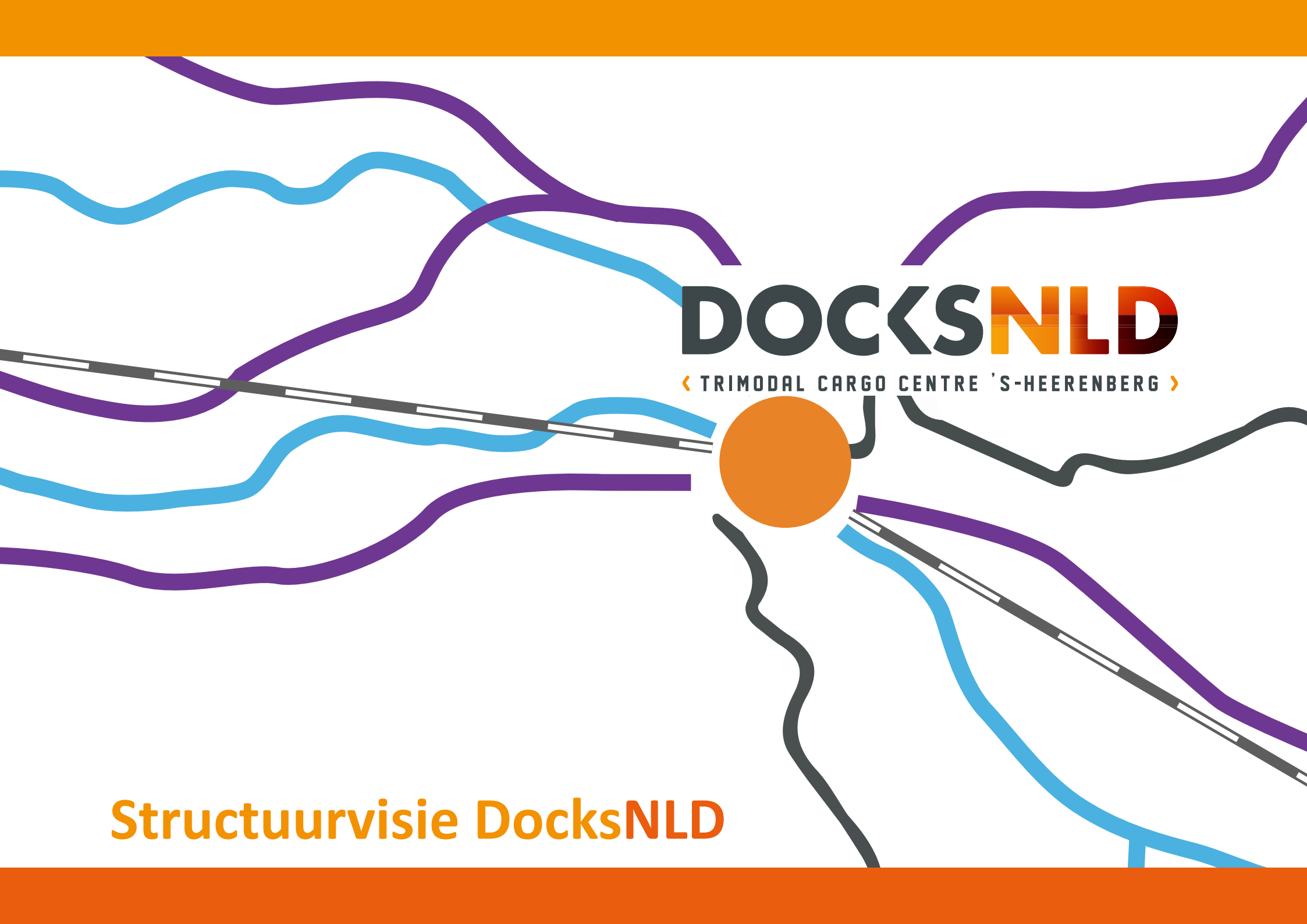




DOCKSNLD

◀ TRIMODAL CARGO CENTRE 'S-HEERENBERG ▶

Structuurvisie DocksNLD

opdrachtgever:
Gemeente Montferland



opdrachtnemer:
Buro Ontwerp & Omgeving



projectnummer:

3013.01

IMRO-code:

NL.IMRO.1955.svlshbbdrdocksNld-on01

status:

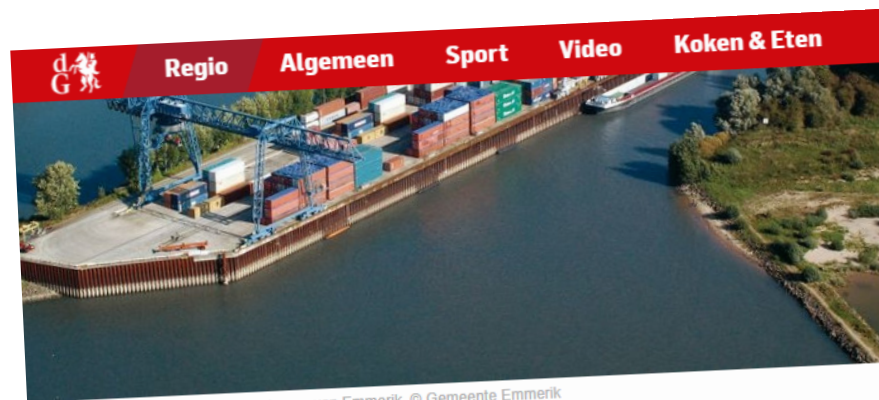
Ontwerp

datum:

September 2019

formaat:

A4 liggend



▲ De containerterminal in de haven van Emmerik. © Gemeente Emmerik

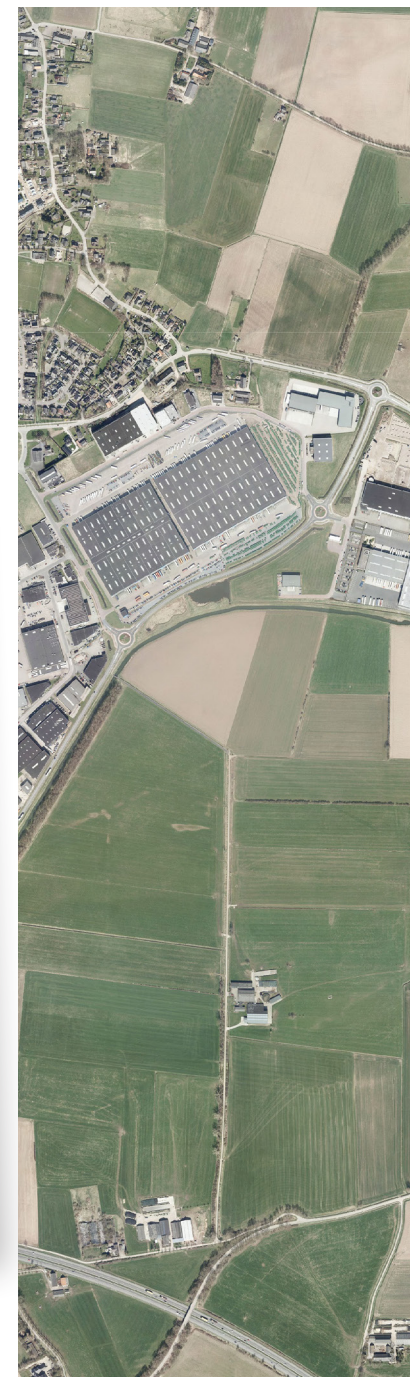
Grensgemeenten: maak werk van logistieke 'XXL- hotspot'

DIDAM - Emmerik, Montferland en Zevenaar willen hun bedrijventerreinen als de logistieke hotspot van Gelderland snel kunnen uitbouwen. De burgemeesters van de drie gemeenten roepen de partijen in de provincie, die nu onderhandelen over een coalitieakkoord, in een gezamenlijke brief op om ruimte te geven aan het grensoverschrijdende knooppunt EMZ.

Erik Meuleman 25-03-19, 21:40 Bron: De Gelderlander



Concreet willen de drie dat in 's-Heerenberg het bedrijventerrein DocksNLD zo snel mogelijk en op langere termijn 7Poort in Zevenaar fors kunnen groeien en daarmee ook de haven en bedrijvigheid in Emmerik. In 's-Heerenberg is de beschikbare grond voor vestiging van grote internationaal opererende transportbedrijven, in de logistieke sector bekend onder de naam XXL-bedrijven, met de uitgifte van DocksNLD1 zo'n beetje uitverkocht. In Zevenaar gaat het als gevolg van de toekomstige aansluiting van de A15 op de A12 richting Duitse grens razendsnel met de uitgifte van bedrijvenpercelen. Onlangs werd een terrein van 19 hectare voor de bouw van [een distributiecentrum voor](#)



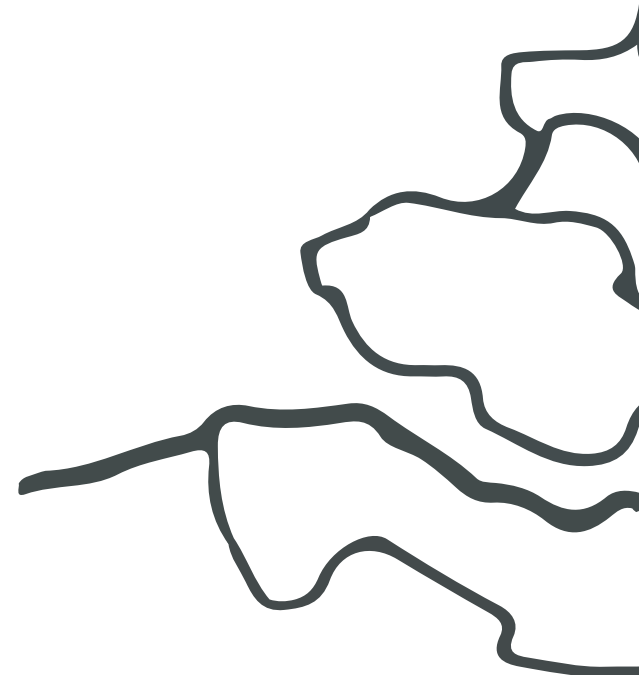


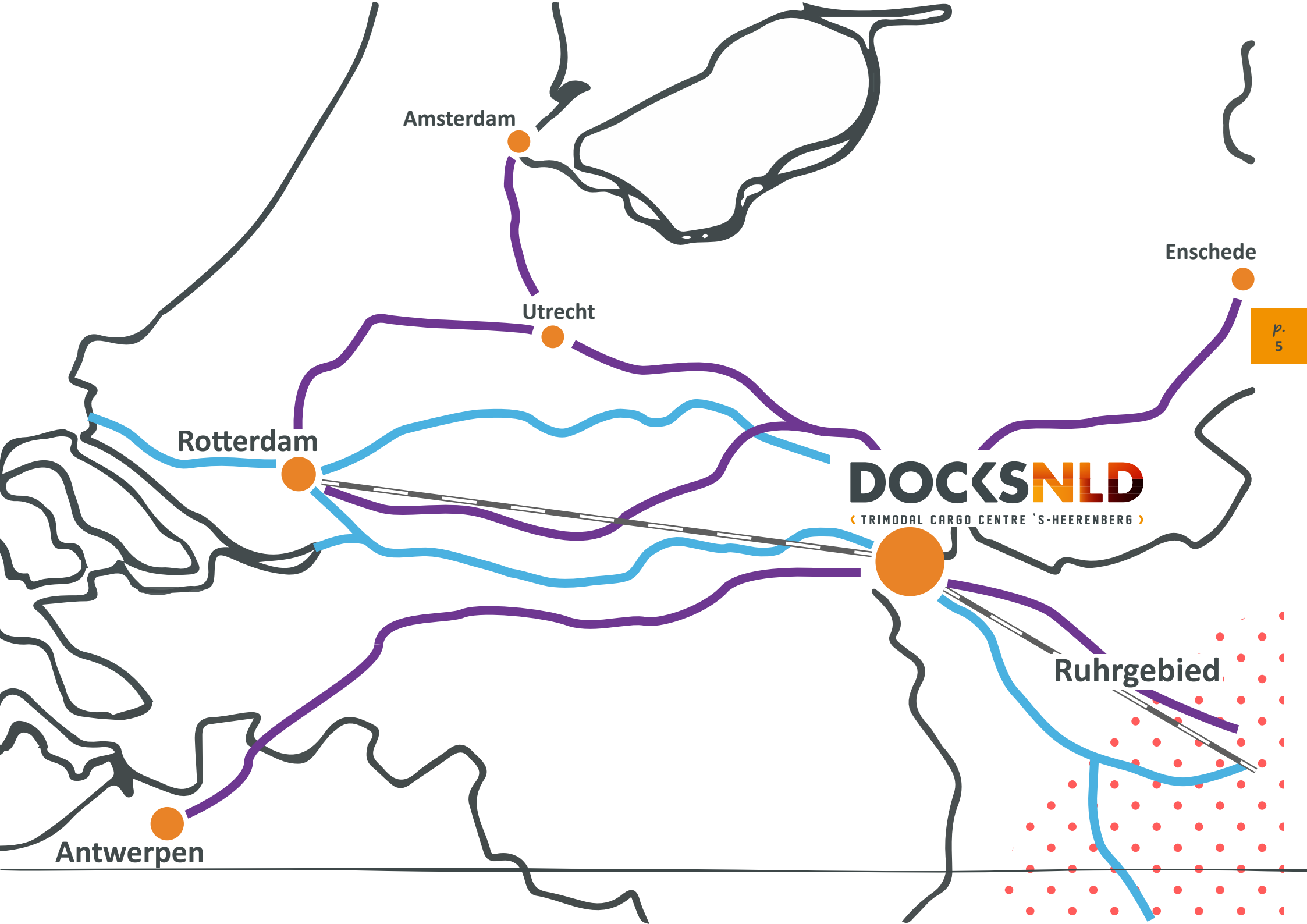
Inhoud

Structuurvisie DocksNLD

p.
4

1. Inleiding	6	5. Landschappelijk kader fase 2	42
1.1 Aanleiding	7	5.1 Landschap	43
1.2 Beleidscontext	10	5.2 Kader	44
Box I - Value added logistics	14		
1.3 Leeswijzer	15	6. Uitgangspunten	46
2. Wat is XXL-logistiek	16	7. Hoe nu verder	50
2.1 Algemeen	17	Bijlage	54
2.2 Kaveleigenschappen	18	Bronvermelding	54
2.3 Infrastructuur	18		
2.4 Vraag naar XXL-logistiek	19		
2.5 Duurzaamheid	22		
2.6 Samenvatting	23		
3. Kenschets gemeente Montferland	24		
3.1 Ligging	25		
3.2 Bedrijvigheid en economie	27		
3.3 Bedrijventerreinen binnen de gemeente	29		
3.4 Economische visie	30		
Box II - XXL-logistiek en arbeidsmarkt	32		
3.5 Duurzaamheid	33		
3.6 Samenvatting	33		
4. Eigenschappen DocksNLD	34		
4.1 Bestaande bedrijvigheid	35		
4.2 Ligging	36		
4.3 Bereikbaarheid	36		
4.4 Uitbreiding van DocksNLD	49		







Amsterdam

Enschede

Utrecht

1 Inleiding



Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



1.1

Aanleiding

De gemeente Montferland is een prachtige gemeente. De gemeente wil verder bouwen aan een groen en aantrekkelijk Montferland. Aantrekkelijk voor het oog, maar ook om in te wonen en te werken. Groen in de zin van het behouden en versterken van de landschappelijke waarden en verduurzaming. Om dit te bereiken heeft de gemeente ambities voor de toekomst van Montferland uitgesproken^{1,2,3}. Een aantal van deze ambities komt samen rondom DocksNLD, hèt bedrijventerrein voor grootschalige logistieke bedrijvigheid (XXL-logistiek) aan de oostzijde van 's-Heerenberg. De wens bestaat om dit bedrijventerrein uit te breiden. Om de uitbreiding verder vorm te geven, is deze structuurvisie opgesteld.

Inleiding

Structuurvisie DocksNLD

DocksNLD: waar staan we nu?

De eerste fase van DocksNLD is in 2015 in de verkoop gegaan. De eerste twee kavels zijn in 2016 verkocht en de overige kavels zijn destijds in optie uitgegeven tot 2019. Van deze in optie uitgegeven kavels zijn in 2019 tot nu toe drie kavels (met bouwplicht) verkocht. Op dit moment is er nog één kavel (ca. 4 hectare) uitgifbaar.

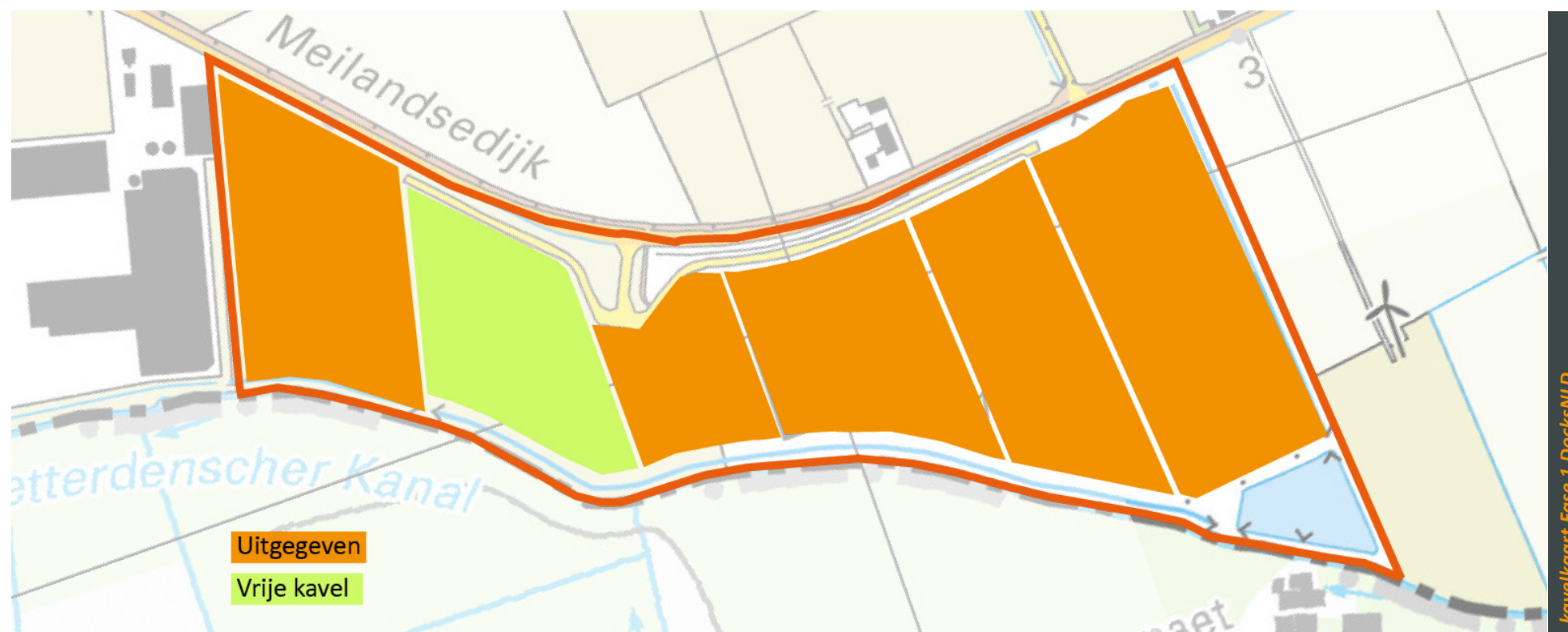
Belang logistieke sector voor Nederland

De logistieke sector is van groot belang voor de Nederlandse economie. Door de ligging, het sterke logistieke systeem en een goede infrastructuur, heeft Nederland een belangrijke positie in het internationale goederenvervoer. Ontwikkelingen als internationale concurrentie, klimaatverandering, circulaire economie en automatisering zorgen voor

grote uitdagingen en kansen voor de toekomst van deze sector. Om hier op in te spelen, zijn zowel vanuit de sector als de verschillende hogere overheden (rijk en provincie) beleid en ambities geformuleerd. In de navolgende paragraaf met de beleidscontext wordt nader ingegaan op de actuele ambities en beleidsdoelen.

Vraag naar locaties voor grootschalige logistiek

Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar locaties voor grootschalige logistieke bedrijvigheid een structureel karakter heeft en de komende jaren zal voortzetten. De toename van de vraag heeft onder andere te maken met de voordelen die schaalgrootte biedt, economische groei, ontwikkelingen in automatisering, en de opkomst van e-commerce^{4,5}.



Rol gemeente Montferland

Montferland ligt in de corridor Oost. Dit is een belangrijke vervoersas op de lijn Rotterdam - Arnhem/ Nijmegen - Duitsland. In de corridor liggen verschillende logistieke knooppunten, die alle vrachten verwerken die vanuit de Rotterdamse haven binnenkomen. De knooppunten hebben alle verschillende eigenschappen en sterke punten. Samen met Emmerich en Zevenaar vormt Montferland het knooppunt EMZ. Dit knooppunt is vanuit logistiek oogpunt zeer gunstig gelegen als overslagpunt tussen de haven van Rotterdam en het Duitse achterland. Het knooppunt EMZ kan gezien worden als een verlengde kade van de Rotterdamse haven. De achterlandverbindingen (knooppunten) zijn van levensbelang voor het functioneren van de Rotterdamse haven. De gemeente Montferland behoort tot de top 5 van gemeentes op de corridor Oost qua oppervlakte aan distributiecentra.

Zoals in het kader wordt aangegeven, bestaat de wens vanuit de sector en de verschillende overheden om de corridor Oost te versterken. Daarnaast is het voor de toekomst van groot belang om multimodale vervoersmogelijkheden (vervoer over zowel weg, spoor en water) beter te benutten (modal shift). Door een optimale inzet van de verschillende modaliteiten wordt bijgedragen aan doelstellingen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Met de uitbreiding van DocksNLD wil de gemeente Montferland een bijdrage leveren aan het versterken van de corridor Oost en een betere benutting van multimodale vervoersmogelijkheden. DocksNLD heeft door haar ligging nabij de A12/A3 en de haven en railterminal in Emmerich een uitstekende multimodale ontsluiting. Door DocksNLD uit te breiden, voorziet de gemeente in een vraag naar grootschalige logistieke bedrijfskavels. Hiermee kunnen meer bedrijven gebruik maken van de goede multimodale ontsluiting en zo een substantiële bijdrage leveren aan het terugdringen van emissies.

De uitbreiding stimuleert niet alleen de doelen en ambities vanuit de hogere overheden en de logistieke sector. Ook het lokale economische klimaat en werkgelegenheid krijgt een belangrijke impuls voor de (middel)lange termijn. De werkgelegenheid krijgt door een verdere uitbreiding van DocksNLD een beter crisisbestendig karakter, zodat ook in mindere economische tijden de werkloosheid niet te snel oploopt.

Duurzaamheid

Ook duurzaamheid zal een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling en het gebruik van DocksNLD. De gemeente Montferland heeft de wens om in 2030 energieneutraal te zijn. Deze doelstelling krijgt concrete invulling op het uit te breiden deel van DocksNLD. Ook de sector en de hogere overheden zetten volop in op duurzaamheid. Voor het versterken van de corridor is het bijvoorbeeld van belang om een goed netwerk van vulpunten voor alternatieve brandstoffen te creëren.

Landschappelijke inpassing

De invulling van DocksNLD zorgen voor een verandering van het lokale landschap. Omdat de gemeente veel waarde hecht aan het groene karakter van Montferland zal de ontwikkeling van de uitbreiding van DocksNLD gepaard gaan met een goede landschappelijke inpassing.

Wet voorkeursrecht gemeenten

Op de gronden van de beoogde uitbreidingslocatie is door de gemeenteraad van Montferland op 22 december 2016 een voorkeursrecht, in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten, gevestigd. Dit voorkeursrecht geeft de gemeente het eerste recht van koop van deze gronden. Hierdoor wordt de gemeentelijke regierol bij de ontwikkeling versterkt. De werkingsduur is maximaal drie jaar. Het voorkeursrecht wordt verlengd, indien binnen deze periode een structuurvisie wordt vastgesteld waarin de beoogde ontwikkeling is opgenomen.

Inleiding

Structuurvisie DocksNLD

1.2

Beleidscontext

TEN-T

De Europese unie acht transport van groot economisch belang. Europa investeert daarom in een slim en duurzaam aaneengesloten Europees transportnetwerk, genaamd TEN-T (Trans-European Transport Network)⁶. De ruggengraat van dit Europese netwerk bestaat uit negen belangrijke vervoerscorridors, waarvoor Europa investeringsplannen opstelt. Drie van de negen Europese corridors lopen door Nederland:

- Rhine-Alpine corridor (Rotterdam - Emmerich - Duisburg - Basel - Genua), oranje gekleurde route;
- North Sea-Baltic corridor (Randstad – Twente – Warschau - Baltische staten), rood gekleurde route;
- North Sea-Mediterranean corridor (Verenigd Koninkrijk/Randstad – Brussel - Lyon), paarsgekleurde route.

De Rhine-Alpine corridor wordt als belangrijkste van de negen corridors gezien.

MIRT

Op nationaal niveau worden met name twee belangrijke transportcorridors onderscheiden: de corridors Oost en Zuidoost. De corridor Oost is onderdeel van de TEN-T corridor Rhine-Alpine via Duitsland richting Italië en de corridor Zuidoost is deels onderdeel van de TEN-T corridor North Sea-Mediterranean. DocksNLD ligt in de corridor Oost. Deze vervoersas ligt op de lijn Rotterdam - Arnhem/ Nijmegen - Duitsland. Hierbinnen liggen de belangrijke transportroutes A15/A12 (weg), Betuweroute (spoor) en Waal/Rijn (water). Corridor Zuidoost betreft de lijn Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland. De rijksoverheid vindt de corridors van groot belang voor de economie. Daarom zijn de corridors opgenomen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport).

In het kader van het MIRT is een onderzoek uitgevoerd. De vraag daarbij was hoe de logistieke corridors Oost en Zuidoost kunnen worden geoptimaliseerd en hoe economische kansen kunnen worden verzilverd. Het onderzoek is gezamenlijk uitgevoerd door het Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector logistiek en de provincies Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg.

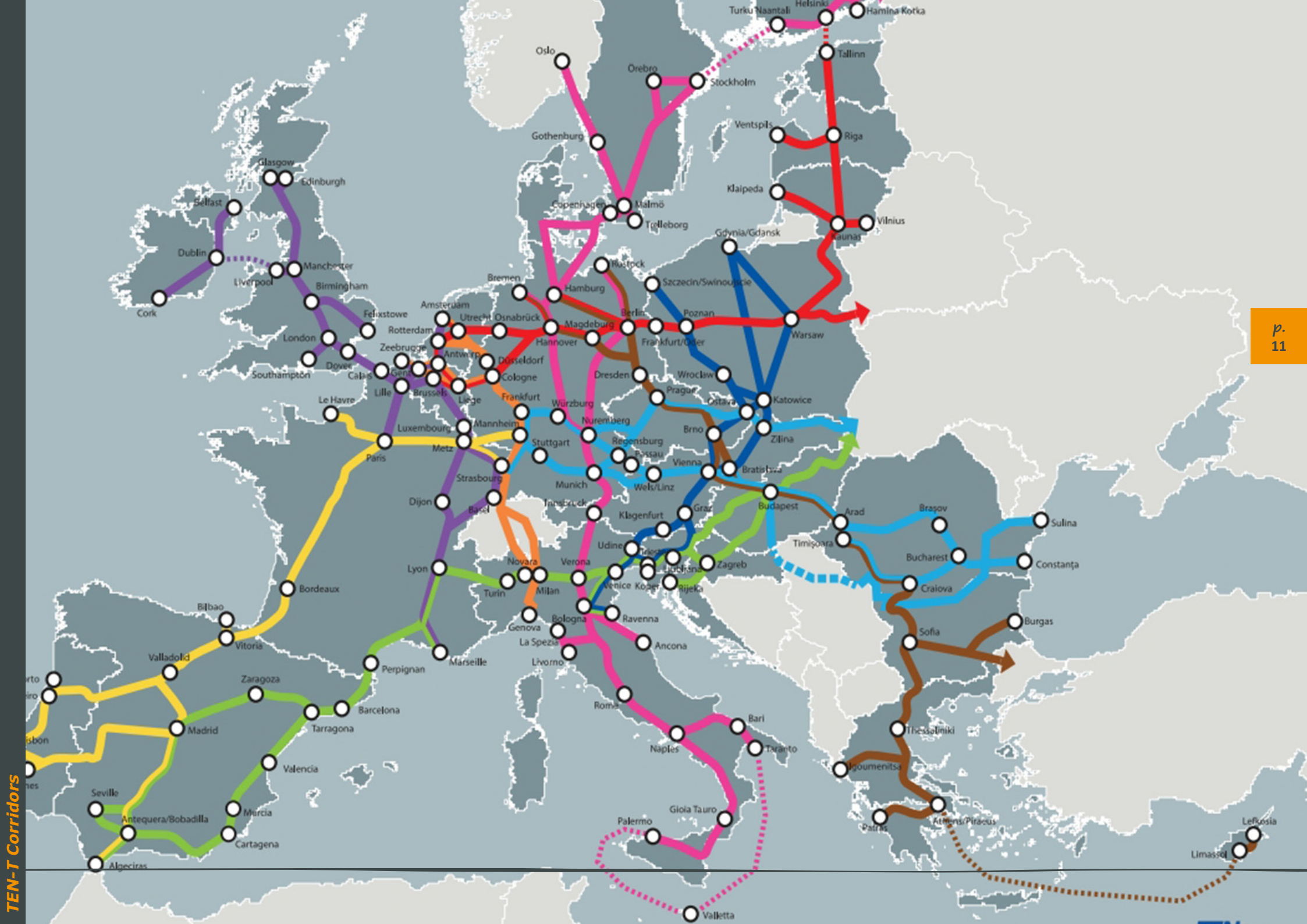
Het eindrapport van het in 2017 afgeronde MIRT-onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost heeft laten zien dat het goederenvervoer de ruggengraat is van de Nederlandse economie en de basis vormt van de positie van Nederland als handelsland. Voor de Goederencorridors is in het onderzoek het volgende geconstateerd:

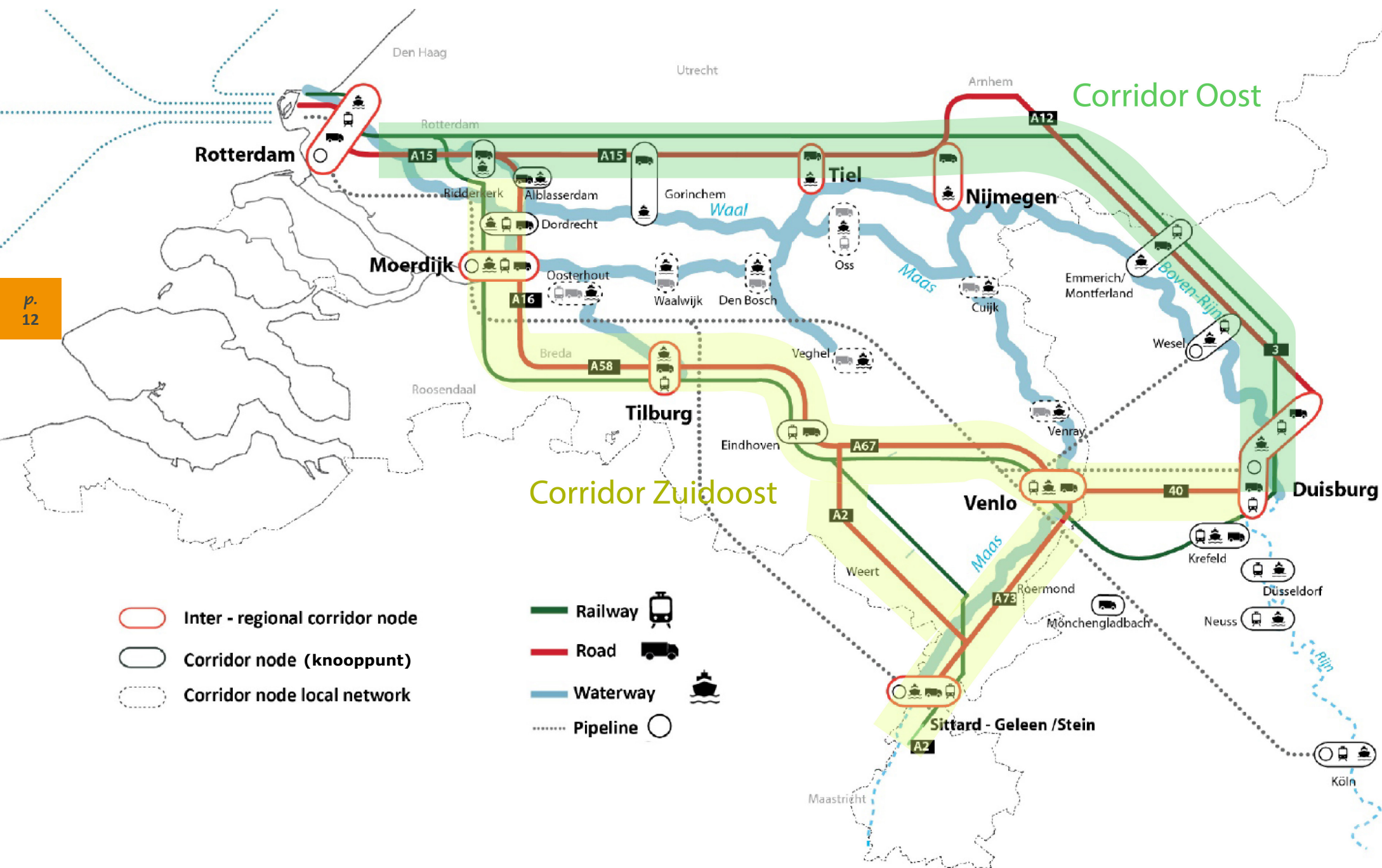
- De focus van het beleid moet liggen bij het beter benutten, het verduurzamen en optimaliseren van alle modaliteiten door het wegnemen van resterende infrastructurele bottlenecks op de corridor, verbetering van multimodale aansluitingen in knooppunten, digitalisering en datamanagement en het toepassen van innovatieve maatregelen.
- De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017⁷ laat zien dat de capaciteit op de weg (m.n. A15) dusdanige knelpunten genereert dat er naar (multimodale) oplossingen dient te worden gekeken om de congestie in de toekomst aan te pakken. De capaciteit van spoor (de Betuweroute en in zeer beperkte mate de Brabandrouten) en met name de binnenvaart biedt volgens de NMCA ook voor de toekomst voldoende ruimte om deze congestie op de weg te verlichten en bij te dragen aan de bereikbaarheid van de zeehavens over land.

Programma Goederenvervoercorridors

In navolging op het onderzoek is in 2017 vanuit de rijksoverheid het Programma Goederenvervoercorridors (GVC) gestart, gericht op de corridors Oost en Zuidoost. De ambitie voor de Goederenvervoercorridors is om in 2030 zogenaamde 'Topcorridors' te hebben, die de basis vormen voor de logistieke toppositie van Nederland. Deze Topcorridors faciliteren een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem. Zo dragen ze bij aan duurzame economische groei met tevreden gebruikers en een optimale leefkwaliteit en woonomgeving. Centraal in de goederenvervoercorridors staan de economische ambities van overheden en bedrijven. De infrastructuur is ondersteunend om deze ambities mogelijk te maken.

Op woensdag 6 december 2017 is door de minister en staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de gedeputeerden van de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland en de COO van het Havenbedrijf Rotterdam en Topsector Logistiek overeenstemming bereikt over de programma-aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Er is een concreet samenhangend maatregelenpakket samengesteld om te komen tot topcorridors: versterking van de modaliteiten weg, water, spoor en buisleidingen van beide goederencorridors. Dit Programma is een belangrijke schakel tussen beleid en projecten.





Inleiding

Structuurvisie DocksNLD

Het bedrijfsleven en de overheid hebben te maken met gezamenlijke opgaven en uitdagingen: terugdringen van de congestie op met name de snelwegen, verhogen van de betrouwbaarheid, capaciteit en robuustheid van het multimodale netwerk, verbetering van de zichtbaarheid en voorspelbaarheid van reistijden, beperken van de schade aan de omgeving (milieu en veiligheid), verbeteren van de voorzieningen voor de gebruikers, stimuleren van de innovatiedynamiek en competitiever maken van de logistieke en industriële sector.

Gezamenlijke ambitiedocument en goederenvervoeragenda

Het bedrijfsleven en de overheid hebben in de zomer van 2019 het gezamenlijke ambitiedocument 'Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig' ondertekend. In dit document staan de ambities geformuleerd waar de logistieke sector en de overheid zich beiden in kunnen vinden. Het gezamenlijke doel is om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is.

Mede op basis van de ambities uit dit gezamenlijk opgestelde document, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in dezelfde periode de 'Goederenvervoeragenda: agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem' opgesteld. Deze agenda brengt samenhang in het goederenvervoer- en logistieke beleid vanuit de overheid en stelt prioriteiten voor de beleidsinzet in de komende jaren. Het ministerie sluit daarbij aan op bestaande beleidsinzet. Daarnaast ontwikkelt de Goederenvervoeragenda een extra inzet op een multimodaal gebruik van de infrastructuurnetwerken. Naast de reeds beoogde investeringen in weginfrastructuur wordt met de Goederenvervoeragenda gericht ingezet op het verplaatsen van transport van goederen over de weg naar spoor, water en buisleidingen waar nog capaciteit op de netwerken beschikbaar is. Deze 'modal shift' draagt bij aan een veiliger en duurzamer transportsysteem.

Gelderse Corridor

Ook de provincie Gelderland onderschrijft het belang van de logistieke sector voor de provincie⁸. De ambitie van de provincie is om de positie van Gelderland als onmisbare schakel binnen het Europese logistieke netwerk te versterken en daarmee een duurzame (People, Planet, Profit) economische groei (banen) te bewerkstelligen. De goederenvervoercorridors leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland en sluit aan op de ambitie van de omgevingsvisie Gaaf Gelderland.

Logistics valley

Voor de versterking van de logistieke activiteiten in de Gelderse corridor is Logistics Valley opgezet. Dit is een samenwerkingsverband tussen de overheid, het onderwijs en het bedrijfsleven in de logistieke regio's: Rivierenland, Nijmegen en Liemers/Achterhoek. Deze regio's zijn in de logistieke sector beter bekend als:

- Logistieke Hotspot Rivierenland (LHR);
- Logistiek Expertise Centrum Nijmegen (LEC);
- Logistiek Innovatiehuis Liemers Achterhoek (LILA).

De drie hotspots hebben verschillende karakters met een onderscheidende rol in de logistieke structuur van Nederland en Gelderland. De hotspots leveren ieder een specifieke bijdrage aan de verwerking van nationale en internationale goederenstroom. Zo richt LHR zich op binnenlandse winkelketendistributie en agrobusiness, LEC op regionale en nationale logistiek van grootstedelijk milieu (stadsdistributie), maakindustrie en health en LILA richt zich op de Europese distributie (met name Duitsland) en value added logistics (het klant- en landspecifiek maken van te vervoeren producten, zie Box I).

LILA en EMZ

Als onderdeel van de Logistics Valley vertegenwoordigt het LILA de belangen van de regio Liemers en Achterhoek op het gebied van logistiek. Ook in dit verband werken ondernemers, overheid en onderwijs actief samen om de sector te versterken.

Binnen het LILA ligt het knooppunt EMZ (Emmerich, Montferland en Zevenaar). Samen met de gemeentes Emmerich am Rhein en Zevenaar werkt de gemeente Montferland aan het versterken van dit knooppunt. De drie gemeentes hebben begin 2019 twee onderzoeksbureaus (een Nederlands en een Duits) opdracht gegeven om de betekenis van het knooppunt EMZ voor het voetlicht te brengen en te beschrijven welke maatregelen kunnen worden genomen om de regio als één logistiek knooppunt (dus zonder landsgrens) te presenteren.

Samengevat

Uit de voorgaande paragraaf komt naar voren dat de logistieke sector belangrijk is voor de economie. Om het transportsysteem op de belangrijke logistieke vervoersassen (corridors) te verbeteren, wordt daarom vanuit Europees, rijks-, en provinciaal beleid ingezet op optimalisatie van infrastructuur, modal shift en verduurzaming. DocksNLD ligt zowel vanuit Europees, nationaal als provinciaal oogpunt in een belangrijke vervoerscorridor.

Box I - Value added logistics

In distributiecentra vinden in toenemende mate activiteiten met een hoger(e) toegevoegde waarde plaats, zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie of markt-specifieke producttoevoegingen, maar ook callcenter activiteiten of facturatie. De integratie van diverse activiteiten (van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie) binnen eenzelfde distributiecentrum zorgen ervoor dat processen hoogwaardiger worden en steeds meer waarde toevoegen aan het uiteindelijke product.

Voorbeeld - Tractoren van John Deere

De tractoren van John Deere worden seriematig geproduceerd in de Verenigde Staten. Deze standaard tractoren worden in delen per schip vervoerd naar Rotterdam. In Rotterdam worden de containers overgeslagen op een binnenschip. Het binnenschip vaart de containers vervolgens naar de haven van Emmerich. In de haven worden de containers overgeslagen op vrachtwagens, die vervolgens op DocksNLD bij Mainfreight worden gelost.

Bij Mainfreight vindt de assemblage plaats van de tractoren. Daarnaast worden de tractoren aangepast aan de specifieke wensen van de klant. Hierbij valt te denken aan het monteren van verschillende type banden, het monteren van ruitenwissers, installeren van airconditioning, pneumatische en/of hydraulische systemen, motor-upgrades etc. Nadat de tractoren gereed zijn gemaakt voor de eindgebruiker, worden deze verder vervoerd per vrachtwagen en soms per schip of trein over de rest van Europa.



Inleiding

Structuurvisie DocksNLD

1.3

Leeswijzer

De structuurvisie begint met een verkenning van de huidige situatie van DocksNLD en de context waarin de uitbreiding plaatsvindt. Daarbij wordt in eerste instantie ingegaan op de aanleiding om DocksNLD uit te breiden (Hoofdstuk 1).

Voor de uitbreiding is het van belang om te weten wat XXL-logistiek precies is en welke eisen er door bedrijven in Nederland in zijn algemeenheid worden gesteld aan vestigingslocaties voor XXL-logistiek. Dit wordt behandeld in Hoofdstuk 2.

Als eenmaal duidelijk is welke randvoorwaarden er gelden voor de vestiging van groot-schalige logistieke bedrijvigheid in zijn algemeenheid, kijken we in Hoofdstuk 3 naar de eigenschappen van de economische sector binnen de gemeente Montferland. Daarbij wordt specifiek gekeken naar XXL-logistiek.

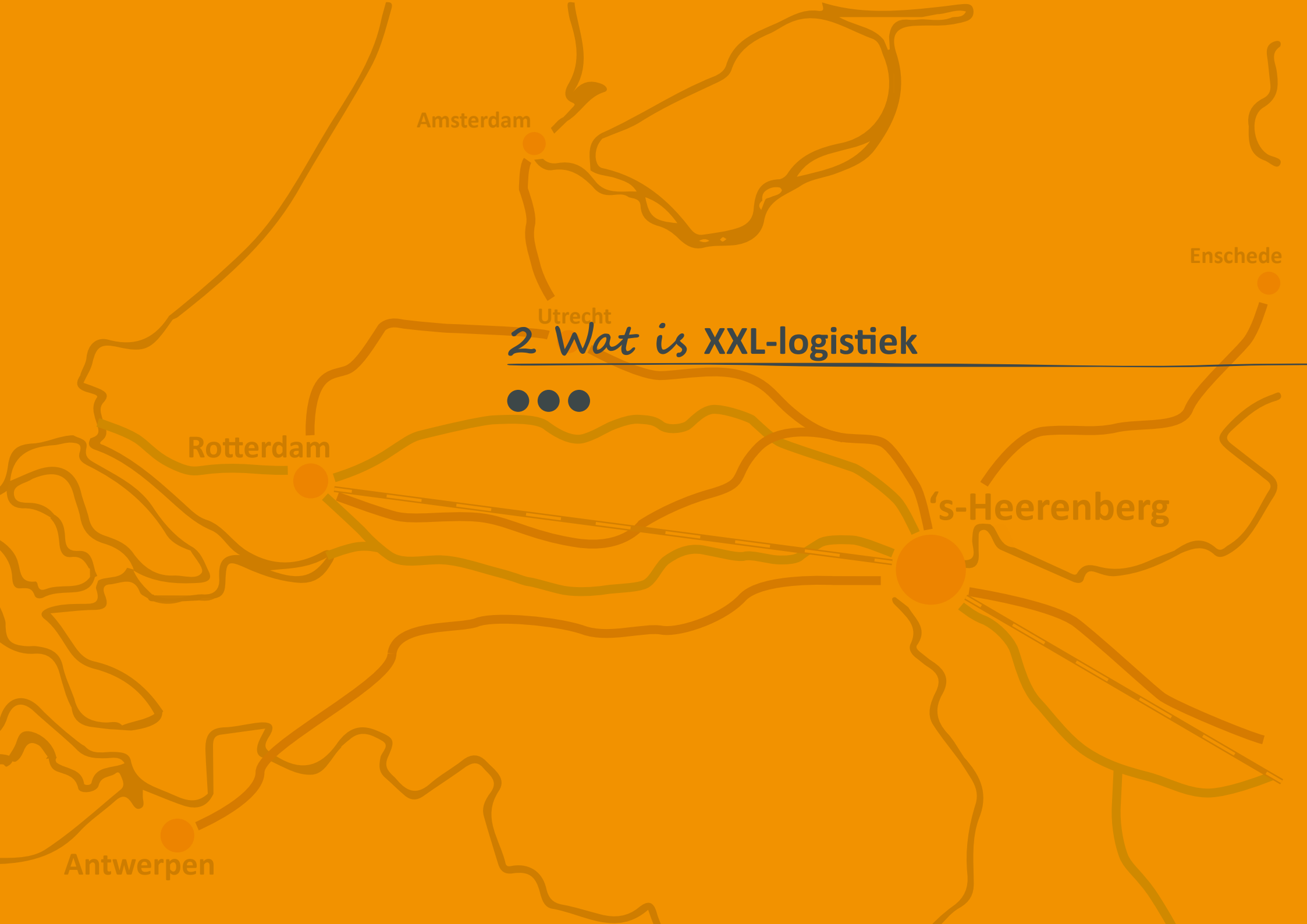
In Hoofdstuk 4 zoomen we verder in op de specifieke locatie en eigenschappen van DocksNLD.

Nu we weten welke eisen er worden gesteld door bedrijven aan locaties voor grootschalige logistieke bedrijvigheid en wat de eigenschappen van DocksNLD zijn, verkennen we de landschappelijke context van het uit te breiden deel van DocksNLD. Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 is het van belang om de uitbreiding van het bedrijventerrein goed landschappelijk in te passen. Om die reden starten we in Hoofdstuk 5 met een analyse van het landschap en schetsen we het kader van de landschappelijke inpassing.

Het voorgaande komt samen in Hoofdstuk 6. Hier worden de uitgangspunten voor de uitbreiding van DocksNLD geformuleerd. Visueel wordt dit weergegeven in een structuurkaart.

In Hoofdstuk 7 wordt een doorkijk gegeven naar de stappen die moeten worden genomen om de uitbreiding van DocksNLD daadwerkelijk mogelijk te maken.





Amsterdam

Enschede

Utrecht

2 Wat is XXL-logistiek



Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



2.1

Algemeen

Om te beginnen, is het goed om nader te duiden wat XXL-logistiek precies is en waarom het afwijkt van reguliere logistieke bedrijvigheid. Hiermee kunnen we de uitgangspunten voor de uitbreiding van DocksNLD goed in beeld krijgen.

XXL-logistiek betreft logistieke bedrijvigheid met een grote ruimtevraag. Het gaat hierbij om ruimte voor distributiecentra van retailers, grote webwinkels, producenten en logistieke dienstverleners. Ook kan het gaan om grote distributiecentra die ruimte bieden aan meerdere logistieke dienstverleners.

Wat is XXL

Structuurvisie DocksNLD

De vraag naar grootschalige logistiek heeft belangrijke kwalitatieve componenten. Grootschalige logistiek heeft namelijk specifieke eisen ten opzichte van reguliere bedrijvigheid, maar ook ten opzichte van reguliere logistieke bedrijvigheid. De trend op het gebied van XXL-logistiek laat zien dat de distributiecentra steeds groter worden⁹, en dat het bestaande aanbod aan panden en bedrijventerreinen niet voldoet aan de huidige kwaliteitseisen⁴ die worden gesteld aan grootschalige distributiecentra. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de criteria die van belang zijn voor grootschalige logistiek.

p.
18

2.2

Kaveleigenschappen

Grootschalige logistiek vraagt logischerwijs om grote kavels. Uit inventarisaties¹⁰ blijkt dat kavels bij voorkeur een minimale afmeting van 6 ha moet hebben, waarop vervolgens minimaal 4 ha aan ruimte voor bebouwing moet worden geboden. De overige ruimte op het kavel kan dan gebruikt worden voor manoeuvreer- en parkeerruimte voor vrachtwagens, parkeerruimte voor personeel, landschappelijke inpassing en eventuele uitbreidingsmogelijkheden.

Niet alleen de omvang van het kavel is van belang, ook het juiste formaat kavel is belangrijk vanuit functioneel oogpunt. De kavel moet voldoen aan de veelal gestandaardiseerde rechthoekige bebouwingsvormen in de logistiek. De kavels moeten daarom rechthoekig zijn met een verhouding van circa 2:1 en een diepte van 140 m tot maximaal 300 m. Dit vraagt daarom ook om bedrijventerreinen van grote en rechtlijnige afmetingen, waarbij grote kavels goed kunnen worden ingepast. Voor de bebouwing zelf is een bouwhoogte van circa 20 m een wenselijke maat¹⁰. De minimale maat bedraagt 15 m⁹, met een vrije stapelhoogte binnen van 12,2 m.

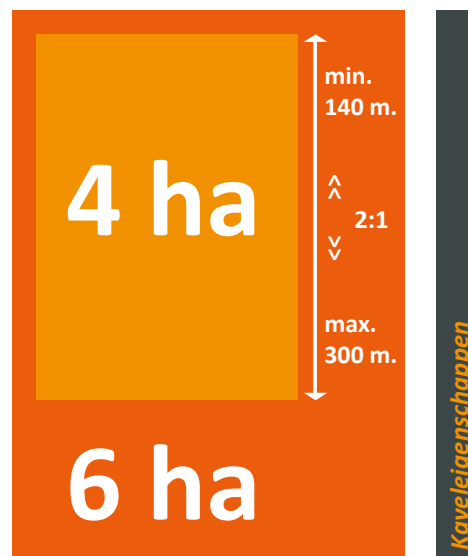
2.3

Infrastructuur

Naast de eisen op kavelniveau zijn voor grootschalige logistiek de bereikbaarheid en een multimodale ontsluiting van cruciaal belang.

Bereikbaarheid heeft met name te maken met de snelheid waarmee vrachtwagens een snelweg kunnen bereiken. Maar ook verkeersveiligheid is daarbij van belang. Dit kan worden bereikt door verschillende weggebruikers van elkaar te scheiden en routes door de bebouwde kommen te vermijden.

Bij een multimodale ontsluiting kan er naast de ontsluiting van de weg tevens gebruik gemaakt worden van een spoor- en/of waterverbinding. Een ideale situatie is een trimodale ontsluiting, waarbij gebruik kan worden gemaakt van alle drie modaliteiten (spoor, weg en water)^{10,11}.



2.4

Vraag naar XXL-logistiek

Europees en nationaal niveau

Nederland staat bekend als de Gateway to Europe. Nederland heeft vanuit logistiek oogpunt een zeer goede ligging en positie in Europa. Drie van de negen belangrijkste Europese transportcorridors lopen door Nederland. De Rotterdamse haven functioneert samen met de Antwerpse haven als toegangspoort voor Noordwest-Europa. Daarnaast zorgen de grote consumenten- en industriegebieden in het achterland van deze havens, de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit (stedelijk gebied bestaande uit Brussel, Gent, Antwerpen en Leuven) voor veel goederenstromen.

Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar XXL-distributiecentra een structureel karakter heeft en de komende jaren zal voortzetten. De toename van de vraag heeft onder andere te maken met de voordelen die schaalgroottes biedt, economische groei, ontwikkelingen in automatisering, en de opkomst van e-commerce^{4,5,12}. Op korte termijn wordt een extra vraag verwacht als gevolg van de Brexit en het wegtrekken van momenteel in Engeland gevestigde Europees georiënteerde distributiecentra.

De Nederlandse logistieke markt wordt qua omvang gedomineerd door een viertal logistieke hotspots: Rotterdam, Tilburg-Waalwijk, Venlo-Venray en West-Brabant. Vanwege de grote vraag naar XXL-logistiek begint de ruimte hier schaars te worden en komen ook andere regio's, zoals de Rivierenland, Arnhem-Nijmegen, Liemers/Achterhoek (incl. knooppunt EMZ) en Twente meer en meer in beeld^{9,13}.

Marktoriëntatie distributiecentra in Nederland

Binnen de XXL-logistiek wordt er onderscheid gemaakt in distributiecentra die regionaal, nationaal dan wel Europees georiënteerd zijn. Bij de vestigingskeuze van een distributiecentrum is de markt oriëntatie van belang. Deze oriëntatie komt voort uit de functie die een distributiecentrum heeft (waar moeten de opgeslagen goederen naar toe?).

Regionaal georiënteerde distributiecentra worden gebruikt door logistieke bedrijven, verladers en winkelketens die niet heel Nederland vanuit één magazijn kunnen beleveren. Deze bedrijven hebben meerdere magazijnen, waarbij elk magazijn slechts een deel van Nederland beleeft. Het betreft hoofdzakelijk supermarkten, groothandels en pakketdienstverleners.

Nationaal georiënteerde distributiecentra zijn vaker iets centraler in Nederland gevestigd, in de as Tilburg-Almere. Het betreft hoofdzakelijk (online) retailers en supermarkten.

Nederland heeft zich ontwikkeld als een sterke vestigingslocatie voor logistiek om grote delen van Europa te beleveren. Gezien de relatief kleine thuismarkt liggen de Europees georiënteerde distributiecentra voornamelijk in het zuiden en (zuid)oosten van Nederland, tegen de grenzen met Duitsland en België.

De regio kent een tweetal logistieke knooppunten te weten: Nijmegen (knoop 38) en knooppunt EMZ. Binnen de verschillende knooppunten is duidelijke sprake van segmentatie in type vestigingen. In knoop 38 zijn hoofdzakelijk distributiecentra met een regionaal en nationale marktoriëntatie gevestigd. In knooppunt EMZ zien we vooral een dominantie van Europees georiënteerde distributiecentra. De ligging nabij de grens en daarmee een korte verbinding met het achterland zijn hiervan een belangrijke oorzaak.



Wat is XXL

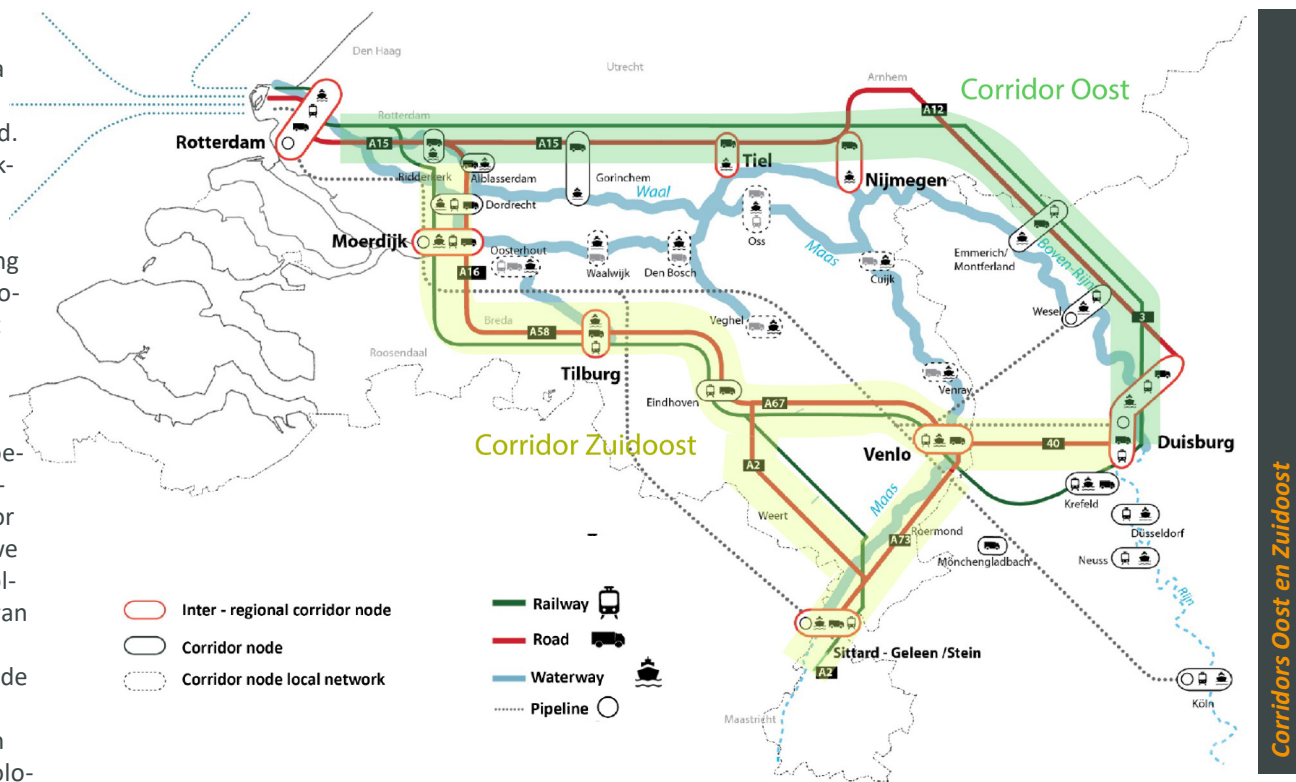
Structuurvisie DocksNLD

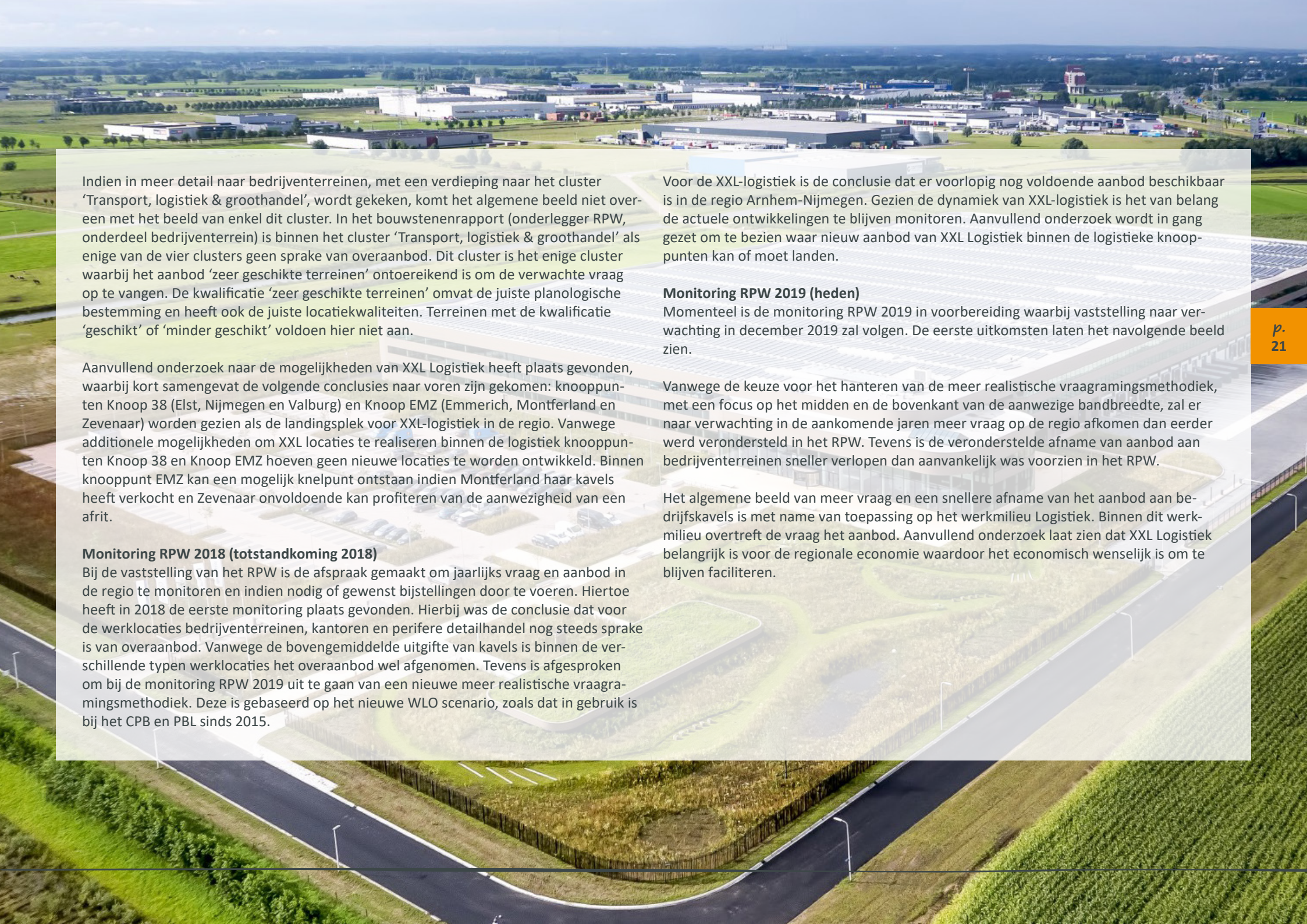
Regionaal niveau

Op regionaal niveau wordt binnen de bestuurlijke regio Arnhem – Nijmegen (samenwerking 18 gemeenten) in het Regionaal Programma Werklocaties (RPW) vraag en aanbod op de markt voor kantoren, bedrijventerreinen en perifere detailhandelslocaties op elkaar afgestemd. Voornaamste doelstelling van het RPW is nieuwe economische ontwikkelingen op de juiste locatie in de regio te laten landen met maximaal rendement voor de werkgelegenheid. Binnen de totstandkoming van het RPW en de opvolgende monitoring wordt meer en meer het belang van XXL logistiek onderkent. In het onderstaande overzicht wordt chronologisch nader ingegaan op het RPW in het algemeen met daarnaast een verdieping richting Logistiek, meer specifiek XXL Logistiek.

RPW Arnhem-Nijmegen (totstandkoming 2015-2017)

In het vastgestelde Regionaal Programma Werklocaties (RPW) is uitvoerig stil gestaan bij de belemmering van de regionale economische ontwikkeling door de aanwezigheid van overaanbod binnen de markt voor kantoren, bedrijventerreinen en perifere detailhandelslocaties. Nieuwe plannen kunnen niet tot ontwikkeling worden gebracht omdat niet voldaan wordt aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Op basis van de ladder moet er bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen namelijk eerst worden gekeken of er geen gebruik kan worden gemaakt van bestaande (planologische) ruimte. De conclusie is dat voor de markt voor bedrijventerreinen er sprake is van overaanbod en dat eerst kwantitatief en kwalitatief evenwicht moet worden bereikt door daadwerkelijk (planologische) ruimte voor bedrijventerreinen te schrappen.





Indien in meer detail naar bedrijventerreinen, met een verdieping naar het cluster 'Transport, logistiek & groothandel', wordt gekeken, komt het algemene beeld niet overeen met het beeld van enkel dit cluster. In het bouwstenenrapport (onderlegger RPW, onderdeel bedrijventerrein) is binnen het cluster 'Transport, logistiek & groothandel' als enige van de vier clusters geen sprake van overaanbod. Dit cluster is het enige cluster waarbij het aanbod 'zeer geschikte terreinen' ontoereikend is om de verwachte vraag op te vangen. De kwalificatie 'zeer geschikte terreinen' omvat de juiste planologische bestemming en heeft ook de juiste locatiewaardes. Terreinen met de kwalificatie 'geschikt' of 'minder geschikt' voldoen hier niet aan.

Aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden van XXL Logistiek heeft plaats gevonden, waarbij kort samengevat de volgende conclusies naar voren zijn gekomen: knooppunten Knoop 38 (Elst, Nijmegen en Valburg) en Knoop EMZ (Emmerich, Montferland en Zevenaar) worden gezien als de landingsplek voor XXL-logistiek in de regio. Vanwege additionele mogelijkheden om XXL locaties te realiseren binnen de logistiek knooppunten Knoop 38 en Knoop EMZ hoeven geen nieuwe locaties te worden ontwikkeld. Binnen knooppunt EMZ kan een mogelijk knelpunt ontstaan indien Montferland haar kavels heeft verkocht en Zevenaar onvoldoende kan profiteren van de aanwezigheid van een afrit.

Monitoring RPW 2018 (totstandkoming 2018)

Bij de vaststelling van het RPW is de afspraak gemaakt om jaarlijks vraag en aanbod in de regio te monitoren en indien nodig of gewenst bijstellingen door te voeren. Hiertoe heeft in 2018 de eerste monitoring plaats gevonden. Hierbij was de conclusie dat voor de werklocaties bedrijventerreinen, kantoren en perifere detailhandel nog steeds sprake is van overaanbod. Vanwege de bovengemiddelde uitgifte van kavels is binnen de verschillende typen werklocaties het overaanbod wel afgenomen. Tevens is afgesproken om bij de monitoring RPW 2019 uit te gaan van een nieuwe meer realistische vraagingsmethodiek. Deze is gebaseerd op het nieuwe WLO scenario, zoals dat in gebruik is bij het CPB en PBL sinds 2015.

Voor de XXL-logistiek is de conclusie dat er voorlopig nog voldoende aanbod beschikbaar is in de regio Arnhem-Nijmegen. Gezien de dynamiek van XXL-logistiek is het van belang de actuele ontwikkelingen te blijven monitoren. Aanvullend onderzoek wordt in gang gezet om te bezien waar nieuw aanbod van XXL Logistiek binnen de logistieke knooppunten kan of moet landen.

Monitoring RPW 2019 (heden)

Momenteel is de monitoring RPW 2019 in voorbereiding waarbij vaststelling naar verwachting in december 2019 zal volgen. De eerste uitkomsten laten het navolgende beeld zien.

Vanwege de keuze voor het hanteren van de meer realistische vraagingsmethodiek, met een focus op het midden en de bovenkant van de aanwezige bandbreedte, zal er naar verwachting in de aankomende jaren meer vraag op de regio afkomen dan eerder werd verondersteld in het RPW. Tevens is de veronderstelde afname van aanbod aan bedrijventerreinen sneller verlopen dan aanvankelijk was voorzien in het RPW.

Het algemene beeld van meer vraag en een snellere afname van het aanbod aan bedrijfskavels is met name van toepassing op het werkmilieu Logistiek. Binnen dit werkmilieu overtreft de vraag het aanbod. Aanvullend onderzoek laat zien dat XXL Logistiek belangrijk is voor de regionale economie waardoor het economisch wenselijk is om te blijven faciliteren.

Wat is XXL

Structuurvisie DocksNLD

2.5

Duurzaamheid

Vervoer

In de logistieke sector is duurzaamheid voor wat betreft het vervoer van goederen een belangrijk onderwerp. Zo is men in de sector en vanuit de overheid volop bezig om duurzamer en slimmer om te gaan met vervoer (zie tevens paragraaf 1.2). Voorbeelden hiervan zijn elektrische en onbemande vrachtwagens, efficiënt verpakken en beladen en het vervoer van goederen per boot en per spoor in plaats van per vrachtwagen (modal shift)^{14,15}. Minder verkeer over de weg zorgt voor een afname in uitstoot van CO₂.

Locatie

Voor de locatiekeuze wordt gekeken naar een goede ligging nabij snelwegen en of er mogelijkheden zijn voor een multimodale ontsluiting (ligging nabij een binnenhaven en/of railterminal). Door goederen makkelijk over te kunnen slaan op verschillende modaliteiten, wordt de gewenste modal shift bevorderd.

Terrein

Op terreinniveau kunnen duurzame maatregelen worden genomen door het terrein bijvoorbeeld klimaat adaptief in te richten. Het gaat daarbij om het nemen van maatregelen die er voor zorgen dat het terrein om kan gaan met (toekomstige) weersextremen. Hierbij valt te denken aan voldoende ruimte voor waterberging bij extreme buien en het aanleggen van groen om hittestress tegen te gaan.

Het aanbrengen van groenstructuren zorgt tevens voor een verbetering van de ecologische waarde van het terrein. Ook het aanbrengen van nestkasten kan hier een bijdrage aan leveren. Dergelijke maatregelen hebben een positief effect op de biodiversiteit.

Ook het toepassen van gerecyclede materialen bij de aanleg van de infrastructuur is een voorbeeld van een duurzame toepassing op terreinniveau.

Bebouwing distributiecentra

Ook voor de distributiecentra zelf wordt duurzaamheid steeds belangrijker. Zoals in de vorige paragrafen naar voren komt, is er een grote vraag naar ruimte voor XXL-logistiek, maar er is daarbij ook een grote voorkeur voor duurzame gebouwen^{16,17}. Voor de bebouwing gaat het onder meer om het ruimte bieden aan een efficiënte bedrijfsvoering en het opwekken van elektriciteit op de daken van de distributiecentra. Grootschalige logistiek vraagt om grote oppervlaktes aan bebouwing. Deze zijn bij uitstek geschikt voor het toepassen van zonnepanelen.

Clean Energy Hubs

Alternatieve brandstoffen zullen in de toekomst steeds belangrijker worden voor de logistieke sector. Om hier op in te spelen is het van belang om een goed netwerk van vulpunten voor alternatieve brandstoffen te creëren. In eerste instantie zullen deze hubs zijn gericht op het wegtransport, maar door de beoogde modal shift zal ook het vervoer over water en spoor meer gebruik van deze hubs gaan maken. Als meest kansrijke brandstof voor de eerste jaren lijkt elektriciteit voor bestelbussen en licht transport, en biobrandstoffen, HVO, GTL, CNG en Bio LNG (groen gas) voor het zwaardere transport favoriet. Ook wordt er nagedacht over de introductie van waterstof.

De bedoeling is dat een Clean Energy Hub meer is dan alleen een tankfaciliteit voor duurzame brandstoffen. Er wordt gekeken naar combinaties met andere toepassingen, zoals opgaven rond truckparking, duurzame wasplaatsen voor trucks, overnachting-, eet- en vergaderfaciliteiten. De vraag naar deze faciliteiten neemt namelijk ook toe en kunnen goed worden gecombineerd.



2.6

Samenvatting

- Grootschalige logistiek vraagt om:
 - Bij voorkeur kavels van 6 ha met 4 ha aan bebouwingsmogelijkheden (ca. 65%);
 - Bouwhoogte van minimaal 15 m en bij voorkeur 20 m (vrije stapelhoogte binnen van 12,20 meter);
 - Rechthoekige afmeting (verhouding ca. 2:1);
 - Goede bereikbaarheid;
 - Multimodale ontsluitingsmogelijkheden.
- Toenemende vraag naar locaties voor XXL-logistiek.
- In de regio weinig aanbod van geschikte locaties voor XXL-logistiek.
- Grote voorkeur voor duurzame bebouwing en kavels (o.a. opvang en infiltratie van regenwater);
- Economisch gezien is het faciliteren van XXL-logistiek wenselijk.





Amsterdam

Enschede

Utrecht

3 Kenschets gemeente Montferland

Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



3.1

Ligging

De gemeente Montferland is gelegen in het oosten van de provincie Gelderland. Aan de zuidzijde van de gemeente ligt de landsgrens met Duitsland. De Gemeente Montferland bestaat uit 12 kernen: Azewijn, Beek, Braamt, Didam, 's-Heerenberg, Kilder, Lengel, Loerbeek, Loil, Nieuw-Dijk, Stokkum en Zeddum, waarvan Didam en 's-Heerenberg de grootste zijn.



De gemeente maakt deel uit van de (bestuurlijke) regio Arnhem-Nijmegen. Daar waar de economische ontwikkelings-as van de regio Arnhem-Nijmegen wordt beschreven als de strook Zevenaar, Arnhem, Nijmegen en Wijchen, ligt Montferland aan de rand van dit gebied en is daarmee vanuit Duitsland gezien de eerste gemeente gelegen aan de Corridor Oost: een belangrijke vervoersas op de lijn Rotterdam - Arnhem/ Nijmegen - Duitsland. Montferland grenst in het noordwesten aan de gemeente Zevenaar, in het noordoosten aan de gemeente Doetinchem, in het oosten aan de gemeente Oude IJsselstreek en in het zuidoosten aan de Duitse gemeente Emmerich am Rhein.

3.2

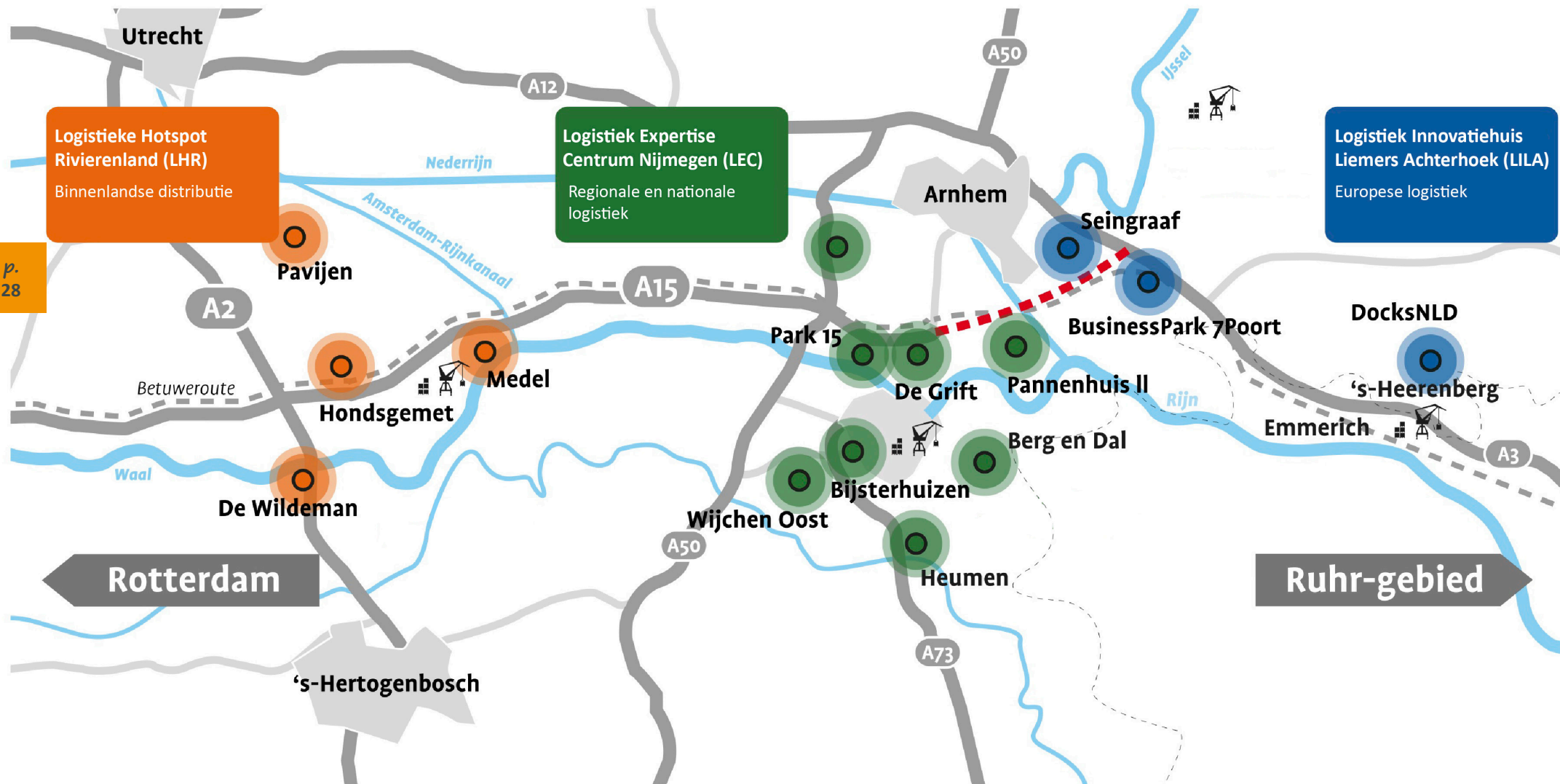
Bedrijvigheid en economie

De logistieke sector is met 2.770 arbeidsplaatsen belangrijk voor de werkgelegenheid in de gemeente Montferland. Eén op de vijf banen in Montferland betreft een baan in de logistiek/groothandel. Dit blijkt uit cijfers van de provinciale werkgelegenheidsenquête (PWE) die is geraadpleegd in een lopende studie naar grensoverschrijdende logistiek in Emmerich-Montferland-Zevenaar. Dit percentage van 20% aandeel werkgelegenheid in de logistiek/groothandel is flink hoger dan het Gelderse gemiddelde. Veel van de logistieke banen zitten bij enkele toonaangevende logistiek dienstverleners, zoals Mainfreight, Rabelink, JCL Benelux, DSV, Frigo Groep etc. Logistiek dienstverleners zijn ondernemingen die tegen vergoeding de volledige of gedeeltelijke logistiek van de toeleveringsketen (verladers/producenten) voor de klant verzorgen. In 's-Heerenberg worden producten van onder meer de volgende producenten en 'brandowners' in warehouses opgeslagen en verder behandeld: Oakley, Giant, John Deere, Partner in Pet Food, Rituals en kleertjes.com.

De genoemde bedrijven zijn allemaal gevestigd op de bedrijventerreinen ten zuiden van 's-Heerenberg dicht bij de snelwegen A12 en A3 en de multimodale Rhein Waal Terminal in Emmerich. De aantrekkingskracht van de Montferland op deze bedrijven heeft de maken met de strategische geografische ligging van de regio voor Europese distributie. Grote goederenstromen worden vanuit de hele wereld via de havens van Rotterdam en Antwerpen naar Montferland vervoerd om vervolgens fijnmazig over de Europese consumentenmarkt gedistribueerd te worden.

Binnen Gelderland zijn de vijf belangrijkste gemeenten gemeten naar voorraad logistiek vastgoed per 1 januari 2018 (bron NVM/Bak 2019): Tiel 500.500 m², Nijmegen 367.500 m², Wijchen 332.500 m², Montferland 317.500 m² en West Betuwe (o.a. Geldermalsen) 246.500 m².





3.3

Bedrijventerreinen binnen de gemeente

In de gemeente Montferland zijn verschillende bedrijventerreinen te vinden. Rondom Didam zijn de bedrijventerreinen Kollenburg en De Fluun gevestigd. Rondom 's-Heerenberg zijn drie bedrijventerreinen te vinden; De Immenhorst/'t Goor, EBT (Euregionaal bedrijventerrein) en DocksNLD. Ten westen van Loerbeek bevindt zich bedrijventerrein Matjeskolk.

Het bedrijventerrein Kollenburg is een gemengd bedrijventerrein, de oppervlakte van dit bedrijventerrein bedraagt circa 12 ha bruto. Het bedrijventerrein de Fluun bestaat uit twee delen, de Fluun I en de Fluun II. Het bedrijventerrein de Fluun I is gerealiseerd in de 50-er en 60-er jaren. De Fluun II is een latere uitbreiding (80-er jaren). De bedrijventerreinen hebben samen een oppervlakte van ongeveer 31 ha.

Het bedrijventerrein De Immenhorst/'t Goor is een gemengd bedrijventerrein met de nadruk op logistiek. De oppervlakte van dit bedrijventerrein bedraagt circa 76 ha. Het EBT wordt benut door enige tientallen bedrijven waaronder een aantal grote, internationaal opererende, bedrijven. De oppervlakte van dit bedrijventerrein bedraagt circa

39 ha. Op het EBT staan gebouwen ten behoeve van opslag, groothandel en transport-bedrijven. DocksNLD heeft een oppervlakte van circa 34 ha bruto (26 ha netto) en focust zich uitsluitend op logistiek en transport. Dit bedrijventerrein is recent tot ontwikkeling gebracht.

Het bedrijventerrein Matjeskolk heeft een gemengd karakter en huisvest lokale bedrijven die onder andere actief zijn in de bouw, metaalsector en transport en logistiek. Op het bedrijventerrein is tevens de gemeentewerf gevestigd. Het terrein omvat ongeveer 20 ha. Op het terrein zijn nog enkele kavels beschikbaar met een oppervlakte tussen de 0,15 en 0,5 ha.

Aangezien de bestaande bedrijventerreinen vol zijn, een lokaal karakter hebben, dan wel te kleine kavels hebben, zijn ze ongeschikt om te kunnen voorzien in de vraag naar kavels voor grootschalige logistieke bedrijvigheid.



Fluun I en II



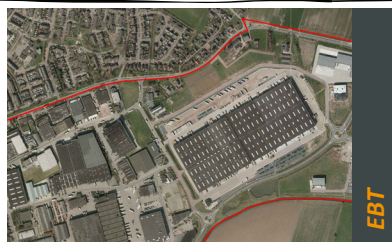
Kollenburg



Matjeskolk



't Goor/Immenhorst



EBT



DocksNLD

3.4

Economische visie

Op basis van een sterke-zwakteanalyse is in de Economische Beleidsnota van de gemeente Montferland de visie voor de toekomst van de gemeente op economisch gebied geschetst¹⁸. Om de Montferlandse economie te verbeteren heeft de gemeente vijf speerpunten geformuleerd.

Speerpunten

Om de Montferlandse economie te verbeteren heeft de gemeente vijf speerpunten geformuleerd:



Logistiek



Recreatie en Toerisme



Bedrijventerreinen



Infrastructuur



Arbeidsmarkt/opleidingen



Logistiek

In de toekomst streeft de gemeente Montferland, in samenwerking met Emmerich am Rhein en Zevenaar, naar verdere uitbreiding van de logistieke hotspot EMZ. De gemeente blijft specifiek aandacht besteden aan logistiek als groeisector.



Sterktes

- Ligging als trimodaal knooppunt
- Logistieke sector
- Landschappelijke kwaliteit
- Recreatie & Toerisme

Zwaktes

- Bereikbaarheid per openbaar vervoer
- Relatief laag opgeleide bevolking

Kansen

- Verwachte groei logistieke sector
- Fashion Outlet Zevenaar
- Doortrekking A15

Bedreigingen

- Vergrijzing
- Afname voorzieningen
- Verwachte regionale krimp



Recreatie en Toerisme

De sector recreatie en toerisme is voor de gemeente een belangrijke economische drager in de vorm van werkgelegenheid, impulsen voor het MKB, voorzieningen en het starten van nieuwe activiteiten. De gemeente streeft naar verdere krachtige toeristische ontwikkeling en meer samenhang in het toeristische product waarbij de sector een belangrijke economische drager is en blijft.

Bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen in de gemeente zijn belangrijk voor de lokale economie en de werkgelegenheid. Het is daarom van belang dat de bedrijventerreinen in de gemeente vitaal zijn en blijven. De gemeente blijft dan ook streven naar het behouden en verbeteren van de uitstraling, functionaliteit en bereikbaarheid van de bedrijventerreinen zodat gevestigde ondernemers blijven en nieuwe ondernemers worden aangetrokken.

Infrastructuur

In de toekomst streeft de gemeente Montferland naar een betere bereikbaarheid van de gemeente op verschillende fronten. De aanleg van cruciale schakels in het wegennetwerk moeten er onder andere voor gaan zorgen dat de gemeente een nog aantrekkelijkere vestigingsplaats wordt voor ondernemers. Ook verbetering van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer wordt in de toekomst aangepakt. Ten slotte wil de gemeente, door middel van de aanleg van glasvezel, breedband internet realiseren voor het gehele grondgebied.

Arbeidsmarkt/opleidingen

Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt gaan snel. In een globaliserende wereld en een herstellende economie sluiten vraag en aanbod op de arbeidsmarkt niet altijd direct op elkaar aan. Maar voor ondernemers is het juiste gekwalificeerde personeel één van de belangrijkste succesfactoren. Voldoende kwantitatief en kwalitatief aanbod van personeel is nodig aan de bovenkant, maar ook aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Daarnaast, gelet op de verwachte vergrijzing en krimp in de regio, is het ook belangrijk om voldoende nieuwe werkgelegenheid naar de gemeente te trekken. In de toekomst streeft de gemeente Montferland naar verdere optimalisatie van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid.



Box II - XXL-logistiek en arbeidsmarkt

Regio Arnhem-Nijmegen

XXL-logistiek is ongeveer goed voor circa 5.000 tot 5.500 banen binnen de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Bij elk XXL-distributiecentrum werken tussen de 150 en 1.000 mensen. De verwachting is dat in de regio tot 2030 circa 9.000 nieuwe logistiek werknemers nodig zijn. De vraag naar nieuwe werknemers komt voor een groot deel door de vergrijzing van de sector. De nieuwe werknemers vervangen daarmee bestaande medewerkers. Een derde tot de helft van de nieuwe werknemers zal in een XXL-distributiecentrum werken.

De (beroeps)bevolking in de regio Arnhem-Nijmegen zal tot 2040 toenemen, maar ook vergrijzen. Dit is in lijn met het landelijke beeld. De beroepsbevolking in de regio Arnhem-Nijmegen is in vergelijking met het landelijk gemiddelde, relatief hoogopgeleid. In de regio is sprake van een relatief constante aanwas van nieuwe praktisch geschoolde logistiek medewerkers. Het gaat om circa 100 afstudeerders per jaar. Als Doetinchem wordt meegenomen in de regio, gaat het om circa 150 afstudeerders per jaar. Ook behalen jaarlijks circa 50 studenten een HBO-diploma bij een logistiek georiënteerde opleiding in de regio.

In de regio staan circa 2.800 personen met een logistieke achtergrond geregistreerd als werkzoekend. Het gaat vooral om lager/praktisch opgeleiden.

In de logistieke sector zijn goede kansen voor laagopgeleiden^{19,20}. Ook voor mensen met een beperking, nieuwkomers, herintreders, ouderen, mensen die tijdelijk werk zoeken (studenten, arbeidsmigranten) en mensen met weinig of geen werkervaring (jongeren) biedt de logistieke sector veel kansen. Als gevolg van automatisering en robotisering neemt de vraag naar hoger opgeleide werknemers ook steeds meer toe.

Op basis van de vraag en aanbodzijde van de logistieke markt in de regio Arnhem – Nijmegen kan worden geconcludeerd dat er sprake is van krapte op de arbeidsmarkt. De vooruitzichten laten echter wel een beeld zien, indien tot een doorontwikkeling van de logistiek wordt overgegaan, dat er in de regio een match blijft bestaan tussen de verwachte vraag en aanbod aan arbeidskrachten. Het UWV komt in de 1e helft van 2019 tot een relatieve lage spanningsindicator van 1,8. Deze spanningsindicator wordt berekend door het aantal openstaande vacatures te delen door het aantal personen met een WW-uitkering. Als gevolg van deze relatief lage spanningsindicator is de regio aantrekkelijk bij de afweging van locatiekeuze van nieuwe logistiek bedrijvigheid. Het is en blijft van belang om de instroom van nieuwe studenten en logistieke medewerkers op de agenda te houden. Binnen het LILA/Logistics Valley wordt hier derhalve ook veelvuldig over gesproken (Triple Helix: overheid, onderwijs en ondernemers).

Montferland

Ook in de gemeente Montferland is de verwachting dat de vergrijzing zal toenemen. Door de vergrijzing zal de beroepsbevolking gaan dalen, als er geen nieuwe mensen naar de gemeente worden aangetrokken. In tegenstelling tot het algemene beeld in de regio, is de bevolking van de gemeente Montferland, ten opzichte van het gemiddelde opleidingsniveau in Nederland, relatief laagopgeleid. In de sterkte-zwakte analyse is dit als een zwakte van de gemeente aangemerkt. Aangezien er voor laagopgeleiden juist goede kansen in de logistieke sector zijn, kan deze geconstateerde zwakte worden omgebogen in een sterkte.



3.5

Duurzaamheid

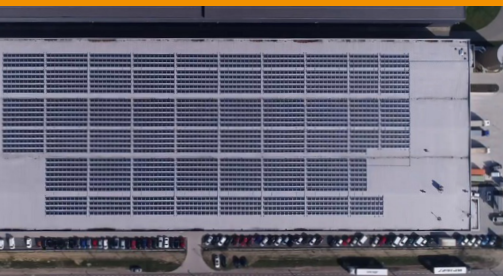
De gemeente Montferland wil in 2030 energieneutraal zijn. Om deze doelstelling te bereiken, gaat de gemeente, samen met bedrijven, verenigingen en inwoners aan de slag met verschillende projecten²¹. Voor bedrijven ligt er een opgave om energie op een duurzame manier op te wekken. Dit gebeurt bij voorkeur met zonnepanelen op daken²². De uitbreiding van het bedrijventerrein DocksNLD biedt de mogelijkheid om een concrete invulling te geven aan deze ambitie. Om die reden gaat de gemeente de plaatsing van zonnepanelen op de daken van de distributiecentra op het uit te breiden deel van DocksNLD verplichten.

3.6

Samenvatting

De gemeente Montferland heeft:

- een gunstige ligging voor logistieke bedrijvigheid in de goederencorridor Oost;
- een sterke logistieke sector die over voldoende logistiek geschoold personeel moet kunnen beschikken;
- een scherp oog voor het op de agenda houden van goed logistiek onderwijs in de regio;
- een teruglopende beroepsbevolking, die relatief laag opgeleid is;
- ondanks krapte op de arbeidsmarkt, de verwachting dat bij een doorontwikkeling van de logistieke arbeidsmarkt vraag en aanbod op elkaar zullen aansluiten;
- bestaande bedrijventerreinen, die op dit moment niet kunnen voorzien in de vraag naar kavels voor grootschalige logistiek;
- een duurzaamheidsambitie: in 2030 energieneutraal zijn. Om die reden verplicht de gemeente de plaatsing van zonnepanelen op daken van distributiecentra op het uit te breiden deel van DocksNLD.





Amsterdam

Enschede

Utrecht

4 Eigenschappen DocksNLD

Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



4.1

Bestaande bedrijvigheid

Op de eerste fase zijn dan ook grote logistieke spelers gevestigd als Mainfreight en DSV. Het terrein heeft een omvang van circa 34 ha bruto (26 ha netto).

Het EBT, direct aansluitend aan DocksNLD, wordt eveneens gekenmerkt door de aanwezigheid van logistieke bedrijvigheid. Hier zijn onder andere JCL logistics, Night Star Express Hellmann en reeds langer bestaande vestigingen van Mainfreight en DSV aanwezig.

Eigenschappen

Structuurvisie DocksNLD

4.2

Ligging

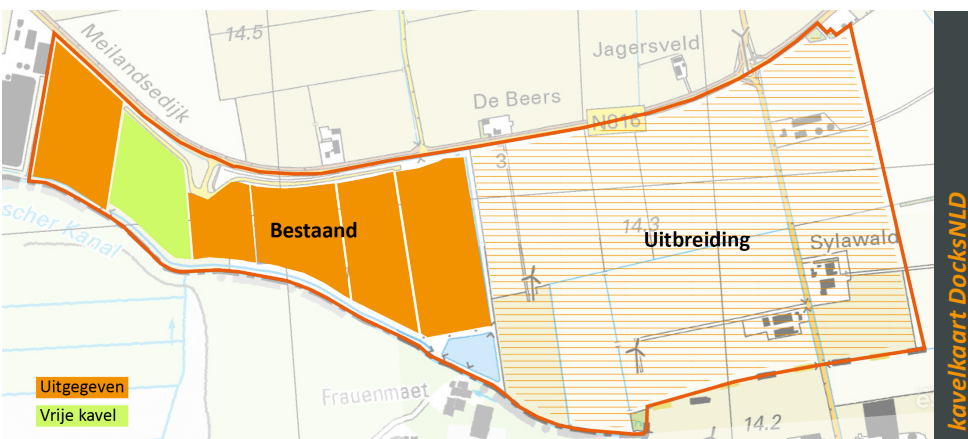
DocksNLD ligt tegen de grens met Duitsland aan, op korte afstand van de internationale vervoersassen (Rijn/Waal A12/A15/Duitse A3 en de Betuweroute). Ten westen van het bedrijventerrein liggen de bestaande bedrijventerreinen 't Goor, Immenhorst en het EBT. De kern van 's-Heerenberg ligt ten westen van DocksNLD.

4.3

Bereikbaarheid

Algemeen

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de vestigingskeuze van groot-schalige logistieke bedrijvigheid. DocksNLD maakt deel uit van de logistieke hotspot EMZ en kan goed via drie modaliteiten worden ontsloten. Hierna wordt nader ingegaan op welke wijze de ontsluiting plaatsvindt.



Weg

Het vervoer over de weg wordt gezien als de belangrijkste modaliteit voor vervoer van goederen. DocksNLD ligt nabij de snelweg A3 in Duitsland die de richting van Nederland overgaat in de A12. DocksNLD kan via de Elsepasweg/'s-Heerenbergerstrasse (afrit 3a) of via de op- en afrit nabij Netterden (afrit 3b; Emmerich-Ost) worden bereikt.

Voor de laatste op- en afrit geldt dat deze vanaf DocksNLD alleen bereikbaar is via een weg door de bebouwde kom van Netterden. Door de kern van Netterden is vrachtverkeer echter niet toegestaan. Het plan is om in de toekomst een snelle verbindingroute te realiseren vanaf de nieuwe afrit rechtstreeks naar DocksNLD (aansluiting op de Meilandsedijk/N816).

Naast de A3 ligt DocksNLD ook op relatief korte afstand van de A18 die bij Varsseveld overgaat in de N18. Deze snelweg is voor vrachtverkeer bereikbaar via de N316. Deze route is niet ideaal omdat deze door de kern van 's-Heerenberg gaat. Om die reden wordt de zogenaamde Ontbrekende Schakel aangelegd. Deze weg verbindt de N316, ter hoogte van de rotonde met de N335 (Terborgseweg), met de N816 (Meilandsedijk) en N827 (Elsepasweg). Met de realisatie van beide verbindingroutes ontstaat tevens een goede verbinding tussen de A3 en de A18. Deze verbinding versterkt daarmee ook de logistieke positie van Doetinchem en het bedrijvenpark A18.

Water

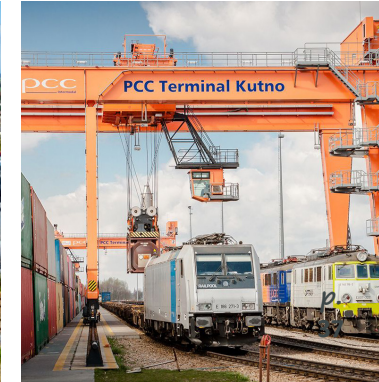
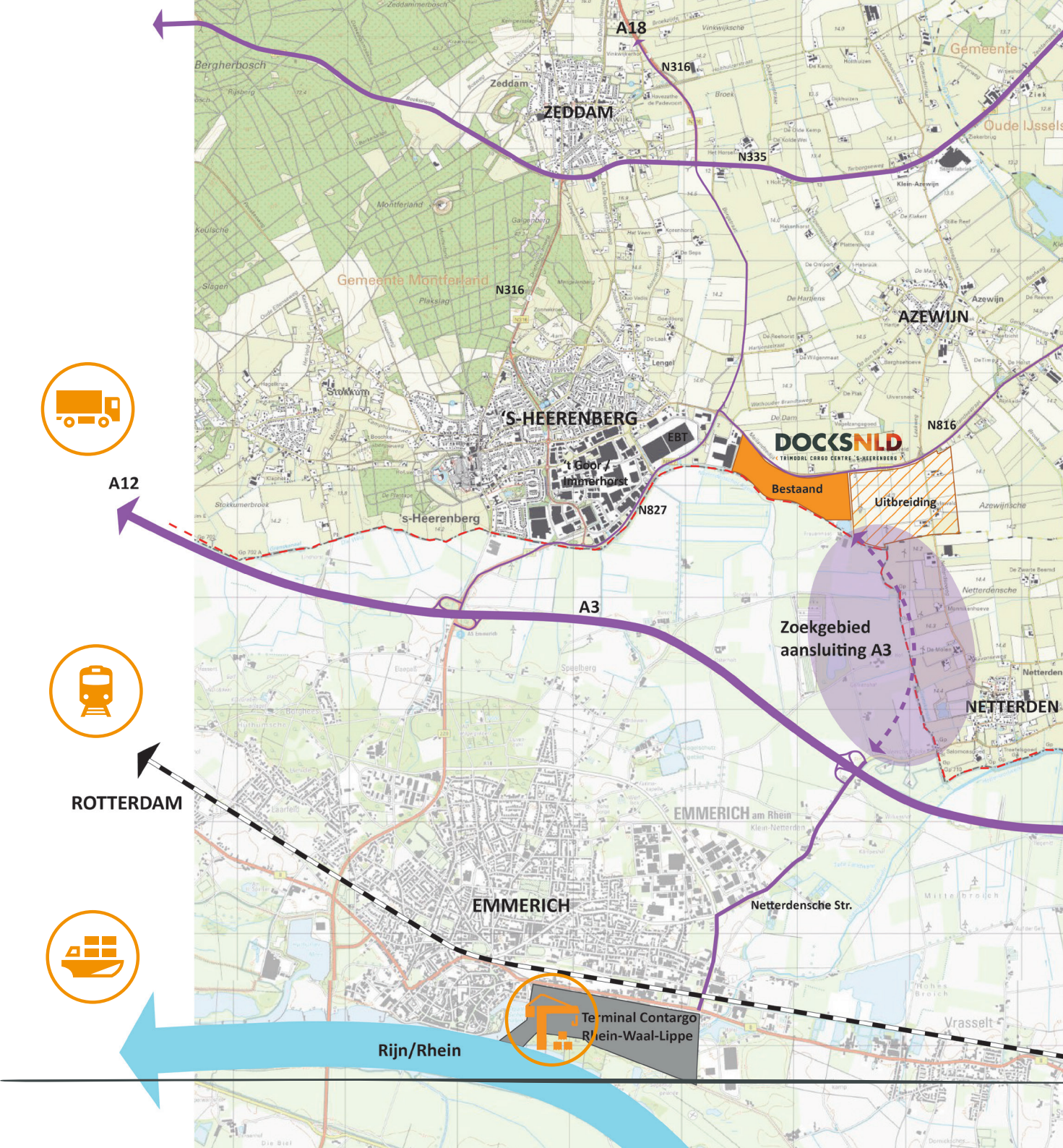
DocksNLD is over water ontsloten via de haven van Emmerich. De haven is bereikbaar via de weg B220, de 's-Heerenbergerstrasse. Vanaf de haven kunnen goederen per schip via de Rijn en de Waal naar de rest van Nederland worden vervoerd. Duitsland is over water bereikbaar in omgekeerde richting.

Op dit moment is de gemeente Emmerich volop bezig om de realisatie van een derde havenkraan mogelijk te maken. Hiermee wordt de capaciteit van de haven aanzienlijk vergroot.

Spoor

Om goederen vanaf DocksNLD over het spoor te vervoeren naar Nederland en de rest van Europa (via Duitsland) wordt gebruik gemaakt van de railterminal Emmerich. Deze is gelegen in de haven van Emmerich. De railterminal is over de weg bereikbaar via de weg B220, 's-Heerenbergerstrasse.

Op dit moment wordt er gewerkt aan 'het doortrekken van de Betuweroute' aan de Duitse kant van de grens (tussen Emmerich en Oberhausen). De verwachting is dat, op de lange termijn, het spoor aantrekkelijker wordt voor vervoerders en het vervoer over spoor in de toekomst zowel in Nederland als in Duitsland toe neemt.



Eigenschappen

Structuurvisie DocksNLD



4.4

Uitbreiding van DocksNLD

Algemeen

Uit Hoofdstuk 2 komt naar voren dat er een grote vraag is naar locaties voor XXL-logistiek in Nederland in het algemeen en in de regio Arnhem-Nijmegen in het bijzonder. De eisen die worden gesteld aan deze locaties zijn ook vrij specifiek en hebben betrekking op de omvang van de kavels, de bereikbaarheid en een multimodale ontsluiting. Daarnaast wordt er veel belang gehecht om het gebouw op een duurzame manier te realiseren en te gebruiken.

Uit Hoofdstuk 3 en de vorige paragrafen wordt duidelijk dat de gemeente Montferland een uitstekende ligging heeft tussen de grootste haven van Europa, Rotterdam en de grote industriële regio, het Ruhrgebied in Duitsland. Binnen de gemeente Montferland ligt DocksNLD, een bedrijventerrein dat zich uitsluitend richt op logistiek. Dit bedrijventerrein voldoet aan alle kwantitatieve en kwalitatieve eisen die de markt vraagt van locaties voor grootschalige logistieke bedrijvigheid. De aanwezige randvoorwaarden hebben er toe geleid dat op dit moment alle kavels op DocksNLD zijn verkocht aan bedrijven in de grootschalige logistieke sector. Er resteert op dit moment nog één kavel van 4 hectare.

Door DocksNLD uit te breiden wil de gemeente tegemoet komen aan concrete interesse vanuit de markt voor grootschalige logistieke kavels. Daarmee wil de gemeente tevens de regionale economie en de logistieke hotspot EMZ verder versterken en voorkomen dat er voor grote logistieke bedrijven onvoldoende ruimte is om zich te vestigen binnen de regio.

In Hoofdstuk 3 komt in de sterkte-zwakteanalyse naar voren dat de gemeente op economisch gebied voor een aantal uitdagingen staat. Met de uitbreiding van DocksNLD wordt de mogelijkheid voor extra werkgelegenheid gecreëerd in de logistieke sector. Juist in deze sector zijn er kansen voor laagopgeleiden^{19,20}. Hiermee kan een geconstateerde zwakte worden omgebogen in een sterkte. Ook voor mensen met een beperking, nieuwkomers, herintreders, ouderen, mensen die tijdelijk werk zoeken (studenten, arbeidsmigranten) en mensen met weinig of geen werkervaring (jongeren) biedt de logistieke sector veel kansen. Door extra werkgelegenheid te creëren kunnen ook de genoemde bedreigingen als vergrijzing en (regionale) krimp afnemen, omdat nieuwe banen ook nieuwe werknemers (van buiten de gemeente) aantrekt.

Naast het mogelijk maken van directe werkgelegenheid in de logistieke sector, kan ook een positief indirect effect op de werkgelegenheid in de gemeente Montferland ontstaan (multiplier effect). De uitbreiding van DocksNLD zal ook zeker stimulerend werken op (het vestigingsklimaat voor) faciliterende bedrijfstakken, zoals beveiliging, onderhoud en facilitair.

Programma

Uit paragraaf 2.4 blijkt dat er een tekort aan geschikt aanbod van locaties voor de doelgroep grootschalige logistiek is en dat de vraag hiernaar zal toenemen. Om die reden wil de gemeente Montferland DocksNLD uitbreiden met circa 40 tot 45 ha netto (circa 60 ha bruto) en daarmee voorzien in de vraag naar kavels voor grootschalige logistiek.

De doelgroep is de grootschalige logistiek. DocksNLD richt zich daarbij nadrukkelijk op bedrijven met gecombineerde distributieactiviteiten in Nederland, Duitsland en verdere Europese bestemmingen.

Zoals uit paragraaf 2.5 blijkt is duurzaamheid één van de belangrijke factoren bij de vraag naar locaties voor distributiecentra. Als er nieuwe distributiecentra worden gebouwd, dan moeten deze bij voorkeur duurzaam gerealiseerd en gebruikt kunnen worden. Deze vraag sluit mooi aan bij de ambitie van de gemeente Montferland om in 2030 energieneutraal te zijn. Om die reden bestaat de wens om de gebouwen op het uit te breiden deel van DocksNLD duurzaam uit te voeren. In dit kader gaat de gemeente de plaatsing van zonnepanelen op de daken van de distributiecentra verplichten.

Naast kavels voor grootschalige logistiek met een duurzame invulling, wil de gemeente op het uit te breiden deel van DocksNLD ook graag ruimte bieden aan een Clean Energy Hub. Met deze Clean Energy Hub kan worden ingespeeld op de energietransitie en worden bijgedragen aan het creëren van een goed netwerk van vulpunten voor duurzame brandstoffen. Ook aan de logistieke sector verwante diensten zoals een truckparking en overnachtings-, eet- en vergaderfaciliteiten kunnen gecombineerd worden met de Clean Energy Hub.

Eigenschappen

Structuurvisie DocksNLD

Uitbreidingsmogelijkheden

DocksNLD voldoet aan alle eigenschappen die grootschalige logistieke bedrijvigheid zoekt in een vestigingslocatie. De uitbreiding van DocksNLD is daarom aansluitend aan het bestaande DocksNLD gezocht. Op die manier kan gebruik worden gemaakt van schaalvoordeel en de bestaande en toekomstige infrastructuur. Tevens kan clustering van bedrijven zorgen voor verdere versterking van DocksNLD en synergie tussen de bedrijven.

De uitbreiding van het bedrijventerrein wordt in oostelijke richting gezocht. Dit is de meest logische richting omdat dit gebied, net als de eerste fase, ten zuiden van de N816 (Meilandsedijk/Eerlandsestraat) ligt. Het gebied biedt ook betere verkavelingsmogelijkheden (overwegend rechte lijnen), in tegenstelling tot een uitbreiding in noordelijke richting. Daarnaast ligt dit gebied dicht tegen de Duitse grens aan. Hierdoor kan direct worden aangesloten op de gewenste nieuwe verbindingsweg richting de A3 en railterminal en haven Emmerich.

Vanuit landschappelijk oogpunt verdient deze richting ook de voorkeur boven een uitbreiding in noordelijke richting (ten noorden van de N816)²³. Vanaf de N816 kan de opbouw van het lokale landschap het sterkst beleefd worden. Met een uitbreiding in noordelijke richting wordt je ingeklemd tussen twee bedrijventerreinen en is het contact met het landschap weg. Bij uitbreiding in oostelijke richting liggen alle bedrijventerreinen (DocksNLD en EBT) ten zuiden van de N816 en blijft het zicht op bijvoorbeeld de Montferlandse Berg in noordwestelijke richting mogelijk.

In het volgende hoofdstuk van deze structuurvisie gaan we nader in op het plangebied en maken daarbij een analyse van het landschap. Daarbij wordt het kader voor de uitgangspunten voor de uitbreiding vanuit landschappelijk oogpunt uiteengezet.







Amsterdam

Enschede

Utrecht

5 Landschappelijk kader fase 2



Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



5.1

Landschap

Het plangebied ligt in het gebied van de historische rivierterrassen van de oeroude IJssel in de ring van broekgebieden rondom de stuwwal de Montferlandsche Berg. Dit landbouwgebied is tijdens de ruilverkaveling veranderd door het verwijderen van een dicht netwerk van elzensingels en meidoornheggen en het samenvoegen van kleine percelen tot grote rechte kavels met grasland en akkers. Hierdoor is een open, rationeel agrarisch landschap ontstaan. Op de bestaande erven rondom het plangebied zijn hagen (meidoorn, taxus), leilinden en boomgaarden te vinden. De infrastructuur in het gebied is over het algemeen met bomenrijen aangezet.

Landschap

Structuurvisie DocksNLD

5.2

Kader

De ruimtelijke ontwikkeling

Het bestaande bedrijventerrein DocksNLD wordt in oostelijke richting uitgebreid. Hierbij zal landbouwgebied met boerenerven worden omgevormd naar bedrijventerrein. Het kenmerkende openheid van het landschap zal hierdoor in het plangebied verdwijnen.

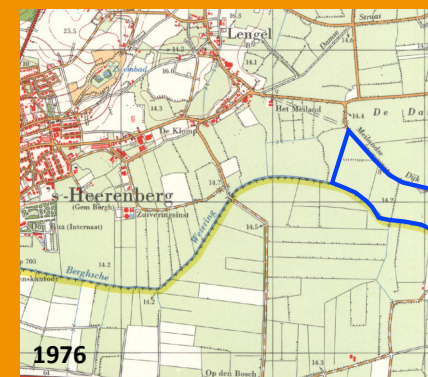
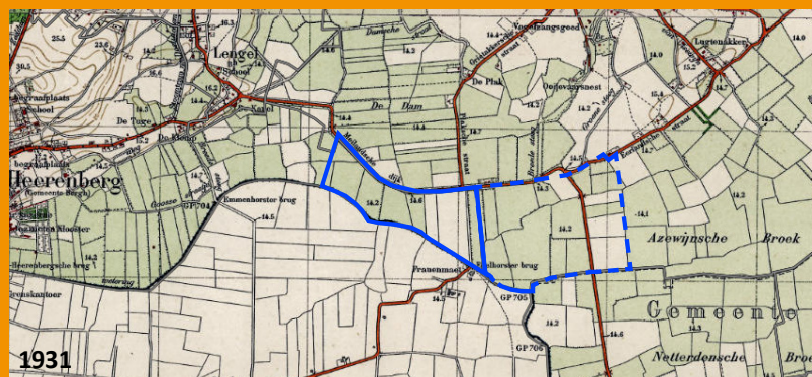
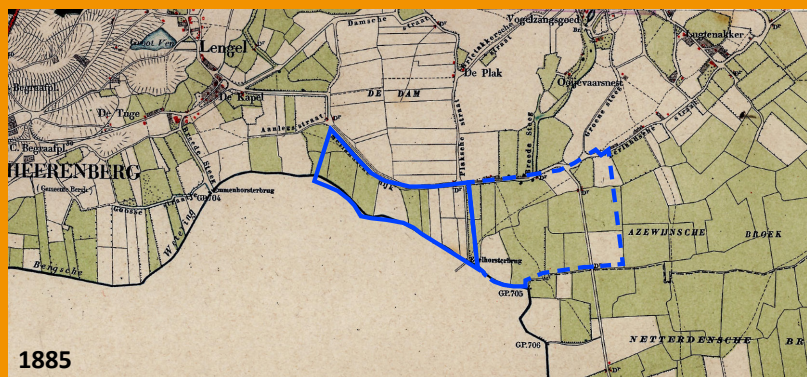
Landschappelijke waarden

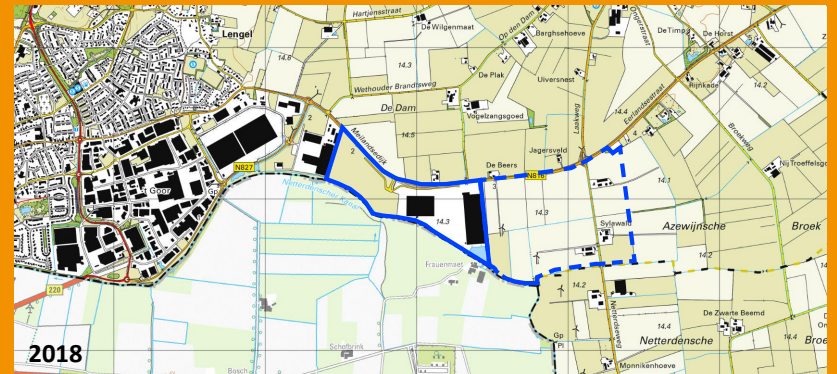
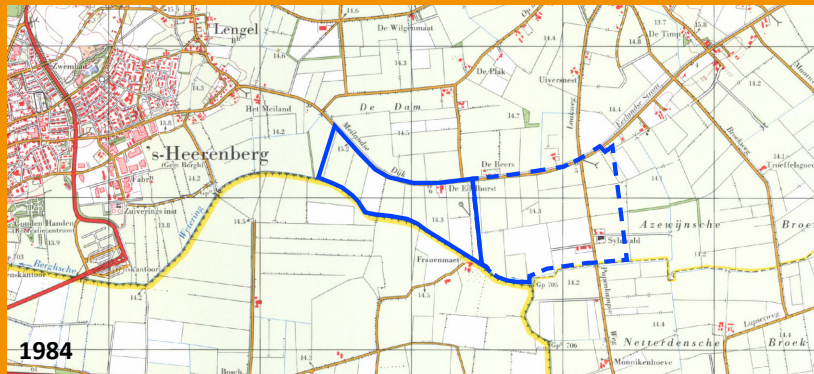
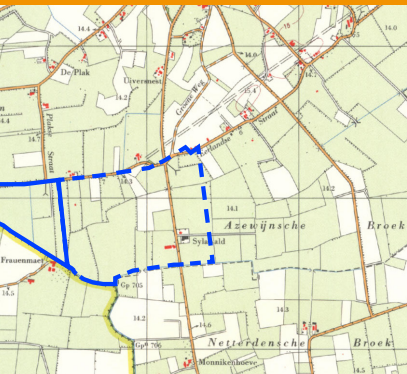
Het landschap van het plangebied en haar omgeving kent verschillende waarden. Op basis van het landschapsontwikkelingsplan (LOP) maakt het plangebied deel uit van het ensemble van De Montferlandsche Berg. Hierbinnen valt het plangebied in het deelgebied 'de ring van broekgebieden'. Voor dit deelgebied worden vier te stimuleren, karakteristieke landschapselementen benoemd:

- Elzensingels langs sloten;
- Solitaire knotessen;
- Meidoornstruwelen tussen weilanden;
- Meidoorn knipheggen met knotbomen.

Voor het plangebied specifiek kunnen de volgende elementen als kenmerkend en waardevol worden beschouwd:

- Zicht vanuit de omgeving op de stuwwal van Montferland (in noordwestelijke richting);
- Beslotenheid en omkadering van het landschap gecreëerd door houtopstanden en bomenrijen rond wegen en erven;
- Openheid en uitgestrektheid van het landschap, met her en der elzensingels;
- Restanten van een heggenlandschap met meidoornheggen en knotwilgen.







Amsterdam

Utrecht

Enschede

6 Uitgangspunten

Rotterdam

's-Heerenberg

Antwerpen



STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



6

Uitgangspunten

De ruimtelijke uitgangspunten vloeien voort uit de landschappelijke waarden (vorige hoofdstuk), de karakteristieken van XXL-logistiek (Hoofdstuk 2), de ligging tussen de kernen Azewijn en Netterden, de aanwezige (landschappelijke) elementen en structuren en opgaves voor waterberging en landschappelijke inpassing.

Visie

Structuurvisie DocksNLD

De uitgangspunten voor de ontwikkeling zijn:

- Een goede ontsluiting van en binnen het gebied;
- Ruimte bieden voor de vestiging van een Clean Energy Hub;
- Behoud en inpassing van de windmolens in het gebied;
- Voldoende waterberging creëren om de toename in verharding te compenseren;
- Percelen van minimaal 6 ha, waarvan 4 ha bebouwd met een bouwhoogte van circa 20 m; we zetten dus in op XXL logistiek van 6 ha perceel en 4 ha gebouw, maar we sluiten de mogelijkheid om een kleiner EDC te ontwikkelen niet bij voorbaat uit. Percelen kunnen dus ook vanaf 2 ha worden uitgegeven.
- Een groenblauwe buffer rondom het bedrijventerrein;
- Waar mogelijk het behouden van de landschappelijke waarden binnen het gebied;
- Creëren van ruimtelijke kwaliteit door middel van multifunctioneel en gebied kenmerkend groen, in de vorm van bijvoorbeeld houtwallen en solitaire bomen.

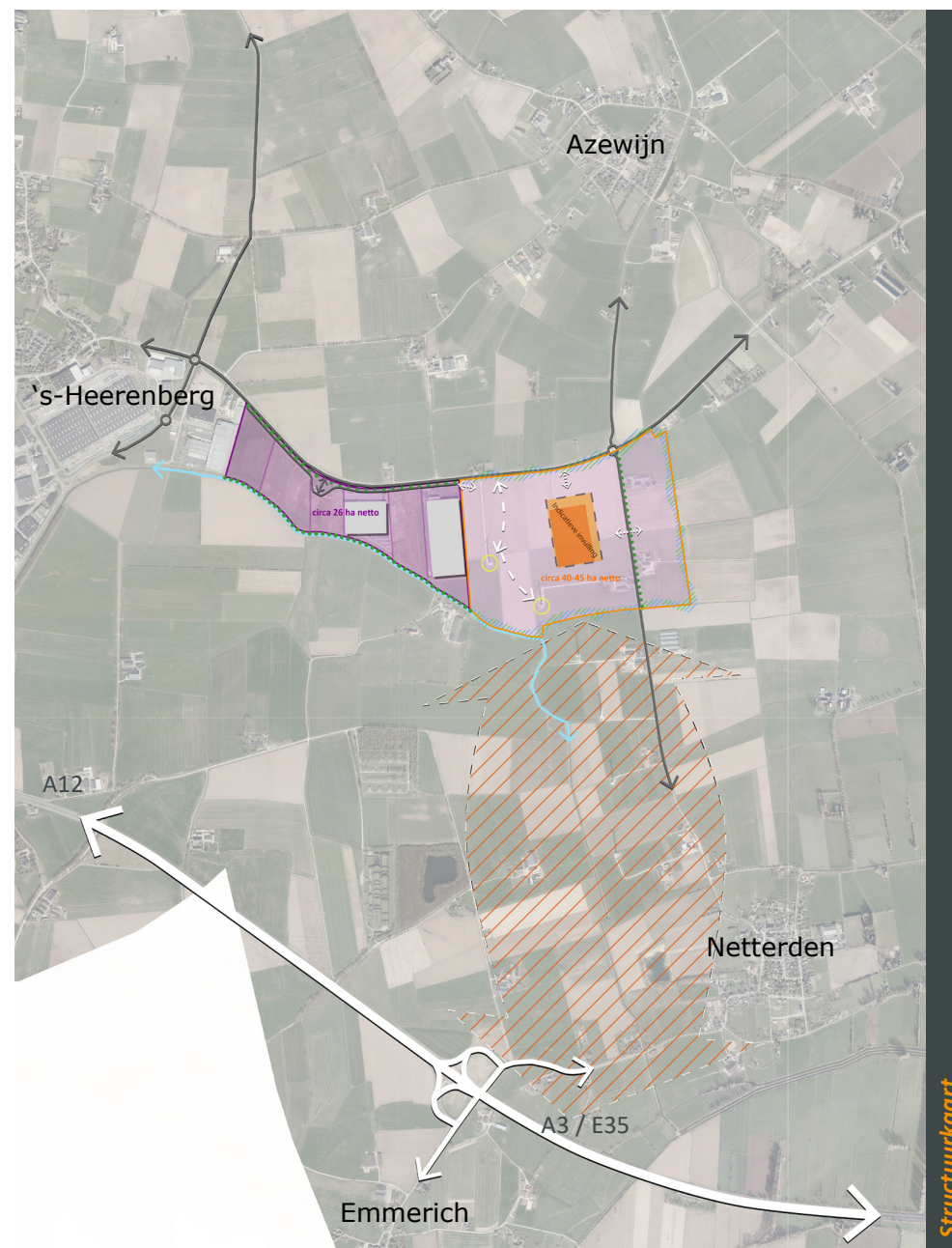
In de structuurkaart hiernaast worden deze uitgangspunten ruimtelijk in het plangebied weergegeven.

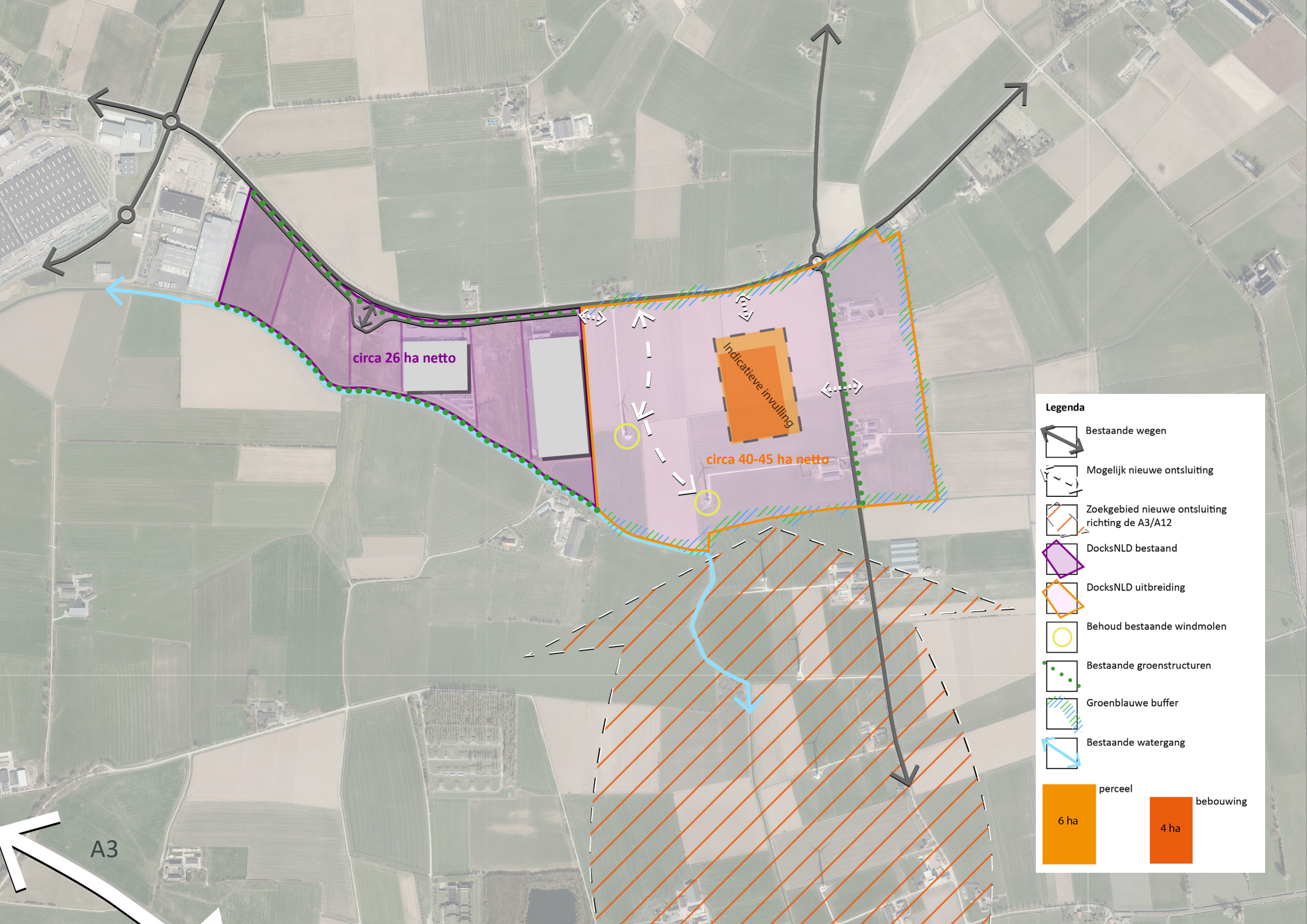
Het voornemen bestaat om een nieuwe rechtstreeks **verbindingsweg** te maken tussen DocksNLD en de A3 (zoekgebied nieuwe ontsluiting in paars). Tevens wordt op deze wijze een kortere verbinding richting de haven gerealiseerd. Het verkeer van en naar de haven zal voor minder overlast zorgen in de kernen 's-Heerenberg en Emmerich. Een goede **ontsluiting** van het bedrijventerrein zal tevens een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, de vermindering van de uitstoot van CO2 en het vestigingsklimaat voor DocksNLD. Het bedrijventerrein zal moeten worden ontsloten op de omliggende (toekomstige) wegen. Dit kan in de vorm van nieuwe inrit(ten) of aanhaken op de bestaande ontsluiting aan de noordzijde van de eerste fase van DocksNLD.

De bestaande **windmolens** blijven behouden en moeten tevens bereikbaar blijven. Dit zal invloed hebben op de mogelijkheden wat betreft de kavelindeling.

Het bestaande bedrijventerrein DocksNLD wordt omzoomd met bomenrijen met diversiteit in soorten. Deze diversiteit en inkadering is echter beperkt. Gezien de ligging van de uitbreiding van DocksNLD, tussen Azewijn en Netterden, is het van belang dat de uitbreiding ingekaderd wordt door een bredere **groenblauwe buffer**. De bufferzone zorgt voor een groene scheiding (van gebied kenmerkende beplanting) tussen het bedrijventerrein en omliggend landbouwgebied. De zone kan tevens gebruikt worden ten behoeve van de waterberging van het gebied door middel van wadi's.

Uitgaande van een gemiddelde perceelsgrootte van circa 6 ha, ontstaat een terrein dat ruimte kan bieden aan **4 tot 8 bedrijven**.





Legenda

- Bestaande wegen
- Mogelijk nieuwe ontsluiting
- Zoekgebied nieuwe ontsluiting richting de A3/A12
- DocksNLD bestaand
- DocksNLD uitbreiding
- Behoud bestaande windmolen
- Bestaande groenstructuren
- Groenblauwe buffer
- Bestaande watergang

perceel	
6 ha	4 ha

bebouwing

A3





STRUCTUURVISIE DOCKSNLD



7

Hoe nu verder

De gemeenteraad heeft op 22 december 2016 op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten een voorkeursrecht gevestigd op grond die bekend zijn onder de naam 'Bedrijventerrein DocksNLD Fase 2'. Deze vestiging stond in relatie tot het besluit om het bedrijventerrein DocksNLD te 's Heerenberg in oostelijke richting uit te breiden. In het besluit is aangegeven dat de toegedachte nieuwe bestemming bedrijfsterrein is met bijbehorende werken en voorzieningen en dat deze nieuwe bestemming afwijkt van het bestaande overwegend agrarische gebruik.

Vervolg

Structuurvisie DocksNLD

Deze structuurvisie is een vervolg op de hiervoor genoemde vestiging. Verder geeft de structuurvisie een nadere invulling aan de toegedachte bestemming bedrijfsterrein, namelijk XXL logistiek. Verder wordt een nadere motivering gegeven over de vraag naar en de behoefte aan XXL logistiek en worden enkele uitgangspunten genoemd die voor de toekomstige invulling van het plangebied van belang zijn.

Deze structuurvisie zal op termijn worden opgevolgd door een bestemmingsplan. Het moment waarop dit plaats zal vinden zal samenhangen met de verwerving van de gronden. Dit uitgangspunt wordt gehanteerd omdat het voor de gemeente van belang is om bij de ontwikkeling van het plangebied een regierol te kunnen vervullen. Met een bestemmingsplan wordt een juridisch-planologische titel gecreëerd voor de het bouwen en het in gebruik nemen van de gronden als bedrijventerrein voor XXL logistieke bedrijven.

Het bestemmingsplan zal vergezeld gaan van een toelichting waarin de van toepassing zijnde randvoorwaarden op het gebied van milieu zal worden beschreven. Zo zal in de toelichting worden beschreven wat de gevolgen van het bedrijventerrein voor de omliggende Natura2000-gebieden (Rijntakken op 9,5 km en het Duitse NSG Hetter-Millinger Bruch op 2,2 km) zijn, welke gevolgen het bedrijventerrein voor de luchtkwaliteit, de flora en fauna en de akoestische situatie heeft en welke verkeerstechnische consequenties de komst van het bedrijventerrein heeft.

Van het voornemen dat een bestemmingsplan voor het plangebied zal worden opgesteld, wordt bekend gemaakt in de Staatscourant, het Montferland Nieuws en de website van de gemeente.

DOCKSNLD

◀ TRIMODAL CARGO CENTRE 'S-HEERENBERG ▶

GROTE KAVELS TE KOOP

UNIEKE
LIGGING

SNELLE
REALISATIE

T +31 (0)316 291 678 | WWW.DOCKSNLD.COM

Bijlage

Structuurvisie DocksNLD

Bronvermelding

1. Coalitieprogramma 2018 - 2022
2. Akkoord van Groenlo
3. Economische Beleidsnota Gemeente Montferland
4. Dynamis, 2019, Sprekende Cijfers Logistiek
5. <https://www.nieuwsbladtransport.nl/warehousing/2018/08/16/opkomst-xxl-dcs-door-e-commerce-en-economische-groei>
6. European Commission, september 2017, Delivering TEN-T, Facts & figures
7. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer. De analyse richt zich daarbij zowel op personenvervoer als op goederenvervoer
8. Provincie Gelderland, Gelderse Corridor, zaaknummer 2018-007079
9. <https://www.bciglobal.nl/nl/xxl-distributiecentra-steeds-groter-en-hoger>
10. Ecorys, 2017-06-06, Mogelijkheden XXL Logistiek
11. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/07/10/goederen-vervoeragenda>
12. Stec Groep, juni 2019, Logistiek in Beeld
13. Stec Groep, 7 juni 2018 Whitepaper Logistieke Vastgoedpartijen
14. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 10 juli 2019, Goederenvervoeragenda
15. Logistieke Alliantie, Visie Handel en Logistiek in 2040
16. <https://www.logistiek.nl/warehousing/nieuws/2016/12/vraag-naar-duurzame-xxl-dcs-stijgt-explosief-101150818>
17. <https://www.logistiek.nl/warehousing/artikel/2019/01/dc-van-de-toekomst-vooral-extreem-duurzaam-en-modulair-101166504>
18. De Economische Beleidsnota is op 22 februari 2018 vastgesteld door de gemeenteraad
19. UWV, 7 juli 2017, Kansen voor laagopgeleiden
20. UWV, 21 maart 2019, Transport en logistiek, Factsheet arbeidsmarkt
21. Uitvoeringsagenda Montferland Energieneutraal 2018-2022
22. Bosch & van Rijn, Vervolgproces ruimtelijk afwegingskader grootschalige duurzame energie Montferland
23. Royal HaskoningDHV, 22 augustus 2016, Landschappelijke beoordeling uitbreiding Docks NLD in 's-Heerenberg

DOCKS **NLD**

◀ TRIMODAL CARGO CENTRE 'S-HEERENBERG ▶

DOCKS NLD

◀ TRIMODAL CARGO CENTRE 'S-HEERENBERG ▶

