstapplaats tussen auto, trein en bus), dat enerzijds aansluit op het Logistiek Park Moerdijk, het bestaande industrieterrein en de rest van de gemeente en dat anderzijds een strategische knooppunt vormt voor personenvervoer naar de Randstad, Breda en over de grens. Daarnaast wordt er een duidelijke verbinding gelegd met het Logistiek Park Moerdijk door logistieke supportdiensten een plek te bieden. Een derde mogelijke functie voor het stationsgebied is hoogwaardige bedrijvigheid. Op station Lage Zwaluwe worden geen goederen overgeslagen, dat gebeurt op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Wat betreft het tweede deel van de vraag, voor Logistiek Park Moerdijk is gekozen voor een multimodaal ontsloten locatie. Er kan gebruik gemaakt worden van verschillende verkeersmodaliteiten: vervoer over de weg, het spoor en over water. Er zijn geen afspraken over het gebruik van een specifieke vervoersmodaliteit. Juist de mogelijkheid om daarin te kunnen variëren is van grote meerwaarde voor Logistiek Park Moerdijk. Vanuit Logistiek Park Moerdijk wordt niet geïnvesteerd in de ontwikkeling van station Lage Zwaluwe.	
6	Wat zijn de verkeers(congestie)prognoses voor de A16 en de A17 en Knooppunt Klaverpolder na realisatie van LPM? Hoe groot zijn de foutmarges in deze prognoses?	Mobiliteit

Antwoord:

In onderstaande afbeelding is een uitsnede opgenomen van (een gedeelte van) de tabel met verkeersintensiteiten uit het verkeerskundig rapport voor Logistiek Park Moerdijk (bijlage 27 van de toelichting op het inpassingsplan). Daarin zijn de in de vraag genoemde wegen zijn opgenomen. Hierin is zichtbaar hoe de verkeersintensiteiten er in de autonome ontwikkeling (2030 REF) uit zien en hoe de verkeersintensiteiten eruit zien inclusief de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Tabel 5.2 Verkeersintensiteiten doorsneden (mvt/etmaal, werkdagen)				
Nr.	Wegvak	2030 REF	2030 LPM	
		intensiteit	intensiteit	verschil t.o.v. 2030 REF
1	A59 Fijnaart - kp Noordhoek	34.300	35.200	3 %
2	A17 kp Noordhoek - Standaardbuiten	85.200	83.800	-2 %
3	A17 kp Noordhoek - Zevenbergen	62.000	62.100	0 %
4	A17 Zevenbergen - Industrierrein Moerdijk	56.500	57.800	2 %
5	A17 Industrierrein Moerdijk - Moerdijk	67.800	76.600	13 %
6	A17 Moerdijk - Kp Klaverpolder	70.700	69.100	-2 %
7	A16 randweg Dordrecht - kp Klaverpolder	152.500	155.800	2 %
8	A16 kp Klaverpolder - Zevenbergschen Hoek	142.200	141.500	-0 %
9	A16 Zevenbergschen Hoek - kp Zonzeel	140.400	140.200	-0 %
10	A59 kp Zonzeel - Terheijden	68.100	68.100	0 %
11	A16 kp Zonzeel - Breda Noord	133.200	136.300	2 %

In onderstaande afbeelding is een uitsnede uit (een gedeelte van) de tabel met I/C-verhoudingen (Intensiteit/Capaciteit) uit het verkeerskundig rapport van Logistiek Park Moerdijk opgenomen, waarin de in de vraag genoemde wegen zijn opgenomen. Dit betreffen I/C-verhoudingen van de maatgevende richting per wegvak voor de ochtend- en avondspits. De I/C-verhoudingen hebben de volgende betekenis:

- <0,8: ruim voldoende restcapaciteit;
- 0,8-0,9: druk met lagere snelheden, maar is er nog voldoende capaciteit;
- 0,9-1,0: kans op congestie en wachttijd door stilstand;
- 1,0: wegvak overbelast, structurele congestie.

In de tabel is de autonome ontwikkeling te zien (REF) en de situatie met Logistiek Park Moerdijk. Hier is zichtbaar dat de situatie met ontwikkeling van het LPM op de in de vraag genoemde wegen niet leidt tot extra wegvakken waar een I/C-verhoudingen boven 0,9 aan de orde is.

Tabel 5.4 I/C-verhouding maatgevende richting wegvakken 2030

Wegvak		ochtendspits		avondspits	
		REF	LPM	REF	LPM
3	A17 kp Noordhoek - Zevenbergen	0,40	0,42	0,47	0,48
4	A17 Zevenbergen - Industrierrein Moerdijk	0,68	0,62	0,57	0,56
5	A17 Industrierrein Moerdijk - Moerdijk	0,68	0,63	0,69	0,69
6	A17 Moerdijk - Kp Klaverpolder	0,64	0,52	0,63	0,64
7	A16 randweg Dordrecht - kp Klaverpolder	0,80	0,66	0,76	0,76
8	A16 kp Klaverpolder - Zevenbergschen Hoek	0,77	0,56	0,76	0,64
9	A16 Zevenbergschen Hoek - kp Zonzeel	0,98	0,97	0,98	0,98
10	A59 kp Zonzeel - Terheijden	0,86	0,84	0,93	0,79
11	A16 kp Zonzeel - Breda Noord	0,87	0,80	0,92	0,86

In de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van het reguliere verkeersmodel NRM, dat standaard voor verkeersberekeningen op het hoofdwegennet in Nederland gebruikt wordt in verkeersstudies in planvorming. Hierin zijn reguliere modelmarges aan de orde. Voor de modellering van de stikstofdepositieberekeningen zijn alle wegen (zowel hoofdwegennet (HWN) als onderliggend wegennet (OWN)) waar de toe- of afname ten gevolge van de realisatie van LPM groter is dan 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting zijn meegenomen in de modelberekeningen. Deze grens is het optimum in wat een 'relevante toename' te noemen is ten

	opzichte van de huidige verkeersintensiteit en de autonome ontwikkelingen binnen de verkeersmodellen en wordt regulier gebruikt bij het doen van stikstofdepositieberekeningen in planvorming. Bij een lagere ondergrens kan de foutmarge groter worden dan de voorspelde toe- of afname en vormt de berekende toe- of afname geen relevante verandering ten opzichte van bestaande verkeersintensiteiten, waardoor deze effecten niet meer herleidbaar zijn tot het Logistiek Park Moerdijk.	
7	Hoeveel nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan er door LPM? Hoeveel van deze arbeidsplaatsen zijn naar verwachting vast (niet seizoensafhankelijk)? Voor hoeveel regionale werkgelegenheid zorgt dit? Welk percentage arbeidsplaatsen zal naar verwachting worden ingevuld door personen die afkomstig zijn van buiten de regio (zoals arbeidsmigranten), afgaand op vergelijkbare logistieke bedrijventerreinen in Nederland? Hoe 'hard' zijn de afspraken over de huisvesting van arbeidsmigranten die worden gemaakt met de gemeente(n) en de bedrijven?	Arbeidsmarkt
	<i>Antwoord:</i> De sociaaleconomische effecten van Logistiek Park Moerdijk zijn uitgewerkt in bijlage 10 van de toelichting op het inpassingsplan. Dit rapport is van april 2014. In het kader van een ADC-toets is de functie van Logistiek Park Moerdijk in relatie tot de versterking van de regionale economie in West-Brabant opnieuw tegen het licht gehouden. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4 van het rapport over de 'dwingende redenen van groot openbaar belang' (onderdeel D van de ADC-toets). Doordat is afgezien van de ADC-toets is het rapport niet definitief vastgesteld. Het concept van het rapport is bij deze beantwoording gevoegd. Korthedshalve verwijzen we hier naar hoofdstuk 4 van genoemde rapport.	
8	In aanvulling op statenvoorstel 41/46A is er recent een nieuw Uitvoeringsprogramma werklocaties 2020-2023. Kan worden aangegeven waarom LPM past binnen de aangescherpte beleidslijnen voor logistiek?	Economie
	<i>Antwoord:</i> Met de regio's zijn afspraken gemaakt over de ontwikkellocaties in Brabant voor XXL-logistiek en dat deze locaties vraaggericht ontwikkeld gaan worden. In de regionale bedrijventerreinenafspraken West-Brabant is – in lijn met het advies van het College van Rijksadviseurs over XXL-logistiek – gekozen voor clustering van (XXL-)logistiek op één uitbreidinglocatie in de(ze) regio: Logistiek Park Moerdijk. Met de nieuwe Aanpak werklocaties 2020-2023 wordt ingezet dat nieuwe– of uitbreiding van bestaande bedrijvigheid, nadrukkelijk regionale meerwaarde dient te hebben. Bij regionale meerwaarde gaat het om de balans tussen de mate van regionale gebondenheid en de mate van maatschappelijke, economische meerwaarde. In West-Brabant ligt dit beleidsprincipe ook al vast in de meest recente regionale bedrijventerreinen afspraken van eind 2019. De regio werkt nu samen met provincie en andere stakeholders de bijbehorende werkwijze en randvoorwaarden bij logistieke vestigingsvragen uit.	

9	De aanleg, bouw en gebruik van LPM zorgt voor stikstofemissies. Hoeveel (procentueel) komt voort uit het gebruik van LPM? En hoe verhoudt zich dat met de aanleg en bouw van LPM? Is de verwachting dat de stikstofemissies daalt of stijgt naarmate het gebruik van LPM langer duurt? Hoeveel komt voort uit mobiliteitsbewegingen, uitgesplitst naar vrachtwagenverkeer, treinverkeer, scheepvaart en eventueel personenvervoer?	Mobiliteit																																																																													
<i>Antwoord:</i> In het stikstofonderzoek wordt gekeken naar de maatgevende jaren uit de realisatie- en de gebruiksfase. Het maatgevende jaar is het jaar waarin voor die fase sprake is van de hoogste emissie. Voor de realisatiefase is het maatgevende jaar 2025 en voor de gebruiksfase is het maatgevende jaar 2035. In 2025 is daarbij sprake van een combinatie van realisatie van Logistiek Park Moerdijk en een deel van Logistiek Park Moerdijk dat al in gebruik is. In 2035 is het gehele logistieke park in gebruik. In onderstaande tabel uit het rapport van het stikstofonderzoek (bijlage 29 bij de toelichting op het inpassingsplan) zijn de emissies in kg van stikstofoxiden en ammoniak in het maatgevende jaar 2025 (combinatie van realisatie- en gebruiksfase) weergegeven van alle bronnen. Hierin zijn de verhoudingen tussen de emissies van de bronnen uit de realisatiefase en de bronnen uit de gebruiksfase van het deel van Logistiek Park Moerdijk dat op dat moment al in gebruik is zichtbaar. De kolommen Plansituatie geven de getallen inclusief Logistiek Park Moerdijk weer. De kolommen Verschil geven de bijdrage van Logistiek Prk Moerdijk ten opzichte van de referentiesituatie (de autonome ontwikkeling) weer.																																																																															
<table><tr><th></th><th colspan="3">NO_x</th><th colspan="3">NH₃</th></tr><tr><th></th><th>Referentiesituatie</th><th>Plansituatie</th><th>Verschil</th><th>Referentiesituatie</th><th>Plansituatie</th><th>Verschil</th></tr><tr><td colspan="7">realisatiefase</td></tr><tr><td>wegverkeer</td><td>-</td><td>12,3</td><td>12,3</td><td>-</td><td><1,0</td><td><1,0</td></tr><tr><td>werktuigen</td><td>-</td><td>343,7</td><td>343,7</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td colspan="7">gebruiksfase</td></tr><tr><td>wegverkeer</td><td>2.680.300</td><td>2.786.500</td><td>106.200</td><td>304.300</td><td>309.100</td><td>5.000</td></tr><tr><td>bedrijven</td><td>-</td><td>12.800</td><td>12.800</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>scheepvaart</td><td>-</td><td>30.488</td><td>30.488</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>treinverkeer</td><td>-</td><td>1.368,7</td><td>1.368,7</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>landbouw</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>2.228,3</td><td>-</td><td>- 2.228,3</td></tr></table>				NO _x			NH ₃				Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil	Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil	realisatiefase							wegverkeer	-	12,3	12,3	-	<1,0	<1,0	werktuigen	-	343,7	343,7	-	-	-	gebruiksfase							wegverkeer	2.680.300	2.786.500	106.200	304.300	309.100	5.000	bedrijven	-	12.800	12.800	-	-	-	scheepvaart	-	30.488	30.488	-	-	-	treinverkeer	-	1.368,7	1.368,7	-	-	-	landbouw	-	-	-	2.228,3	-	- 2.228,3
	NO _x			NH ₃																																																																											
	Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil	Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil																																																																									
realisatiefase																																																																															
wegverkeer	-	12,3	12,3	-	<1,0	<1,0																																																																									
werktuigen	-	343,7	343,7	-	-	-																																																																									
gebruiksfase																																																																															
wegverkeer	2.680.300	2.786.500	106.200	304.300	309.100	5.000																																																																									
bedrijven	-	12.800	12.800	-	-	-																																																																									
scheepvaart	-	30.488	30.488	-	-	-																																																																									
treinverkeer	-	1.368,7	1.368,7	-	-	-																																																																									
landbouw	-	-	-	2.228,3	-	- 2.228,3																																																																									

In onderstaande tabel uit het rapport van het stikstofonderzoek (bijlage 29 bij de toelichting op het inpassingsplan) zijn de emissies in kg van stikstofoxiden en ammoniak in het maatgevende jaar 2035 van de gebruiksfase weergegeven voor alle bronnen. De kolommen plansituatie geven de getallen inclusief Logistiek Park Moerdijk weer. De kolommen Verschil geven de bijdrage van Logistiek Park Moerdijk ten opzichte van de referentiesituatie (de autonome ontwikkeling) weer.

	NO _x			NH ₃		
	Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil	Referentiesituatie	Plansituatie	Verschil
wegverkeer	2.040.700	2.181.500	104.800	355.800	364.100	8.300
bedrijven	-	28.400	28.400	-	-	-
scheepvaart	-	46.420	46.420	-	-	-
treinverkeer	-	2.717	2.717	-	-	-
landbouw	-	-	-	2.218,3	-	- 2.218,3

Het maatgevende jaar voor de gebruiksfase is 2035. Op dat moment is Logistiek Park Moerdijk volledig in gebruik en is de realisatiefase afgerond. Na 2035 zullen de emissies afnemen doordat in algemene zin het verkeer schoner wordt in de loop der tijd en daardoor de emissies afkomstig van de verkeersbronnen zullen dalen. De emissies in 2035 zijn dan ook het zogenaamde maatgevende jaar voor de gebruiksfase omdat dit het jaar met de hoogste verwachte emissie in de gebruiksfase is.

10	De totale kosten voor het niet doorgaan van LPM bedragen volgens de Statenmededeling 15,4 miljoen euro (gronden, opstallen, het mede financieren van de verwerving van Caldic Chemie, renteverlies en gemaakte plankosten). Hoe ziet die 15,4 miljoen euro eruit, uitgesplitst naar hiervoor genoemde kosten? Klopt het dat hiervan 4,5 miljoen euro aan Caldic is gespendeerd? En bestaat die 15,4 miljoen euro uit gemaakte kosten of het verlies op de gemaakte kosten die hoger liggen dan die 15,4 miljoen euro?	Financiën
	<i>Antwoord:</i> De genoemde €15,4 miljoen zien als volgt opgebouwd: plankosten € 3,7 miljoen, Caldic Chemie € 5,0 miljoen en waardeverliezen aankopen (bedrijven, woningen en gronden) € 6,7 miljoen.	
11	De gemeente Moerdijk heeft de helft van de kosten van Caldic voor haar rekening genomen (4,5 miljoen euro). Hoeveel heeft de gemeente Moerdijk betaalt voor AB Wolst BV?	Financiën
	<i>Antwoord:</i>	

	De koopprijs bedroeg in 2012 € 2,77 miljoen. Hiervan is reeds € 1,57 miljoen voldaan. De betaling van het restant, € 1,2 miljoen, hangt af van het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan LPM).	
12	Er wordt gesproken over financiële consequenties van het niet doorgaan van LPM van 15,4 miljoen euro, waaronder waardeverlies van de gronden. Hoeveel is de grond gekocht en hoeveel is deze waard na niet doorgaan van LPM? Waar komen de renteverliezen uit voort?	Financiën
	<i>Antwoord:</i> Er is voor een bedrag van € 17,6 miljoen aangekocht. Het totale waardeverlies bedraagt € 6,7 miljoen. De renteverliezen komen voort uit de grondexploitatie van Logistiek Park Moerdijk.	
13	Is er onderzoek gedaan naar mogelijke andere scenario's voor de gronden of aangekochte bedrijven als LPM niet doorgaat om zo financiële verliezen te beperken?	
	Nee.	
14	Worden de kosten voor het extern salderen, zo'n 4 miljoen euro, doorbelast naar bedrijven die zich willen vestigen op dit bedrijventerrein? Zo nee, waarom niet?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> Ja.	
15	Is ook gekeken naar andere bronmaatregelen om de stikstofemissie en depositie te verminderen van LPM. Is er onderzocht of elektrificatie van de aan- en afvoer via de weg verplicht kan worden? En bij de aanlegfase, is gekeken of daar bij de bouwphase onderdelen van de bouw geëlektrificeerd kunnen worden? Zo nee, waarom niet?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> In de gebruiksfase van Logistiek Park Moerdijk zijn er de volgende (potentiële) bronnen die stikstof emitteren: de bedrijven zelf, het wegverkeer afkomstig van Logistiek Park Moerdijk, het treinverkeer als gevolg van Logistiek Park Moerdijk en het scheepvaartverkeer. Het niet aansluiten van de bedrijven op gasnet ligt binnen de invloedssfeer van het inpassingsplan om voor te schrijven en juridisch te borgen. Dit is gedaan in afstemming met de partij die het terrein zal realiseren, uitgeven en beheren, zijnde het Havenschap Moerdijk.	

	Voor wat betreft alle verkeersbronnen geldt dat het niet binnen de invloedssfeer van de provincie en het havenschap ligt om voor te schrijven wat voor type verkeer ingezet wordt. Het gaat om openbare verkeers-, spoor- en waterwegen en om verkeer van de bedrijven en van alle mogelijke leveranciers. Dit kan vanuit Logistiek Park Moerdijk juridisch niet voorgeschreven worden en is eveneens niet te handhaven. De interne baan is een verbinding die onderdeel is van Logistiek Park Moerdijk (voorgeschreven in het inpassingsplan) die zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen Logistiek Park Moerdijk en het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Deze interne baan betreft geen openbare weg en zal worden beheerd door het havenschap. Daardoor is er op de interne baan wel sprake van mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het type verkeer dat van deze interne baan gebruik maakt. Onderzocht is dan ook of het zinvol is om het verkeer op deze interne baan te elektrificeren. Hieruit is gebleken dat het elektrificeren van de verkeersstroom op de interne baan nagenoeg geen effect heeft op de stikstofdepositie als gevolg van Logistiek Park Moerdijk. Om de stikstofemissie op voorhand zoveel mogelijk te reduceren is voor de berekeningen van de aanlegfase uitgegaan van de inzet van emissiearm STAGE IV materieel (bouwjaar vanaf 2014). Hiermee is ingezet op schoner materieel dan het STAGE II of STAGE III-materieel welke in de praktijk vaak ingezet wordt. De volledige inzet van STAGE IV-voertuigen gedurende de realisatiefase is om die reden al zeer ambitieus. Over de inzet van volledige geëlektrificeerd materieel bestaat meer onzekerheid over de technische haalbaarheid en hangt af van de mogelijkheden van de aannemer. Om de stikstofdepositie zo realistisch mogelijk te berekenen is de inzet van STAGE IV-materieel als uitgangspunt gehanteerd. Onderzocht is of het zinvol is of er nog verdergaande stikstofbeperkende maatregelen in de realisatiefase mogelijk zijn die relevant effect kunnen genereren in een afname van stikstofdepositie. Hieruit is gebleken dat in de periode van de realisatiefase van Logistiek Park Moerdijk het maatgevende jaar (met de meeste stikstofdepositie) een jaar is waarin sprake is van een combinatie van de realisatie- en gebruiksfase. Dat wil zeggen dat op dat moment er een deel van het terrein al in gebruik is en een ander deel van het terrein nog in realisatie is (vanwege de gefaseerde realisatie). Hierbij is de gebruiksfase in grote mate bepalend voor de depositie als gevolg van Logistiek Park Moerdijk. Dit betekent dat verdergaande stikstofbeperkende maatregelen in de realisatiefase weinig effect hebben op de stikstofdepositie als gevolg van Logistiek Park Moerdijk in het maatgevende jaar van de realisatiefase.	
16	Wat is de verwachte benodigde stikstofruimte de komende jaren voor West-brabant voor woningbouw, herstel wegen, evt. uitbreiding openbaar vervoer en bouw van publieke voorzieningen? Is hiervoor naar verwachting (in de regio) voldoende stikstofruimte beschikbaar/dat kan worden aangekocht?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> Het Rijk heeft op basis van informatie van provincies en gemeenten schattingen gemaakt van de benodigde stikstofruimte voor geplande woningbouw het komende jaar en in het stikstofregistratiesysteem gekeken of de snelheidsmaatregelen hiervoor voldoende stikstofruimte opleveren. Dit blijkt in West-Brabant het geval te zijn. Voor de overige genoemde sectoren is onbekend hoeveel ruimte nodig is. Per project wordt door de initiatiefnemer steeds gekeken wat de benodigde ruimte is en welke maatregelen getroffen moeten worden om het project mogelijk te maken (bronmaatregelen, intern- of extern salderen).	

17	Waarom is niet voldoende stikstofruimte aangekocht om ook de extra stikstofdepositie te compenseren op Spoorlootsgriendt (de 10 hexagonen)?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> Deze 10 hexagonen kwalificeren niet als het Leefgebiedtype 11 (Lg11) - Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekeleigebied, zoals in het Addendum Passende Beoordeling is beschreven (bijlage 28 van de toelichting op het inpassingsplan). Er is derhalve geen sprake van een significant negatief of negatief effect.	
18	Hoe past de conclusie uit de Passende beoordeling dat het gebied Spoorlootsgriendt niet geschikt is als broedplek voor de bruine kiekendief met de eerdere waarneming uit 2010?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> Dit is nader gemotiveerd in het Addendum Passende Beoordeling (bijlage 28 van de toelichting op het inpassingsplan). Zoals daar aangegeven is de bruine kiekendief slechts incidenteel waargenomen, in 2010 en in 2019. In de Biesbosch heeft de bruine kiekendief een instandhoudingsdoel als broedvogel. Het benodigde biotoop voor broeden is niet in voldoende omvang aanwezig in de 10 hexagonen. Broeden zal de soort voornamelijk doen in onverstoorde gebieden. In de betreffende 10 hexagonen is de geschikte broedbiotoop niet aanwezig en is er sprake van enige verstoring. Daardoor is uitgesloten dat de soort hier broedbiotoop heeft. De kiekendief kan elders (buiten de 10 hexagonen) broeden en daarbij is niet uitgesloten dat ze op andere plekken dan de broedplek kunnen foerageren zoals bijvoorbeeld in het gebied van de 10 hexagonen, waardoor de incidentele waarnemingen kunnen voorkomen.	
19	Onderschrijft beheerder van het Spoorlootsgriendt Staatsbosbeheer de conclusies van de Passende beoordeling, in het expliciet dat de extra stikstofdepositie de natuur niet verder aantast en geen bedreiging is voor de soorten in het gebied?	Stikstof en ecologie
	<i>Antwoord:</i> Het ecologisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de geldende informatiedocumenten voor de Biesbosch, zijnde het aanwijzingsbesluit, gebiedsanalyse, gebiedsrapportage en beheerplan, in combinatie met ecologisch veldbezoek ter plaatse. Tevens zijn diverse literatuurbronnen voor bredere informatie over de soorten en het leefgebiedtype gebruikt om bredere ecologische kennis hierover in de beoordeling te kunnen betrekken. Het Addendum op de Passende Beoordeling is in dit stadium niet voorgelegd aan Staatsbosbeheer.	
20	Is er na de uitspraak van de Raad van State gekeken of de braakliggende locatie naast Shell Moerdijk (met een vergelijkbare omvang als het beoogde LPM) een alternatief kan zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de uitkomsten daarvan?	Ruimte
	<i>Antwoord:</i>	

	Nee, de ontwikkelmogelijkheden van de voormalige grondreserves van Shell zijn onderdeel geweest van de onderbouwing van nut en noodzaak in het inpassingsplan en in de beroepsprocedure. De Raad van State heeft alle beroepen gericht op nut en noodzaak in de tussenuitspraak ongegrond verklaard. Dus dit is geen onderwerp meer in beroepsprocedure.	
21	Hoe past LPM precies in de bovenregionale ruimtevraag? Welke data liggen hieronder, en welke prognoses?	Ruimte
	<i>Antwoord:</i> Nut en noodzaak van Logistiek Park Moerdijk is onderbouwd in het inpassingsplan (zie bijlage 9 bij de toelichting op het inpassingsplan). Ten behoeve van de zitting bij de Raad van State op 16 september 2019 is nut en noodzaak nogmaals onderzocht op basis van de actuele situatie (prognoses 2018 en recente aanbod cijfers). De notitie over deze actualisatie van nut en noodzaak is bijgevoegd. De bovenregionale component (qua vraag en aanbod) is in deze actualisatie nadrukkelijk meegenomen. In zijn algemeenheid is – ook bij (XXL-)logistiek – het aandeel bovenregionale vraag kleiner dan de regionale vraag. Zo’n 80% van de logistieke transacties (verplaatsingen of consolidaties) zijn regionaal.	
22	Hoeveel hectare bedrijventerreinen in midden- en West-Brabant staan er momenteel te koop of te huur? Is dit boven of onder de vermeende ‘gezonde frictieweerstand’, ook in het licht van de economische ontwikkeling na de coronacrisis? En hoeveel vlak over de grens met Zuid-Holland, in de omgeving van Dordrecht? Hoeveel daarvan zijn geschikt voor logistiek, of logistieke ontwikkeling, al dan niet in het VAS/VAL-segment?	Ruimte
	<i>Antwoord:</i> Zie hiervoor de meest recente nut & noodzaak onderbouwing en de factsheet bedrijventerreinen 2019. Overigens heeft de Raad van State alle beroepen gericht op nut & noodzaak in de tussenuitspraak ongegrond verklaard. Dus dit is geen onderwerp meer in beroepsprocedure.	
23	Hoe past de ontwikkeling van LPM bij de (overwegend) binnenhaven van Moerdijk in de plannen voor de Tweede Maasvlakte bij de grote zeehaven Rotterdam? Is hierover afstemming in IPO-verband, of rechtstreeks tussen beide betrokken provincies?	Ruimte
	<i>Antwoord:</i>	

	Zie hiervoor de meest recente nut en noodzaak onderbouwing voor Logistiek Park Moerdijk die als bijlage is bijgevoegd. Logistiek Park Moerdijk voorziet hoofdzakelijk in de ontwikkeling van 'droge' VAL/VAS logistiek groter dan 5 hectare. In vervolg op de tussen uitspraak heeft hierover geen overleg plaats gevonden in IPO-verband, of rechtstreeks tussen beide betrokken provincies.	
24	In aanvulling op het statenvoorstel 41/46A meldt GS ons dat recent een nieuw Uitvoeringsprogramma werklocaties 2020-2023 is opgesteld, inclusief aangescherpte beleidslijnen voor logistiek (zie ook vraag 8). Daarnaast vormt Logistiek Park Moerdijk een belangrijke pijler binnen de 'Regionale afspraken bedrijventerreinen West-Brabant 2019-2023' zoals die door de Regio West- Brabant en de provincie zijn vastgesteld op 20 november 2019. > Van beide stukken ontbreekt een doorlink. Bijgaand het verzoek de stukken onderdeel te laten uitmaken van de beraadslagingen (toevoegen aan de stukken, desnoods alleen via een link in de beantwoording van deze technische vragen).	Ruimte
	<i>Antwoord:</i> De twee doorlinken. https://www.west-brabant.eu/downloads/Regionale-afspraken-bedrijventerrein-West-Brabant-2019-2023.pdf https://www.brabant.nl/-/media/b36ccd0461ec46c28fc9847d98cd26b2.pdf?la=nl	

Bijlagen:

- Notitie 'Actualisatie nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk' van Stec Groep (28 maart 2019).
- Concept rapport 'ADC-toets Logistiek Park Moerdijk: Dwingende redenen van groot openbaar belang' van AT Osborne (augustus 2019).

Provincie Noord-Brabant
De heer Felix Veurink
Per e-mail

info@stec.nl
www.stec.nl
HR 10144762

Datum : 28 maart 2019
Ons kenmerk : 18.330 EK/HP/PS
Onderwerp : Actualisatie nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk

Geachte heer Veurink,

Om de economische structuur van (West-)Brabant en Nederland te versterken – en te voorzien in de ruimtevrage naar logistiek – wil de provincie Noord-Brabant grootschalige en/of havengerelateerde Value Added Logistics (VAL) bedrijven een plek kunnen bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in West-Brabant. Logistiek Park Moerdijk (hierna: LPM) is aangewezen als beoogde locatie om te kunnen voorzien in deze behoefte.

U wilt nut en noodzaak en de actuele behoefte tegen het licht houden. Immers, de ontwikkelperiode van LPM schuift op en een aantal uitgangspunten in de analyse zijn mogelijk gewijzigd.

In voorliggende notitie gaan we voornamelijk in op een beschrijving van de wijzigingen die zich vanaf mei 2016 hebben voorgedaan en relevant zijn voor de ontwikkeling van LPM.

Leeswijzer

Hierna leest u de belangrijkste conclusies en wijzigingen in het onderzoek naar nut en noodzaak (en Ladder voor duurzame verstedelijking). Achterliggende analyses leest u in de bijlage.

CONCLUSIES EN WIJZIGINGEN

Hieronder gaan we in op de belangrijkste conclusies en wijzigingen die zich hebben voorgedaan sinds de Ladder-rapportage van Stec Groep d.d. mei 2016 en de gevolgen voor nut en noodzaak van Logistiek Park Moerdijk.

Conclusie 1: Marktregio blijft ongewijzigd

De plannen, de doelgroep en de verhuisdynamiek is afgelopen periode ongewijzigd. De reikwijdte van het plan wijzigt hierdoor niet fundamenteel. We constateren dat de marktregio ongewijzigd blijft als gevolg van het wijzigen van de planperiode voor LPM.

Conclusie 2: Vraagpotentie LPM-doelgroep in marktregio verschilt met eerdere onderzoeken

Er is een nieuwe prognose opgesteld door de provincie in 2018 (Stec Groep, 2018). In de eindconclusie ten aanzien van de vraagzijde is er een lagere vraag.

Conclusie 3: Kleine verschillen in aanbod

Het aanbod aan logistiek vastgoed en bedrijfskavels (nu beschikbaar of geschikt te maken) is constant in beweging. Dit heeft met name te maken met uitgifte, opname en transacties die continue plaatsvinden in de logistieke sector in de marktregio. Ten opzichte van de analyse uit 2016 is het aanbod in de marktregio afgenomen.

a. Aanbod van leegstand vastgoed afgenomen

Courant leegstaand vastgoed in de marktregio, geschikt voor de LPM-doelgroep is afgenomen. De leegstand is verder gedaald wat tot gevolg heeft dat er een beperkt aantal plekken beschikbaar zijn in de markt. Omdat de leegstand rond frictie ligt is correctie op de uitkomsten van het prognosemodel niet noodzakelijk.

b. Heruitgeefbare ruimte op bestaande bedrijventerreinen is afgenomen

Het aantal herontwikkelingslocaties is afgenomen tot één enkele locatie. Gelet op het feit dat deze plek al onderdeel is van de prognose van de provincie Brabant is geen substantiële wijziging in het aanbod op dit vlak.

c. Uitgeefbare grond voor LPM-doelgroep geslonken

Het direct uitgeefbare areaal aan bedrijventerrein voor de LPM doelgroep in de marktregio is geslonken ten opzichte van 2016. Er zijn echter wel aanbodontwikkelingen, bijvoorbeeld vastgelegd in de programmeringsafspraken in Midden-Brabant (Wijkevoort en Haven 8) onder de noemer vraaggericht ontwikkelen van bedrijventerreinen en bovendien is het bestemmingsplan voor Dordtse Kil IV vastgesteld. Ten opzichte van het aanbod in Midden-Brabant het volgende: deze plannen hebben de procedures net opgestart. Het is zeer onwaarschijnlijk dat deze plannen tegelijkertijd met LPM op de markt komen.

Ten aanzien van het aanbod concluderen we dat sprake is van wijzigingen in het aanbod. Niet al het aanbod is volledig gericht op het faciliteren van de LPM-doelgroep. De aanbodontwikkelingen geven geen aanleiding voor een andere conclusie dan uit eerdere onderzoeken naar voren is gekomen.

Conclusie 4: Behoeftte aan LPM ook in nieuwe periode aangetoond

Op basis van de uitgevoerde analyse blijkt dat er voldoende behoefte bestaat aan de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Op basis van de analyse van vraag en aanbod (harde plancapaciteit) concluderen we dat er een behoefte bestaat van circa 207 hectare.

Vanuit de vraagzijde constateren we een behoefte van circa 260 hectare in de marktregio, opgebouwd uit vraag naar zeer grootschalige kavels voor VAL/VAS (235 hectare) en havengerelateerde VAL/VAS (<5 ha) (25 hectare).

VRAAG IN PERSPECTIEF VAN UITGIFTE

De totale uitgifte aan de sector logistiek en groothandel in de periode (2012-2017) in Midden- en West-Brabant blijkt uit een inventarisatie voor de provinciale prognose zo'n 180 hectare. Daarvan betrof ruim de helft uitgifte groter dan 5 hectare (per kavel). In de Drechtsteden heeft in deze periode zo'n 10 hectare aan uitgifte groter dan 5 hectare plaats gevonden.

Dat betekent dat de jaarlijkse uitgifte in de afgelopen vijf jaar aan logistiek > 5 hectare gemiddeld zo'n 20 hectare was in de marktregio. Extrapoleren we deze uitgifte naar de nieuwe planperiode voor LPM dan betekent dit een vraag van 305 hectare van bedrijven >5 hectare.

Aan de aanbodzijde is sprake van hard aanbod op bedrijventerreinen (53 hectare) en programmeringsafspraken (zacht aanbod; goed voor maximaal 69 hectare nieuw aanbod op termijn). Geconstateerd is verder dat de leegstand op/rond frictieniveau ligt en te herontwikkelen locaties onderdeel zijn van de prognose.

De conclusie dat er behoefte is aan Logistiek Park Moerdijk komt overeen met de conclusies die eerder al getrokken zijn (2016).

BIJLAGE

Het inpassingsplan maakt 138 hectare netto uitgeefbaar gebied voor de LPM-doelgroep mogelijk. Het gebied ligt in de oksel van de snelwegen A16 en A17. Een interne baan zorgt voor een directe verbinding met het bestaande Haven- en Industrierrein Moerdijk. Logistiek Park Moerdijk (LPM) is bedoeld voor grootschalige VAL-bedrijven groter dan 5 hectare en VAL-bedrijven die - ongeacht hun omvang - havengerelateerd zijn (de LPM-doelgroep). Verder behoren ook VAL-bedrijven die synergievoordelen halen uit samenwerking met andere bedrijven op het logistieke bedrijventerrein (VAL- bedrijven met synergievoordelen) tot de doelgroep. Bij de actualisatie van het onderzoek hanteren we dezelfde doelgroep als bij eerder onderzoek naar nut en noodzaak. In navolgende rapportage en analyse gaan we telkens uit van netto uitgeefbare hectares.

De ontwikkelperiode van LPM verschuift van de periode 2016 tot en met 2030 naar de periode 2018 tot en met 2032.

1 Vraag naar Logistiek Park Moerdijk

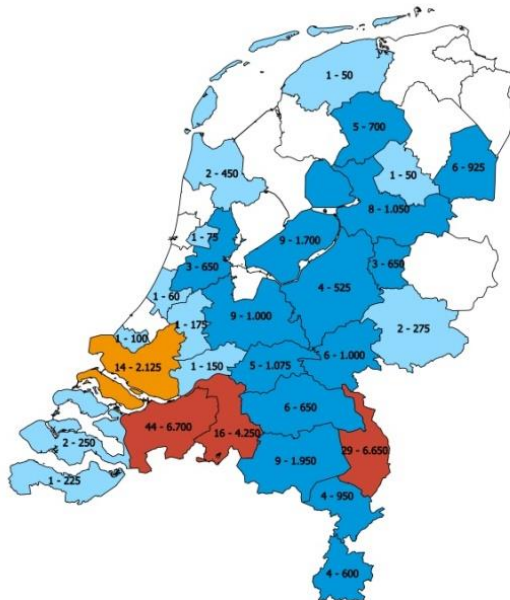
In onderstaande analyse geven we aan welke elementen uit het nut en noodzaakonderzoek aan verandering onderhevig zijn, of niet.

1.1 Marktregio ongewijzigd: West-Brabant, (delen van) Midden-Brabant en Drechtsteden

De doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk blijft ongewijzigd ten opzichte van eerdere onderzoeken naar nut en noodzaak. Op basis van de geconstateerde bedrijfsdynamiek (uitgifte op bedrijventerreinen, opname van grootschalige bedrijfspanden en verhuisdynamiek van logistieke bedrijven) achten we naast West-Brabant ook Midden-Brabant en Drechtsteden tot de marktregio van Logistiek Park Moerdijk. Hierbinnen hebben geen substantiële wijzigingen voorgedaan, bv. in locatiepatronen van bedrijven. Logistieke bedrijven met een omvang van 5 hectare of groter kiezen overwegend voor een locatie op dit schaalniveau. Hierbij spelen elementen als bedrijfssector, huidige vestigingslocatie en toeleveranciers/distributienetwerk een belangrijke rol.

Hoewel (logistieke) eindgebruikers op hoger schaalniveau een afweging maken ten aanzien van locatiekeuze, heeft West-Brabant (en daarbinnen Moerdijk) een natuurlijk sterke positie. Diverse studies (BCI 2017 en Stec Groep 2018) tonen aan dat West-Brabant een van de meest aantrekkelijke plekken is voor onder andere logistiek (zie figuur 1). Bij de afweging tussen locaties worden in de logistieke markt afwegingen gemaakt op schaalniveau van Noordwest-Europa. Internationale bedrijven gaan – naar gelang de zoekvraag – van een longlist naar een shortlist. Op het niveau van de longlist concurreren plekken in Nederland tot op zekere hoogte met elkaar. Zodra de shortlist (3 tot 5 locaties) duidelijk is, is sprake van een kleiner zoekgebied.

Figuur 1: Bovenlokale en regionale locatiebeslissingen in Nederland per COROP en ruimtelijk vestigingspatroon XXL distributiecentra



SALDOBENADERING PROGNOSE

De ruimtevraag naar bedrijventerreinen vertoont een zowel positieve als negatieve ontwikkeling van de ruimtebehoefte per sector. Omdat de ruimtebehoefte een saldo is, betekent dit dat positieve en negatieve cijfers tegen elkaar wegvallen. Vertaald naar ruimtebehoefte betekent dit dat op termijn locaties vrij vallen en hier – in potentie – nieuwe bedrijven gevestigd kunnen worden. In de praktijk zit er echter vaak een gat tussen vrijval en herbenutting. Omdat herontwikkeling tijd vraagt moet ook rekening gehouden moeten worden met een bepaalde ‘schuifruimte’: beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief passend aanbod om in de behoefte van bedrijven te kunnen voorzien terwijl ondertussen de vrijgevallen ruimte vraaggericht en passend bij de kwaliteiten van de vraag wordt herontwikkeld.

Uitbreidingsvraag bedrijventerreinen Drechtsteden

De provincie Zuid-Holland heeft in 2017 een behoefteraming opgesteld voor bedrijventerreinen met als horizon 2035¹. Voor regio Zuid-Holland-Zuid, waartoe Drechtsteden behoort, gaat de prognose uit van een uitbreidingsvraag van minimaal 174 ha tot maximaal 219 ha netto bedrijventerrein tussen 2016 en 2035. Op basis van extrapolatie is de vraag in de planperiode van 2018 t/m 2032 circa 131 tot 164 ha.

Tabel 3: Totale uitbreidingsvraag Zuid-Holland-Zuid in drie perioden

Periode	Uitbreidingsvraag (Stec)
2016 t/m 2025	89 - 98
2016 t/m 2030	134 - 147
2016 t/m 2035	174 - 219

Bron: Stec Groep, 2017. Behoefteraming bedrijventerreinen Zuid-Holland.

Om het aandeel van de vraag in de regio Drechtsteden binnen Zuid-Holland-Zuid te bepalen, kijken we naar de historische uitgiftecijfers, werkgelegenheid en de logistieke positie van de regio. Dit aandeel is daarmee circa 55%. Voor regio Drechtsteden is in de periode 2018 t/m 2032 een vraag te verwachten van circa 75 tot 90 ha.

Totale uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen marktregio

De totale uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de marktregio voor LPM bedroeg in de eerdere raming circa 635-660 ha netto voor de oude planperiode 2016-2030. Voor de nieuwe planperiode – 2018 t/m 2032 – kunnen we uitgaan van een totale vraag van circa 571 tot 586 hectare (496 + 75 tot 90).

1.3 Vraag LPM doelgroep wijzigt

In deze paragraaf vertalen we de hiervoor genoemde uitbreidingsvraag in West- en Midden-Brabant en Drechtsteden naar de LPM doelgroep. We kijken daartoe eerst naar de omvang van de (grootschalige) logistieke vraag in de twee Brabantse regio's en in de Drechtsteden.

¹ Stec Groep, 2017. Behoefteraming bedrijventerreinen.

Vervolgens kijken we wat hierbinnen de vraag is vanuit de specifieke LPM doelgroep:

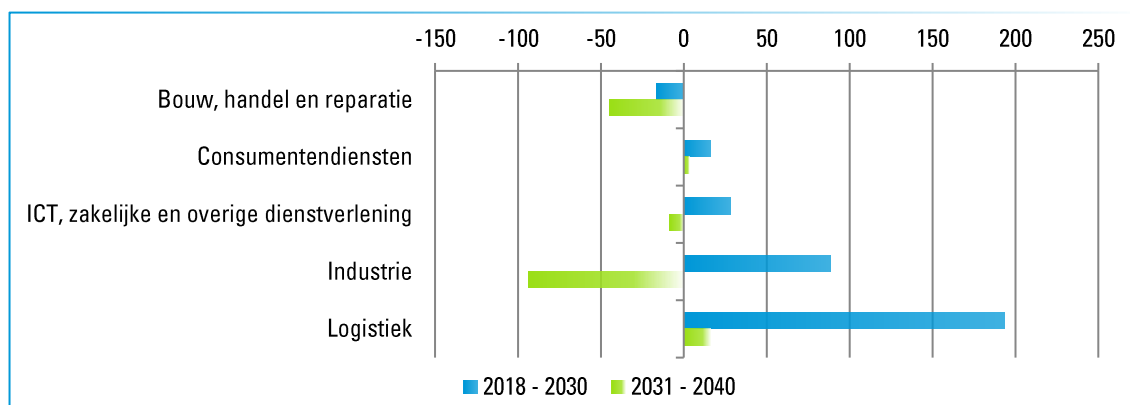
- Zeer grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha met synergievoordelen
- Ketenbedrijven ongeacht hun omvang

In het vervolg van dit document spreken we bij een omvang groter dan 5 hectare over zeer grootschalige logistiek.

Logistieke vraag West- en Midden-Brabant

In onderstaande figuren staat de verdeling van de vraag naar sector (in twee tijdspannen) opgenomen voor de regio's Midden- en West-Brabant. Van de geprognoseerde uitbreidingsvraag komt het merendeel vanuit de sector logistiek, namelijk circa 325 hectare in totaal in beide regio's in de periode t/m 2030. In de periode 2031 t/m 2040 gaat het om een vraag van 55 hectare vanuit de logistiek in de twee regio's gezamenlijk.

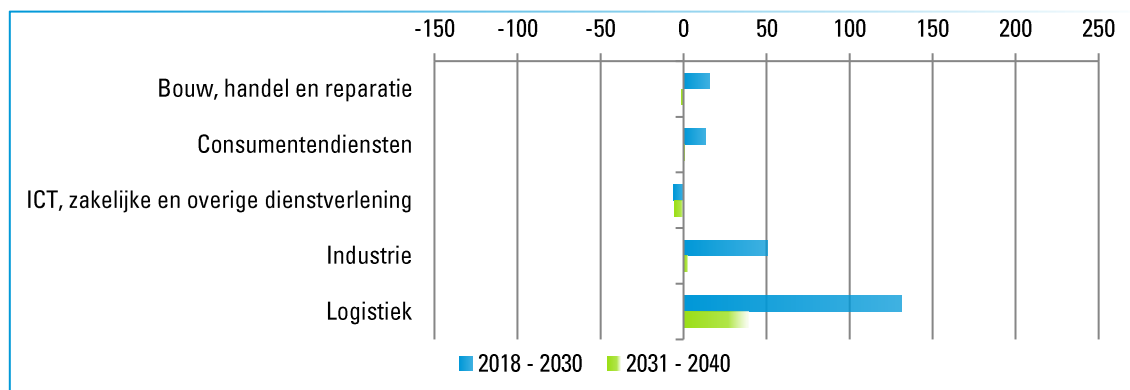
Figuur 2: Vraag naar bedrijventerreinen West-Brabant per sector (en tijdspanne)



Bron: Stec Groep (2018)

Wanneer we de vraag naar logistiek extrapoleren voor de periode 2018 t/m 2032 verwachten we een vraag van circa 197 hectare voor de regio West-Brabant. Hiervan bestaat circa 128 hectare uit vraag naar zeer grootschalige logistiek (> 5 ha).

Figuur 3: Vraag naar bedrijventerreinen in Midden-Brabant per sector (en tijdspanne)



Bron: Stec Groep (2018)

Wanneer we de vraag naar logistiek extrapoleren voor de periode 2018 t/m 2032 verwachten we een vraag van circa 139 hectare voor de regio Midden-Brabant. Hiervan bestaat circa 90 hectare uit vraag naar zeer grootschalige logistiek (> 5 ha).

Het segment zeer grootschalige logistiek kent daarmee in de ontwikkelperiode (2018 – 2032) een ruimtevraag van circa 218 hectare.²

Logistieke vraag Drechtsteden

Uit de behoefteraming voor de regio Zuid-Holland-Zuid blijkt een grote uitbreidingsvraag naar logistieke bedrijventerreinen. Van de totale kwantitatieve uitbreidingsvraag in deze regio komt namelijk ruim 34% vanuit de sector grote logistiek (> 3 ha). Daarnaast is er nog een grote hoeveelheid logistieke vraag tot 3 hectare. In totaal is de logistiek goed voor zo'n 70% van de uitbreidingsvraag (Stec Groep, 2017). Van de totale uitbreidingsvraag voor Zuid-Holland-Zuid voor de planperiode 2018 – 2032 (131 tot 164 ha) is circa 91 tot 115 hectare een logistieke vraag.

We kunnen de verwachte logistieke uitbreidingsvraag opsplitsen naar verschillende bandbreedtes door te kijken naar de historische uitgifte in Zuid-Holland-Zuid en de effecten van trends als schaalvergroting binnen de logistiek te taxeren. Op basis hiervan verwachten wij dat de vraag naar logistieke locaties in de regio Zuid-Holland-Zuid voor 25% bestaat uit logistiek groter dan 5 ha (circa 23 tot 29 ha) en 75% van de ruimtevraag is kleiner dan 5 ha (69 tot 86 ha).

Uit de berekening op basis van historische uitgiftecijfers, werkgelegenheid, ligging, aanwezigheid belangrijke corridors en aanbod bedrijventerreinen volgt dat 55% van de uitbreidingsvraag naar logistiek in Zuid-Holland-Zuid uit de Drechtsteden komt. De totale uitbreidingsvraag naar logistieke locaties in de Drechtsteden is daarmee (indicatief) 50 tot 63 hectare. Circa een kwart van deze vraag zal zeer grootschalig (> 5 ha) zijn: circa 13 tot 16 hectare.

Vraag LPM doelgroep

De hiervoor genoemde logistieke vraag vertalen we naar de specifieke doelgroepen voor LPM: zeer grootschalige VAL/VAS, havengerelateerde VAL/VAS, VAL/VAS met synergievoordelen en ketenbedrijven.

Ruimtebehoefte zeer grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS in marktregio: circa 234 ha netto in de nieuwe ontwikkelperiode LPM

We verwachten dat het aandeel VAL/VAS zal stijgen en aanzienlijk hoger zal liggen in de komende jaren dan eerder verwacht. Op basis van de huidige dynamiek en de trends gaan we ervan uit dat feitelijk in elk warehouse VAL/VAS activiteiten plaats vinden.³ Dit betekent dat

² Het gaat om logistieke ruimtevraag die zich manifesteert als de mogelijkheden in de bestaande voorraad zijn opgenomen. Daarbij is wel van belang in welke mate de vrijkomende panden/kavels kwalitatief matchen met de vraag. In het prognosesmodel wordt bijvoorbeeld aangenomen dat vrijvallende industriële kavels/panden worden ingevuld door vragers uit groeisectoren, zoals logistiek. Wanneer deze ruimte niet past c.q. incourant is kan dit een extra (uitbreidings)vraag betekenen voor logistiek. Feitelijk gaat het hier natuurlijk deels om een herstructureringsopgave, zodat deze bestaande panden en kavels wel weer ingezet kunnen worden.

³ Het betreft bedrijven die als onderdeel van haar activiteiten VAL/VAS activiteiten hebben zoals genoemd in de definitie van het inpassingsplan voor LPM. In het inpassingsplan is niet opgenomen hoe groot de VAL/VAS activiteiten zijn binnen het bedrijf dat zich

circa 218 hectare van de vraag naar zeer grootschalige logistiek in Midden- en West-Brabant tot de LPM-doelgroep behoort in de ontwikkelperiode 2018-2032.

We gaan uit van een gelijk aandeel VAL/VAS in de logistieke uitbreidingsvraag in Drechtsteden. Dit betekent dat circa 13 – 16 hectare van de vraag tot en met 2032 naar zeer grootschalige logistiek in Drechtsteden tot de LPM-doelgroep behoort.

In totaal gaat het in de marktregio dus om een vraag vanuit zeer grootschalige VAL/VAS van maximaal circa 234 hectare in de ontwikkelperiode 2018 – 2032.

Ruimtebehoefte havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM: circa 25 hectare netto in ontwikkelperiode LPM
Ten aanzien van logistiek kleiner dan 5 hectare, kan deze alleen op LPM gevestigd worden indien deze havengerelateerd is of het synergiebedrijven betreft. We kijken hier specifiek naar de vraag die ontstaat vanuit bedrijven die passen binnen het vestigingsprofiel van LPM (diep vaarwater, synergievoordeel vanuit samenwerking met grote VAL/VAS bedrijven).

Uit eerder onderzoek van DHV⁴ blijkt dat 40% van de logistieke bedrijven havengerelateerd / synergiebedrijf is. Op basis van de vraagprognose voor Midden- en West-Brabant schatten we in dat 47 hectare (118 hectare * 40% havengerelateerd) van de vraag in de ontwikkelperiode in Midden- en West-Brabant behoort tot deze LPM-doelgroep⁵. Wat betreft de logistiek kleiner dan 5 hectare vanuit Drechtsteden, kan deze ook alleen op LPM gevestigd worden als deze havengerelateerd is of het synergiebedrijven betreft. We gaan er hierbij ook van uit dat 40% havengerelateerd is. Op basis van de vraagprognose schatten we dus in dat 15 - 19 hectare (38 – 47 ha * 40% havengerelateerd) van de vraag in de ontwikkelperiode in Drechtsteden tot deze LPM-doelgroep behoort.

In totaal gaat het in de marktregio dus om een vraag van circa 62 – 66 ha vanuit VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn of synergiebedrijven betreffen in de ontwikkelperiode 2018 – 2032. Om in te kunnen schatten hoe groot de vraag is die specifiek de locatiekwaliteiten van LPM zoekt kijken we naar de overslagcijfers van MCA Brabant (2016). Hieruit blijkt dat Moerdijk goed is voor circa 40% van de containeroverslag in Midden- en West-Brabant. Ook de overslag in tonnages (overige goederen) is in Moerdijk aanzienlijk. Dit wordt veroorzaakt door de functie (Zeehaven), ligging en diepgang van Moerdijk. In totaal verwachten we dat circa 25 hectare op LPM gevuld kan worden vanuit de vraag van havengerelateerde en synergiebedrijven. Ander aanbod van bedrijfskavels past niet bij deze specifieke vraag. Hier houden we in de aanbodanalyse rekening mee.

Ketenbedrijven ongeacht hun omvang: geen extra ruimtevraag

We houden geen rekening met extra ruimtevraag van ketenbedrijven omdat dit pas opportuun wordt als zittende bedrijven activiteiten gaan outsourcen. Los van het feit dat deze eventuele vraag pas later optreedt, is het bovendien de vraag of dit een extra ruimtebehoefte betreft. Het is immers vooral een verschuivende ruimtebehoefte voor activiteiten van de primaire VAL-

vestigt. Om te borgen dat geen 'lege' distributiecentra of ruimte-extensieve partijen zich vestigen op LPM zijn in het inpassingsplan voorwaarden opgenomen ten aanzien van het minimale bebouwingspercentage en aantal werknemers per hectare.

⁴ Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, DHV, juni 2006.

bedrijven naar andere partijen in de keten, waarvan überhaupt niet zeker is of deze dan ook echt fysiek gaan clusteren op LPM.

1.4 Conclusie vraagzijde

De vraag voor LPM is opgebouwd uit:

- Zeer grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS: circa 235 hectare netto
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn en VAL/VAS < 5 ha met synergievoordelen en specifiek op zoek naar de locatiekwaliteiten van LPM: 25 hectare netto
- Ketenbedrijven ongeacht hun omvang: geen extra ruimtevraag

De totaal geraamde vraag van circa 260 hectare voor de nieuwe planperiode 2018 – 2032 is circa 30 tot 50 hectare lager dan binnen de planperiode 2016 – 2030 (290 tot 310 ha). Het gaat hier om de ruimtevraag van de LPM-doelgroep naar droog bedrijventerrein. De prognose voor nat bedrijventerrein, bijvoorbeeld op het bestaande Industrieterrein Moerdijk is hier niet in opgenomen.

VRAAG IN PERSPECTIEF VAN UITGIFTE

Voor het opstellen van de bedrijventerreinenprognose in Noord-Brabant heeft een inventarisatie plaats gevonden van de uitgifte naar sector en grootteklasse van de afgelopen vijf jaar (2012 t/m 2017). De totale uitgifte aan de sector logistiek en groothandel in die periode in Midden- en West-Brabant blijkt daaruit zo'n 180 hectare. Daarvan betrof ruim de helft uitgifte groter dan 5 hectare (per kavel). In de Drechtsteden heeft in deze periode zo'n 10 hectare aan uitgifte groter dan 5 hectare plaats gevonden.

Dat betekent dat de uitgifte in de afgelopen vijf jaar aan logistiek > 5 hectare gemiddeld zo'n 20 hectare was in de marktregio. Extrapoleren we deze uitgifte naar de nieuwe planperiode voor LPM dan betekent dit een vraag van 305 hectare.

We zien de geraamde vraag van 260 hectare als een voorzichtige benadering. Ten eerste heeft dit te maken met de saldobenadering van de prognose (zie tekstkader pagina 6). Theoretische ruimtekrimp (negatieve vraag) op langere termijn zorgt voor een lager saldo van de uitbreidingsvraag, maar het is de vraag of deze krimp ook daadwerkelijk plaats gaat vinden. Daarnaast zien we dat extrapolatie van de historische uitgifte een vraag van zo'n 305 hectare laat zien. Tot slot rekenen we met het midden-scenario. In het hoog-scenario is er sprake van een substantieel hogere uitbreidingsvraag.

2 Aanbod binnen de marktregio

Dit hoofdstuk gaat in op het aanbod in de marktregio voor de logistieke vraag en de LPM-doelgroep in het bijzonder. We kijken – analoog aan eerdere rapportages - bij de analyse van het aanbod naar drie niveaus: relevant bestaand en leegstaand vastgoed, (her)uitgeefbare ruimte op bestaande bedrijventerreinen en uitgeefbare nieuwe terreinen.

1. Bestaand (leegstaand) of nog te bouwen logistiek vastgoed voor VAL/VAS (> 5 hectare en/of havengerelateerd) in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.

2. Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen geschikt voor VAL/VAS groter dan 5 hectare of havengerelateerde VAL/VAS in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.
3. Uitgeefbare terreinen met vergelijkbare vestigingsconditie voor VAL/VAS in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.

2.1 Bestaande leegstand in panden geschikt voor de LPM-doelgroep: courante panden schaars

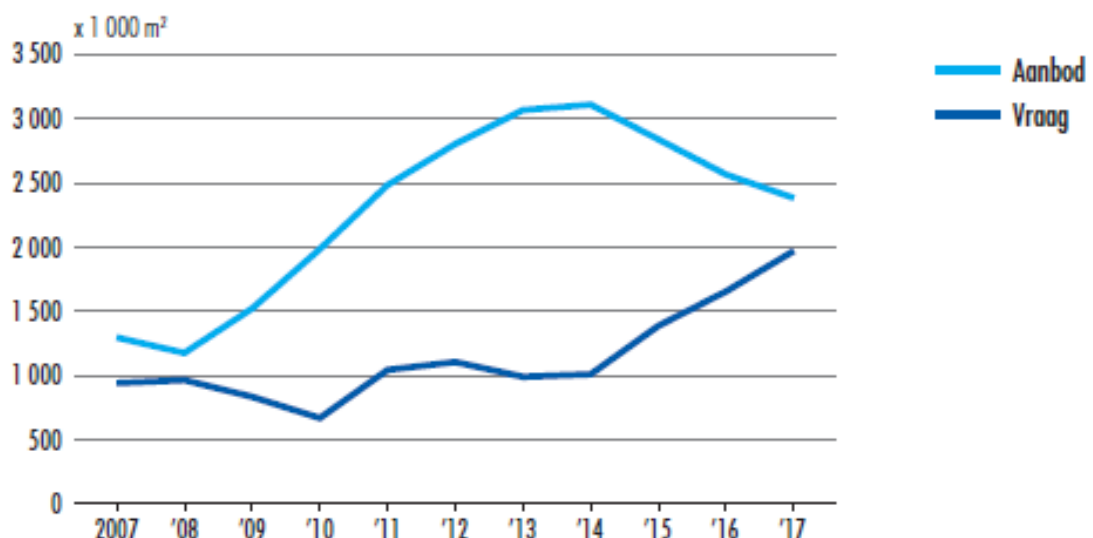
Leegstand op bedrijventerreinen niveau rond frictieniveau

Voor het opstellen van de bedrijventerreinenprognose heeft de provincie Noord-Brabant een leegstandsinventarisatie laten uitvoeren op de bestaande bedrijventerreinen door het CBS. Volgens de meest recente cijfers (medio 2018) ligt de leegstand op bedrijventerreinen in de provincie, gemeten in oppervlakte van de voorraad, op 5%. Dat is op een gezond frictieniveau, al zijn er lokaal wel grote(re) verschillen. In regio Midden-Brabant gaat het om 4% van de voorraad (in vierkante meters) en in West-Brabant om 6%.

Logistiek aanbod neemt af

Zeer grootschalig logistiek vastgoed is aantrekkelijk in de Nederlandse (en Brabantse) vastgoedmarkt. We constateren uit cijfers van NVM Business (2018) dat de leegstand in de logistiek sterk gedaald is. Ook voor grootschalige logistiek (vanaf 20.000 m² bvo) is het aanbod gedaald. De cijfers vertekenen hierbij enigszins omdat ook op risico gebouwde panden meegeteld worden. Ook structureel leegstaande panden, die niet meer als courant worden aangemerkt voor de doelgroep zijn onderdeel van het leegstandscijfer. Circa 1/3 van het aanbod staat structureel leeg (>3 jaar).

Figuur 4: Aanbod logistiek vastgoed Nederland



Bron: NVM 2018

In Brabant is de leegstand van logistiek vastgoed laag in verhouding tot de voorraad in vierkante meters. Bovendien merken we dat de zeer grootschalige panden zeer beperkt in het aanbod zitten. In totaal is de leegstand in dit segment kleiner dan 5% van de voorraad.

Diverse partijen (onder andere Cushman & Wakefield 2018, NVM 2018 en Dynamis 2018) geven het signaal af dat in de bestaande logistieke vastgoedmarkt courant logistiek vastgoed schaars is en dat dit op termijn de groei van de sector remt.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het logistieke aanbod in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant (peildatum: oktober 2018). Het gaat om bestaand (leegstaand) of nog te bouwen aanbod en met een omvang groter dan 20.000 m². Immers, bij een voor de logistiek gangbare FSI van 0,5 gaat het in dit geval dus om panden/kavels geschikt voor VAL met een omvang vanaf circa 4-4,5 hectare kavel.

Tabel 4: Aanbod in bestaand in leegstaand vastgoed van ten minste 20.000 m² bvo⁶

Gemeente	Naam	Metrage in m ²	Omvang in ha	Omschrijving	Opmerking
Bergen op Zoom	Conradweg (Smartlog)	27.800	5	Op risico	In aanbouw, 2 losse panden
Bergen op Zoom	Noordland (Prologis)	59.000	8	Op risico	Nog te ontwikkelen
Breda	Zoete Inval 4	27.900	3,8	Gerenuveerd pand	Courant vastgoed. Bouwjaar 1989
Breda	Bavelseparklaan	42.700	7	Op risico	Nog te ontwikkelen
Moerdijk	Middenweg 10	27.300	4	Op risico	Nog te ontwikkelen
Moerdijk	Appelweg 14	23.800	4	Op risico	Courant vastgoed
Oosterhout	Energieweg 10	35.000	4,5	Bestaand pand	Courant vastgoed
Gilze en Rijen	Rijksweg	30.800	8	Op risico	Nog te ontwikkelen
Roosendaal	Braak 1	28.300	3,9	Op risico	Nog te ontwikkelen
Roosendaal	DCAM Roosendaal II	27.800	3,6	Op risico	Nog te ontwikkelen
Tilburg	New Logic V	27.900	4,5	Op risico	Courant vastgoed
Tilburg	Centaurusweg 119	30.700	5	Bestaand pand	Courant vastgoed
Tilburg	Polluxstraat (Prologis)	26.500	5	Op risico	Nog te ontwikkelen
Waalwijk	Sluisweg 36	27.500	4,1	Op risico	Nog te ontwikkelen

Bron: Realnext, oktober 2018; Funda in Business, oktober 2018; Bewerking Stec Groep, oktober 2018.

Uit de analyse van het aanbod groter dan 20.000 m² blijkt dat het aanbod in dit segment beperkt is. Veel objecten die nu worden aangeboden zijn ontwikkellocaties (grondposities van ontwikkelaars/beleggers) en moeten nog ontwikkeld worden. Wat betreft direct beschikbaar aanbod gaat het om 5 panden in de marktregio. Op basis van cijfers van NVM (2018) kunnen we een inschatting maken van de omvang van de leegstand ten opzichte van de voorraad. De gemiddelde leegstand van logistiek vastgoed in Nederland is circa 9%. Het blijkt dat de leegstand van grootschalige panden rond frictieniveau ligt (5%). Dit strookt met observaties van onder andere Cushman & Wakefield (2018) en Dynamis (2018) dat er schaarste is aan courant logistiek vastgoed in de hotspots.

Al met al concluderen we dat de leegstand op frictieniveau ligt en dat geen correctie noodzakelijk is. Immers, in de prognose van de uitbreidingsvraag wordt rekening gehouden met enige leegstand om de markt goed te laten functioneren ('schuifruimte'). Bij het bepalen van de uitbreidingsruimte in het prognosemodel is rekening gehouden (lees: parameters vertonen een negatieve tendens als gevolg van leegstaande panden) met leegstand tot frictieniveau.

⁶ Tradeboulevard 5 in Moerdijk is kleiner van omvang maar is gezien de ligging ten opzichte van de planlocatie ter kennisgeving meegenomen in dit overzicht. Schuingedrukte hectaren bij kavelomvang is op basis van inschatting

Deze situatie is niet gewijzigd ten opzichte van mei 2016.

2.2 Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen in de marktregio voor LPM-doelgroep

Bij deze aanbodcategorie gaat het om ruimte die beschikbaar is of kan komen op bestaande, uitgegeven terreinen. Bijvoorbeeld door herontwikkeling van braakliggende industriële terreinen of vrijvallende industriële panden.

Tabel 5: Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen met (mogelijkheid tot) ten minste kavel van 5 hectare

Gemeente	Naam	Metrage in m ²	Omvang in ha	Opmerking
Roosendaal	Campus A58	120.000	21	Campus A58. Voormalig terrein Philips

Bron: Realnext, mei 2017; Diverse media; Bewerking Stec Groep, juli 2017

Conclusie is dat het op dit moment en in de ontwikkelperiode gaat om een één locatie die geschikt is of geschikt is te maken voor zeer grootschalige logistiek. Deze plek is onderdeel van de huidige voorraad uitgegeven bedrijventerrein en daarom al meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag. Op een groot deel van de locaties was in het basisjaar van de prognose (2014) geen (grootschalige) leegstand en maakte de werkgelegenheid op die plek (vertaald naar ruimtegebruik) onderdeel uit van de uitbreidingsvraag in 2014. Immers, het prognosemodel raamt op basis van werkgelegenheid(ontwikkeling) tot en met 2032.

(HER)UITGEEFBARE GRONDEN ZEEHAVEN EN INDUSTRIETERREIN MOERDIJK ONGESCHIKT VOOR LOGISTIEK

Op het zeehaven- en industrieterrein Moerdijk is nog zo'n 108 hectare netto bedrijfsgrond voor uitgifte beschikbaar. Het gaat hierbij vrijwel geheel om de voormalige strategische grondreserve van Shell (Industrial Park). Deze gronden zijn bedoeld voor chemische en (zware) industriële bedrijvigheid. Gezien de specifieke aard van de bedrijven en de lessen uit de brand bij Chemiepak (2011), gelden er voor dit deelgebied specifieke veiligheidseisen. Kwetsbare objecten zijn uitgesloten, wat betekent dat er geen kantoren groter dan 1.500 m² zijn toegestaan. Ook zogenaamde 'hotspots' (clustering van personen, bijvoorbeeld in de vorm van arbeidsintensieve bedrijven) zijn vanwege externe veiligheid niet toegestaan. De beoogde doelgroep voor het LPM, zeer grootschalige VAL-bedrijven, passen vanuit marktpotentie en vooral veiligheidseisen niet in dit gebied. Zeehaven en industrieterrein Moerdijk is daarmee ongeschikt voor de LPM-doelgroep. Recent is DHG begonnen met de bouw van een grootschalig distributiecentrum in dit gebied. Dit distributiecentrum is gericht op het faciliteren van logistieke gebruikers met relatief weinig werknemers en de mogelijkheid voor opslag van zware en gevaarlijke stoffen. Dit is exact de doelgroep van Industrial Park. Daarmee is de doelgroep voor dit distributiecentrum wezenlijk anders dan op LPM zal worden gefaciliteerd.⁷ Overigens blijkt uit de vraagprognose dat er in West-Brabant de komende periode behoefte bestaat aan bedrijventerrein voor hogere milieucategorieën. Industrial Park kan in deze behoefte voorzien. Ook de ambities van de regio met betrekking tot de biobased economy kunnen hier een plek krijgen.

Binnen de bestaande voorraad op herontwikkellocaties is voor de LPM doelgroep (> 5 ha) één locatie mogelijk geschikt of geschikt te maken. Deze conclusie wijkt niet af van de rapportage in 2016.

2.3 Uitgeefbare terreinen voor de LPM-doelgroep

In dit onderdeel kijken we naar harde plancapaciteit, bouwrijp en niet-bouwrijp, die beschikbaar/geschikt is voor de LPM-doelgroep. We doen dit wederom voor West- en Midden-Brabant en Drechtsteden. We hanteren hiervoor de volgende uitgangspunten:

- Op het bedrijventerrein moet ten minste nog 5 hectare bedrijfsgrond beschikbaar zijn (bouwrijp of niet-bouwrijp).
- Het bedrijventerrein maakt deel uit van meerdere planfasen die tezamen meer dan 5 hectare beschikbaar hebben (bouwrijp en niet-bouwrijp).
- Voor de categorie havenreguleerd kleiner dan 5 hectare: op het bedrijventerrein is vaarwater aanwezig en zijn kavels groter dan 0,5 hectare beschikbaar.
- Het bedrijventerrein voldoet markttechnisch gezien om de vraag vanuit de logistiek (> 5 hectare en/of havengerelateerd <5 hectare) te faciliteren.

⁷ Uit de bouwtekeningen valt dit ook op te maken. De gebouwen aan de Logistics Boulevard hebben een gemiddeld kantoorpercentage van 5 tot 10%, dit terwijl de gebouwen in het Industrial Park een kantooroppervlak van 2-4% van het totaal hebben. Ook de veiligheidseisen zijn zwaarder dan in reguliere logistiek gebouwen. Hieruit blijkt de andere doelgroep die deze ontwikkeling bedient. We verwachten op basis van dynamiek en transacties dat deze doelgroep circa 5% marktaandeel heeft.

Om deze analyse uit te voeren is gebruik gemaakt van de meest actuele aanbodinformatie uit het traject naar de nieuwe regionale bedrijventerreinprogrammering (op basis van IBIS-cijfers per 1-1-2018) en hebben we de terreinen beoordeeld op de locatie- en vestigingseisen vanuit de markt (zo veel mogelijk zoals volgt uit het kwalitatief verdiepingsonderzoek uitgevoerd door Stec Groep in 2015, aangevuld met huidige inzichten).

Tabel 6: Aanbod in plancapaciteit van tenminste 5 hectare binnen de marktregio voor LPM⁸

Regio	Gemeente	Naam	Omvang in ha	Beoordeling geschiktheid	Opmerking
MB	Gilze en Rijen	Midden Brabant Poort	8		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
MB	Tilburg	Tradepark 58	10		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
MB	Tilburg	Vossenbergh West II	11		Nog één kavel > 5ha beschikbaar (circa 6 hectare)
MB	Tilburg	Bedrijvenpark Enschoot	5		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
MB	Tilburg	Wijkevoort	30		Plan voorziet bedrijfsbestemming voor grootschalige logistiek. Procedure is opgestart, locatie wordt vraaggericht ontwikkeld. Zacht plan
MB	Tilburg	Zwaluwenbunders	25		Plan voorziet bedrijfsbestemming voor grootschalige logistiek. Eind 2018 heeft de gemeente Tilburg de ontwikkeling voorlopig stop gezet om meer focus te leggen op Wijkevoort. Zeer zacht plan.
MB	Waalwijk	Afbouw Haven I t/m VI	5		Geen aaneengesloten kavels > 5 ha beschikbaar
MB	Waalwijk	Haven 7	9		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
MB	Waalwijk	Haven 8 (fase 1)	12		Bestemmingsplan voorziet bedrijfsbestemming voor grootschalige logistiek. Omgevingsvergunning wordt opgesteld
WB	Breda	Emer Zuid	22		Markttechnische beperkingen (bereikbaarheid, eigendomssituatie, sanering), waardoor vestiging zeer grootschalige logistiek zich niet op terrein zal vestigen
WB	Breda	Digit Park	7		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
WB	Breda	Hero	6		Geen kavels >5 ha beschikbaar
WB	Breda	Rithmeesterpark	12		Eén kavel van 5 ha geschikt te maken voor logistiek
WB	Etten Leur	Vosdonk	6		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
WB	Halderberge	Borchwerf II D	5		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar

⁸ Exclusief Logistiek Park Moerdijk

WB	Halderberge	Borchwerf II F	13		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
WB	Roosendaal	Majoppeveld Uitbreiding	25		Vestiging zeer grootschalige logistiek niet mogelijk omdat bestemmingsplan dit uitsluit
WB	Steenbergen	Reinierpolder	5		Vestiging zeer grootschalige logistiek niet mogelijk omdat bestemmingsplan dit uitsluit
WB	Steenbergen	Agro Food Cluster	45		Agrofood-cluster
WB	Werkendam	RBT Werkendam	14		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
WB	Zundert	Beekzicht	5		Voor kleinschalig MKB
DS	's-Gravendeel	Mijlpolder	10		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
DS	Dordrecht	1e Merwedehaven Oostpoort	9		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
DS	Dordrecht	Dordtse Kil III	26		Ca. 5 hectare voor logistiek > 5 hectare
DS	Dordrecht	Dordtse Kil IV	65		Ca. 25 ha geschikt te maken voor logistiek >5 ha
DS	Hendrik-Ido-Ambacht	Antoniapolder	9		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar
DS	Sliedrecht	De Driehoek	7		Geen aaneengesloten kavels >5 ha beschikbaar

Bron: Provincie Brabant, 2018; Provincie Zuid-Holland, 2018; Bewerking Stec Groep, 2018

THOLEN

In de gemeente Tholen wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het terrein Welgelegen III. Het betreft een uitbreiding van het bestaande bedrijfsgebied Welgelegen met 15 ha netto, vooral gericht op grote logistiek. Tholen ligt in de provincie Zeeland en valt niet onder de regionale afspraken in RRO verband met de provincie Brabant. Omdat Tholen – zeker nu de A4 gereed is – wel ruimtelijk-economische samenhang met West-Brabant, en de Westhoek in het bijzonder, vertoont is het wel relevant om de betekenis van Welgelegen III voor de Westhoek/West-Brabant te duiden. Uit eigen marktonderzoek (Stec, 2016) voor deze uitbreiding blijken de effecten minimaal. We constateren dat het grootste deel van de behoefte aan deze locatie voortkomt uit het eigen bedrijvenbestand in Tholen en omgeving. Verder constateren we dat de ontwikkeling past binnen het actuele – en door de provincie Zeeland op 29 maart 2016 goedgekeurde – bedrijventerreinenprogramma 2016-2025 van Tholen. De vraag voor Welgelegen III komt voor het grootste deel tot stand van buiten de regio West-Brabant/de Westhoek. Dit wordt bijvoorbeeld bevestigd door het bedrijf Alternate dat al (deels) gevestigd is in Tholen en op Welgelegen III verder heeft uitgebreid.

We concluderen dat van het planaanbod in de marktregio vier terreinen (in potentie) voldoen aan de markttechnische eisen en bestemmingsplaneisen die (zeer) grootschalige logistieke terreinen vragen. Vossenbergh West II, Haven 8, Rithmeesterpark, Dordtse Kil III en IV voldoen markttechnisch en bestemmingsplantechnisch aan de eisen.

Dordtse Kil IV heeft in juni 2018 groen licht gekregen van de Raad van State en wordt dus ook meegenomen in het aanbod. In het bestemmingsplan zijn de kavels gemaximeerd tot 5 hectare maar kan er middels een afwijkingsbesluit worden afgeweken van dit maximale bouwperceel. Op basis van het huidige plan kan er verdeeld over 4 percelen ruimte worden geboden aan circa 25 hectare zeer grootschalige logistiek (> 5 ha). Het plan Dordtse Kil IV heeft een CHW-status en kan dus in 20 jaar worden ontwikkeld.

In totaal is er een geschikt planaanbod van circa 53 hectare voor zeer grootschalige logistiek binnen de marktregio. Ten opzichte van de analyse in 2016 is de beschikbare voorraad gekrompen als gevolg van uitgifte aan de doelgroep.

(Zacht) planaanbod op basis van regionale afspraken

In Midden-Brabant is regionaal de afspraak gemaakt dat op terreinen Zwaluwenbunders, Wijkevoort en Haven 8 in Waalwijk bedrijventerrein ontwikkeld kan worden voor grootschalige logistiek wanneer hier zich een concrete behoefte voordoet. Het aanbod is dus nog niet in harde plannen beschikbaar, maar moet wel worden meegewogen in een confrontatie tussen vraag en aanbod.

Voor Haven 8 (uitbreiding ten oosten van het Bol.com distributiecentrum, totaal circa 35 hectare groot) geldt dat de regionale programmeringsafspraken de ontwikkeling van zeer grootschalige logistiek mogelijk maakt bij concrete marktvraag. Door recente verkoop aan Bol.com (9 hectare) voor verdere uitbreiding van het bestaande distributiecentrum en een omgevingsvergunning van circa 11,5 hectare (=harde plancapaciteit en opgenomen in tabel 6) blijft hier nog 14 hectare zachte plancapaciteit over.

Voor Zwaluwenbunders geldt dat de regionale programmeringsafspraken de ontwikkeling van zeer grootschalige logistiek mogelijk maakt (25 hectare). De status van het plan is op dit moment 'zeer zacht'. Bovendien is eind 2018 de planvorming voorlopig stop gezet. Dit betekent dat er op korte termijn geen ontwikkeling (of stappen daartoe) zullen worden gezet.

Voor Wijkevoort geldt dat de regionale programmeringsafspraken de ontwikkeling van 30 hectare zeer grootschalige logistiek mogelijk maakt. De 30 hectare voor zeer grootschalige logistiek zijn in het plan via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk. De status van dit potentiële aanbod is 'zeer zacht'. Sowieso is de planontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk veel verder dan in Wijkevoort het geval is. De verwachting is dan ook dat LPM eerder op de markt zal zijn

Deze programmeringsafspraken zijn nieuw en mogelijk aanvullend aanbod in de marktregio. Gelet op de huidige status van de locaties is nog niet zeker of deze plekken daadwerkelijk (en wanneer) gerealiseerd worden. In totaal wordt maximaal 69 hectare mogelijk gemaakt.

2.4 Conclusie aanbodzijde

Op basis van de analyse zien we verschillen ten opzichte van de analyse uit mei 2016. Het afgelopen jaar hebben zich diverse logistieke bedrijven in de marktregio gevestigd. Dit heeft geleid tot een afname in het aanbod. Tegelijkertijd is sprake van enkele nieuwe ontwikkelingen in het aanbod. Deze wijzigingen zijn beperkt van invloed op de eindconclusie ten aanzien van vraag en aanbod.

3 Conclusie vraag en aanbod

Op basis van de uitgevoerde analyse blijkt dat er voldoende behoefte bestaat aan de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

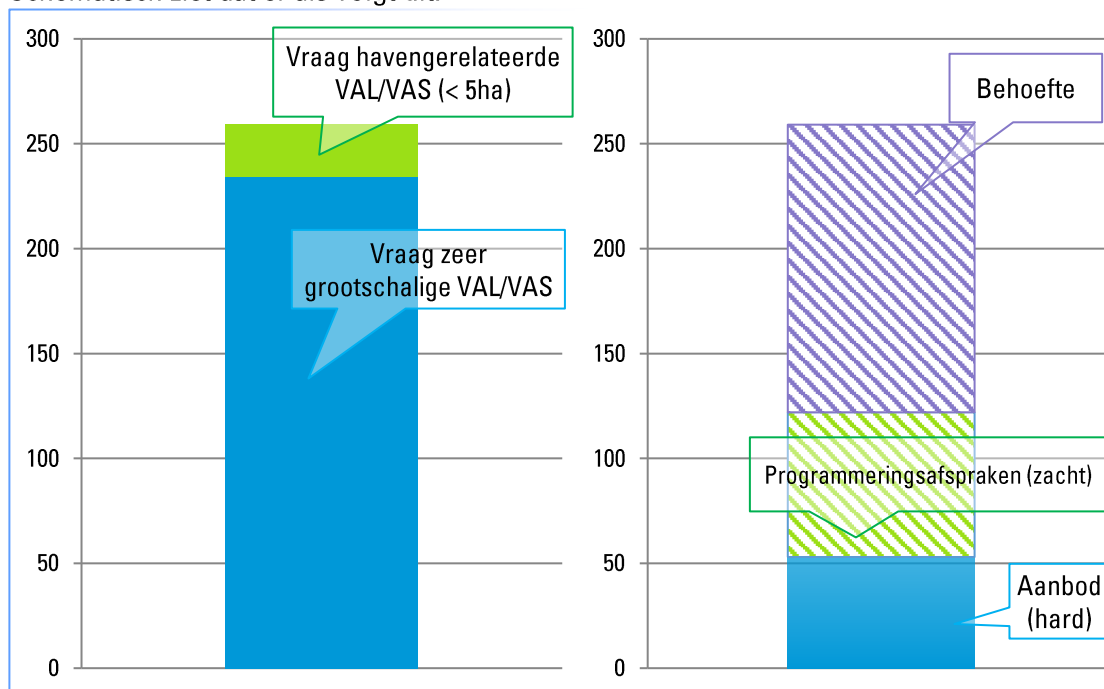
Vanuit de vraagzijde constateren we een behoefte van circa 260 hectare in de marktregio, opgebouwd uit vraag naar zeer grootschalige kavels voor VAL/VAS (235 hectare) en havengerelateerde VAL/VAS (<5 ha) (25 hectare).

Daarbij constateren we dat wanneer we de historische uitgifte aan zeer grootschalige logistiek (> 5 hectare) extrapoleren, er een behoefte is van 305 hectare in de marktregio.

Aan de aanbodzijde is sprake van hard aanbod op bedrijventerreinen (circa 53 hectare) en programmeringsafspraken (zacht aanbod; goed voor maximaal 69 hectare nieuw aanbod op termijn). Geconstateerd is verder dat de leegstand op/rond frictieniveau ligt en te herontwikkelen locaties onderdeel zijn van de prognose. Het totale aanbod komt hiermee op circa 122 hectare. Dit is dus inclusief 69 hectare aan plannen met een zachte tot zeer zachte status. Deze plannen moeten allen nog dezelfde procedures volgen (PAS-procedure en Ladder) als Logistiek Park Moerdijk. LPM is verder in deze procedures en de verwachting is dat LPM dus ook eerder op de markt komt.

De conclusie dat er behoefte is aan Logistiek Park Moerdijk komt overeen met de conclusie die al eerder is getrokken in 2016. Rekening houdend met de harde plancapaciteit is er vanuit de LPM-doelgroep een behoefte van circa 207 hectare (netto). Indien naast de harde plancapaciteit ook rekening wordt gehouden met de zachte plancapaciteit bedraagt de behoefte circa 140 hectare.

Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Stec Groep, 2019.

An aerial architectural rendering of a large-scale industrial or logistics park. The central feature is a massive rectangular building with a flat roof covered in green vegetation. To the left, a large area is filled with rows of solar panels. The facility is surrounded by extensive parking lots with numerous vehicles, including trucks. A multi-lane road with green medians and a canal or waterway are visible in the foreground. The background shows a hazy landscape with more greenery and distant structures.

AT OSBORNE

Rapportage

ADC-toets Logistiek Park Moerdijk:

Dwingende redenen van groot openbaar belang

CONCEPT

COLOFON

Auteurs

A.S.D. Lijkwan en

J. van Mil

Baarn

CONCEPT augustus 2019

AT Osborne BV

J.F. Kennedylaan 100

3741 EH Baarn

Postbus 168

3740 AD Baarn

T 035 543 43 43

F 035 543 43 44

www.atosborne.nl



AT OSBORNE

CONSULTANTS & MANAGERS

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	4	4.5 Logistieke sector evolueert	13
2. Inleiding	5	4.6 LPM faciliteert evolutie van logistieke sector	13
3. Milieu: emissiearm goederenvervoer.....	6	4.7 Conclusie	14
3.1 CO ₂ -uitstoot in vervoerssector is hoog	6	5. Europees belang en positie Nederland.....	14
3.2 Doelstelling EU: CO ₂ -reductie van 60% in de vervoerssector	6	5.1 LPM versterkt trans-Europees vervoersketen	14
3.3 TEN-T: plicht tot realiseren multimodale knooppunten.....	6	5.2 Betekenis LPM voor Rotterdamse Haven	16
3.5 Multimodaliteit essentieel voor CO ₂ -reductie	7	5.3 Conclusie	16
3.6 Conclusie	8		
4. Versterking regionale economie West-Brabant	10		
4.1 Banengroei blijft achter in West-Brabant	10		
4.2 Risico's voor toekomstige verdienvermogen en werkgelegenheid	10		
4.2 Lager opgeleiden blijven werkeloos	11		
4.3 Beste kansen laagopgeleiden in logistiek en transport	11		
4.4 LPM voorziet in banen voor laagopgeleiden en houdt daarmee de regio aantrekkelijk.....	12		

1. Samenvatting

De Provincie Noord-Brabant wenst een logistiek park te faciliteren nabij de Haven Moerdijk, in de oksel van de Rijkswegen A16 en A17: het Logistiek Park Moerdijk ('LPM'). Met de realisering van het LPM zijn de volgende dwingende redenen van groot openbaar belang gemoeid.

EU doelstelling: CO₂-reductie in de vervoerssector van 60%

De vervoerssector is de minst duurzame bedrijfssector die voor 94% afhankelijk is van fossiele brandstoffen. De vervoerssector is verantwoordelijk voor een kwart van de totale CO₂-emissie in Europa. Er ligt een grote opgave om deze sector te verduurzamen.

Conform de duurzame vervoersstrategie van de EU voorziet het LPM in multimodaal vervoer, waaronder spoor- en watervervoer. Dit zijn vervoersvormen met significant minder CO₂-uitstoot. Het LPM draagt door de multimodaliteit derhalve bij aan de doelstelling van de EU om CO₂-reductie in de vervoerssector ten opzichte van 1990 met 60% terug te dringen.

Regionale economie en werkgelegenheid

De economische banengroei in West-Brabant blijft achter ten opzichte van de andere Brabantse regio's en het landelijk gemiddelde. De regio West-Brabant heeft van oudsher een bovengemiddeld groot aandeel laagopgeleiden in de beroepsbevolking. De werkloosheid onder laagopgeleiden is hoog en houdt aan. Het LPM biedt 1450 tot 1950 directe banen voor laagopgeleiden. De logistieke sector is ook de meest kansrijke sector voor laagopgeleiden om duurzaam werk te vinden. Het LPM is derhalve nodig als antwoord op de achterblijvende banengroei en de hoge aanhoudende werkloosheid onder laagopgeleiden in de regio.

Europees belang en internationale positie Nederland

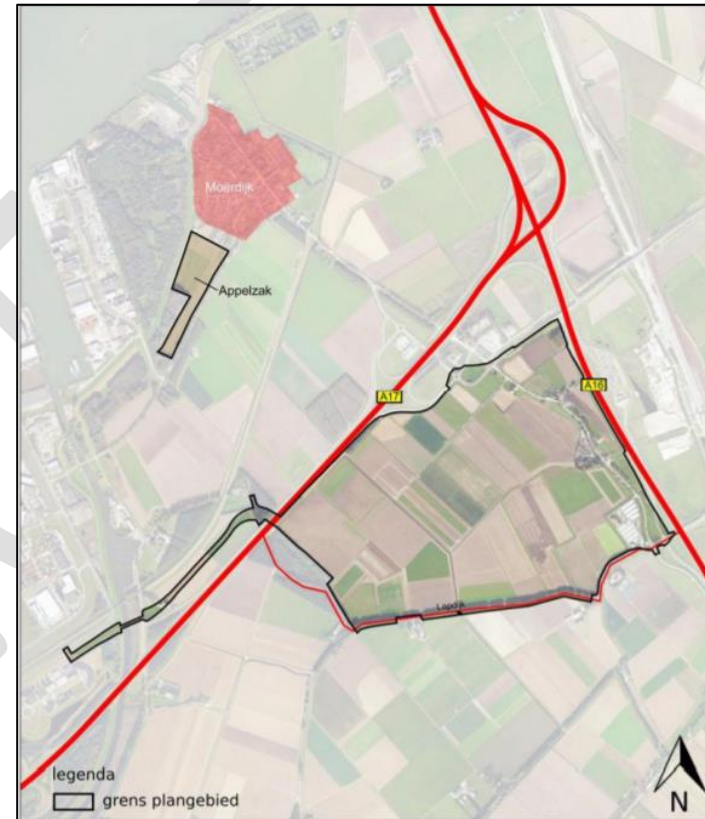
Ingevolge het Verdrag betreffende de werking van de EU zijn de lidstaten verplicht om een trans-Europees vervoersnetwerk te realiseren bekend als het TEN-T netwerk (Trans European Network Transport). Het LPM is een logistiek knooppunt op drie verschillende vervoerscorridors binnen het TEN-T netwerk en zal onderdeel gaan uitmaken van de Haven Moerdijk, welke haven uitdrukkelijk is aangewezen als kernhaven binnen het TEN-T netwerk. Het LPM is als multimodaal platform op een knooppunt van trans-Europese vervoerslijnen van Europees gemeenschappelijk belang. Tevens fungeert het LPM als uitvalbasis voor de Haven Rotterdam, nu in de Rotterdamse haven geen plek beschikbaar is voor Value Added Logistics- dan wel Value Added Services-bedrijven. Daarmee versterkt het LPM de positie van de Rotterdamse haven, hetgeen ten goede komt aan de gehele Nederlandse economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland als vestigingsland voor logistieke bedrijven.

2. Inleiding

Logistiek Park Moerdijk

De Provincie Noord-Brabant wenst een grootschalig multimodaal ontsloten bedrijvenpark in West-Brabant mogelijk te maken onder de naam Logistiek Park Moerdijk ('LPM'). Het LPM is bedoeld voor logistieke bedrijven in de sector 'Value Added Logistics'. Value added logistics houdt in dat de logistieke bedrijfsactiviteiten meer behelzen dan alleen opslag, overslag en transport. De logistieke sector heeft zich zodanig ontwikkeld dat de transporteur ook activiteiten met een hogere toegevoegde waarde verricht zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke producttoevoegingen en bedrukking van producten. De locatie van het LPM bevindt zich in de zogenoemde oksel van de Rijkswegen A16 en A17. Hiermee is het LPM gelegen tussen de belangrijkste toegangspoorten van West-Europa: de grote havengebieden van Rotterdam en Antwerpen met een goede bereikbaarheid over weg, spoor en water.

De doelstellingen van het LPM zijn blijkens de toelichting bij het Provinciaal Inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk d.d. 20 mei 2016: i) versterking van de economische structuur van West-Brabant te versterken en ii) te voorzien in de bovenregionale ruimtevraag naar grootschalige logistieke bedrijfskavels van meer dan 5 ha.



Figuur 1: Locatie en ligging LPM

3. Milieu: emissiearm goederenvervoer

3.1 CO₂-uitstoot in vervoerssector is hoog

De vervoerssector is de minst koolstofarme sector die nog steeds voor meer dan 94% van zijn energiebehoefte afhankelijk is van fossiele brandstoffen. De broeikasgasemissies van de vervoerssector maken bijna een kwart uit van de totale CO₂-emissie in de Europese Unie en blijven nog steeds stijgen. Zie de op 14 december 2017 door het Europees Parlement aangenomen resolutie over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (2016/2327(INI)).

3.2 Doelstelling EU: CO₂-reductie van 60% in de vervoerssector

Doelstelling van de Europese Unie ('EU') is dat de vervoerssector zijn CO₂-emissie tegen 2050 met circa 60% vermindert ten opzichte van 1990. Deze doelstelling is onder meer vastgelegd in de Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050¹ en het Witboek over vervoer.² Zie onder meer pagina 2 van het Witboek Vervoer.

Om deze doelstelling te bereiken en als onderdeel van de vereiste uitstootverlaging door de volledige groep van ontwikkelde landen, dient de EU tegen 2050 de totale uitstoot met 80 tot 95% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990. Uit de analyse van de Commissie¹ blijkt dat in een aantal sectoren nog sterkere

¹ 'Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050 (COM (2011) 112 definitief), p. 4.

² Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM(2011) 144 definitief).

reducties kunnen worden bereikt. In de vervoerssector, waar de uitstoot van broeikasgassen nog steeds sterk blijft toenemen, moet de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met minsten 60% worden verminderd ten opzichte van 1990.

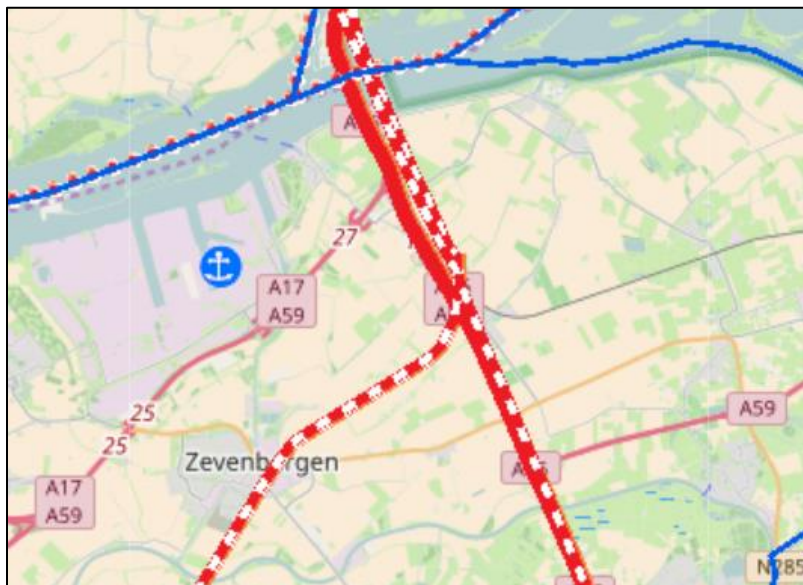
3.3 TEN-T: plicht tot realiseren multimodale knooppunten

Conform artikel 170 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie draagt de Unie bij tot de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken (TEN-T) op het gebied van vervoersinfrastructuur. Overeenkomstig artikel 171 van het Verdrag stelt de Unie een geheel van richtsnoeren op betreffende de doelstellingen, de prioriteiten en de grote lijnen van de op het gebied van trans-Europese netwerken overwogen maatregelen. Blijkens Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013, betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk is het mogelijk maken van multimodaal goederenvervoer een verplichting voor de lidstaten. Zie onder meer artikel 28 van de Verordening.

De lidstaten zorgen er op eerlijke en niet-discriminerende wijze voor dat: de vervoerswijzen op een van de volgende plaatsen met elkaar worden verbonden: goederenterminals, passagiersstations, binnenhavens, luchthavens en zeehavens, om multimodaal passagiers- en goederenvervoer mogelijk te maken.

Het LPM bevindt zich op het knooppunt van drie goederencorridors die deel uitmaken van het trans-Europese kernnetwerk. Het gaat om de aangewezen kernnetwerk corridors North Sea-Baltic, Rhine-Alpine en North Sea-Mediterranean. De Haven van Moerdijk is aangewezen als

knooppunt in het kernnetwerk.³ Nederland heeft als lidstaat dus de verplichting om op dit vervoerskernnetwerk multimodaal vervoer te realiseren.



Figuur 2: Goederencorridors TEN-T netwerk bij LPM

De Provincie Noord-Brabant heeft in haar Strategische Visie Goederenvervoer ook als streefbeeld en speerpunt opgenomen dat maximaal wordt ingezet op multimodaal vervoer.

'Top' betekent dat primair wordt ingezet op de kwaliteit (duurzaamheid, efficiëntie, slim voorkomen van onnodig transport)

³ Zie bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013.

*van goederenvervoer en niet alleen op kwantiteit. Dit gebeurt door maximaal in te zetten op multimodaal vervoer, met name het verplaatsen van transitostromen van de weg naar water, spoor en buis (modal shift).*⁴

3.5 Multimodaliteit essentieel voor CO₂-reductie

De EU heeft als doelstelling om een voldoende multimodaal Europees vervoersnetwerk te creëren om meer duurzame vervoerskeuzen te kunnen maken om zodoende gevolg te geven aan de vereiste CO₂-reductie in de vervoerssector. Dit is onderstreept in de Mededeling van de Europese Commissie d.d. 20 juli 2017 betreffende een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit.⁵ In deze mededeling is het bevorderen van multimodaliteit uitdrukkelijk benoemd als een van de instrumenten voor het bereiken van emissiearme mobiliteit in Europa.

Multimodaliteit bevorderen

Maatregelen ter ondersteuning van multimodale integratie spelen een belangrijke rol bij het streven naar emissiearme mobiliteit doordat ze de omschakeling naar emissiearmere vervoerswijzen stimuleren (bijvoorbeeld binnenscheepvaart, korte vaart en spoorwegvervoer).

Reeds eerder heeft de EU uitgesproken dat multimodaliteit een belangrijk onderdeel is voor het behalen van de vereiste CO₂-reductie

⁴ Zie de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer d.d. 7 november 2008, pagina 10.

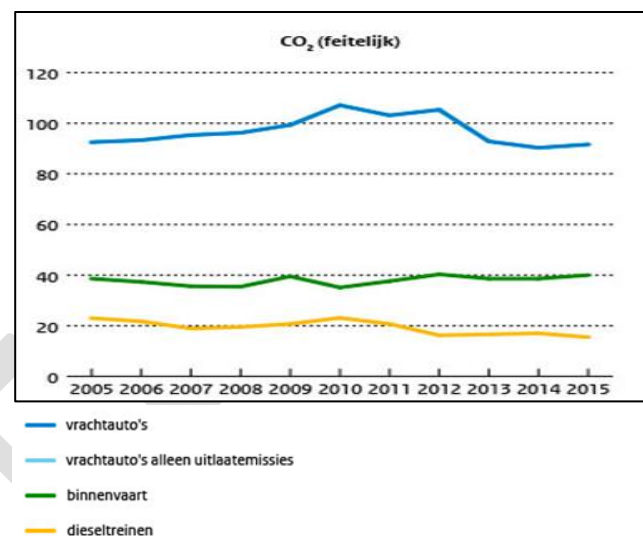
⁵ 20.7.2016 COM(2016) 501 final.

met 60%. Zie onder meer overwegingen 13 respectievelijk 32 bij Verordening (EU) nr. 1315/2013.

Het trans-Europees vervoersnetwerk moet voldoende multimodaal zijn, zodat betere en meer duurzame keuzen tussen vervoerswijzen kunnen worden gemaakt voor personen- en vrachtvervoer en zodat het mogelijk wordt gemaakt grote volumes te bundelen voor vervoer over lange afstanden. Hierdoor wordt multimodaliteit economisch aantrekkelijker voor passagiers, gebruikers en expediteurs.

Het kernnetwerk dient de ruggengraat te vormen voor de ontwikkeling van een duurzaam multimodaal vervoersnetwerk en dient de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk te stimuleren. Het moet de Unie in staat stellen haar beleid toe te spitsen op die delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die de hoogste Europese meerwaarde bieden, in het bijzonder grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten, daarbij gevolg gevend aan de in het Witboek vervatte doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer uiterlijk 2050 met 60 % te verlagen ten opzichte van de uitstoot in 1990.

Het LPM kenmerkt zich en onderscheidt zich door de mogelijkheden voor multimodaal goederenvervoer. Het LPM voorziet in goederenvervoer over de weg, over het spoor én over het water. In lijn met de doelstellingen van de EU wordt met het beoogde goederenvervoer over spoor en water een bijdrage geleverd aan de vereiste CO₂-reductie.



Figuur 3: feitelijke CO₂-emissies in gram per tonkilometer op Nederlands grondgebied van vrachtvervoer met vrachtauto's, dieseltreinen en binnenvaart, 2005-2015.
(Bron: CBS (2016) en Emissieregistratie (2016); bewerking KiM).

Zonder de clustering van diensten en verkeersmodaliteiten van het LPM zullen de logistieke activiteiten hun plek vinden in niet-multimodale bedrijventerreinen, waar geen gebruik kan worden gemaakt en dus niet kan worden geprofiteerd van CO₂-arme vervoerswijzen.

3.6 Conclusie

De vervoerssector is verantwoordelijk voor 25% van de broeikasgasemissie in de EU. De perspectieven voor de vervoerssector zijn slecht, nu nog altijd 94% van de vervoerssector afhankelijk is van fossiele brandstoffen (olie). De EU heeft daarom als urgente doelstelling voor de sector geformuleerd dat de broeikasgassen ten

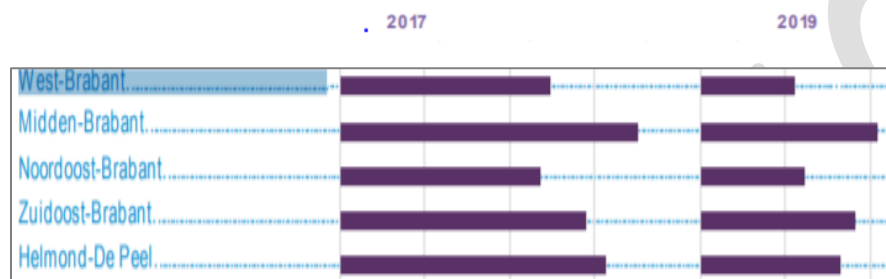
opzichte van 1990 met 60% dienen te worden verlaagd. Het beleid van de EU is gericht op creëren van multimodaal goederenvervoer – in het algemeen en specifiek op het trans-Europees vervoersnetwerk – om meer duurzame vormen van goederenvervoer mogelijk te maken en zodoende tot de vereiste CO₂-reductie te komen. Door het multimodale karakter van het LPM wordt toepassing gegeven aan dit beleid en wordt derhalve een bijdrage geleverd aan het fors terugdringen van de CO₂-emissies in de vervoerssector.

CONCEPT

4. Versterking regionale economie West-Brabant

4.1 Banengroei blijft achter in West-Brabant

De werkgelegenheid in de regio West-Brabant ontwikkelt zich minder snel dan het Nederlands gemiddelde en blijft achter ten opzichte van de andere Brabantse regio's. Uit de regionale arbeidsmarktprognose 2018-2019 van het UWV blijkt dat in 2017 de ontwikkeling van West-Brabant al achter blijft bij het landelijk gemiddelde, maar ook voor 2019 wordt dezelfde situatie voorspeld.



Figuur 4: Ontwikkeling banen van werknemers in procenten per arbeidsmarktregio (Bron: Regionale arbeidsmarktprognoses 2018-2019 UWV)

4.2 Risico's voor toekomstige verdienvermogen en werkgelegenheid

West-Brabant kent veel goedlopende bedrijven, maar voor een groot deel zijn dit bedrijven in markten waar de groei uit is. De producten of diensten van die bedrijven hebben namelijk de gehele productlevenscyclus doorlopen (dat wil zeggen dat de producten/diensten niet langer vatbaar zijn voor innovatie) en kampen zodoende met een krimpende groei en krimpend marktaandeel. Robuust verdienvermogen

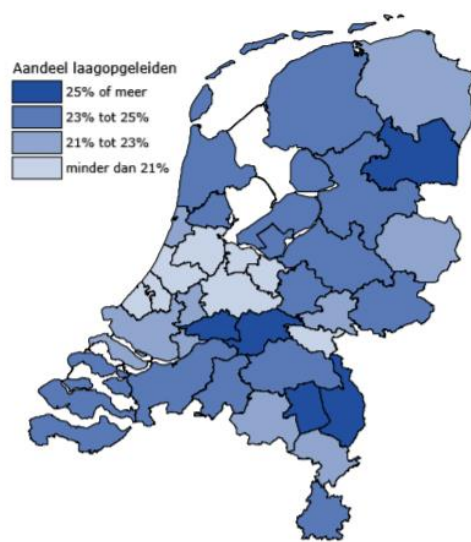
op de lange termijn verlangt continue omschakelingen en investeringsstromen van bestaande naar nieuwe activiteiten en markten. Als deze bedrijven niet vernieuwen is het een kwestie van tijd voordat ze verdwijnen of vertrekken uit de regio. Dit blijkt uit een onderzoek van Professor Tordoir, verbonden aan de Universiteit van Amsterdam⁶.

De werkgelegenheid in de regio is nu afhankelijk van deze bedrijven. Daarmee hebben ze ook gevolgen voor toekomstige werkgelegenheid. Om de economische kracht en werkgelegenheid te behouden zijn investeringen nodig in nieuwe markten.

⁶ Tordoir, P.P. (2018) Economische Hub West-Brabant Samen schakelen naar een innovatieve toekomst.

4.2 Lager opgeleiden blijven werkeloos

Het is al jarenlang een gegeven dat werkloosheid onder laagopgeleiden groter is dan onder middelbaar en hoogopgeleiden.⁷ Bijna 9% van de laagopgeleiden is werkloos, tegenover ruim 6% van de middelbaar opgeleiden en bijna 4% van de hoogopgeleiden.⁸ Het gegeven dat de werkloosheid onder laagopgeleiden groot is, doet zich vooral gevoelen in de regio West-Brabant. In deze regio vormen laagopgeleiden 23% van de beroepsbevolking, hetgeen hoger is dan het landelijk gemiddelde. Zie de UWV-publicatie 'Regio in Beeld, West-Brabant' van oktober 2017, met name pagina 7 en verder.



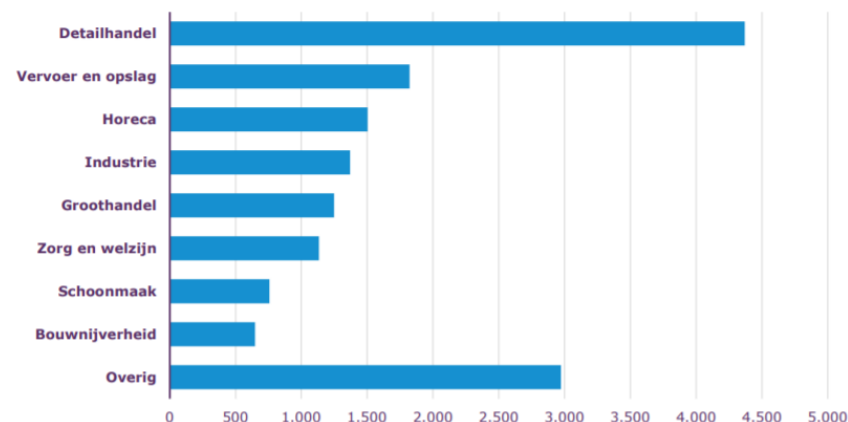
Figuur 5: Aandeel laagopgeleiden op de arbeidsmarkt (Bron: UWV)

⁷ Onder laagopgeleid wordt verstaan: basisonderwijs, mbo of vmbo-1 als hoogst genoten opleiding.

⁸ UWV-analyse Kansen voor Laagopgeleiden 7 juli 2017.

4.3 Beste kansen laagopgeleiden in logistiek en transport

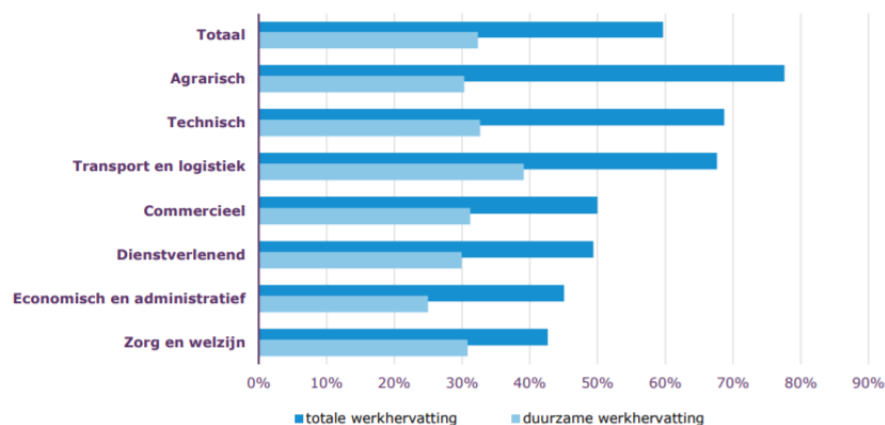
Uit onderzoek en analyse van het UWV blijkt dat de meeste vacatures voor laagopgeleiden ontstaan in de sector detailhandel en de sector vervoer en opslag. Hierbij wordt opgemerkt dat onder de noemer 'detailhandel' ook zogenoemde e-commerce en postorderbedrijven vallen. Een deel van de vacatures in de sector detailhandel zijn derhalve gerelateerd aan activiteiten die onderdeel vormen van de logistieke vervoersketen. Een deel van de detailhandelvacatures kan dan ook worden toegeschreven aan de sector 'vervoer en opslag'.⁹



Figuur 6: Sectoren met vacatures op laag beroepsniveau in 2016 (Bron: UWV) Met het oog op de bestrijding van de bestaande werkloosheid dient niet

⁹ Onder de UWV definitie detailhandel vallen ook e-commerce en postorderbedrijven die als onderdeel van de keten 'value added logistics' activiteiten hebben. (UWV Detailhandel arbeidsmarkupdate, 2016)

slechts het aantal vacatures voor laagopgeleiden in ogenschouw te worden genomen. Het is tevens van belang om de doorstroom van personen met een werkloosheidsuitkering naar betaald werk (werkherhvatting) te bezien. Aanwezige cijfers specifiek met betrekking tot de werkherhvatting tonen aan dat de werkherhvatting het grootst is in de respectieve sectoren agrarisch, technisch en transport en logistiek. De meest duurzame werkherhvatting vindt evenwel plaats in de sector transport en logistiek. Dit is mede het gevolg van het feit dat in die sector laagopgeleiden het minste concurrentie ondervinden van middelhoog opgeleiden.¹⁰



Figuur 7: Werkherhvatting laagopgeleide WW'ers naar beroepsklasse in West-Brabant in de periode okt. 2015 – sept. 2016 (Bron: UWV)

¹⁰ De UWV-publicatie 'Regio in Beeld, West-Brabant' van oktober 2017, met name pagina 20 en verder.

Investing in en stimulering van de vervoerssector is mitsdien het optimale antwoord op de hoge en aanhoudende werkloosheid binnen de laagopgeleide beroepsbevolking.

4.4 LPM voorziet in banen voor laagopgeleiden en houdt daarmee de regio aantrekkelijk

Het gemiddelde aantal arbeidsplaatsen in de logistieke sector, mede toegespitst op de subsector 'value added logistics/value added services', bedraagt 25 tot 30 per ha. Aangezien het oppervlak van het LPM 142,5 ha bedraagt, bedraagt het aantal directe arbeidsplaatsen als gevolg van het LPM 3600 tot 4365.¹¹ De beoogde bedrijvigheid op het LPM zal voor een wezenlijk deel bestaan uit operationeel werk (in distributiecentra), wat wil zeggen dat er veel banen zijn voor laagopgeleiden. Het aandeel banen voor laagopgeleiden op het LPM wordt door Stec Groep begroot op 40 tot 45%. Gelet op het voorgaande betekent dit dus dat het LPM 1450 tot 1950 banen voor laagopgeleiden creëert. Lager opgeleiden pendelen gemiddeld korte afstanden.¹² Daarmee straalt de banengroei van LPM ook voornamelijk af op de regio zelf. In totaal wordt de bijdrage van het LPM door Stec Groep geschat op €320 tot €410 mln. Uiteindelijk draagt dit bij aan behoud van voorzieningen in de regio en heeft het daarmee een positief effect op de aantrekkelijkheid van de regio.

¹¹ Zie het rapport Sociaal-economische effecten LPM van Stec Groep d.d. 25 april 2014, met name pagina 5 en verder.

¹² Tordoir, P.P. (2017) Netwerken in Brabant: Sociaalgeografische systeemwerking in Noord-Brabant.

Opleidingsniveau	aandeel	directe arbeidsplaatsen LPM	indirecte arbeidsplaatsen LPM
lager opgeleid	40 – 45%	1.450 – 1.950	500 – 800
middelbaar opgeleid	35 – 40%	1.250 – 1.750	450 – 700
hoger opgeleid	15 – 25%	550 – 1.100	200 – 450

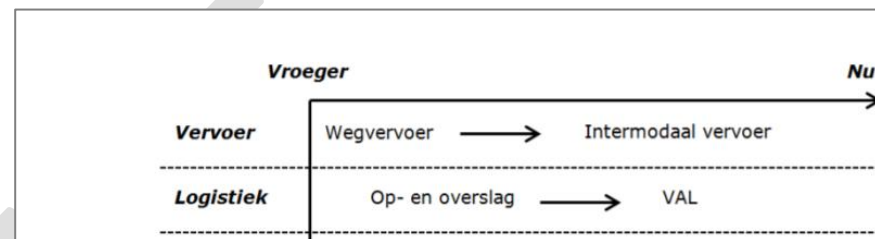
Figuur 8: vraag naar arbeid per opleidingsniveau (Bron: CS, 2013; bewerking Stec Groep, 2013)

4.5 Logistieke sector evolueert

Circa 6.1% van de beroepsbevolking in de regio West-Brabant is werkzaam in de sector transport en opslag.¹³ Daarmee is de vervoerssector een sterke pijler waarvan de West-Brabantse economie afhankelijk is. De logistieke sector evolueert. De traditionele bedrijfsactiviteiten bestaan niet meer slechts uit vervoer en opslag. Logistieke bedrijven zijn meer waarde toevoegende activiteiten en diensten gaan verrichten in de transportketen: vervoer, logistiek, distributie, regie, netwerkactiviteiten en advisering. Tegelijkertijd is ook een evolutie zichtbaar met betrekking tot de traditionele wegvervoerders. Meerdere wegvervoerders zijn intermodale diensten gaan aanbieden. Tevens kenmerkt de huidige logistieke sector zich door schaalvergroting. Nagenoeg de gehele top tien van logistieke dienstverleners uit 2015 is door fusies en overnames tot stand gekomen. Schaalvergroting, globalisering in combinatie met netwerkdenken en behoefte aan kapitaal zijn de belangrijkste oorzaken hiervan. Zie de

¹³ Logistieke Agenda Noord-Brabant.

sectorstudie Logistiek dienstverleners; de houdbaarheid van het business model “Van wielen naar world wide web” van Panteia (2015).¹⁴



Figuur 9: Evolutie van de transpor- en logistieke activiteiten (Bron: Panteia, 2015, bewerking AT Osborne)

4.6 LPM faciliteert evolutie van logistieke sector

Door de continue schaalvergroting in de logistieke sector is er een zeer grote behoefte bestaan aan logistieke bedrijfsperven van minimaal 5 ha. Het LPM voorziet in bedrijfskavels van dergelijke omvang. Bovendien voorziet de inrichting van het LPM in flexibiliteit in die zin dat bedrijven eenvoudig hun bedrijfspervel kunnen vergroten. Zonder het LPM kan de regio West-Brabant niet afdoende inspelen op de veranderingen die gaande zijn bij logistieke bedrijven en dreigt de regio haar status als logistieke hotspot te verliezen. Dit met grote gevolgen voor de regionale economie c.q. werkgelegenheid die sterk afhankelijk is van de logistieke sector. Dit wordt onderschreven door de Economic Board van West-Brabant¹⁵.

¹⁴ ING (2015) Sectorstudie transport en logistiek Logistiek dienstverleners; de houdbaarheid van het business model “Van wielen naar world wide web”

¹⁵ Brief Economic [DATUM] 2018 Board West-Brabant aan Provincie Noord-Brabant.

4.7 Conclusie

De economische banengroei in West-Brabant blijft achter ten opzichte van de andere Brabantse regio's en het landelijk gemiddelde. Dit is onder meer het gevolg van het relatief grote aandeel laagopgeleiden in de regio en in het verlengde daarvan de hoge werkloosheid onder laagopgeleiden. De logistieke sector biedt het beste en meest duurzame werkperspectief voor de groep laagopgeleiden werklozen. Andere sectoren hebben minder vacatures of kennen een minder duurzaam werkperspectief. Het LPM creëert tussen de 1450 en 1950 banen voor laagopgeleiden en kan zodoende de trend van achterblijvende banengroei keren.

De regio West-Brabant is bovendien sterk afhankelijk van de logistieke sector als economische motor. De verschijningsvorm van logistieke bedrijven verandert en daarmee ook hun behoeften. LPM voorziet in die behoefte van de huidige logistieke branche en biedt in lijn daarmee grote bedrijfskavels van 5 ha en groter. Met het LPM wordt het vestigingsklimaat voor logistieke bedrijven in de regio versterkt en toekomstbestendig.

5. Europees belang en positie Nederland

5.1 LPM versterkt trans-Europees vervoersketen

Het LPM zal onderdeel worden van het havengebied Moerdijk.

De haven van Moerdijk is (met zijn zeehavenfaciliteiten) een van de toegangspoorten van Europa en tevens aangewezen als kernhaven in het trans Europese vervoersnetwerk. Gesitueerd tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen is het gelegen aan verschillende Nederlandse en Europese goederencorridors, te weten:

- Goederencorridor Zuid (Rotterdam – Venlo)
- TEN-T North Sea – Baltic
- TEN-T Rhine – Alpine
- TEN-T North Sea – Mediterranean

Deze multimodale corridors zijn op dit moment voor een belangrijk deel gericht op het verbinden van het Europese achterland met de grote zeehavens. Ook voor continentaal verkeer vervullen de corridors een belangrijke rol. Om dat gebruik te stimuleren moeten knooppunten in het achterland met elkaar verbonden worden. Voor een dergelijk continentaal netwerk zijn hubs nodig. Moerdijk neemt de rol van hub op zich en draagt daarmee bij aan de bereikbaarheid van de locaties rondom de hele corridor. De Haven van Moerdijk is door Ecorys¹⁶ gekwalificeerd als bovengemiddeld knooppunt. In de praktijk is te zien dat Moerdijk deze rol al (deels) op zich heeft genomen. Zo wordt de lading vanuit

¹⁶ Ecorys (2016) *MIRT goederencorridors Oost en Zuid: Logistieke knooppunten en terminalnetwerk*

andere knooppunten in Moerdijk gebundeld en vanuit daar naar Rotterdam verscheept (en vice versa). Deze verbeterde bereikbaarheid biedt vervolgens ook voor de andere knooppunten mogelijkheden om de economische activiteiten te intensiveren waarmee de toegevoegde waarde in en rondom de corridors toeneemt.

Ontwikkelingen als LPM zijn belangrijk nu de internationale positie van Nederland als logistiek vestigingsland onder druk staat. Waar Nederland in 2000 veruit hét vestigingsland was voor de logistieke sector, heeft thans Duitsland het meest aantrekkelijke vestigingsklimaat voor internationale logistieke bedrijven. Met het LPM wordt de concurrentiepositie van Nederland als logistiek vestigingsland, welke positie onder druk staat, versterkt.

Ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte¹⁷ wordt, als het gaat om de logistiek als topsector in Nederland, het belang van multimodale knooppunten voor de internationale concurrentiepositie van Nederland onderkend en onderstreept.

Het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer wordt opgevangen, opdat er een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat. Door de synergie tussen de havens, andere multimodale knooppunten en de

*belangrijkste verbindingen te versterken, kan de waardetoevoeging in en het concurrentievoordeel voor de logistiek worden versterkt.*¹⁸

Het LPM wordt met deze unieke locatie – op een knooppunt van meerdere TEN-T corridors – als multimodale poort tot Europa eveneens van Europees belang. Dit geldt temeer nu de haven van Rotterdam zelf nauwelijks tot geen ruimte beschikbaar heeft voor het type logistieke bedrijven die binnen de doelgroep van het LPM vallen. Het LPM en de daar te vestigen bedrijven zullen de verbinding zijn tussen de Rotterdamse haven (en de Antwerpse haven) en de consumenten- en producentenmarkt in Noordwest-Europa.

Met de multimodaliteit die LPM te bieden heeft zal de hiervoor beschreven trans-Europese vervoersketen ook sterker worden. Immers, door de multimodaliteit van het LPM zal tevens sprake zijn van zogenoemde synchromodaliteit, hetgeen betekent dat verschillende vervoerswijzen tegelijkertijd voorhanden zijn. Dit maakt een robuuste verbinding waardoor de keten beter bestand is tegen onverwachte gebeurtenissen in het transport, omdat kan worden overgeschakeld naar andere aanwezige vervoersvormen.

¹⁷ Rijksoverheid (2012) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

¹⁸ Zie pagina 45 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte alsook de MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR, Den Haag 2011.



Figuur 10: Uitsnede interactieve Kaart TEN-T netwerk (Bron: EC)

5.2 Betekenis LPM voor Rotterdamse Haven

De opgave van Rotterdam om bereikbaar te blijven wordt steeds groter. Dit wordt bevestigd door recente, nationale studies (NMCA, KIM). Tegelijkertijd worden de zeeschepen die de Rotterdamse haven opvangt steeds groter; thans komen er schepen op de Maasvlakte die ruim 21.000 containers kunnen vervoeren, wat betekent dat er ook steeds meer containers in een keer op de kade gezet worden. Dat toenemende aantal containers moet afgehandeld en vervoerd worden binnen het bestaande systeem. Voor bedrijven in de (sub)sector Value Added Logistics die de afhandeling van de deze zeecontainers ter hand nemen is geen ruimte meer beschikbaar in de Rotterdamse haven.

Het LPM vervult in de praktijk een satellietfunctie ten behoeve van de haven van Rotterdam. Daarmee is het LPM van belang voor de Rotterdamse haven en zodoende voor de economische positie van Nederland in zijn geheel. Het belang van het LPM voor de Rotterdamse haven wordt ook onderschreven door het Havenbedrijf Rotterdam. Verwezen wordt naar de brief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. d.d. 8 januari 2019.

5.3 Conclusie

Het LPM is een logistiek knooppunt op drie verschillende vervoerscorridors binnen het TEN-T netwerk en zal onderdeel gaan uitmaken van de Haven Moerdijk. Het LPM is als multimodaal platform op een knooppunt van trans-Europese vervoerslijnen zowel van nationaal als Europees gemeenschappelijk belang en draagt bij aan een grotere, betere bereikbaarheid van producenten- en Europese consumentenmarkten. Tevens fungeert het LPM als uitvalbasis voor de Haven Rotterdam, nu in de Rotterdamse haven geen plek beschikbaar is voor Value Added Logistics-bedrijven. Daarmee vergroot Nederland haar internationale concurrentiepositie als vestigingsland voor logistieke bedrijven.

AT Osborne lost ruimtelijke vraagstukken op. Wij zijn thuis in gebiedsontwikkeling, complexe vastgoedopgaven en huisvesting. Wij hebben ruim 150 specialisten in huis: project- en procesmanagers, interimmanagers en experts op het gebied van techniek, milieu, risico's, financiën, allianties en juridische vraagstukken. Wij maken plannen en helpen u om die in de praktijk te realiseren.

J.F. Kennedylaan 100
3741 EH Baarn
Postbus 168
3740 AD Baarn

T 31(0)35 543 43 43
F 31(0)35 543 43 44
E info@atosborne.nl

Kijk op onze website
voor meer informatie:
www.atosborne.nl



AT OSBORNE

CONSULTANTS & MANAGERS

HUISVESTING & VASTGOED | INFRASTRUCTUUR, GEBIEDSONTWIKKELING & MILIEU

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: CDA (Tanja van der Ven, Kees de Heer)

	Vraag	Nadere toelichting
1	Kan PS de koop nog tegenhouden, of is het al een voldongen feit?	Kan dit technisch gezien nog? Wat is op dit moment exact de bevoegdheid van PS in dit dossier?
	<i>Antwoord:</i> In de overeenkomsten is als voorwaarde opgenomen dat de koop kan worden ontbonden, indien er geen sprake is van een onherroepelijk inpassingsplan. De datum waarvoor een beroep gedaan kan worden op deze voorwaarde varieert per overeenkomst van 1 juli 2020 tot 1 september 2020. In een drietal gevallen moet er bij ontbinding een vergoeding betaald worden (in totaal €90.000). Provinciale Staten zijn bevoegd tot het vaststellen van het inpassingsplan.	
2	Wat zijn de ontbindende voorwaarden van de gesloten koop?	Welke ontbindende voorwaarden zijn er exact opgenomen in het contract?
	<i>Antwoord:</i> Zie ons antwoord bij vraag 1.	
3	Is deze oplossing acceptabel voor de Raad van Staten (met name het extern salderen).	Stel dat extern salderen in mei/juni nog niet mogelijk is (alhoewel GS schrijft dit wel te verwachten), gaat de Raad van Staten dan akkoord met de gekozen oplossing?
	<i>Antwoord:</i> Wij voorzien geen problemen in de beroepsprocedure indien het extern salderen in mei/juni nog niet is opgesteld voor extern salderen met veehouderijen die dieren fosfaatrechten bezitten. Bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van de CU-SGP naar aanleiding van de opkoop van veehouderijen zijn we daar nader op ingegaan. Ons antwoord op de betreffende vraag 3:	

"De Provinciale Beleidsregels intern en extern salderen is gericht op de vergunningverlening Wet natuurbescherming en niet op ruimtelijke procedures zoals de vaststelling van een inpassingsplan. Het Statenvoorstel is dan ook niet in strijd met het genoemde vigerende beleid. Omdat op een later moment, bij de vergunningverlening Wet natuurbescherming, wel getoetst moet worden aan de beleidsregel, is een juridische screening uitgevoerd op de beleidsregel. Behalve aan de regel dat nog geen externe saldering toegestaan is met bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten, wordt voor het overige aan de beleidsregel voldaan. Er bestaat al langer een duidelijk voornemen om externe saldering weer open te zetten voor bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten. Aanvankelijk koerste de minister van LNV op een beleidslijn in het najaar van 2019. De streefdatum is later bijgesteld naar 1 februari 2020. Wij hebben u over dit stellige voornemen steeds geïnformeerd. Extern salderen met bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten is in de provincie Limburg al mogelijk. De vergunningverlening Wet natuurbescherming voor Logistiek Park Moerdijk is pas aan de orde op het moment dat het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk onherroepelijk in werking is getreden. De gerechtvaardigde verwachting is nog steeds dat het breder openstellen van extern salderen tijdig, voorafgaand aan de vergunningverlening gereed is."

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: Lokaal Brabant

	Vraag	Nadere toelichting
1	Welke mogelijkheden waren er om intern op het bestaande industrieterrein de uitstoot te compenseren? En wat zijn de redenen dat daar geen gebruik van gemaakt is?	Het is niet wenselijk het verwijt te krijgen dat er niet intern gekeken is om de uitstoot te compenseren. Bijv. door restruimte in uitgegeven vergunningen terug te nemen en te gebruiken als compensatie. Denk hierbij aan Shell maar ook ATM.
	<i>Antwoord:</i> Bij de keuze van de in te zetten bedrijven voor externe saldering hebben ons expliciet gericht op vrijkomende ruimte in (reeds lang) te koop staand aanbod en niet op beperking/uitnemen van bestendige economische activiteiten. In paragraaf 5.1 van de notitie 'Mitigatie en externe saldering' is de daarbij gekozen strategie toegelicht. Deze notitie is als bijlage 30 opgenomen bij de toelichting op het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk. Korthedshalve hebben we de strategie hier nogmaals opgenomen: <i>"Voor het extern salderen is gezocht naar saldogevers die strategisch liggen in relatie tot de opgave voor het LPM. Potentiële saldogevers voor deze opgave zijn industriële bronnen en agrarische bedrijven (veehouderijen). In de nabijheid van het LPM liggen stikstof-emitterende industriële bronnen op het industrieterrein Moerdijk. Bij industriële bronnen betreft het emissie van stikstofoxiden (NOx). Bij emissie van NOx vindt verdunning in de lucht plaats (omzetting in secundaire fijnstof) alvorens deze neerslaat op de bodem. De hoge schoorstenen van industrieën zorgen tevens voor een zeer grote verspreiding van de depositie. De stofeigenschappen van NOx en de emissie van NOx uit hoge schoorstenen van industrieën die voor verdunning en grote verspreiding zorgt, hebben tot gevolg dat voor saldering van de opgave van het LPM in de realisatie- en gebruiksfase zeer veel rechten in vergunningen voor stikstof-emitterende activiteiten ingetrokken zouden moeten worden. De emissie bij veehouderijen betreft ammoniak (NH3). NH3 is natte depositie die veel dichter bij de bron neerslaat op de bodem. Hierdoor is het eenvoudiger om op strategische locaties rechten in te zetten om de stikstofdepositie te verlagen. De emissie van ammoniak leidt ook tot een evenredige depositie, het te verwachten resultaat is daarom op voorhand al beter in te schatten. Het salderen met veehouderijen betekent dat er veel minder stikstof-emitterende activiteiten benodigd zijn dan bij saldering met industriële bronnen. Daarom is in relatie tot de opgave van het LPM, gezocht naar saldogevers in de intensieve veehouderij. Daarbij is een samenstelling van strategische locaties verspreid over het land onderzocht in relatie tot de salderingsopgave van het project LPM."</i>	

2	Wat is naar verwachting de productiecapaciteit van de zonnecellen op de nog te bouwen bedrijfshallen? Hoeveel overschot aan energie gaat dit opleveren?	In het voorstel staat dat er meer energie geproduceerd gaat worden dan dat er nodig is op dit deel LPM .
	<i>Antwoord:</i> Gezien het oppervlakte aan daken die straks beschikbaar komen kan, mede uit ervaringen op bestaande logistieke bedrijventerreinen, gesteld worden dat Logistiek Park Moerdijk energieleverend wordt. Na de uiteindelijke realisatie zal duidelijk zijn wat de productiecapaciteit en elektriciteitsvraag is en kunnen we u daarover informeren.	
3	Zijn de aankopen van stikstof buiten Brabant nodig voor de activiteiten op het industrieterrein LPM zelf of voor de logistiek op de aan en afvoer routes, zoals de kustvaart, vervoer over de weg en de binnenvaart?	Graag willen we dit weten en hoe bijv. Rotterdam dit soort zaken oplost? Want daar moet dan ook iets gelijkwaardigs aan de hand zijn?
	<i>Antwoord:</i> De stikstofdepositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk vindt plaats door het transport van en naar het bedrijventerrein. Het gaat daarbij om scheepsvaart, treinverkeer en wegverkeer. De zeescheepvaart (shortsea) is de oorzaak van de lage stikstofdepositie tot op zeer grote afstand van Logistiek Park Moerdijk. Het is ons niet bekend hoe vanuit de haven van Rotterdam hiermee omgegaan wordt.	
4	Welke mogelijkheden (restcapaciteit) is er op het bestaande industrieterrein ten aanzien van alternatieve energiebronnen zonder verbranding en uitstoot van CO2 en NOX te vergroten? Gaat daarop ingezet worden?	Betere prestaties op dit terrein op het bestaande industrieterrein kunnen de externe milieulast doen verminderen. Wat weer een positieve bijdrage heeft aan de te leveren prestaties.
	<i>Antwoord:</i> November vorig jaar is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de 'Verduurzaming Brabantse Industrie'. De rapportage van dit onderzoek treft u aan via de volgende link: https://www.brabant.nl/handlers/SISModule/downloaddocument.ashx?documentID=1276618 De wijze waarop de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk uiteindelijk in hun energiebehoefte gaan voorzien en in hoeverre daarbij gebruik gemaakt gaat worden van eventuele restcapaciteit op het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk, komt in de volgende fase van realisatie aan de orde. In het inpassingsplan is de aanleg van een 'interne baan' verplicht gesteld, een rechtstreeks verbinding over de A17 met het bestaande industrieterrein. Dit biedt in ieder geval goede mogelijkheden om het bestaande industrieterrein te betrekken in de energiebehoefte van Logistiek Park Moerdijk.	

5	Was het technisch mogelijk geweest PS eerder te informeren anders dan op de wijze zoals het nu gelopen is?	PS heeft uit perspublicaties en rumoer in het land kunnen vaststellen dat er spraakmakende zaken door Brabant gedaan werden. Dit is volgens ons niet de wijze waarop PS en GS met elkaar wensen te werken.
	<i>Antwoord:</i> Daags na besluitvorming in onze vergadering van 17 maart tot het sluiten van de overeenkomsten over de externe saldering, hebben wij u daarover geïnformeerd middels het Statenvoorstel 27/20A.	

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: D66

	Vraag	Nadere toelichting
1	Graag meer duiding over het risico genoemd bij punt 10 in de memo (6.4.1 agenda van 18 mei) van Van Merrienboer. Wat als later besloten wordt dan mei/juni of als besloten wordt dat het niet mogelijk is om extern te salderen met de aangekochte dier- en fosfaatrechten	In punt 10 van de memo van de gedeputeerde Van Merrienboer op de agenda van 18 mei onder punt 6.4.1, wordt aangegeven dat het nu (nog) niet mogelijk is om te komen tot extern salderen met de aangekochte dier- en fosfaatrechten.
	<i>Antwoord:</i> Wij voorzien geen problemen in de beroepsprocedure indien het extern salderen in mei/juni nog niet is opgesteld voor extern salderen met veehouderijen die dier- en fosfaatrechten bezitten. Bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van de CU-SGP naar aanleiding van de opkoop van veehouderijen zijn we daar nader op ingegaan. Ons antwoord op de betreffende vraag 3: <i>"De Provinciale Beleidsregels intern en extern salderen is gericht op de vergunningverlening Wet natuurbescherming en niet op ruimtelijke procedures zoals de vaststelling van een inpassingsplan. Het Statenvoorstel is dan ook niet in strijd met het genoemde vigerende beleid. Omdat op een later moment, bij de vergunningverlening Wet natuurbescherming, wel getoetst moet worden aan de beleidsregel, is een juridische screening uitgevoerd op de beleidsregel. Behalve aan de regel dat nog geen externe saldering toegestaan is met bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten, wordt voor het overige aan de beleidsregel voldaan. Er bestaat al langer een duidelijk voornemen om externe saldering weer open te zetten voor bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten. Aanvankelijk koerste de minister van LNV op een beleidslijn in het najaar van 2019. De streefdatum is later bijgesteld naar 1 februari 2020. Wij hebben u over dit stellige voornemen steeds geïnformeerd. Extern salderen met bedrijven die dier- en fosfaatrechten bezitten is in de provincie Limburg al mogelijk.</i> <i>De vergunningverlening Wet natuurbescherming voor Logistiek Park Moerdijk is pas aan de orde op het moment dat het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk onherroepelijk in werking is getreden. De gerechtvaardigde verwachting is nog steeds dat het breder openstellen van extern salderen tijdig, voorafgaand aan de vergunningverlening gereed is."</i> Het uitsluiten van externe saldering met veehouderijen die dier- en fosfaatrechten bezitten is opgenomen in het huidige artikel 6, 12e lid, van de beleidsregel. Op grond van die bepaling worden tot vaststelling van landelijke wetgeving betreffende het extern salderen met dier- en fosfaatrechten geen definitieve vergunningen Wet natuurbescherming verleend op basis van extern salderen met een bedrijf dat op 4 oktober 2019 beschikte over dier- of fosfaatrechten. Inmiddels is echter	

	duidelijk geworden dat die landelijke wetgeving er niet komt, waarmee artikel 6, 12e lid feitelijk geen werking meer heeft. Andere wijzigingen in de beleidsregel die van invloed zijn op het extern salderen bij de vergunningverlening Wet natuurbescherming voorzien wij niet.
--	---

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: Forum voor Democratie

	Vraag	Nadere toelichting
1	Hoeveel meer "stikstofruimte" dan nodig is aangekocht?	Er is sprake dat niet alle aangekochte "stikstofruimte" nodig zou zijn voor realisatie van LPM
	<i>Antwoord:</i> De hoeveelheid stikstofdepositie die resteert na externe saldering van de stikstofdepositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk met de stikstofdepositie van de in te zetten veehouderijen varieert per Natura 2000-gebied. In bijlage 31 bij de toelichting is een zeer uitgebreide tabel opgenomen, waarin per hexagoon binnen alle relevante Natura 2000-gebieden de resterende stikstofdepositie is aangegeven.	
2	Wat is de reden van het teveel aankopen?	Ging het bijvoorbeeld om een bewuste keuze of lag het bijvoorbeeld aan de ligging/ aard van de aangekochte boerderijen.
	<i>Antwoord:</i> Lastig om goed te omschrijven, een poging. De in te zetten veehouderijen zijn strategisch gekozen verspreid over Nederland. Daarbij liggen de betreffende veehouderijen op kortere afstand van relevante Natura 2000-gebieden en Logistiek Park Moerdijk veelal op erg grote afstand. Daar deze grote afstand laat de stikstofdepositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk een vrij constante en zeer lage waarde zien. Bij een gekozen veehouderij zien we dichtbij een hoge depositie die met toenemende afstand tot de veehouderij geleidelijk aan afneemt. Daarbij zijn vooral de lage stikstofdepositie op grote afstand reden geweest voor de strategische keuze voor een veehouderij en wordt slechts een klein deel (vaak nog veel minder dan 10%) van de depositie gebruikt dichtbij een veehouderij.	
3	Hoe kan de teveel aangekochte "stikstofruimte" voor andere Brabantse (toekomstige) projecten worden gebruikt? Hoe is de inventarisatie daarvan tot stand gekomen?	Er wordt vermeldt dat de teveel gekochte ruimte mogelijk ter beschikking komt aan "publieke doelen" in andere provincies

	<i>Antwoord:</i> Er heeft nog geen inventarisatie plaats gevonden van projecten die gebruik kunnen maken met resterende stikstofdepositie. Een verdeling van het overschot aan stikstofdepositie is nu nog niet aan de orde. Dat gaat spelen na de beroepsprocedure, op het moment van aanvragen van vergunning(en) Wet natuurbescherming voor Logistiek Park Moerdijk.	
4	Hoeveel gaan andere provincies ons betalen voor overname van het overschot aan "stikstofruimte"? (als we het zelf niet zouden kunnen gebruiken)	Er wordt vermeldt dat de teveel gekochte ruimte mogelijk ter beschikking komt aan "publieke doelen" in andere provincies
	<i>Antwoord:</i> Zoals hiervoor aangegeven is een verdeling van het overschot aan stikstofdepositie nu nog niet aan de orde. Zodra dit wel het geval is en hiervoor concrete projecten in beeld zijn, kunnen we nadere afspraken maken over de manier stikstofruimte beschikbaar gesteld wordt.	
5	Wat is de verwachte energiebehoefte van LPM?	Vermeld wordt dat LPM niet op het gasnet wordt aangesloten
	<i>Antwoord:</i> De verwachte energiebehoefte is niet in beeld gebracht en is in deze fase van het proces ook moeilijk te bepalen. Met het inpassingsplan worden de randvoorwaarden voor de realisatie van Logistiek Park Moerdijk vastgelegd. Daarbinnen kan zich een verscheidenheid aan logistieke bedrijven vestigen.	
6	Wordt deze energiebehoefte gedekt door de verwachte zonnepanelen op de daken?	Vermeld wordt dat LPM niet op het gasnet wordt aangesloten; tevens dat gebruikelijk is dat panden voorzien worden van zonnepanelen op de daken.
	<i>Antwoord:</i> Gezien het oppervlakte aan daken die straks beschikbaar komen kan, mede uit ervaringen op bestaande logistieke bedrijventerreinen, gesteld worden dat Logistiek Park Moerdijk energieleverend wordt. Na de uiteindelijke realisatie zal duidelijk zijn wat de productiecapaciteit en elektriciteitsvraag is en kunnen we u daarover informeren. De wijze waarop de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk uiteindelijk in hun energiebehoefte gaan voorzien, komt in de volgende fase van realisatie aan de orde. In het inpassingsplan is de aanleg van een 'interne baan' verplicht gesteld, een rechtstreeks verbinding over de A17 met het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Dit biedt goede mogelijkheden om het bestaande industrieterrein te betrekken in de energiebehoefte.	

7	Hoeveel energie zal van de AMER biomassa centrale komen?	Vermeld wordt dat LPM niet op het gasnet wordt aangesloten; tevens dat gebruikelijk is dat panden voorzien worden van zonnepanelen op de daken; andere energiebronnen zijn wellicht noodzakelijk/ te verwachten
	<i>Antwoord:</i> Zoals aangegeven bij vraag 6 is nog niet duidelijk op welke wijze de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk in hun energiebehoefte gaan voorzien. Indien hier meer duidelijkheid over is, zullen we Provinciale Staten daar nader over informeren.	

Technische vragen ten behoeve van de themabijeenkomst Ruimte over Logistiek Park Moerdijk (24 april)

Naam Fractie: Partij voor de Dieren (Anne-Miep Vlasveld)

	Vraag	Nadere toelichting
1	Wordt met het voorliggende inpassingsplan voor 100% gegarandeerd dat de stikstofdepositie niet stijgt in de Natura 2000-gebieden die door (de bouw van) het LPM worden beïnvloed?	
	<i>Antwoord:</i> Nee, niet alle Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. De externe saldering heeft zich gericht op de Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie en waar een overbelasting of naderende overbelasting van de kritische depositiewaarde aan de orde is. Afgezien van een klein gedeelte binnen de Biesbosch, kan op al deze gebieden een toename van de stikstofdepositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk worden uitgesloten. Voor het genoemde kleine gedeelte binnen de Biesbosch waar de kritische depositiewaarde wordt overschreden en een toename is van de stikstofdepositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk (0,9 hectare), kunnen significant negatieve worden uitgesloten. Daarmee voldoet het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitat in Natura 2000-gebieden.	
2	Komt met de opkoop van verschillende veehouderijen de uitstoot op de omliggende Natura 2000-gebieden, o.a. de Biesbosch, onder de KDW voor die gebieden?	
	<i>Antwoord:</i> Nee, het is niet de doelstelling van de externe saldering bij Logistiek Park Moerdijk om de overschrijding van de kritische depositiewaarde in geheel Nederland teniet te doen. Op basis van de passende beoordeling voor Logistiek Park Moerdijk en de inzet daarbij van externe saldering kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk uitgesloten worden. Zie ook ons antwoord op vraag 1.	
3	Welk alternatief gaat ingezet worden ter vervanging van het gasgebruik? Hoe gaan de bedrijven verwarmt worden?	Eén van de aanpassingen om de stikstofemissie te verlagen betreft het gasloos maken van het LPM.
	<i>Antwoord:</i>	

	Er is nog geen keuze gemaakt in de wijze waarop de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk in hun energiebehoefte gaan voorzien. Dit komt in de volgende fase van realisatie aan de orde. Bij de beantwoording van vraag 4 komen verschillende alternatieven aan bod, die ingezet kunnen worden.	
4	Indien de op het LPM opgewekte zonne-energie ingezet gaat worden ter vervanging van gas; is het LPM in dat geval dan nog steeds netto energieleverend? M.a.w., kan met de opwek van zonne-energie worden voorzien in de totale energievraag van het LPM?	
	Antwoord: Om op deze en eerdere vergelijkbare technische vraag hierover meer duiding te kunnen geven, is dit globaal verder uitgewerkt. De mate waarin de opwek van zonne-energie op Logistiek Park Moerdijk kan voorzien in de totale energievraag van de bedrijven is afhankelijk van meerdere factoren, zoals de bedrijven die zich uiteindelijk vestigen, de energiebehoefte en het energieverbruik van deze bedrijven, de omvang van vloeroppervlakten, het beschikbare dakoppervlakte voor PV-installaties en het gehanteerde energieconcept. Bij de verschillende mogelijke energieconcepten kan gedacht worden aan individuele elektrische warmtepompen, een warmtenet op basis van restwarmte óf een hybride variant in de vorm van een bronnet met individuele elektrische warmtepompen. Het werkelijke energieverbruik verschilt per energieconcept. Zo verbruikt een warmtepomp meer elektriciteit om bodemwarmte op te waarden naar een gewenste temperatuur dan bij een warmtenet, waarbij een hogere temperatuur uit restwarmte afkomstig van het bestaande Zeehaven- en industrieterrein Moerdijk wordt benut. Afhankelijk van het uiteindelijk gekozen energieconcept bedraagt de energiebehoefte van de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk naar schatting 87 tot 95 kWh per jaar. Er is globaal 70 tot 80% van het beschikbare dakoppervlakte benodigd om te kunnen voorzien in deze energiebehoefte. In potentie kan er op de daken een productie worden gerealiseerd van jaarlijks ongeveer 112 miljoen kWh ervan uitgaande dat 100% van de beschikbare daken worden benut met PV-installaties. In de praktijk zal het niet mogelijk zijn om de daken volledig te voorzien van PV-installaties.	
5	Welke locaties zijn dit en waarom zijn ze minder geschikt?	In het Statenvoorstel wordt gesteld dat, indien het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk niet gewijzigd wordt vastgesteld, "grootschalige logistieke bedrijven zich zullen vestigen op de enkele nog beschikbare, maar daarvoor minder geschikte plekken in West-Brabant."
	Antwoord: Locaties die in de basis niet bedoeld zijn om grootschalige logistieke bedrijven te vestigen, maar waar toch voor wordt gekozen bij gebrek aan hiervoor geschiktere locaties. Zoals nader onderbouwd in het onderzoek naar 'nut en noodzaak' van Logistiek Park Moerdijk zijn er nog maar in beperkte mate locaties beschikbaar voor de vestiging van grootschalige logistieke bedrijven waarvoor Logistiek Park Moerdijk bedoeld is.	

6	Op welke wetenschappelijke kennis is de veronderstelling gebaseerd dat de neerslag van NOX aanzienlijk verder komt dan NH3?	In Drenthe is een veehouderij opgekocht, maar bij de Natura 2000-gebieden in de tussenliggende provincies (Gelderland, Flevoland en Overijssel) niet. Het lijkt ons aannemelijk dat indien de NOX vanuit LPM tot in Drenthe neerslaat (althans, tot in een natuurgebied dat wordt beïnvloed door de NH3-uitstoot van de veehouderij in Drenthe), er ook NOX-depositie vanuit LPM is te verwachten in de tussenliggende provincies, maar ook in natuurgebieden in België. GS lijken er vanuit te gaan dat de neerslag van NOX een stuk verder rijkt dan de neerslag van NH3. Volgens ons zijn beide verbindingen oplosbaar in water, en zit er weinig verschil in het bereik van beide verbindingen.
	<i>Antwoord:</i> De depositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk en de veehouderijen die ingezet worden ten behoeve van de externe saldering zijn berekend met Aerius. Dit model is gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke inzichten en valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Met behulp van Aerius kan worden vastgesteld of de depositie op geen enkel hexagoon boven de 0,00 mol uitkomt. Daar is dan ook vanuit gegaan bij de beslissing tot aankoop.	
7	Graag ontvangen we een kwantitatief en uitputtend overzicht van; a) de stikstofdepositie op elk door het LPM beïnvloed (inclusief verkeersbewegingen) Natura 2000-gebied, en; b) de mate waarin het opkopen van de veehouderijen de depositie van a) compenseert, daarbij de op te leveren stikstofruimte graag per veehouderij afzonderlijk aangeven.	
	<i>Antwoord:</i> In bijlage 31 van de toelichting op het inpassingsplan is een tabel opgenomen, waarin een overzicht is gegeven van: de bestaande totale depositie; de depositie ten gevolge van de veehouderijen; de depositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk in de realisatiefase; de depositie ten gevolge van Logistiek Park Moerdijk in de gebruiksfase; de depositie realisatiefase na extern salderen; de depositie gebruiksfase na salderen. Deze deposities zijn gegeven voor alle hexagonen binnen de Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie en waar een overbelasting of naderende overbelasting van de kritische depositiewaarde aan de orde is. In de bijlagen 32, 33, 34, 39, 40 en 41 is de depositie van de verschillende veehouderijen afzonderlijk weergegeven.	

8	In het geval het uit de beantwoording van voorgaande vraag niet duidelijk wordt: op welke wijze en in welke mate wordt de stikstofdepositie, door scheepvaart en andere vervoersbewegingen die aan het LPM zijn gerelateerd, gecompenseerd door het opkopen van de zes veehouderijen?	
	<i>Antwoord:</i> Zie ons antwoord op vraag 7.	
9	Worden er door LPM Natura 2000-gebieden in België beïnvloed?	
	<i>Antwoord:</i> Ja, we hebben de effecten onderzocht. Via het netwerkeffect is er sprake van een lage stikstofdepositiebijdrage in enkele Natura 2000-gebieden in Vlaanderen. Dit is niet in de Passende beoordeling in beeld gebracht omdat dit niet via de Nederlandse wet- en regelgeving wordt getoetst. Wanneer een project uit Nederland effecten over de grens veroorzaakt dienen deze effecten conform de wet- en regelgeving van dat land beoordeeld te worden. In Vlaanderen wordt getoetst aan een drempelwaarde van 3% van de Kritische depositiewaarde. Blijf je daaronder, dan is er geen negatief effect. De bijdrage van LPM blijft zeer ruim onder die 3% norm.	
10	Hoe is de stikstofuitstoot door vrachtverkeer, treinverkeer en scheepvaart verdeeld over deze modaliteiten?	
	<i>Antwoord:</i> In bijlage 29 van de toelichting op het inpassingsplan is het rapport 'Logistiek Park Moerdijk, Stikstofdepositieberekeningen realisatie- en gebruiksfase' opgenomen. In paragraaf 3.3 van dit rapport is een samenvatting gegeven van de emissies in de onderzochte situaties. Daarbij is per modaliteit (wegverkeer, scheepvaart en treinverkeer) de stikstofuitstoot weergegeven.	
11	Is het zo dat 100% van de vrijkomende stikstof van opgekochte veehouderijen naar overbelaste natuur moet gaan, conform de habitat richtlijn? Zo nee, waarom niet?	
	<i>Antwoord:</i> De externe saldering die toegepast is bij Logistiek Park Moerdijk voldoet aan de daarbij gestelde wettelijke regels, waarbij overeenkomstig de Provinciale Beleidsregels intern en extern salderen een reductie van 30% is toegepast ten behoeve van een algemene daling van de achtergronddepositie, wat ten goede komt aan de natuur. Anders dan de vraag lijkt te suggereren vloeit uit de Habitatrichtlijn geen verplichting voort om in zijn algemeenheid 100% van de stikstof van de opgekochte veehouderijen ten gunste te laten komen van de natuur.	

