



POORTGEBIED BERGSCHHE HEIDE

Ladderonderbouwing

23 maart 2022

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 23 maart 2022
KENMERK 20181325.002/4025/JBr

PROJECT Bergen op Zoom, Poortgebied Bergsche Heide, ladderonderbouwing
PROJECTLEIDER Tommy Walvius

OPDRACHTGEVER Port of Bergen op Zoom B.V.
PROJECTNUMMER 20181325.002

AUTEUR Julia Breukelman
STATUS Definitief



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Conceptbeschrijving	5
1.3 Vraagstelling	5
1.4 Leeswijzer	6
2. Behoeftte ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide	7
2.1 Algemene context: coronacrisis	7
2.2 Beleid	8
2.3 Locatiekeuze: Waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied?	10
2.4 Conclusie	11
3. Behoeftte hotelfunctie	12
3.1 Verzorgingsgebied	12
3.2 Trends en ontwikkelingen hotelbranche	13
3.3 Conceptbeschrijving	15
3.4 Aanbod in de regio	16
3.5 Conclusie	17
4. Behoeftte (fast-service)horeca	18
4.1 Verzorgingsgebied	18
4.2 Trends en ontwikkelingen (fast service) horecasector	19
4.3 Conceptbeschrijving	20
4.4 Aanbod in de regio	20
4.5 Conclusie	21
5. Behoeftte Energy Hub	22
5.1 Verzorgingsgebied	22
5.2 Trends en ontwikkelingen duurzame mobiliteit en – brandstoffen	23
5.3 Conceptbeschrijving	25
5.4 Aanbod in de regio	26
5.5 Conclusie	27
6. Conclusie	28
6.1 Is er behoefte aan de ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide?	28
6.2 Waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied?	28
6.3 Conclusie	28

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Met het plan Port of Bergen op Zoom wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het 'Poortgebied Bergsche Heide'. Daarmee wordt een verzorgingsplaats gerealiseerd aan de A4 én een entreegebied naar de Brabantse Wal. De gemeente Bergen op Zoom heeft met de ontwikkelaar en andere betrokken organisaties een convenant getekend waarin alle partijen achter de ontwikkelrichting staan en verklaren te werken aan een nieuw bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de ambities voor een hoogwaardig servicepunt langs de A4, aantrekkelijke recreatieve voorzieningen en versterking van de natuur, door natuurontwikkeling en aanpassing van de infrastructuur voor een betere geleiding van recreanten.

Met de opening van het ontbrekende deel in de A4 bij Steenberghe is in 2014 de kortste snelwegroute tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen een feit. De internationale A4-corridor is nu een veel gebruikte route, zowel voor vrachtvervoer als voor personenvervoer. Op deze corridor zou de passant verzorgingspunten direct aan de snelweg mogen verwachten, maar die zijn er op het traject tussen Antwerpen en Bergen op Zoom nog niet. De eerste servicepunten liggen in Zuid-Holland en hier zijn ook geen fast-servicerestaurants, duurzame brandstoffen of overnachtingsmogelijkheden direct aan de snelweg beschikbaar.

De gemeente Bergen op Zoom zet in op een aantrekkelijk toeristisch en recreatief aanbod dat niet alleen bijdraagt aan het woongenot van de eigen inwoners, maar ook een wervende kracht heeft op bezoekers van buiten de regio. Natuurgebied de Brabantse Wal moet als toeristische trekker op de kaart worden gezet. Een van de opgaven voor de Brabantse Wal is dat het gebied moet beschikken over goede entreevoorzieningen, waarbij auto's een plaats krijgen, fietsen veilig weggezet kunnen worden en waar een 'natje en een droogje' te koop is.

Het natuurgebied de Brabantse Wal is een belangrijk natuurgebied in de gemeente Bergen op Zoom en provincie Noord-Brabant. Onder andere met subsidie uit het programma Landschappen van Allure is al veel geïnvesteerd in het landschapspark. Ook in dit plan wordt rekening gehouden met natuurontwikkeling.



Figuur 1.1 Plangebied Poortgebied Bergsche Heide

1.2 Conceptbeschrijving

Uitgangspunt is de realisatie van een verzorgingsplaats aan de economische as A4 én een recreatieve poort voor de Brabantse Wal. 'Port of Bergen op Zoom' moet een icoon voor Bergen op Zoom en omgeving worden, aansluitend op de Brabantse Wal; een van de drie Landschappen van Allure waar de provincie en het bedrijfsleven in investeren.

In het Poortgebied Bergsche Heide, dat een directe aansluiting op de A4 krijgt, wordt ruimte gemaakt voor het volgende programma:

- Een hotel met maximaal 150 kamers en daarbij behorende ondergeschikte functies zoals: sport- en spelfaciliteiten (waaronder een casino), cultuur en ontspanning, wellness en ondergeschikte horeca en detailhandel (maximaal 2.600 m² bvo aan restaurant/brasserie ruimte), zalenverhuur (maximaal 2.600 m² bvo aan congresruimte) en verhuurorganisatie voor dagrecreatie.
- Twee fast-servicerestaurants; een KFC van 426 m² bvo en een McDonalds van 609 m² bvo.
- Energy Hub: een verkooppunt van motorbrandstoffen waar, naast de traditionele fossiele brandstoffen, ook duurzame brandstoffen zoals LNG (Liquified Natural Gas), CNG (Compressed Natural Gas) en biodiesel worden aangeboden.
- 150 recreatiewoningen, 65 chalets/stacaravans en 6 boomhutten.

Daarnaast vinden ontwikkelingen plaats ten aanzien van het aanpassen en aanleggen van infrastructuur en parkeerplaatsen, en wordt natuur en landschap ontwikkeld. Zo wordt een ecologische verbindingszone aangelegd en worden enkele wegen in het gebied afgesloten voor autoverkeer.

Rho adviseurs is gevraagd om het beoogde programma te onderbouwen volgens de systematiek van de ladder voor duurzame verstedelijking.



Figuur 1.2. Inrichtingsschets Poortgebied

1.3 Vraagstelling

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Hiertoe wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (artikel 3.1.6. lid 2 Bro). Een voorgenomen stedelijke ontwikkeling moet aan deze Ladder worden getoetst. Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte aan de betreffende functies worden beschreven. Voor een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet bovendien worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

RELEVANTE REGIO

Het ruimtelijk verzorgingsgebied van de stedelijke ontwikkeling bepaalt tot welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De begrenzing van de regio is dus afhankelijk van de aard en omvang het programmaonderdeel dat als stedelijke ontwikkeling wordt gezien.

STEDELIJKE ONTWIKKELING

De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het mogelijk maken van 12 of meer woningen en meer dan 500 m² bvo voorzieningen wordt gezien als stedelijke ontwikkeling.

Het geldende bestemmingsplan is vertrekpunt bij de beoordeling of iets een nieuwe stedelijke ontwikkeling is. In het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Oost 2e herziening' (2009) is het Poortgebied bestemd voor 'recreatieve doeleinden' (artikel 6 van het bestemmingsplan). Binnen deze bestemming zijn recreatiewoningen en recreatieve - en centrale voorzieningen (receptie, informatiecentrum e.d.) al mogelijk. Voor de volgende functies is aangegeven of deze kunnen worden aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' conform de ladder voor duurzame verstedelijking:

Hotel: Het hotel is niet mogelijk op basis van de vigerende planologische regeling. Deze functie is een stedelijke ontwikkeling. De bij het hotel behorende functies, zoals het casino en restaurant zijn geen stedelijke ontwikkeling. Dit zijn ondergeschikte functies.

Fast-servicereaurants: De twee fast-servicereaurants zijn niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Deze zijn dus aan te merken als stedelijke ontwikkeling.

Energy Hub: De Energy Hub is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Deze functie is aan te merken als stedelijke ontwikkeling.

Recreatiewoningen: Omdat er in het bestemmingsplangebied meer verblijfsrecreatie-eenheden mogelijk zijn dan met het plan mogelijk wordt gemaakt is er sprake van een herschikking van bestaande planologische mogelijkheden. In dat geval is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Infrastructuur en parkeerterrein: Infrastructuur en algemene parkeervoorzieningen zijn geen stedelijke ontwikkeling.

Natuur en landschap: Aanleg van natuur en landschapsontwikkeling is geen stedelijke ontwikkeling.

De onderzoeksvraag is dan ook of er behoefte is aan bovengenoemde functies die worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Ook moet worden gemotiveerd waarom deze functies niet binnen bestaand stedelijk gebied kunnen worden ingepast.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de behoefte aan de ontwikkeling van het Poortgebied uiteengezet. Ook wordt gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk is. In de hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt de behoefte aan de beoogde functies onderbouwd: hotel (hoofdstuk 3), (fast-service)horeca (hoofdstuk 4) en Energy Hub (hoofdstuk 5). Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de belangrijkste conclusies opgenomen.

2. BEHOEFTE ONTWIKKELING POORTGEBIED BERGSCHHE HEIDE

Uitgangspunt is de realisatie van een verzorgingsplaats aan de economische as A4 én een recreatieve Poort voor de Brabantse Wal. De behoefte aan het totaalconcept van de ontwikkeling van Poortgebied Bergsche Heide blijkt uit diverse beleidsstukken. Rekening houdend met deze beleidskaders is ook de locatiekeuze nader gemotiveerd.

2.1 Algemene context: coronacrisis

Op het moment van schrijven van deze rapportage is er wereldwijd sprake van de coronacrisis. De coronacrisis heeft in 2020 geleid tot een flinke daling van het bruto binnenlands product (bbp). In het derde kwartaal van 2021 is het bbp echter weer gegroeid met 2,1% ten opzichte van het kwartaal ervoor. De groei ten opzichte van het jaar daarvoor is 5,2% (CBS: 'economie groeit met 2,1% in derde kwartaal 2021', 24-12-2021).

Gelet op de snelle ontwikkelingen en de onzekerheid de komende periode zijn voorspellingen voor verschillende sectoren snel veranderlijk. De Nederlandse economie kwam in 2021 flink op stoom, waardoor tekorten aan materialen en arbeidskrachten opliepen. De komende tijd remmen de aangescherpte coronamaatregelen de groei af. Daar komen de gevolgen van de veel hoger dan verwachte inflatie nog bij.

In de prognoses is er vanuit gegaan dat er nog omzet-beperkende maatregelen van kracht blijven tot in het eerste kwartaal van 2022. De vooruitzichten verschillen duidelijk per sector.

Gelet op de planologische procedure, en de daaropvolgende bouwtijd, zal de planontwikkeling pas na 2022 plaatsvinden. In de behoefte-onderbouwing wordt ook ingegaan op de trends en ontwikkelingen die in de verschillende sectoren spelen tot aan 2020. Dit zijn de trends en ontwikkelingen waar dit project op inspeelt. 2021 en 2022 zijn door de coronacrisis niet representatief.



Figuur 2.1 Sectorprognose december 2021 Rabobank¹ (bron: Rabobank, 2021)

¹ <https://www.rabobank.nl/kennis/s011206068-sectorprognoses-inflatie-en-personeelstekort-drukken-groei-in-veel-sectoren-komend-jaar>

2.2 Beleid

Green Deal Landschapspark Bergsche Heide (2015)

Het gebied Bergsche Heide bij Bergen op Zoom staat voor tal van uitdagingen. De ecologische hoofdstructuur en bossen kenmerken zich door achterstallig onderhoud en beheer. Aan de zuidzijde van het terrein liggen gedateerde recreatieterreinen en aan de noordkant staan veel agrarische gebouwen leeg. In voorgaande jaren zijn er tal van plannen ontwikkeld om het terrein een nieuwe invulling te geven. Verschillende organisaties hielden zich daarmee bezig, maar door het sluiten van een Green Deal zijn de belangen verenigd. De Green Deal is getekend door de volgende partijen:

- Gemeente Bergen op Zoom.
- Waterschap Brabantse Delta.
- Provincie Noord-Brabant.
- Holding Bergsche Heide.
- Brabants Landschap.
- Rijksoverheid.

De komende jaren zullen er in het 500 hectare grote gebied nieuwe activiteiten worden ontplooid (zie impressie figuur 2.1). Zo wordt onder andere gekeken naar de ontwikkeling van nieuwe toekomstbestendige verblijfsrecreatie en zijn er vergevorderde plannen om de ecologische hoofdstructuur te verbeteren qua inrichting en beheer. De initiatiefnemers vinden het van belang dat de plannen toekomstbestendig zijn. Energie, de biobased economy, duurzame mobiliteit, ecologische en landschappelijke kwaliteit én gezondheid zijn daarom bepalende thema's. De rol voor de rijksoverheid is als volgt:

- Het ministerie van Economische Zaken:
 - faciliteert het samenwerkingsproces, legt contacten met andere rijksdiensten en brengt kennis in over regelgeving en financiële aspecten;
 - helpt met het leggen van contacten voor het organiseren van een Interreg-project en Europese programma's;
 - draagt bij aan de organisatie van de financiering van onderdelen van het park;
 - ondersteunt de aansluiting van de regionale biobased delta met nationale biobased ontwikkelingen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu:
 - brengt kennis in over regelgeving en zorgt voor contacten met andere rijksdiensten;
 - Rijkswaterstaat treedt als wegbeheerder van de A4 met de initiatiefnemer in overleg om de consequenties van de ontwikkeling van de Bergsche Heide te beoordelen.

In figuur 2.2 is het projectgebied in wit gemarkeerd op de kaart van het masterplan. Het plangebied maakt deel uit van verschillende beoogde ontwikkelingen uit het Masterplan. In het poortgebied wordt een hotel beoogd, dit maakt ook onderdeel uit van het huidige plan. Daarnaast is er aan aantal locaties waar verblijfsrecreatie wordt beoogd. Met het plan Poortgebied Bergsche Heide wordt aangesloten op de uitgangspunten van de Green Deal om te komen tot een toekomstbestendig gebied met verblijfsrecreatie en een versterking van de Ecologische Hoofdstructuur.



aantrekkelijke functies worden gecentreerd in het poortgebied, waardoor kan worden gekomen tot een geleidelijke overgang naar het achterliggend gebied. Daarnaast wordt de realisatie van een ontsluitingsweg mogelijk gemaakt, waardoor het poortgebied in verbinding wordt gebracht met de overige in het landschap gelegen (recreatieve) functies.

Herziening Structuurvisie Bergen op Zoom (2020)

De gemeente Bergen op Zoom heeft een unieke ligging, zowel op internationaal als regionaal niveau. Bergen op Zoom is een woongemeente tussen de grote havens Antwerpen en Rotterdam met een compleet voorzieningen-, recreatie- en werkgelegenheidspakket. Het profiel als een prettige woongemeente is alleen waar te maken indien er ruimte is voor voldoende werkgelegenheid, het voorzieningenniveau op peil blijft en er ruimte is voor recreatie in en buiten de stad. Een gemeente waar de levendigheid van de binnenstad te combineren is met de rust van het omliggende water en het platteland. Het toekomstbeeld van Bergen op Zoom is ook die van een duurzame gemeente met een hoogwaardige infrastructuur voor duurzame vervoerssystemen, waardoor de gemeente snel bereikbaarheid is vanuit de omliggende steden.

De gemeente heeft een aantal gebieden aangewezen die bestemd zijn voor recreatieve doeleinden, waaronder het Poortgebied. De aangegeven recreatieve doeleinden betreffen de meer grootschalige recreatieve functies en ontwikkelingen in het buitengebied. Het betreft enerzijds de bestaande campings, maar ook de ontwikkeling van een golfbaan, een poortgebied (met onder meer een hotel, twee restaurants, een energyhub en infrastructuur) en een vakantiepark voor recreatiewoningen op De Heide zijn opgenomen. Naast de grootschalige functies wil de gemeente kleinschalige recreatieve functies als aanvulling op de landbouw in het buitengebied bevorderen.

Nota horecabeleid Bergen op Zoom (2010)

Met de Nota horecabeleid Bergen op Zoom (2010) streeft de gemeente naar een horecaontwikkeling die de ruimtelijke en economische aantrekkingskracht en kwaliteit van het wonen, werken, winkelen, toerisme en verblijven in de gemeente Bergen op Zoom versterkt. Voor de Bergsche Heide wordt in dit kader ingezet op ontwikkeling van 'lichte' horeca (categorieën 1 en 2). Daarnaast schrijft de gemeente voor dat op- en afritten interessante locaties zijn voor horeca. Dit is opgenomen in beleidsregel 9 van de Nota horecabeleid. Hierin wordt de A4 specifiek benoemd. Op- en afritten zijn voor horeca interessante locaties, bijvoorbeeld voor een restaurant en vergader/zalenruimte. Dergelijke voorzieningen richten zich in grote mate op publiek van buiten de regio. Ook de vestiging van een eenvoudiger snelwegbuffet of (fastfood) restaurant voorziet in de behoefte van het autoverkeer. De gemeente wil meewerken aan de ontwikkeling van horeca bij de op- en afritten van snelwegen mits er geen sprake is van overlast in de directe omgeving.

Het beoogde planinitiatief speelt in op zowel het versterken van het entreegebied van natuurgebied de Brabantse Wal als een passende invulling bij de op- en afrit aan de A4.

Nota toeristisch beleid Brabantse Wal (2009)

Met de ontwikkeling van het Poortgebied Bergsche Heide wordt een overgangsgebied gecreëerd tussen de snelweg op-/afrit A4 en het natuurgebied Brabantse Wal. Met de nieuwe horecafuncties kan ingespeeld worden op de toename van de bekendheid, meer bezoekers, vergroting van de herkenbaarheid en het verhogen van de gastvrijheid en toegankelijkheid.

2.3 Locatiekeuze: Waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied?

Om invulling te kunnen geven aan de behoefte van reizigers/passanten zijn zichtlocaties langs snelwegen noodzakelijk. Omdat snelwegen maar op enkele plaatsen binnen bestaand stedelijk gebied liggen, zijn verzorgingsplaatsen binnen bestaand stedelijk gebied een uitzondering.

Verzorgingslocaties langs snelwegen kunnen alleen binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd als de snelweg door stedelijk gebied loopt of grenst aan stedelijk gebied (en uiteraard een knooppunt aanwezig is, of kan worden gerealiseerd). Omdat dit initiatief ook een poortfunctie voor de Brabantse Wal moet krijgen, is alleen een knooppuntlocatie aan de oostzijde van de A4 op het traject langs de Brabantse Wal met een directe aansluiting op het natuurgebied geschikt. In



dit geval is gelet op de dubbele functie van de ontwikkeling gekozen voor een locatie aangrenzend aan het bestaand stedelijk gebied van Bergen op Zoom, met een directe aansluiting op de Brabantse Wal. Het gebied heeft nu een verblijfsrecreatieve bestemming.

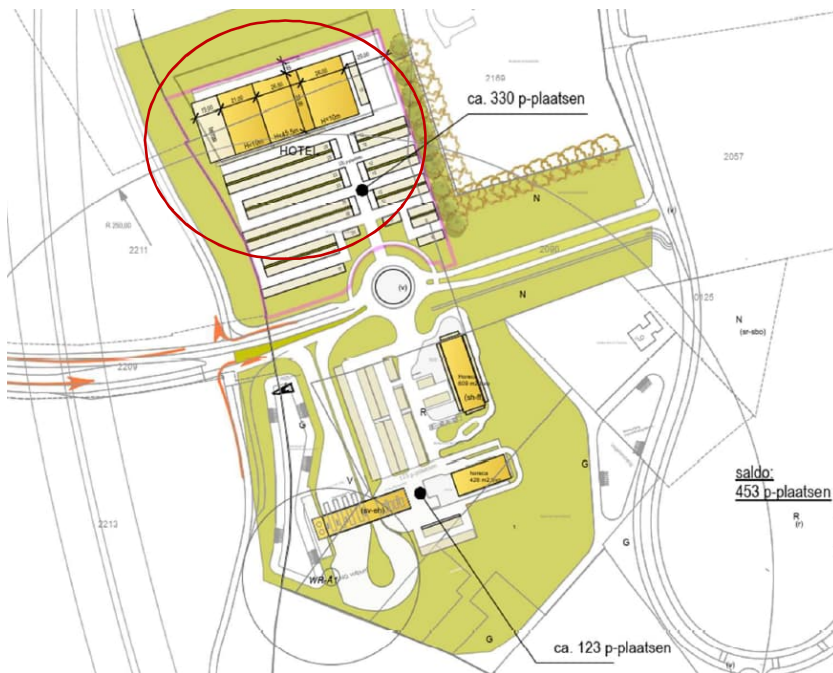
2.4 Conclusie

Met de ontwikkeling van het Poortgebied Bergsche Heide kan invulling worden gegeven aan de beleidsambitie om de economische as A4 en het toeristisch-recreatieve potentieel van de Brabantse Wal te versterken. Met de ontwikkeling ontstaat een verzorgingspunt aan de snelweg en een overgangsgebied van de snelweg A4 naar het natuurgebied.

Conform het gemeentelijke horecabeleid wordt voor de Bergsche Heide ingezet op 'lichte' horeca. Ook worden mogelijkheden gezien voor horeca nabij op- en afritten van de A4. Met de ontwikkeling van het Poortgebied Bergsche Heide kan op beide doelgroepen worden ingespeeld. De verzorgingsfunctie van deze locatie is regionaal van aard. Met de nieuwe horecafuncties kan ingespeeld worden op: de toename van de bekendheid, meer bezoekers, vergroting van de herkenbaarheid, verhogen gastvrijheid en toegankelijkheid.

3. BEHOEFTE HOTELFUNCTIE

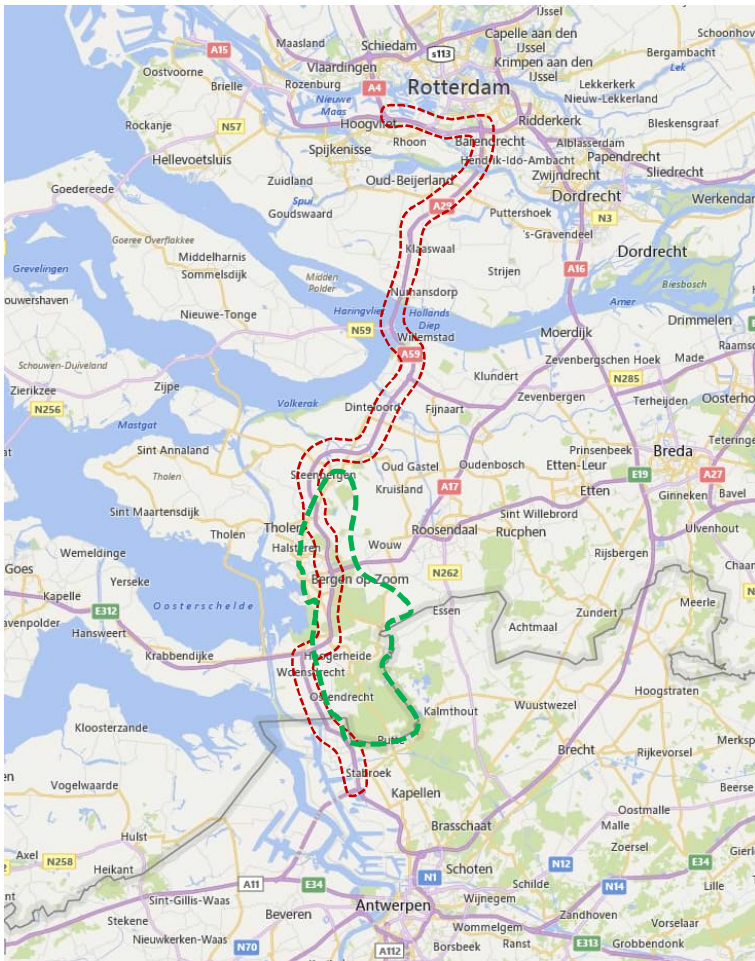
Binnen het Poortgebied is ruimte gereserveerd voor een hotel (figuur 3.1). Het betreft een hotel met maximaal 150 kamers. Binnen het totaalconcept is ruimte voor sport- en spelfaciliteiten (waaronder een casino), cultuur en ontspanning, wellness en ondergeschikte horeca en detailhandel (maximaal 2.600 m² bvo aan restaurant/brasserie ruimte), zalenverhuur (maximaal 2.600 m² bvo aan congresruimte) en verhuurorganisatie voor dagrecreatie. In dit hoofdstuk wordt de behoefte aan de hotelfunctie onderbouwd.



Figuur 3.1 Impressie ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide

3.1 Verzorgingsgebied

Het hotel is gericht op reizigers op de A4-corridor en de zakelijke markt, maar ook op de toeristische markt met bezoekers aan de Brabantse Wal en Bergen op Zoom. Het verzorgingsgebied is daarom de A4-corridor en de Brabantse Wal/Bergen op Zoom (figuur 3.2). Voor zakelijke reizigers is een snelweglocatie essentieel. Voor de toeristische markt is een goede bereikbaarheid van zowel het natuurgebied als het centrum van Bergen op Zoom een voorwaarde. Dit vereist een ligging in of direct aangrenzend aan beide gebieden.



Figuur 3.2 Relevante regio/onderzoekgebied verzorgingsplaats met overnachtingsmogelijkheden (rood) en hotel toeristische bestemming Brabantse Wal/Bergen op Zoom (groen)

3.2 Trends en ontwikkelingen hotelbranche

Rabobank Cijfers en Trends update horeca en recreatie maart 2022

De horeca- en recreatiesector is enorm hard geraakt door de impact van de overheidsmaatregelen om het coronavirus in te dammen. Nu versoepelingen zijn ingegaan en er geen maatregelen meer gelden is er ruimte voor groei en kan het herstel ingezet worden.

Het herstel zal er bedrijf verschillen vanwege geografische verschillen, maar ook door een verschil in wendbaarheid. Daarnaast moet binnen het herstel rekening gehouden worden met de uitdagingen die er zijn, zoals personeelstekort en inflatie. Met name inflatie is een grote onzekere factor in het herstel van de sector op de middellange termijn. Ondanks deze onzekerheid verwacht Rabobank een sterk herstel van de horeca en recreatie. Al zal de gehele sector nog niet op het niveau van 2019 uitkomen. Dit komt onder andere doordat het herstel van het internationaal toerisme nog langer op zich laat wachten.

Rabobank Cijfers en Trends update hotels 2020

De actuele ontwikkelingen in de hotelbranche kunnen als volgt worden omschreven:

- Duurzaamheid wordt steeds belangrijker. De meeste initiatieven gaan duurzamer om met de bouw en het vastgoed, met aandacht voor energieverbruik. Consumenten gaan steeds bewuster om met hun voeding en verwachten ook duurzame keuzes van hotels. Met het tegengaan van voedselverspilling draagt een hotel niet alleen bij aan een maatschappelijk doel, maar zorgt het tegelijkertijd ook voor een verlaging van eigen kosten.

- Gasten hechten ook steeds meer waarde aan een duurzame operatie, zoals het hergebruiken van handdoeken en tегengaan van waterverspilling.
- Innovaties in de hotelbranche zijn met name gericht op beleving en comfort van de gast.
- 'Smart hotel': hotelkamers worden steeds meer uitgerust met innovatieve oplossingen zoals domotica en spraakbesturing. Ook wordt steeds vaker ingecheckt via bijvoorbeeld apps.
- Hotels hebben toenemende concurrentie van airbnb's en travel agencies. Omdat er meer te kiezen valt, wordt de prijs en beleving steeds belangrijker voor consumenten. Ze willen een kwalitatief goed product tegen een scherpe prijs. Een meerprijs wordt alleen nog betaald voor een uniek product dat een bijzondere herinnering of beleving creëert.
- Om concurrenten bij te houden is het belangrijk dat hotels online goed zichtbaar zijn, met op zijn minst een website en sociale kanalen. Ook aansluiten bij boekingsplatforms is verstandig omdat veel consumenten daar hun zoektocht starten.

Hosta 2021

De hotelmarkt in Nederland heeft nog altijd zwaar te lijden onder de coronacrisis. Dit blijkt uit de nieuwe Hosta 2021, het jaarlijkse rapport over de hotelmarkt (Horwath HTL).

De gevolgen van de coronacrisis hebben gezorgd voor de sterkste terugval ooit in de Nederlandse hotelresultaten. De landelijke bezettingsgraad kelderde van een recordhoogte in 2019 op (78,2%) tot een historisch dieptepunt in 2020 (34,4%). De gemiddelde kamerprijs daalde met meer dan 27%, van € 120 om 2019 tot € 87 in 2020. Door de daling van zowel de bezettingsgraden als de gemiddelde kamerprijzen daalde de omzet per kamer in de Nederlandse hotels met 68%, tot slechts € 30 per kamer.

De sterkste dalingen in de resultaten waren zichtbaar in de maanden van de strengste lockdowns en coronamaatregelen. De meeste hoteliers verwachten dat de coronacrisis in 2022 achter ons gelaten kan worden, waardoor de bezettingsgraden en kamerprijzen in 2022-2023 terug op het niveau van 2019 kunnen komen. Buiten de Randstad verwachten de meeste hotels een snel herstel. In veel gevallen werden in de zomer van 2021 zelfs al betere resultaten gerapporteerd dan in 2019. In Amsterdam & Schiphol houden de hotels echter rekening met een langzamer herstel. Vooral het zakelijk internationale verkeer zal naar verwachting langzaam terugkeren. Voor de Nederlandse markt als geheel wordt verwacht dat de resultaten in 2024 grotendeels terug op het niveau van voor de crisis zullen zijn.

Toerisme vanuit België en Duitsland

Uit onderzoek van NBTC Holland Marketing (2019) wordt geconcludeerd dat steeds meer Belgische en Duitse toeristen naar Nederland komen. In 2018 heeft Nederland 18,7 miljoen internationale bezoekers ontvangen. Dit zijn 5 procent meer toeristen dan in 2017. De meeste bezoekers zijn afkomstig uit onze buurlanden, Duitsland en België (42%) en Verenigd Koninkrijk (12%).

Het (internationaal) toerisme is hard geraakt als gevolg van de wereldwijde pandemie. De impact op het verblijfstoerisme in Nederland in 2020 was groot. Het inkomend toerisme werd nog veel harder geraakt, de daling hier was 64 procent in 2020 t.o.v. 2019. In 2020 ontving ons land bijna 7,3 miljoen buitenlandse verblijfsgasten, voornamelijk Duitsers. De verwachting voor 2021 is dat het inkomend toerisme een verdere daling laat zien, maar het binnenlands verblijfstoerisme zal groeien. Voor 2022 wordt verwacht dat het binnenlands toerisme weer op het niveau van 2019 ligt, en het inkomend toerisme op 58% van het niveau van 2019. Voor het inkomend toerisme zal het bezoek uit Duitsland, Verenigd Koninkrijk en België het eerst herstellen.

De trend van de groei van inkomend toerisme uit België en Duitsland (tot 2019) geldt ook voor West-Brabant. De Brabantse vrijetijdseconomie groeide sinds 2013 sterk, twee keer sneller dan verwacht. Uit onderzoek van de NHTV (2017) blijkt dat vooral toeristen uit Duitsland en België Noord-Brabant steeds beter te vinden voor een vakantie, een shortbreak (twee tot vier dagen) of een dagje uit. De 363.000 Belgische gasten per jaar zijn goed voor meer dan 1 miljoen overnachtingen in de provincie. In 2012 kwamen er nog 287.000 Belgen naar Brabant. De Belgische bezoekers kwamen vooral naar Eindhoven (21 %), Breda (13%), Tilburg (11%), Den Bosch (6%), Bergen op Zoom (5%) en Helmond (3%). De 213.00 Duitse toeristen

kozen vooral voor Eindhoven (13%), Bergen op Zoom (7%), Tilburg (7%), Breda (6%) en Den Bosch (5%). Bergen op Zoom komt steeds terug als toeristische trekker.

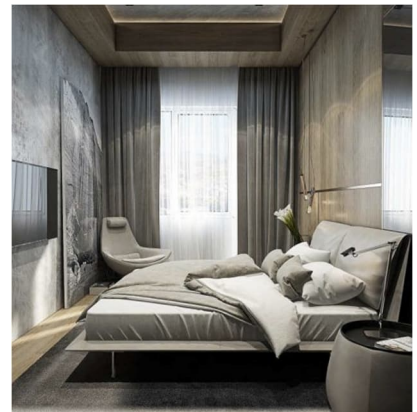
Relatie met planinitiatief

Tot de coronapandemie ging het goed met de hotelmarkt. Verwacht wordt dat in 2022-2023 de bezettingsgraden en kamerprijzen weer terugkomen op het niveau van 2019. Ook het inkomend toerisme zal in 2022 weer aantrekken, en dan met name uit de buurlanden.

Het planinitiatief voor een hotel in het Poortgebied Bergsche Heide heeft een strategische ligging voor zowel het Nederlandse – als Belgische achterland. De onderzoeken doen geen specifieke uitspraken over hotels langs snelwegen, maar het planinitiatief speelt in op de zakelijke markt vanwege de ligging aan de A4. Daarnaast wordt ook ingespeeld op de toeristische markt door de ligging in het entreegebied van natuurgebied de Brabantse Wal. Rekening houdend met de actuele trends en ontwikkelingen binnen de hotelbranche wordt een hotelfunctie op de beoogde locatie Poortgebied Bergsche Heide als kansrijk beoordeeld.

3.3 Conceptbeschrijving

Het planinitiatief gaat uit van de Van der Valk formule. Van der Valk is een familiebedrijf dat begon als café in Voorschoten in 1862 en nu is uitgegroeid tot keten met meer dan 100 hotels en restaurants wereldwijd. De formule was altijd gebaseerd op 'eenduidigheid en betaalbaarheid', waar de gast veel voor weinig kreeg. Tegenwoordig wordt een andere weg ingeslagen. De gebruikelijke hotelervaring moet worden overtroffen met een groot aanbod aan faciliteiten. Bestaande vestigingen worden in snel tempo vernieuwd, nieuwe vestigingen gaan in een nog sneller tempo open. In veel hotels komen versmarkten of wellnessruimtes. Ook is aandacht voor een luxer en modern interieur. Over het algemeen worden de hotels ook groter (schaalvergroting) om voldoende draagvlak te genereren voor de aanvullende voorzieningen. De hotels hebben in toenemende mate een regionale verzorgingsfunctie.



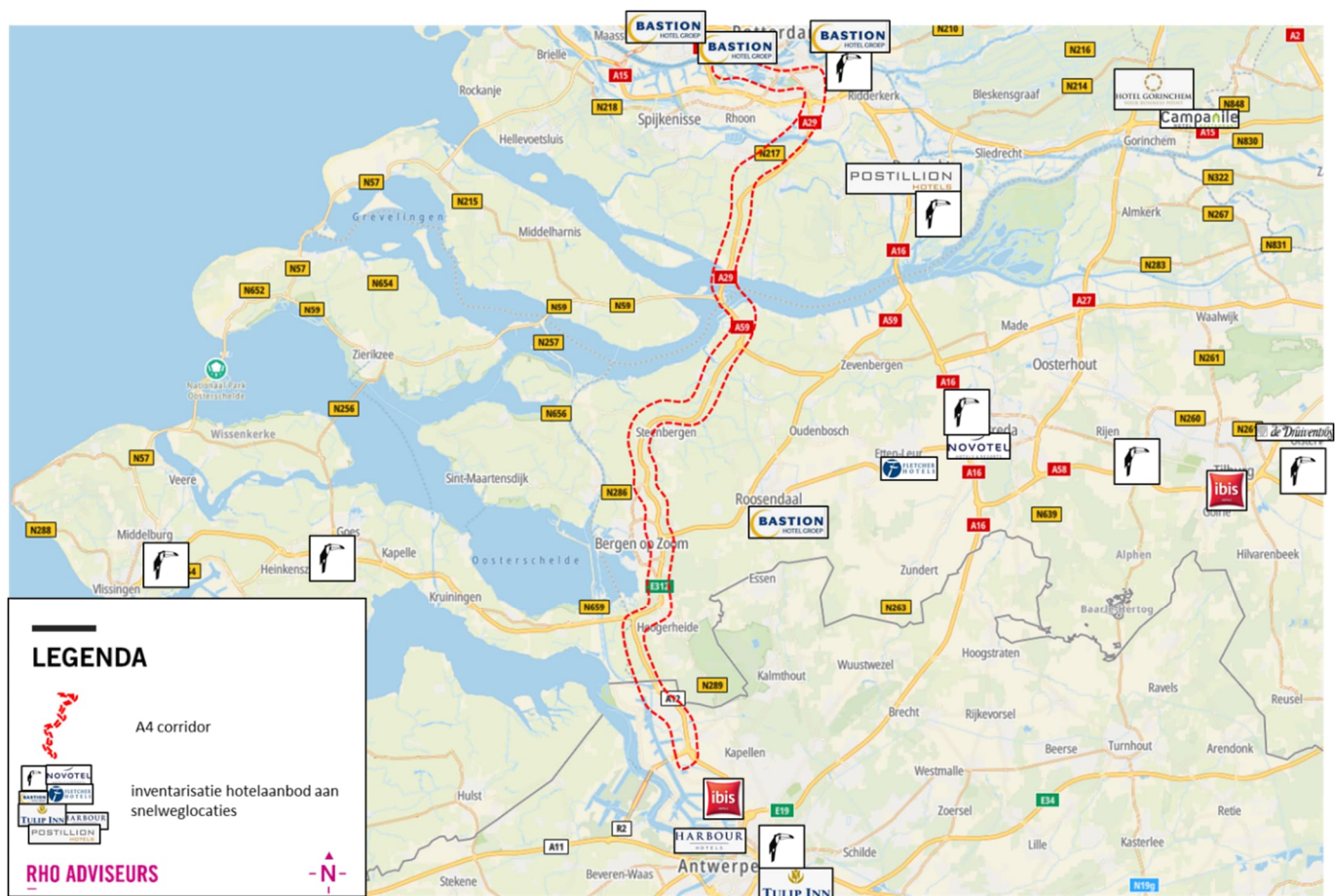
Figuur 3.3 Sfeerimpressie Van der Valk Bergen op Zoom (Van der Valk, 2018)

Relatie met planinitiatief

Voor de locatie Poortgebied Bergsche Heide wordt een Van der Valk hotel voorzien met 150 kamers in het luxe (viersterren)segment, (traditioneel) gelegen aan de snelweg. De aanvullende voorzieningen bestaan uit sport- en spelfaciliteiten (waaronder een casino), cultuur en ontspanning, wellness en ondergeschikte horeca en detailhandel (maximaal 2.600 m² bvo aan restaurant/brasserie ruimte), zalenverhuur (maximaal 2.600 m² bvo aan congresruimte) en verhuurorganisatie voor dagrecreatie. Van der Valk verwacht nauwelijks concurrentie met de reguliere horeca in Bergen op Zoom. Bij elke plaats met 50.000 inwoners en meer waar Van der Valk is gevestigd, blijkt bestaande horeca prima te renderen. Met de komst van der Valk neemt de werkgelegenheid toe met circa 250 banen. In regio komt nu een representatief meetingpoint voor midden- en kleinbedrijf aan een belangrijke verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. Het totaalconcept wordt beoordeeld als 4-sterren plus.

3.4 Aanbod in de regio

Op dit moment zijn op de A4-corridor tussen Rotterdam en Antwerpen geen hotels beschikbaar met een directe ligging aan de snelweg. De dichtstbijzijnde hotels op snelweglocaties bevinden zich in Antwerpen, Goes, Ridderkerk, Roosendaal, Rotterdam en Vlaardingen (figuur 3.4). Op een vergelijkbare corridor tussen Rotterdam en Antwerpen, de A16, zijn 4 hotels gevestigd. Opgemerkt wordt dat Van der Valk Motel en wegrestaurant De Wouwse Tol onlangs is gesloten. Dit hotel zat aan de A58 bij Bergen op Zoom. Momenteel is het wegrestaurant in gebruik genomen door restaurantketen La Place, Subway en een burgerrestaurant. De hotelfunctie is niet meer in gebruik (circa 26 kamers). Het dichtstbijzijnde hotel aan de snelweg is het Bastion hotel (3-sterren) in Roosendaal. Dit hotel ligt aan de A58 en is in 2001 geopend.



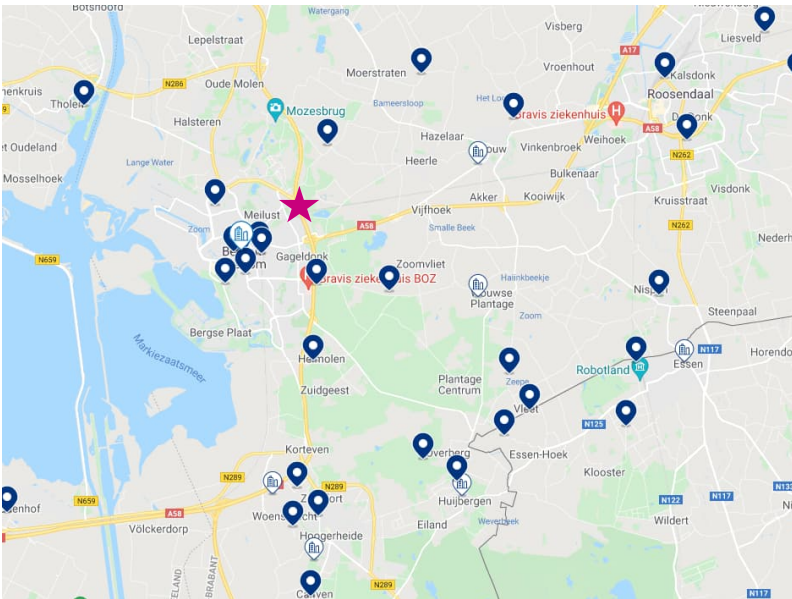
Figuur 3.4 Inventarisatie hotels op snelweglocaties (Booking.com, 2022; ondergrond: TomTom Maps, 2022)

Als wordt gekeken naar de directe omgeving van het projectgebied (rond de Brabantse Wal) wordt geconcludeerd dat hier overwegend 3-sterrenhotels zijn gevestigd. In Bergen op Zoom zitten 5 hotels, waarvan 3 hotels het 3-sterrensegment vertegenwoordigen (Tulip Inn, Hotel Old Dutch en Hotel eetcafé van Ee). Het Fletcher Hotel-Restaurant en Grand Hotel De Draak zijns momenteel de enige 4-sterren hotels in Bergen op Zoom. Het Fletcher Hotel-Restaurant ligt op 4 minuten lopen van het strand en ligt circa één kilometer van het centrum van Bergen op Zoom. Grand Hotel De Draak staat bekend als het oudste hotel van Nederland (1397) en ligt aan de Grote Markt in het centrum van Bergen op Zoom. Alle kamers en suites hebben een unieke stijl en karakteristieke details. Verder is er nog een aantal kleinschalige boetiekhotels en B&B's gevestigd in Bergen op Zoom.

In de regio rond de Brabantse Wal is ook nog een aantal hotels gevestigd. Hotel Tasty in Hoogerheide betreft een 3-sterren hotel, net als Hotel de Volksabdij en Hotel Dekkers in Ossendrecht. Grenshotel de Jonckheer in Ossendrecht betreft een 4-sterren hotel. Dit hotel richt zich op de recreatieve markt door de ligging nabij de natuur. De zakelijke faciliteiten zijn beperkt.

Tot slot zijn er in Roosendaal nog drie hotels gevestigd: Hotel Tongerlo (3-sterren), Bastion Hotel (3 sterren) en Hotel Central (4-sterren). De hotels in Roosendaal richten zich echter maar beperkt op het verblijfstoerisme rond de Brabantse Wal.

Op basis van de inventarisatie wordt geconcludeerd dat het planinitiatief voorziet in een nieuw onderscheidend 4-sterren hotel in de omgeving van natuurgebied de Brabantse Wal.



Figuur 3.5 Hotelaanbod in de omgeving van de Brabantse Wal (Booking.com, 2022; bewerking Rho)

Relevante ontwikkelingen in de regio

Bij afslag 25 Steenbergen (aan de A4) is een initiatief voor een hotel met 120 kamers en eventuele doorgroei naar 200 kamers. Dit initiatief staat on hold door de coronacrisis, is nog in de verkennende fase (zachte plancapaciteit) en richt zich op een andere doelgroep. Behalve hotelkamers komen er hier ook voorzieningen voor short stay. Dat wil zeggen verblijfsvoorzieningen met een kitchenette voor gasten die twee tot zes maanden blijven. Een belangrijke doelgroep vormen expats en buitenlandse werknemers bij bedrijven in de regio.

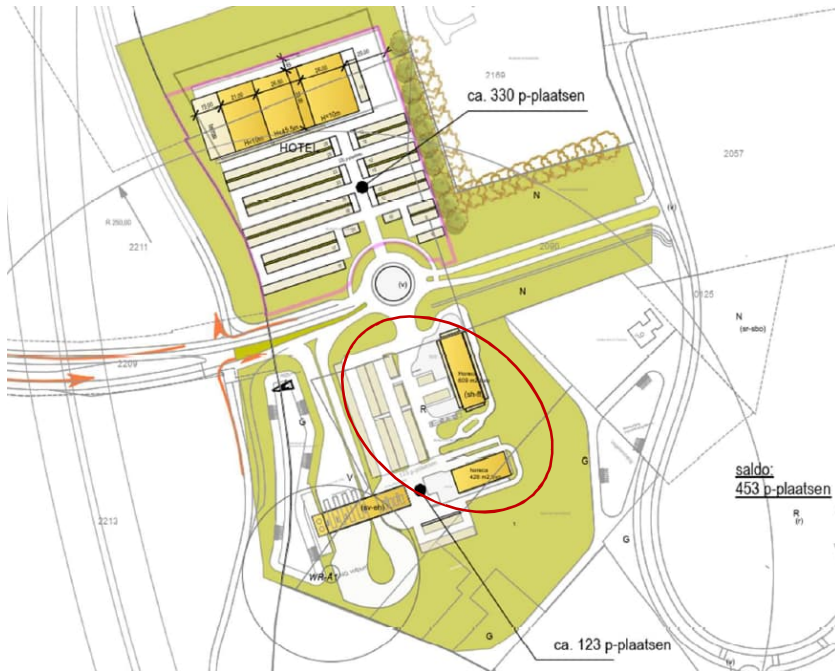
Het beoogde hotel in Steenbergen zal (in het toeristische segment) beperkt concurreren met 4-sterrenhotels in Bergen op Zoom. In Bergen op Zoom zijn momenteel twee hotels gevestigd in het 4-sterrensegment, die qua aard en omvang verschillen van het beoogde hotel in het Poortgebied Bergsche Heide.

3.5 Conclusie

Op basis van de analyse wordt verwacht dat de Nederlandse hotelbranche weer herstelt na de coronapandemie. Het planinitiatief voor een 4-sterren hotel in het Poortgebied Bergsche Heide speelt in op de zakelijke markt vanwege de ligging aan de A4, en ook op de toeristische markt door de ligging in het entreegebied van natuurgebied de Brabantse Wal. Door in te zetten op meerdere doelgroepen wordt een economisch duurzame exploitatie kansrijk. Door de ligging aan de A4 is de projectlocatie goed bereikbaar vanuit het Belgische achterland. Uit een kwantitatieve verkenning in de relevante regio wordt geconcludeerd dat er momenteel nog geen hotelaanbod is gevestigd aan de corridor van de A4 (Ridderkerk tot Antwerpen). Dit is een afstand van circa 80 kilometer. Op een vergelijkbare corridor (A16) zijn circa 4 hotels gevestigd. Als wordt gekeken naar het hotelaanbod rond de Brabantse Wal wordt geconcludeerd dat het 4-sterren aanbod schaars is. Zowel vanuit kwantitatief – als kwalitatief oogpunt is er behoefte aan een hotelfunctie aan de A4 en aan het entreegebied van de Brabantse Wal.

4. BEHOEFTE (FAST-SERVICE)HORECA

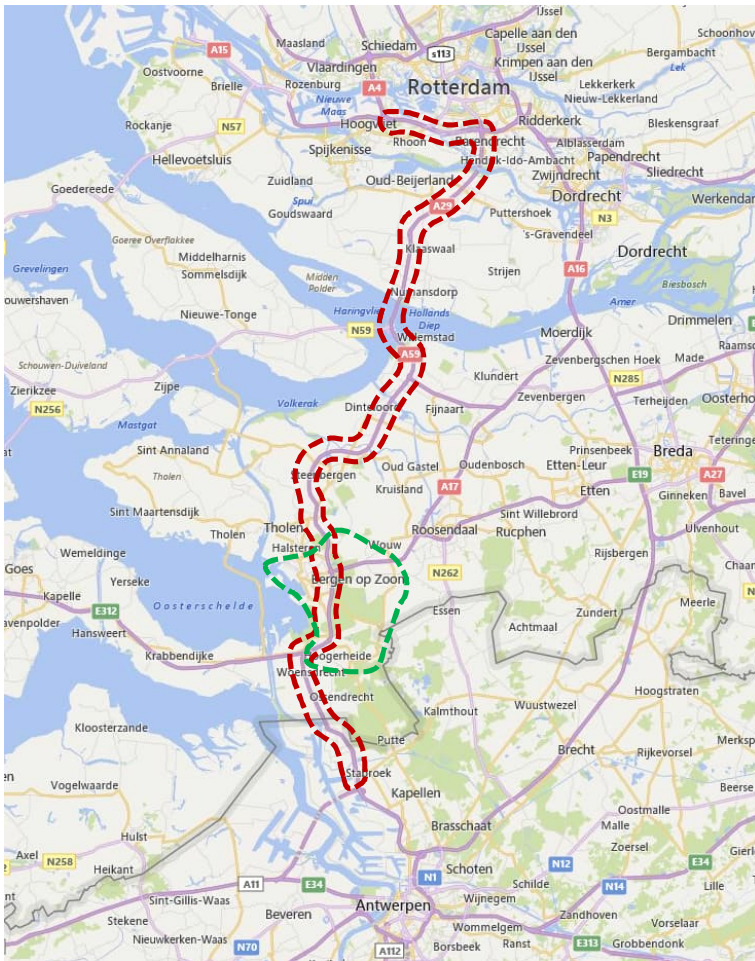
De zuidoostzijde van het Poortgebied Bergsche Heide is bestemd voor twee fast-service horecabedrijven en bijbehorende parkeerplaatsen (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1. Impressie ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide

4.1 Verzorgingsgebied

De horecavestigingen zullen vooral worden gebruikt door reizigers/passanten op de A4-corridor, maar ook omwonenden binnen circa 10 minuten reisafstand en recreatieve gebruikers die via het Poortgebied Bergsche Heide het natuurgebied de Brabantse Wal bezoeken (figuur 4.2).



Figuur 4.2 Relevante regio/onderzoeksgebied verzorgingsplaats (rood) en (fast-service) horeca (groen)

4.2 Trends en ontwikkelingen (fast service) horecasector

Stand van de leisure (ABN-Amro, 2018 t/m 2021)

Zoals in hoofdstuk 2 weergegeven is de economie door de coronacrisis flink gekrompen de afgelopen tijd. Dit treft ook de leisurebranche. De verwachting was dat de sector in 2021 weer zal groeien, met name maaltijdbezorging, fastfood, campings en vakantieparken. Naast de gevolgen van de coronacrisis is er een aantal trends in de afgelopen jaren te onderscheiden die relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling.

Fastfood-sector in de lift

De totale bestedingen aan eten en drinken groeien, geholpen door de positieve economische omstandigheden. Ook in de fastfood-sector was sprake van sterke groei, van 8,7%. Een deel daarvan werd gerealiseerd door hogere prijzen. De verkoopvolumes stegen met 5,7%. In 2017 kwamen er ongeveer 130 vestigingen van fastfood-restaurants extra bij. Het aantal fastfood-zaken daalde tussen 2005 en 2012, maar groeide daarna met 7%. Gevestigde fastfoodzaken breidden uit, en internationale ketens als Five Guys en Dunkin' Donuts vestigen zich graag met meerdere locaties in ons land.

Meer eetmomenten

Fast-servicehoreca profiteren van de toename van het aantal eetmomenten. Doordat consumenten inmiddels zo'n 6 eetmomenten op een dag hebben, in plaats van de traditionele 4, wordt er vaker buitenshuis geconsumeerd. De meer verwenmomenten komen tezamen met de behoefte aan snel en gemakkelijk (kant-en-klaar) eten, fastfood-restaurants ten goede.



Een trend die deze branche kenmerkt, is de toenemende focus van consumenten op ‘gezond consumeren’. Hierdoor zijn concepten ontstaan die enkel biologisch en vers voedsel bereiden, zoals Fritesatelier en Croquetten Boutique. Tegelijkertijd voegen gevestigde fastfoodrestaurants een gezond(er) en vegetarisch assortiment toe, zoals McDonalds met salades en glutenvrije burgers.

Fastfood-restaurants verkorten wachtrijen met digitale bestelzuilen. Hiermee worden consumenten slim door het assortiment geleid en kan de restauranthouder snel aanbiedingen doorvoeren op basis van actuele voorraadniveaus. Dit bestelgemak leidt veelal tot hogere orderbedragen (oplopende tot maar liefst 10%).

4.3 Conceptbeschrijving

Het initiatief gaat uit van de vestiging van een KFC (Kentucky Fried Chicken) en een McDonald's.

KFC

KFC is een Amerikaanse fastfoodketen die kipproducten verkoopt en werkt volgens het franchise-model. KFC is opgericht door Harland Sanders, beter bekend onder de naam Colonel Sanders, in 1952 onder de naam Kentucky Fried Chicken. In 1972 is de eerste KFC geopend in Rotterdam. Inmiddels heeft KFC 58 restaurants in Nederland, waar ongeveer 2.200 mensen werken.

McDonald's

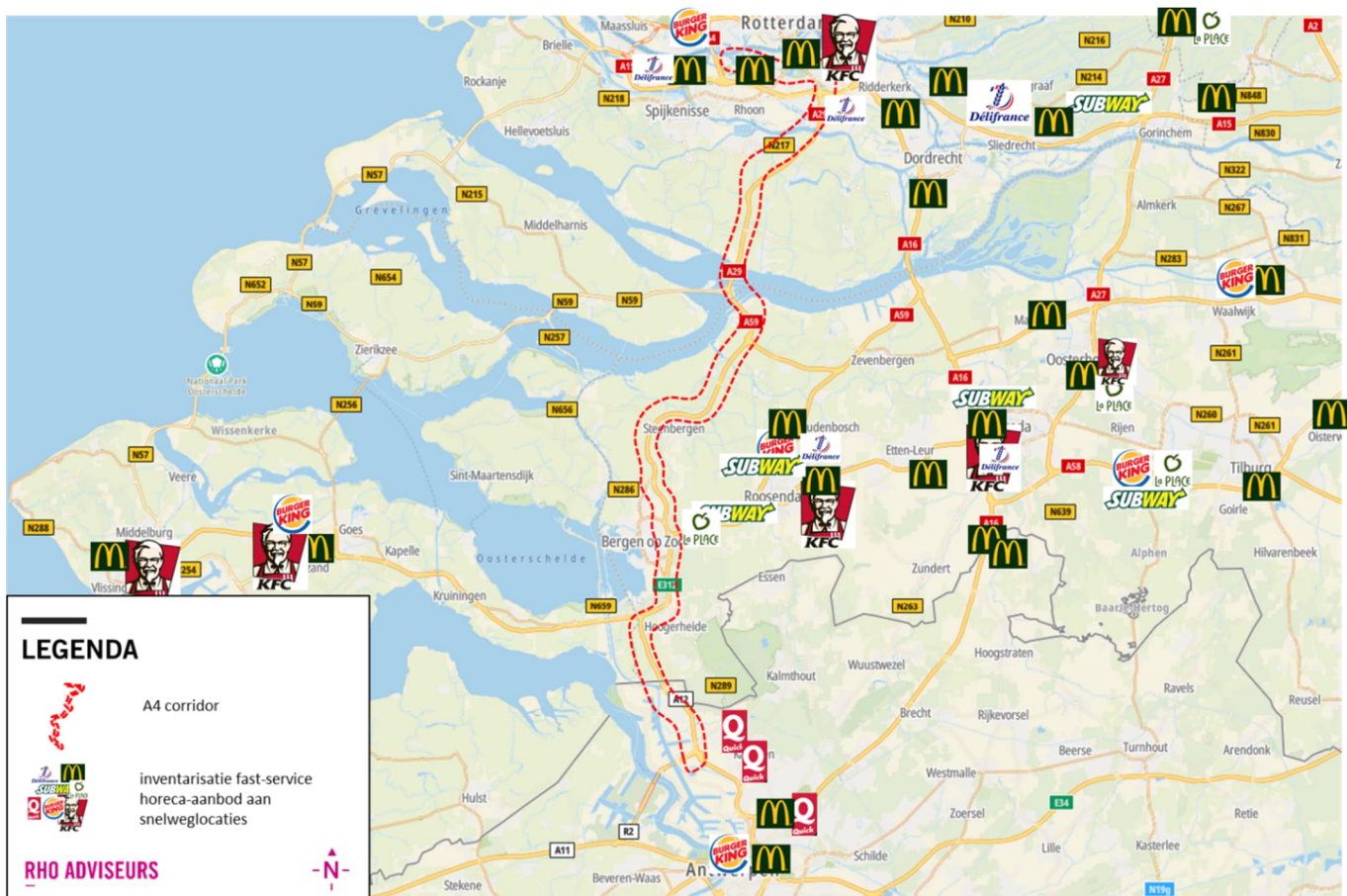
McDonald's is 's werelds grootste keten van hamburger- en fastfoodrestaurants, met meer dan 36.000 restaurants in meer dan 100 landen. Meer dan 70% van de McDonald's restaurants wereldwijd is eigendom van lokale zelfstandige ondernemers (franchisenemers). Nederland krijgt zijn eerste McDonald's restaurant in 1971, in Zaandam. Dit is direct ook het eerste restaurant in Europa. Inmiddels zijn er circa 245 McDonald's restaurants in Nederland, waar ongeveer 19.500 mensen werken.

Relatie met het planinitiatief

Met de beoogde ontwikkeling in het Poortgebied Bergsche Heide worden twee restaurants van de mondiale ketens KFC en McDonald's aan het horeca-aanbod van Bergen op Zoom toegevoegd. Daarbij wordt een positieve impuls gegeven aan de werkgelegenheid in Bergen op Zoom. Voor de nieuwe vestiging van McDonald's worden circa 80 arbeidsplaatsen verwacht. Voor KFC circa 60 arbeidsplaatsen. In totaal gaat het om circa 140 nieuwe arbeidsplaatsen.

4.4 Aanbod in de regio

Op de A4-corridor zijn geen fastservice restaurants beschikbaar. Aan de A58, locatie de Wouwse Tol, is een eetfaciliteit aanwezig. Het betreft een wegrestaurant van La Place, een vestiging van Subway en een burgerrestaurant. De dichtstbijzijnde fastservicerestaurants aan rijkswegen, die veelal interessant zijn voor de passanten, bevinden zich in Roosendaal op ruim 12 kilometer langs de A17 en de A58. In zuidelijke richting bevindt het dichtstbijzijnde fastfoodrestaurant langs de snelweg zich bij Antwerpen op circa 20 kilometer en in westelijke richting (A58) op bijna 40 kilometer (figuur 4.3). Op een corridor als de A4 wordt een veel groter fast-service horeca-aanbod verwacht, bijvoorbeeld in vergelijking met de A16.



Figuur 4.3 Inventarisatie fast-service restaurants (ondergrond: TomTom Maps, 2022; bewerking Rho)

Als wordt ingezoomd op de specifieke formules wordt geconcludeerd dat Bergen op Zoom over één McDonalds beschikt. De huidige McDonalds aan de westzijde van Bergen op Zoom kan geen invulling geven aan de behoefte van reizigers op de A4-corridor, omdat deze niet direct aan de snelweg ligt. Deze vestiging voorziet in de behoefte van inwoners en bezoekers van Bergen op Zoom. Momenteel is nog geen KFC in Bergen op Zoom gevestigd. De dichtstbijzijnde KFC zit in Roosendaal.

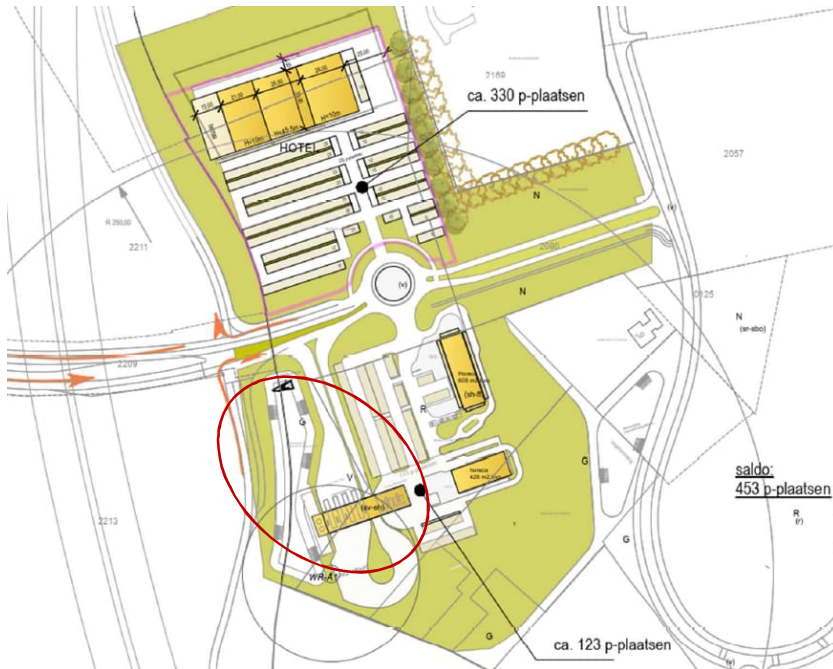
4.5 Conclusie

Op basis van de analyse wordt geconcludeerd dat de fast-servicerestaurants KFC en McDonalds een aanvulling zijn op het voorzieningenaanbod langs de A4. Momenteel is hier geen horeca-aanbod gevestigd, terwijl hier wel een horeca-aanbod verwacht mag worden zodat de automobilist of vrachtwagenchauffeur een rustmoment kan pakken. Naast de primaire doelgroep van de A4 passanten spelen de fast-servicerestaurants ook in op de gemeentelijke beleidsambitie dat natuurgebied de Brabantse Wal moet beschikken over goede entreevoorzieningen. Het Poortgebied is een overgangsgebied waarbij auto's een plaats krijgen, fietsen veilig weggezet kunnen worden en waar een 'natje en een droogje' te koop is. De fast-servicehoreca voorziet in de behoefte, naast de andere voorzieningen in het Poortgebied. Tot slot heeft de ontwikkeling van fast-service horeca een positief effect op de werkgelegenheid van Bergen op Zoom.

Vanwege de verzorgingsfunctie voor de passanten aan de A4 worden geen onaanvaardbare effecten op het ondernemersklimaat in de regio verwacht (zoals leegstand). Er is sprake van zowel een kwantitatieve – als kwalitatieve behoefte aan de fast-service horeca.

5. BEHOEFTE ENERGY HUB

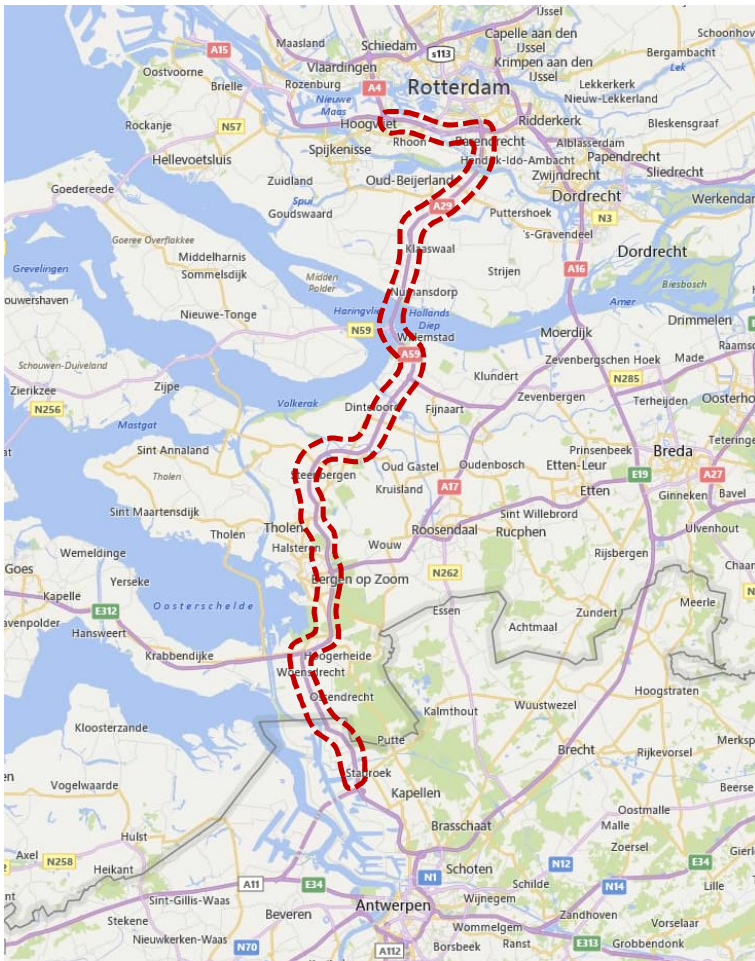
De zuidwestkant van de Poortgebied Bergsche Heide is bestemd voor een Energy Hub, waar ook de brandstoffen van de toekomst worden verkocht (figuur 5.1).



Figuur 5.1. Impressie ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide

5.1 Verzorgingsgebied

De Energy Hub zal hoofdzakelijk door vrachtverkeer en door reizigers/passanten op de A4-corridor (Rotterdam-Antwerpen), worden gebruikt, omdat deze locaties met het minste tijdsverlies kunnen worden bezocht. De locatie is direct zichtbaar vanaf de snelweg en zeer goed bereikbaar voor (vracht)auto's (figuur 5.2). Omdat de brandstofprijzen van brandstoffen langs de snelwegen over het algemeen iets hoger liggen, dan daarbuiten, zal de Energy Hub slechts beperkt door inwoners uit de omgeving worden gebruikt.



Figuur 5.2 Relevante regio/onderzoeksgebied verzorgingsplaats, onderdeel Energy Hub (rood)

5.2 Trends en ontwikkelingen duurzame mobiliteit en – brandstoffen

De Energy Hub richt zich op duurzamere mobiliteit, door het aanbieden van duurzame brandstoffen. Duurzame mobiliteit gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Hierbij zijn de sectoren milieu, economie en verkeer nauw betrokken.

Energietransitie

In het derde kwartaal van 2021 was de uitstoot van broeikasgassen 3 procent lager dan in hetzelfde kwartaal van 2020. Dat komt vooral doordat er minder elektriciteit is geproduceerd. In de eerste drie kwartalen van 2021 zijn meer broeikasgassen uitgestoten (3 procent) dan in dezelfde periode van 2020. De uitstoot in het derde kwartaal was weliswaar lager dan een jaar eerder (-3 procent), maar de uitstoot in het tweede kwartaal van 2021 was een stuk hoger (11 procent). Ook in het eerste kwartaal lag de uitstoot hoger (2 procent). In vergelijking met twee jaar eerder was de totale uitstoot in de eerste drie kwartalen echter nog lager (-6 procent).

De rijksoverheid werkt al jaren aan een aanpak van het klimaatprobleem en heeft mede naar aanleiding van het klimaatakkoord van Parijs zichzelf ten doel gesteld meer richting te gaan geven aan het leefomgevingsgebied, waarin o.a. energietransitie een wezenlijke rol moet gaan vervullen. Op 29 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepubliceerd. Dit is de Nederlandse uitwerking van de internationale klimaatafspraken van Parijs. Het doel is om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Ook is er gesproken over een verhoging van de Europese doelstelling naar 55%.

Ten aanzien van mobiliteit wordt een visie van zorgeloze mobiliteit voor alles en iedereen in 2050 bereikt door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden

ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. De Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord stelt dat de volgende vier maatregelen onmisbaar zijn:

1. De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds. Niet langer modaliteit, maar de mobiliteitsopgave moet centraal staan. Deze omvorming is nodig om beter in te kunnen spelen op een optimale benutting van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen als de zelfrijdende auto, CO₂-neutrale mobiliteitsoplossingen en Mobility as a Service.
2. Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan.
3. Naar een andere bekostigingssystematiek.
4. Kennis en innovatie voor een duurzaam mobiliteitssysteem.

Het toekomstbeeld van de mobiliteitssector is niet met zekerheid te voorspellen, wel is het zeker dat mobiliteit schoner, slimmer en anders zal zijn. Zo zal zero-emissie de norm zijn voor personenauto's, lichte vrachtauto's en bestelbusjes. Ook voor zwaar wegvervoer wordt zero-emissie dominant. Daarnaast worden deze steeds aantrekkelijker en laagdrempelig toegankelijk. 'Slim laden' wordt een standaard voor elektrische voertuigen en daarmee onderdeel van het elektriciteitssysteem.

Daarnaast is er een Europese Richtlijn (2014/94/EU) met als doel het zover mogelijk terugdringen van de olieafhankelijkheid en het verminderen van het negatieve milieueffect door het verkeer en vervoer. De Europese Richtlijn bevat verplichtingen om een nieuwe infrastructuur aan te leggen om zo het rijden op elektriciteit, waterstof en aardgas (CNG en LNG) mogelijk te maken. Door het rijden en tanken van deze nieuwe duurzame brandstoffen moeten negatieve milieueffecten worden verminderd. De Europese Commissie heeft in aanvulling hierop een voorstel voor een Verordening aangekondigd waarmee een gemeenschappelijk wetgevend kader wordt geschetst (juli 2021). De doelen die de Commissie met deze Verordening nastreeft zijn:

- zorgen voor een minimale infrastructuur zodat in alle vervoerswijzen en het in alle lidstaten mogelijk wordt om voertuigen op alternatieve brandstof te laten rijden;
- zorgen voor de volledige interoperabiliteit van de infrastructuur;
- zorgen voor volledige gebruikersinformatie en betalingsmogelijkheden.

Personenauto's

Diesel en benzine zijn de meest gebruikte brandstoffen voor wegverkeer. Om een leefbaar klimaat te behouden, is het noodzakelijk dat we ook voor wegverkeer duurzame energie gaan gebruiken. Op het moment zijn er verschillende duurzame alternatieven beschikbaar:

- **Elektra oplaadpunten.** Op nieuwe locaties kunnen er elektra oplaadpunten worden gemaakt. Dit kan voor personenauto's, maar ook voor koeltransport trailers.
- **Groen gas.** Verzamelnaam voor hernieuwbaar gas. Groen gas is het opwaarderen van Biogas tot de kwaliteit die aardgas heeft als brandstof. Biogas wordt gemaakt door verschillende soorten biomassa, zoals mest, reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie en rioolslib te vergisten.
- **Bio LNG.** Liquefied Natural Gas. Hier is geen aardgas vloeibaar gemaakt, maar groen gas. Het gas is vloeibaar gemaakt door het te koelen tot een zeer lage temperatuur (-162°C)
- **HVO100.** Een duurzamere dieselbrandstof. Het is een fossielvrij, hernieuwbaar en emissie-arm alternatief voor diesel.
- **E10.** E10 is een brandstofmix van 90% benzine en 10% ethanol. Deze mix helpt bij het verminderen van de CO₂ uitstoot door wegverkeer.
- **Waterstof.** Waterstof is als nieuwe brandstof reeds op markt. Er zijn al enkele automerken die waterstofauto's in hun assortiment hebben. Voor de productie van waterstof kan gebruikt worden gemaakt van groene elektriciteit.

In toenemende mate zijn er volledig elektrische auto's beschikbaar. Ook wordt waterstof vaak genoemd als duurzame brandstof. Waterstof als voertuigbrandstof is nog in de ontwikkelfase: Nederland heeft nog niet veel tankstations voor waterstof (9 tankstations in 2021) én rijden op waterstof is nog niet financieel aantrekkelijk (genoeg). Auto's op waterstof zijn bijvoorbeeld nog relatief duur. Rijden op elektriciteit (100% of plug-in hybride), bio-CNG (biogas) of bio-ethanol en biodiesel uit afval en residuen zijn op dit moment de meest voorkomende vormen van duurzaam brandstofgebruik.

Vrachtauto's

Diesel is de meest gebruikte brandstof voor wegtransport. Om een leefbaar klimaat te behouden, is het noodzakelijk dat we ook voor wegtransport duurzame energie gaan gebruiken. Op het moment is er niet één beste keuze; er zijn meerdere duurzame alternatieven. Voor het internationale transport vanuit Nederland naar het achterland wordt rijden op vloeibaar aardgas (LNG) of op vloeibaar bio-methaan (LBM) binnenkort een feit. Zoals vermeld heeft de Europese Unie een 'green deal' afgesloten met de EU leden, waarbij alle overheden zich conformeren aan het reduceren van de uitstoot van CO₂ met 20 % in 2020 t.o.v. 2000 en tot nagenoeg nul gereduceerd in 2050. Deze brandstoffen worden gezien als transitiebrandstof totdat volledig elektrisch of op waterstof kan worden gereden. Trucks krijgen een grote actieradius en daarbij is LNG veel schoner dan diesel. Truckfabrikanten komen met betere motoren met een hogere actieradius en daarnaast wordt de dekking van LNG-tankstations in Nederland, maar ook daarbuiten, steeds groter.

Daarnaast zal de komende jaren ok de productie van elektrische trucks opkomen. Dat betekent dat ook aanwezigheid voor openbare vrachtwagenlaadpunten mee zal moeten groeien. Waarbij vrachtwagens bijgeladen kunnen worden bij langere afstanden.

Relatie met planinitiatief

Er vindt reeds een verschuiving plaats van fossiele- naar duurzame energiebronnen. Deze transitie moet echter de komende jaren worden versneld om de energiedoelstellingen te halen. Voor brandstofuitgiftepunten geldt dat naast de huidige brandstoffen, zoals benzine en diesel, op dezelfde locatie de nieuwe alternatieve energiebronnen moeten worden gerealiseerd om zo de komende jaren tegemoet te komen aan de noodzakelijke energietransitie. Een locatie waar zowel conventionele als alternatieve energiebronnen kunnen worden getankt is het Energy Hub. Voor zowel personenauto's als vrachtauto's geldt dat het netwerk van 'duurzame brandstofuitgiftepunten' in Nederland nog beperkt is. DCB Energy is met verschillende partijen en vervoerders zoals Running on Flowers, Vos Logistics, Bosman, Post NL, DHL, Appel Transport en Simon Loos druk bezig hier invulling aan te geven.

5.3 Conceptbeschrijving

Energy Hub

Het initiatief gaat uit van één Energy Hub (figuur 5.3) van DCB Energy (onderdeel van DC Berkel Groep). Het concept DCB Energy is voorloper op het gebied van de uitrol van een netwerk duurzame brandstoffen, zoals LNG, CNG, H₂ + elektrisch laden, Groengas en Biodiesel. DCB Energy wil hiermee een bijdrage leveren als mobiliteitsadviseur. DCB heeft 18 stations in Nederland en België aan de belangrijke corridors. DCB is de spreekbuis tussen de truckfabrikanten/dealers netwerken en de eindgebruiker/transportbedrijven.

Daarnaast wordt gewerkt aan het verduurzamen van reguliere brandstoffen. De nieuwe Energy Hub stimuleert de overgangsfase van fossiele brandstoffen naar duurzame alternatieve brandstoffen door het aanbieden van meerdere energiebronnen. Het nieuwe rijden vereist een nieuwe infrastructuur, waarbij reguliere brandstoffen op de langere termijn naar achteren worden geschoven en nieuwe energiebronnen hun intrede kunnen doen. Het concept Energy Hub speelt in op deze maatschappelijke –, economische – en duurzame ontwikkeling. Het Energy Hub concept is flexibel, waarbij duurzame mobiliteit centraal staat. De flexibiliteit zit in de volgende aspecten:

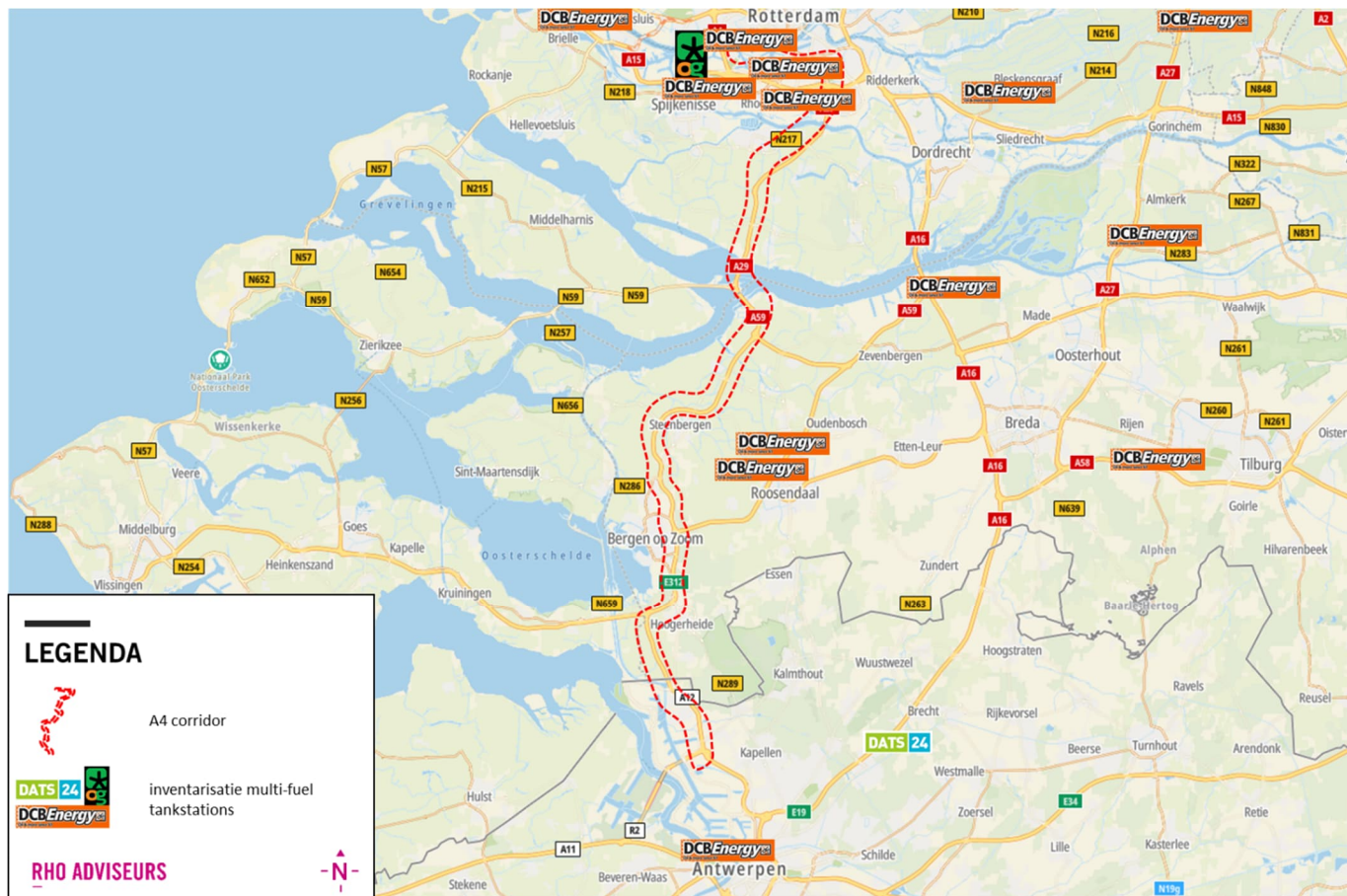
- Het concept kan in de tijd worden aangevuld (met nieuwe bronnen/ontwikkelingen).
- Het concept is gericht op verschillende modaliteiten en technologieën.
- Per locatie is ruimte voor maatwerk.

Alle nieuw te realiseren Energy Hubs zullen zodanig worden gebouwd dat zij nagenoeg volledig in de eigen energiebehoeften kunnen voorzien. Om deze reden zullen in de luifel boven de eilanden zonnepanelen worden geïntegreerd. De geleverde stroom zal niet alleen voor de Energy Hub worden gebruikt, maar ook voor alle andere faciliteiten op het E-Hub verkooppunt.

De eerder beschreven zelfvoorziening op energiegebied vraagt niet alleen om duurzame opwekking op de locatie, maar ook een duurzaam gebruik van de opgewekte energie.

5.4 Aanbod in de regio

Op de A4 corridor tussen de Vlaamse grens en Rotterdam, zijn geen nieuwe brandstoffen beschikbaar, op een locatie direct aan de snelweg. Het dichtstbijzijnde multi-fuel brandstofuitgiftepunt aan de snelweg bevindt zich nu in de regio Rotterdam en Antwerpen. De dichtstbijzijnde multi-fuel brandstofuitgiftepunt is gevestigd in Oud-Gastel aan de A17.



Figuur 5.4 Inventarisatie multi-fuel brandstofuitgiftepunt langs snelwegen (ondergrond: TomTom Maps, 2022; bewerking Rho)

Nederland vormt een deel van het netwerk van 'Blue Corridors'. Dit zijn een aantal locaties in Nederland die een verbinding hebben naar de omliggende landen waar wordt gezet op een duurzamere mobiliteit.

Dit zijn onder andere de verbindingen vanuit Rotterdam, Amsterdam, Schiphol A4 zone West en Lelystad. Vanuit Rotterdam via knooppunt Utrecht A20/A12 richting Duitsland en via de A15 en A67 richting Duitse grens over. Vanuit Amsterdam en Schiphol via A1 richting Duitsland, maar ook via A1, A28 en A7 eveneens richting Duitsland, Polen en Scandinavië. Eenzelfde soort route vanuit Rotterdam gaat naar het zuiden via de A16 en A29/A4 richting België en Frankrijk en vanuit Amsterdam via de A2 en A27 naar het zuiden richting België, Duitsland en Frankrijk. DCB Energy wil in samenwerking met de bedrijven op verschillende locaties op genoemde routes het netwerk verder uitbreiden middels het Energie Hub concept te realiseren. Op dit moment heeft DCB Energy de locaties op Schiphol, Breda, Assen, Bergen op Zoom (Poortgebied Bergsche Heide), Eindhoven, Roosendaal (Borchwerf), Rotterdam Maasvlakte, Venlo en Harnaspolder reeds in ontwikkeling. Verschillende vervoerders zoals Post NL, DHL, Albert Heijn, Sligro en Flora Holland, die distributievervoer doen en vervoerders vanuit de havens van Amsterdam en Rotterdam richting Duitsland en Scandinavië en omgekeerd, willen van deze locaties gebruik maken. Daarmee bereiken zij een schonere en duurzamere transportprestatie. Truckfabrikanten zoals Volvo, Iveco, Scania en Mercedes leveren af-fabriek trucks die geschikt zijn gemaakt om op LNG of LBM te kunnen rijden. Zij verzorgen het specialistisch onderhoud voor deze nieuwe trucks.



Geconcludeerd wordt dat het Energy Hub concept zeer kansrijk is op de beoogde locatie in het Poortgebied Bergsche Heide. Momenteel is er aan de A4 überhaupt nog geen (multi-fuel) brandstofuitgiftepunt gevestigd. De A4 maakt onderdeel uit van de zogenaamde 'Blue Corridors' en is een cruciale verbinding tussen de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen.

5.5 Conclusie

Nederland heeft in het Klimaatakkoord opgenomen dat de uitstoot aan broeikasgassen met 49% moet afnemen ten opzichte van 1990. Gezien de korte periode waarin deze doelstelling nu nog (2022) moet worden bereikt is er de noodzaak om concrete maatregelen te nemen. Het tempo waarin energiebesparing moet worden bereikt is cruciaal om de klimaatdoelstellingen te kunnen halen. Er vindt reeds een verschuiving plaats van fossiele- naar duurzame energiebronnen. Naast de huidige brandstoffen bij brandstofuitgiftepunten, zoals benzine en diesel, zullen op dezelfde locatie de nieuwe alternatieve energiebronnen moeten worden gerealiseerd om zo gedurende de komende jaren de transitie tot stand te laten komen zodat ook echt een CO₂-reductie bewerkstelligd kan worden. Het concept Energy Hub voorziet in deze behoefte. DCB Energy is de eerste partij in Nederland die deze zogenaamde Energy Hub verkooppunten gaat implementeren. Het Energy Hub op de locatie A4 is daarbij zeer kansrijk. De A4-corridor is onderdeel van de beoogde 'Blue Corridors'. Dit zijn belangrijke verbindingen voor de logistieke sector. De A4-corridor is nu een veel gebruikte route, zowel voor vrachtvervoer als voor personenvervoer tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Het dichtstbijzijnde multi-fuel brandstofuitgiftepunt aan de snelweg bevindt zich nu in de regio Rotterdam en Antwerpen op de A4 corridor. De afstand tussen beide is te groot om de transportsector optimaal te kunnen faciliteren. Omrijden via de A17 is vanuit duurzaamheidsoverwegingen niet gewenst. Een fijnmaziger netwerk bevordert het gebruik van deze duurzame brandstoffen. Het netwerk van 'duurzame brandstofuitgiftepunten' is in Nederland nog beperkt. De komst van een nieuw afleverpunt op de transportas tussen Rotterdam en Antwerpen is om die reden noodzakelijk, ook om de energiedoelstellingen en verplichtingen te halen.

6. CONCLUSIE

6.1 Is er behoefte aan de ontwikkeling Poortgebied Bergsche Heide?

Na de opening van het ontbrekende deel van de A4 is een nieuwe economische corridor tussen Rotterdam en Antwerpen gerealiseerd. De bijbehorende verzorgingsplaatsen met een Energy Hub, fast-service) horeca en overnachtingsmogelijkheden zijn daar nog bij achtergebleven. Er is behoefte aan een nieuwe verzorgingsplaats aan de A4. Ook is er behoefte aan een entreegebied van de Brabantse Wal; een van de drie landschappen van Allure in Noord-Brabant. Met de ontwikkeling van het Poortgebied Bergsche Heide ontstaat een verzorgingspunt aan de snelweg en een overgangsgebied van de snelweg A4 naar het natuurgebied Brabantse Wal. Met de nieuwe functies kan ingespeeld worden op de toename van de bekendheid, meer bezoekers, vergroting van de herkenbaarheid, verhogen gastvrijheid en de toegankelijkheid van het gebied.

6.2 Waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied?

Een verzorgingsplaats werkt alleen als deze een directe aansluiting op de snelweg heeft en ook zichtbaar is vanaf de snelweg. Omdat snelwegen maar op enkele plaatsen binnen bestaand stedelijk gebied liggen, zijn verzorgingsplaatsen binnen bestaand stedelijk gebied een uitzondering. Verzorgingslocaties langs snelwegen kunnen alleen binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd als de snelweg door stedelijk gebied loopt of grenst aan stedelijk gebied. Omdat het plan initiatief ook een poortfunctie voor de Brabantse Wal moet krijgen, is alleen een knooppuntlocatie aan de oostzijde van de A4 op het traject langs de Brabantse Wal met een directe aansluiting op het natuurgebied geschikt. In dit geval is daarom gekozen voor een locatie aangrenzend aan het bestaand stedelijk gebied van Bergen op Zoom, met een directe aansluiting op de Brabantse Wal.

6.3 Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.