



PORT OF MOERDIJK 2030

Hét knooppunt van duurzame logistiek en procesindustrie in de
Vlaams Nederlandse Delta

Excellent in duurzaamheid
en veiligheid

HAVENSTRATEGIE
MOERDIJK **2030**



JULI **2014**



INHOUD

I	Inleiding	5
I.1	Introductie Havenstrategie	5
I.2	Uitgangspunten totstandkoming strategie	5
I.3	Gevolgd aanpak	6
I.4	Van concept naar definitieve Havenstrategie	8

DEEL I

2	Het vertrekpunt: Port of Moerdijk 2013	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Ligging in de Vlaams Nederlandse Delta	11
2.3	Huidig Economisch profiel	14
2.4	Karakterisering goederenstromen	17
2.5	Multimodale ontsluiting	19
2.6	Het Logistiek Park Moerdijk	22
2.7	Ruimtegebruik en ruimte voor ontwikkeling	23
2.8	Samenwerking met havens in de Delta	25
2.9	De relatie met de omgeving: wonen, werken en leven	27
2.10	Samenvattend beeld; goede faciliteiten zorgen voor sterke uitgangspositie, kwetsbare omgevingsfactoren vragen om aandacht	28
3	Belangrijke trends en ontwikkelingen	29
3.1	Economische trends	29
3.2	Trends in duurzaamheid	35
3.3	Ontwikkelingen in vitaliteit van de regio	37
3.4	Samenvattend beeld; kansen voor value added logistics en inspelen op duurzame ontwikkeling	38



DEEL II

4	Hét knooppunt van duurzame logistiek en procesindustrie	41
4.1	Hét knooppunt binnen de Vlaams Nederlandse Delta	41
4.1.1	Waardecreatie, duurzaam, veilig	41
4.1.2	Topclusters	45
4.2	Realisatiestrategieën	48
4.2.1	De extended gate	49
4.2.2	Short sea shipping	53
4.2.3	Het chemisch industrieel complex	54
4.3	De robuustheid van de ambities	57
5	Sociale, ecologische en economische balans	59
5.1	Sociale dimensie: people	61
5.1.1	Gelijkwaardig nabuurschap	61
5.1.2	een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen, te werken en te recreëren	62
5.1.3	Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt	63
5.2	Ecologische dimensie: planet	65
5.2.1	Landschappelijke kwaliteiten	65
5.2.2	Klimaatbestendigheid	66
5.2.3	Watersysteem	66
5.2.4	Energietransitie en energieneutraliteit	66
5.2.5	Veiligheid en milieu	67
5.3	Economische dimensie: profit	68

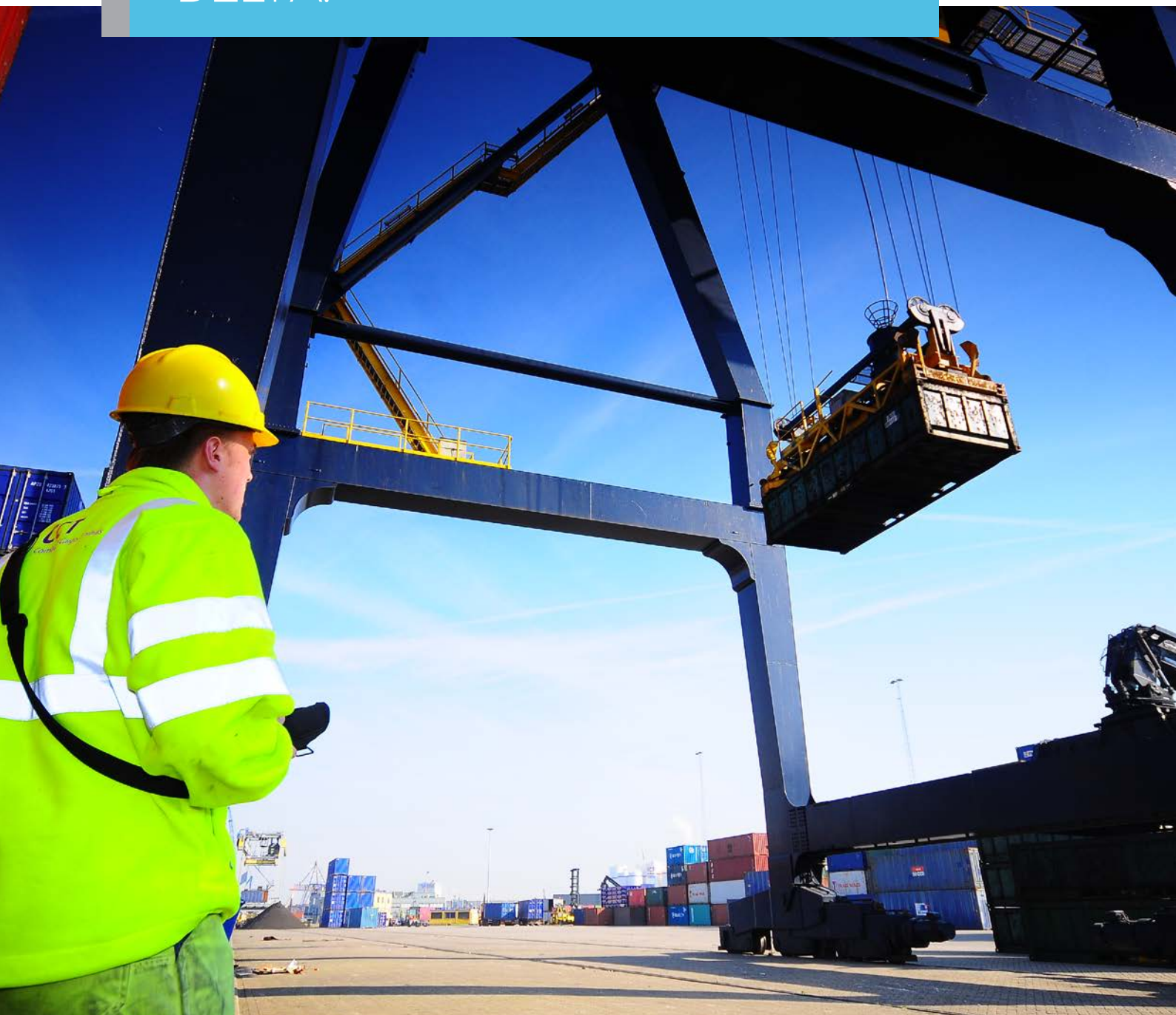
DEEL III

6	Strategisch uitvoeringsprogramma	71
---	----------------------------------	----

BIJLAGEN

Bijlage 1: Deelnemers en gesprekspartners interactieve proces	83
Bijlage 2: Geraadpleegde documentatie	85
Bijlage 3: Robuustheidstoets ambities 2030	89

MOERDIJK LIGT STRATEGISCH IN DE VLAAMS NEDERLANDSE DELTA.



INLEIDING

I.1 INTRODUCTIE HAVENSTRATEGIE

Het haven- en industrieterrein van Moerdijk herbergt anno 2013 vele kwaliteiten. Het terrein is strategisch gelegen in de Vlaams Nederlandse Delta tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen, op een knooppunt van vier beschikbare modaliteiten waardoor zij een belangrijke schakel vormt tussen deze werelddhavens. De haven is bereikbaar voor zowel zeeschepen als binnenvaartschepen en biedt daardoor een extra kwaliteit en een eigen identiteit. Moerdijk is een logistieke draaischijf waar tal van goederenstromen samenkomen en de import en export van vele bedrijven wordt gefaciliteerd. Ook vindt er productie plaats, waardoor waarde wordt toegevoegd aan de goederen die worden overgeslagen. De chemie, procesindustrie en logistiek vormen daarin belangrijke sectoren op Moerdijk. Met dit alles is Moerdijk een belangrijke motor voor de werkgelegenheid, zowel op het terrein zelf als in de wijde regio daar om heen.

Er liggen vele kansen om naar de toekomst toe deze kwaliteiten te versterken en uit te bouwen, om zo verdere groei in kwaliteit en kwantiteit mogelijk te maken. Het gaat daarin niet alleen om groei in het overslagvolume, maar ook om groei van de waardetoevoeging in Moerdijk zelf. Dit vergt doelgerichte inspanningen en investeringen. Dat kan alleen als hiervoor een heldere koers is uitgezet. Een koers die een scherp beeld geeft van het type haven- en industrieterrein dat Moerdijk in 2030 wil zijn. Een koers die borgt dat de haven en haar omgeving in goede harmonie naast elkaar kunnen bestaan en waarin de belangen van people, planet en profit (de Triple P) in balans worden nagestreefd.

De gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant en het Havenschap Moerdijk hebben daarom besloten tot het gezamenlijk opstellen van de Havenstrategie Moerdijk 2030. De gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant en het Havenschap Moerdijk doen dit vanuit een gezamenlijke gevoelde verantwoordelijkheid die men heeft ten aanzien van het haven- en industrieterrein en haar omgeving. Nadrukkelijk is hierbij door genoemde partijen gesteld, dat de Havenstrategie niet beperkt mag blijven tot het havengebied alleen. Ook de (ruimtelijke) kwaliteit van en leefbaarheid voor de omgeving moet nadrukkelijk

aan bod komen in de Havenstrategie: het gaat om de adequate balans tussen de haven, de ruimtelijke kwaliteit, de sociale omgeving en de wisselwerking daartussen.

I.2 UITGANGSPUNTEN TOTSTANDKOMING STRATEGIE

Om recht te doen aan de genoemde perspectieven zijn voor aanvang van de totstandkoming van deze Havenstrategie drie belangrijke uitgangspunten geformuleerd.

UITGANGSPUNT 1: OPEN EN TRANSPARANT PROCES

Het eerste gehanteerde uitgangspunt is dat de Havenstrategie tot stand moest komen middels een open en transparant proces waaraan zo veel als mogelijk alle belanghebbenden hun bijdrage hebben kunnen leveren. Het gaat dan met name om de belanghebbenden in de omgeving van het haven- en industrieterrein. De impact van de haven is groot op de omliggende omgeving: het beïnvloedt de ruimtelijke en milieukwaliteiten van het gebied, de economische vitaliteit van heel West-Brabant, maar bovenal ook de leefbaarheid en ontwikkelingskansen van tal van burgers die om het terrein heen wonen, werken en recreëren. Een vitaal haven- industrieterrein heeft ook een vitale en leefbare regio nodig, én omgekeerd. Daarom is het van belang dat de Havenstrategie op steun en draagvlak kan rekenen bij de belanghebbenden in en om het terrein. Bij de totstandkoming van de Havenstrategie is er op tal van interactieve wijzen gelegenheid geboden om input te leveren.

UITGANGSPUNT 2: BALANS IN DE 'TRIPLE P'

Ten tweede is in het traject het 'Triple P' principe van People, Planet en Profit als uitgangspunt gehanteerd. Het idee hier achter is dat duurzame ontwikkeling een uitgebalanceerd ontwikkelproces behoeft, gericht op het bevorderen van de veerkracht en kwaliteit van de natuur, van het lichamelijke en geestelijke welzijn van de inwoners en een gezonde economische ontwikkeling. Verbetering van het ene mag niet ten koste gaan van het andere. De juiste balans versterkt het totaal en niet alleen de afzonderlijke onderdelen.



UITGANGSPUNT 3: BIEDEN VAN HANDELINGSPERSPECTIEF

Het derde uitgangspunt is dat de Havenstrategie ook een 'handelingsperspectief' moet bieden. Het gaat niet alleen om het toekomstbeeld van het haven- en industriegebied in 2030, maar ook om de weg daar naar toe. Daartoe is een uitvoeringsagenda nodig, waarin staat wat ons samen met onze partners te doen staat om de geambieerde geschetste toekomst ook daadwerkelijk te realiseren. Dit document is dan ook een Havenstrategie bestaande uit de ambities voor 2030 met een daarbij behorende uitvoeringsagenda.

1.3 GEVOLGDE AANPAK

De totstandkoming van de Havenstrategie 2030 is in een aantal fasen uitgevoerd.

DESK RESEARCH

De eerste fase bestond uit desk research. Diverse studies en rapporten zijn doorgenomen op relevante onderwerpen en thema's, die van invloed zijn op de toekomst van haven- en industriegebieden. Ook landelijke, provinciale en regionale beleidsnota's en toekomstvisies zijn in deze stap meegenomen. Verder zijn in deze fase gesprekken gevoerd met materiedeskundigen, wetenschappers, bewoners, ondernemers en overheidsbestuurders.

AGENDERING

De tweede fase bestond uit agendering van onderwerpen die door de belanghebbenden als belangrijk worden be-

schouwd om uit te werken voor de nieuwe Havenstrategie. Hiertoe zijn interactieve bijeenkomsten en werksessies georganiseerd, waarin meningen, standpunten en kennis is opgehaald. Deelnemers waren omwonenden, bedrijven, overheden, kennisinstituten en belangenorganisaties, alsmede wetenschappers en sectorspecialisten. Bewust is gekozen voor het houden van deze sessies bij bedrijven op het haven- en industrieterrein van Moerdijk zelf. Zo konden de deelnemers letterlijk zelf 'gevoel' krijgen van wat er zich nu afspeelt op het terrein.

In het voorjaar van 2012 is als start een grote interactieve werksessie gehouden bij het bedrijf DSV Solutions. In deze eerste interactieve sessie ging het om het zichtbaar en kenbaar maken van wensen, kansen en bedreigingen voor het gebied. Op een levensgrote landkaart van de haven en haar omgeving, konden de deelnemers dit letterlijk kenbaar maken en werden zo tal van dilemma's zichtbaar voor de toekomstige balans in de Triple P's. Het verrassende was dat ook punten van overeenstemming zichtbaar werden, die maar al te vaak niet worden gedeeld en gevierd. De eerste sessie heeft daarmee de verschillende verwachtingen, randvoorwaarden, knelpunten en de overeenkomsten benoemd, op grond waarvan aan het slot van de sessie gezamenlijk een agenda is opgesteld van de belangrijke verder uit te werken onderwerpen en thema's.

VERDIEPING

De derde fase betrof de uitwerking en verdieping van de geagendeerde onderwerpen. Naar aanleiding van de eer-



ste interactieve sessie zijn in een drietal werkgroepen de geagendeerde onderwerpen meer in detail uitgewerkt en verfijnd. De drie P's waren hiervoor de dragers, gericht op de specifieke thema's leefbaarheid, economie en ruimtelijke ontwikkeling. In totaal zijn er per werkgroep twee rondes georganiseerd. Deze zijn gehouden in de kernen Moerdijk, Klundert en Zevenbergen, zodat voor alle deelnemers de impact van het haven- en industrieterrein op de omgeving kon worden ervaren.

REFLECTIE

De vierde fase betrof de reflectie op de eerste uitwerkingen, de zogenaamde krijtlijnen als eerste contour van de Havenstrategie. Deze zijn in een tweede interactieve sessie bij het bedrijf Shell Chemie gepresenteerd en getoetst op draagvlak onder de aanwezigen. Door middel van de carrouselmethode werd iedere deelnemer in staat gesteld op deze krijtlijnen actief zijn of haar inbreng te leveren. De Triple P vormde hierin weer de kapstok. Aan het eind van de sessie ontstonden de eerste beelden van hoe een duurzame economische ontwikkeling hand in hand kan gaan met de waarden van people en planet.

CONCEPT HAVENSTRATEGIE

De vijfde fase betrof die van het opstellen van de concept Havenstrategie. In deze fase zijn er eind 2012 en begin 2013 werkbijeenkomsten gehouden met experts. Deze waren bedoeld om de Havenstrategie in wording gericht te toetsen en te onderbouwen. Er is ondermeer een werkbijeenkomst geweest met vertegenwoordigers van

het Planbureau van de Leefomgeving over de planet-waarden van het gebied en hoe deze zich verhouden tot de andere P's. Een aantal van de in deze sessie ingebrachte aspecten zijn verwerkt in deze Havenstrategie. Er is ook een werkbijeenkomst gehouden met wetenschappers van de Universiteit van Antwerpen over de economische kansen en potenties voor Moerdijk en hoe deze te benutten, dit bezien vanuit het perspectief van de Vlaams Nederlandse Delta. Dit heeft geresulteerd in een essay, dat is opgenomen in bijlage III. De Erasmus Universiteit Rotterdam heeft aan dit essay ook een bijdrage geleverd. Tot slot is er een werkbijeenkomst gehouden met experts op vlak van milieu en veiligheid, over hoe kan worden geborgd dat omwonenden en werknemers veilig en leefbaar kunnen wonen, werken en recreëren.

Verder zijn er individueel verdiepende en toetsende interviews gehouden met experts, deskundigen en branche/belangenorganisaties. Onderwerpen van gesprek waren specifiek en varieerden van leefbaarheid en tegengaan van overlast in de woonkernen, tot verwachte mondiale, nationale en regionale trends en ontwikkelingen op economische, ruimtelijk en klimatologisch vlak.

DEELNEMERS

Aan de beide interactieve werksessies heeft een breed samengesteld gezelschap actief deelgenomen. Per sessie ging het om circa 75 mensen. Vanuit de profitkant waren er ondermeer vertegenwoordigers van bedrijven die zijn gevestigd op het terrein, van branche- en belangenorganisaties zoals Dinalog, van de Bedrijvenkring Moerdijk, van de Kamer van Koophandel, van het Havenbedrijf Rotterdam en van Zeeland Seaports. Vanuit de people-kant waren er vertegenwoordigers van Hart van Moerdijk (Dorpsraad), de Dorpsraad van Zevenbergschenhoek en de Stadsraden van Klundert en Zevenbergen. Vanuit de planet-kant waren er ondermeer vertegenwoordigers van Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk (SBBM), de Brabantse Milieufederatie, de ZLTO, het waterschap en Staatsbosbeheer. Tevens waren de betrokken overheden aanwezig, zoals de leden van het college van B&W van de gemeente Moerdijk, leden van het college van GS van de provincie Noord-Brabant, leden van de Gemeenteraad van Moerdijk, leden van de Provinciale Staten van Noord-Brabant, vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat. Ook vertegenwoordigers van de regio West-Brabant waren aanwezig. Een volledig overzicht vindt u terug in bijlage I.

Een kernteam van ambtenaren van de gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant en het Havenschap, ondersteund door een expertteam en adviseurs van B&A Groep,

heeft het hele ontwikkelproces begeleid. Het kernteam werd hier in aangestuurd door een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de colleges van B&W en GS. Deze stuurgroep heeft zich onafhankelijk laten adviseren door een Commissie van Advies, bestaande uit Ed Nijpels (voorzitter), Pieter van Geel en Marike van Lier Lels.

1.4 VAN CONCEPT NAAR DEFINITIEVE HAVENSTRATEGIE

In september 2013 is met een persconferentie de concept-Havenstrategie gepresenteerd. Speciaal voor de direct betrokkenen, zoals de bewoners van de omliggende kernen en de op het Havenschap gevestigde bedrijven, zijn speciale bijeenkomsten gehouden waarin de hoofdlijnen van de concept-Havenstrategie zijn toegelicht en de mogelijkheid werd geboden mondeling te reageren. Ook voor tal van andere stakeholders, zoals de Regio West-Brabant, de Vlaams-Nederlandse Delta, het Deltriplatform, het Rijk mede in het kader van de herijking van het zeehavenbeleid en vele anderen is middels presentaties toelichting geven op het concept. Tevens is de mogelijkheid geboden gedurende zes weken schriftelijk te reageren op de concept Havenstrategie. Onze belangrijkste vragen daarbij waren: Herkent u zich in de gepresenteerde visie, ziet u voor uzelf een rol weggelegd in de uitvoeringsagenda en kunt u die rol definiëren? Van deze laatste mogelijkheid is ruim gebruik gemaakt. In totaal zijn hierop ruim 30 schriftelijke reacties ontvangen van zowel individuele bewoners, de verschillende dorpsraden, de bedrijvenkring Moerdijk, omliggende gemeenten, verschillende havenbedrijven in de VND, diverse maatschappelijke en belangenorganisaties, alsmede van de kant van het Rijk. De reacties varieerden van het onderschrijven en ondersteunen van de economische ambities, tot kritische kanttekeningen over het ontbreken van de juiste balans in de drie P's. In de meeste reacties zijn inhoudelijke voorstellen gedaan om deze balans te verbeteren, zoals ten aanzien van de volksgezondheid, de regionale aantrekkingskracht, onderwijs en arbeidsmarkt, de externe veiligheid, het watersysteem en duurzaamheid. In het Uitvoeringsprogramma zijn verschillende van deze voorstellen als aanvulling opgenomen. Alle indieners van een schriftelijke reactie hebben een inhoudelijk antwoord ontvangen wat er met hun inbreng wordt gedaan.

Aparte aandacht is geschonken aan de positie van de kern Moerdijk en haar bewoners. De concept Havenstrategie is in een aantal bijeenkomsten besproken met de bewoners. Daaruit is onder meer voortgevloeid dat door de gemeente eind december 2013 onder alle inwoners van 18 jaar en ouder een onderzoek is gehouden naar de wen-

sen en behoeften voor een leefbaar dorp Moerdijk. Over de uitkomsten van dit onderzoek is verschillende malen overleg gevoerd met de dorpsraad "Hart van Moerdijk", de nieuw opgerichte belangenvereniging van woningeigenaren "KernWaarde Moerdijk" en de "Dorpstafel". De uitkomsten hiervan hebben zich vertaald in een (deels aanvullend) maatregelenpakket dat is gericht op de versterking van de sociale samenhang en vitaliteit en op het herstel van vertrouwen bij de inwoners van de kern Moerdijk. Door middel van afspraken over de totstandkoming van een waarborgregeling wordt een oplossing geboden voor de financiële onzekerheid van de huidige inwoners met een eigen woning.

De voorgaande genoemde reacties en overleggen, hebben geleid tot aanpassingen in het Uitvoeringsprogramma. Daarmee is de balans tussen de 3 P's beter in evenwicht gebracht.

LEESWIJZER

Deze Havenstrategie bestaat uit drie delen en laat zich als volgt lezen:

Deel I bevat het vertrekpunt: Het haven- en industrieterrein anno 2013 gevolgd door een overzicht van relevant geachte trends en ontwikkelingen.

Deel II bevat de strategische koers: wat zijn de economische ambities voor 2030 en hoe kan dit duurzaam in evenwicht worden gebracht met de omgeving

Deel III tenslotte bevat de uitvoeringsagenda tussen nu en 2030: welke inzet en acties worden gevraagd om de ambities te realiseren.

DEEL I PORT OF MOERDIJK ANNO 2013





2 HET VERTREKPUNT: PORT OF MOERDIJK 2013

2.1 ONTSTAANSGESCHIEDENIS

Het haven- en industriegebied Moerdijk is een gebied met een zestal havenbekkens met een aanliggend industrieterrein, in de Nederlandse gemeente Moerdijk. Het ligt aan het Hollandsch Diep ten westen van de Moerdijkbrug. De haven van Moerdijk is de verst in het land gelegen zeehaven in Nederland, het totale terrein beslaat 2345 hectare. De haven en het omliggende industrieterrein zijn speciaal ontworpen om bedrijven in en buiten de chemische en zware industrie aan te trekken. Het grootste bedrijf dat er zich als eerste vestigde was Shell Nederland Chemie.

Het gebied is ontstaan door een combinatie van factoren. Er was een tekort aan betrouwbaar drinkwater voor de bevolking van Rotterdam. Overheden zagen kans om aan de eis voor bruikbaar water te voldoen door spaarbekkens aan te leggen in de Brabantse Biesbosch en het daar verzamelde water met leidingen naar de industrie in de Botlek te transporteren en tevens ook de Rotterdamse drinkwaterleiding aan te takken. Voor het aanleggen van de spaarbekkens diende heel veel zand te worden uitgegraven en weggezogen. Mede op initiatief van West-Brabant kon dat een dichtbij gelegen bestemming krijgen door de aanleg van een nieuw haven- en industriegebied tussen Moerdijk en Klundert. Tegelijkertijd werd het daarmee ook mogelijk de toentertijd nieuw geplande fabriek van Shell Nederland Chemie een geschikte vestigingsplaats in Nederland te bieden.

Rondom het terrein liggen de kernen van Klundert, Moerdijk, Strijen, Strijen-Sas, Zevenbergen en Zevenbergschen Hoek. Het haven- en industrieterrein wordt direct begrensd door een groene zone. Met de rug naar het terrein waan je je al snel in een agrarisch landschap. De aanwezigheid van het haven- en industrieterrein heeft echter onmiskenbaar impact op de omgeving.

2.2 LIGGING IN DE VLAAMS NEDERLANDSE DELTA

Anno 2013 is de zeehaven van Moerdijk bereikbaar voor zeeschepen, met een maximale diepgang tot 9 meter, in ongeveer 3,5 uur varen vanaf de Noordzee. De route gaat over de Nieuwe Waterweg, de Oude Maas en de Dordtsche Kil naar het Hollands Diep. De vaarweg vanaf de Noordzee is vrij van sluizen. Via zeeschepen en binnenvaartschepen, komen goederen vanuit de gehele wereld aan en deze worden vanuit Moerdijk na overslag en/of productiebewerking weer naar vele bestemmingen in Europa gebracht. Daarnaast is er de (binnenvaart)verbinding met de haven van Antwerpen. Deze route is niet vrij van sluizen. De noordzijde van het terrein is gelegen aan het Hollands Diep, ten westen van de Moerdijkbrug. Aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door de Rijksweg A17. Westelijk van het terrein wordt ze omgeven door het karakteristieke open polderlandschap dat kenmerkend is voor dit deel van Brabant. De haven van Moerdijk telt zes havenbekkens: de haven Hollands Diep, de Insteekhaven Roode vaart, de Oostelijke Insteekhaven, de Noordelijke insteekhaven, de Centrale Insteekhaven en de Westelijke Insteekhaven.

De wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen zijn de toegangspoorten vanuit de rest van de wereld naar de economisch belangrijke gebieden in het Noord-Europese achterland. Het haven- en industrieterrein Moerdijk ligt geografisch gezien strategisch in de corridor tussen deze twee wereldhavens. Door haar ligging vervult Moerdijk een belangrijke ondersteunende functie voor beide wereldhavens. De betekenis hiervan is groot, omdat de regio West Brabant door de aanwezigheid van de haven van Moerdijk de logistieke hotspot van Nederland is. Via een fijnmazig netwerk is Moerdijk ook verbonden met de Brabantse inlandhavens van bijvoorbeeld Tilburg, Waalwijk en Oosterhout en de logistieke functie van het Limburgse Venlo.

HAVENGEBIEDEN VLAAMS NEDERLANDSE DELTA



■ HAVENGEBIED



Zo vormt het haven- en industrieterrein Moerdijk met de regio West-Brabant, een belangrijke schakel in een regionaal en provinciaal netwerk tussen mondiale goederenstromen en de begin- en eindbestemmingen in het achterland.

Op een groter schaalniveau is de kracht van het haven- en industrieterrein Moerdijk ook de strategische ligging in de Vlaams Nederlandse Delta. Dit is het samenstel van de Belgische en Nederlandse havens gelegen aan de Noordzee. Mondiaal wordt dit Deltagebied als één havencomplex gezien. Moerdijk ligt geografisch en logistiek gezien in het 'hart' van deze Delta. Op hetzelfde schaalniveau telt ook de verwevenheid met de logistieke en industriële clusters in Noord-Brabant, Zeeland en de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen. De chemie en procesindustrie in Moerdijk is via de Buisleidingstraat direct verbonden met de chemie en procesindustrie in Rotterdam, Antwerpen en Terneuzen, alsmede via een oostelijke aftakking via Venlo met DSM en Duitsland. Daarmee ligt Moerdijk ook industrieel in het 'hart' van deze Delta. De aanwezigheid van vier vervoersmodaliteiten en de beschikbaarheid van, in Nederland steeds schaarser wordende ruimte voor zware industriële activiteiten, geven Moerdijk een aantal 'unique selling points' om kansen te benutten die zich voordoen met deze ligging in de Vlaams Nederlandse Delta.





- Bedrijventerrein Moerdijk
- 1 Tradepark
- 2 Distriboulevard
- 3 Seaport
- 4 Ecopark
- 5 Industrial Park
- Kantoorlocaties Moerdijk
- 1 Servicepoint

2.3 HUIDIG ECONOMISCH PROFIEL

INDELING

Het haven- en industriegebied van Moerdijk kent een gemengd karakter. Er zijn circa 400 bedrijven gevestigd. Naast vestigingen van multinationals, herbergt het gebied ook veel midden- en kleinbedrijven, veelal Brabants gearde familiebedrijven. Er worden vijf deelgebieden onderscheiden:

- Ecopark: centraal gelegen op het haven- en industrieterrein aan de Westelijke Insteekhaven, vindt men vooral energiegerelateerde bedrijven en/of bedrijven die recycelen.
- Seaport: ten oosten van het Ecopark ligt Seaport Moerdijk. Hier zijn voornamelijk bedrijven gevestigd met watergebonden activiteiten waaronder op- en overslag van stukgoed, bulk en containers. Via overslagterminals worden deze goederen naar achterliggende bedrijven vervoerd. Hier zijn ook servicebedrijven gevestigd voor de scheepvaart.
- Industrial Park: dit ligt in het meest westelijke deel van het industrieterrein. Hier zijn chemische en industriële bedrijven in de zwaarste milieucategorieën gevestigd. Hier worden op grote schaal grond- en reststoffen verwerkt. Bedrijven kunnen hierbij gebruik maken van de Buisleidingenstraat voor het ondergronds transporteren van stoffen zoals zuurstof, ethyleen, aardgas en industriewater. De buisleidingenstraat verbindt de havens van Rotterdam, Moerdijk, Antwerpen en Zeeland. Shell Chemie is van oudsher gevestigd in Industrial Park.
- Distriboulevard & Tradepark: aan de zuidkant van het terrein, en ten zuiden van de havenspoorlijn, zijn vooral logistieke bedrijven gevestigd.
- Servicepoint: dit is in het zuidoosten gelegen en herbergt een verzameling van bedrijven en organisaties die diensten verlenen aan het totale haven- en in-

dustrieterrein zoals de Douane, de Koninklijke Marechaussee en het Havenschap Moerdijk, maar ook (technische) onderhoudsbedrijven.

Uit het oogpunt van milieu en zuinig ruimte gebruik draagt clustering bij aan zorgvuldige invulling en optimale benutting van het terrein. Binnen de thematische deelparken is sprake van een clustering van bedrijven. Dit betreffen: Chemie, productie, distributie en recycling (energie opwekking), Vervoer en opslag, Logistiek en distributie, Groothandel, dienstverlening en kantoren, Metaal en Agro Bulk. Tussen veel bedrijven onderling zijn diverse fysieke verbindingen waar te nemen, zoals bijvoorbeeld in het Industrial Park waar ondergrondse leidingen zorgen voor onderlinge toelevering van grondstoffen en halffabricaten.

DUURZAAM

Ook op het vlak van de duurzame energievoorziening, gebeurt veel in Moerdijk. Onder de noemer Duurzame Verbindingen Moerdijk zijn er diverse investeringsprojecten gerealiseerd en nieuwe investeringen gepland. Een goed voorbeeld is Energy Web XL. Het doel daarvan is het tot stand brengen van duurzame koppelingen voor de uitwisseling van energie, water en reststromen zoals warmte, stoom en CO₂. Het project is gericht op het bereiken van zowel ecologische als economische winst. De ecologische winst wordt bereikt door het drastisch verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen. Dat resulteert in een enorme CO₂ reductie. Tegelijkertijd wordt ervoor gezorgd dat door optimalisatie van de energievoorziening de toekomstige vestigingscondities voor bedrijven op het haven- en industrieterrein Moerdijk worden gewaarborgd. Het toekomstperspectief is een ringleiding voor het gehele haven- en industrieterrein gekoppeld aan een utilitycenter met verbindingen buiten het terrein. Daarmee vervult Moerdijk een koplopersrol.

WERKGELEGENHEID

Het terrein heeft zowel een vestigingsplaatsfunctie als een knooppuntfunctie. De vestigingsplaatsfunctie betreft

de uitvoering van aan de ladingstroom gerelateerde activiteiten, zoals ompakken, verpakken, mengen, sorteren, assemblage en verwerkende industrie. Deelsectoren zijn de industrie, groothandel en dienstverlening. De knooppuntfunctie betreft de op- en overslag van goederen. Deelsectoren zijn vervoer, dienstverlening vervoer en opslag/overslag.

De directe werkgelegenheid in 2012 bedroeg 8.678 werknemers. De indirecte werkgelegenheid gecreëerd door het haven- en industrieterrein Moerdijk, bedroeg in 2012 8.321 werknemers. In totaliteit verschaftte het haven- en industrieterrein Moerdijk daarmee in 2012 aan 16.999 werknemers direct of indirect werk. In totaal waren er in 2012 409 bedrijven op het terrein gevestigd. Dit betreft relatief veel familie- en niet-beursgenoteerde bedrijven, die de afgelopen (crisis)jaren een grote mate van flexibiliteit en stabiliteit vertoonden. De gerealiseerde toegevoegde waarde bedraagt in 2011 in totaal € 1.344,3 mln. In 2010 bedroeg dit € 1.298,6 mln.

De grootste sector van het terrein betreft de industriële sector. Met name de chemie en procesindustrie is hierin sterk vertegenwoordigd. Deze is goed voor circa eenderde van de directe werkgelegenheid in het havengebied en zorgt voor een groot deel (€ 533,4 mln. In 2011) van de directe toegevoegde waarde. Dit betreft grote internationale en beursgenoteerde bedrijven.

De sterke verwevenheid en complementariteit met de logistieke en industriële clusters van de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen en de positie in West-Brabant zorgen ervoor dat het haven- en industrieterrein van Moerdijk een sterke positie inneemt in het havenindustriële complex, in het bijzonder op het terrein van de chemie/procesindustrie en de logistiek. De aanwezigheid van de logistieke en industriële clusters trekt niet alleen lading aan, maar bindt deze ook aan het havengebied. Dit gemengde karakter zorgt voor economische robuustheid.

HET AANTAL VESTIGINGEN OP HET HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MOERDIJK IN DE PERIODE 2012 NAAR SECTOR.

SECTOR	AANTAL VESTIGINGEN
Industrie	62
Bouwnijverheid	27
Reparatie van consumentenartikelen en handel	44
Vervoer, opslag en communicatie	100
Verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en zakelijke dienstverlening	171
Overig	5
TOTAAL	409

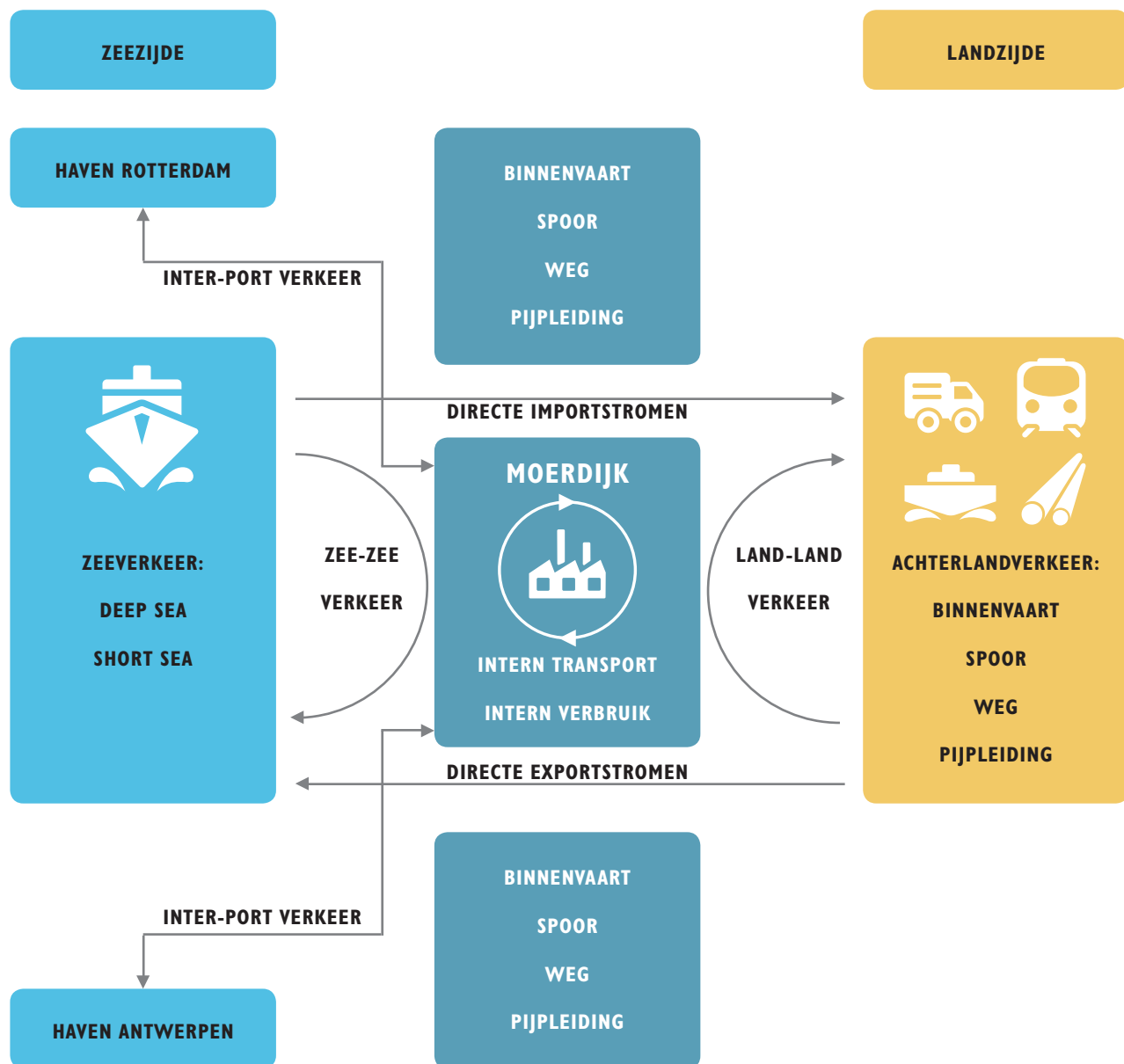
Bron: Lijst gevestigde bedrijven Havenschap Moerdijk

OPBOUW WERKNEMERSBESTAND BINNEN DE VESTIGINGEN 2012

	AANTAL WERKNEMERS
Totale directe werkgelegenheid binnen het gehele haven- en industrieterrein Moerdijk	8.678
Totale indirecte werkgelegenheid gecreëerd door het haven- en industrieterrein Moerdijk	8.321
TOTAAL	16.999

Gegevens gebaseerd op een telling

KNOOPPUNTFUNCTIE MOERDIJK



2.4 KARAKTERISERING GOEDERENSTROMEN

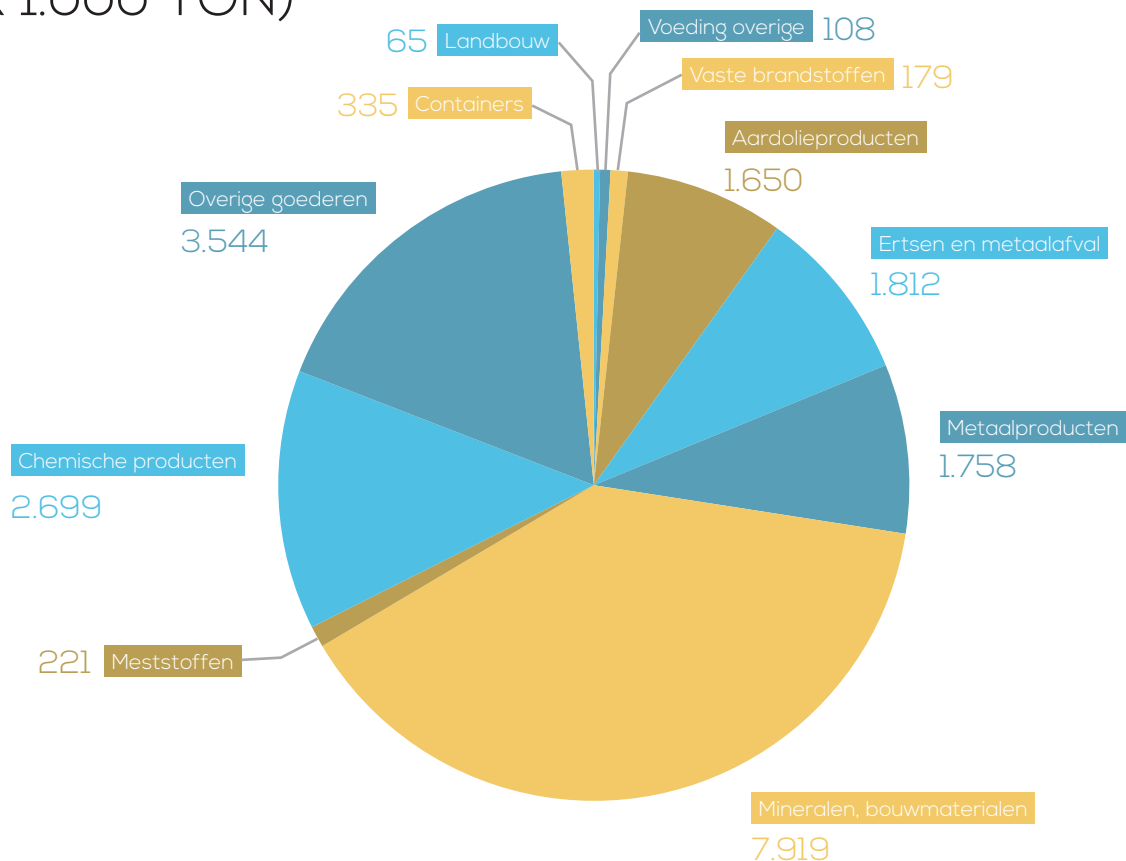
In 2012 deden een kleine 2000 zeeschepen de haven van Moerdijk aan. Nog eens bijna 13.000 binnenvaartschepen meerden eveneens aan in Moerdijk. Daarmee werd in 2012 in Moerdijk een overslag van- en naar zeeschepen van 7 miljoen ton gerealiseerd. De totale overslag per binnenvaart is met 13,5 miljoen ton bijna tweemaal zo groot. Een groot deel van de 13,5 miljoen ton overslag van en naar binnenvaartschepen betreft lading die in Rotterdam en Antwerpen wordt gelichter en vervolgens wordt doorgevoerd naar Moerdijk. Daarmee is in 2012 Moerdijk de vierde zeehaven van Nederland.

Voor wat betreft de aan- en afvoer met zeeschepen kent de haven van Moerdijk een evenwichtig gespreide cargo

mix: droog massagoed, nat massagoed en containers/stukgoed zijn grofweg elk goed voor een derde deel van de overslag. Binnen de bulkstromen zijn het niet de traditioneel voor zeehavens massale stromen als ruwe olie, kolen en ijzererts, maar juist de meer specifieke stromen in de categorieën “overig droog massagoed” (mineralen, steensoorten, afval, ‘witte producten’), “overig nat massagoed” (slurries, etheen, propeen, styreen), die in Moerdijk behandeld worden, en “metaalafval en metaalproducten”. Daarmee is Moerdijk de grootste inlands gelegen zeehaven voor schroot, metalen en halffabricaten.

Bijgaande figuur geeft een overzicht van de totale overslag in Moerdijk, zee- en binnenvaart, in 2012.

GOEDERENSOORT ZEE- EN BINNENVAART 2012 (X 1.000 TON)

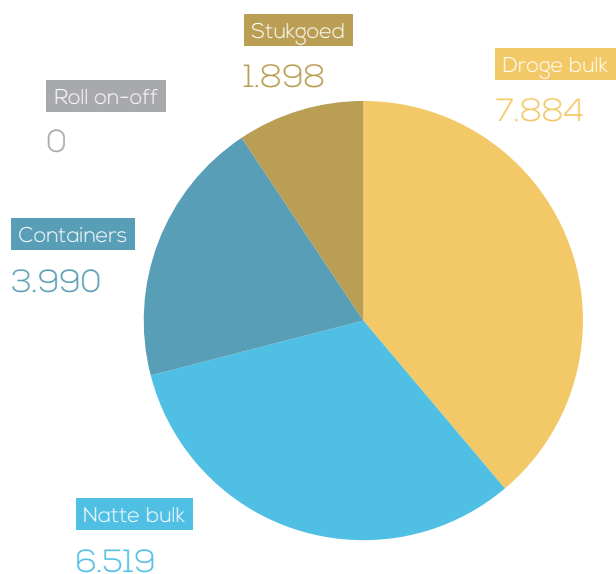




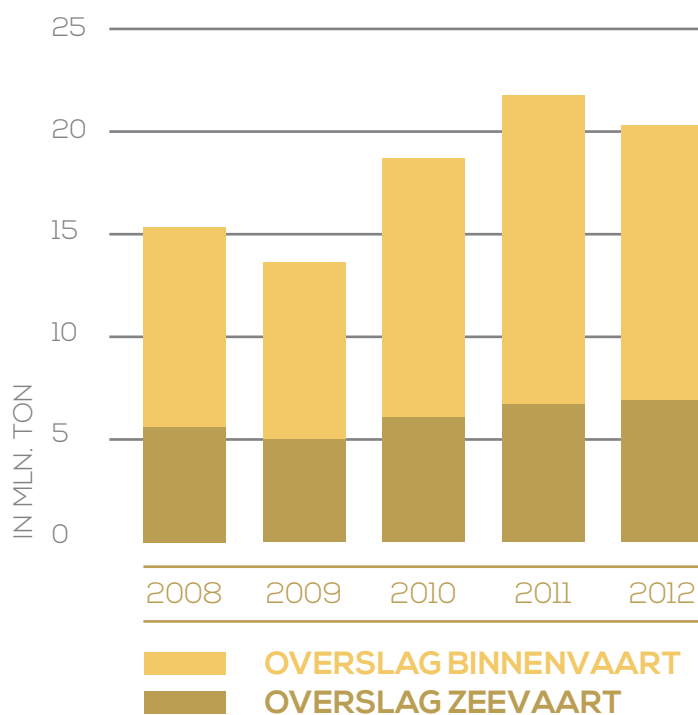
In de periode 2005 - 2010 is het aandeel van het droog massagoed gestegen van 30 procent tot 35 procent. Over dezelfde periode nam het aandeel van het nat massagoed af van 48 procent tot 37 procent. Sterkste groeier in deze periode was de containeroverslag; het aandeel daarvan groeide van 7 procent tot 23 procent. Indien aan- en afvoer van zee- en binnenvaart worden getotaliseerd vormt het droog massagoed het grootste goederensegment, op de voet gevolgd door het nat massagoed.

In 2011 en 2012 groeide de overslag via de zeevaart verder. In 2012 bedroeg deze nog altijd 3%. Sterke groeier was de containeroverslag. Voor de overslag via de binnenvaart was 2012, na een forse groei in 2011, een jaar van krimp. Deze bedroeg 11%; ondanks deze krimp bedroeg in tonnen overslag gemeten, het absolute niveau in 2012 toch nog meer dan in 2010.

VERSCHIJNINGSVORM ZEE- EN BINNENVAART 2012 (X 1.000 TON)



SCHEEPSBEWEGINGEN EN GOEDERENOVERSLAG



2.5 MULTIMODALE ONTSLUITING

Het haven- en industriecomplex Moerdijk ligt in de Europese Goederencorridor Amsterdam-Marseille (onderdeel van het TEN-T netwerk) en is, voor het vervoer van goederen, ontsloten door vier modaliteiten: weg, water, rail en buisleiding. Van elk van deze modaliteiten wordt hieronder de belangrijkste kenmerken weergegeven.

ONTSLUITING VIA WATER: ZEE- EN BINNENVAART

Moerdijk is als zeehaven goed aangesloten op de belangrijke vaarwegen richting zee en achterland. Via de Dordtsche Kil, de Oude Maas en de Nieuwe Waterweg kan de open zee bij de haven van Rotterdam binnen 3,5 uur worden bereikt. Landinwaarts is ze vervolgens aangetakt op verschillende binnenvaartroutes, waar onder de voornaamste binnenvaartwegen in Nederland, de Rijn en de

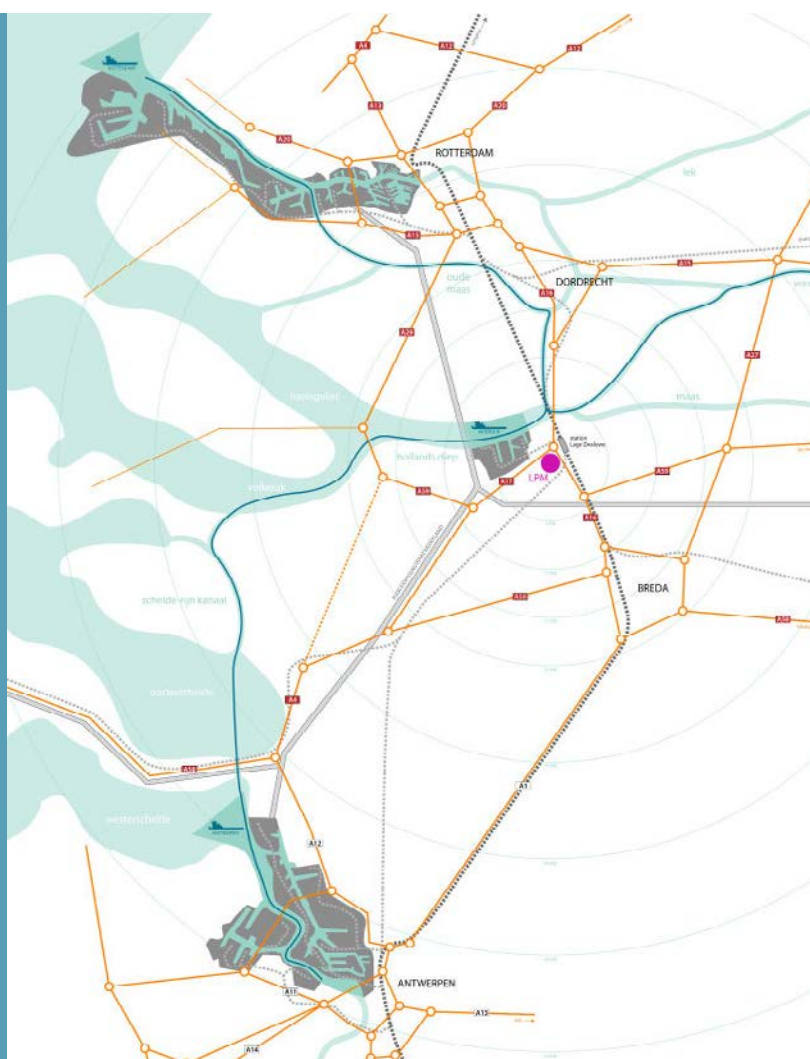
Maas. Belangrijk knelpunt voor de ontsluiting over water voor zeeschepen wordt op dit moment gevormd door de passage van de tunnel onder de Dordtsche Kil nabij Dordrecht die de diepgang van zeeschepen die Moerdijk kunnen bereiken beperkt tot circa 9 meter.

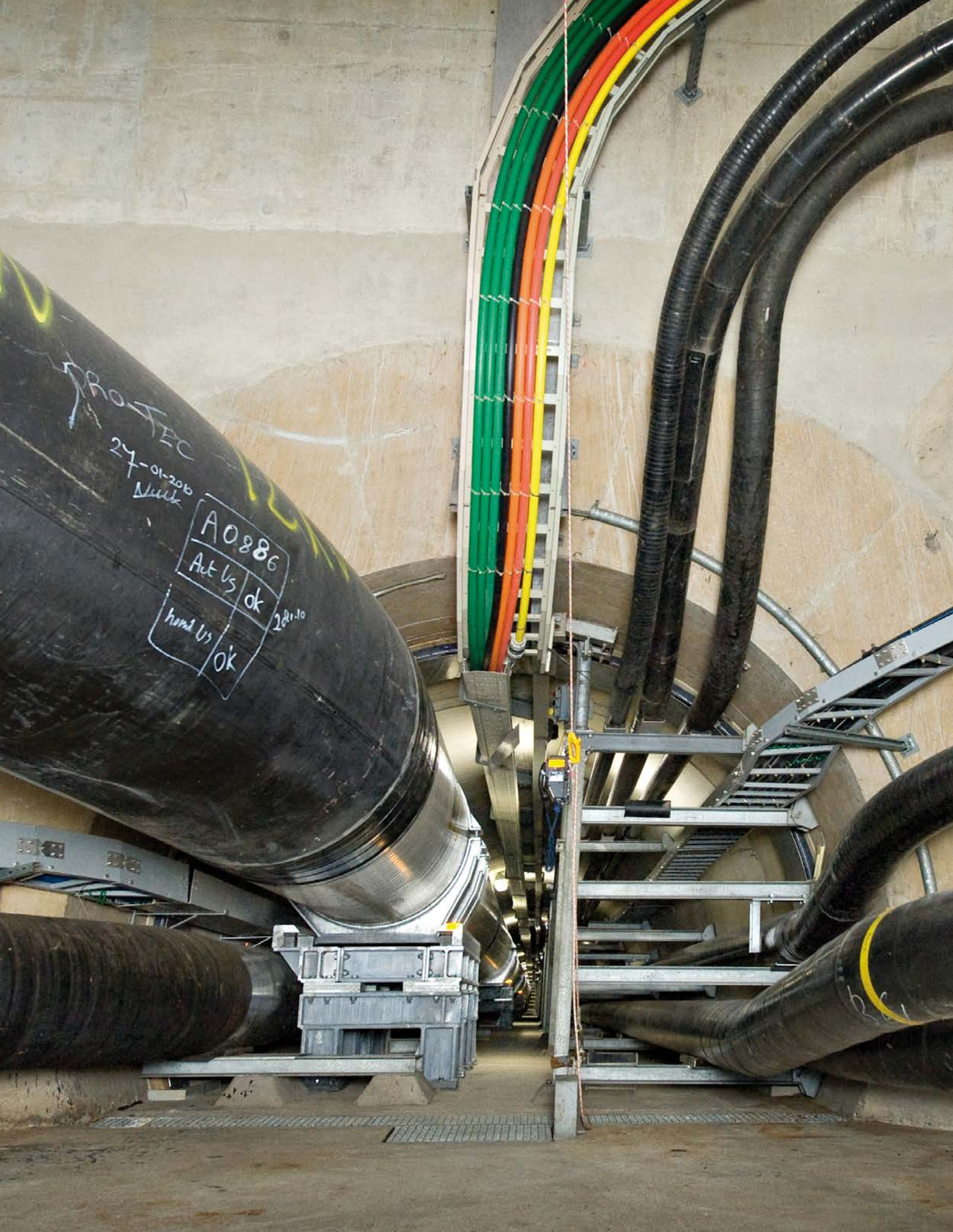
Belangrijke buitenlandse route is die naar België, via de Volkeraksluizen. Uitbreiding van dit sluizencomplex is voorzien in de periode 2024-2030, afhankelijk van de toename van het vervoer en de overschrijding van de schuttijden van de sluizen. Tot die tijd wordt het complex aangepast en geüpgraded, waardoor een optimalisatie van het complex wordt bereikt en korte schuttijden langer gegarandeerd blijven. De haven van Antwerpen ligt binnen een vaartijd van vier uur. Andere belangrijke buitenlandse routes zijn die naar het Ruhrgebied en Noordrijn-Westfalen.

#BRABANT

Moerdijk heeft veel potentie om Brabant als kennis- en innovatieregio te versterken door het ontwikkelen en met elkaar verbinden van de economische toplocaties, hoogstedelijke zones, en multimodale knooppunten, waardoor een samenhangend stedelijk netwerk en een robuust en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem ontstaat. Het netwerk moet beter worden verknoot met stedelijke agglomeraties in onze omgeving. Ruimtelijke ontwikkeling vindt daarbij plaats in samenhang met de ontwikkeling van sterke economische clusters en een robuust en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem. De verdere ontwikkeling van het stedelijk netwerk dient op een hoogwaardige wijze plaats te vinden met oog voor de eigenheid en diversiteit van de Brabantse steden en de kwaliteit van het Brabants mozaïek.

-  Weg
-  Spoor
-  Buisleiding





ONTSLUITING VIA DE BUISLEIDINGSTRAAT NEDERLAND

Het haven- en industriecomplex is gelegen langs een belangrijke buisleidingstraat tussen Rotterdam en Antwerpen. De Buisleidingstraat heeft een aftakking naar Zeeland en een aftakking naar Limburg en Duitsland. Deze Buisleidingstraat wordt met name gebruikt voor het transport van chemicaliën, olie en olieproducten, en industriële gassen. Voor het chemische cluster is de verbinding via de buis de voornaamste vorm van transport. Deze Buisleidingstraat heeft in de hele regio West-Brabant twee aansluitpunten, Moerdijk is er daar een van. Op dit moment wordt een verdere uitbreiding van het netwerk in oostelijke richting voorbereid.

Belangrijke knelpunten op dit moment worden gevormd door de tunnelpassages van de Buisleidingstraat onder het Hollandsch Diep en onder de spoorlijn bij Roosendaal. Beide tunnelpassages zijn nagenoeg vol. Verdere groei van het aantal leidingen zal in de nabije toekomst de bouw van nieuwe tunnelpassages vergen.

ONTSLUITING PER SPOOR

De haven van Moerdijk is via de emplacements Lage Zwaluwe en Kijfhoek, aangesloten op het spoornetwerk van Nederland en daarmee op het Europese Hoofdnet. Vanaf Moerdijk vertrekken de meeste treinen richting Kijfhoek, waar de wagons worden gerangeerd, de treinen naar bestemming worden samengesteld en vanwaar de reis naar de plaats van bestemming wordt gemaakt. De voornaamste goederen die vanuit Moerdijk er spoor worden vervoerd, zijn chemische producten en staalproducten.

De huidige spoorfaciliteiten vergen naar de toekomst toe flinke investeringen om als modaliteit concurrerend te zijn. De indirecte aansluiting via Lage Zwaluwe en Kijfhoek op het (inter-) nationale spoorwegnet, vergt een snellere en flexibeler oplossing dan de huidige. Het huidige enkelspoor dat de verbinding vormt tussen het terrein en het emplacement Lage Zwaluwe vergt een upgrading die voldoet aan moderne concurrentiemaatstaven die bedrijven vragen. Bovendien passeert deze verbinding de

woonkern van Moerdijk op geringe afstand. Tenslotte is er meer fysieke ruimte nodig op het spooremlacement van het haventerrein voor het samenstellen en opstellen van bloktreinen. Ook de beveiliging van het spoor (onder meer bij de overwegen) behoeft verbetering.

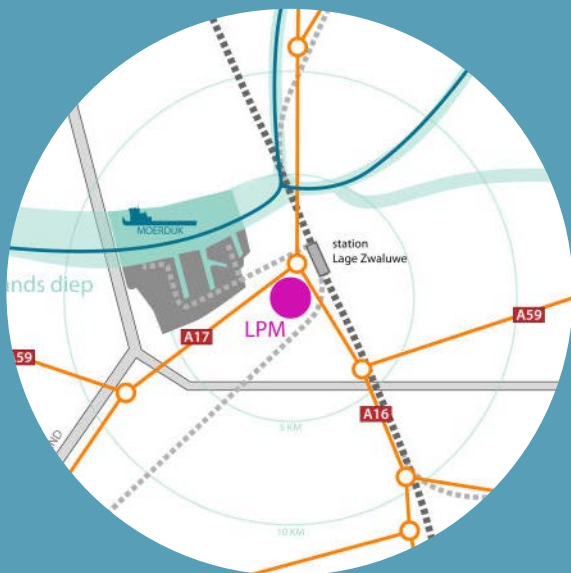
WEGONTSLUITING

De wegontsluiting wordt bepaald door de directe ligging aan de Rijksweg A17 (Moerdijk-Rosendaal-Antwerpen) en de onmiddellijke nabijheid van de Rijksweg A16 (Antwerpen-Breda-Rotterdam). Deze zijn op hun beurt op korte afstand aangesloten op belangrijke Oost-West verbindingen als de A15 en A58. In het westelijk deel van de gemeente ligt tevens de A4 tussen Rotterdam en Antwerpen, waarvan op dit moment de ontbrekende schakel in het West-Brabants gedeelte wordt aangelegd. Dit zal, samen met een nieuwe schakel in de A4 door de Hoekse Waard, de verbinding over de weg naar het Rotterdamse Havengebied verbeteren en de Moerdijkbrug ontlasten. Dit hele samenstel van weginfrastructuur vormt een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven in de logistiek en ondersteunt de geografisch strategische ligging op de as Antwerpen - Rotterdam.

Belangrijk knelpunt wordt op dit moment gevormd door de Moerdijkbrug (A16) die tijdens spitsuren en calamiteiten voor filedruk zorgt. Deze slaan terug op de A17 en het onderliggende wegennet in de omgeving van het haventerrein.

ONTSLUITING PERSONENVERVOER

Het haven- en industrieterrein van Moerdijk is, gelet op de ligging nabij diverse snelwegen, over het algemeen goed bereikbaar met de auto. Zorgen zijn er om de toenemende congestie op de lokale binnenwegen, de snelwegen en de capaciteit van de Moerdijkbrug. De bereikbaarheid van het terrein middels het openbaar vervoer is nihil. Een openbaar vervoerverbinding met het nabijgelegen treinstation Lage Zwaluwe ontbreekt.



2.6 HET LOGISTIEK PARK MOERDIJK

Anno 2013 zijn de planologische voorbereidingen in een afsluitende fase om de ontwikkeling en realisatie van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in de komende jaren mogelijk te maken. Het Logistiek Park Moerdijk wordt een grootschalig logistiek bedrijventerrein ten zuiden van het knooppunt Klaverpolder (A16/A17) bij Moerdijk. Dit Logistiek Park Moerdijk is vooral bedoeld voor grootschalige Value Added Logistics (VAL) bedrijven. VAL-bedrijven zijn logistieke bedrijven die zich, naast reguliere opslag- en distributieactiviteiten, richten op activiteiten die toegevoegde waarde opleveren, zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke toevoegingen en bedrukken van producten. De provincie en de gemeente beogen de economische structuur in (West-) Brabant te versterken door deze VAL-bedrijven vestigingsruimte te bieden op de daarvoor meest geschikte plek: ten zuiden van knooppunt Klaverpolder in West-Brabant. Logistiek Park Moerdijk zal een hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief karakter krijgen. Naar verwachting levert de realisatie van het LPM in de toekomst 6.000 tot 9.000 extra arbeidsplaatsen op.

De MIRT Gebiedsagenda beziet Brabant in haar (inter) nationale context. De ambities een verdere ontwikkeling van de kenniseconomie en het streven naar een duurzame samenleving zijn leidend voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van Brabant. Logistiek is hierin één van de prioriteiten. In de Gebiedsagenda Brabant is geconstateerd dat Brabant momenteel een van de meest succesvolle logistieke provincies van Nederland is. De basis voor deze koppositie is gelegen in de ligging aan zowel de Noord-Zuid-corridor richting België en Frankrijk als de West-Oost-corridor naar Duitsland, Centraal- en Oost-Europa. Belangrijke mainports en belangrijke Europese afzetmarkten zijn als het ware ‘om de hoek’. Noord-Brabant kent per vierkante kilometer het dichtste intermodale terminalnetwerk van Nederland, met meer dan 10 intermodale

terminals op het grondgebied van de provincie. De dichtheid en kwaliteit van de infrastructurele verbindingen via weg, water, spoor en buisleiding in Noord-Brabant behoort eveneens tot de Europese top. Om de koppositie van Brabant ook in de toekomst te kunnen bezetten zijn in de Gebiedsagenda Brabant een aantal opgaven geformuleerd. Een van die opgaven is het zorgdragen voor een goede afwikkeling van goederenstromen via robuuste intermodale netwerken van verbindingen en knooppunten. Moerdijk is daarbinnen een van de belangrijkste knooppunten in Brabant. LPM is nodig om dit ook op lange termijn te kunnen borgen.

De locatie van het Logistiek Park krijgt een directe verbinding met de havenfaciliteiten van Moerdijk. Daarmee krijgt het LPM goede multimodale vervoersmogelijkheden, namelijk meerdere transportmogelijkheden door nabijheid van de A16/A17, diep vaarwater en het spoor. Op het Logistiek Park Moerdijk (LPM) zal ruimte worden geboden aan grootschalige logistieke bedrijven van 5 hectare en groter. Voor havengerelateerde logistiek zullen er ook kavels van minder dan 5 hectare worden aangeboden.

De mogelijkheid om een zogenaamde “extended gate functie” voor de beide mainports Antwerpen en Rotterdam te vervullen en de realisatie van het LPM, hangen nauw met elkaar samen. De extended gate biedt kansen op ‘dikke’ goederenstromen van en naar Moerdijk, die een aantrekkelijke schaalgrootte kunnen genereren voor de activiteiten van de Value Added Logistics op het LPM. Dit biedt duidelijke synergiekansen voor zowel de havenfunctie als de logistieke functie.

Het LPM is onderdeel van de bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk. In juli 2009 tekenden de gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant en het Rijk deze bestuursovereenkomst om kansen te bieden voor de economie en de leefomgeving in West-Brabant.

2.7 RUIMTEGEBRUIK EN RUIMTE VOOR ONTWIKKELING

Het havencomplex kent een totale oppervlakte van circa 2.500 hectare. Hiervan is circa 1.200 hectare netto uitgeefbaar, waaronder een aanzienlijk deel voor bedrijven in de hogere milieucategorieën, waaronder chemie. Vestigingsruimte voor dit type van bedrijven is schaars in de Vlaams Nederlandse Delta. Van de 1.200 hectare uitgeefbare ruimte is nog circa 137 hectare uit te geven.

Het terrein laat een duidelijke clustering zien, met name van bedrijven in het chemisch- industriële cluster en in de logistiek. Tot 2007 werd bij de uitgifte een tweedeling gemaakt waarbij strategische gronden in erfpacht werden uitgegeven en overige gronden werden verkocht. Vanaf 2007 worden alleen nog maar gronden in erfpacht uitgegeven. Braakliggende gronden worden door het Haven-schap actief verworven en weer uitgegeven.

Op het terrein zijn tevens ondersteunende faciliteiten en kantoorfuncties te vinden. Het terrein is ruim opgezet en oogt overzichtelijk. Punt van aandacht is dat lang niet alle kaderuimtes door watergebonden bedrijven worden benut.

Om als havencomplex te kunnen groeien is niet alleen voldoende vestigingsruimte nodig, maar ook voldoende overslagcapaciteit. Op dit moment is er op een aantal locaties op het havencomplex overslagcapaciteit aanwezig. Dit betreft zowel capaciteit voor containeroverslag, voor natte bulk, als voor projectlading. Op dit moment kan worden vastgesteld dat voor elk van deze overslagtypen bij de huidige aanbieders nog substantiële restcapaciteit aanwezig is. Eventuele groei in de toekomst kan hier worden opgevangen. Daarnaast biedt de mogelijke ontwikkeling van het gebied Roode Vaart de mogelijkheid om in de toekomst extra overslagcapaciteit te creëren. Door de ligging biedt deze locatie de mogelijkheid om overslagcapaciteit aan diep vaarwater toe te voegen.

FYSIEK RUIMTEGEBRUIK EN BESCHIKBARE RUIMTE





TOEKOMSTIGE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Om ontwikkelingen en nieuwe vestiging van bedrijven in de toekomst mogelijk te maken is het van belang een beeld te hebben van de mogelijkheden tot uitgifte en uitbreiding. Hierover zijn in 2009 door gemeente, rijk en provincie in het kader van 'Moerdijk Meer Mogelijk' afspraken gemaakt. Deze bieden het kader voor de ontwikkeling van vestigingsruimte voor het haven- en industrieterrein.

1. HERSTRUCTUREREN EN INTENSIVEREN

Gestreefd wordt naar een intensivering van herstructurering van het bestaande havencomplex, om ruimte te maken voor uitbreiding en nieuwe vestiging van bedrijven. Hiervoor is vooral het oostelijk deel van het havencomplex in beeld.

2. BENUTTING INDUSTRIAL PARK

Belangrijkste thans nog aanwezige uitgeefbare ruimte bevindt zich op het Industrial Park. Deze gronden hebben gedurende lange tijd braak gelegen en zijn recentelijk verworven om nieuwe vestigingsruimte te creëren. Deze gronden zijn gereserveerd voor procesindustriële bedrijvigheid. Dit kan zowel (petro-) chemie als bio-based procesindustrie zijn. Hiervoor is 120 hectare beschikbaar.

3. LOGISTIEK PARK MOERDIJK

Dankzij haar strategische ligging blijkt de gemeente Moerdijk een voorkeurslocatie voor een grootschalig logistiek park voor value added logistics. De realisatie van het Logistiek Park Moerdijk, een logistiek bedrijventerrein van circa 150 hectare netto in de oksel A16/A17 wordt onder verantwoordelijkheid en regie van de Provincie voorbereid, conform het geformuleerde Publiek Programma van Eisen. Onderdeel van dit Programma van Eisen vormt de hoogwaardige verbinding, de zogenoemde Interne Baan, tussen het Logistiek Park Moerdijk en het bestaande haven- en industriegebied.

4. INSTEELHAVEN ROODE VAART

De ontwikkeling van de insteekhaven Roode Vaart is aangemerkt als strategische reserve voor uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Moerdijk. De locatie (95 hectare) kan op langere termijn (na 2020) worden ontwikkeld, indien op dat moment sprake is van voldoende belangstelling van bedrijven met kadegebonden activiteiten en deze ruimte niet elders beschikbaar is. Het verleggen van de Roode Vaart is in het Afsprakenkader Moerdijk Meer Mogelijk een voorwaarde voor het planologisch mogelijk maken van deze insteekhaven.

2.8 SAMENWERKING MET HAVENS IN DE DELTA

Het haven- en industriegebied van Moerdijk staat niet op zichzelf maar kent fysiek en economisch sterke verbindingen met de andere havens in de Vlaams Nederlandse Delta. Anno 2013 zijn er verschillende vormen van samenwerking.

Het Havenschap is een gemeenschappelijke regeling, met als deelnemers de gemeente Moerdijk en de provincie Noord-Brabant. Een onderzoek naar verzelfstandiging heeft in 2010 plaatsgevonden, hetgeen voor 2015 tot besluitvorming dient te leiden.

Met het Havenbedrijf van Rotterdam zijn in 2012 afspraken gemaakt omtrent operationele samenwerking met als doel de (inter)nationale concurrentiepositie van de twee havens te versterken. De samenwerking richt zich op het delen van kennis over marktontwikkelingen, milieu en duurzaamheid, veiligheid en management van het scheepvaartverkeer. Concrete projecten zijn het samen opstellen van een achterlandstrategie, afstemming rondom het Logistiek Park Moerdijk, onderzoek naar extra buisleidingen tussen beide havens en toepassing van het bestaande port community systeem Portbase in Moerdijk. Beide havens werken samen op het gebied van inning van zeehavengeld en het havenmeesterschap.

Moerdijk is tevens partner in het DelTri Platform. Het DelTri Platform is het regionaal samenwerkingsverband dat zich richt op de ontwikkeling van een Maritieme en Logistieke topregio in Zuidwest Nederland. De regio's Rotterdam, Drechtsteden en West-Brabant vormen de thuisbasis van dit Haven Industrieel Complex. Drie urgente opgaven staan in deze samenwerking centraal, namelijk die van economie, bereikbaarheid en leefkwaliteit.

Samen met de andere Nederlandse havens wordt samengewerkt binnen de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ). Dit is het platform om de gezamenlijke belangen

van de Nederlandse zeehavens te behartigen en fungeert als aanspreekpunt voor overleg en afstemming met het Rijk. Tevens vindt daar overleg en afstemming plaats over de beleidsontwikkeling en gezamenlijke belangenbehartiging voor de Nederlandse zeehavens. Belangrijke onderwerpen die in het verband van de BOZ worden besproken betreffen bijvoorbeeld de bereikbaarheid van havens, intermodaal vervoer, duurzaamheid, natuur en milieu, economische ontwikkeling en Europese zaken.

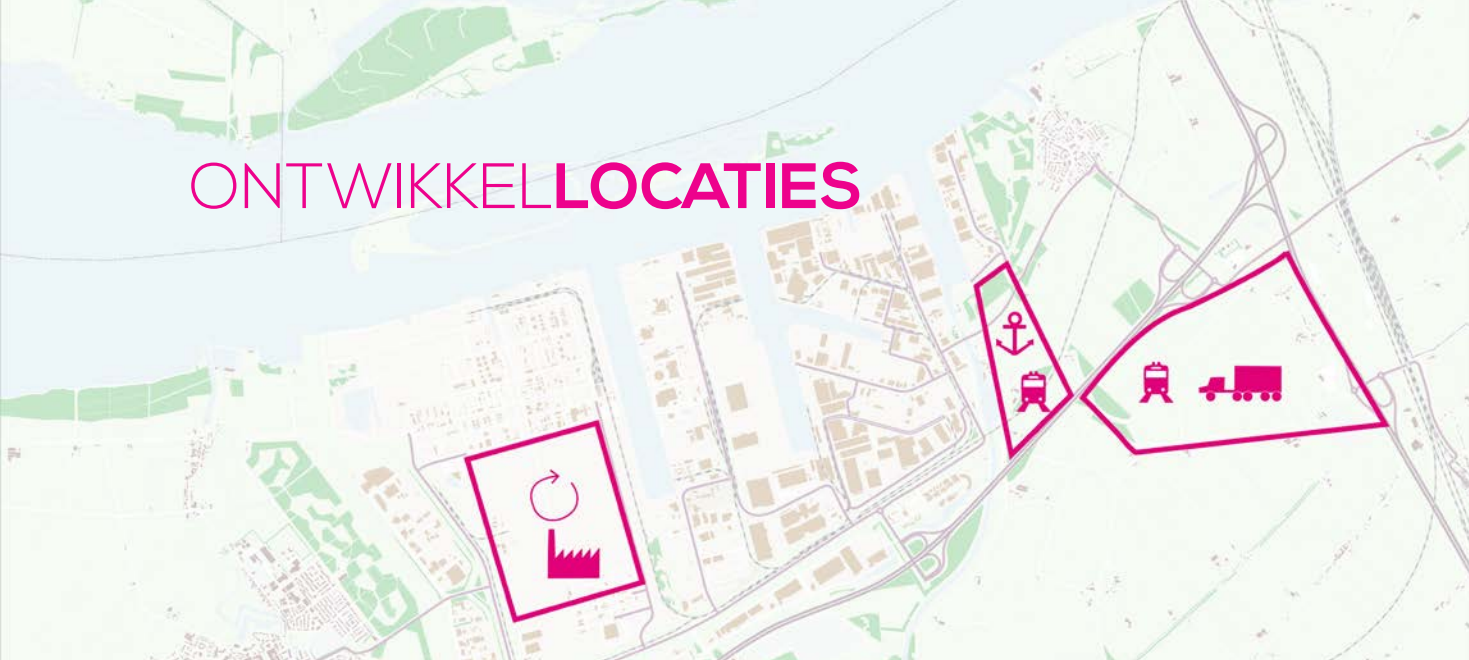
Met de overige zeehavens evenals de binnenvaarthavens in Noord-Brabant vindt in toenemende mate samenwerking plaats. Over verdere vormen van samenwerking wordt overleg gevoerd. Dit past in de gezamenlijke ambitie van de havens in de Vlaams Nederlandse Delta om internationaal als één gebied naar buiten te treden. Dit vraagt om het uitbouwen van samenwerkingsvormen die de groei en ontwikkeling van de havens in deze Delta synergetisch met elkaar versterken. Het Havenschap Moerdijk is daarom ook deelnemer aan het zeehavenoverleg van de Vlaams Nederlandse Delta.

Het Havenschap werkt samen met de andere Europese havens binnen het verband van de European Sea Ports Organisation (ESPO).

De voornemens van de Europese Commissie voor de versterking van het "level playing field" voor de Europese havens zullen een impact hebben op het ontwikkelperspectief van Moerdijk. Vanuit een relatief gunstige marktpositionering heeft Moerdijk ongetwijfeld baat bij versterking van het level playing field, waardoor de eigen concurrentiekracht ten volle kan worden benut. Tegelijkertijd onderstreept het initiatief van Kallas, Europees Commissaris voor Transport, het belang om als havens in de Vlaams-Nederlandse Delta ook tot een zoveel mogelijk gezamenlijk toekomstperspectief te komen, op basis waarvan geïnvesteerd kan worden in diversificatie, complementariteit en toegevoegde waarde.



ONTWIKKELLOCATIES



2.9 DE RELATIE MET DE OMGEVING: WONEN, WERKEN EN LEVEN

Het haven- en industrieterrein Moerdijk ligt in de natuur- en cultuurrijke provincie Noord-Brabant. De omgeving rondom het haven- en industriegebied kenmerkt zich door de grote waterrijke omgeving, van Biesbosch tot en met de Zeeuwse Delta's, haar grote en groene buitengebied en het cultuurhistorisch erfgoed van de regio. Binnen een straal van 30 kilometer liggen de steden Rotterdam, Antwerpen en Breda.

De woonkernen van de gemeente Moerdijk kenmerken zich door een hoge mate van sociale binding en de aanwezigheid van een divers scala aan voorzieningen op het vlak van wonen en recreëren, zoals de waterrecreatie. Het haven- en industrieterrein geeft een sterke impuls aan de economie en leefbaarheid van de omgeving door de (eerder benoemde) werkgelegenheid die het oplevert en de indirecte toegevoegde waarde die zij creëert voor de regio.

De groei van het haven- en industrieterrein in de afgelopen jaren heeft als gevolg dat de leefbaarheid en veiligheid, zowel in objectieve (meetbare) als subjectieve (ervaren) zin, in de direct omliggende kernen onder druk staat. Dit geldt met name voor de oostelijk gelegen kern Moerdijk, waar door de overheersende westenwind de bewoners naar verhouding veel klachten melden over ervaren overlast van geluid, stank en stof. Door de groei van het aantal vestigingen op het terrein en het aantal logistieke bewegingen op de weg, spoor en water staat het groene karakter en de ruimtelijke geleiding van het omliggende gebied onder druk. Een van de belangrijkste aandachtspunten vormt de verstandhouding met directe burens van het haven- en industriecomplex. Deze is soms moeizaam en wordt deels gevoed door wantrouwen. Aan de ene kant is er het besef dat de bedrijven op het haven-terrein in de regio zorgen voor vitaliteit, werkgelegenheid en financieel draagvlak voor tal van voorzieningen. Aan de

andere kant is er de zorg en vrees over veiligheid en de invloed daarop van (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen. Deze geldt voor elk van de genoemde kernen, maar in de meest sterke mate voor het dorp Moerdijk.

Dit is in belangrijke mate terug te voeren op concrete en aanwijsbare effecten zoals geur- en geluidsoverlast en hinder van sluipverkeer. De brand bij Chemie-Pack in januari 2011 heeft laten zien wat de veiligheidsrisico's voor de omgeving zijn. Bewoners zijn daar flink van geschrokken. Zorgen zijn er ook om het toenemend vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, langs de woonkern Moerdijk. Voor de toekomst zijn er plannen voor herstructurering van bestaande terreinen en verdere uitbreiding zoals het Logistiek Park Moerdijk en het gebied Roode Vaart. Omwonenden maken zich ook zorgen over de normen voor veiligheid en leefbaarheid en de wijze waarop gehandhaafd wordt. Naar aanleiding van de brand bij Chemie Pack was er anno 2011 een beperkt vertrouwen in de kwaliteit van toezicht en handhaving op - en om- het terrein. Een nieuw Veiligheidsprogramma is inmiddels opgesteld met tal van verbeteringsmaatregelen die anno 2012 en 2013 zijn geïmplementeerd. Dit heeft tot meer vertrouwen geleid bij de bewoners.

Tegelijkertijd zijn er bij omwonenden ook zorgen over minder concrete en tastbare ontwikkelingen. Deze hebben te maken met het toekomstperspectief van de regio ten aanzien van de leefbaarheid en vitaliteit, in het bijzonder in de omliggende kernen. Ontgroening en vergrijzing leiden tot een terugloop aan voorzieningen en wegtrekkende jongeren. Hierdoor wordt de vitaliteit van de regio in negatieve zin beïnvloed. In directe zin kunnen de effecten hiervan worden gevoeld doordat het potentieel arbeidsaanbod achterblijft bij de vraag. Ofschoon hiervoor meerdere factoren genoemd kunnen worden naast demografische ontwikkeling (belangstelling voor logistieke banen en opleidingen, onderwijsaanbod, etc.) is dit een voor de ontwikkeling van de haven sterk bepalende factor.

2.10 SAMENVATTEND BEELD; GOEDE FACILITEITEN ZORGEN VOOR STERKE UITGANGSPOSITIE, KWETSBARE OMGEVINGSFACTOREN VRAGEN OM AANDACHT

Het haven- en industrieterrein Moerdijk heeft anno 2013 een mix van bedrijfssectoren en ladingstromen die maken dat de haven in de afgelopen jaren ondanks de economische crisis een gestage groei heeft doorgemaakt. De haven is niet afhankelijk van het wel en wee van een of enkele specifieke sectoren. Bovendien is deze mix zodanig dat er goede mogelijkheden liggen om in te spelen op te verwachten trends en ontwikkelingen.

Moerdijk beschikt over belangrijke fysieke en geografische randvoorwaarden om deze kansen te benutten. Er is (bestaande en toekomstige) vestigingsruimte, ook voor zwaardere categorieën bedrijvigheid. In het Industrial Park is specifiek voor de chemie en procesindustrie 120 ha beschikbaar. Met de reservering van de Roode Vaart, is voor de toekomst nog 95 hectare extra beschikbaar voor havenactiviteiten. De ontwikkeling en realisatie van het Logistiek Park Moerdijk is een strategische aanvulling op het pakket dat Moerdijk tot op heden al kan leveren aan bedrijven. Met name voor de Value Added Logistics is het LPM van grote betekenis.

De strategische ligging van het havencomplex tussen twee wereldhavens en centraal in de Vlaams Nederlandse Delta, maakt dat de uitgangssituatie om in te spelen op be-

langrijke te verwachten trends en ontwikkelingen groot is. Bovendien biedt Moerdijk ontsluiting via vier modaliteiten, waarvan de Buisleidingstraat een unieke asset is. Aandachtspunt wat betreft de modaliteiten zijn de spoorfaciliteiten. Die vergen naar de toekomst toe investeringen om als modaliteit concurrerend te kunnen zijn. Op diverse wijzen zijn er samenwerkingsverbanden met de andere havens afgesloten en/of worden de mogelijkheden hiervoor verkend en besproken.

Belangrijk (potentieel) beperkende factor in de groei lijkt te worden gevormd door het arbeidspotentieel. Er wordt voor de toekomst een tekort aan voldoende en (gekwaliceerd) arbeidsaanbod verwacht. Hier ligt een opgave voor verdere samenwerking en acties tussen ondernemers, onderwijs, onderzoek en overheden.

Daarnaast zijn er omgevingsaspecten die nadrukkelijk om aandacht vragen. Dit geldt met name de relatie met de omgeving: de ervaren milieudruk en de zorgen over de veiligheid en de leefbaarheid in de omliggende woonkernen. Deze vloeien deels voort uit de nabijheid van het havencomplex, maar kennen ook een autonome component die samenhangt met de vraagstukken rondom vergrijzing en terugloop van voorzieningen zoals die ook in andere landelijke gebieden en plattelandskernen speelt. Wederkerig beïnvloedt de directe nabijheid van de woonkernen de mate en het tempo waarin toekomstige kansen voor het haven- en industrieterrein tot realisatie kunnen komen.

STERKTEN	ZWAKTEN
• Sterke positie door evenwichtig gespreide, kansrijke cargomix • Sterke positie in het logistieke cluster en de chemie en procesindustrie • Ruimte voor uitbreiding en ontwikkeling, ook voor zwaardere milieucategorieën • Substantiële restcapaciteit tav overslag • Strategische ligging in de Vlaams-Nederlandse Delta • Goede verbindingen met het Europese achterland • Multi-modale ontsluiting met vier vervoersmodaliteiten • Duurzame verbindingen tussen bedrijven (www.duurzameverbindingenmoerdijk.nl) • Aantrekkelijk vestigingsklimaat • Aantrekkelijk regionaal woon- en leefklimaat	• Knelpunten in de vervoersmodaliteit spoor • Zorgen over voldoende en gekwalificeerd personeel • Gevoeligheden in de interactie en communicatie tussen bewoners, bedrijven en overheid • Milieu en leefbaarheid onder druk voor de directe omgeving • Bedreiging groene karakter en ruimtelijke geleding van omliggende gebied • Vitaliteit van de regio staat onder druk door demografische transitie • Complexe politieke en bestuurlijke besluitvorming in de Delta

3 BELANGRIJKE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

De toekomst van het haven- en industrieterrein van Moerdijk wordt vooral bepaald door de keuzes die wij zelf maken. Relevante trends en ontwikkelingen beïnvloeden deze keuzes. Deze zetten we hier op een rij.

3.1 ECONOMISCHE TRENDS

VERSHUIVINGEN EN CONCENTRATIES IN DE WERELDECONOMIE

De economische macht verschuift steeds meer richting Azië. Deze trend is al enkele decennia zichtbaar en zal zich de komende jaren doorzetten. China, India en Indonesië vormen de belangrijkste nationale economieën die als motor achter deze ontwikkeling fungeren. Buiten Azië zullen landen als Rusland en Brazilië in absolute en relatieve betekenis toenemen. Deze verdergaande globalisering en ontwikkeling van de wereldeconomie leidt naar verwachting tot groeiend mondiaal (en in toenemende mate gecontaineriseerd) goederenvervoer.

De wereldhavens (mainports) van Rotterdam en Antwerpen verbinden Europa met deze sterk groeiende economieën. Zowel import- als exportstromen zullen voor deze twee Europese wereldhavens naar verwachting verder groeien. De toenemende welvaart zal een groeiende vraag naar luxere consumptiegoederen uit Europa tot gevolg hebben. De productiegroei in Azië zal leiden tot een groeiende import van consumentengoederen. Deze ontwikkelingen zullen een groeiende druk op de havens van Rotterdam en Antwerpen tot gevolg hebben, zowel in capaciteit als ruimtegebruik. Het belang van goede inlandhavens, met name voor de afhandeling van containers, groeit daarmee. Bij de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte in Rotterdam, is rekening gehouden met de rol en aanwezigheid van Extended Gates. Dit biedt kansen voor de havens die in de omgeving van deze mainports liggen en dus voor Moerdijk. Voor Moerdijk biedt dit kansen om een substantiële “extended gate functie” te vervullen voor beide mainports Rotterdam en Antwerpen. Daar is de ruimte beperkt voor opslag, verwerking en bewerking van goederen (de zogenaamde Value Added Logistics), terwijl in Moerdijk die ruimte er wel is.

Het netwerk van de twee mainports en de omliggende, kleinere zeehavens, zullen naar verwachting steeds meer als één Vlaams Nederlandse Delta gaan functioneren op het mondiale schaalniveau. Naar verwachting zal de ver-

dere ontwikkeling van de oostelijke staten in Europa en Rusland verder doorzetten. Via de Oostzee is deze regio door middel van shortsea-shipping direct te koppelen aan Moerdijk. Moerdijk kan zo een knooppuntfunctie vervullen voor het short sea vervoer tussen de mainports en de regionale havens in (Noord-Oost) Europa. Ook spoorvervoer is van groot belang bij het ontsluiten van deze continentale markt.

Een belangrijke onderstroom van deze mondiale trend is dat eindproductie dicht bij de klant aan kracht zal winnen. Dit heeft te maken met de wens om zo laat mogelijk in te kunnen spelen op de specifieke wensen van de eindklant, de vervoerskosten zo efficiënt mogelijk te houden en gebruik te maken van technisch en hoogwaardig gekwalificeerd arbeidspotentieel. Voor producten die Europa als eindbestemming hebben, neemt daarmee de al eerder genoemde ‘value added logistics’ (VAL) in betekenis toe. Het haven- en industrieterrein Moerdijk en de omliggende regio West Brabant, biedt ruimte en faciliteiten in de haven en het (toekomstig) Logistiek Park Moerdijk om deze VAL aan te bieden aan verladers en producenten.

Een andere belangrijke onderstroom is dat in de (petro)chemie en procesindustrie verdere concentratie en schaalvergroting van productiefaciliteiten per continent plaatsvindt. Deze ontwikkeling zal zich naar de toekomst verder doorzetten, ook in Europa. De productiefaciliteiten in de Vlaams Nederlandse Delta, onderling (ondergrondse) verbonden en complementair aan elkaar, maakt dat deze op mondiaal niveau steeds meer als één geïntegreerd productiecomplex wordt gezien. Daarmee is de Vlaams Nederlandse Delta een in belang toenemend aantrekkelijke vestigingslocatie. Moerdijk ligt met haar faciliteiten in het ‘hart’ van deze Delta, strategisch tussen Antwerpen en Rotterdam met als unieke asset de onderlinge verbondenheid via de ondergrondse Buisleidingsstraat. Met de beschikbare fysieke ruimte op het Industrial Park, specifiek bestemd voor chemie en procesindustrie, heeft Moerdijk een unieke positie om van deze groeiende aantrekkelijkheid van de Vlaams Nederlandse Delta de vruchten te plukken.

VERWACHTE GOEDERENSTROMEN

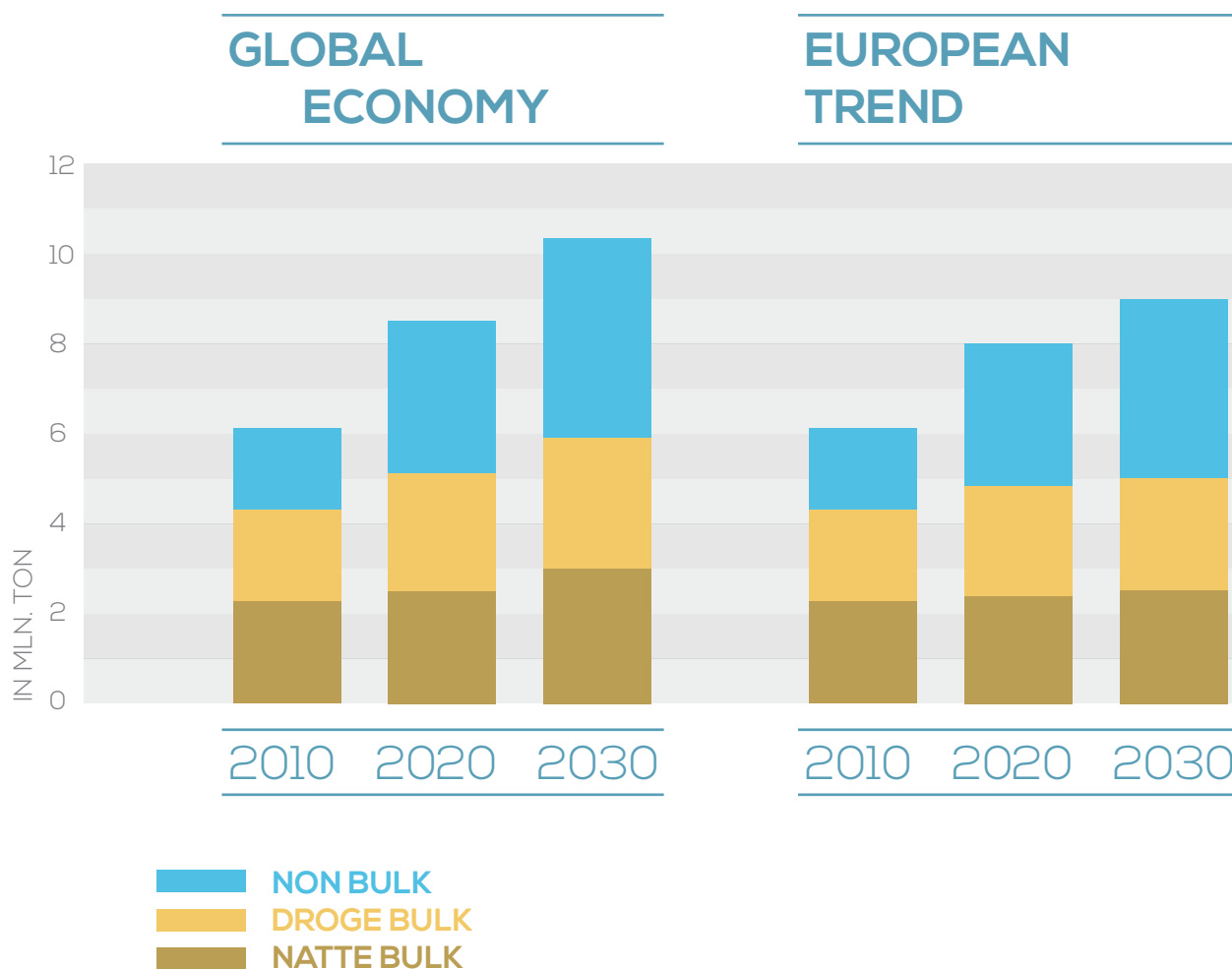
In het onderzoek van bureau MTBS is een raming opgenomen van de te verwachten toekomstige goederenstromen. Daarbij is gebruik gemaakt van een verkenning aan de hand van een aantal scenario's:

- Global Economy, gekenmerkt door verdere globalisering, gecombineerd met een lage olieprijs en leidend tot hoge economische groei en een gematigd milieubeleid;
- European Trend, gekenmerkt door continuering van bestaand beleid en een gematigde groei van de economie;

- High Oil Price, gekenmerkt door een hoge olieprijs, een strikt milieubeleid, een gematigde economische groei en een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek;

- Low Growth, gekenmerkt door lage economische groei en een lage olieprijs, waarbij fossiele brandstoffen dominant blijven en het milieubeleid gematigd is.

Als we aan de hand van deze scenario's een beeld proberen te vormen van de in de toekomst te verwachten goederenstromen via de zeevaart voor Moerdijk levert dat de volgende resultaten op:



De conclusie mag zijn dat de haven van Moerdijk een kansrijke cargo mix kent. In Moerdijk spelen vooral het overig nat massagoed, het overig droog massagoed en de containers een voorname rol. Grofweg bestaat het volgende beeld:

- in het nat massagoed zit in alle scenario's de groei vooral in de minerale olieproducten en het overig nat massagoed. Afgezien van lichte groei in GE is ruwe olie alle scenario's een daler.
- in het droog massagoed daalt ijzererts in alle scenario's, schroot daarentegen weer niet. Kolen verto-

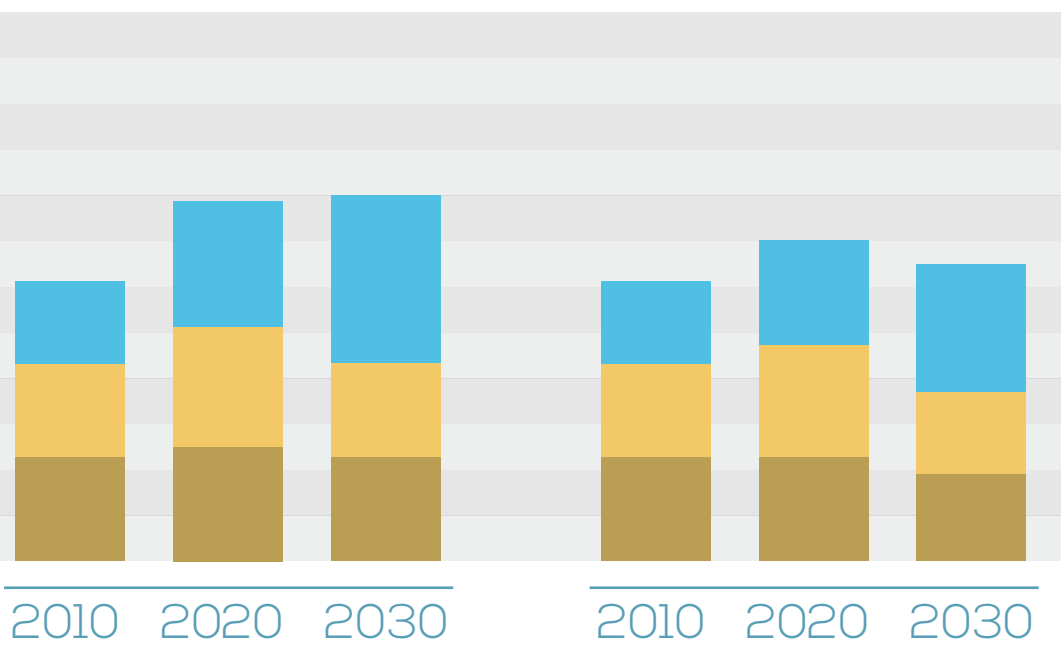
nen een grillig beeld: eerst nog forse groei, daarna stabilisatie of afname. Kolen en ijzererts spelen in Moerdijk echter geen rol.

- in de non bulk groeit de containeroverslag in alle scenario's fors. Moerdijk zal echter profiteren van het achterlandbeleid van Havenbedrijf Rotterdam en de extended gate filosofie van de grote Rotterdamse operators en daardoor een hogere groei realiseren.

Daarom mag verwacht worden dat de haven van Moerdijk in alle scenario's aan de bovenkant van de groeiverwachting zit.

HIGH OIL PRICE

LOW GROWTH



GROEIEND BELANG VAN INTEGRATIE VAN LOGISTIEKE KETENS EN SYNCHROMODALITEIT

In verband met de voorgaande trend staat het groeiende belang van goed geïntegreerde logistieke ketens. De komende jaren zal meer en beter inzicht in voorraadstatus en transportstromen bedrijven in staat stellen hun logistieke ketens verder te optimaliseren en flexibeler te maken. De koppeling van logistieke systemen maakt het mogelijk dat onnodig (leeg) transport wordt uitgebannen en dat goederen niet onnodig wachten in de haven. De communicatie tussen havens, logistieke bedrijven en eindklanten wordt steeds meer één geheel. Dit vraagt een nauwe samenwerking tussen alle partijen in de logistieke keten. Het stelt ook hoge eisen aan de kwaliteit van informatie-uitwisseling. De ontwikkeling van ICT-toepassingen zal hiermee in de pas lopen.

Synchromodaliteit biedt verladers de mogelijkheid om op elk gewenst moment een keuze te maken tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Voor havens en verladers zal synchromodaliteit naar verwachting een steeds belangrijkere rol gaan vervullen als onderscheidende factor. Daarmee kunnen zo optimaal flexibel en duurzaam verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener worden ingezet voor zijn (achterland)vervoer. Essentieel voor een synchromodale oplossing is dat de klant “a-modaal” boekt. De beslissing over de te gebruiken modaliteit(en) laat hij over aan de logistieke dienstverlener. Deze heeft hierdoor de ruimte om naadloos te kunnen schakelen tussen modaliteiten.

Synchromodaal vervoer heeft met name potentie op corridors en in regio's met voldoende ladingaanbod. Dit maakt hoogfrequent vervoer via de weg, met treinen, short sea (feeder) shipping en binnenvaartschepen mogelijk. Voor VAL-activiteiten, biedt synchromodaliteit de mogelijkheid om transportzendingen te bundelen om zo extra efficiencyvoordelen te behalen.

De realisatie van het Logistiek Park Moerdijk, de aanwezige vervoersmodaliteiten en de extended gate functie voor de mainports, geven Moerdijk de mogelijkheden om hier met succes op in te spelen. Moerdijk heeft als knooppunt ook een strategische positie ten aanzien van de Brabantse vaarwegen Maas, Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart. Hiertoe kan Moerdijk een rol vervullen in de bundeling van goederenstromen voor het Brabantse netwerk van terminals en binnenhavens.





SCHAARSTE AAN GRONDSTOFFEN

Door wereldwijde economische groei, bevolkingsgroei en klimaatverandering krijgen grondstofverwerkende industrieën steeds meer te maken met prijsstijgingen, tekorten en exportrestricties. Reduce, Re-use en Recycle (R3) worden steeds belangrijker voor zowel grondstoffen als energie en reststromen. Een verdere prijsstijging van fossiele brandstoffen en zeldzame aardmetalen stimuleert de Europese industrie efficiënter te produceren, reststoffen nuttig te gebruiken en materialen opnieuw toe te passen.

De uitgangspunten van de circulaire economie zullen als gevolg hiervan meer en meer het leidend principe vormen bij economische ontwikkeling. De circulaire economie is een economisch systeem dat bedoeld is om herbruikbaarheid van producten en grondstoffen te maximaliseren en waardevernietiging te minimaliseren. Anders dan in het huidige lineaire systeem, waarin grondstoffen worden omgezet in producten die na verbruik worden vernietigd.

Een belangrijke trend in het verlengde hiervan is het groeiende gebruik van 'biomassastromen' als bron van energieproductie en als 'groene' grondstoffen voor de chemie en procesindustrie. Deze 'bio based economy' is sterk in opkomst. Dit vergt voldoende aanvoer, overslag en bewerking van 'biomassastromen' om productie lonend te maken.

Voor Moerdijk liggen hier grote kansen in de bewerking en verwerking van de biomassastromen door bedrijven op het Industrial Park, waaronder de chemie en procesindustrie. In Zuidwest Nederland zijn diverse pilotprojecten gestart met betrekking tot de biobased economy. Moerdijk neemt hier in deel. In de regio's rond Moerdijk liggen grote landbouwarealen die dichtbij huis de plantaardige grondstoffen kunnen leveren. Verder liggen er kansen voor Moerdijk voor verdere groei in de overslag van droge en natte bulkstromen. De positie van Moerdijk in de short sea shipping en de goede bereikbaarheid via de binnenvaart, zijn hierin belangrijke factoren. Juist de combinatie van overslag en bewerking en productie vormt een sterke kans om optimaal in te spelen op deze ontwikkeling. Op het niveau van Zuid-West Nederland vinden anno 2013 diverse investeringen plaats om de bio based economy groeipotentieel te geven. Ook wordt er door bedrijven geïnvesteerd in researchvoorzieningen, proefopstellingen en start-up's. Moerdijk doet hier in mee. Er kan optimaal gebruik worden gemaakt van regionale grondstoffen uit de landbouw zoals suikerbieten en aardappelen.

De schaarste aan grondstoffen biedt voor Moerdijk ook nog op een ander vlak kansen, namelijk om de activiteiten voor overslag en behandeling van hoogwaardige restmaterialen (door) te ontwikkelen. Denk aan de edele metalen die uit afgedankte mobiele telefoons en computers worden gerecycled (urban mining). Dat brengt tevens nieuwe retourladingstromen met zich mee richting Moerdijk.



GROEIEND BELANG VAN KENNIS EN ICT

Het belang van arbeid en kennis als onderscheidende productiefactor zal toenemen. Zeker in West-Europa en daarmee ook in Nederland. Door vergrijzing neemt enerzijds de uitstroom van oudere werknemers toe. Hiervoor staan in absolute zin minder jongeren klaar om hun plek over te nemen. Mede omdat jongeren onvoldoende kiezen voor opleidingen in logistiek, transport en techniek neemt de concurrentie om goed geschoold personeel verder toe. De (haven-) arbeidsmarkt zal mede hierdoor de komende jaren verder internationaliseren. De Nederlandse economie zal steeds moeilijker kunnen concurreren op basis van productie- en arbeidskosten.

Tegelijkertijd wordt kennisdeling een algemeen goed door internet en andere digitale communicatiemiddelen. Daarin loopt Nederland voorop in Europa. Verdergaande automatisering van processen en afhandeling logistieke systemen zal een oplossing kunnen bieden voor het gebrek aan arbeidsplaatsen en kan de aantrekkelijkheid van het werken in de haven en op het industrieterrein bevorderen. Dat betekent dat kennis en innovatie steeds meer dominante factoren voor de concurrentiekracht worden. Investeren in hoogwaardige (technologische) kennis en het enthousiasmeren van jongeren voor een carrière in de haven en/ of haar industrieel complex worden steeds belangrijker.

Moerdijk heeft anno 2013 op voorhand niet direct de kansen voor het oprapen als het gaat om de arbeidsmarktpotenties naar jongeren. Moerdijk zal hier op moeten inspelen door de onderwijsambities van de regio ook te laten focussen op de behoeften aan ICT in de logistieke ketens en de ontwikkelingen met betrekking tot de synchromodaliteit. Daarnaast zal Moerdijk er voor moeten zorgen dat wonen, leven en recreëren onderscheidend en aantrekkelijk is voor toekomstige (jonge) werknemers.



3.2 TRENDS IN DUURZAAMHEID

VERGROENING ECONOMIE EN ENERGIEVOORZIENING

Er ontstaat een toenemende druk op bedrijven en organisaties tot het “vergroenen” van hun bedrijfsprocessen en het terugdringen van CO₂ en hun ecologische footprint. Bedrijven kunnen hier op verschillende manieren op inspelen. Bijvoorbeeld door bewuster omgaan met grondstoffen en hergebruik van afval en reststoffen. Grondstoffen worden kritischer ingekocht (recycled, duurzame herkomst, etc.). Eindproducten worden ontworpen op maximale herbruikbaarheid. Met de stijging van de prijs van fossiele brandstoffen, het opraken van diverse grondstoffen en het beperken van de uitstoot van broeikasgassen als achtergrond, wordt steeds meer duidelijk dat “groene” grondstoffen en verduurzaming van productieprocessen een reële bijdrage moeten leveren aan het oplossen van deze problemen. De ontwikkeling van de in paragraaf 3.1 beschreven ‘bio-based economy’ vormt op langere termijn hierbinnen een belangrijke trend.

De vraag naar energie blijft mondiaal en nationaal gezien ook de komende tientallen jaren stijgen. Een lage prijs van energie kan in de toekomst een belangrijke vestigingsplaatsfactor gaan betekenen voor bedrijven. Op dit moment wordt in onze energiebehoefte overwegend voorzien door gebruikmaking van fossiele brandstoffen. Het is uit zowel milieu- als economische motieven niet vol te houden hierin op basis van fossiele brandstoffen te blijven voorzien. Het gebruik hiervan dient te worden teruggedrongen.

Op nationaal en Europees niveau zijn hiervoor hoge ambities geformuleerd. Deze kunnen op een aantal manieren worden bereikt. Het gebruik van efficiënte en zuinige energie-technieken is hierin een belangrijke. Hierdoor wordt de energiebehoefte gereduceerd. In de resterende energiebehoefte wordt zoveel als mogelijk door middel van duurzame energie-opwekking voorzien. Dit kan op uiteenlopende manieren: zonnecellen, energie uit

biomassa, restwarmte etc. Belangrijk kenmerk hiervan is naast de duurzaamheid dat ze ook lokaal, dicht bij de eindgebruiker, kan worden opgewekt.

Een relatief nieuw fenomeen is schaliegas. Dit wordt gewonnen uit gesteenten in de aardlagen. De ecologische footprint van schaliegas is nog niet goed bekend. De commerciële winning hiervan is niet onomstreden vanwege deze onbekendheid van milieuschade en de gevaren van aardbevingen. De betekenis hiervan naar de toekomst toe is nog niet goed in te schatten.

Ook het principe van de circulaire economie zoals hiervoor al benoemd speelt binnen de trend naar duurzamer vormen van productie een belangrijke rol. Moerdijk is anno 2013 een koploper als het gaat om het realiseren van duurzame (energie) verbindingen tussen bedrijven op het haven- en industrieterrein. Afvalstoffen van het ene bedrijf, worden zo grondstof of hulpstof voor het nabijgelegen buurbedrijf. Onder de noemer ‘Energy Web’ wordt langs deze weg ook duurzame energie opgewekt en uitgewisseld, waardoor de besparingen worden gerealiseerd op de productiekosten en de CO₂ footprint wordt verkleind. Moerdijk realiseert hiermee vestigingsvoordelen die elders niet worden geboden.

DUURZAME MOBILITEIT

Duurzaamheid in mobiliteit wordt steeds belangrijker. Voor steeds meer consumenten is duurzaamheid onderdeel van hun productkeuze. Steeds meer productie- en logistieke bedrijven gebruiken duurzaamheid om zich te onderscheiden van concurrenten. Dit biedt kansen voor havens die bedrijven hiermee in hun logistieke ketens kunnen ondersteunen. Dat vereist een verduurzaming van de haven, haar industrie en alle aanwezige transportmodaliteiten. Dit betekent onder meer dat er een ontwikkeling in de richting van duurzame brandstoffen zal plaatsvinden (bio-brandstoffen, waterstof, gas, elektriciteit, etc.).



Ook de beïnvloeding van de modal shift is hier onderdeel van. Voor het vervoer van goederen via vrachtwagens en scheepvaart zal deze ontwikkeling belangrijke consequenties hebben. Ontwikkeling van een achterlandtransportsysteem waarbij snel geschakeld kan worden tussen alternatieve modaliteiten zoals trein, truck en binnenvaart via intermodale knooppunten kan hieraan tegemoetkomen. De druk op een verschuiving in de richting van energiezuinige vervoerwijzen (schip, spoor, buisleiding) zal toenemen. Ook zal steeds nadrukkelijker een bijdrage worden gevraagd in de vermindering van congestie op de wegen. Nu al is merkbaar dat onder invloed van deze ontwikkelingen de eisen van grote verladers op dit punt worden aangescherpt. Deze ontwikkeling zal zich in de toekomst doorzetten.

Moerdijk beschikt over vier modaliteiten en heeft derhalve grote potenties om adequaat in te spelen op deze ontwikkelingen. Anno 2013 vindt vervoer van grondstoffen en eindproducten van de op het terrein aanwezige chemie en procesindustrie in belangrijke mate al plaats via de Buisleiding en de scheepvaart en niet via de weg. Voor de andere sectoren is wegvervoer anno 2013 de dominante modaliteit. De opgave is om ook voor deze sectoren te komen tot een optimalere duurzame mix van modaliteiten.

KLIMAATBESTENDIGHEID

Klimaatverandering resulteert in de toekomst in extremere weersituaties zoals stormen, droogtes, overstromingen en hittegolven. Dit leidt mogelijk tot langere periodes van laag en hoog water op de rivieren. Dit zal effect hebben op het functioneren van zowel het haven- en industriegebied van Moerdijk als de achterlandverbindingen stroomopwaarts.

De haven van Moerdijk moet zich voorbereiden op een toekomst waarin de stijging van de zeespiegel zich zal doorzetten en waarin toerusting op het opvangen van meer extreme weersituaties (pieken met hoge neerslag afgewisseld met periodes van langere droogte) van belang is. Dit vraagt bij voorbeeld om maatregelen om de veiligheid bij hoog water te garanderen en om te gaan met de toenemende verzilting van de ondergrond. Het stelt ook hogere eisen aan het waterbergend vermogen van het landelijk en stedelijk gebied. Tegelijkertijd zullen er in periodes van droogten beperkingen zijn voor de binnenvaart om te varen of op volle capaciteit te varen.

Belangrijke aandachtspunten betreffen de volgende ontwikkelingen op het gebied van water, waterveiligheid en ruimtelijke ordening rondom water:

- De verschillende Deltabeslissingen die worden voorbereid binnen het Deltaprogramma;
- De Rijksstructuurvisie Volkerak-Grevelingen.

Met deze programma's wordt de Delta klimaatbestendiger gemaakt en wordt de regio voorbereid op het omgaan en zich beschermen tegen hogere en extremere waterafvoeren. Maatregelen betreffen onder meer het creëren van meer ruimte voor de rivier (door onder andere waterberging op het Volkerak en eventueel de Grevelingen), het realiseren van hogere dijken en het opstellen van adequate evacuatieplannen en ruimtelijke inrichtingsprincipes.



3.3 ONTWIKKELINGEN IN VITALITEIT VAN DE REGIO

VITALITEIT VAN DE REGIO

Voor de regio is, met het oog op de demografische transitie van vergrijzing en ontgroening, sprake van een sociale opgave: hoe blijft de regio een aantrekkelijk woon-, leef-, en werkklimaat. Dit vraagt inspanning op het gebied van voorzieningen, onderwijs, huisvesting, mobiliteit en werkgelegenheid. Een ander gevolg van de vergrijzing is dat de behoefte aan goede en passende voorzieningen op het gebied van zorg en welzijn zal toenemen. Deze demografische transitie brengt verder met zich mee dat de vraag naar woningen zal veranderen. Van kwantitatief naar kwalitatief, naast een toenemende vraag naar tijdelijke huisvesting. Vergrijzing betekent echter niet dat er minder woningen nodig zijn; het aantal eenpersoonshuishoudens stijgt namelijk wel en dus groeit het totaal aantal huishoudens de komende jaren. Dit maakt duidelijk dat er van structurele leegloop geen sprake is. Maar het laat ook zien dat de periode van autonome groei voorbij is.

Mede met het oog op het zorgen voor voldoende en gekwalificeerd personeel, is het van groot belang dat overheden en andere organisaties blijven investeren in voorzieningen, leefbaarheid en daarmee de vitaliteit in gemeenten en kleine kernen in de regio. Voor Moerdijk betekent dat een positieve invloed op een belangrijke vestigingsplaatsfactor: het kunnen bieden aan bedrijfspersoneel van een aantrekkelijke omgeving om te werken, te wonen en te recreëren.

SCHAARSTE GEKWALIFICEERD PERSONEEL

In West-Brabant zal de komende jaren de samenstelling van de bevolking veranderen door de vergrijzing (of 'verzilvering'). Het aantal 65-plussers groeit tussen 2010 en 2040 met 67 %. In diezelfde periode neemt het percentage kinderen tussen 0-14 jaar met 14 procent af en ook het percentage 15-64 jarigen daalt. Het hoogtepunt van de vergrijzing is in 2035, als ongeveer 28 % van de West-Brabantse bevolking 65 jaar of ouder zal zijn. Dit wijkt niet veel af van de landelijke prognoses.

Rekening houdend met migratiesaldo en geboortecijfers daalt ook de beroepsbevolking. De daling is in de landelijke gebieden het grootst, namelijk ruim 25 %. In de stedelijke gebieden is de daling van de beroepsbevolking in de periode 2010-2040 ongeveer 10 %. De beschikbaarheid van personeel komt hierdoor dus onder druk te staan. Nu al moeten sectoren grote moeite doen om gekwalificeerd personeel te vinden. Na 2015 zijn er meer arbeidsplaatsen dan werknemers in West-Brabant. De liberalisering van de Europese arbeidsmarkt leidt tot voortzetting van (al dan niet tijdelijke) vestiging van arbeidsmigranten uit andere landen.

Voor het Havenschap Moerdijk ligt hier een opgave om samen met overheden, bedrijven en andere organisaties initiatieven te ondernemen om de aanwas van voldoende en gekwalificeerd personeel te borgen.

3.4 SAMENVATTEND BEELD; KANSEN VOOR VALUE ADDED LOGISTICS EN INSPELEN OP DUURZAME ONTWIKKELING

Mondiale economische trends geven aan dat verschuivingen en concentraties in de wereldeconomie plaatsvinden. Voor Moerdijk is de (verdere) ontwikkeling van de Vlaams Nederlandse Delta als Europees haven- en industrieel complex een belangrijk aangrijpingspunt om de kansen die hier uit voortvloeien te verzilveren. Moerdijk kent een centrale ligging in de Vlaams Nederlandse Delta, en ligt midden tussen de mainports Antwerpen en Rotterdam.

De kansen liggen in het naar Moerdijk toehalen van de groeiende goederenstromen die de mainports zelf niet alleen kunnen afhandelen. Dit kan door invulling te geven aan de zogenaamde Extended Gate rol. Deze groeiende goederenstromen, geeft de mogelijkheid schaalgroottes te realiseren voor een verdere groei in de Value Added Logistics, waardoor waardecreatie en werkgelegenheidsgroei kan worden gerealiseerd. Het op een adequate wijze invulling geven aan de ontwikkeling van synchromodaliteit is van groot belang. Met vier aanwezige vervoersmodaliteiten in Moerdijk, kan het zich profileren en haar huidige positie als logistieke knooppunt gericht verder uitbouwen. Door dit te combineren met ambities die zorg

dragen voor excellentie in duurzaamheid en veiligheid, ontstaat een onderscheidend karakter als gecombineerd haven- en industrieel complex van de toekomst.

Ook de mondiale en Europese ontwikkelingen met betrekking tot duurzaamheid geven Moerdijk gunstige aangrijpingspunten voor succesvolle, specifieke en onderscheidende groei. De verdere uitbouw van de reeds aanwezige (fijn)chemie en procesindustrie vormt daarvoor een goed vertrekpunt. Met tal van initiatieven, bijvoorbeeld in het kader van duurzame verbindingen en Energy Web XL, vervult Moerdijk reeds een koploperpositie als het gaat om duurzaamheid van het haven- en industrieterrein.

De ligging in een aantrekkelijke omgeving om te werken, te wonen en te recreëren, vormt een extra kans. De strijd om voldoende en voldoende gekwalificeerd personeel op een schaarse arbeidsmarkt te vinden, wordt ook beïnvloed door de aantrekkelijkheid van de regio.

KANSSEN	BEDREIGINGEN
• De behoefte vanuit de Mainports Rotterdam en Antwerpen aan een goed bereikbare achterlandhavens • De groei van biomassastromen en de bio-based economy • De groeiende betekenis van Value Added Logistics • Duurzaamheidstrends met hun uitwerking op haven, industrie, energievoorziening en transportmodaliteiten • Voortgaande versterking en integratie van logistieke ketens, alsmede de ontwikkeling synchro-modale netwerken • De sterke verwachte groei in vervoer per container	• Stevige concurrentie in het containersegment van achterlandhavens • Grenzen aan ongelimiteerde groei als gevolg van milieu- en veiligheidscontouren • Vertraging in (door)ontwikkeling van bepaalde vervoersmodaliteiten • Krapte op de arbeidsmarkt en schaarste aan voldoende en goed gekwalificeerd personeel

DEEL II

PORT OF MOERDIJK

ANNO 2030



MOERDIJK IS IN 2030
CONCURREEREND IN DE
DELTA MET OOG VOOR
DUURZAAMHEID EN VEILIGHEID.



4 HÉT KNOOPPUNT VAN DUURZAME LOGISTIEK EN PROCESINDUSTRIE

De toekomst van het haven- en industrieterrein van Moerdijk wordt vooral bepaald door de keuzes die wij zelf maken. Relevante trends en ontwikkelingen beïnvloeden deze keuzes. Deze zetten we hier op een rij.

4.1 HÉT KNOOPPUNT BINNEN DE VLAAMS NEDERLANDSE DELTA

In 2030 is de Vlaams-Nederlandse Delta een sterk netwerk dat bestaat uit een samenwerking van concurrerende en complementaire havens, met ieder een eigen verantwoordelijkheid. Moerdijk is in 2030 binnen dit netwerk het belangrijkste haven- en industrieterrein wat betreft duurzame logistiek en duurzame chemie en procesindustrie.

Op weg naar deze netwerkpositie in 2030 binnen de Vlaams-Nederlandse Delta en binnen Europa, betekent dit voor Moerdijk het verstevigd inzetten op de unieke en complementaire activiteiten in Moerdijk. Drie strategische keuzes zijn daarin voor Moerdijk leidend: het ontwikkelen van de extended gate positie voor Rotterdam en Antwerpen, het uitbouwen van de short sea shipping en het verduurzamen en uitbouwen van de complementaire positie van het chemisch industrieel complex.

Deze versterking van de netwerkpositie binnen de Vlaams-Nederlandse Delta vraagt niet alleen om een intensieve inzet vanuit het Havenschap en haar directe partners in de regio West-Brabant, maar ook om een bredere beleidsmatige betrokkenheid van het Rijk bij de havenpositionering van Moerdijk en de daaraan verbonden grensoverschrijdende samenwerking.

Een sterke netwerkpositie betekent tevens het doorzetten van de innovatieve wijze waarop in Moerdijk wordt omgegaan met vergunningverlening, toezicht en administratieve lastendruk. Een belangrijk aspect in deze is het effectief gebruik van fysieke ruimte en milieugebruiksruimte. Moerdijk heeft reeds het voortouw genomen met het experimenteren met vergunningverlening op kavelniveau in plaats van op bedrijfsniveau. Moerdijk wil zo verdere versnelling van vergunningverlening mogelijk maken. Ook heeft Moerdijk initiatieven genomen met verhandelbare geluidrechten. Moerdijk wil in het kader van de Crisis- en

Herstelwet (CHW) daarmee aanvullend experimenteren en daarin ook een trekkende rol vervullen. Ook op het terrein van ongewenste verschillen in toezicht en handhaving tussen decentrale toezichthouders in Nederland, zal Moerdijk inzetten op actieve betrokkenheid bij het aanbrengen van meer uniformiteit en het delen van kennis en best practices. Dit zal bijdragen aan een gelijk spelveld en het tegengaan van ongewenste concurrentie-effecten, waarmee de concurrentiepositie van Moerdijk kan worden versterkt.

Het nemen van deze initiatieven en het vervullen van een voortrekkersrol op bepaalde gebieden, versterkt de onderscheidende netwerkpositie van Moerdijk op het vlak van innovatie en vernieuwing. Versterking vindt ook plaats door aansluiting bij het initiatief van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) om de Nederlandse havennetwerken nauwer te verbinden aan het netwerk van wetenschappelijke instituten. Daarmee kunnen wetenschappelijke kennis en ervaringen van elders, beter worden ontsloten en beschikbaar komen voor de realisatie van de ambities die Moerdijk voorstaat op het vlak van innovatie en duurzaamheid.

4.1.1 WAARDECREATIE, DUURZAAM, VEILIG

Drie kernbegrippen staan centraal bij het realiseren van deze ambitie: waardecreatie, duurzaamheid en veiligheid.

WAARDECREATIE

Moerdijk is in 2030 een haven- en industrieterrein waar betekenisvolle waardecreatie plaatsvindt: de knooppuntfunctie voor de beide mainports Rotterdam en Antwerpen zorgt voor 'dikke' goederenstromen naar en van Moerdijk, zodat de schaalgrootte aanwezig is voor Value Added Logistics en productie in de (fijn)chemie en proces-

industrie. Daarmee combineert Moerdijk de strategische ligging en sterke punten die het anno 2013 reeds heeft, met de kansen die worden gegenereerd door belangrijke mondiale economische en duurzaamheidstrends.

De kracht van Moerdijk is gelegen in de strategische ligging tussen de twee Mainports, de aanwezige fysieke én milieuruimte voor havenactiviteiten en zware industriële productie, de keuze uit vier vervoersmodaliteiten, het aanwezige cluster van industriële bedrijven en de sterke positie van de logistieke functie in de regio West-Brabant, inclusief het Logistiek Park Moerdijk. De ambitie van Moerdijk is deze kracht complementair in te zetten voor de mainports in de Vlaams Nederlandse Delta, zodat zij hun eigen doorontwikkeling kunnen versterken. Moerdijk wil daarmee de win-win situatie creëren. De realisatie van deze ambities levert duizenden nieuwe (hoogwaardige) arbeidsplaatsen op in Moerdijk en in de regio West-Brabant.

DUURZAAM

Moerdijk is in 2030 een haven- en industrieel complex waarin het begrip duurzame economie als vanzelfsprekend is geïnternaliseerd in de operaties van zowel het Haven-schap als de gevestigde bedrijven. Alleen zo kan de balans in people, planet en profit daadwerkelijk realiteit worden gegeven. Groei, versterking van de concurrentiekracht en een toename van de werkgelegenheid op het haven- en industrieel complex Moerdijk wordt gecombineerd met een excellent beheer van ruimte en de natuur en een vermindering van de milieudruk voor bewoners in de regio. Stuwende factoren zijn de ambities van energieneutraliteit van het complex, de vergroening van de aanwezige chemie en procesindustrie, verdere uitbreiding van de reeds goed geoutilleerde en duurzame vervoersmodaliteiten over het water en de sterke uitbreiding van de aanwezige capaciteit van de Nederlandse buisleidingstraat, alsmede goed functionerende spoorfaciliteiten.

Alleen zo kan Moerdijk concurrerend blijven in een toekomst waarin grote internationale bedrijven eisen dicteren ten aanzien van de ecologische 'footprint' in de gehele keten van productie tot levering bij de eindklant en van 'Europa' die naar verwachting verdere maatregelen (heffingen) zal invoeren aangaande de internalisering van externe kosten. En alleen zo kan Moerdijk er voor zorgen dat de externe effecten op het wonen, recreëren en werken in de regio in 2030 binnen de perken blijven. In de afgelopen periode is op basis van 'Moerdijk Meer Mogelijk' de weg in-

geslagen naar een duurzame bedrijfsvoering op het haven- en industrieterrein, gericht op het terugdringen van de uitstoot van vervuilende stoffen en het terugdringen van het gebruik van primaire grondstoffen/energie. Duurzaam dus doordat het terrein voorziet in eigen energievoorziening. Duurzame verbindingen tussen bedrijven vormen daarin een belangrijke factor zodat reststoffen van het ene bedrijf als energiebron kunnen dienen voor de ander. Maar ook 'groene' energieopwekking, zoals zonne-energie, en bio based gebaseerde energieopwekking in de regio is een belangrijke factor. De kansen die nu op verschillende pilotlocaties worden gecreëerd in Zuidwest Nederland, zullen dan zijn verzilverd.

In de komende periode zal Moerdijk aansluiten op het actieplan Energie dat door de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) wordt opgesteld en uitgewerkt om de implementatie van het nationaal Energieakkoord voor duurzame groei te faciliteren. Denk hierbij aan kennisuitwisseling over proefprojecten, het stroomlijnen van verschillende initiatieven in de zeehavens en het wegnemen van (grensoverschrijdende) belemmeringen zoals bijvoorbeeld leveringszekerheid, regie, juridische zaken en dergelijke.

VEILIG

Moerdijk is anno 2030 ook een veilig complex met oog voor haar naaste burens. De ambities uit het Actieprogramma 'Moerdijk Veilig' zijn gerealiseerd en aanvullende eisen en ontwikkelingen worden nauwlettend gevolgd en geïmplementeerd. Anno 2013 is Moerdijk reeds één van de best beveiligde terreinen in Nederland als het gaat om bedrijven en goederen. Diezelfde hoge ambitie is in 2030 ook gerealiseerd voor alle werknemers en de omgeving en haar bewoners. De Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn de belangrijke partnerorganisaties die zorgen dat vergunningverlening, toezicht en handhaving van uitstekende kwaliteit zijn. Alleen dan kan Moerdijk excelleren. Subjectieve veiligheid is een onderdeel van het gehele veiligheidsregime. Belangrijk is dat de burgers in de omgeving het vertrouwen hebben en ook het 'gevoel' hebben dat bedrijven veiligheid hoog in het vaandel hebben staan. Risicocommunicatie is hierin een belangrijk onderdeel. In de samenwerking tussen bedrijven, burgers en overheden, is goed nabuurschap in 2030 een vanzelfsprekendheid.







4.1.2 TOPCLUSTERS

COMBINATIE VAN TOPCLUSTERS

Juist de combinatie van waardetoevoegende logistiek en waarde creërende proces-industrie, versterkt de positie van Moerdijk als haven en maakt het tot een belangrijk logistiek en industrieel consolidatiepunt in de Vlaams Nederlandse Delta. Het verknoot de netwerkketens van Rotterdam en Antwerpen aan de ene kant, met de andere havens en logistieke knooppunten in de Vlaams Nederlandse Delta aan de andere kant. Juist de combinatie creëert de benodigde schaalgrootte voor een efficiënte overslag en bewerking van zowel containers als droge en natte bulkstromen. Daarmee is Moerdijk in 2030 een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige logistieke dienstverleners en producenten in de chemie en procesindustrie.

TOPCLUSTER DUURZAME LOGISTIEK

Moerdijk ambieert in 2030, met de regio West-Brabant, het topcluster Logistiek te zijn binnen de Vlaams Nederlandse Delta. De positie van waardetoevoegende haven in de logistieke ketens van en naar de mainports, betekent dat Moerdijk meer is dan alleen overslaghaven. Hiervoor zijn 'dikke' goederenstromen nodig die de benodigde 'economies of scale' realiseren voor bedrijven die zich vestigen in Moerdijk. De ruimte voor groei in de overslag is planologisch gereserveerd. Aansluiting bij het programma topsector logistiek en aansluiting bij de TEN-T vervoerscorridors is van groot belang om dit topcluster verder uit te bouwen. Versterking van de samenwerking binnen de Delta, waaronder met de Rijksoverheid, Provincie en de Mainports is hierbij onontbeerlijk.

Met de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk in de komende jaren zijn optimale faciliteiten aanwezig voor deze waarde toevoegende activiteiten. Dat betekent dat containers en bulkstromen niet alleen overgeslagen worden op Moerdijk, maar dat de aanwezige bedrijven op het haventerrein en het Logistiek Park Moerdijk diensten met betrekking tot value added logistics aanbieden. Een voorbeeld hiervan betreft de postponed manufacturing, waarmee wordt ingespeeld op de lange termijnontwikkeling van terugkeer van de maakindustrie en de toenemende vraag van producenten om goederen zo dicht mogelijk bij de klant en zo ver mogelijk in de logistieke keten af te werken. Na bewerking gaan de goederen vervolgens verder op transport Europa in. Moerdijk biedt daarin de mogelijkheid van vervoer via zee (short sea shipping) of via binnenvaart, spoor of weg. Voor wat betreft chemische producten, biedt Moerdijk de aansluiting op het netwerk van de Buisleidingstraat.

Natte en droge bulkstromen zijn in 2030 eveneens van grote betekenis voor Moerdijk. Naar verwachting zullen vloeibare stoffen en bulkstoffen steeds meer in gecontaineriseerde vorm worden vervoerd. Het haven- en industrieterrein van Moerdijk wil inspelen op deze ontwikkeling en voorzieningen bieden die bedrijven hierin faciliteren.

Naast de belangrijke importstromen, ambieert Moerdijk ook een soortgelijk consolidatiepunt te zijn voor retourstromen die via Rotterdam en Antwerpen Europa verlaten. Dat betreft enerzijds export van consumptie- en kapitaalgoederen vanuit Europa naar Azië. Anderzijds gaat het om recyclingstromen. Moerdijk ambieert hierin anno 2030 positie te hebben verworven, met name als het gaat om materialen zoals

DE COMBINATIE VAN DE
TOPCLUSTERS LOGISTIEK
EN PROCESINDUSTRIE
VERSTERKT DE POSITIE
VAN MOERDIJK.



hoogwaardige metalen, chemische grondstoffen, glas en papier. Zowel voor de exportgoederen als voor de recyclingstromen, biedt hoogwaardige Value Added Logistics in Moerdijk een extra concurrentievoordeel. Om- en verpakking, samen stellen en bewerken van goederen, vullen en samenstellen van containers voor de eindbestemming, alsmede afhandeling van douanefaciliteiten, geeft de mogelijkheid snelheid van doorvoer in de mainports te realiseren.

Synchromodaliteit zal in 2030 een onderscheidende factor van betekenis zijn. Daarmee kunnen zo optimaal flexibel en duurzaam verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener worden ingezet voor zijn (achterland)vervoer. Synchromodaal vervoer heeft met name potentie op corridors en in regio's met voldoende ladingaanbod. Dit maakt hoogfrequent vervoer via de weg, met treinen, short sea (feeder) shipping en binnenvaartschepen mogelijk. Voor VAL-activiteiten, biedt synchromodaliteit de mogelijkheid om transportzendingen te bundelen om zo extra efficiëntievoordelen te behalen. Moerdijk zal in 2030 deze faciliteiten optimaal aanbieden.

TOPCLUSTER DUURZAME CHEMIE EN PROCESINDUSTRIE

Moerdijk ambieert in 2030 eveneens de positie van een hoogwaardig en duurzaam industrieel chemisch complex binnen de Vlaams Nederlandse Delta. Ook hier is complementariteit met de andere complexen binnen de Vlaams Nederlandse Delta uitgangspunt. Daarmee versterkt het niet alleen de cluster in Moerdijk, maar zorgt het ook voor een sterke positie op mondiaal niveau van de Vlaams Nederlandse Delta als geheel.

Moerdijk speelt optimaal in op de duurzaamheidstrends en de verwachte schaarste aan grondstoffen zoals die eerder zijn beschreven. De grondreserve van het Industrial Park voor topchemie zal worden benut voor verdere groei en uitbouw. Moerdijk ambieert op dit terrein de vestiging van

aan elkaar complementaire bedrijven, die elkaars grondstoffen en halffabricaten gebruiken. Juist de nabijheid van deze bedrijven geeft schaalvoordelen en vestigingsvoordelen ten aanzien van aanwezige gespecialiseerde dienstverlening, gespecialiseerd personeel, energievoorziening en aan- en afvoer van grondstoffen en (eind)producten. Juist de combinatie van complementaire bedrijven zorgt voor efficiëntie in de keten en verhoogt de verankering van dit cluster. De aanwezige Buisleidingstraat vormt een belangrijke, duurzame en veilige schakel in de aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten van en naar diverse productielocaties en havens in de Vlaams Nederlandse Delta.

De ambitie is tevens dat Moerdijk met dit cluster een sterke positie inneemt in de - tegen die tijd tot wasdom gekomen - biobased economy. Duurzaamheid en vergroening is van toenemend belang voor de (fijn)chemie en de procesindustrie. De trend van ontwikkeling van chemisch industriële clusters in combinatie met bio based innovaties voor de vergroening van de chemie, ondersteunt deze ambitie.

De mogelijkheden voor bio based productie en duurzame energievoorziening op basis van regionale grondstoffen, zijn in (de nabijheid van) Moerdijk volop aanwezig door het landbouwareaal in Zuid-West Nederland te benutten. Dit geeft potenties voor bio based productie op basis van zetmeel en industriële melasse. Aanvullend liggen er de mogelijkheden van de aanvoer en overslag per schip van natte bulkstromen. Moerdijk bouwt daarmee voort op de ervaringen die anno 2013 worden opgedaan met pilotprojecten in Zuid West Nederland.

De aanwezigheid van een sterke logistieke keten is een extra voordeel. Mede met het oog op verdere containerisatie, gebruik van de diensten die Value Added Logistics biedt en synchromodaliteit, kunnen bedrijven zo optimaal en efficiënt gebruik maken van de aanwezige logistieke faciliteiten, de multimodale transportmogelijkheden en de aanwezige expertise.



4.2 REALISATIESTRATEGIEËN

Om de gestelde ambities te verwezenlijken zet Moerdijk in op drie belangrijke, met elkaar samenhangende, hoofdstrategieën. Dit betreft de ontwikkeling en uitbouw van de rol van 'extended gate', de verdere uitbouw van de 'short sea shipping' en het uitbouwen en verduurzamen van het industrieel complex:

1. **Extended Gate:** Dit betreft de ontwikkeling en uitbouw van de 'extended gate' positie voor de mainports Rotterdam en Antwerpen. Deze positie garandeert voor Moerdijk 'dikke' goederenstromen, die de vereiste schaalgrootte geeft voor ontwikkeling van de Value Added Logistics. Moerdijk speelt hier mee in op de vraag van de mainports. Beide havens zullen bij hun verwachte verdere groei ruimte ontberen voor overslag, opslag en bewerking van met name containers, maar ook van specifieke bulkstromen. Ook speelt tijdsdruk een rol, vanwege de scherpe tijdschema's voor laden en lossen die de rederijen hanteren. Moerdijk wil via de extended gate functie, een substantieel deel van deze overslag voor haar rekening nemen en zo de ruimtedruk en tijdsdruk voor beide mainports verminderen.
2. **Short Sea Shipping:** Dit betreft de verdere uitbouw van de Short Sea Shipping. Moerdijk is een zeehaven en is een stop in vele Short Sea Shipping Lines binnen Europa. Aan- en afvoer van goederen uit andere Europese havens, vindt langs deze weg plaats. In de mainports is veelal weinig plek voor dergelijke Short Sea activiteiten.
3. **Uitbouwen en verduurzamen industrieel complex':** Voor de positionering van het industrieel complex gaat het om het innovatief uitbouwen van het bestaande complex, mede in relatie tot de biobased economy.

Essentieel is dat het om de combinatie van deze drie gaat. Ze versterken elkaar doordat de combinatie van aan- en afvoerhaven, logistieke functie en industrie de vereiste volumes genereren, versterkende verbindingen maken tussen bedrijven, de beschikbaarheid genereren van benodigde diensten in Moerdijk en de mogelijkheden schept om leefbaarheid en veiligheid te waarborgen in de regio. We werken deze in de navolgende paragrafen verder uit.



REALISATIE VIA EXTENDED GATE, SHORT SEA EN DUURZAME PROCESINDUSTRIE.

4.2.1 DE EXTENDED GATE

In de trend van steeds verder groeiende containerstromen, spelen de havens van Rotterdam en Antwerpen een mondiale rol. De Rotterdamse haven heeft met de 2e Maasvlakte de mogelijkheden gecreëerd om de intercontinentale containerstromen (direct deep sea en transshipment) naar zich toe te trekken en zo een sterke groei te genereren. Voor beide havens is van belang dat containerstromen snel kunnen worden doorgevoerd. Moerdijk kan daar als extended gate op in spelen. Extended gate wil letterlijk zeggen dat de poort van de zeeterminal is verlegd naar het achterland. Goederentreinen en binnenvaartschepen verbinden de achterlandterminals met de zeeterminals, via routes waarover containers zich, binnen het douanegebied, documentloos kunnen voortbewegen.

IMPORTSTROMEN

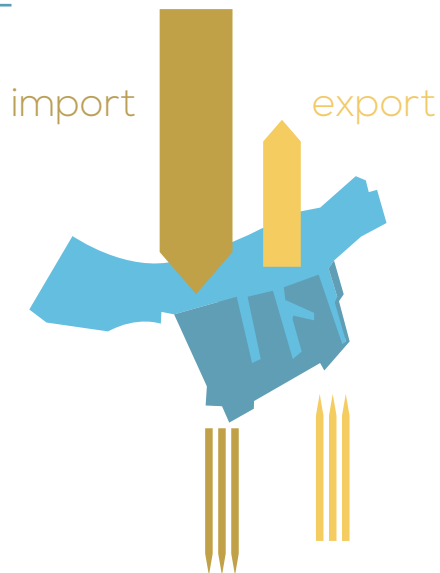
Voor een extended gate zeehaven zijn betrouwbare en frequente multimodale achterlandverbindingen cruciaal. Door goed samenwerken en te optimaliseren kan een container binnen een gegarandeerde termijn van een zeeschip op zijn bestemming in het achterland zijn. Goed capaciteitsmanagement is waar het om draait. Het potentiële verzorgingsgebied van Moerdijk strekt zich uit van de Vlaams Nederlandse Delta en Zuid Nederland tot aan Duitsland. Moerdijk heeft als belangrijke asset het directe vervoer over water van de Maasvlakte naar Moerdijk. Via de Volkeraksluizen kunnen de binnenvaartschepen vanuit Antwerpen naar Moerdijk. Containers kunnen direct en indirect vanuit het zeeschip worden geladen op de binnenvaart. Dat betekent tijdwinst, massa en duurzaam vervoer met een lagere ecologische belasting.

Moerdijk pakt de potenties om de achterlandhaven (extended gate) van Rotterdam en Antwerpen te zijn in 2030.

De groeiende mondiale goederenstromen in combinatie met schaalvergroting in de scheepvaart, zorgt er voor dat beide havens een achterlandhaven nodig hebben welke kan fungeren als logistiek consolidatiepunt tussen import van buiten Europa en export naar het Europese achterland. De aanwezigheid van vier modaliteiten in Moerdijk, maakt een hoge mate van flexibiliteit mogelijk al naar de gelang de aard en vereiste snelheid van de goederen. Denk hierbij enerzijds aan bulkproducten (veelal per schip of buisleiding, geen hoge snelheid vereist) en anderzijds high commodity and consumer goods (veelal per container via schip, spoor of weg, waarbij hoge mate van snelheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit vereist is).

Qua vervoersmodaliteiten zijn voor deze extended gate strategie de weg en het water van groot belang. Dit heeft te maken met de specifieke kwaliteiten, namelijk snelheid en flexibiliteit (weg) maar ook concurrerend in tarief, betrouwbaarheid, duurzaamheid en het verlagen van diefstalkansen (water). Een krachtige impuls van vervoer over water is noodzakelijk omdat onbeheersbare groei van het vervoer over de weg niet kan worden opgevangen in de regio. Hiervoor is een fijnmazig netwerk van vaarwegen in Brabant en gebruik van spoorwegen essentieel. Extra aandacht verdient vervoer via het spoor; een verbeterde ontsluiting per spoor is voor de ambities van Moerdijk een vereiste.

De extended gate strategie geeft de potenties om voldoende massa te ontwikkelen, waar ook anderen in Brabant van kunnen profiteren. Versterking van de samenwerking tussen Moerdijk en de andere Brabantse binnenhavens (c.q. terminals) is van groot belang. Ook de samenwerking met Zeeland Seaports kent soortgelijke karakteristieken als die van Moerdijk, men kan elkaar daardoor goed aanvullen.



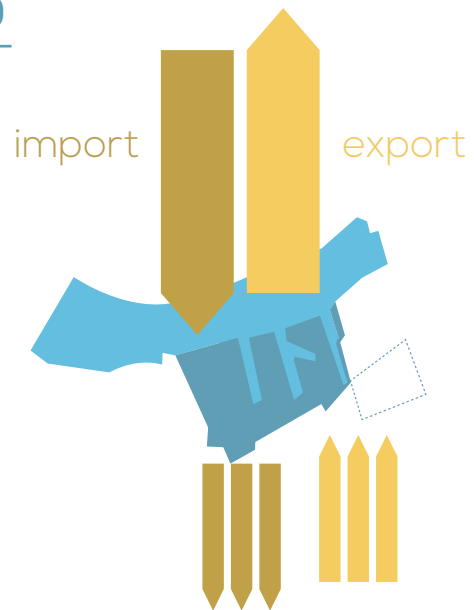
EXPORTSTROMEN

Exportstromen vormen anno 2013 een relatief klein deel van de totale goederenstromen in Moerdijk. De positie van het haven- en industrieterrein van Moerdijk wordt sterker als zij meer balans kan aanbrengen tussen de import- en de exportstromen. Verladers kunnen dan 'vol' weer terug naar Moerdijk, hetgeen Moerdijk meer concurrerend en aantrekkelijker maakt als vestigingsplaats.

Moerdijk wil de kansen benutten voor de groeiende export van (luxe) consumptiegoederen en kapitaalgoederen naar Azië. Een andere kans ligt in het positie nemen in de groeiende retourstromen, door zich te positioneren als het consolidatiepunt voor retourvracht vanuit het Europese achterland naar andere continenten via Rotterdam. Hierbij kan gedacht worden aan recyclinggrondstoffen als papier, glas, plastics of hoogwaardige metalen. Deze toevoegingen maakt Moerdijk aantrekkelijker voor vervoerders om op de terugweg naar Nederland containers weer vol terug te brengen. Dit biedt een extra verdienmogelijkheid en voorkomt kosten als gevolg van opslag en transport van lege containers. Ook hier kunnen in Moerdijk weer consolidatieactiviteiten aan worden gekoppeld. Goederenstromen van diverse locaties in het achterland, worden in Moerdijk bijeengepakt in volle containers die ingeklaard op Moerdijk direct via Rotterdam verder vervoerd worden naar andere continenten.

COMBINATIE MET LOGISTIEK PARK MOERDIJK: VALUE ADDED LOGISTICS

De versterking van de extended gate functie, is essentieel voor het versterken van de Value Added Logistics in Moerdijk en de omliggende regio West-Brabant. De groei van deze Value Added Logistics wordt ingegeven door groeiende containerstromen en een toename van footloose productie. Dat geeft een groeiende stroom van halffabricaten, waarvan montage en eindproductie dicht bij de afnemers plaats vindt. De extended gate positie, garandeert schaal-grootte in goederenstromen naar en van Moerdijk.



Moerdijk wil die kansen benutten voor groei van de Value Added Logistics (montage, herpakking, just-in-time levering eindklanten, e.d.) voor de afnemers in West-Europa. Het Logistiek Park Moerdijk krijgt hierdoor betekenis en massa. Moerdijk wordt zo aantrekkelijk voor mondiaal opererende logistieke dienstverleners die meer doen dan alleen containers vervoeren voor de klant. Het betekent een forse werkgelegenheidsgroei voor de regio.

Crossovers liggen er met logistieke knooppunten elders in Zuid-West Nederland, met name de containerterminals aan het water in Brabant. Vooral voor het havencomplex en het logistiek Park Moerdijk zijn deze crossovers relevant op voorwaarde dat de verschillende havens elkaar aanvullen. De Brabantse ambities voor toplogistiek (als topsector), zijn nauw verweven met de ambities van Moerdijk op haven- en logistiek terrein. De combinatie van Moerdijk met de moderne Brabantse containerterminals als Tilburg, Waalwijk en Oosterhout werkt versterkend voor dit profiel.

SYNCHRO-MODALITEIT

Synchromodaliteit biedt verladers de mogelijkheid om op elk gewenst moment een keuze te maken tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Het is een belangrijke voorwaarde om zo optimaal flexibel en duurzaam mogelijk verschillende transportmodaliteiten te kunnen bieden. Moerdijk is in 2030 in staat hiervoor de faciliteiten te bieden, zodat logistieke dienstverleners de ruimte hebben om naadloos te kunnen schakelen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten die Moerdijk aanbiedt. Daarmee verwerft Moerdijk de positie van een op corridor-niveau afgestemd synchromodaal overslagpunt. Moerdijk zal in de periode tot aan 2030 optimaal bevorderen dat zij op adequate wijze is aangesloten op de internationale TEN-T vervoerscorridors en het internationale kernnet. Moerdijk wil hierbij de kansen benutten van toekomstige innovatieve oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven en logistieke efficiency.





4.2.2 SHORT SEA SHIPPING

De directe zeeverbinding is een unieke asset van Moerdijk. Dit biedt Moerdijk de mogelijkheid een belangrijke rol te spelen in het intra-continentale zeeverkeer. Dit betreft de goederenstromen tussen de verschillende economische regio's binnen Europa, die veelal met kleinere zeeschepen wordt onderhouden in vaste lijndiensten en routes. De goederenstromen van- en naar Engeland, Ierland, Rusland, de Baltic, de Middellandse zeegebieden en de Zwarte zee zullen in de toekomst in omvang blijven toenemen.

Deze short sea lijndiensten hebben hoge betrouwbaarheid ten aanzien van afhandeling op tijd nodig, moeten in de aanloophaven kunnen schakelen met containers naar andere modaliteiten en naar andere bestemmingen. Naast containers, zijn ook shortsea diensten die zijn gerelateerd aan de chemie en de (bulk-) op- en overslag kansrijk voor Moerdijk. Waar chemie steeds meer containeriseert, is een combinatie van chemie en containers kansrijk. Een dergelijke verknoping draagt ook bij aan het vergroten van kansen op nieuwe exportstromen en daarmee overslag.

Deze stromen kunnen middels verschillende modaliteiten worden bediend (weg, water en spoor). Het wegverkeer neemt daarvan anno 2013 een relatief groot deel voor haar rekening. Maar dit aandeel zal de komende decennia relatief afnemen ten faveure van de modaliteiten spoor en water. Onderscheiden kunnen worden het bulkverkeer en het containerverkeer. In dit kader is op termijn het ontwikkelen van de Roode Vaart reserve van belang.

BULKVERKEER: HUIDIGE POSITIE TRENDMATIG UITBOUWEN

Voor wat het bulkverkeer betreft (zowel droog als nat) kan Moerdijk de onmiskenbaar sterke positie die het anno 2013 heeft naar 2030 toe verder uitbouwen. Deze positie is gestoeld op de aanwezige terminalfaciliteiten (voor verschillende soorten bulk), de multimodale ontsluiting en de aanwezigheid van belangrijke industriële verladers binnen het havencomplex. Deze bieden de basis voor een verdere uitbouw van deze positie.

Randvoorwaarde hiervoor is dat de kwaliteit van de ontsluiting tenminste op hetzelfde niveau kan worden gehandhaafd en er voldoende terminalruimte beschikbaar blijft. Daarnaast is de absolute omvang die Moerdijk op dit segment kan innemen afhankelijk van de algehele ontwikkelingen in de omvang van bulkstromen.

CONTAINERVERKEER: SCHAALSPRONG DOOR GERICHTE STRATEGIE

Het intracontinentale containervervoer zal de komende jaren sterk blijven groeien. Deze sector stelt hoge eisen aan snelheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit. Hierin zal meer en meer worden voorzien door de ontwikkeling van short sea lijndiensten. Het verwerven van een substantiële positie in het intracontinentale short sea containerverkeer in de haven van Moerdijk vergt een gerichte strategie. Deze strategie zal gericht zijn op het verkrijgen van voldoende "massa". Veel rederijen die actief zijn in het short sea containersegment combineren deze markt met feederverkeer tussen Rotterdam en de kleinere Europese zeehavens. Deze mogelijkheid biedt Moerdijk als gevolg van haar geografische positie minder. Groei van short sea containerverkeer zal daarom niet langs een geleidelijk groeiproces plaatsvinden maar vergt een schaa sprong. Hiervoor zijn twee, onderling afhankelijke factoren bepalend: de vestiging van één of enkele op dit segment gerichte reders in het havencomplex en een upgrading van de spoorontsluiting die een directere aantakking op het Europese spoornet mogelijk maakt.

SPOORFACILITEITEN

Kiezen voor uitbouw van de short sea shipping vergt investeringen in Moerdijk met betrekking tot de vervoersmodaliteit spoor. Uitbouw kan alleen worden gerealiseerd indien er sprake is van een of enkele aanbieders van formaat. Een aanbieder van formaat (reder) zal alleen geïnteresseerd zijn als er, naast een goede mix van prijs, serviceniveau en overige achterlandverbindingen, de kwaliteit van de spoorontsluiting van Moerdijk concurrerend is met andere havens en modaliteiten. De inspanningen vanuit deze Havenstrategie zijn dan ook gericht om aan te sluiten bij de spooragenda's en investeringsplannen van het Rijk, Provincie, collega havenbedrijven en regio. Het gaat ondermeer om het aansluiten op de kansen voor selectieve ontwikkeling van spoorinitiatieven voor continentale containerstromen, die gerelateerd zijn aan bestaande multimodale overslaglocaties. Ook het realiseren van de RoBel-ambities (goederenspoorlijn Rotterdam - België) met inbegrip van een eigenstandige rangeerfaciliteit voor de haven van Moerdijk en een snelle ontsluiting op het hoofdnet behoort tot de ambities. Het is in dat verband zaak een nadrukkelijker koppeling te leggen tussen de aanbieders van lading in het achterland en de terminalfaciliteiten in Moerdijk. Dit kan vanuit het huidige havencomplex, vanuit het te ontwikkelen Logistiek Park Moerdijk, maar ook vanuit elders in Brabant gevestigde verladers.



4.2.3 HET CHEMISCH INDUSTRIEEL COMPLEX

Het chemisch industrieel complex in Moerdijk is heden ten dage al vergaand gekoppeld aan de complexen van Rotterdam, Terneuzen en Antwerpen. Daarbij is sprake van grote complementariteit, waarbij Moerdijk zich onderscheidt met een sterke positie in de fijnchemie en een goede uitgangspositie voor groei in de biobased gefundeerde chemie. Voor de positionering van het industrieel complex richting 2030 gaat het daarom om het innovatief uitbouwen van de positie die Moerdijk heeft in het netwerk binnen de Vlaams Nederlandse Delta. Dit betreft enerzijds het inzetten op groei in de fijnchemie door acquisitie van bedrijven die complementair zijn binnen Moerdijk. Anderzijds gaat het om de versterking van de positie binnen het netwerk op het vlak van de bio based gefundeerde chemie en circulaire economie. De buisleidingenstraat biedt daarbij optimale kansen om dit te realiseren.

FIJNCHEMIE

De fijnchemie betreft de verwerking van chemische producten als ethyleenoxide tot halffabricaten/grondstoffen voor bijvoorbeeld de levensmiddelenindustrie. De inzet is de creatie van afhankelijkheden in de productielijn tussen chemische bedrijven onderling, bijvoorbeeld Shell als leverancier van basisproducten en halffabricaten voor chemische bedrijven op het terrein.

Deze synergie voorkomt onnodig transport van gevaarlijke stoffen, maar maakt tevens door de clustering het terrein aantrekkelijk voor gespecialiseerde en in de grondstofketen van elkaar afhankelijke chemische bedrijven.

De reeds aanwezige buisleidingenstraat vormt een unieke vervoersasset, die naar 2030 toe uitbreiding behoeft.

BIO BASED ECONOMIES

Op de lange termijn, liggen er veel kansen voor op de “biobased chemistry” gefundeerde bedrijven. Waar dat anno 2013 nog kleine volumes en experimentele innovaties zijn, zijn die in 2030 volwaardig aangehaakt op het

complex Moerdijk. Zo ontstaat innovatie en vergroening van het industrieel complex, in het bijzonder van het chemisch cluster. Het overslaan en gebruiken van reststoffen, ook voor energieopwekking, vormt in het verlengde van deze strategie een extra asset voor vestiging in Moerdijk.

Cross overs met andere industrieën en clusters in Zuid-west Nederland versterken de ambities van Moerdijk. (West)Brabant en Zeeland zetten in op de verdere ontwikkeling van bio based industry, aansluitend op de agro & foodsector in Zuid-West Nederland. Crossovers voor Moerdijk hebben betrekking op:

- Overslaglocatie van bulkproducten voor de bio based groene grondstoffen op Bevelanden, bijvoorbeeld inzameling van bio massa en bio gas (project Groene Poort op Bevelanden);
- Het benutten van groene kringlopen (energie, mineralen, CO2 en water) en agrarische grondstoffen als feedstock voor de procesindustrie (project Nieuw Prinsenland in de omgeving Steenberg);
- Het creëren van start ups in de procesindustrie en het leveren van nieuwe groene building blocks voor de procesindustrie (project Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom);
- De koppeling met complex Dinteloord. De uitstoot van CO2 en op termijn wellicht zelfs restwarmte vanaf het industrieterrein, kan hier nuttig worden ingezet;
- De koppeling richting Spielpolder en het grote kassen-gebied in de gemeente Drimmelen;
- Drimmelen en Dinteloord zijn via de planologisch verankerde leidingenstroken (en kleine aftakkingen) goed te bereiken. Dit past goed in de verduurzaming van West-Brabant en daarmee van het haven- en industrieel complex Moerdijk.

Daarmee is Moerdijk anno 2030 primair een productielocatie voor de chemische en procesindustrie, de research en generatie van grondstoffen vindt elders in Zuid West Nederland plaats. Daarnaast is Moerdijk een belangrijke

afnemer maar ook leverancier van groene energie. Tot slot vervult Moerdijk de rol van overslaghaven van groene restproducten en bulk. 'Groen Moerdijk' is daarmee vandaag en in de toekomst al meer realiteit dan louter een 'correct etiket'.

Wanneer deze mogelijkheden worden benut biedt dit een positieve bijdrage aan gunstige en onderscheidende vestigingsvoorwaarden. Bovendien scheelt dit alles uitstoot in CO2 en methaan rondom Moerdijk, hetgeen goed is voor de robuustheid van de balans tussen people, planet en profit.

MAINTENANCE

De beschikbaarheid van hoogwaardige dienstverlening in de maintenance is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Het kristallisatiepunt hiervan bevindt zich in West-Brabant met het ontstaan van bedrijven, opleidingen en research. Moerdijk is een belangrijke afnemer in de vorm van het beheer en onderhoud van de installaties van de procesindustrie. Verdere uitbreiding van de chemie- en procesindustrie op Moerdijk, vraagt meer capaciteit en innovatiekracht in de maintenance. Moerdijk zet in op het onderbrengen van co-sites op het haven- en industrieterrein in samenwerking met het Dutch Institute World Class Maintenance. De op het havencomplex aanwezige bedrijven in het maintenance-cluster en deelname aan het Regionaal Actieplan voor bundeling van de opleidingsvragen aan bij deze ontwikkeling. Hierbij hoort een sterkere positionering van het maintenance cluster in West-Brabant en de wijze waarop in 2030 die ten dienste staat van het industrieel complex Moerdijk. Door de profilering van de regio West-Brabant als logistieke regio is ook beheer en onderhoud voor wagenparken, schepen en automatiseringssystemen aanwezig.



4.3 DE ROBUUSTHEID VAN DE AMBITIES

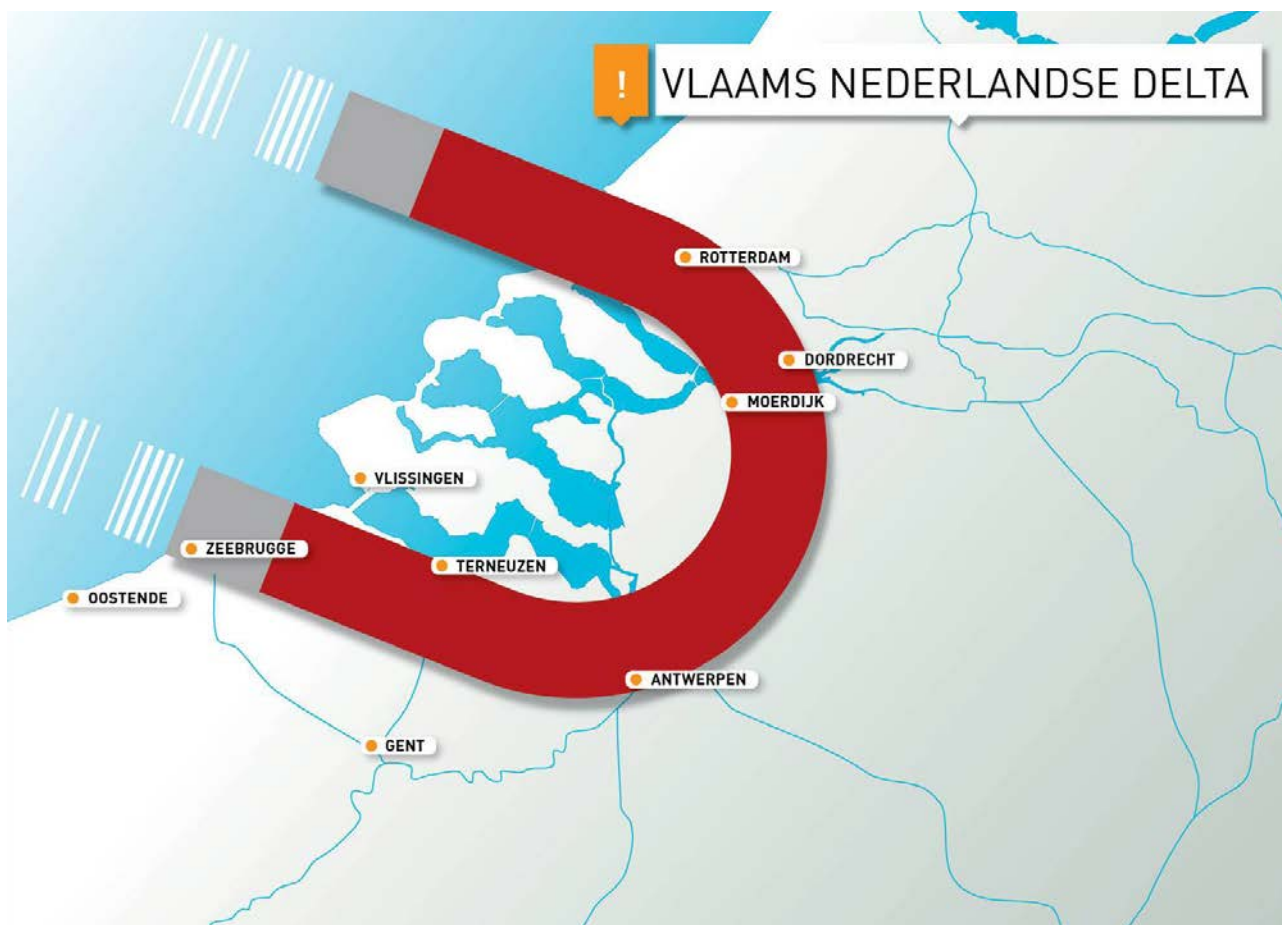
Gelegen tussen de twee grootste havens van Europa en in het hart van de Vlaams Nederlandse Delta heeft Moerdijk een aantal troeven die ze naar de toekomst wil maximaliseren. Het haven- en industrieel complex Moerdijk is op economisch- en logistiek gebied onlosmakelijk onderdeel van de Vlaams-Nederlandse Delta. Wat in deze Delta gebeurt, bepaalt in belangrijke mate ook de robuustheid van de ambities voor 2030. Het in 2011 verschenen rapport "Ruimtelijk-economische en logistieke analyse: de Vlaams-Nederlandse Delta in 2040", van de Universiteit van Antwerpen en de Erasmus Universiteit Rotterdam, formuleert negen onafhankelijke krachten die de toekomst van de Vlaams-Nederlandse Delta bepalen.

De economische ambities voor het haven- en industriegebied van Moerdijk voor 2030 zijn door de Universiteit van Antwerpen in samenwerking met de Erasmus Universiteit

Rotterdam kwalitatief getoetst aan de krachten die zij voor de Vlaams-Nederlandse Delta voor 2040 hebben opgesteld. Deze analyse is in bijlage 3 opgenomen.

Deze analyse toont dat de robuustheid van de economische ambities voor 2030 groot is binnen de voorziene krachtontwikkelingen van de Vlaams Nederlandse Delta. De analyse laat zien dat Moerdijk potentieel heeft als onderscheidende haven- en industrieterrein, zowel in het chemische cluster als in de logistieke ketens middels 'value added logistics'. Cruciaal voor Moerdijk is zich excellent en onderscheidend te positioneren om optimaal gebruik te maken van deze ontwikkelingen.

Maar dit potentieel leidt niet zonder meer tot realisatie van de uitgesproken ambities. Daarom worden in de uitvoeringsagenda de te ondernemen acties beschreven en wordt aangegeven welke partij trekker is.





5 SOCIALE, ECOLOGISCHE EN ECONOMISCHE BALANS

Eén van de belangrijke uitgangspunten van deze Havenstrategie is dat het principe van de 'Triple P' (principe van People, Planet en Profit) wordt gehanteerd. Het idee hier achter is dat een duurzame economische ontwikkeling alleen dan plaatsvindt, als dat tegelijkertijd gepaard gaat met het bevorderen van de veerkracht en kwaliteit van de natuur en het bevorderen van de lichamelijke en het geestelijke welzijn van de inwoners. Verbetering van het ene mag niet ten koste gaan van het andere. Het gaat er om de toekomstige ontwikkeling in balans op de drie P's te laten plaatsvinden. De juiste balans versterkt het totaal en niet alleen de afzonderlijke onderdelen. In dit hoofdstuk duiden we nader de relevante aspecten van people, planet en profit. Daarmee vormen ze een onderdeel van deze Havenstrategie, in het kader van een adequate balans in de Triple P. De uitwerking van acties zijn dan ook opgenomen in de Uitvoeringsagenda.

Vandaag de dag is het besef wijd verspreid, dat de economie niet kan floreren zonder ecologische en sociale duurzaamheid. De balans tussen deze drie aspecten bepaalt de duurzame toekomst van een regio. Veel meer dan vroeger worden ondernemingen, instellingen en overheden naast hun economisch handelen beoordeeld op hun impact op deze andere waarden.

De kritische blik op de groei van economische activiteiten is het gevolg van een groeiend besef van het belang van onze leefomgeving. Mensen willen in een mooie omgeving wonen met voldoende voorzieningen, het liefst in de

buurt van het werk. In deze context zijn 'leefbaarheid' en 'duurzaamheid' kernbegrippen geworden. Leefbaarheid is de mate waarin een gebied haar bewoners in staat stelt hun leefkwaliteit vorm te geven. Daarmee heeft leefbaarheid dus betrekking op de kwaliteit van de leefomgeving in een bepaald gebied op dit moment. Het gaat om het 'hier en nu'. Duurzaamheid gaat een stap verder. Naast het 'hier en nu' heeft duurzaamheid ook betrekking op het 'daar en later'. Met andere woorden: bij duurzaamheid speelt de kwaliteit van de leefomgeving in een breder gebied en voor toekomstige generaties ook een rol. Duurzaamheid heeft gaandeweg een bredere strekking gekregen dan de oorspronkelijke, puur ecologische. Naast goed rentmeesterschap over onze natuurlijke omgeving behelst duurzaamheid steeds vaker ook het behoud van welvaart en sociale samenhang en veiligheid. Deze sociale, ecologische en economische dimensies worden in het Engels doorgaans aangeduid als Triple P: people, planet, profit.

DUURZAME ECONOMISCHE
ONTWIKKELING GAAT GELIJK
OP MET MENS EN OMGEVING.





5.1 SOCIALE DIMENSIE: PEOPLE

De 'people'- dimensie meten we aan de hand van het begrip leefbaarheid. Leefbaarheid is de mate waarin bewoners in staat worden gesteld hun leefkwaliteit vorm te geven. In deze Havenstrategie beschouwen we hiervoor de navolgende aspecten.

5.1.1 GELIJKWAARDIG NABUURSHIP

Het haven- en industriecomplex ligt in een regio waarin volop wordt gewoond, gerecreëerd en gewerkt. Enerzijds gaat het om de directe omgeving met woonkernen als Moerdijk, Klundert, Zevenbergen, Zevenbergschen-Hoek, Strijen-Sas en Strijen. Daar kunnen bewoners direct het haven- en industriecomplex zien, ruiken en horen, en is de noodzaak voor een juiste balans tussen economische ambities en de leefbaarheids- en veiligheidswaarden het meest pregnant en dagelijks aanwezig. Anderzijds gaat het om de regio West Brabant, waar bewoners minder intensief merken van wat er op het haven- en industriecomplex plaatsvindt, maar ook hier sprake moet zijn van een juiste balans tussen wonen, werken en recreëren.

De economische vitaliteit van het haven- en industriecomplex is gebaat bij maatregelen en investeringen die de toekomstige aantrekkelijkheid en veiligheid van de omgeving voor haar bewoners waarborgen. Om de robuustheid van realisatie te waarborgen, wordt ingezet op nieuwe verdienmodellen en structurele samenwerkingsverbanden tussen het bedrijfsleven op Moerdijk, de bewoners(organisaties) in de kernen en de betrokken overheden. Zo kan worden ingezet op investeringen van bedrijven op het haventerrein in de omgeving, het leveren van door bedrijven opgewekte energie aan bewoners, gerichte sponsoring en adoptie van voorzieningen in de kernen, het oprichten van een leefbaarheidcompensatiefonds, vanuit de bedrijven werkexcursies te organiseren, gezamenlijke 'doen-dagen' te organiseren. Of dit het is en hoe precies dit er uit kan zien, is iets om gezamenlijk met bewoners uit te werken.

Van belang is om niet 'over de hoofden van de bewoners' te praten en te bepalen, maar om gezamenlijk op te trekken en op bepaalde onderdelen ook verantwoordelijkheid te nemen. De lessen van de afgelopen jaren hebben geleerd dat met de ruggen naar elkaar toe staan voor geen enkele partij iets oplevert. Het interactieve proces van de totstandkoming van deze Havenstrategie heeft geleerd dat het cruciaal is dat bewoners op de juiste en op een gelijkwaardige wijze vroegtijdig betrokken willen worden bij de ontwikkelingen die hen raken.

Anno 2030 moet deze verhouding gelijkwaardig zijn. Dat betekent gelijkwaardigheid ten aanzien van de informatievoorziening, mogelijkheden voor constructief overleg en betrokkenheid bij besluitvormingprocessen die gaan over voor bewoners belangrijke onderwerpen. In 2030 functioneert daartoe een gestructureerde organisatie waarin bewoners, bedrijven en overheden met elkaar overleg plegen en informatie uitwisselen. Op deze wijze kunnen bewoners in staat worden gesteld meedenken en meehandelen vorm en inhoud te geven. Een vergelijking kan worden gemaakt met de structuren zoals die rond luchthavens functioneren, bijvoorbeeld de luchthaven Eindhoven. Een heldere rolverdeling, transparante communicatie en afspraak = afspraak vormen het kenmerk hiervan.



5.1.2 EEN AANTREKKELIJKE EN GEZONDE OMGEVING OM TE WONEN, TE WERKEN EN TE RECREËREN

De gemeente Moerdijk en de regio West-Brabant hebben bewoners veel te bieden. Er is veel werk in de directe omgeving, evenals een breed scala aan voorzieningen. Tegelijkertijd is dit alles niet in iedere woonkern in dezelfde mate aanwezig. Dat kan ook naar de toekomst niet. Wel is van belang dat ook in de toekomst de regio als geheel vitaal en aantrekkelijk blijft. Met deze Havenstrategie wordt ingezet op uitbreiding van economische activiteiten en daarmee nieuwe banen. Deze economische activiteiten leveren ook de grondslag voor het aanbod van een breed scala van voorzieningen voor alle bewoners.

EEN GEZONDE OMGEVING

De regio als aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren, houdt ook in dat er oog is voor de (volks) gezondheid van omwonenden. Geplande ontwikkelingen in en op het haven- en industriecomplex zullen naast aspecten van leefbaarheid, ook worden gezien op de objectieve gezondheidsaspecten als de subjectieve beleving hierbij van omwonenden. Dit betekent het bevorderen van het geestelijk en lichamelijk welzijn van omwonenden en monitoring van belangrijke aspecten van de (volks) gezondheid. Waar mogelijk wordt aangesloten op lokale en regionale initiatieven gericht op de versterking van de (volks)gezondheid.

AANTREKKELIJK WONEN

Als het gaat om de aantrekkelijkheid van het wonen in de regio, is inzetten op nieuwe en aantrekkelijke woonmili-

eus van groot belang. Water is een dominante factor in de omgeving. In combinatie met natuur en ecologie, liggen er ten westen en ten zuiden van het havengebied grote kansen voor het creëren van aantrekkelijke woonmilieus. Nieuwe in de regio onderscheidende woonmilieus, die in samenhang met het klimaatbestendig maken van de omgeving en de groene omlijsting van de haven kunnen worden ontwikkeld, vormen daarin een essentieel onderdeel. Wonen in en aan het water is daarin het thema. Qua inspiratie kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een Delta-achtig woonmilieu passend in het dijk- en krekengebied in het noordwestelijk en zuidwestelijk deel van de gemeente Moerdijk. Waterberging, landschappelijke opwaardering en onderscheidende woonmilieus kunnen daarin samengaan. Daarmee wordt ingezet op het aantrekken en binden van (nieuwe) werknemers die in 2030 benodigd zijn.

AANTREKKELIJKE RECREATIEMOGELIJKHEDEN

Daarnaast zijn ook aantrekkelijke recreatiemogelijkheden van belang. Denk aan de kansen voor waterrecreatie met de aanwezigheid van jachthavens en het cultuurhistorische waardevolle Willemstad met de omliggende forten van de 'Stelling van Willemstad'. Het nabije open landschap is aantrekkelijk voor actieve recreatie. Meer specifiek kan ook de industriële recreatie worden ontwikkeld. Ervaringen van elders leren dat mensen ook het bezoek van een haven- en industrieel complex, bijvoorbeeld door middel van open dagen, georganiseerde bedrijfsbezoeken en/of demonstratiedagen, interessant vinden. Dit type van activiteiten vergroot tegelijkertijd ook de bekendheid bij een breder publiek en zorgen voor meer kennis (en begrip) over de economische bijdrage van een dergelijk terrein aan de regio.



AANTREKKELIJK VESTIGINGSKLIMAAT

Een aantrekkelijke en gezonde omgeving wordt tevens een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor (toekomstige) bedrijven en haar werknemers geborgd. Hierbij is aansluiting op de West Brabantse regiovisie belangrijk. Door gerichte marketing en wervingscampagnes kunnen de kwaliteiten van landschap, historische binnensteden als Bergen op Zoom, Willemstad en Breda, de nabijheid van unieke natuurgebieden als de Biesbosch en grootstedelijke voorzieningen in Brabantstad, de Randstad en Antwerpen en mogelijkheid tot recreatie aan het water, krachtig onder de aandacht worden gebracht. Het woningbouw- en voorzieningenbeleid dient zich, mede met het oog op de toekomstige benodigde werknemers, te richten op kwaliteit. De ervaring van vergelijkbare krimpgebieden, bevestigen deze focus.

5.1.3 AANSLUITING ONDERWIJS EN ARBEIDSMARKT

De kwaliteit van de economische activiteiten en de kwaliteit van de leef- en woonomgeving beïnvloeden elkaar sterk en zijn wederzijds afhankelijk. Het haven- en industrieel complex van Moerdijk zorgt voor stuwende werkgelegenheid waar in de hele regio van wordt geprofiteerd. Omgekeerd is het haven- en industrieel complex afhankelijk van het aanbod van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten in de regio en het binden van deze mensen in de regio. De haven van Moerdijk onderscheidt zich van andere havens doordat er anno 2013 voldoende arbeidskrachten aanwezig zijn.

Naar de toekomst toe worden echter tekorten verwacht, zowel in het laaggeschoolde werk (de 'handjes') als in het geschoolde technische werk (MBO en HBO). Daarvoor

moet worden ingezet op een intensieve samenwerking tussen onderwijsinstellingen, bedrijven en overheden. De inhoud van beroepsopleidingen en de vraag vanuit bedrijven moet veel beter op elkaar aansluiten. School en werk moeten vloeiender in elkaar over gaan. Het gezamenlijk ontwikkelen van gerichtere scholing en een interessant aanbod van leer-werk trajecten die grote aantrekkingskracht hebben op nieuwe lichtingen leerlingen is nodig. Door gezamenlijke campagnes moet het imago van het werk in de haven een positieve impuls krijgen.

Bij specifieke of tijdelijke tekorten op de arbeidsmarkt wordt nog steeds gebruik gemaakt van het aanbod van buitenlandse arbeidskrachten. Arbeidsmigranten vormen door hun kennis en expertise een welkome aanvulling voor de bedrijven in de regio. Naar de toekomst toe moet echter het arbeidspotentieel van jongeren uit de Brabantse, Zeeuwse en Zuid-Hollandse regio's verder benut worden.

Er is een specifieke actie nodig gericht op het binden van jongeren. Jonge mensen vormen het speerpunt van onderwijs en arbeidsmarkt. Dan moet je hen wat aantrekkelijks te bieden hebben. Naast werk en opleidingen, is dat ook het bieden van betaalbare en aantrekkelijke woningen. Dit is een gemeenschappelijke opgave waaraan de West-Brabantse gemeenten in onderlinge afstemming invulling moeten geven.





5.2 ECOLOGISCHE DIMENSIE: PLANET

De 'planet'- dimensie meten we aan de hand van het begrip ecologische duurzaamheid. Hierbij gaat het om goed rentmeesterschap over onze natuurlijke omgeving. De economische vitaliteit van het haven- en industriecomplex is derhalve gebaat bij maatregelen en investeringen die de toekomstige klimaatbestendigheid van en de natuurwaarden in de omgeving borgen.

Om de robuustheid van realisatie te waarborgen, wordt ingezet op nieuwe verdienmodellen en structurele samenwerkingsverbanden tussen het bedrijfsleven op Moerdijk, belangrijke natuurorganisaties in de regio en de betrokken overheden. Zo kan worden ingezet op investeringen van CO2 compensatiegelden van bedrijven op het haventerrein in de omgeving, gerichte sponsoring en adoptie van stukken natuur en landschap. Stimulering kan plaatsvinden door vanuit de bedrijven werkexcursies te organiseren. Hierbij kan worden aangesloten op de integrale structuurvisie van de regio West-Brabant.

Daarnaast is begin 2014 samen met de belangrijkste actoren gestart met de ontwikkeling van een Natuurmanagementplan voor de periode 2014-2030. In dit plan wordt een samenhangende set van natuurwaarden beschreven die nodig - en mogelijk - zijn voor de realisatie van de Havenstrategie. Binnen de regio Moerdijk (beschouwend de het haven- en industriecomplex Moerdijk, alsmede de Natura2000 gebieden De Biesbosch en het Hollands diep) wordt gekeken naar de gewenste en noodzakelijke maatregelen voor het behouden en, indien nodig, versterken van de landschapswaarden, biodiversiteit en andere ecologische factoren.

5.2.1 LANDSCHAPPELIJKE KWALITEITEN

Het haven- en industriecomplex Moerdijk ligt in een kwetsbaar en landschappelijk bijzondere omgeving. Ingeklemd tussen de Delta in het westen en de Biesbosch in het oosten, moet rekening worden gehouden met bijzondere milieu- en natuurwaarden. Het complex ligt buitendijks en bevindt zich het aan het eind van een van de belangrijkste rivierstelsels van Nederland met een belangrijke functie voor waterberging. Water is derhalve een dominant kenmerk in de omgeving en daarmee toekomstige klimaatbestendigheid een cruciale factor. Daarnaast ligt het haven- en industriecomplex in een cultuurhistorisch open landschap, op de grens van klei en zand. De waarde van dit landschap is gebaat bij een goede inpassing van het haven- en industriecomplex.

Investerings in de economie van de haven moeten hand in hand gaan met verbetering van het omliggende landschap. Alleen dan is sprake van het in balans laten groeien van de haven en haar omgeving. Deze investeringen moeten plaatsvinden met oog en aandacht voor de cultuurhistorie van het gebied. Een aantal kenmerkende landschappelijke structuren kunnen in ere worden hersteld. Op een aantal plaatsen wordt ruimte gemaakt voor water en waterberging, al dan niet gecombineerd met nieuwe aantrekkelijke woonmilieus. Waar nuttig en nodig kan nieuwe natuur wor-

den ontwikkeld met een ondersteunende en toeleidende functie voor de Biesbosch. De Roode Vaart vervult een belangrijke functie als inlaat voor het zoetwater-systeem in de regio.

Enkele aspecten waaraan kan worden gedacht, betreffen bijvoorbeeld de landschappelijke verbinding Biesbosch-Tiengemeenten, een hoogwaardige groene dooradering, ecologische verbetering van de oevers van het Hollands Diep, water als drager van het ecosysteem in de Delta en voor Moerdijk het karakteristieke uiterlijk, het duurzaam versterken van de kwaliteit en kwantiteit van water, bodem, lucht, natuur en landschap (biodiversiteit). De landschappelijke kwaliteit draagt ook bij aan een hoogwaardig woonklimaat voor werknemers van het haven- en industrieterrein.

5.2.2 KLIMAATBESTENDIGHEID

Verwachte toekomstige Europese klimaatveranderingen hebben invloed op de waterhuishouding in het gebied. Dit noodzaakt West-Brabant om het hoofd- en regionale watersysteem klimaatproof te maken. Deze opgave betreft zowel een kwaliteits- als een kwantiteitsverbetering. Het behoud en de versterking van de diversiteit binnen het watersysteem is een belangrijk uitgangspunt.

Het adequaat borgen van zaken als tijdelijke waterberging bij hoogwater, de beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief goed zoetwater voor de landbouw, garanties voor de watervoorziening in het gebied en veiligheidsaspecten voor de mensen en de omgeving, zijn ook van groot belang voor het in de juiste balans functioneren van het haven- en industriecomplex, nu en in de toekomst. Het geeft tegelijkertijd mogelijkheden om hiermee ecologische en economische waarden (bijvoorbeeld met toerisme en recreatie) toe te voegen. Cultuurhistorische, landschappelijke en agrarische kwaliteiten kunnen hierdoor een impuls krijgen.

5.2.3 WATERSYSTEEM

Eerder is de unieke ligging van Moerdijk tussen de Hollandse en Zeeuwse Delta aan de westkant en de Biesbosch en het aangetakte rivierstelsel aan de oostkant gememoreerd. De samenhang tussen de economische activiteiten, veiligheidsaspecten (zoals bescherming tegen hoog water) en de ecologische kwaliteit van het onderliggend landschap, is hiermee nadrukkelijk aanwezig. Het watersysteem in en rond Moerdijk is hierin de verbindende factor.

Moerdijk zal in de uitwerking van haar ambities, tevens de effecten en kansen die dit watersysteem biedt beschouwen. Enerzijds gaat het om de aspecten die direct verbonden zijn aan de ambities van de Havenstrategie, zoals het waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de waterkwaliteit, het sluiten van de (afval)waterketen, duurzaam waterverbruik en de kwantitatieve beschikbaarheid van schoon water. Anderzijds gaat het om het in de juiste richting beïnvloeden van grotere programma's van overheden (waaronder ook de gebiedsopgave Waterpoort) inzake het beneden rivierengebied, estuariene dynamiek en een klimaatbestendig watersysteem, om zo ook op de langere termijn te waarborgen dat de economische ambities met de 'planet-waarden' in balans blijven.

5.2.4 ENERGIETRANSITIE EN ENERGIENEUTRALITEIT

Onafhankelijk van de aardolieprijs zullen overheden en bedrijven sterker streven naar duurzaamheid en CO₂ reductie in de gehele keten. Dit biedt kansen voor duurzame energieopwekking, energieverbindingen met andere industrieën in de omgeving en recycle en re-use van grondstoffen en halffabrikaten. In Moerdijk zijn reeds vanuit het programma Energyweb XL een aantal projecten gestart om de transitie gericht op de afname van het energiegebruik en de milieubelasting, zowel door de industrie als het transport, te bewerkstelligen. Verder sluit Moerdijk aan bij het actieplan Energie dat door de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) wordt opgesteld en uitgewerkt om de implementatie van het nationaal Energieakkoord voor duurzame groei te faciliteren.

De mogelijkheden voor zonne-energie, biomassa en aardwarmte biedt specifiek voor Moerdijk kansen richting 2030 om tot een energieneutraal haven- en industriecomplex te komen, de uitstoot voor de omgeving te beperken en de veiligheid voor de mensen in de omgeving naar een hoger niveau te brengen. Verder vervullen de ambities ten aanzien van duurzame verbindingen (zie www.duurzameverbindingenmoerdijk.nl) een belangrijke rol. De reeds gestarte projecten worden naar de toekomst toe verder uitgebouwd, om een zo'n optimale uitwisseling van energie/warmte, water en reststromen tussen bedrijven te realiseren. De mogelijkheden voor windenergie zullen worden onderzocht.

De agrarische sector is in de regio onlosmakelijk onderdeel van het landschap en er liggen derhalve grote kansen. De mondiaal toenemende vraag naar voedsel zal de prijzen opstuwten en voor een nieuwe impuls zorgen voor deze sector. Agrarische bij- en afvalproducten uit de regio



dienen als grondstof voor nieuwe bio-based bedrijven en energie-voorziening op het haventerrein.

5.2.5 VEILIGHEID EN MILIEU

Economische ontwikkeling van het haven- en industrie-complex kan, en mag niet ten koste gaan van de veiligheid -en dus leefbaarheid- van de omgeving. Met het actieprogramma 'Samen werken aan Veiligheid' is de start gemaakt om Moerdijk en omgeving nog veiliger te maken richting de toekomst.

Zorg om veiligheid eindigt echter niet bij de grens van het haven- en industrieterrein. Borging van met name de externe veiligheid van alle vormen van vervoer van en naar de haven van Moerdijk, in het bijzonder de vervoersstromen over het water en het spoor, is evenzo belangrijk voor een gebalanceerde ontwikkeling. Als het om het spoor gaat, betreft dit aandacht voor de externe veiligheidseffecten op de groei van ladingstromen van en naar het rangeerterrein Kijfhoek. Wat betreft het vervoer over het water is aandacht nodig voor externe veiligheidsaspecten van de groei van ladingstromen van en naar Rotterdam via de binnenvaart over de Oude Maas. In beide gevallen, spoor en binnenvaart, is aandacht nodig voor de risico's hiervan op dichtbevolkte woongebieden in het Drechtstedengebied en de mogelijkheden om deze risico's te verminderen.

Analoog aan de borging van een veilig en gezond leefklimaat geldt voor de milieu-eisen dat er sprake is van een transparante en scherpe normstelling. Zo moeten geurhinder, geluidproductie, fijnstof, SOX, NOX en CO₂ emissies binnen de daarvoor gestelde randvoorwaarden blijven. Ondernemers en omwonenden hebben, middels invulling van het nabuurschap, een actieve rol in het overleg over normstelling en handhaving. De milieukwaliteit (en de handhaving daarvan) is nadrukkelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid geworden. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij de betrokken overheden en de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant.



5.3 ECONOMISCHE DIMENSIE: PROFIT

De economische dimensie van de Triple P is in hoofdstuk vier uitgebreid beschreven. Samengevat leiden deze ambities tot verdere welvaartsgroei, realiseren van innovatie, een grotere arbeidsmarkt en een groeiend gebruik van natuurlijke hulpbronnen.

De welvaartsgroei heeft zijn positieve effecten op de omvang en opbouw van de bevolking, het besteedbaar inkomen en daarmee het voorzieningenniveau. Innovaties worden gerealiseerd in de wijze waarop de vergroening van de chemie gestalte krijgt, energieneutraliteit ingang vindt en de wijze waarop de logistieke processen vorm en sturing krijgen. Door waardecreatie in de haven, de industrie en het Logistiek Park Moerdijk, groeit de arbeidsmarkt. Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt door middel van onder meer de landbouwproducten voor de bio based chemie.

Voor de nadere uitwerking hiervan, verwijzen we kortheidshalve naar het voorgaande hoofdstuk.

DEEL III

STRATEGISCH UITVOERINGS- PROGRAMMA





6 STRATEGISCH UITVOERINGSPROGRAMMA

Wij staan voor een duurzame en daarmee uitgebalanceerde ontwikkeling van het Havenschap en zijn omgeving. Vanuit een sterke uitgangspositie in het Vlaams-Nederlandse netwerk, is Moerdijk in staat om goed in te spelen op de uitdagingen die de internationaal-economische omgeving biedt.

SAMEN OPTREKKEN

Het al eerder uitgesproken streven naar een professionelere en slagvaardigere organisatie van het Havenschap geeft aanleiding om voor 2015 de governancestructuur te herijken.

Deze governancestructuur vormt een belangrijk onderwerp voor de toekomst van de haven en het Havenschap Moerdijk, dat om een adequate uitwerking vraagt. Dit vraagt echter tegelijkertijd ook een zorgvuldig proces. In 2008 hebben de huidige aandeelhouders een principebesluit genomen om het Havenschap te verzelfstandigen. De vorm van een overheids-NV is daarbij toentertijd als de meest wenselijke in overweging gegeven. Tijdens het uitwerkingsproces is in 2010 door de Raad van Bestuur van het Havenschap Moerdijk besloten om de verzelfstandiging voorlopig te stoppen en besluitvorming daarover uit te stellen tot uiterlijk 2015. Met het uitbrengen van deze Havenstrategie is het uitwerken van een nieuwe governancestructuur opnieuw geagendeerd. Op een eerder concept van de Havenstrategie zijn van de kant van de Havenbedrijven van Rotterdam en Antwerpen, betekenisvolle reacties geformuleerd die ingaan op de mogelijke wijze van besturing van de haven van Moerdijk en het goed onderzoeken van de mogelijke complementaire samenwerking met deze genoemde havenbedrijven en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden voor een aangepaste governancestructuur. Deze reacties vormen daarmee

een goede basis om in 2014 een gezamenlijke verkenning en uitwerking te maken van de synergiekansen en daarmee de mogelijke modellen voor een aangepaste governancestructuur.

Hierbij wordt ook het voornemen van het Rijk betrokken om de betrokkenheid bij de Nederlandse zeehavens een bredere beleidsmatige invulling te geven.

BALANS IN DE 3P'S

Het realiseren van dit strategisch uitvoeringsprogramma is van cruciaal belang voor het realiseren van balans in de 3p's. Ruimtelijke randvoorwaarden voor economische ontwikkeling zijn ingevuld met de ontwikkeling van het LPM en de ruimtelijke reservering Roode Vaart. Duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke opgaven, welke aanzienlijke investeringen vergen. Beperkende factor voor de beoogde economische ontwikkeling zou de beschikbaarheid van het arbeidspotentieel kunnen zijn. Een goede aansluiting van onderwijs en arbeid en een hoogwaardige woon- en werkomgeving is daarom van groot en toenemend belang. Om die reden investeren wij een gedeelte van de toekomstige economische rekenen in de vitaliteit en leefbaarheid van de regio, meer in het bijzonder van de omliggende kernen.

Als opstellers van deze Havenstrategie zijn wij er van overtuigd dat een optimale realisatie van de economische ambities van de Havenstrategie verenigbaar is met een leefbare en vitale toekomst voor de kern Moerdijk. Daarvoor is in deze definitieve Havenstrategie, mede op basis van de ontvangen reacties op de eerdere conceptversie, de balans in de 3 P's verder in evenwicht gebracht.

Naast aparte aandacht voor gezondheid en veiligheid is een maatregelenpakket samengesteld, dat is gericht op de versterking van de sociale samenhang in en vitaliteit van de kern Moerdijk en op het herstel van vertrouwen bij de bewoners van de kern. In samenhang met een reeks collectieve maatregelen ter versterking van de leefbaarheid en vitaliteit van de kern, zijn er tussen de opstellers van deze Havenstrategie afspraken gemaakt over de totstandkoming van een waarborgregeling om een oplossing te bieden voor de financiële onzekerheid van de huidige inwoners met een eigen woning. Deze regeling omvat een garantie voor de aankoop van woningen, en is erop gericht rust en stabiliteit te creëren door bewoners met een eigen woning de zekerheid te bieden dat ze door de ontwikkelingen (financieel) niet in de knel komen. Daarnaast biedt de regeling de mogelijkheid invloed uit te oefenen op aan te trekken nieuwe inwoners voor de kern Moerdijk teneinde daarmee de sociale structuur van het dorp te versterken en voorzieningen levensvatbaar te houden. Daarbij is het handhaven van de huidige milieubelasting als plafond voor de kern Moerdijk een basis.

MONITOREN EN VERANTWOORDEN

Samen optrekken betekent ook samen kijken of de doelen worden gehaald, samen het gesprek daar over voeren en vervolgens waar nodig samen aanvullende afspraken maken. Dat betekent gelijkwaardigheid ten aanzien van de informatievoorziening, mogelijkheden voor constructief overleg en betrokkenheid bij besluitvormingprocessen. Daartoe komt er een gestructureerd overleg waarin omwonenden, bedrijven en overheden (de 'partners') met elkaar overleg plegen en informatie uitwisselen. Op deze wijze worden partners in staat gesteld meedenken en meeuitleveren vorm en inhoud te geven. Een vergelijking kan worden gemaakt met de structuren zoals die rond luchthavens functioneert, bijvoorbeeld de luchthaven Eindhoven. Een heldere rolverdeling, transparante communicatie en afspraak = afspraak vormen het kenmerk hiervan.

DE STRATEGISCH THEMA'S EN DOSSIERS

De realisatie van de ambities in deze Havenstrategie vergt inzet en investeringen op een groot aantal thema's en dossiers. Het Havenschap doet dat niet alleen, dit vergt samenwerking tussen vertegenwoordigers van de Overheden, de Ondernemers, het Onderwijs en de Omgeving bij (de eerder genoemde vier O's). Daartoe is aan deze Havenstrategie een eerste versie van het Uitvoeringsprogramma gekoppeld, dat in de navolgende bladzijden is uitgewerkt.

Deze eerste versie van dit Uitvoeringsprogramma is opgesteld met de kennis van 2014. In de komende jaren zal dit Uitvoeringsprogramma waar nodig worden aangepast aan de mate van voortgang in de realisatie, evenals aan nieuwe omstandigheden en inzichten. De input hiervoor vindt enerzijds plaats door de mate waarin doelen worden gerealiseerd, anderzijds door de inbreng van vertegenwoordigers van de vier O's in het proces van realisatie. Deze eerste versie van het Uitvoeringsprogramma is dus geenszins een statisch programma.

De betrokkenheid van vertegenwoordigers van de vier O's, wordt uitgewerkt in een overleg- en samenwerkingsstructuur. Per thema worden de meest betrokken organisaties uitgenodigd deel te nemen aan concretisering van te realiseren doelen en de uitvoering van de daarvoor benodigde acties.

Transparantie over de voortgang in de uitvoering, vergroot het draagvlak voor het uiteindelijke resultaat. Het Havenschap zal daarom jaarlijks in haar jaarverslag een voortgangsrapportage uitbrengen waarin verslag wordt gedaan van de voortgang van en eventuele aanpassingen in het Uitvoeringsprogramma.



TRIPLE P	HOOFDTHEMA'S	DOSSIERS	
A PROFIT	A1. VERSTERKEN EN UITBOUWEN TOPCLUSTERS	Logistiek cluster	
		Industrieel complex	
	A2. VOLUME GROEI OVERSLAG	Extended gate positie uitbouwen	
		Short sea positie uitbouwen	
		Industrieel complex uitbouwen	
	A3. VERSTERKEN VERVOERSMODALITEITEN	Verbeteren spoorinfra en ontsluiting	
		Uitbreiden capaciteit Buisleidingstraat	
		Vernieuwing en upgrading modaliteiten	
	A4. NETWERKPOSITIE BINNEN VLAAMS-NEDERLANDSE DELTA	Verzelfstandiging Havenschap	
		Regeldruk en vergunningverlening	
		Kennisstrategie	

TOELICHTING

Genereren waardecreatie
Versterken (inter)nationaal Logistiek Cluster
Aansluiten Corridorbenadering (Ten-T)
Verbindingen met LPM
Circulaire economie
Roadmaps Topsector Logistiek

Complementariteit Vlaams-Nederlandse Delta
Genereren waardecreatie
Acquisitie gericht op versterken ketenclustering Industrial Park
Gebiedsgerichte clustering Biobased Economy en circulaire economie
Regionale samenwerking Agro-Foodcluster/Maintenance Cluster
EnergyWeb XL

Afspraken met havenbedrijven Rotterdam, Antwerpen, Zeeland en inlandhavens Brabant
Aansluiten Corridorbenadering (Ten-T programma)
Ontwikkeling Roode Vaart reserve

Short Sea strategie ontwikkelen

Ketenpositie in de Vlaams Nederlandse Delta versterken
Verduurzamen mede in relatie met ontwikkelingen bio based economy

Railcontainerterminal
Aansluiting op hoofdspoor
Verbinding met LPM
Veiligheid spoor
Programma Shift2Rail/Spooragenda

Knelpunten tunnelpassages oplossen
Capaciteitsuitbreiding

Samenhangend investeringsplan vervoersmodaliteiten met regio, provincie en rijk

Herijking governancestructuur
Strategische Deelnemingen en Grensoverschrijdend overleg

Experimenteerzone vergunningen
Maatwerkaanpak regeldruk (BOZ)

Smartports (verbinden Havennetwerk met wetenschappelijk netwerk) en samenwerking Dinalog



TRIPLE P	HOOFDTHEMA'S	DOSSIERS	
B PEOPLE	B1. GOED 'NABUURSHIP' MET OMGEVING	Overlegstructuur en communicatie	
	B2. VOLKSGEZONDHEID	Objectieve en subjectieve gezondheid omwonenden	
	B3. REGIONALE AANTREKKINGSKRACHT	Leefbaarheid omliggende kernen	
		Wonen en recreëren	
	B4. ONDERWIJS EN ARBEIDSMARKT	Versterken aansluiting arbeidsmarkt en onderwijs	



TOELICHTING

Georganiseerd overleg met omwonenden
 Structurele samenwerkingsverbanden tussen bewoners, bedrijven en overheden
 Organiseren onderlinge bekendheid bedrijven-bewoners
 Transparante informatievoorziening en communicatie
 Afstemming normstelling en randvoorwaarden emissies

Bevorderen geestelijk en lichamelijk welzijn van omwonenden
 (Onafhankelijke) monitoring gezondheid

Inzetten van economische rekenen ten behoeve van vitaliteit en leefbaarheid omliggende kernen
 Leefbaarheidscompensatiefonds
 Duurzame verbindingen tussen bewoners en bedrijven (bijv. energievoorziening)
 Instandhouding sociale voorzieningen
 Opstellen en uitvoeren Gebiedsplannen
 Realiseren maatregelenpakket kern Moerdijk (inclusief Waarborgregeling)

Woningbouwopgave vaststellen
 Nieuwe attractieve woonmilieus
 Vergroten recreatieve kwaliteit
 Opwaardering cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten
 Binding jongeren aan de regio
 Levensloopbestendigheid
 Marketing en wervingscampagnes

Dedicated beroepsonderwijs
 Borgen aansluiting kwalitatief en kwantitatief arbeidsaanbod
 Werkgelegenheidscreatie
 Versterken Regionale samenwerking
 Samenwerking Maintenance Cluster
 Accommoderen buitenlandse arbeidskrachten bij tekorten



TRIPLE P	HOOFDTHEMA'S	DOSSIERS	
C PLANET	C1. VEILIGHEID	Borging van kwaliteit en transparantie	
		Externe veiligheid vervoersstromen	
	C2. MILIEU EN DUURZAAMHEID	Beperken emissies Energieneutraliteit	
		Duurzaam ruimtegebruik	
	C3. DUURZAME ENERGIE	Verduurzaming van de energievoorziening Benutting Kringlopen	
	C4. WATERSYSTEEM	Klimaatbestendigheid Waterkringloop Afvalwaterstromen	



TOELICHTING

Voortbouwen op basis “Actieprogramma Veiligheid”
 Transparante en scherpe normstelling
 Vergunningverlening en handhaving milieukwaliteit (RUD)

Spoor (rangeerfaciliteiten en doorgaand spoor)
 Water (Scheepsvaartverkeer)
 Substitutie naar Groene/Veiligere vervoersmodaliteiten

Ecologische footprint verkleinen
 MVO volgens certificering koplopers (ISO 26000)
 Natuurmanagementplan (Natura 2000)
 Groene omlijsting
 Verbinding agrarische sector met haventerrein
 Emissiereductie
 Compensatiegelden CO2
 Aansluiten op integrale structuurvisie West-Brabant

Uitwerken herstructurerings- en intensiveringsopgave (bestuursovereenkomst Moerdijk MeerMogelijk)

Sluiten decentrale ketens
 Uitbouwen en doorontwikkelen programma Duurzame Verbindingen
 Aansluiting gezamenlijk actieplan Energie (BOZ)
 Duurzame energieopwekking
 Haalbaarheid mogelijkheden alternatieve energie
 Energieverbindingen met andere industrieën
 Uitwisseling reststromen

Waterkwaliteit
 Kwaliteits- en kwantiteitsverbetering waterhuishouding



BIJLAGEN



The collage features several distinct images: a single green leaf with three leaves on a stem; a large cargo ship with colorful containers; a construction site with large cranes and a ship in the background; a pile of various colorful pills and capsules; a close-up of a dark, textured surface; a person wearing a blue jacket; and a scenic view of a body of water with a bridge in the distance.

81



BIJLAGE 1:

DEELNEMERS EN GESPREKS- PARTNERS INTERACTIEVE PROCES

ORGANISATIE

Bedrijvenkring Industrierrein Moerdijk
Bewa Groep
Biobased Zuidwest NL
Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging
Brabantse Milieufederatie
Brabantse Ontwikkelings Maatschappij
Buisleidingenstraat Nederland
Burenraad Moerdijk
CNC Grondstoffen
Delta Marine Terminal B.V.
Dinalog
Dr. ir. Ronald E. Waterman
DSV Solutions B.V.
Energyweb XL
Erasmus Universiteit Rotterdam
Euro-Rijn
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GGD West-Brabant
Hart van Moerdijk
Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Kamer van Koophandel
Leden van de gemeenteraad en Provinciale Staten
Loodswezen
LyondellBasell

Maintenance Education Consortium
Maritime & Transport business solutions
Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Nationaal Park de Biesbosch
Planbureau voor de Leefomgeving
ProRail
Rabobank West-Brabant Noord
Regio West-Brabant
REWIN
Rijkswaterstaat Zuid-Holland
SABIC
Shell Nederland Chemie B.V.
Stadsraad Klundert
Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk
Stichting Dorpsraad Zevenbergschen Hoek
Stichting Stadsraad Zevenbergen
Stolthaven
Universiteit Antwerpen
Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant
VNCI
Zeeland Seaports



BIJLAGE 2:

GERAADPLEEGDE DOCUMENTATIE

- Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk (2006), RBOI iov Gemeente Moerdijk/Provincie Noord-Brabant
- Agro meets Chemistry: agenda biobased economy Zuidwest-Nederland (2011), Provincie Zeeland & Noord-Brabant
- Brabant Logistieke Topregio 2030 (2011), SER Brabant, Kamer van Koophandel Brabant, kernteam BLTR 2030, Den Bosch
- Bestuursakkoord 'Tien voor Brabant' (2011), Provincie Noord-Brabant
- Biobased West-Brabant Een groene stijgende lijn (2010), Business plan
- Bouwstenen voor het Manifest 2012-2040: Kansen voor de Regio West-Brabant (2012), Regio West-Brabant
- Brabant logistieke topregio 2030 (2011), SER-Brabant en Kamer van Koophandel Brabant
- De Nederlandse Vaarwegen beter benut, tussenresultaten van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (2012), Rijkswaterstaat & Connekt
- De Vlaamse Havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2011 (2012), Merckx, J.-P., & Neyts, D., Vlaamse Havencommissie
- Delivering tomorrow: Logistics 2050: a scenario study (2012), Müller, J. D., Bonn: Deutsche Post AG
- DELPHIS Retrieved February 4 (2013) from http://www.delphis.be/index.php?option=com_vessels&Itemid=26&vesselid=13&teu=C
- Duisport: Zahlen und Fakten. Retrieved January 29 (2013) from http://www.duisport.de/?page_id=200
- Gebiedsontwikkeling Waterpoort (2010), Provincie Noord-Brabant
- Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Moerdijk (2004)
- Goederenstromen Haven van Moerdijk (2012), Maritime & Transport Business Solutions
- Havenmonitor 2010 De economische betekenis van Nederlandse zeehavens (2012), Nijdam, M., Van der Lugt, L., & Bakker, D., Erasmus Universiteit Rotterdam
- Havenschap Moerdijk: Invloeden op een strategische visie voor en na 2040 (2013), Vanelslander, T., Hintjes, J., Universiteit Antwerpen
- Havenvisie 2030 Port Compass (2011), Havenbedrijf Rotterdam

- Industrierterrein Moerdijk incl. ontwikkeling Golfbaan, (2008), RBM II
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und -Logistik, G, (2011), Shipping statistics yearbook
- Jaarverslag 2011 (2012), Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen
- Jaarverslag en jaarrekening 2011 (2012), Havenschap Moerdijk
- Lobby fiche Trans-Europees vervoersnetwerk (2012), Provincie Noord-Brabant
- Logistiek Park Moerdijk, Provinciaal Inpassings Plan (2012), Provincie Noord-Brabant
- Menukaart Duurzame Bedrijventerreinen (2010), Provincie Noord-Brabant
- Monitoringrapport 2010 Haven- en Industrierterrein Moerdijk (2011), Havenschap Moerdijk
- Nut en Noodzaak Logistiek Park Moerdijk (2012), Stec Groep & Provincie Noord Brabant
- Ondernemingsplan 2009-2013 (2009), Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- Onderzoek Werkgelegenheid haven- en industriegebied Moerdijk (2012), Heliview Research
- Operationele Samenwerkingsovereenkomst Havenschap Moerdijk en havenbedrijf Rotterdam (2012)
- Raamwerk MIRT-VAR (2009), ministerie VROM e.a.
- Reactie Provincie Noord-Brabant op Havenvisie 2030 Port Compass (2011)
- Resultaten Burgerenquête Moerdijk 2010 (2011), Gemeente Moerdijk
- Ruimtelijk-economische en logistieke analyse: de Vlaams-Nederlandse Delta in 2040 (2011), Vanelslander, T., Kuipers, B., Van Der Horst, M. R., & Hintjens, J., Universiteit Antwerpen en Erasmus Universiteit Rotterdam
- Samenvatting monitoring Moerdijk 2011 (2012), BMD Advies
- Samenwerken aan veiligheid: actieprogramma Moerdijk Veilig (2012), Gemeente Moerdijk, Provincie Noord-Brabant, Veiligheidsregio Midden en West-Brabant, Havenschap Moerdijk
- Schatgraven in eigen tuin, Houtskoolschets Zuid-Nederland (2012), Provincie Noord-Brabant
- Shipping Guides Ltd. Guide to port entry (2010), Reigate UK: Shipping Guides.
- Sociaal-economische analyse van de gemeente Moerdijk (2009), Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland
- Sociaal Economische effectstudie Logistiek Park Moerdijk (2007), DHV iov Gemeente Moerdijk
- Strategisch masterplan Zeeland Seaports 2009-2020 (2009), Zeeland Seaports Port Authority
- Strategisch plan 2010-2020 (2010), Havenbedrijf Gent agh.
- Strategische Agenda West-Brabant 2012-2040 (2012), Regio West-Brabant
- Strategische Visie Moerdijk 2030 (2009) Gemeente Moerdijk

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**
(2012), Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- **Structuurvisie Moerdijk 2030**
(2011), Gemeente Moerdijk
- **Structuurvisie Ruimtelijke Ordening**
(2011), Provincie Noord-Brabant
- **The Chemical Industry in the Netherlands: World leading today and in 2030-2050**
(2012), Deloitte & VNCI
- **Vergelijkende duurzaamheidsbeoordeling van de 25 grootste steden van Nederland, volgens de TELOS duurzaamheidbalansmethode**
(2010), TELOS
- **Verordening ruimte Noord-Brabant 2011**
(2011). Provincie Noord-Brabant
- **Vessel Size Groups (in dead weight tons)**
Retrieved January 25 2013, from <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/shipsize.html>
- **Vlaamse Havencommissie. (2012)**
Retrieved November 26 2012, from <http://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/themeintro/maritieme-overslag-europese-havens>
- **Voorstel Samenhang in de Delta: Ontwikkelingsvarianten voor de Zuidwestelijke Delta**
(2012), Planbureau voor de Leefomgeving



BIJLAGE 3:

ROBUUSTHEIDTOETS AMBITIES 2030

HAVENSCHAP MOERDIJK

INVLOEDEN OP EEN STRATEGISCHE VISIE VOOR EN NA 2040

Dr.Thierry Vanellander

Drs.Joost Hintjens

Februari 2013

INLEIDING

Gelegen tussen de twee grootste havens van Europa heeft Moerdijk een aantal troeven die ze naar de toekomst wil maximaliseren.

Het havenschap heeft aan het departement TPR van de Universiteit Antwerpen gevraagd om, volgend op het rapport De Vlaams-Nederlandse Delta 2040, de daar aangegeven krachten toe te passen als stoffering van de conceptvisie voor de haven en het industriegebied Moerdijk. Gezien de bijzonder korte termijn waarin het document moet opgesteld worden, werd gewerkt met reeds beschikbare data en analyses, ondersteund door een aantal interviews met experts. Het resultaat werd getoetst aan de visie van Dr. Bart Kuipers van EUR.

De krachten zoals gedefinieerd in het rapport VND 2040, bepalen de toekomst van de Delta. Hoe hebben ze specifiek een invloed op het havenschap Moerdijk? Waar zitten de opportuniteiten en de bedreigingen? Hoe staan deze tegenover de sterkten en zwakten? Deze vragen lagen aan de basis van deze analyse.

De auteurs passen elk van de negen krachten toe op en concretiseren voor de case Havenschap Moerdijk.

KRACHT 1

In 2040 hebben Antwerpen en Rotterdam hun positie als global containerhubs behouden, is Zeebrugge de derde containerhaven in de Delta, is sprake van groei, schaalvergroting en sterk toenemend inter-mainportverkeer.

Het aandeel containercargo zal blijven toenemen, alsook de schaal van de schepen. Dit leidt tot steeds grotere containerterminals die in dikke stromen hinterlandverbindingen zullen opzetten naar terminals die dicht bij de klant zullen liggen, naast traditionele intermodale terminals steeds meer zogenaamde 'extended gates', en die de containers zullen behandelen en overzetten op korte afstandsmodi.

Voor Moerdijk lijkt dit op het eerste zicht een opportuniteit. Als zeehaven zou ze immers een belangrijke schakel kunnen zijn in het hub-and-spoke model en een aanloophaven voor short sea shipping lijnen. Echter, met een beperkte diepgang en vermits elk zeeschip toch eerst voorbij Rotterdam moet zullen alleen kleinere zeecontainerschepen de weg naar Moerdijk vinden. Daarenboven zullen deze schepen een lagere prijs willen betalen dan voor Rotterdam en een snelle afhandeling om de extra vaartijd te compenseren. Voor zeegaande containerschepen is een diepgang van 8,5 m een grote beperking. Zelfs schepen van 2000 TEU mogen niet volgeladen zijn om van deze diepgang gebruik te maken.

Er zijn echter andere markten dan containerlading die wel voldoende hebben aan deze diepgang. Vooral zeeschepen met projectlading en heavy lift vervoeren volumineuze

ladingen zonder echter een grote diepgang te vereisen. Ook tankers voor de chemische industrie kunnen de haven goed bereiken. Dit biedt opportuniteiten voor Moerdijk als vestigingsplaats van industrieën die grote producten afleveren zoals metaalbouw en voor de uitbreiding van de reeds aanwezige chemische industrie met naar de toekomst een toename van biobased ladingen.

Roro-schepen hebben ook typisch een beperkte diepgang in verhouding tot hun lading. Vooral met goed uitgebouwde spoorverbindingen voor personenwagens of de snelwegen voor trailers biedt dit groeiopportuniteiten.

In elk geval moet Moerdijk als ze een toekomst als zeehaven wil, op zoek naar niches die de andere havens negeren. Uitbreiding van het industrieel areaal voor maakbedrijven die grote objecten snel over zee weg willen krijgen kan er zo een zijn. De main hubs hebben op lange termijn met absolute zekerheid een plaatsgebrek en zullen activiteiten die veel plaats vragen en die niet strikt met overslag te maken hebben wel moeten doorstoten naar het hinterland.

Wel moet men alert zijn voor schaalvergroting van SSS schepen die de rol van Moerdijk als zeehaven zou kunnen bedreigen.

KRACHT 2

In 2040 is sprake van een robuust en duurzaam intermodaal hinterlandnetwerk gedreven door synchromodaliteit, aansluitend op TEN-T-netwerken.

Volgend uit kracht I wordt er een ontwikkeling verwacht van containertransferia of extended gateways waar dikke stromen containers aankomen vanuit de mainports en die daar overgeslagen worden. Dit vraagt een goede verbinding met deze mainports aan de ene kant en hoog kwalitatieve landverbindingen via binnenvaart, spoor en weg. Moerdijk heeft hiervoor de ideale ligging en de nodige hinterlandverbindingen.

Als SSS-haven blijft Moerdijk beperkt door zijn diepgang uitgezonderd natuurlijk voor de eerder gemelde project-ladingen, chemische tankers en roro. De opportuniteit ligt ook voornamelijk in regelmatige, hoogfrequente verbindingen per binnenvaart met de drie mainports. Maasvlakte 2 en Zeebrugge zullen de stijgende hoeveelheden containers per binnenvaart zo ver mogelijk landinwaarts willen brengen.

Als het havenschap met de juiste partners een binnenvaartlijndienst met hoge frequentie zou faciliteren met de drie main hubs dan brengt dit stromen naar Moerdijk die dan ter plekke door dienstbedrijven behandeld kunnen worden (value added logistics) en klaargemaakt om dan verder door te gaan naar de klant. Met een vierbaksdwvaartkonvooi kan tot 4 x 400 TEU of 4 x 4000 ton bulk aangebracht worden.

Ook zal het stimuleren van regelmatige spoordiensten naar het hinterland een belangrijke aantrekkingskracht hebben op de supply chains om via Moerdijk Centraal Europa te bedienen. Moerdijk zou dan via zowel de Betuweroute als via de IJzeren Rijn het hinterland kunnen bedienen.

Planning om tijdverlies te vermijden is hier een belangrijke toegevoegde waarde. Zodra de lading in het zeeschip overgezet wordt moet de hele planning met transport naar Moerdijk, lossen in Moerdijk, behandelen en doorsturen via moderne ICT-platforms vastgelegd worden zodat de lading zonder nutteloze wachttijden snel en efficiënt behandeld kan worden. Aldus kunnen eventuele loonhandicaps gecompenseerd worden. De verbindingen van Moerdijk met het hinterland zijn excellent voor binnenvaart, goed voor wegvervoer maar voor spoorvervoer zijn ze onvoldoende ontwikkeld om de combinatie van een toename in volumes én een modal shift aan te kunnen.

De wens van de maatschappij voor een modal shift en synchromodaliteit is hierbij een belangrijk opportuniteit. De files rond Rotterdam en Antwerpen hebben een invloed voor Moerdijk wegens hun nabijheid en zijn een motor voor goederenvervoer om meer gebruik te maken van binnenvaart, SSS en spoor.

KRACHT 3

In 2040 zijn de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta hecht verbonden met een logistieke schil van distributieregio's en intermodale terminals/extended gateways (externe toegangspoorten) waar toegevoegde waarde activiteiten plaatsvinden.

Als haven én industriegebied kan Moerdijk optimaal inspelen op de kracht 3 gekoppeld aan kracht 2. De containers moeten niet alleen overgeslagen worden maar de aanwezige bedrijven en industrieën kunnen value added logistics diensten verlenen aan de verladers en de goederen zo klaarmaken voor verder transport naar overzee of diep landinwaarts. Diensten zoals postponed manufacturing worden meer en meer gevraagd om de goederen zo dicht mogelijk bij de klant en zo ver mogelijk in de supply chain af te werken. Ook het uitpakken en klaarmaken van de inhoud van containers is een bron van tewerkstelling.

Het havenschap Moerdijk is in belangrijke mate een industriegebied waar het watergebonden karakter maar één van de aspecten is. De mogelijkheden voor ruimtelijke uitbreiding biedt kansen om industrieën aan te trekken die een actief deel van een logistieke keten uitmaken, die een goede toegankelijkheid nodig hebben en die toegevoegde waarde leveren op de producten die ze behandelen. De daarbij behorende jobs zijn voor een deel laaggeschoold en dat is juist een moeilijk tewerkstelbare groep op de arbeidsmarkt, die bovendien goed vertegenwoordigd is in de regio Moerdijk.

Deze toegevoegde waarde activiteiten geleverd door multimodaal ontsloten distributiecentra kunnen door hun economies of scale tot een reducering van de carbon footprint leiden door een verdikking van de goederenstromen. Een sector die dan bijzondere aandacht verdient is de distributie van scheikundige producten.

Eén van die toegevoegde waarde activiteiten is de douaneafhandeling. De inland terminals moeten douanediensten aanbieden om zo de doortocht door de main hub zo kort en efficiënt mogelijk te houden.

Men verwacht een gedeeltelijke terugkeer van de maakindustrie en zelfs een stijging van directe buitenlandse investeringen door Aziatische bedrijven die dicht bij Europese consumenten willen staan om sneller en flexibel te kunnen reageren. Deze industrieën hebben ruimte nodig, multimodale ontsluiting, een competente arbeidersreserve en nabijheid van koopkrachtige klanten. Het havenschap Moerdijk kan deze bieden in haar maximale potentie maar zal dan gericht deze Aziatische en andere investeerders moeten aanspreken.

Om de bedrijven in deze schil efficiënt te laten plannen moeten ze toegang hebben tot de informatie van de stroomafwaarts gelegen logistieke schakels. Dit zal de concurrentiekracht van de locatie verhogen.

KRACHT 4

In 2040 vormen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta één petrochemisch complex van wereldschaal dat zich onderscheidt door duurzaamheid, efficiëntie, ruimtelijke kwaliteit en kennis.

Moerdijk ligt in het centrum van het 'petrochemische hart' van Europa. De aanwezige industrie alsook de leveranciers van onderhoudsdiensten hebben een ideale locatie om zowel klanten in Rotterdam als in Antwerpen te helpen. Samen met de beschikbare ruimte maakt dit van Moerdijk de ideale locatie voor bedrijven die diensten leveren of producten verwerken van of voor alle petrochemische bedrijven in de Delta. De ligging aan de buisleidingenstraat is daarbij een belangrijke troef. Maar ook de multimodale ontsluiting maakt het de ideale vestigingsplaats.

Het is belangrijk ook aandacht te houden voor co-siting en de aanwezige bedrijfsruimte te oriënteren naar complementaire bedrijven: dit verhoogt de efficiëntie en de verankering. De aanwezigheid van Shell en de omringende bedrijven is daar reeds een goed voorbeeld van. De

cluster van Antwerpen en Rotterdam met Moerdijk in het midden is een unieke locatie in Europa. De know-how in beide steden is even goed beschikbaar in Moerdijk en dit biedt kansen om innovatieve petrochemische bedrijven aan te trekken.

Ook hier is de beperkte spoorontsluiting een zwak punt. Petrochemische halffabricaten worden immers vaak per spoor vervoerd.

De uitbreiding van chemische productie kan wel een effect hebben op de leefbaarheid van de onmiddellijke omgeving. Maar de toekomstige petrochemische processen zullen een kleinere ecologische voetafdruk hebben. Zowel wat betreft imago als werkelijke ecologische impact zal het belangrijk zijn voorrang te geven aan industriële bedrijven die bereid zijn gangmaker te zijn in duurzame productiemethoden. De 'war for talent' zal niet gewonnen worden als de kenniswerkers in een omgeving moeten gaan wonen die zij percipiëren als ongezond. Moerdijk kan zich dan profileren als de vestigingsplaats voor transparante en veilige chemie.

KRACHT 5

In 2040 is de succesvolle transitie naar een groen, duurzaam en biobased chemie- en energiecomplex in de Vlaams-Nederlandse Delta voltooid: een world class biobased cluster is ontstaan.

Voortbouwend op kracht 4 bieden de ontwikkelingen voor de biobased economy ook veel opportuniteiten. Dit “hart” zal specialiseren in hoogwaardige producten met zoveel mogelijk biologische input. De verbinding over het water met de zich ontwikkelende biocluster in de zone Gent-Terneuzen is sterk. Biobased stromen zijn moderne hoogwaardige stromen en zullen in belangrijke mate vraaggestuurd zijn, dus is een locatie dicht bij de gebruiker belangrijk. Deze stromen zullen in belangrijke mate in containers vervoerd worden en dus is een goede containerterminal noodzakelijk. Misschien is er op de banken vóór de rede plaats voor een klein windmolenpark dat dan

ineens het complex van stroom kan voorzien. Een deel van de vrijkomende ruimte kan ook gebruikt worden voor een biobased energiecentrale.

Biobased goederen stellen specifieke eisen aan de fysieke behandeling en droogte. De superstructuur van de nieuwe terreinen moet daar rekening mee houden.

De aanwezige ruimte is ook geschikt als locatie van biobased pilot plants. Een imago van biobased industrie zal een positief effect hebben op de perceptie van de leefbaarheid en kan een aantrekking zijn voor kennismedewerkers die enerzijds graag dicht bij de werkplek willen wonen maar anderzijds niet bezwaard willen worden met milieuoverlast. Daarom zijn voorzieningen voor walstroom belangrijk.

KRACHT 6

In 2040 is hooggeschoolde arbeid concurrentiefactor #1 van de industrieel-logistieke Delta, resulterend in kennisintensieve werkgelegenheid in slimme & groene logistiek/duurzame chemie en energie.

De open ruimte van de gemeente en de regio bieden het potentieel om kwalitatieve woonplekken te creëren. Dit kan dan een aantrekkingskracht zijn voor kenniswerkers die in een aangename, fileluwe omgeving dicht bij het werk kunnen wonen. De locatie is binnen een straal van één uur rijden omringd door universiteiten, hogescholen en onderzoekscentra. De aantrekkingskracht van deze woonomgeving voor hooggeschoolde kenniswerkers valt of staat met de kwaliteit van de leefomgeving: in de uitbreidingsplannen en met het oog op het aantrekken van kwaliteitsvolle werknemers, is dat cruciaal. Moerdijk ligt dichtbij aantrekkelijk steden voor hoogopgeleide werknemers, zoals Breda en Rotterdam. De verbindingen met deze centra moeten op orde zijn. Juist deze stedelijke

centra bieden de metropolitane woonsfeer voor hoogopgeleide professionals. Zelfs Antwerpen dat nog iets verder weg ligt heeft als woon- of uitgangsmilieu alles te bieden waar de hoogopgeleide professional om geeft.

Een loket in het havenschap dat als aanspreekpunt kan dienen voor scholen en studenten op zoek naar projecten, stageplaatsen en bedrijfsbezoeken kan de zichtbaarheid van Moerdijk als toekomstige werkplaats ook vergroten en contacten tussen bedrijven, scholen en potentiële werknemers vergroten.

Als het havenschap moderne, ecologisch verantwoorde industriële arbeidsplekken kan stimuleren dan zullen de afgestudeerden aangetrokken worden door de kwalitatieve woonomgeving. In de ontsluiting van de beschikbare ruimte kan dan plaats voorzien worden voor bedrijven met een focus op O&O.

KRACHT 7

In 2040 is de verbondenheid van de Vlaams-Nederlandse Delta voor personen, goederen en informatie excellent zowel in de havengebieden, tussen de knooppunten als met het hinterland.

De multimodale ontsluiting van het havenschap is al sterk, de toegang voor personen en informatie moet dat ook zijn. Er moet aandacht gegeven worden aan verbindingen via glasvezel naar de backbone van het internet. De Amsterdam Internet Exchange is 's werelds tweede grootste internetknooppunt en ligt relatief dichtbij.

Ook moet een kwalitatief en kwantitatief voldoende uitgebouwd openbaar vervoersaanbod beschikbaar zijn. Dit verhoogt de leefbaarheid en vermindert de congestie in piekperiodes. De industrie zal minstens in ploegen en vaak zelfs volcontinu actief zijn. Het OV moet daarop afgestemd zijn.

Informatie moet gedeeld worden om waarde te hebben, Moerdijk moet verbonden zijn met de haveninformatiesystemen van Rotterdam en Vlaanderen. Aldus kan er anticiperend gewerkt worden waardoor de organisatie van de

goederenstromen synchromodaal kan gebeuren. Dit heeft het potentieel van grote tijdswinsten en een verhoging van de concurrentiekracht van het havenschap als schakel in de meest performante supply chain. Het havenschap kan initiator zijn om de verschillende bedrijven in zijn gebied ook onderling planningsdata te laten uitwisselen en tegelijk de documentenstroom volledig te digitaliseren.

Ook douaneactiviteiten moeten digitaal gekoppeld zijn zodat ze enerzijds anticiperend aangepakt kunnen worden en anderzijds zover mogelijk landinwaarts kunnen uitgevoerd worden. De positie van Moerdijk als extended gateway van de main hubs zal veel sterker zijn als ze de douaneafhandeling efficiënter kan verzorgen.

Het havenschap moet ook de connectiviteit via OV met de andere havens bewaken.

Het invoeren van een internalisering van de externe kosten van transport zal met absolute zekerheid plaatsvinden in een niet al te verre toekomst voor goederenvervoer en later voor personenvervoer. In België staat dit voor 2016 gepland.

KRACHT 8

In 2040 zijn Antwerpen en Rotterdam internationale shipping centra met hoogwaardige kantoorfaciliteiten voor ketenregie, hoofdkantoren, handelsplatformen en zakelijke dienstverleners.

De nabijheid van deze hoofdkantoren heeft enkel een zijdelingse impact op het havenschap. Maar misschien is er een opportuniteit om in de beschikbare ruimte een deel vrij te houden voor bureaugebouwen waar enkele van deze kantoren zich zouden kunnen vestigen op zoek naar een leefbare omgeving en toch dicht genoeg bij de andere dienstverleners zowel in Antwerpen als in Rotterdam. Moerdijk blijft echter vooral een locatie voor operationele activiteiten.

KRACHT 9

In 2040 is sprake van een effectief functionerend overheidsnetwerk in de Vlaams-Nederlandse Delta. Flexibele coalities zijn in staat geweest om de regio voortdurend aan te passen aan nieuwe omgevingseisen.

Het uitbouwen van een groot logistiek industrieel gebied kan natuurlijk alleen plaatsvinden met de actieve steun van alle betrokken overheden. Deze moeten duidelijk stellen welke voorwaarden aan geïnteresseerde bedrijven gesteld worden en vooral binnen welk bijzonder ecologisch kader activiteiten kunnen plaatsvinden.

Een duidelijk lange termijn visie maakt het voor alle betrokken partijen mogelijk om daar maximaal op in te spelen en de verschillende aspecten van werken, wonen en ontspanning op elkaar af te stemmen.

Wel moet bekeken worden of de aanwezige multimodale ontsluiting (bijzonder het spoor en de weg) voldoende capaciteit hebben om de maximale potentie te dragen. Deze ontsluiting reikt tot over de grenzen en dus is het aangewezen de partnerschappen met de main hubs mee te laten trekken aan de kar van de grensoverschrijdende multimodale ontsluiting.

Het havenschap moet ook verder inzetten op het onderhouden van actieve relaties met de regionale en lokale overheden en de collega-havenautoriteiten in de hele Delta.

ANDERE FACTOREN

Gezien de lange termijn horizon van de strategische visie die het Havenschap Moerdijk wil ontwikkelen mogen we ervan uitgaan dat de huidige conjuncturele schommelingen op lange termijn aan belang inboeten—maar het tegendeel is ook denkbaar.

Er zijn echter technologische ontwikkelingen zichtbaar in embryonale vorm waarvan de lange termijn effecten moeilijk voorspelbaar zijn ten heden dage. Zo is het effect van de recentste ontwikkelingen in shale gas en olie uit tar sands op de energiestromen en oorsprong nog onbeslist, maar heeft het alle potentie van een ‘game changer’. Ook de evolutie van nieuwe productietechnologieën hebben het potentieel het industriële landschap om te gooien en dus de richting en de volumes van de huidige goederenstromen radicaal te wijzigen. Tot slot is er nog het effect van mondiale demografische evoluties die vooral in het Verre-Oosten het landschap grondig kunnen veranderen en in potentie meer effect kunnen hebben dan de vergrijzing West-Europa.

In de industrie wordt dan ook gesproken van agility waar strategieën opgesteld worden op zulk een wijze dat ingeval van plotse noodzaak van koerswending de aangeane kosten niet ondragelijk zijn.

CONCLUSIE

De combinatie van beschikbare ruimte, industrie en watergebonden toegang met een landinwaartse multimodale ontsluiting biedt voor het Havenschap Moerdijk de opportuniteit om de komende decennia een grote groei te stimuleren.

De verschillende aspecten verhogen hun waarde als potentiële vestigingsplaats zowel voor werkgevers als werknemers door hun interactie, ze versterken elkaar en dit maakt in de Delta een unieke combinatie. Er is geen andere zeehaven in de range met een grote beschikbaarheid aan open ruimte voor logistieke, industriële vestigingen met daarenboven de potentie op een aangename leefomgeving.

COLOFON

STUURGROEP

Jac Klijs	Burgemeester gemeente Moerdijk
Jaap Kamp	Wethouder gemeente Moerdijk
Yves de Boer	Gedeputeerde provincie Noord-Brabant
Bert Pauli	Gedeputeerde provincie Noord-Brabant

KERNTEAM

Ferdinand van den Oever	Directeur Havenschap Moerdijk
Erik van Merrienboer	Directeur Strategie & Beleid Provincie Noord-Brabant
Edwin Alderliesten	Programmamanager Haven gemeente Moerdijk
Joost Frijters	Projectleider

B&A GROEP

Oscar Papa
Honny de Gucht
Jesse Hoogenbosch

COMMISSIE VAN ADVIES

Ed Nijpels
MARIKE van Lier Lels
Pieter van Geel

Vormgeving
Drukwerk

COPYCAAL.nl, Raamsdonksveer
Nederlof, Cruquius





CONTACT

Projectleiding Havenstrategie Moerdijk 2030
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

T 14 0168

E havenstrategie@moerdijk.nl

I www.moerdijk.nl



Provincie Noord-Brabant

