

**AFSPRAKENKADER
ZEEHAVENTERREIN MOERDIJK**

**UITWERKING
REGIOANALYSE
LOGISTIEK**



moerdijk

afsprakenkader zeehaventerrein moerdijk

uitwerking regionale analyse logistiek

opdrachtgever : gemeente Moerdijk
nummer : 264.12740.00
datum : 5 januari 2007

opdrachtleider : ir. G.J.G. Bokelman
auteur(s) : drs. J.H.M. Seerden

inhoudsopgave



	Pagina:
1. Inleiding:	
a. Inleiding	1
b. Vraagstelling onderzoek	2
c. Aanpak onderzoek	4
2. De vraag: Uitwerking specifieke ruimtebehoefte logistiek terrein Moerdijk en de regionale behoefte aan logistiek terrein	
a. Kwantitatief	5
b. Kwalitatief	6
3. Confrontatie vraag – aanbod	
a. Kwantitatief	24
b. Kwalitatief	27
4. Conclusie/beantwoording onderzoeksvragen	42

Bijlagen:

1. Notitie Analyse kwalitatieve ruimtevraag logistiek hoofdlijnen (DHV, augustus 2006)
2. Actuele mening “deskundigen logistiek” over locaties in Nederland



1a. Inleiding

Uit de combinatie van de onderzoeken “Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk” (RBOI/W+B, juni 2006) en “Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant - Gedegen en Gedragen” (DHV, juni 2006) blijkt dat er binnen het gebied van het Afsprakenkader Moerdijk kwantitatief voldoende terrein beschikbaar (te maken) is voor de opvang van de berekende de totale behoefte aan bedrijventerrein van de doelgroep Moerdijk (-se hoek) tot 2025. Dit is de behoefte aan bovenregionaal terrein in West-Brabant die voortkomt uit de ligging, reeds aanwezige bedrijven en beschikbare modaliteiten op de locatie Industrierrein Moerdijk. Uit de onderzoeken blijkt echter ook dat deze op het Industrierrein Moerdijk beschikbare terreinen kwalitatief niet voldoen aan de eisen die met name de (specifieke) bovenregionale logistieke vraag daar aan stelt.

Geconstateerd is dat delen van het Industrierrein Moerdijk (het Industrialpark en Ecopark en de kadegebonden kavels op o.a.Seaport) zodanige unieke kenmerken hebben, dat het aan te bevelen is de restcapaciteit op deze terreindelen strategisch te reserveren voor de opvang van de specifieke behoefte aan dit type terrein na 2025. Ook de mogelijke uitbreiding van het Industrierrein in het gebied Roode Vaart is aangemerkt als een strategische reservering . Dit is de enige locatie in West-Brabant waar nog een uitbreiding van zeehavencapaciteit gerealiseerd kan worden.

Geconcludeerd wordt dat het noodzakelijk is een nieuw bedrijventerrein te realiseren nabij en in aansluiting op het Industrierrein Moerdijk, gericht op de opvang van de specifieke vraag van de logistieke sector. De omvang van dit terrein is afhankelijk van de invulling van de restcapaciteit op het Industrierrein Moerdijk en het gehanteerde groeiscenario (basisscenario of hoge groeiscenario). Er wordt uitgegaan van een ruimtereservering voor een bovenregionaal logistiek terrein van circa 150 hectare (netto uitgeefbaar terrein).



1b. Vraagstelling onderzoek

Centrale vraagstelling onderzoek

Bij de bespreking van de genoemde onderzoeksrapporten spitste de discussie zich toe op de vraag in hoeverre het noodzakelijk is om de geconstateerde bovenregionale logistieke behoefte (de "doelgroep Moerdijk") te faciliteren op een nieuw terrein nabij en in aansluiting op het bestaande Industrieterrain Moerdijk of dat er hiervoor reële alternatieven zijn?

Uitwerking vraagstelling

Om deze hoofdvraag te beantwoorden zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd.

Vraagzijde

- Wat zijn kenmerken van kade- en havengebonden logistieke bedrijven?
- Wat is de omvang van de behoefte aan overige logistieke bedrijven, behorende tot de "doelgroep Moerdijk (-se Hoek)"?
- Wat zijn de kenmerken van de behoefte van de logistieke bedrijven behorende bij de "doelgroep Moerdijk"? Het betreft kenmerken als kavelgrootte, milieucategorie, multimodaliteit, complexvorming en dergelijke, op basis waarvan getoetst kan worden of terrein geschikt is voor deze doelgroep?
- Wat is de omvang van de "eigen" regionale vraag voor logistiek terrein in West Brabant (= niet zijnde de specifieke doelgroep logistiek Moerdijk)?
- Wat houdt (indien van toepassing) een "grootschalig logistiek complex" in, welke voorbeelden zijn er daarvan en wat zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden?

Aanbodzijde

- Wat is het gebied waarbinnen de specifieke logistieke behoefte behorende tot de "doelgroep Moerdijk", gefaciliteerd kan worden?
- Welk terreinaanbod is er (kwantitatief) binnen dit onderzoeksgebied nu en naar verwachting (in de komende 20 jaar) beschikbaar en wat is de geschiktheid van dit aanbod (kwalitatief) in relatie tot de omschreven doelgroep?

1b. Vraagstelling onderzoek

Confrontatie vraag – Aanbod

- Hoe past dit aanbod beschikbaar en beschikbaar te maken bedrijventerreinen in het onderzoeksgebied op de vestigingscondities van de specifieke doelgroep logistieke bedrijven, behorende tot de "doelgroep Moerdijk"?
- Zijn er mogelijkheden om, op basis van het verkregen inzicht, de terreinbehoefte van de specifieke doelgroep logistieke bedrijven, behorende tot de "doelgroep Moerdijk" binnen het onderzoeksgebied te accommoderen?
- Kortom is er een reëel alternatief voor het realiseren van een nieuw logistiek terrein gekoppeld aan het bestaande Industrieterrein Moerdijk?



1c. Aanpak onderzoek

Om de vraagstelling te beantwoorden wordt de volgende aanpak gehanteerd

1. Eerst wordt (in hoofdstuk 2) de vraagzijde: de behoefte aan logistiek terrein (vooral specifiek en regionaal) in West-Brabant nader uitgewerkt op basis van de behoeferaming opgesteld in het rapport *“Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant - Gedegen en Gedragen”* (DHV-Blankert, juni 2006), de notitie *Analyse kwalitatieve ruimtevraag logistiek – hoofdlijnen* (DHV, augustus 2006) en aanvullend literatuuronderzoek. Deze uitwerking gaat in op:
 - a. Kwantiteit/aantal hectares: totaal, bovenregionaal en regionaal;
 - b. Kwaliteit:
 - relevante trends;
 - aard activiteiten;
 - modaliteit;
 - omvang locaties;
 - locatiecriteria voor een logistiek terrein omschreven dat aansluit op de specifieke Moerdijkse vraag.
2. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de berekende regionale vraag geconfronteerd met het beschikbare en beschikbaar te maken aanbod (inclusief zachte plannen) om deze regionale vraag op te vangen. Op deze wijze wordt kwantitatief duidelijk in hoeverre er binnen het regionale terreinaanbod mogelijkheden zijn om de specifieke “bovenregionale vraag” op te vangen.
3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 beoordeeld in hoeverre de beschikbare en beschikbaar te maken regionale terreinen kwalitatief in staat zijn om de specifieke bovenregionale logistieke behoefte op te vangen. De terreinen zullen worden beoordeeld op de specifieke locatie-eisen van de logistieke behoefte van de doelgroep Moerdijk. Tevens worden de terreinen die het beste voldoen aan de geformuleerde locatie-eisen, kwalitatief vergeleken met de potentiële locatie de uitbreiding van het industrieterrein Moerdijk met een logistiek terrein (in de oksel van de A16 en A17).
4. Op basis van het voorgaande wordt in hoofdstuk 5 de vraag beantwoord in hoeverre de specifieke bovenregionale logistieke behoefte doelgroep Moerdijk alleen op de locatie Moerdijk opgevangen kan worden of dat er ook mogelijkheden zijn voor opvang elders in de regio.

De totale vraag naar bedrijventerrein voor logistiek voor de periode 2006 – 2025 is berekend voor een drietal scenario's van economische groei (lage groei scenario, basisscenario en hoge groei scenario) in de rapportage "Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant - Gedegen en Gedragen" (DHV, juni 2006). De resultaten van deze scenarioberekeningen zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: berekende behoefte bedrijventerrein voor logistiek in West Brabant: doelgroep Moerdijk en regionale vraag 2006 – 2025

	logistiek West-Brabant	logistiek regionaal West-Brabant	logistiek specifiek Moerdijk	Logistiek specifiek Moerdijk		
				waarvan haven- of kadegebonden	waarvan havengebonden	waarvan kadegebonden
lage groei scenario	261	105	156	70	59	11
basis scenario	311	124	187	84	71	13
hoge groei scenario	374	150	224	101	86	15

- De regionale vraag naar logistiek terrein is berekend op tussen de 105 en 150 hectare.
- De bovenregionale vraag naar specifieke logistiek terrein "doelgroep Moerdijk" is berekend op tussen de 156 en 224 hectare.
 - Hiervan is tussen de 70 en 101 hectare havengebonden: bedrijven met activiteiten waarvoor de directe nabijheid (binnen 10 minuten rijden) van vaarwater benodigd is, maar die niet perse kadegebonden zijn. Dit type bedrijvigheid kan met name op of direct in aansluiting op het bestaande Industrierrein Moerdijk gevestigd worden.
 - Hiervan is tussen de 11 en 15 hectare kadegebonden: bedrijven die terrein nodig hebben met een laad- of loskade langs diep vaarwater, toegankelijk voor grote zeeschepen Dit type bedrijvigheid kan alleen op kadegebonden kavels op het bestaande Industrierrein Moerdijk gevestigd worden.

In het navolgende worden 2 scenario's gehanteerd: het basisscenario: als het meest waarschijnlijke scenario en het hoge groei scenario als het scenario waarop de ruimtereservering plaats dient te vinden.



In de notitie *Analyse kwalitatieve ruimtevraag logistiek – hoofdlijnen (DHV, augustus 2006)* wordt de eerder berekende vraag naar terrein voor de specifieke doelgroep Moerdijk kwalitatief nader uitgewerkt.

Geconstateerd wordt dat deze doelgroep bestaat uit logistieke bedrijven die behoefte hebben aan grote kavels en/of voor hun functioneren gebonden zijn aan de combinatie van de (directe) nabijheid van hoofdtransportassen, kadefaciliteiten, overige havenfaciliteiten, buisleiding of spoor (multimodaliteit). Nadere analyse heeft uitgewezen dat deze logistieke bedrijven (tenzij zij specifieke gevaarlijke of explosieve stoffen vervoeren) maximaal in hindercategorie 3.2 (VNG-lijst) vallen.

Voor dit type bedrijven is een aantal trends in de logistiek van belang:

Sterke groei van de vervoerssector: er ontstaan minder productielocaties (wereldwijd ipv landelijk) waardoor de lijnen van productie naar consument steeds langer worden en er minder distributielocaties ontstaan.

Dit hangt ook samen met het feit dat de **vraag van de consument steeds specifiek**er wordt. Hierdoor worden producten steeds specifiek. De consument accepteert echter steeds minder lange levertijden. Ondanks specifiekere producten dienen de levertijden korter te worden

Door deze ontwikkelingen zijn er nieuwe activiteiten binnen vervoersketen ontstaan. Het logistieke proces wordt steeds meer door producenten uitbesteed. Hierdoor wordt logistiek niet meer alleen distributie, maar ook assemblage, kwaliteitscontrole, labelen/prijzen, toevoegen landseigen manuals, leveren servicediensten etc. (= value added logistics: VAL).

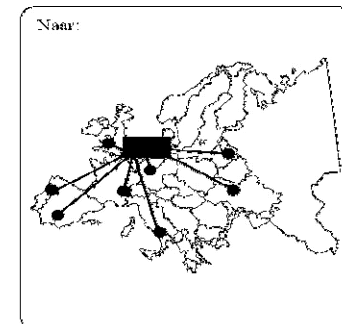
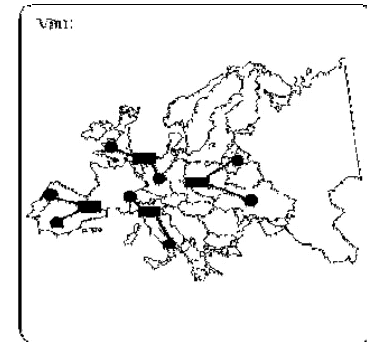
Logistieke bedrijven ontwikkelen zich hierdoor van transporteur naar logistieke dienstverlener. Gevolg is dat het bedrijf arbeidsintensiever wordt, het kennisniveau hoger (planning, voorraadbeheer ed) en ketenbeheersing het product van de logistiek wordt.

1) (Zee)havengerelateerde activiteiten zijn activiteiten die een directe relatie met hun goederenstromen (of dienstverlening ten behoeve van de goederenstromen) hebben met de zeehaven, maar waarvoor de directe nabijheid van de zeehaven niet noodzakelijk is. Onder zeehavengerelateerde activiteiten vallen ook de kadegebonden en de zeehavengebonden activiteiten.

2b. Trends in logistiek



- **De groei van het goederenvervoer in Nederland ontwikkelt zich over de laatste decennia sneller dan de economie als geheel.** Hiervoor is een aantal oorzaken aan te wijzen.
 - De lijnen van productie naar consument worden steeds langer. Steeds meer productie en/of aanvoer van basismaterialen komt van buiten Europa. Handelsbarrières vallen weg en producerende bedrijven worden internationaler. Bedrijven die produceren voor geheel Europa (of wereldwijd) vervangen in steeds meer branches de landelijke of regionale producenten.
 - Dit vervoer vindt plaats naar steeds beperkter aantal Europese aanlandingspunten = Hub's. Hier vestigen zich bedrijven die zich voornamelijk bezighouden met "inbound" distributie, het verwerken en distribueren van goederen vanuit de hele wereld binnen (West-) Europa. De (van oudsher) een sterke positie van Nederland als aanlandingspunt is ten dele het gevolg van de positie van Nederland binnen West- en Noord-Europa.
 - Door de steeds **specifiekere vraag van consumenten** (steeds meer modellen of varianten van hetzelfde product) moet vanuit eindproductievestigingen meer en veelal gefragmenteerde einddistributie plaatsvinden, waarbij de levertijden steeds korter moeten worden. Dit leidt per saldo altijd tot meer vervoer.
 - Er ontwikkelt zich een "rolverdeling" tussen de zeehavens en locaties achter de havens
 - de zeehavens= grootschalige overslag;
 - locaties direct achter de zeehavens: concentratie van activiteiten (Value Added Logistics= VAL) op logistieke "hotspots".

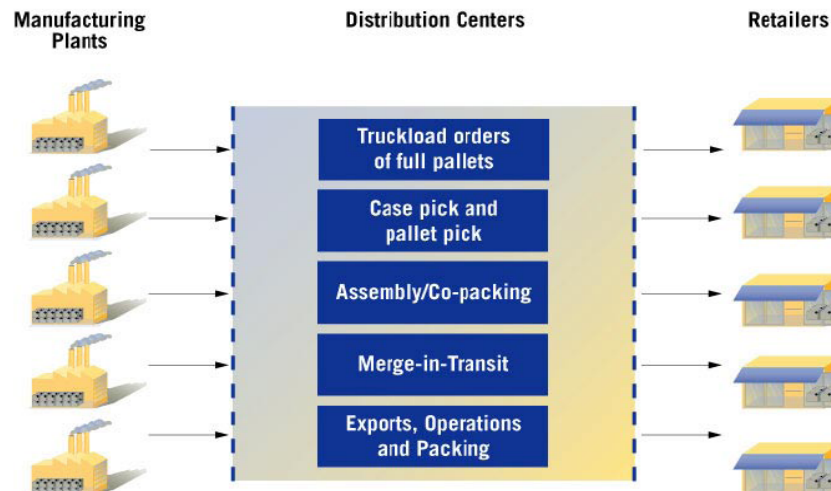


2b. Trends in logistiek

Nieuwe activiteiten binnen de vervoersketen

Vanwege de in lengte groeiende en in diversiteit meer uiteenlopende goederenstromen worden de logistieke processen aangepast. Generieke producten en basismaterialen worden eerst naar continentale afzetmarkten vervoerd, alwaar ze een eindbewerking ondergaan voordat ze worden gedistribueerd. Dit heeft tot gevolg dat er 'light manufacturing' en andere waardevermeerderingsactiviteiten binnen de logistieke keten ("supply-chain") worden uitgevoerd. Voorbeelden zijn assemblage, kitting, het toevoegen van landspecifieke manuals en promotieverpakkingen. Ook worden importeurs/distributeurs veelal aangesproken op de servicediensten van de producten: reparaties, levering van spare parts etc.

Productiebedrijven zijn in toenemende mate toe geneigd/gedwongen om zich terug te trekken op hun eigen core-business. Het logistieke proces – inclusief de genoemde value added activiteiten – wordt uitbesteed aan gespecialiseerde logistieke dienstverleners. Deze dienstverleners zijn gespecialiseerd in het zo efficiënt mogelijk inrichten van het gehele logistieke proces vanuit één loket. Alles draait hierbij om kosten, en daarmee om snelheid. Kwaliteit van vervoer en overslag is een norm. Breedte van de service wordt naast snelheid steeds meer een concurrentiefactor.



2b. Trends in logistiek: voorbeeld Value Added Logistics

Een goed voorbeeld van Value Added Logistics betreft de huidige rol van de distributeur bij kleding:

- geproduceerd in Hong Kong, Singapore en Taiwan;
- bestemd voor Europa;
- bij transport van kleding wordt relatief veel lucht getransporteerd;
- lucht = veel volume dus hoge transportkosten;
- daarom wordt door modefabrikanten de lucht uit de kleding geperst en wordt compacte kleding in “ balen ” getransporteerd;
- kleding in compacte vorm is echter niet direct bij de detailhandel af te leveren;
- door logistieke dienstverleners wordt de kleding daarom „klantgeschikt” gemaakt.

Activiteiten logistieke keten:

- controle van inkomende goederen naar soort en kwaliteit;
- het sorteren op kleur en maat;
- het uit- en ompakken;
- conversie van „flatpacked” naar „garments on hanger”;
- reconditioneren;
- het voorzien van prijskaartjes en veiligheidslabels voor de diverse afnemers;
- opslag en distributie;
- „picking” en orderverzending.

“Met behulp van tunnelfinishen, stoompoppen, strijktafels en persmachines worden de artikelen klant(verkoop)gereed gemaakt alvorens ze kunnen worden gedistribueerd”.





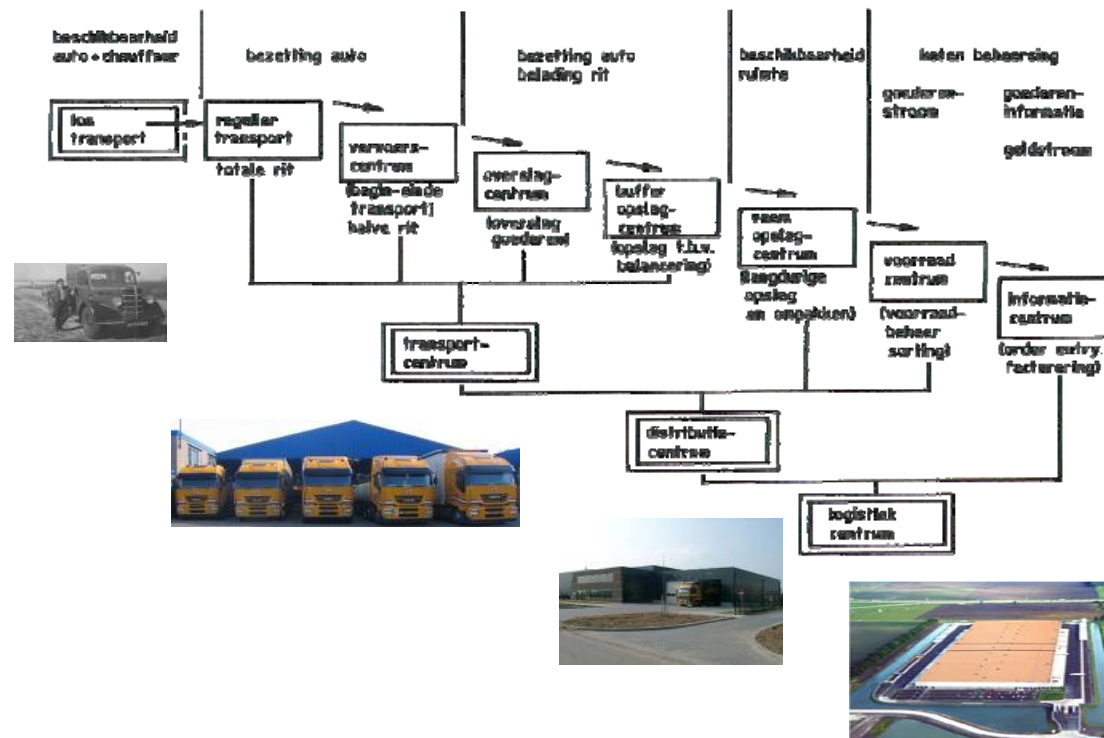
2b. Trends in logistiek

Van transport naar logistieke dienstverlening

Om kostenefficiënt te produceren is een optimaal logistiek proces in de internationale economie een vereiste. In relatief korte tijd zijn geheel nieuwe normen opgekomen om in de huidige economie te overleven: just-in-time leveren, korte responstijden, voorraad-reductie, next-day-delivery worden als minimale vereisten gesteld. ICT maakt mogelijk dat producten nooit stil staan, maar te allen tijde in beweging of behandeling zijn (pipeline-distributie).

De globalisering van de productie in combinatie met toegenomen mogelijkheden vanuit de technologie hebben de transportsector in korte tijd van kleur doen verschieten. Point-to-point transport als enige hoofdactiviteit maakt plaats voor een breed palet aan gespecialiseerde logistieke diensten, waarbinnen het daadwerkelijke vervoer slechts een (beperkt) deel van de toegevoegde waarde inneemt. Er is sprake van een grootschalige branche-vervaging tussen productie en transport.

De ontwikkeling van transport naar logistieke dienstverlener is onderstaand schematisch weergegeven.



2b. Trends in logistiek: consequenties voor locatiekeuze en ruimtebehoefte



De in het voorgaande beschreven trends hebben een enorme impact op de positie van Nederland in de logistieke netwerken. Waar Nederland van oudsher groot was in de vervoersactiviteiten, wordt deze positie in rap tempo vervangen door een strategische positionering in de waardeketen tussen bronproductie en de Europese eindconsument. De traditionele sterkte van de handelsnatie Nederland met de mainports als zwaartepunten, in combinatie met de strategische ligging binnen de keten richting de Europese consument, zorgt voor de zeer sterke opkomst van de logistieke dienstverlening. Zowel Nederlandse logistieke ondernemingen als internationale producenten kiezen 'hotspots' in Nederland binnen de mondiale ketens. Een sterkere clustering c.q. drang tot clustering van grotere logistieke bedrijven is hiervan het gevolg.

De in het voorgaande beschreven trends hebben ook consequenties voor de ruimtebehoefte en locatiekeuze van logistieke bedrijven. Waar vroeger de transporteurs redelijk footloose waren wat betreft hun 'thuishaven' hebben de huidige logistieke dienstverleners zeer nadrukkelijk vestigingsvereisten.

- Het is voor de moderne logistiek onderneming op (inter-)nationaal niveau noodzakelijk om aan te takken op de hoofdassen van het goederenvervoer over de weg: de directe verbindingen tussen de economische centrumgebieden (in Europa).
- Omdat het goederenvervoer ook de komende decennia zal blijven groeien worden naast wegtransport andere modaliteiten noodzakelijk voor een deel van de stroom. De capaciteit van de weginfrastructuur is op veel essentiële transportassen dusdanig uitgenut, dat vervoer via binnenvaart en spoor steeds meer een vanuit kostenoverweging aantrekkelijk alternatief (of uitwijkmodaliteit) vormt. Dit is momenteel ook zeer nadrukkelijk merkbaar in de locatiekeuze van internationale logistieke dienstverleners: multimodaliteit of trimodaliteit wordt – ook met het oog op de toekomst – in veel gevallen als een zwaarwegende factor meegenomen in de regio- en locatieafweging. Voor West-Brabant is berekend dat 42,5% van behoefte aan logistiek terrein gericht is op (minimaal) multimodale terreinen.
- De binnenvaart heeft hierbij in eerste instantie meer potentie dan het spoor, enerzijds vanwege het kostenvoordeel, anderzijds vanwege de grotere flexibiliteit in dienstregeling/bestemming. Aantrekkelijk zijn ook hier vooral de locaties die zijn aangesloten op het kwaliteitsnet (bij voorkeur 1.500 ton of meer). Hierbij dient bedacht te worden dat bestaande, multimodale terreinen een streepje voor hebben op nog te ontwikkelen multimodale terreinen. Het realiseren van een kadeaansluiting is een forse investering. Dit geldt ook voor een railverbinding.

2b. Trends in logistiek: consequenties voor locatiekeuze en ruimtebehoefte

- De logistieke dienstverlening in Nederland (en geheel Noordwest-Europa) is vrijwel geheel gericht op inbound-goederenstromen: grondstoffen, halffabricaten en onderdelen ten behoeve van de eindafzet in de Europese markt. Deze inbound-goederenstroom komt voor het overgrote deel binnen via de mainports. Circa 90% is bij binnenkomst in containers verpakt. Vervolgens is het zaak de goederen zo snel mogelijk om te pakken, te verwerken en verder te distribueren. Omwille van wederom efficiëntie kiezen de logistieke ondernemingen ervoor deze activiteiten te concentreren op enkele "Hubs": locaties waar zeer diverse goederenstromen (kunnen) samenkomen om zich – na verlading, ompakking en verwerking – te verspreiden in de verschillende richtingen en via verschillende modaliteiten. West-Brabant in het algemeen en Moerdijk in het bijzonder wordt in de branche nadrukkelijk gezien als een Hub of logistieke Hotspot.
- Zogenaamde 'economies of scale' leiden ertoe dat logistieke dienstverleners ruimtelijk gezien sterk geneigd zijn tot concentratie. Deze concentratie is zowel verticaal als horizontaal. Verticaal betreft de integratie binnen de keten: vervoerders, verladers, ompakkers, light-manufacturers en netwerkspecialisten zijn vaker deel van één organisatie. Horizontaal betreft branchegenoten die ervoor kiezen de meerwaarde op te zoeken van vervoersstromen die samenkomen op één locatie (onderlinge uitwisseling) en van de mogelijkheid om algemene faciliteiten op locatie te delen. Er is daarmee een sterke neiging tot samenvoeging van activiteiten op enkele hotspots binnen de ketenspecifieke distributiestructuur. Clustering op één locatie (van minimaal 100 ha) leidt tot verbetering van de bedrijfsprocessen bij onder meer de volgende activiteiten:
 - kostenefficiënt delen van basisfaciliteiten (security, tank- en wasvoorziening, restaurant, etc.);
 - pools van werknemers (arbeidsbureaus: stabiele afzetmarkt trekt meer mensen);
 - uitwisselen van goederen/stromen (verminderen 'leeg' rijden);
 - investeringen in infrastructuur rendabel maken.Inmiddels geeft meer dan de helft van alle verladers aan de voorkeur te hebben voor een dergelijke geclusterde ontwikkeling.

2b. Trends in logistiek: consequenties voor locatiekeuze en ruimtebehoefte

- Nederland Distributie Land beschrijft de ruimtevraag als volgt: “Logistieke ondernemingen hebben behoefte aan relatief grote sites voor logistiek met een kwalitatief hoogwaardig karakter en uitstekende multimodale ontsluiting”. Er is een toenemende krapte aan dergelijke kwalitatief geschikte terreinen. Behalve de eerder genoemde redenen gaat het de logistieke bedrijven ook om de verkoopkracht van het netwerk/de locatie: de dienstverleners die vertegenwoordigd zijn in internationaal bekende knopen als Venlo of Duisburg trekken meer en hoogwaardiger werk aan dan concurrenten die net buiten deze knopen gevestigd zijn. Vooral de logistieke dienstverleners zijn daarom in hun investeringsbeslissingen sterk statusgevoelig.
- Vanwege de toegenomen arbeidsintensiteit van de logistieke sector is ook de beschikbaarheid van personeel binnen niet te lange afstand van groot belang. Een goede OV-verbinding met de site draagt daar aan bij.
- Veiligheid is een vereiste op terreinniveau, maar wordt door de bedrijven daarboven ook op kavelniveau georganiseerd.

2b. Trends in logistiek: consequenties voor locatiekeuze en ruimtebehoefte

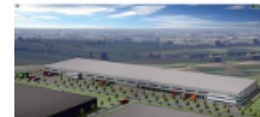
- Recent begint als gevolg van de centralisatiestrategie de gewenste kavelmaat enorm toe te nemen. Waar voorheen slechts enkele logistieke bedrijven meer dan 4 hectare bezetten, is het in de Europese distributie tegenwoordig niet ongewoon dat bedrijven beginnen met 5 hectare en direct ruimte reserveren om door te kunnen groeien naar 20 hectare. Dit is ook zeer duidelijk merkbaar in de aanvragen die momenteel lopen voor logistieke sites in Nederland, bijvoorbeeld bij de BOM en bij ProLogis. De verwachting is dat in de toekomst 40% van de uitgifte aan terrein voor logistiek betrekking heeft op terreinen van meer dan 5 hectares (DHV, augustus 2006).



ProLogis bouwt nieuw in Venlo

Nieuw 2 maart 2006

ProLogis - ontwikkelaar en verhuurder van logistieke gebouwen - is gestart met de bouw van **45.750 vierkante meter grote** in Venlo. Het wordt voor de markt - op **voorname** - gebouwd en opgeleverd in het derde kwartaal van 2006.



Het ProLogis dcVenlo III bestaat uit 45.750 vierkante meter magazijnruimte, inclusief kantoren en mezzanine. Er komt 1.680 vierkante meter kantoorruimte beschikbaar die uitbreidbaar is op de mezzanine. De opslagruimte kan verdeeld worden in vier compartimenten van twee maal 8.640 vierkante meter en twee maal 10.000 vierkante meter en heeft een gegarandeerde minimale vrije hoogte van 10 meter, 46 laaddocks en de vloer is berekend op een belasting van 3.000 kg per vierkante meter. Het gebouw beschikt over een rook- en brandalarmsysteem, een ESFR sprinklerinstallatie en verwarming. Tevens is er voldoende ruimte voor het gebouw en uitgebreide parkeermogelijkheid voor vrachtautos en trailers.

Multimodaal

Het dc bevindt zich op het logistieke industrieterrein 'Trade Port West' in Venlo. Het kan worden gerekend tot een van Europa's primaire multimodale logistieke platformen.

Ko Nuijen, first vice president ProLogis Benelux: "We zijn ervan overtuigd dat we met het ProLogis Distribution Centre Venlo III tegen concurrerende voorwaarden een gebouw van goede kwaliteit kunnen aanbieden op een strategische locatie, dat bovendien flexibel ingedeeld en verhuurd kan worden."

- Wat betreft de bestemmingsplanvoorschriften zijn bouwhoogte (niet minder dan 15 meter) en milieucategorie van belang voor het kunnen ontwikkelen van een efficiënt distributiecentrum.
- Logistieke bedrijven blijken met milieucategorie 3.2 (VNG-lijst) prima uit de voeten te kunnen.
- Parkeren op eigen terrein is van evident belang.
- De kavels zelf moeten vooral ruim zijn en rechthoekig (geen pijpenlade).

2b. Trends in logistiek: consequenties voor ruimtebehoefte in West Brabant

Op basis van de voorgaande trends heeft DHV (*Analyse kwalitatieve ruimtevrage logistiek – hoofdlijnen* (DHV, augustus 2006, zie bijlage 2) een aanscherping gemaakt van de indeling van de behoefte aan logistiek terrein in West Brabant.

Hierbij zijn 2 aspecten van belang:

- 1 Het al dan niet multimodaal zijn van de terreinbehoefte. Berekend is dat naar verwachting 42,5 % van de behoefte aan logistiek terrein, behoefte aan multimodaal terrein (weg, spoor, water) betreft. Industrierrein Moerdijk (en terrein in aansluiting hierop) beschikken over deze modaliteiten en zijn dus geschikt voor de opvang van deze behoefte. Kadegebonden en havengebonden bedrijvigheid (waaronder logistiek) dient altijd op het Industrierrein Moerdijk (kadegebonden en havengebonden) of een terrein in aansluiting hierop (havengebonden en niet kadegebonden) gevestigd te worden, omdat dit het enige zeehaventerrein in de regio is.
- 2 De omvang van de kavels. In de afgelopen periode betrof 22% van het uitgegeven logistieke terrein kavels groter dan 5 hectare. Door DHV is berekend dat dit in de toekomst 40% zal zijn. Naar verwachting zullen de internationale logistieke dienstverleners zeker kavels groter dan 5 hectare nodig hebben. De locatie Moerdijk is binnen West-Brabant aangewezen als locatie voor de opvang van grootschalige bedrijvigheid. Voor bedrijven met deze kavelgrootte is het bestaande industrierrein Moerdijk en/of op een terrein in aansluiting hierop een geschikte vestigingslocatie, tenzij kwalitatief vergelijkbare alternatieven voorhanden zijn.

2b. Kwantitatieve uitwerking terreinbehoefte obv trends in logistiek



Op basis van deze aspecten (kavelgrootte en multimodaliteit), kan een nadere indeling worden gemaakt van de totale behoefte naar logistieke terreinen:

- terreinen gericht op de opvang van de kleinschalige (<5ha), niet multimodale logistieke bedrijven = de regionale behoefte;
- terrein(en) gericht op de opvang van grootschalige (>5 ha) en/of multimodale (veelal internationaal georiënteerde) logistieke bedrijven = de bovenregionale behoefte logistiek. Hiervoor is de locatie Moerdijk (Industrieterrein Moerdijk en/of een direct daaraan grenzend te ontwikkelen terrein) een geschikte vestigingslocatie.

In het tabel 2 is de toedeling van de behoefte aan logistieke terreinen opnieuw uitgevoerd.

Tabel 2: specificatie behoefte bedrijventerrein voor logistiek in West-Brabant nader gespecificeerd op basis van logistieke trends (2005 – 2025)

basis scenario	Totaal	niet multimodaal (57,5%)	multimodaal (42,5%)	bovenregionaal					
				regionaal West-Brabant	boven-regionaal West-Brabant	haven gebonden (incl. kadegebonden)	waarvan kadegebonden	waarvan niet kadegebonden	overig bovenregionaal (niet haven/kadegebonden)
< 5ha (60%)	187	107	79	107	79	50	8	43	29
>5 ha (40%)	124	72	53	0	124	34	5	28	91
totaal	311	179	132	107	204	84	13	71	120

Hoge groei scenario	Totaal	niet multimodaal (57,5%)	multimodaal (42,5%)	bovenregionaal					
				regionaal West-Brabant	boven-regionaal West-Brabant	haven gebonden (incl. kadegebonden)	waarvan kadegebonden	waarvan niet kadegebonden	overig bovenregionaal (niet haven/kadegebonden)
< 5ha (60%)	224	129	95	129	95	61	9	52	35
>5 ha (40%)	150	86	64	0	150	40	6	34	109
totaal	374	215	159	129	245	101	15	86	144

2b. Kwantitatieve uitwerking terreinbehoefte obv trends in logistiek

Uit tabel 2 blijkt dat:

- de behoefte aan **regionale terreinen** voor de opvang van kleinschalige (<5ha), niet-multimodale logistieke bedrijven is berekend op tussen **de 107 en 129 hectare** (basisscenario – hoge groei scenario);
- de behoefte aan **bovenregionale terrein** voor de opvang van grootschalige (>5ha) en/of multimodale logistieke bedrijven is berekend op tussen de **191 en 230 hectare**.

De bovenregionale behoefte is nader te specificeren. Van de bovenregionale behoefte is:

- tussen de 84 en 101 hectare havengebonden (inclusief kadegebonden);
 - tussen de 13 en 15 hectare kadegebonden;
 - tussen de 71 en 86 hectare havengebonden niet zijnde kadegebonden;
- tussen 120 en 144 hectare niet haven of kadegebonden (overig multimodaal en/of > 5 ha).

De opvang van de behoefte aan bovenregionaal terrein (grote kavels/multimodaal) dient zoveel mogelijk geclusterd plaats te vinden. Dit om een terrein te laten ontstaan met een zekere omvang of massa waardoor “status” en bekendheid ontstaat binnen de “logistieke wereld” en voorzieningen gericht op de branche gerealiseerd kunnen worden.

De behoefte aan bovenregionaal logistiek terrein dient bij voorkeur opgevangen te worden op de daarvoor geschikte delen van het bestaande Industrierrein Moerdijk. Indien de daarvoor geschikte restcapaciteit onvoldoende is kan een terrein in aansluiting daarop worden gerealiseerd (aan de overzijde van de A-17 in de oksel van de A17 en A-16) of dienen geschikte alternatieven elders in de regio te worden gezocht .

2b. Kwantitatieve uitwerking terreinbehoefte obv trends in logistiek

In het kader van de rapportage Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk (juni 2006) zijn uitspraken gedaan over het benutten van de restcapaciteit op het bestaande Industrierrein Moerdijk en de uitbreidingsmogelijkheden hiervan. Uitgangspunt hierbij is het optimaal en toekomstgericht te benutten van deze restcapaciteit (en eisen die door Shell worden gesteld aan het gebruik van de Shell-kavel).

- De restcapaciteit op de themaparken dient primair benut te worden voor de specifieke doelgroepen van die themaparken: de restcapaciteit op Industrialpark (inclusief de Shell-kavel) tbv chemie en op Ecopark tbv recycling en openbaar nut
- Kadegebonden locaties dienen uitsluitend benut te worden voor kadegebonden bedrijvigheid.
- Voedingsmiddelenindustrie kan niet gevestigd worden op het themapark Industrial park (de Shell-kavel).
- De uitbreidingslocatie Roode Vaart is aangemerkt als een strategische reservering. Dit is de enige locatie in West-Brabant waar nog een uitbreiding van zeehavencapaciteit gerealiseerd kan worden.

Wanneer de huidige restcapaciteit op het bestaande Industrierrein Moerdijk op deze wijze wordt ingevuld, is er in het basisscenario 69 ha. en in het hoge groei scenario 55 ha. restcapaciteit beschikbaar voor de opvang van de behoefte aan havengebonden, maar niet-kadegebonden logistieke bedrijven (zie tabel 3).

De omvang van de behoefte van dit type bedraagt respectievelijk 71 en 86 ha. (zie tabel 2). Dit type bedrijven kan vrijwel alleen op of in aansluiting op het Industrierrein Moerdijk gevestigd worden.

De totale noodzakelijke omvang van grootschalig en/of multimodaal logistiek bedrijventerrein, aanvullend (aan het Industrierrein Moerdijk) is berekend in tabel 3 en bedraagt **tussen de 122 en 175 hectare** (basisscenario – hoge groei scenario).

Hierbij wordt ook een deel (aan de westelijke insteekhaven) van de restcapaciteit van de Shell-kavel (na aftrek van de behoefte aan Chemie) voor logistiek gebruikt. Wanneer dit niet zou gebeuren, bedraagt de noodzakelijke aanvulling van het Industrierrein Moerdijk met grootschalig en/of multimodaal logistiek terrein tussen de 164 en 208 hectare.

2b. Kwantitatieve uitwerking terreinbehoefte obv trends in logistiek



Tabel 3: berekening omvang nieuw te realiseren logistiek terrein Moerdijk, afhankelijk van het gebruik van andere/bestaande terreindelen

	basis scenario	hoge groei scenario
restcapaciteit op Seaport	42	42
kadegebonden behoefte logistiek	13	15
kadegebonden behoefte voedingsmiddelenindustrie	7 +	8 +
kadegebonden behoefte voedingsmiddelenindustrie + logistiek	<u>20</u> -	<u>23</u> -
restcapaciteit op Seaport tbv niet kadegebonden bedrijven	22	19
restcapaciteit op Tradepark, Distriboulevard + Compartimentenstrook	25	25
behoefte voor niet-kadegebonden voedingsmiddelenindustrie	<u>20</u> -	<u>22</u> -
restcapaciteit op Tradepark, distriboulevard + compartimentenstrook tbv niet kadegebonden bedrijven	5 +	3 +
bruikbare capaciteit Shell-kavel (netto)	127	127
behoefte chemie	<u>85</u> -	<u>94</u> -
restcapaciteit shell-kavel tbv logistiek	42 -	33 -
totale restcapaciteit tbv havengebonden bedrijven op bestaand Industrierrein	69	55
behoefte havengebonden logistiek (excl. kadegebonden)	<u>71</u> -	<u>86</u> -
restcapaciteit bestaand Industrierrein tbv opvang niet haven/kadegebonden logistiek + voedingsmiddelenindustrie	2-	31-
totale behoefte aan logistiek terrein doelgroep Moerdijk	204	245
behoefte aan terrein tbv opvang haven/kadegebonden logistiek	<u>84</u> -	<u>101</u> -
behoefte aan terrein tbv opvang <u>niet</u> -haven/kadegebonden logistiek	120	144
behoefte aan terrein tbv opvang <u>niet</u> -haven/kadegebonden voedingsmiddelenindustrie	<u>+</u>	<u>+</u>
behoefte aan terrein tbv opvang <u>niet</u>-haven/kadegebonden voedingsmiddelenindustrie+ logistiek	120 -	144 -
behoefte aan nieuw terrein tbv logistiek doelgroep Moerdijk + de voedingsmiddelenindustrie doelgroep Moerdijk	-122	-175

3 Confrontatie vraag/aanbod logistiek in West-Brabant

In het voorgaande is berekend wat de omvang is van de specifieke vraag naar bovenregionaal logistiek terrein gericht op de doelgroep Moerdijk. Tevens is berekend wat de overige (regionale) vraag is naar logistieke terrein.

In het kader van dit onderzoek dient de vraag beantwoord te worden of er goede alternatieven zijn voor het ontwikkelen van een specifiek logistiek terrein als aanvulling én in aansluiting op het Industrierrein Moerdijk?

Bij het beantwoorden van deze vraag zullen 2 methoden worden gehanteerd:

- 1 **Kwantitatief** zal worden onderzocht of er binnen de regio West-Brabant ruimte beschikbaar is voor de opvang van de bovenregionale vraag op de aanwezige en in ontwikkeling zijnde (regionale) terreinen. Hierbij wordt rekening wordt gehouden met
 - de opvang van de “eigen” regionale vraag naar logistiek terrein;
 - de opvang van de “eigen” totale regionale vraag naar bedrijventerrein.
- 2 **Kwalitatief** zal vervolgens worden beoordeeld in hoeverre de beschikbare (of beschikbaar te maken) ruimte op aanwezige en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen geschikt is voor de opvang van de specifieke bovenregionale logistieke vraag. Hierbij zal niet alleen worden gekeken naar (regionale) terreinen in West Brabant, maar ook naar concurrerende terreinen in de directe omgeving. De beoordeling vindt plaats op basis van criteria die zijn gebaseerd op de consequenties van de trends in logistiek op het vestigingsgedrag van de grootschalige en/of multimodale logistieke bedrijven (= de Moerdijkse vraag). De terreinen die het beste scoren op de geformuleerde criteria worden vervolgens vergeleken met de potentiële locatie voor een logistiek terrein in aansluiting op het industrierrein Moerdijk (in de oksel van de A16 en A17).

3a. Beschikbaar concurrerend (regionaal) terreinaanbod in West-Brabant

In het kader van dit onderzoek heeft een inventarisatie plaatsgevonden van beschikbaar en beschikbaar te maken (regionaal) bedrijventerrein in het gebied West-Brabant (peildatum 1 augustus 2006).

Bij het beschikbare en beschikbaar te maken (regionaal) aanbod in West Brabant (zie tabel 4) wordt een onderscheid gemaakt in:

- uitgeefbaar terrein : dit betreft terrein dat per 1-8 2006 daadwerkelijk beschikbaar en uitgeefbaar is op bestaande bedrijventerreinen;
- harde plannen : dit betreft terrein waarvan de planologische procedure zo ver gevorderd is dat realisatie (op termijn) zeker geacht mag worden;
- herstructurering : dit betreft terrein dat momenteel niet beschikbaar is, maar door realisering van herstructureringsplannen beschikbaar zal/kan komen;
- zachte plannen : dit betreft terrein waarvan de planologische procedure nog niet gevorderd is én ideeën voor terreinen die nog niet in procedure zijn gebracht.

In tabel 4 worden concreet uitgeefbaar terrein en harde plannen samengevoegd omdat deze beide categorieën samen de “harde voorraad” beschikbaar terrein vormen. De beschikbaarheid van de terreinen waar herstructurering aan de orde is en de zachte plannen is zowel qua tijd als qua omvang onzeker.

In tabel 5 wordt dezelfde indeling gehanteerd, maar dan uitsluitend voor terrein(delen) gericht op logistiek.

3a. Beschikbaar (regionaal) terreinaanbod in West-Brabant



Tabel 4: *beschikbaar regionaal terreinaanbod in West Brabant en potentieel beschikbaar terreinaanbod in West-Brabant op basis van harde plannen, herstructurering en zachte plannen per 1-8-2006 (exclusief bovenregionaal terrein Industrieterrein Moerdijk)*

plaats	naam	bruto	netto	(potentieel) uitgeefbaar/ restcapaciteit	hard/direct uitgeefbaar	herstructurering	zachte plannen
Bergen op Zoom	Noordland	70	49	49	14	35	0
Bergen op Zoom	Auvergnepolder	155	111	111	0	0	111
Breda	De Wig	20	16	16	16	0	0
Breda	Bavel Zuid	90	63	63	0	0	63
Breda	Prinsenbeek	50	35	35	0	0	35
Dintelmond	industrieterrein 1)	80	60	0	0	0	0
Etten Leur	Vosdonk west	43	29	9	9	0	0
Etten Leur	zuid	90	63	63	0	0	63
Oosterhout	Weststad	170	150	16	16	0	0
Oosterhout	Oost	100	70	70	0	0	70
Roosendaal	Majoppeveld	40	32	32	32	0	0
Roosendaal / Haldeberge	Borchwerf II	225	140	140	140	0	0
Werkendam	regionaal bedrijventerrein	40	32	32	0	0	32
Totaal		1.173	850	636	227	35	374

1) In Coalitieprogramma Moerdijk: Dintelmond uitbreiden met 10 ha

3a. Beschikbaar (regionaal) logistiek terreinaanbod in West-Brabant

Tabel 5: beschikbaar terreinaanbod ten behoeve van logistiek in West-Brabant en potentieel beschikbaar terreinaanbod ten behoeve van logistiek in West-Brabant op basis van harde plannen, herstructurering en zachte plannen per 1-8-2006 (exclusief bovenregionaal terrein Industrieterrein Moerdijk)



plaats	naam	bruto	netto	(potentieel) uitgeefbaar/ restcapaciteit	hard / direct uitgeefbaar	herstructurering	zachte plannen	toelichting
Bergen op Zoom	Noordland	50+20	49	49	14	35	0	via herstructurering, 35 ha extra logistiek
Bergen op Zoom	Auvergnepolder	155	111	111	0	0	111	zacht plan
Breda	De Wig	20	16	16	16	0	0	
Breda	Bavel Zuid	90	63	63	0	0	63	zacht plan niet speciek voor logistiek
Breda	Prinsenbeek	50	35	35	0	0	35	zacht plan
Dintelmond	industrieterrein 1)	80	60	0	0	0	0	vol
Etten Leur	Vosdonk west	43	29	9	9	0	0	
Etten Leur	zuid	90	63	63	0	0	63	zacht plan
Geertruidenberg	Pontonnier	?	?	0	0	0	0	zacht plan
Oosterhout	Weststad	170	150	16	16	0	0	
Oosterhout	Oost	100	70	0	0	0	0	niet geschikt voor logistiek
Roosendaal	Majoppeveld	40	32	16	0	16	0	herstructurering, 50% = 16 ha mogelijk logistiek
Roosendaal / Haldeberge	Borchwerf II	225	140	16	16	0	0	16 ha gelabeld voor logistiek
Werkendam	regionaal bedrijventerrein	40	32	32	0	0	32	zacht plan
Totaal				426	71	51	304	

1) In Coalitieprogramma Moerdijk: Dintelmond uitbreiden met 10 ha

3a. Confrontatie vraag - aanbod (kwantitatief)

Het in tabel 4 beschreven regionale terreinaanbod vervult primair een functie voor de opvang van de regionale vraag naar bedrijventerrein. Dit betreft de regionale vraag naar logistiek terrein, maar natuurlijk ook de regionale vraag naar bedrijventerrein voor andere sectoren. Het aanbod in tabel 4 is als volgt in te delen.

- Het op korte termijn beschikbare aanbod aan terrein in de regio bedraagt 227 hectare.
- Vanuit herstructurering kan 35 hectare beschikbaar komen.
- Wanneer de zachte plannen voor nieuw bedrijventerrein worden opgeteld is hier op termijn een capaciteit van 374 hectare beschikbaar.
- Totaal betreft het een capaciteit van 636 hectare:
 - 227 hectare is zekere beschikbare capaciteit;
 - 409 hectare is onzekere beschikbaar te maken capaciteit.

Door DHV is, een globale prognose gemaakt van de regionale vraag naar logistiek terrein van 129 hectare tot 2025 in het hoge groei scenario (wat gehanteerd dient te worden bij het bepalen van de ruimtebehoefte). Uitgaande van een beschikbare capaciteit van 262 hectare zou er 133 hectare beschikbaar voor opvang bovenregionale logistiek en overige bedrijven. Op de langere termijn zou hier nog bijna 400 hectare bij kunnen komen .

De behoefte aan terrein van de regionale logistieke bedrijvigheid betreft echter maar een beperkt deel van de totale vraag naar bedrijventerrein in deze regio. De behoefteeraming zoals deze door DHV is uitgevoerd, richt zich vooral op de specifieke doelgroep Moerdijk (de bovenregionale behoefte). Voor de sector logistiek heeft ook een globale regionale uitwerking. Voor de overige sectoren geldt dit niet.

Voor het bepalen van de totale regionale behoefte aan bedrijventerrein dient daarom gebruik gemaakt te worden van de recente prognose bedrijventerreinen Noord Brabant (ETIN/TNO, juni 2006). Deze prognose gaat over de perioden 2006 – 2020, met doorkijk tot 2040.

3a. Confrontatie vraag - aanbod (kwantitatief)

De bruikbaarheid van deze prognose voor de onderhavige analyse heeft twee beperkingen:

- de tijdshorizon van beide prognoses komt niet overeen. DHV gaat uit van 2006 – 2025 en het ETIN/TNO van 2006 – 2020;
- de gebiedsindeling van beide onderzoeken komt niet helemaal overeen. DHV gaat uit van West-Brabant, terwijl in het ETIN/TNO rapport Breda (West-Brabant) en Tilburg (Midden Brabant) in één stedelijke regio zitten.

Wanneer uit wordt gegaan van het vergelijkbaar zijn van het scenario Global Economy met het hoge groeiscenario, de behoefte voor stedelijke regio Breda-Tilburg voor 50% aan Breda wordt toe gerekend én de behoefte tot 2020 gelijk wordt gesteld aan de behoefte tot 2025, dan is de totale regionale behoefte aan bedrijventerrein ca 650 hectare (GE-scenario 655 ha 2006 – 2020).

Tabel 6: regionale behoefte aan bedrijventerrein in West-Brabant (bewerking van ETIN/TNO: prognose bedrijventerreinen Brabant, juni 2006)

prognose uitbreiding bedrijventerrein west-Brabant 2006 - 2020/2040(2025)	ETIN/TNO toename 2006 - 2020	ETIN/TNO toename 2006 - 2040	indicatie toename 2006 - 2025
RC-scenario	117	-105	91
SE-scenario	334	475	452
TM-scenario	491	549	628
GE-scenario (± hoge groei scenario)	655	1.210	957
gemiddeld (± basisscenario)	399	532	532

1) Hierbij dient opgemerkt te worden dat de locatie Auvernepolder in Bergen op Zoom in de uitwerking van het Streekplan is aangewezen als "reservelocatie" voor opvang van de regionale behoefte. De ontwikkeling van dit terrein is pas aan de orde wanneer er geen vestigingsmogelijkheden meer zijn op Borchwerf in Roosendaal.

3a. Confrontatie vraag - aanbod (kwantitatief)

In tabel 4 is aangegeven dat de zekere beschikbare en beschikbaar te maken capaciteit in West-Brabant in totaal 636 hectare bedraagt.

Op basis hiervan kan de conclusie getrokken worden dat er binnen de momenteel beschikbare en beschikbaar te maken capaciteit bedrijventerreinen in West-Brabant onvoldoende (rest-)capaciteit aanwezig is om de eigen regionale behoefte, dus exclusief de specifieke logistieke vraag doelgroep Moerdijk, op te vangen.

Wanneer de analyse wordt beperkt tot terrein voor logistieke bedrijven (zowel qua aanbod als qua behoefte), dan blijkt dat het huidige aanbod (tabel 5) én het te verwachten aanbod uit herstructurering (samen 98 hectare) onvoldoende om de regionale behoefte aan logistiek terrein (tussen 107 en 129 hectare) op te vangen. Voor de opvang van deze regionale logistieke behoefte is de ontwikkeling van terreinen, waarvan de ontwikkeling nog onduidelijk is en die zeker niet volledig gericht en bedoeld zijn voor logistieke bedrijven noodzakelijk. Het betreft de zachte plannen: Auvernepolder 1) - Bergen op Zoom, Bavel-Zuid of Prinsenbeek - Breda, Zuid – Etten-Leur of Werkendam.

Geconcludeerd kan worden dat, los van de kwaliteit/geschiktheid van het beschikbare en het mogelijk beschikbaar te maken terreinaanbod, er in de regio geen ruimte beschikbaar is voor de opvang van de bovenregionale vraag naar grootschalig multimodaal logistiek terrein.

3b. Confrontatie vraag - aanbod (kwalitatief)

In het navolgende wordt onderzocht of de beschikbare of beschikbaar te maken terreinen geschikt zijn voor (toekomstgerichte, internationale) logistiek. Op basis van de logistieke trends en interviews met sleutelfiguren zijn hiervoor criteria geformuleerd die bepalen of een terrein al dan niet geschikt is ("need to have") en die bepalen of een terrein meer of minder geschikt is dan een ander terrein ("nice to have").

Need to have:

1. Ontsluiting

- knooppunt internationale transportassen
- binnen 10 min. Kwaliteitsnet goederenvervoer
- direct aan binnenvaartroutes (binnen 10 minuten rijden van een terminal voor overslag naar binnenvaart, bij voorkeur + 1.500 ton)
- ruime dimensionering interne wegen

2. Terrein:

- cluster logistieke activiteiten
- minimale omvang 50 ha (per terrein, noodzakelijk voor gewenste clustervoordelen)
- concurrerende grondprijs/kwaliteit
- sterk marktimage
- beschikbaarheid personeel

3. Kavels:

- +4 - 20 ha per kavel
- geen beperkingen licht/geluid
- bouwhoogte + 15 m
- ondergrens bebouwings% in bestemmingsplan maximaal 40% (sector wil grote kavels maar die niet in één keer volbouwen)
- parkeren op eigen terrein
- milieucategorie **3.2** op hele terrein (VNG-lijst)

Nice to have:

1. Ontsluiting

- directe spoorontsluiting
- opstelplaatsen toeritten

2. Terrein:

- lage grondprijs
- goede arbeidsmarkt
- positieve grondhouding overheden
- collectieve voorzieningen
- minimaal 100 ha per terrein (clustering)



3b. Gehanteerde criteria tbv het beoordelen van de geschiktheid van terreinen

Uit het overzicht van criteria (zie vorige pagina) zijn ten behoeve van het daadwerkelijk beoordelen van de geschiktheid van terreinen criteria geselecteerd die objectief toetsbaar zijn en die een praktische vergelijking van verschillende terreinen mogelijk maken. Waar nodig zijn de criteria verder geoperationaliseerd. Criteria die niet voor onderscheid tussen terreinen zorgen (bij voorbeeld hindercategorie 3.2) zijn niet bij de beoordeling betrokken.

De volgende criteria worden gehanteerd bij de beoordeling van de geschiktheid van terreinen voor de vestiging van grootschalige multimodale logistieke bedrijven (doelgroep Moerdijk).

Need to have:

1. Ontsluiting/Multimodaliteit

- knooppunt internationale transportassen (kruising internationale snelwegen binnen 10 minuten)
- binnen 10 min. kwaliteitsnet goederenvervoer
- direct aan binnenvaartroutes (binnen 10 minuten rijden van een terminal voor overslag naar binnenvaart, bij voorkeur + 1.500 ton)

2. Terrein:

- minimale omvang 50 ha

3. Kavels:

- 4-20 ha per kavel
- bouwhoogte + 15 m

Nice to have:

1. Ontsluiting

- directe spoorontsluiting

2. Terrein:

- minimale omvang 100 ha

3b. Aanpak beoordeling geschiktheid terreinen voor specifieke behoefte

Bij de beoordeling van de geschiktheid van dit “concurrerende aanbod” wordt de volgende aanpak gehanteerd.

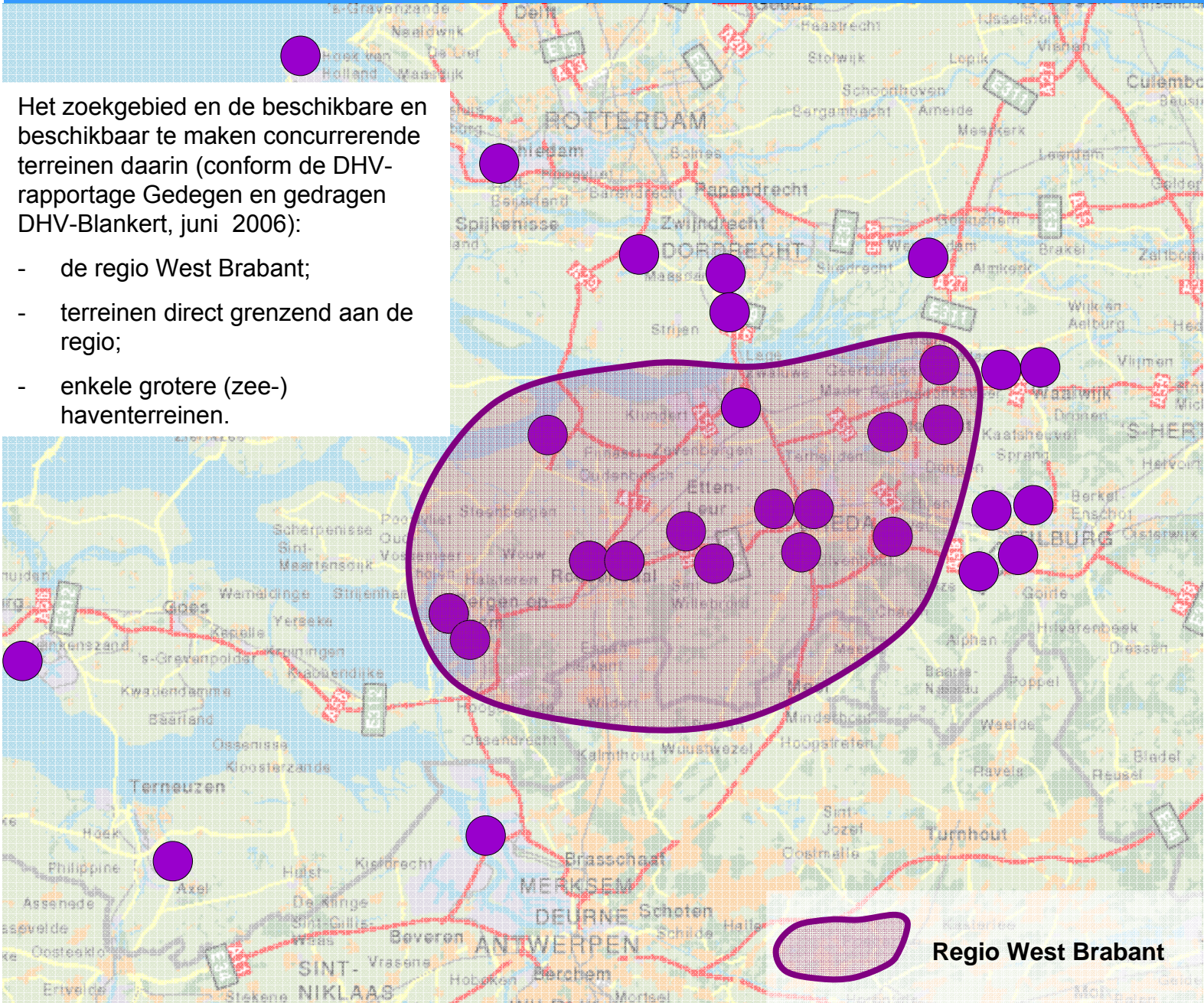
1. Eerst wordt het zoekgebied voor “concurrerend” aanbod afgebakend.
2. Binnen dit zoekgebied zullen de beschikbare terreinen worden beoordeeld aan de hand van de in het voorgaande beschreven criteria. Deze beoordeling vindt plaats in 3 stappen:
 1. multimodaliteit
 2. kwaliteit wegontsluiting (aan internationaal knooppunt)
 3. omvangterrein/kavelkenmerkenOntbreken van een of meerdere ‘need to haves’ leidt tot het ongeschikt verklaren van een terrein.

In de beoordeling van de terreinen is geen onderscheid gemaakt tussen bestaande terreinen, harde plannen en zachte plannen. Dit is met name gedaan omdat de tijdshorizon (tot 2025) zodanig is dat in de tussentijd planvorming en realisatie kan plaatsvinden. Bovendien zijn er binnen de groep “zachte plannen” meerder gradaties aanwezig (planvorming gestart, bepaalde procedures al wel of niet doorlopen ed). Het is niet mogelijk hierin een goed onderscheid te maken en daarom op basis hiervan bepaalde plannen wel of niet mee te nemen in de beoordeling. Bovendien is ook het logistieke park bij Moerdijk nog geen concreet “hard” plan.

3. Een aantal terreinen wordt als in principe geschikt (te maken) beoordeeld. De geschiktheid van deze terreinen wordt vervolgens vergeleken met de geschiktheid van de locatie Moerdijk om te kunnen beoordelen in hoeverre de terreinkwaliteit van de meest concurrerende terreinen voor Moerdijk vergelijkbaar is met de terreinkwaliteiten van de locatie Moerdijk.



3b Afbakening zoekgebied / onderzochte terreinen



Het zoekgebied en de beschikbare en beschikbaar te maken concurrerende terreinen daarin (conform de DHV-rapportage Gedegen en gedragen DHV-Blankert, juni 2006):

- de regio West Brabant;
- terreinen direct grenzend aan de regio;
- enkele grotere (zee-)haventerreinen.

Regio West Brabant

3b Beoordeling terreinen op multimodaliteit

In tabel 7 is een overzicht gegeven van de concurrerende terreinen voor de locatie Moerdijk. Deze terreinen zijn beoordeeld op multimodaliteit: de beschikbaarheid van vervoersmodaliteiten weg (snelweg) plus water (binnenvaart > minimaal 1.500 ton) en/of spoor (binnen 10 minuten rijden van een terminal aan het kwaliteitsnet goederenvervoer). Vooral de combinatie van weg en water zijn belangrijk. Spoor wordt op termijn vooral als uitwijkmodaliteit gezien. Wanneer een terrein hieraan geheel niet voldoet is dit in rood aangegeven. Wanneer een terrein hieraan gedeeltelijk voldoet is het terrein met oranje aangegeven.

Tabel 7 beoordeling concurrerende terreinen op aspect multimodaliteit

plaats	naam	meerdere modaliteiten
Antwerpen	Noord	weg-water-spoor
Antwerpen	Noordelijke havenzone	weg-water-spoor
Bergen op Zoom	Auvergnepolder	weg - water mogelijk
Bergen op Zoom	Noordland	weg - water
Breda	De Wig	nee
Breda	Bavel Zuid	nee
Breda	Prinsenbeek	nee
Dintelmond	industrieterrein	weg - water (te maken)
Dordrecht	Dordtse kil III	nee
Dordrecht	Dordtse Kil IV	nee
Etten Leur	Vosdonk west	nee
Etten Leur	Zuid	nee
Geertruidenberg	Pompenier	weg - water (te maken)
Gilze	Broekackers oost	nee
Hoeksche waard	Hoeksche waard	wordt ontwikkeld als droog terrein
Moerdijk	Logistiek park	weg-water-spoor - (buisleiding) mogelijk
Oosterhout	Oost	nee
Oosterhout	Weststad	weg-water-spoor
Roosendaal	Majoppeveld	nee
Roosendaal / Haldeberge	Borchwerf II	weg - spoor mogelijk - water beperkt
Rotterdam	2e Maasvlakte	weg-water-spoor
Rotterdam	Intensivering	weg-water-spoor afhankelijk van locatie
Terneuzen	Axelse vlakte	weg-water-spoor
Tilburg	Vossenberg west 1	weg - water (beperkte capaciteit)
Tilburg	Wijkervoort	nee
Tilburg	Vossenberg II	weg - water (beperkte capaciteit)
Vlissingen / Borssele	Sloegebied	weg-water-spoor
Waalwijk	Baardwijk	weg - water (te maken)
Waalwijk	haven VII	alleen op oude terrein water (krappe sluis)
Werkendam	regionaal bedrijventerrein	nee

Het aantal echt multimodale terreinen is beperkt. Zo zijn bijvoorbeeld de nieuwe terreinen in Dordrecht (Dordtse Kil IV) alleen via de weg bereikbaar. De afstand (in reistijd) tot havenfaciliteiten of een spoorterminal is relatief groot. Behalve de zeehaventerreinen zijn alleen terreinen in Bergen op Zoom (Noordland) en Oosterhout (Weststad) echt multimodaal. Deze laatste twee terreinen zijn echter alleen voor de binnenvaart bereikbaar.

3b Beoordeling terreinen op ligging aan internationaal knooppunt

In tabel 8 worden de concurrerende terreinen beoordeeld op het aspect ligging aan internationaal knooppunt (direct aan of binnen 10 minuten rijden met vrachtwagens van minimaal 2 snelwegen die behoren tot het kwaliteitsnet weg/internationale verbindingen). Dit bepaald de toegankelijkheid van het terrein en de afhankelijkheid van één wegverbinding. Wanneer een terrein hieraan geheel niet voldoet is dit in rood aangegeven.

Tabel 8 beoordeling concurrerende terreinen op aspect ligging aan internationaal knooppunt

plaats	naam	meerdere modaliteiten	Knooppunt
Antwerpen	Noord	weg-water-spoor	nee
Antwerpen	Noordelijke havenzone	weg-water-spoor	nee
Bergen op Zoom	Auvernepolder	weg - water mogelijk	nee
Bergen op Zoom	Noordland	weg - water	nee
Breda	De Wig	nee	ja
Breda	Bavel Zuid	nee	ja
Breda	Prinsenbeek	nee	ja
Dintelmond	industrieterrein	weg - water (te maken)	nee
Dordrecht	Dordtse kil III	nee	nee
Dordrecht	Dordtse Kil IV	nee	nee
Etten Leur	Vosdonk west	nee	nee
Etten Leur	Zuid	nee	nee
Geertruidenberg	Pompenier	weg - water (te maken)	nee
Gilze	Broekakkers oost	nee	nee
Hoeksche waard	Hoeksche waard	wordt ontwikkeld als droog terrein	nee
Moerdijk	Logistiek park	weg-water-spoor - (buisleiding) mogelijk	ja
Oosterhout	Oost	nee	nee
Oosterhout	Weststad	weg-water-spoor	nee
Roosendaal	Majoppeveld	nee	ja (via rondweg)
Roosendaal / Haldeberge	Borchwerf II	weg - spoor mogelijk - water beperkt	ja (via rondweg)
Rotterdam	2e Maasvlakte	weg-water-spoor	nee
Rotterdam	Intensivering	weg-water-spoor afhankelijk van locatie	wisselend
Terneuzen	Axelse vlakte	weg-water-spoor	nee
Tilburg	Vossenberg west 1	weg - water (beperkte capaciteit)	nee
Tilburg	Wijkervoort	nee	nee
Tilburg	Vossenberg II	weg - water (beperkte capaciteit)	nee
Vlissingen / Borssele	Sloengebied	weg-water-spoor	nee
Waalwijk	Baardwijk	weg - water (te maken)	nee
Waalwijk	haven VII	alleen op oude terrein water (krappe sluis)	nee
Werkendam	regionaal bedrijventerrein	nee	nee

Het aantal terreinen dat gelegen is nabij een internationaal knooppunt is beperkt. Behalve de zeehaventerreinen in Rotterdam zijn alleen terreinen in Breda en Roosendaal gelegen nabij een internationaal knooppunt van snelwegen.

3b Beoordeling terreinen op omvang beschikbaar terrein/kavelgrootte

In tabel 9 worden de concurrerende terreinen beoordeeld op het aspect omvang beschikbaar terrein (per 1-8-2006) en kavelgrootte. Wanneer een terrein (potentieel) minder dan 40 hectare beschikbaar heeft, is het als rood (ongeschikt). Terreinen met tussen de 40 en 75 hectare beschikbaar zijn als oranje aangegeven. Terreinen met een maximering van de kavelgrootte onder de 5 hectare zijn met rood (ongeschikt) aangegeven.

Tabel 9 beoordeling concurrerende terreinen op aspect beschikbaar terrein en kavelgrootte

plaats	naam	meerdere modaliteiten	Knooppunt	bruto	netto	nog uitg.baar	kavelgrootte
Antwerpen	Noord	weg-water-spoor	nee	1.710	1.674	86	?
Antwerpen	Noordelijke havenzone	weg-water-spoor	nee	1.157	1.129	300	?
Bergen op Zoom	Auvergnepolder	weg - water mogelijk	nee	155	111	111	?
Bergen op Zoom	Noordland	weg - water	nee	50+20	49	49	?
Breda	De Wig	nee	ja	20	16	16	4-5 ha
Breda	Bavel Zuid	nee	ja	90	63	63	?
Breda	Prinsenbeek	nee	ja	50	35	35	?
Dintelmond	industrieterrein	weg - water (te maken)	nee	80	60	0 (in college progr. uitbreiding 10 ha)	?
Dordrecht	Dordtse kil III	nee	nee	102	72	45	tot 5 ha
Dordrecht	Dordtse Kil IV	nee	nee	65	46	46	?
Etten Leur	Vosdonk west	nee	nee	43	29	9	delen + 4.000
Etten Leur	Zuid	nee	nee	90	63	63	?
Geertruidenberg	Pompenier	weg - water (te maken)	nee	?	?	?	?
Gilze	Broekakkers oost	nee	nee	60	43	25	min 1.000
Hoeksche waard	Hoeksche waard	wordt ontwikkeld als droog terrein	nee		120	120	?
Moerdijk	Logistiek park	weg-water-spoor - (buisleiding) mogelijk	ja	?	?	150	?
Oosterhout	Oost	nee	nee	100	70	70	?
Oosterhout	Weststad	weg-water-spoor	nee	170	150	16	geen min of max
Roosendaal	Majoppeveld	nee	ja (via rondweg)	40	32	32	?
Roosendaal / Haldeberge	Borchwerf II	weg - spoor mogelijk - water beperkt	ja (via rondweg)	225	140	137	tot 8 ha
Rotterdam	2e Maasvlakte	weg-water-spoor	nee	2.000	1.000	1.000	groot
Rotterdam	Intensivering	weg-water-spoor afhankelijk van locatie	wisselend		1.000	?	wisselend
Terneuzen	Axelse vlakte	weg-water-spoor	nee	168	96	80	?
Tilburg	Vossenbergh west 1	weg - water (beperkte capaciteit)	nee	123	92	30	geen min of max
Tilburg	Wijkervoort	nee	nee	10	7	7	?
Tilburg	Vossenbergh II	weg - water (beperkte capaciteit)	nee	102	80	80	vanaf 1 ha
Viissingen / Borssele	Sloegebied	weg-water-spoor	nee	2.135	1.256	287	?
Waalwijk	Baardwijk	weg - water (te maken)	nee	155	109	109	?
Waalwijk	haven VII	alleen op oude terrein water (krappe sluis)	nee	106	76	68	geen min of max
Werkendam	regionaal bedrijventerrein	nee	nee	40	32	32	min 5.000

Het aantal terreinen dat een voldoende omvang heeft voor complexvorming/status als logistiek terrein en clustervoordelen is beperkt. Behalve de zeehaventerreinen betreft het terreinen in Bergen op Zoom, de Hoekse Waard, Roosendaal, Tilburg en Waalwijk.

3b Conclusie beoordeling geschiktheid terreinen

In het voorgaande zijn de concurrerende terreinen beoordeeld op de aspecten multimodaliteit, kwaliteit wegontsluiting, omvang terrein en kavelkenmerken. Uit de combinatie van deze beoordelingen komt het beeld naar voren dat behalve Moerdijk en de intensivering van de (oudere) haventerreinen in Rotterdam, geen enkel terrein volledig voldoet aan de criteria.

Ten aanzien van de intensivering van de Rotterdamse haven is het volgende van belang. Het betreft vooral intensivering van momenteel nog in gebruik zijnde terreinen. Er komt geen groot nieuw terrein op de markt, maar ruimte die vrijkomt op de huidige kavels. Er zal hierdoor geen sprake kunnen zijn van clustering van kavels, noch van een herkenbaar exclusief logistiek terrein. Het tevens moeilijk aan te geven wanneer er terrein beschikbaar komt. Dit is afhankelijk van de marktontwikkelingen van de gevestigde bedrijven (verplaatsing/vertrek/ ruimtebehoefte huidige bedrijven).

Bovendien betreft het veelal haven/kadegebonden terreinen, waar overslag vanaf (zee-)schepen een vereiste is. Op basis hiervan moet geconcludeerd worden dat de intensivering van de Rotterdamse haventerreinen geen volwaardig alternatief voor een logistiek park bij Moerdijk.

In het havengebied Terneuzen zijn (o.a. op de Axelse Vlakte) wel veel terreinen beschikbaar met de modaliteiten spoor en water. Hier is echter de wegverbinding via de N62 (minimaal 10 kilometer tot de Expresweg en + 25 kilometer tot A58) te slecht om geschikt te zijn als alternatief.

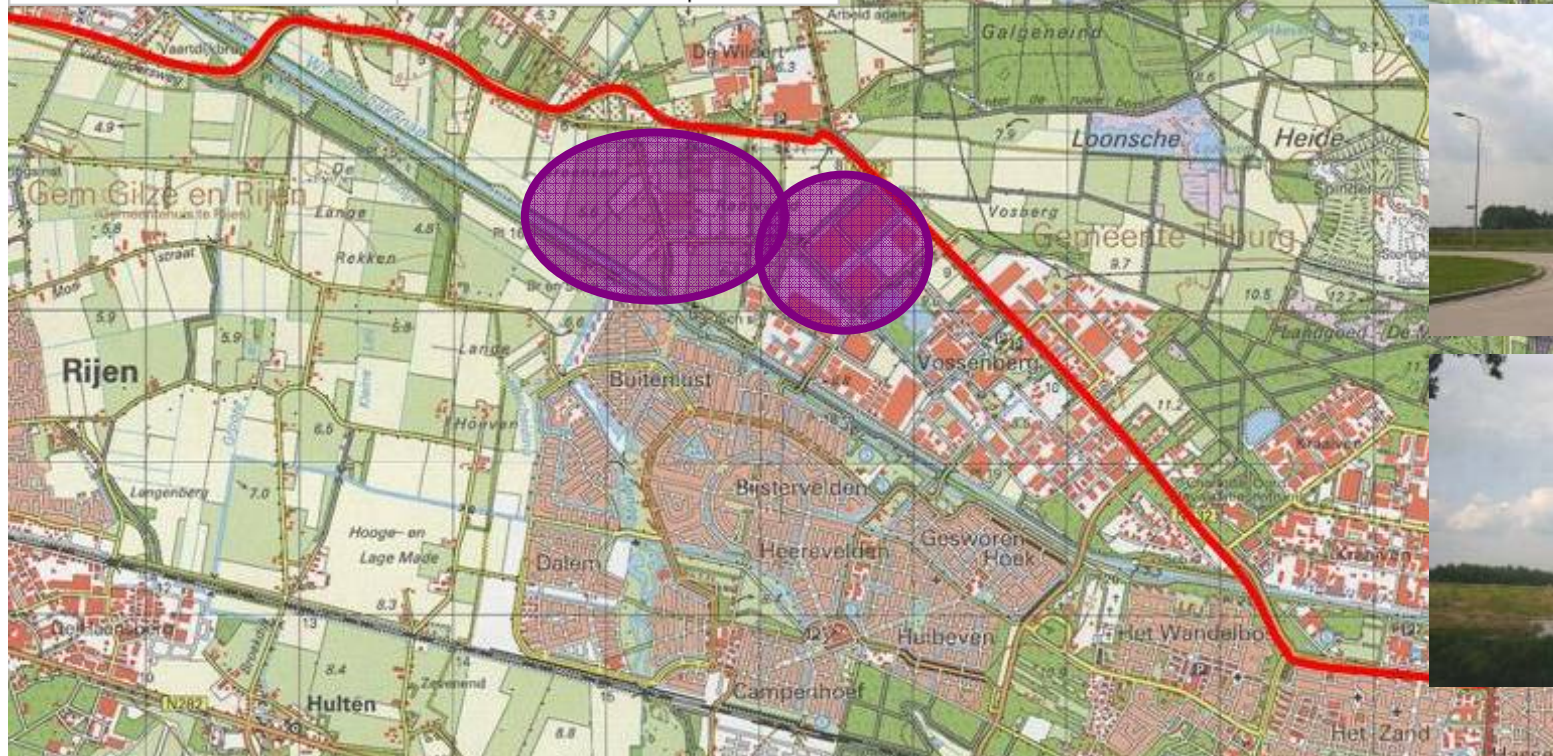
“Next best” terreinen

Een aantal terreinen voldoet weliswaar niet volledig, maar wel gedeeltelijk aan de criteria. De terreinen die het beste voldoen aan de criteria zijn Vossenbergh in Tilburg, Borchwerf in Roosendaal en de terreinen Noordland en Auvernepolder in Bergen op Zoom. Deze terreinen worden in het navolgende nader beschreven en kwalitatief vergeleken met de locatie Moerdijk op de geschiktheid voor de specifieke bovenregionale behoefte aan logistiek terrein. Bij de beoordeling wordt geen onderscheid gemaakt tussen beschikbare gerealiseerde terreinen en terreinen waarvoor plannen of slechts ideeën bestaan .

3b. Beoordeling Tilburg - Vossenberg West I en II



plaats	Tilburg
naam	Vossenberg west 1 en 2
bruto opp	225
netto opp	172
nog uitgeefbaar	110
kwaliteitsnet weg	ja
internationaal knooppunt	ja
meerdere modaliteiten	water, tot 650 ton



Vossenberg

Oppervlakte uitgeefbaar	+	voldoende (echter nodig voor de opvang van de eigen regionale logistieke behoeft)
Wegontsluiting terrein	+	aan kwaliteitsnet
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	+	via kwaliteitsnet
Waterontsluiting	0	bepaalde capaciteit kanaal/bepaling havenfaciliteiten ivm nabijheid woningen
Spoorontsluiting	-	niet aanwezig
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	bus
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	+	Vossenberg 2 is volledig bestemd voor Logistiek

3b. Beoordeling Bergen op Zoom - Noordland



Noordland

Oppervlakte uitgeefbaar	0	net onder de 50 ha beschikbaar terrein
Wegontsluiting terrein	0	ontsluiting via randweg Bergen op Zoom
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	+	op afstand: Rotterdam / Antwerpen (A29/A4) en naar oosten (A58)
Waterontsluiting	+	aanwezig
Spoorontsluiting	-	geen spoortracé (meer)
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	bus
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	-	betreft een gemengd terrein

3b. Beoordeling Bergen op Zoom - Auvergnepolder (reservelocatie in uitwerking streekplan)



plaats	Bergen op Zoom
naam	Auvergnepolder
bruto opp	155
netto opp	111
nog uitgeefbaar	111
kwaliteitsnet weg	ja (A4)
internationaal knooppunt	ja
meerdere modaliteiten	water



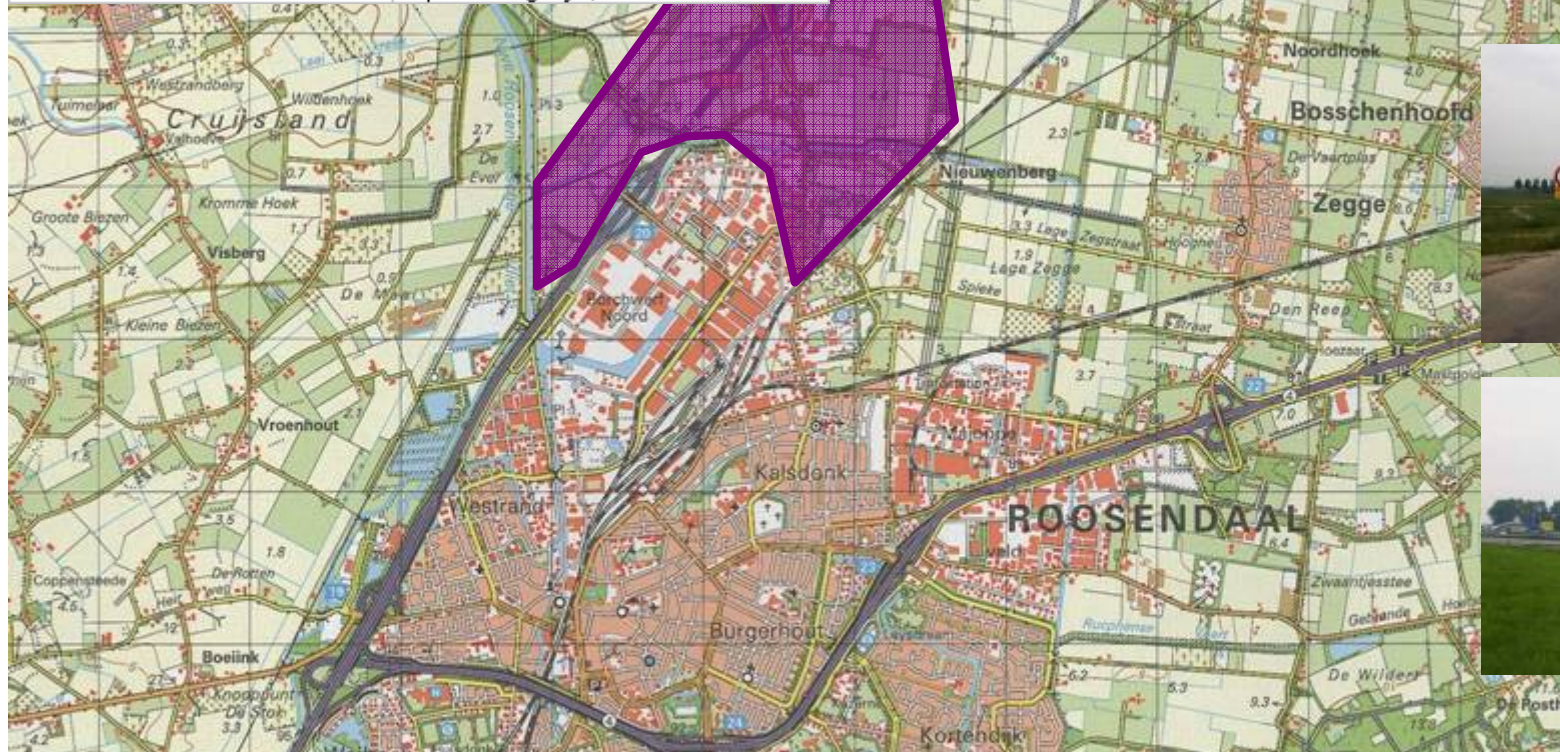
Auvergnepolder

Oppervlakte uitgeefbaar	+	betreft echter zacht plan, geen RO-procedures doorlopen
Wegontsluiting terrein	0	ontsluiting via randweg Bergen op Zoom
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	+	op afstand: Rotterdam / Antwerpen (A29/A4) en naar oosten (A58)
Waterontsluiting	+	kan gerealiseerd worden, maar beperkt het opp. uitgeefbaar terrein
Spoorontsluiting	-	niet (meer) omdat spooransluiting Noordland is afgebouwd
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	busverbinding is te realiseren
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	+	kan als zodanig ontwikkeld worden

3b. Beoordeling Roosendaal/Halderberge - Borchwerf II



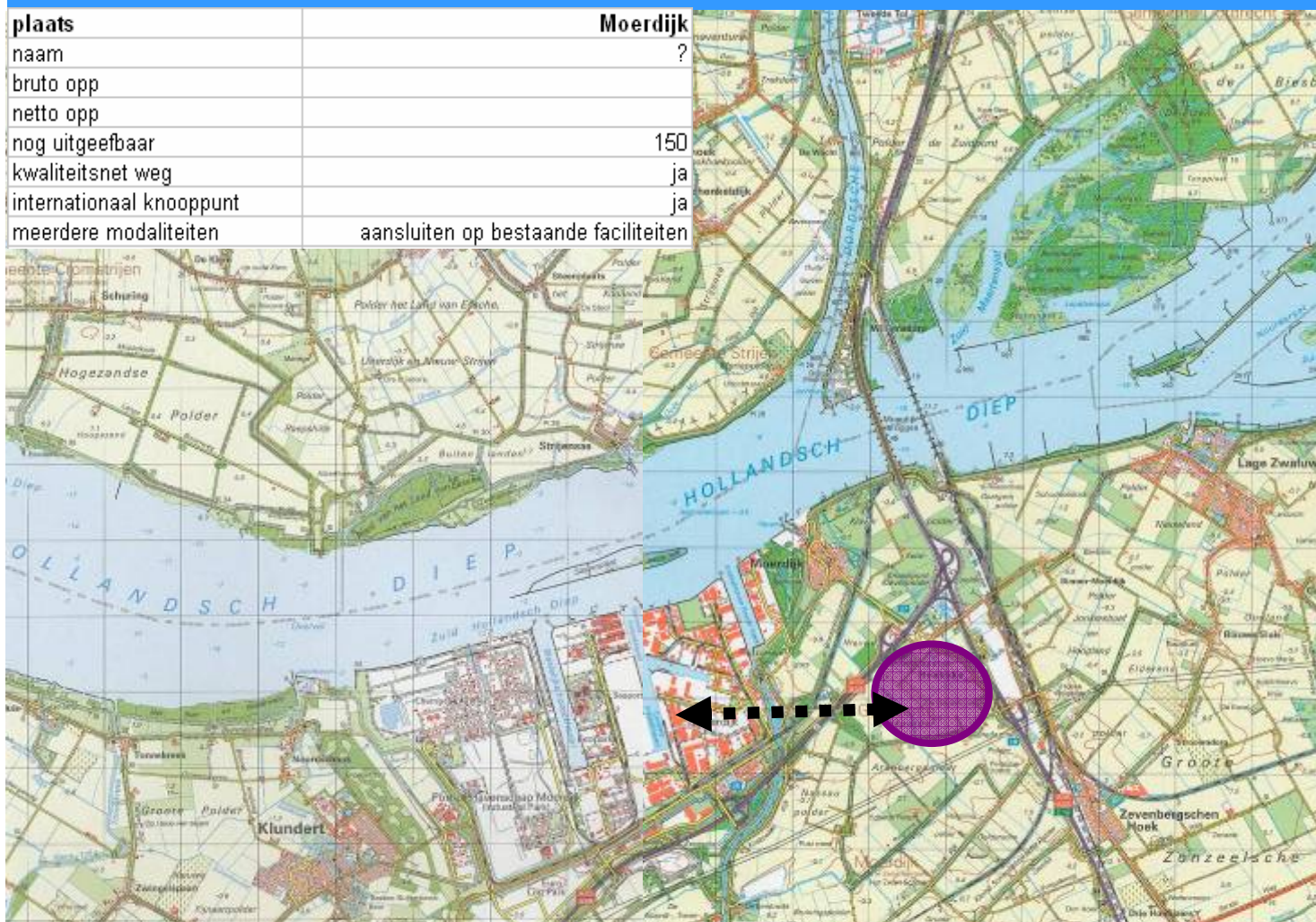
plaats	Roosendaal / Haldeberge
naam	Borchwerf II
bruto opp	225
netto opp	140 (grotendeels niet logistiek)
nog uitgeefbaar	16 specifiek logistiek
kwaliteitsnet weg	ja
internationaal knooppunt	ja (rondweg)
meerdere modaliteiten	spoor mogelijk, water tot 1350 ton



Borchwerf

Oppervlakte uitgeefbaar	- (+)	140 ha, slechts 16 ha gelabeld als logistiek (waarvan >50% inmiddels in optie)
Wegontsluiting terrein	+	aan snelweg
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	++	Rotterdam / Antwerpen (A16/A17/A4) en naar oosten (A58)
Waterontsluiting	-	capaciteit kanaal (te) beperkt
Spoorontsluiting	+	tracé opgenomen in bestemmingsplan (openbare terminal?)
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	bus
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	-	betreft een gemengd terrein

3b. Beoordeling aanvullende locatie Moerdijk (oksel A16-17)



Moerdijk (locatie A16-A17)

Oppervlakte uitgeefbaar	++	op locatie 150 ha mogelijk
Wegontsluiting terrein	++	directe aansluiting op twee snelwegen (A16 - A17)
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	++	alternatieve routes naar Rotterdam én Antwerpen, naar oost (A59 + A58)
Waterontsluiting	++	via interne baan aan te sluiten zeehaven/binnenhaven
Spoorontsluiting	+	via interne baan (op termijn) aan te sluiten op bestaande openbare terminal
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	NS-station (mogelijkheid bus-ringlijn)
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	+	kan als zodanig ontwikkeld worden

3b. Vergelijking Moerdijk met alternatieven



Tabel 10: vergelijking terreinen op geschiktheid

	Vossenberg	Noordland	Borchwerf	Auvergnepolder	Moerdijk
Oppervlakte uitgeefbaar	+	0	- (+)	+	++
Wegontsluiting terrein	+	0	+	0	++
Binnen 10 min. van knooppunt internationaal	+	+	++	+	++
Waterontsluiting	0	+	-	+	++
Spoorontsluiting	-	-	+	-	+
Ov-bereikbaarheid (personeel)	+	+	+	+	+
Profilering (geclusterd logistiek terrein)	+	-	-	+	+
Noodzakelijk voor opvang regionale behoefte	ja	ja	ja	ja	nee

De locatie Moerdijk scoort beduidend beter op de gehanteerde criteria dan de concurrerende terreinen.

Voordelen Moerdijk:

- mogelijkheid voor één groot aaneengesloten terrein, afgestemd op de behoefte van de branche, met een duidelijke profilering naar potentiële klanten, waardoor mogelijkheden ontstaan voor gezamenlijke voorzieningen (ook gekoppeld aan het Industrierrein Moerdijk);
- strategische ligging in transportnet: goede (combinatie van) logistieke aansluitingen: knooppunt snelwegen / meerdere aansluitingen – uitstekende spooraansluiting – koppeling aan zeehaven - binnenhaven; voorwaarde hiervoor is realisatie van een interne baan als verbinding tussen het een nieuw logistiek terrein en de haven van het bestaande Industrierrein Moerdijk;
- door terrein- en locatienmerken heeft de locatie een internationale concurrentiepositie;
- ligging nabij NS station ontsluit een groot arbeidspotentieel.

Nadelen andere terreinen:

- terreinen hebben een mindere kwaliteiten en daardoor een mindere internationale concurrentiepositie;
- terreinen zijn nodig voor opvang van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen.

Conclusie: overige terreinen vormen geen volwaardig alternatief voor (de potenties van) Moerdijk.

3b. Kwaliteiten locatie Moerdijk

De locatie Moerdijk is binnen de logistieke branche een van dé potentiële logistieke “hotspots” van Nederland. In een groot aantal publicaties wordt ingegaan op de (potenties) van de locatie Moerdijk (het Industrieterrain als dan niet met een aanvullende locatie):



Conclusie van verschillende deskundigen over Moerdijk als een van de locaties in Nederland.

Moerdijk:

Toplocatie, vooral bij buitenlandse bedrijven, vanwege bereikbaarheid, aanwezige infrastructuur (na Rotterdam de beste) en multimodaliteit. Moet kunnen meeliften als satelliet van Rotterdam/Antwerpen.



1 Venlo	2 West-Brabant (Moerdijk, Breda, Roosendaal)
Beschikbaarheid grond/panden	Beschikbaarheid grond/panden
Aanwezigheid goede Infrastructuur	Aanwezigheid goede Infrastructuur
Bereikbaarheid logistieke knooppunten	Bereikbaarheid logistieke knooppunten
Medewerking overheid/gemeenten	Medewerking overheid/gemeenten
Beschikbaarheid personeel/opleidingen	Beschikbaarheid personeel/opleidingen
Inzetbaarheid/motivatie medewerkers	Inzetbaarheid/motivatie medewerkers

Moerdijk staat al op de Logistieke kaart



Centrale vraag in dit onderzoek: is het noodzakelijk om de terreinbehoefte van (bovenregionale) logistieke bedrijven (doelgroep Moerdijk(-se Hoek)) te faciliteren op een nieuw terrein nabij het Industrierrein Moerdijk of zijn er hiervoor reële alternatieven voorhanden?

Behoeftte aan logistiek terrein

Door de unieke ligging tussen de zeehavens en de aanwezige infrastructuur, is er binnen West-Brabant behoefte aan 311 – 374 ha. (DHV-2006; basis scenario – hoge groei scenario). bedrijfsterrein gericht op logistiek Deze behoefte betreft enerzijds de regionale West-Brabantse behoefte en anderzijds de behoefte die samenhangt met de unieke ligging van West-Brabant/de locatie Moerdijk: de bovenregionale behoefte.

Een deel van de behoefte aan logistiek terrein betreft havengebonden terrein. In het basisscenario is dit 84 ha. en in het hoge groei scenario 101 ha. Hiervan is respectievelijk 13 en 15 ha. kadegebonden. De behoefte aan haven- en kadegebonden logistiek terrein kan alleen worden opgevangen op het bestaande Industrierrein Moerdijk (haven- én kadegebonden logistiek) of op een terrein in aansluiting hierop (havengebonden logistiek).

Restcapaciteit bestaand Industrierrein Moerdijk

In het kader van de rapportage Afsprakenkader Zeehaventerrein Moerdijk is besloten de restcapaciteit op het bestaande Industrierrein Moerdijk optimaal en toekomstgericht te benutten:

- de restcapaciteit op de themaparken dient primair benut te worden voor de doelgroepen van die themaparken; de restcapaciteit op Industrialpark (inclusief de Shell-kavel) tbv chemie en Ecopark tbv recycling en openbaar nut;
- kadegebonden locaties dienen uitsluitend benut te worden voor kadegebonden bedrijvigheid;
- voedingsmiddelenindustrie kan niet gevestigd worden op het themapark Industrial park.

De uitbreidingslocatie Roode Vaart is aangemerkt als een strategische reservering . Dit is de enige locatie in West-Brabant waar nog een uitbreiding van zeehavencapaciteit gerealiseerd kan worden.

Wanneer de huidige restcapaciteit op het bestaande Industrierrein Moerdijk op deze wijze wordt ingevuld, is er in het basisscenario 69 ha. en in het hoge groei scenario 55 ha. beschikbaar voor de opvang van de behoefte aan niet-kadegebonden logistieke bedrijven. De omvang van deze behoefte bedraagt respectievelijk 71 en 86 ha.

Conclusie: om de behoefte aan havengebonden logistiek terrein te kunnen opvangen is zowel in het basisscenario als in het hoge groei scenario een uitbreiding van het bestaande Industrierrein noodzakelijk. In het basisscenario is een uitbreiding noodzakelijk met 2 ha., in het hoge groei scenario van 31 ha.



Ontwikkelingen logistiek

De actuele ontwikkelingen binnen de logistiek leiden tot een sterke schaalvergroting en uitbreiding van activiteiten (o.a. VAL). Internationaal georiënteerde bedrijven kiezen daardoor voor clustering op daarvoor geschikte grootschalige locaties achter de zeehavens. Dit zijn locaties waar de goederenstromen vanuit onder andere Azië worden verwerkt ten behoeve van distributie in geheel Europa. West-Brabant en met name de locatie Moerdijk is zo'n locatie en daarmee voor grote internationale ondernemingen een interessante vestigingslocatie binnen Europa. Deze locatie concurreert voor dit type bedrijven niet zozeer met andere locaties binnen West-Brabant, maar met locaties achter de havens in België, Duitsland en Frankrijk. De bovenregionale behoefte aan logistiek terrein voor de doelgroep Moerdijk heeft hier betrekking op.

Regionale behoefte ↔ bovenregionale behoefte (= doelgroep Moerdijk)

De bedrijven in deze doelgroep (de bovenregionale behoefte) hebben specifieke vestigingseisen. Deze bedrijven hebben behoefte aan multimodaal terrein, binnen 10 minuten rijden van een knooppunt van internationale wegverbindingen, bij voorkeur op een terrein van 100 ha of groter, waarop kavels groter dan 5 ha beschikbaar zijn. De regionale behoefte betreft bedrijven die multimodaliteit al dan niet in combinatie met kavels < 5 ha. niet als vestigingseis hebben.

Op basis van ontwikkelingen in de logistieke sector is de verwachting dat:

- 42,5% van het terreinaanbod multimodaal dient te zijn (= incl. haven- en kadegebonden terrein); voor 57,5% is dit niet noodzakelijk;
- 40% van het terrein dient te bestaan uit kavels van minimaal 5 ha.; 60% betreft kavel < 5ha.

Wanneer de totale behoefte aan logistiek terrein (311 ha. in het basisscenario en 374 in het hoge groei scenario) op deze wijze wordt ingedeeld dan bedraagt:

- de regionale behoefte respectievelijk 107 en 129 ha;
- de bovenregionale behoefte (doelgroep Moerdijk) respectievelijk 204 en 245 ha.

Van deze bovenregionale behoefte kan respectievelijk 82 ha (basisscenario: 13 ha. kadegebonden én 69 ha havengebonden) en 70 ha (hoge groei scenario: 15 ha. kadegebonden én 55 ha havengebonden) worden opgevangen op het bestaande Industrierrein Moerdijk.

Wanneer de restcapaciteit op het bestaande Industrierrein Moerdijk, conform het Afsprakenkader, optimaal wordt gebruikt, dient ten behoeve van de opvang van de behoefte aan logistiek terrein doelgroep Moerdijk een uitbreiding van het terrein plaats te vinden van tussen de 122 en 175 ha. Omdat een deel van deze behoefte havengebonden is (2 respectievelijk 31 ha), dient deze uitbreiding direct verbonden te zijn met het bestaande Industrierrein (met een zogenoemde "interne baan").

Onderzocht is of de behoefte aan logistiek terrein tbv de doelgroep Moerdijk ook elders binnen West-Brabant opgevangen kan worden op bestaande terreinen of terreinen waarvoor plannen bestaan.

Kwantitatief

Binnen West Brabant is 636 hectare bedrijventerrein beschikbaar of beschikbaar te maken (plannen). Uit de recente behoefteeraming naar bedrijventerrein in Brabant (ETIN-TNO; 2006) blijkt de regionale behoefte in West-Brabant (exclusief de behoefte van de doelgroep Moerdijk) circa 650 hectare te bedragen.

De totale capaciteit aan regionale bedrijventerreinen in West-Brabant (inclusief plannen) is volledig nodig voor de opvang van de regionale behoefte aan bedrijventerrein. Wanneer de specifieke logistieke behoefte doelgroep Moerdijk op deze regionale terreinen opgevangen zou moeten worden, ontstaat een substantieel tekort aan terrein voor de eigen regionale behoefte (o.a. t.b.v. bedrijfsverplaatsingen uit de kernen).

Kwalitatief

Desondanks is onderzocht welke terreinen in West-Brabant en de directe omgeving (= concurrerend aanbod) kwalitatief voldoen aan de eisen van de doelgroep Moerdijk (multimodaal, binnen 10 minuten rijden van een knooppunt van internationale wegverbindingen, bij voorkeur een terrein van 100 ha. of groter, waarop kavels groter dan 5 ha beschikbaar zijn). Deze eisen zijn realiseerbaar op een terrein in aansluiting op het bestaande Industrieterrain Moerdijk (in de “oksel” van de A16 en de A17).

Uit dit onderzoek blijkt dat geen van deze terreinen volledig voldoet aan de eisen/wensen van deze doelgroep. Een aantal terreinen voldoet echter wel voor een belangrijk deel. Het betreft de terreinen Vossenbergh in Tilburg, Borchwerf in Roosendaal en de terreinen Noordland en Auvernepolder in Bergen op Zoom. Deze terreinen zijn nader beschreven en kwalitatief vergeleken met de locatie Moerdijk op de geschiktheid voor de specifieke behoefte aan logistiek terrein.

Uit deze vergelijking blijkt dat deze terreinen geen volwaardig alternatief zijn voor (de potenties van) de locatie Moerdijk. Deze terreinen zijn onvoldoende concurrerend ten opzichte de echte concurrenten voor de locatie Moerdijk: grootschalige logistieke terreinen achter havens in Duitsland, België en Frankrijk.

Wanneer West-Brabant de potenties voor de vestiging van grootschalige logistieke bedrijven wenst te benutten, dan is er geen goed alternatief voor het realiseren van een specifiek logistiek terrein van tussen de 122 en 175 ha netto op de locatie A17-A16 nabij Moerdijk.

4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(1)

Centrale vraag in dit onderzoek is in hoeverre het noodzakelijk is om de behoefte aan overige logistieke bedrijven, behorende tot de "doelgroep Moerdijk- (se Hoek)" te faciliteren op een nieuw terrein nabij het Industrierrein Moerdijk of dat er hiervoor reële alternatieven voorhanden zijn? Deze hoofdvraag is uitgewerkt in een aantal deelvragen die in het navolgende beantwoord worden.

1 Wat zijn kenmerken van kade- en havengebonden logistieke bedrijven?

Kadegebonden logistieke bedrijven: bedrijven die terrein nodig hebben met een laad- of loskade langs diep vaarwater, toegankelijk voor grote zeeschepen. Het betreft bedrijven die zich bezighouden met overslag c.q. productie gekoppeld aan overslag.

Havengebonden logistieke bedrijvigheid: bedrijven met activiteiten waarvoor de directe nabijheid van vaarwater benodigd is, maar die niet perse kadegebonden zijn. Een groot deel van de activiteiten op haventerreinen is havengebonden, slechts in een beperkt deel ook kadegebonden (met name overslag).

2 Wat is de omvang van de behoefte aan overige logistieke bedrijven, behorende tot de "doelgroep Moerdijk (-se Hoek)"?

De totale behoefte aan logistiek bedrijventerrein in West-Brabant is voor het basisscenario berekend op 311 hectares, waarvan 204 hectare ten behoeve van grootschalige en/of multimodale logistiek (= de doelgroep Moerdijk). Hiervan is 84 ha. havengebonden, waarvan 13 ha. kadegebonden is.

De totale behoefte aan logistiek bedrijventerrein in West-Brabant is voor het hoge groei scenario berekend op 374 hectares, waarvan 245 hectare ten behoeve van grootschalige en/of multimodale logistiek (= de doelgroep Moerdijk). Hiervan is 101 ha. havengebonden, waarvan 15 ha. kadegebonden is.

3 Wat zijn de kenmerken van de behoefte van deze doelgroep, op basis waarvan getoetst kan worden of terrein geschikt is voor deze doelgroep?

Op basis van de beschreven ontwikkelingen in de logistiek (o.a. VAL) is een nadere specificatie mogelijk van de behoeften van de logistieke bedrijven in West Brabant: de regionale logistiek en de bovenregionale logistiek = doelgroep Moerdijk. Basis hiervoor zijn de aspecten multimodaliteit en kavelgrootte:

- 42,5% van het terreinaanbod dient multimodaal te zijn (hierin zit ook de haven- en kadegebonden behoefte), voor 57,5 % van het terreinaanbod is dit niet noodzakelijk;
- 40% van de kavels dient een minimale omvang te hebben van 5 hectare, 60% van de behoefte betreft kavels kleiner dan 5 hectare.

De doelgroep Moerdijk (bovenregionaal) betreft bedrijven die behoefte hebben aan multimodale terreinen en/of een kavelgrootte > 5 ha. De regionale behoefte betreft niet-multimodale terreinen en kavels < 5 ha.

4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(2)

De “doelgroep Moerdijk” bestaat met name uit de grotere internationaal georiënteerde bedrijven. Gericht op de verwerking en distributie van goederenstromen afkomstig uit de hele wereld binnen (West-) Europa (“inbound distributie”). Uit de beschreven trends in de logistiek en de gevoerde gesprekken met sleutelfiguren komen de volgende kenmerken of criteria naar voren die voor de vestigingskeuze van belang zijn en die gehanteerd kunnen worden om de geschiktheid te kunnen beoordelen van de beschikbare of beschikbaar te maken terreinen.

Ontsluiting/Multimodaliteit:

- binnen 10 minuten rijden per vrachtwagen van een knooppunt internationale transportassen = kruising internationale snelwegen;
- binnen 10 min. rijden per vrachtwagen van een terminal van het kwaliteitsnet goederenvervoer (spoor);
- direct aan binnenvaartroutes c.q. binnen 10 minuten rijden per vrachtwagen van een terminal gekoppeld aan een vaarweg (bij voorkeur minimaal 1.500 ton).

Terrein kenmerken:

- minimale omvang 50 ha, gewenste omvang +100 ha in verband met mogelijkheden voor gezamenlijke voorzieningen en “massa” voor bekendheid c.q. status binnen de logistieke wereld van de locatie;
- hindercategorie 3.2 op het hele terrein.

Kavel kenmerken:

- geen beperking in kavelgrootte en beschikbaarheid kavels van minimaal 5 hectare (tot 20 ha);
- bouwhoogte minimaal 15 m mogelijk.

Op basis hiervan zijn de criteria gehanteerd voor de beoordeling van de geschiktheid van terreinen:

- multimodaliteit: binnen 10 min. van een terminal van het kwaliteitsnet goederenvervoer (spoor) en/of direct aan binnenvaartroutes c.q. binnen 10 minuten rijden per vrachtwagen van een terminal gekoppeld aan een vaarweg (bij voorkeur minimaal 1500 ton);
- wegbereikbaarheid: binnen 10 minuten rijden van een knooppunt van internationale wegverbindingen;
- terreinomvang: bij voorkeur 100 ha, minimaal 50 ha. ten behoeve van logistiek;
- beschikbaarheid kavels groter dan 5 ha.



4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(3)

4 Wat is de omvang van de "eigen" regionale vraag voor logistiek terrein in West Brabant = niet zijnde de specifieke doelgroep logistiek Moerdijk?

De eigen regionale vraag naar logistiek terrein betreft bedrijven die niet multimodaal zijn en waarvan de kavelgrootte kleiner is dan 5 ha. Voor West-Brabant is deze regionale vraag tot 2025 voor het basisscenario berekend op 107 ha en voor het hoge groei scenario op 129 ha.

5 Wat houdt (indien van toepassing) een "grootschalig logistiek complex" in, welke voorbeelden zijn er daarvan en wat zijn belangrijke randvoorwaarden?

Een grootschalig logistiek complex houdt een aaneengesloten bedrijventerrein van minimaal 100 ha. in, waarop meerdere modaliteiten beschikbaar zijn (bij voorkeur weg én water, met spoor vooral als uitwijk-optie). Het terrein ligt direct aan een knooppunt van internationale snelwegen of op maximaal 10 minuten rijden per vrachtwagen van een dergelijk knooppunt. Op het terrein zijn kavels beschikbaar van minimaal 5 ha. oplopend tot 20 ha. waarop tot een hoogte van minimaal 15 meter gebouwd mag worden. Door de omvang van het terrein/de hoeveelheid gevestigde bedrijven/goederenstromen heeft de locatie "status" binnen de logistieke wereld.

Op een dergelijk complex vestigen zich vooral internationaal georiënteerde bedrijven die gevestigd willen zijn in de corridor Rotterdam/Antwerpen. Het betreft bedrijven die zich voornamelijk bezighouden met "inbound" distributie, het verwerken en distribueren van goederen vanuit de hele wereld binnen (West-) Europa. Door het verwerken van producten (de "Value Added" component) is er een grote diversiteit aan werkgelegenheid aanwezig.

Deze beschrijving van het grootschalige logistieke complex heeft betrekking op de resultaten te verwachten (toekomstige) ontwikkelingen in de logistiek. Vanwege de toekomstgerichtheid van het terrein, zijn er nog geen concrete voorbeelden van dit soort nieuwe terreinen van meer dan 100 ha, met uitsluitend grootschalige en/of multimodale logistieke bedrijven. In veel logistieke "hotspots" zijn wel dit type bedrijven aanwezig of in ontwikkeling maar dan gemengd met andere soorten bedrijvigheid. Vergelijkbare ontwikkelingen vinden momenteel plaats in o.a. Leipzig en op kleinere schaal in Venlo.



4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(4)

6 Wat is het gebied waarbinnen de specifieke logistieke behoefte behorende tot de "doelgroep Moerdijk", gefaciliteerd kan worden?

De specifieke behoefte betreft internationaal georiënteerde bedrijven die gevestigd willen zijn in de corridor Rotterdam/Antwerpen. De ruimtebehoefte van deze bedrijven kan in principe opgevangen worden in West-Brabant. Wanneer daar geen terrein voorhanden is, kan worden gekeken naar het aangrenzende gebied: Rotterdam en het gebied ten zuiden van Rotterdam langs de A16 en A29, Zeeland, het gebied Tilburg/Waalwijk en het (noordelijk) havengebied Antwerpen.

7 Welk terreinaanbod (kwantitatief) is er binnen dit onderzoeksgebied nu en naar verwachting (in de komende 20 jaar) beschikbaar.

Het totale terreinaanbod aan beschikbare en beschikbaar te maken bedrijventerreinen (harde en zachte plannen + herstructurering) in West Brabant bedraagt naar de huidige inzichten 636 ha. Hiervan is 227 ha op korte termijn beschikbaar en 409 hectare (mogelijk) op langere termijn beschikbaar te maken. Deze terreinen zijn echter bestemd voor de opvang van de totale regionale behoefte aan bedrijventerrein van alle sectoren in West-Brabant. Deze behoefte is zeer recent door het ETIN/TNO berekend op ca 650 ha. De regionale terreinen zijn dus volledig nodig voor de opvang van deze regionale behoefte aan bedrijventerrein.

Het terreinaanbod aan beschikbare en beschikbaar te maken terreinen (harde en zachte plannen + herstructurering) gericht op logistiek bedraagt naar de huidige inzichten 426 ha. Hiervan is 71 ha op korte termijn beschikbaar (de regionale vraag naar logistiek terrein bedraagt 107 – 129 ha). 355 hectare is mogelijk op langere termijn beschikbaar te maken. Meer dan 50% van deze laatste groep is echter niet exclusief voor logistiek.

8 Wat is de geschiktheid van dit aanbod (kwalitatief) in relatie tot de omschreven doelgroep?

De beschikbare en beschikbaar te maken bedrijventerreinen zijn beoordeeld op de in de beantwoording van onderzoeksvraag 3 genoemde criteria op het gebied van ontsluiting/multimodaliteit, terreinkenmerken en kavelkenmerken. Uit deze beoordeling blijkt geen terrein in West-Brabant (en omgeving) volledig voldoet aan deze criteria. De combinatie van multimodaliteit, gekoppeld aan de ligging aan een knooppunt van internationale wegen en een bepaalde minimale omvang van het terrein (50, liefst 100 ha) is op geen van de onderzochte terreinen volledig aanwezig. Alleen delen van de Rotterdamse haven voldoen (naast de locatie Moerdijk) aan alle criteria. De locaties in Rotterdam betreffen echter veelal kadelocaties waarbij overslag vanaf het water noodzakelijk is.

4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(5)

Onduidelijk is echter waar deze uit herstructurering van bedrijven beschikbaar komende kavels liggen. Hierdoor is de kans op versnipperde locaties erg groot waardoor de clustering met andere logistieke bedrijven niet mogelijk is. Haventerreinen in Terneuzen zijn weliswaar multimodaal en beschikbaar, maar hebben een te slechte wegontsluiting

Op een aantal terreinen in West-Brabant en omgeving is deze combinatie van criteria wel voor een gedeelte aanwezig (te maken). Het betreft de terreinen Vossenbergh in Tilburg, Noordland evt. in combinatie met Auvernepolder in Bergen op Zoom en Borchwerf in Roosendaal. Deze terreinen zijn kwalitatief vergeleken met een mogelijk nieuw logistiek terrein in de oksel van de A16 –A17 in aansluiting op het bestaande Industrierrein Moerdijk. Dit is een (potentieel) terrein dat voldoet aan alle geformuleerde criteria, mits er een goede verbinding (interne baan) wordt gerealiseerd tussen het nieuwe terrein en de haven op het bestaande Industrierrein Moerdijk. Uit deze vergelijking blijkt dat de geschiktheid voor de opvang van deze specifieke doelgroep van het te realiseren terrein in aansluiting op het Industrierrein Moerdijk substantieel hoger is dan de geschiktheid van de andere locaties. Door de specifieke kwaliteiten van deze “locatie Moerdijk” is deze niet alleen in staat te concurreren met andere logistieke bedrijven- terreinen in West-Brabant en omgeving, maar ook met andere locaties in West Europa (België, Frankrijk of Duitsland). De internationale concurrentiepositie van de andere (regionale) terreinen is minder sterk.

9 Zijn er mogelijkheden om, op basis van het verkregen inzicht, de terreinbehoefte van de specifieke doelgroep logistieke bedrijven behorende tot de "doelgroep Moerdijk" binnen het onderzoeksgebied te accommoderen?

In het voorgaande is geconstateerd dat kwantitatief het aanbod (en mogelijk beschikbaar te maken aanbod) aan bedrijventerrein in de regio West-Brabant net (niet) voldoende is voor de opvang van de eigen regionale behoefte aan bedrijventerrein. Opvang van bovenregionale behoefte zou dan altijd ten koste gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van de regionale bedrijvigheid en/of de mogelijkheden voor het uitplaatsen van bedrijven uit de kernen. Dit is niet wenselijk. Uit de kwalitatieve analyse blijkt dat er binnen West-Brabant slechts enkele terreinen zijn die gedeeltelijk geschikt of geschikt te maken zijn voor de opvang van de specifieke bovenregionale logistieke behoefte. Deze terreinen zijn weliswaar geschikt voor grootschalige logistieke bedrijven, maar beperkt in omvang of modaliteiten. Het betreft “next-best” locaties die wel concurrerend zijn binnen Nederland, maar waarvan de internationale concurrentiepositie zwakker is dan van de locatie Moerdijk. Bovendien zijn deze terreinen veelal ook noodzakelijk voor de opvang van de eigen regionale behoefte

4b. Beantwoording onderzoeksvragen

(6)

10 Is er een reëel alternatief voor het realiseren van een nieuw logistiek terrein gekoppeld aan het bestaande Industrieterrein Moerdijk?

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen reëel alternatief is voor het ontwikkelen van een boven-regionaal nieuw logistiek terrein in aansluiting op het Industrieterrein Moerdijk (in de oksel van de A16 – A17).

Dit nieuwe logistieke terrein (multimodaal, grootschalig) dient, afhankelijk van het gebruik van bepaalde terreindelen op of nabij het huidige Industrieterrein Moerdijk, tussen de 122 en 175 hectare (netto uitgifbaar) groot te zijn.



Bijlage 1: notitie Analyse kwalitatieve ruimtevraag logistiek - hoofdlijnen

In de eindrapportage van het project “Gedegen en gedragen” is een beeld geschetst van de economische ruimtebehoefte in West Brabant voor specifieke doelgroepen. Centrale conclusie is dat er binnen het plan “Port of Brabant” weliswaar kwantitatief voldoende hectares beschikbaar zijn/komen voor toekomstige ruimtebehoefte van bedrijven, maar dat specifieke de logistieke sector hiermee niet in haar kwalitatieve behoefte kan worden voorzien.

De logistieke sector valt binnen de analyse in een aantal segmenten uiteen. Ten eerste is er het segment dat niet behoort tot de “Doelgroep Moerdijkse Hoek”. Deze bedrijven zijn niet multimodaal georiënteerd, kleinschaliger van opzet en vereisen geen zware milieucategorie bedrijventerreinen. Dit segment dient op andere – deels specifiek logistieke – bedrijventerreinen binnen West-Brabant te worden gefaciliteerd. De totale geraamde ruimtevraag van dit logistieke segment bedraagt 124 ha voor West-Brabant. Deze vraag zal dus de komende jaren op de bestaande en eventueel nieuw te ontwikkelen terreinen geaccommodeerd moeten worden.

Naast het segment dat niet behoort tot de doelgroep Moerdijkse Hoek, bestaat er een ruimtevraag van 187 ha door bedrijven die wel behoren tot de doelgroep. Het deel van de logistieke branche dat wél valt binnen de doelgroep zoals deze voor Moerdijkse Hoek is gedefinieerd als logistieke bedrijven die ofwel behoefte hebben aan grote kavels, logistieke bedrijven met een hoge milieucategorie of logistieke bedrijven die voor hun functioneren gebonden zijn aan vestiging in de (directe) nabijheid van hoofdtransportassen, kadefaciliteiten, overige havenfaciliteiten, buisleiding of spoor.

Vanuit de modelberekening in het project “Gedegen en gedragen” is naar voren gekomen dat de nu voorliggende opgave met name multimodale en direct/indirect havengerelateerde bedrijvigheid betreft, voor een groot deel internationaal georiënteerd^[1].

Voor dit marktsegment zal inzichtelijk worden gemaakt wat de specifieke vestigingsvoorkeuren zijn. Op basis van deze vestigingsvoorkeuren kan nadere studie worden gemaakt van mogelijke locatie alternatieven. Daarnaast is hiermee kennis beschikbaar die in de projectontwikkeling voor de locatie kan worden ingezet.

[1] Voor begrippen/definities zie bijlage 1

DHV heeft een korte inventarisatie gedaan ten behoeve van het identificeren van de benodigde kenmerken. Naast literatuurstudie hebben 4 interviews plaatsgevonden met:

- Nederland Distributieland (NDL)
- Transport- en Logistiek Nederland (TLN)
- ProLogis (mondiale ontwikkelaar logistieke sites)
- Vos Logistics (grote Nederlandse logistieke dienstverlener)

De resultaten van de inventarisatie zijn opgenomen in deze notitie. Het tweede hoofdstuk gaat in op de structuur van de logistieke sector en de lange termijn ontwikkelingen daarbinnen: een puntsgewijze beschrijving van de omgeving waarbinnen de locatiemarkt voor de logistiek zich bevindt. In het derde hoofdstuk worden uit deze beschrijving kenmerken van de ruimtevrage gedestilleerd die voor verkenning van alternatief aanbod kunnen worden benut.

¹ Voor begrippen/definities zie bijlage 1



Driving forces: ontwikkeling distributie en logistieke dienstverlening

Alvorens vastomlijnde kenmerken te kunnen opsommen waaraan een terrein voor de doelgroep moet voldoen, moet eerst een onderliggend beeld worden geschetst van de structuur en ontwikkelingen van de markt waarin de bedrijven in deze logistieke branche zich bevinden. Achtereenvolgens wordt in deze paragraaf ingegaan op de aard van de bedrijfsactiviteiten, de netwerken waarin deze zich bevinden en de consequenties die dit heeft op kwalitatieve vraag op locatieniveau.

ACTIVITEITEN

Groei van het goederenvervoer

De groei van het goederenvervoer in Nederland ontwikkelt zich over de laatste decennia sneller dan de economie als geheel. Dit is ten dele het gevolg van de positie van Nederland binnen West- en Noord-Europa, maar vooral ook van het feit dat de lijnen van productie naar consument steeds langer worden. Steeds meer productie en/of aanvoer van basismaterialen komt van buiten Europa (Azië, Midden-Oosten, Zuid-Amerika) en moeten vandaag hun weg vinden naar de Europese eindconsument.

Handelsbarrières vallen weg en producerende bedrijven worden internationaler waardoor afzetlijnen ook langer worden. Bedrijven die produceren voor geheel Europa (of wereldwijd) vervangen in steeds meer branches de landelijke of regionale producenten. Tegelijkertijd wordt de vraag van consumenten steeds specifiek. Dit betekent dat vanuit eindproductievestigingen meer en veelal gefragmenteerde einddistributie moet plaatsvinden.

Nieuwe activiteiten binnen de vervoersketen

Vanwege de in lengte groeiende en in diversiteit meer uiteenlopende goederenstromen worden de logistieke processen aangepast. Generieke producten en basismaterialen worden eerst naar continentale afzetmarkten vervoerd, alwaar ze een eindbewerking ondergaan voordat ze worden gedistribueerd. Dit heeft tot gevolg dat er 'light manufacturing' en andere waardevermeerderingsactiviteiten binnen de logistieke keten ("supply-chain") worden uitgevoerd. Voorbeelden zijn assemblage, kitting, het toevoegen van landspecifieke manuals en promotieverpakkingen. Ook worden importeurs veelal aangesproken op de servicediensten van de producten: reparaties, levering van spare parts etc.

Productiebedrijven zijn er in de huidige economie in toenemende mate toe geneigd/gedwongen om zich terug te trekken op hun eigen core-business. Het logistieke proces – inclusief de genoemde value added activiteiten – wordt uitbesteed aan gespecialiseerde logistieke dienstverleners. Deze dienstverleners zijn gespecialiseerd in het zo efficiënt mogelijk inrichten van het gehele logistieke proces vanuit één loket. Alles draait om kosten, en daarmee om snelheid. Kwaliteit van vervoer en overslag is een norm. Breedte van de service wordt naast snelheid steeds meer een concurrentiefactor.

Van transport naar logistieke dienstverlening

Om kostenefficiënt te produceren is een optimaal logistiek proces in de internationale economie een vereiste. In relatief korte tijd zijn geheel nieuwe normen opgekomen om in de huidige economie te overleven: just-in-time leveren, korte responstijden, voorraad-reductie, next-day-delivery worden als minimale vereisten gesteld. ICT maakt mogelijk dat producten nooit stil staan, maar te allen tijde in beweging of behandeling zijn (pipeline-distributie).

De globalisering van de productie in combinatie met toegenomen mogelijkheden vanuit de technologie hebben de transportsector in korte tijd van kleur doen verschieten. Point-to-point transport als enige hoofdactiviteit maakt plaats voor een breed palet aan gespecialiseerde logistieke diensten, waarbinnen het daadwerkelijke vervoer slechts een (beperkt) deel van de toegevoegde waarde inneemt. Er is sprake van een grootschalige branche-ervanging tussen productie en transport.

Deze beweging heeft een enorme impact op de positie van Nederland in de logistieke netwerken. Waar Nederland van oudsher groot was in de vervoersactiviteiten, wordt deze positie in rap tempo vervangen door een strategische positionering in de waardeketen tussen bronproductie en de Europese eindconsument. De traditionele sterke van de handelsnatie met de mainports als zwaartepunten, in combinatie met de strategische ligging binnen de keten richting de Europese consument, zorgt voor de zeer sterke opkomst van de logistieke dienstverlening. Zowel Nederlandse logistieke ondernemingen als internationale producenten kiezen 'hotspots' in Nederland binnen de mondiale ketens.





Aard van activiteiten

De veranderende aard van activiteiten heeft tal van neveneffecten. Waar transporteurs vroeger vooral behoefte hadden aan chauffeurs, is nu steeds meer behoefte aan productiepersoneel, order-pickers en professionals die zijn gespecialiseerd in het optimaliseren van logistieke value-added processen. De logistieke sector wordt daarmee steeds arbeidsintensiever, waarbij ook het benodigde opleidingsniveau hoger komt te liggen. Nu is het al zo dat in Nederland de werkgelegenheid in overslag, distributie en een breed scala aan value-added-logistics activiteiten twee maal zo hoog is als de werkgelegenheid in het wegtransport. Een eveneens evident effect is dat het transport/verlading een kleiner deel uitmaakt van de activiteiten die plaatsvinden op de sites van de logistieke ondernemingen. Vervoer blijft een kernactiviteit, maar daarnaast houdt een groot deel van de onderneming zich vooral bezig met activiteiten “on-site”, waarmee andere en zwaardere vereisten worden gesteld aan de vestigingen van de logistieke ondernemingen.

NETWERKEN

Inbound goederenstromen

De logistieke dienstverlening in Nederland (en geheel Noordwest-Europa) is vrijwel geheel gericht op inbound-goederenstromen: grondstoffen, halffabrikaten en onderdelen ten behoeve van de eindafzet in de Europese markt. Deze inbound goederenstroom komt voor het overgrote deel binnen via de mainports. Circa 90% is bij binnenkomst in containers verpakt. Vervolgens is het zaak de goederen zo snel mogelijk om te pakken, te verwerken en verder te distribueren. Het continentaal gebruik van containers is en blijft zeer beperkt – het gewicht van de container beperkt ladingpotentieel in het distributienetwerk te veel.

Omwille van wederom efficiëntie kiezen de logistieke ondernemingen ervoor deze activiteiten te concentreren op enkele ‘hubs’, locaties waar zeer diverse goederenstromen samenkomen om zich – na verlading, ompakking en verwerking – te verspreiden in de verschillende richtingen en via verschillende modaliteiten.



Flexibiliteit: aanpasbare netwerken

De value-added logistiek richt zich in eerste instantie op hub's in het achterland van de mainports, van daaruit op regionale distributiecentra in kernen langs de internationale transportassen waar vanuit kleine detailleveringen in regionale afzetmarkten worden georganiseerd. Welke logistiek onderneming en welke locatie wordt gekozen voor deze hub-activiteiten is sterk afhankelijk van kostenfactoren.

Het gaat erom netwerken te vinden die zich onderscheiden in kwaliteit en volume. Een steeds belangrijker argument daarbinnen is de flexibiliteit van netwerken. Supply-chains van klanten veranderen continue. Met name in de Europese distributie veranderen de richtingen en de aard van goederenstromen zich met de dag. Productlijnen volgen elkaar steeds sneller op en ook geografisch verschuiven markten zich heel snel. Lastig is dat vastgoed in DC's/op bedrijventerreinen minder volatiel is. Dus een structuur op kernlocaties om de markt te bedienen. Dat betekent voor een logistieke onderneming dat investeringen in locaties alleen daar worden gedaan waar wordt voorzien dat zeer diverse goederenstromen kunnen worden verwerkt.

•Van dedicated warehouse naar logistieke campus

De logistieke netwerken worden in snel tempo groter en met name ook complexer. Productiebedrijven zijn zich sterk aan het terugtrekken op de core-business, de logistiek wordt uitbesteed. Grote ondernemingen kozen in eerste instantie voor uitbesteding van de logistiek proces naar "dedicated warehouses", kleinere voor zogenaamde regionale "public warehouses". De sector evolueert echter snel. Veel van deze distributiecentra (DC's) worden momenteel samengevoegd: multicustomer campussen van distributiecentra op internationale knooppuntlocaties. Dit maakt de pipeline distributie beter mogelijk en efficiënter. Enerzijds omdat zeer diverse value added activiteiten kunnen worden afgehandeld afhankelijk van de op elk moment actuele vraag, anderzijds omdat goederenstromen zo stabiel worden. Wanneer de ene klant even geen stroom van B naar A heeft, kan de levering van een andere klant worden meegenomen. Warehouses worden zo beperkt in volume en kosten van productiepotentieel (arbeidskrachten en locatiefaciliteiten) worden gedeeld door meerdere klanten. Een portfolio van supply-chains leidt ertoe dat veel sneller en efficiënter voor elke klant afzonderlijk kan worden gewerkt.



Clustering op hotspots

Zogenaamde 'economies of scale' leiden ertoe dat logistieke dienstverleners ruimtelijk gezien sterk geneigd zijn tot concentratie. Deze concentratie is zowel verticaal als horizontaal. Verticaal betreft de integratie binnen de keten: vervoerders, verladers, ompakkers, light-manufacturers en netwerkspecialisten zijn vaker deel van één organisatie. Horizontaal betreft branchegenoten die ervoor kiezen de meerwaarde op te zoeken van vervoersstromen die samenkomen op één locatie (onderlinge uitwisseling) en van de mogelijkheid om algemene faciliteiten op locatie te delen. Er is daarmee een sterke neiging tot samenvoeging van activiteiten op enkele hotspots binnen de ketenspecifieke distributiestructuur. Clustering op locatie leidt tot verbetering van de bedrijfsprocessen bij onder meer de volgende activiteiten:

- Kostenefficiënt delen van basisfaciliteiten (security, tank- en wasvoorziening, restaurant, etc.)
- Pools van werknemers (arbeidsbureaus: stabiele afzetmarkt trekt meer mensen)
- Uitwisselen van goederen/stromen (verminderen 'leeg' rijden)
- Investerings in infra rendabel maken

Aard van modaliteiten

Het zwaartepunt van de organisatie van inbound stromen in de Europese logistieke netwerken blijft liggen in Noordwest-Europa, in casu de Hamburg-Le Havre range. De uiteindelijke einddistributie naar specifieke consumenten en regio's kan vanwege de kleine stromen alleen per weg, dus daarvoor blijft wegontsluiting de doorslaggevende factor. In de tussenstap tussen de hub's (achter de mainports) en de regionale distributie is echter een verschuiving waarneembaar.

Het goederenvervoer zal ook de komende decennia dusdanig in volume blijven groeien dat naast wegtransport andere modaliteiten noodzakelijk worden voor een deel van de stroom. De capaciteit van de weginfrastructuur is op veel essentiële transportassen dusdanig uitgenut dat vervoer via binnenvaart en spoor steeds meer een vanuit kostenoverweging aantrekkelijk alternatief vormt. Dit is momenteel ook zeer nadrukkelijk merkbaar in de locatiekeuze van internationale logistieke dienstverleners: trimodaliteit wordt – ook met het oog op de toekomst – in veel gevallen als een zwaarwegende factor meegenomen in de regio- en locatieafweging.

Waar vroeger de transporteurs redelijk footloose waren wat betreft hun 'thuishaven' hebben de huidige logistieke dienstverleners zeer nadrukkelijk vestigingsvereisten. De verwachting is dan ook dat vooral voor volumineuze internationale stromen binnen Europa deze modaliteiten de komende jaren in aandeel verder zullen gaan groeien.

De binnenvaart heeft hierbij in eerste instantie meer potentie dan het spoor, enerzijds vanwege het kostenvoordeel, anderzijds vanwege de grotere flexibiliteit in dienstregeling/bestemming. Aantrekkelijk zijn ook hier vooral de locaties die zijn aangesloten op het kwaliteitsnet. Hierbij dient bedacht te worden dat bestaande, multimodale terreinen een streepje voor hebben op nog te ontwikkelen multimodale terreinen. Het realiseren van een kadeaansluiting is een forse investering. Dit geldt ook voor een railverbinding. Bijkomende complicatie bij een nieuwe ontsluiting per trein is tevens het feit dat de dienstregeling wel voldoende ruimte moet bieden voor extra vrachttreinen.

LOCATIES

Status

NDL beschrijft de ruimtevraag als volgt: “Logistieke ondernemingen hebben behoefte aan relatief grote sites voor logistiek met een kwalitatief hoogwaardig karakter en uitstekende multimodale ontsluiting”. Er is een toenemende krapte aan dergelijke kwalitatief geschikte terreinen. Magazijnen op toplocaties met ruime gebruiksvergunningen worden momenteel snel schaarser, terwijl en doordat de behoefte aan toplocaties sterk groeit.

De reden voor deze toegenomen marktvraag is enerzijds ingegeven door de eerder beschreven concentratietendens: grote hoogwaardige knooppunten in het netwerk van diverse supply-chains. Anderzijds gaat het de logistieke bedrijven ook om de verkoopkracht van dat netwerk: de dienstverleners die vertegenwoordigd zijn in internationaal bekende knopen als Venlo of Duisburg trekken meer en hoogwaardiger werk aan dan concurrenten die net buiten deze knopen gevestigd zijn. Vooral de logistieke dienstverleners zijn daarom in hun investeringsbeslissingen sterk statusgevoelig in waar het de afweging tussen locaties binnen een regio betreft. Promotiecampagnes en mondiale vertegenwoordiging maakt daarom ook deel uit van het totaalpakket van logistieke hotspots.

Functionaliteit

Als eerste is het voor de moderne logistiek onderneming op (inter)nationaal niveau noodzakelijk om aan te takken op de hoofdassen van het goederenvervoer over de weg: de directe verbindingen tussen de economische centrumgebieden. Een trimodale ontsluiting wordt daarbij steeds meer als noodzakelijke locatiefactor vereist (alhoewel de aanwezigheid van spoor en water voorlopig voor velen belangrijker is dan het daadwerkelijk gebruik ervan: toekomstige ontwikkelingen als schaalvergroting en wegcongestie spelen een rol in investeringsbeslissingen en bieden op lange termijn flexibiliteit).



Vanwege de toegenomen arbeids-intensiteit van de logistieke sector is ook de beschikbaarheid van personeel binnen niet te lange afstand van groot belang. Een goede OV-verbinding met de site draagt daar aan bij. Zeer belangrijk voor nieuwe logistieke sites is het begrip voor de veranderingen binnen de logistieke sector: zaken als magazijnruimte en arbeidscapaciteit zijn enorm in belang toegenomen door de nadruk op value added activiteiten.

Vanuit de sector groeit momenteel ook zeer snel de behoefte aan specifieke logistieke parken. De horizontale en verticale integratieopties worden door logistieke dienstverleners als zeer belangrijk ervaren. Inmiddels geeft meer dan de helft van alle verladers aan de voorkeur te hebben voor een dergelijke geclusterde ontwikkeling. Bij de logistieke dienstverleners betreft deze behoefte 70% van alle ondernemingen. Inrichtingsvoorwaarden voor dergelijke parken liggen – naast enkele specifieke kavelkenmerken – nadrukkelijk ook op het gebied van veiligheid (voor goederen, werknemers, voertuigen) en interne ontsluiting (wegen, toeritten, opstelplaatsen allen gedimensioneerd op minimaal de LZV's als maatgevend voertuig (Lange Zwarte Voertuigen)).

Kavels

Recent begint als gevolg van de centralisatiestrategie de gewenste kavelmaat enorm toe te nemen. Waar voorheen slechts enkele logistieke bedrijven meer dan 4 hectare bezetten, is het in de Europese distributie tegenwoordig niet ongewoon dat bedrijven beginnen met 5ha en direct ruimte reserveren om door te kunnen groeien naar 20ha. Dit is ook zeer duidelijk merkbaar in de aanvragen die momenteel lopen voor logistieke sites in Nederland, bijvoorbeeld bij de BOM en bij ProLogis.

Veiligheid is een vereiste op terreinniveau, maar wordt door de bedrijven daarboven ook op kavelniveau georganiseerd. Regelgeving die hekwerk beperkt is daarom ook uit den boze. Hetzelfde geldt voor beperkingen rondom licht- en geluidsoverlast. In de 24uurs economie moet elk moment van de dag en nacht kunnen worden doorgedraaid. Vestiging van woonhuizen of ander type bedrijfsactiviteiten die beroep zouden kunnen doen op overlastprincipes is voor veel logistieke ondernemers een potentiële bedreiging voor de bedrijfsvoering.

Wat betreft de bestemmingsplanvoorschriften zijn bouwhoogte (niet minder dan 15 meter), minimaal bebouwingspercentage (niet meer dan 40%) en milieucategorie (in ieder geval 4) van belang voor het kunnen ontwikkelen van een efficiënt distributiecentrum. Hierbij gaat het niet zozeer om de inhoud van dergelijke bepalingen (dus een meter meer of minder bouwhoogte), maar meer om de gevoelde beperking die door de normering wordt opgelegd. Parkeren op eigen terrein is van evident belang. Vrachtwagens van anderen die de weg blokkeren kunnen tot enorme tijdsverliezen leiden. De kavels zelf moeten vooral ruim zijn en rechthoekig (geen pijpenlade).



Aanzet: kenmerken logistieke parken

ONTSLUITING

Need to have:

- Knooppuntfunctie internationale transportassen
- Binnen 10 minuten rijden van transportassen kwaliteitsnet goederenvervoer (KNG)
- Direct aan binnenvaartroutes kwaliteitsnet goederenvervoer
- Ruime dimensionering interne wegen en rotondes (LZV als maatgevend voertuig)

Nice to have:

- Direct spoorontsluiting
- Opstelplaatsen toeritten

TERREIN

Need to have:

- Dedicated logistiek: cluster van logistieke activiteiten (horizontaal en verticaal)
- Concurrerende grondprijs/kwaliteitsverhouding
- (Potentieel) sterk marktimage
- Goed bereikbaar voor personeel (OV)

Nice to have:

- Relatief aantrekkelijke grondprijs (niet meer dan 120 euro?)
- Goede arbeidsmarkt (ruime markt hoger en lager opgeleiden)
- Positieve grondhouding lokale en regionale overheden
- Collectieve voorzieningen (veiligheid, catering, etc.)

KAVELS

Need to have:

- Kavels van ca 4 tot ca 20 hectare
- Geen beperkingen overlast licht en geluid (ook geen woonhuizen)
- Bouwhoogte minimaal 15m
- Minimaal bebouwingspercentage niet meer dan 40%
- Milieucategorie tot en met 3.2 (**aanvulling RBOI**)
- Parkeren op eigen terrein

Nice to have:

- Milieucategorie 5 op deel van het terrein



Begrippen/definities kwalitatieve vraag

In de rapportage “Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant” worden verschillende begrippen gehanteerd rondom de logistieke sector die in onderhavig verband ook aan de orde zijn. Voor de duidelijkheid wordt hier nader op deze begrippen ingegaan:

Zeehaventerrein / bedrijventerrein

Het landelijk informatiesysteem voor bedrijventerreinen – de “IBIS” – hanteert een indeling in verschillende type terreinen. Deze indeling wordt over het algemeen steeds minder actief in beleidsvorming gehanteerd. Het Centraal Planbureau hanteert in haar laatste onderzoekpublicatie het onderscheid in 5 segmenten ook niet meer. Het enige onderscheid dat nog wordt gemaakt is tussen “zeehaventerreinen” en alle overige bedrijventerreinen. Het begrip zeehaventerrein duidt hier op elk *“Terrein dat met een laad- of loskade langs diep vaarwater, toegankelijk voor grote zeeschepen. De zeehaventerreinen in met name Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Terneuzen kennen veel zware industrie maar worden wel tot de categorie zeehaventerreinen gerekend.”*

Havengebonden / havengerelateerd

TNO hanteert in haar studie naar de specifieke behoefte aan havengebonden en – daarbinnen – kadegebonden locaties binnen de toekomstige ruimtevraag voor Moerdijkse Hoek het begrip “havengebonden bedrijvigheid”. Dit zijn activiteiten zijn activiteiten waarvoor de directe nabijheid van vaarwater benodigd is, maar die niet perse kadegebonden zijn. Een groot deel van de activiteiten op haventerreinen is havengebonden, slechts in een beperkt deel ook kadegebonden (met name overslag). De activiteiten die in het kader van deze uitwerking aan de orde komen, zijn voor een groot deel “havengerelateerd”.

Multimodaal

PM Definitie BCI

Bijlage 2: Actuele mening “deskundigen logistiek” over locaties in Nederland



Verschillende deskundigen hebben hun licht laten schijnen over verschillende locaties in Nederland. Zij komen tot de volgende conclusies

Venlo:

De belangrijkste logistieke hotspot van Nederland. Van oudsher topspot, met pro-actieve gemeente, aanwezige collega-bedrijven en infrastructuur. Wel is op dit moment weinig ruimte voor logistiek beschikbaar.

Rotterdam:

IJzersterk, vooral in aanwezige logistieke activiteiten/infrastructuur. Wel is er maar weinig geschikte grond. Ook wil niet elk bedrijf er zitten, mede door congestie en aanwezige havengebonden activiteiten. Betuwelijn moet een spoorimpuls geven.

Vlissingen/Terneuzen:

Veel ruimte, weinig congestie, veel goed gemotiveerd personeel aanwezig. Extra: nabij mainports (Rotterdam-Antwerpen). Potentie om logistieke hub te worden, maar de ontsluiting met België is nog zwak.

Heerenveen:

Aardig, maar nergens uitblinkend. Wel groot en goed gemotiveerd arbeidsreservoir. Wordt meer en meer ontdekt, met de as Zwolle en Meppel. Potentieel op kruispunt A7/A32.

Moerdijk:

Toplocatie, vooral bij buitenlandse bedrijven, vanwege bereikbaarheid, aanwezige infrastructuur (na Rotterdam de beste) en multimodaliteit. Moet kunnen meeliften als satelliet van Rotterdam/Antwerpen. Beschikbare grond en personeel is zorgenkindje.

Zeewolde/Almere:

Plek voor de toekomst. Ligging goed, alsmede een goed arbeidsreservoir en gunstige grondprijzen, maar moet zich nog bewijzen.

Roosendaal:

Vooraf nabij andere plaatsen met grote verladings (Bergen op Zoom). Grond niet zo geschikt voor logistieke kavels. Verouderde terreinen.

Eindhoven:

Luchthaven gunstig, bereikbaarheid (A2) zorgenkindje. Mogelijk een rising star.

Delfzijl:

Perifere ligging, maar veel ruimte en goede bereikbaarheid. Investeringspremies moeten logistiek lokken, maar of de vis haapt?

Arnhem/Nijmegen:

Op papier prima locatie, bij Duitsland, maar heeft het nog niet waar kunnen maken. Scoort slechts gemiddeld. Het afblazen van het grootschalige MTC Valburg doet toekomstige logistieke ontwikkeling geen goed.

