



Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk

Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant

Hub Ploem en Evert-Jan de Kort
mei 2016

Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk

Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant

Hub Ploem en Evert-Jan de Kort
20 mei 2016

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Vraag LPM	4
2.1	Afbakening marktregio LPM: West- en Midden-Brabant plus Drechtsteden	4
2.2	Kwantitatieve prognose uitbreidingsvraag.....	5
2.2.1	Uitbreidingsvraag in West- en Midden-Brabant	5
2.2.2	Uitbreidingsvraag in Drechtsteden.....	7
2.2.3	Totale uitbreidingsvraag marktregio.....	7
2.3	Vertaling vraag naar doelgroep LPM	7
2.3.1	Logistieke vraag West- en Midden-Brabant.....	7
2.3.2	Logistieke vraag Drechtsteden	8
2.3.3	Vraag LPM doelgroep	8
2.4	Conclusie actuele vraag voor LPM	10
3	Aanbod	12
3.1.1	Bestaand (leegstaand) of nog te bouwen logistiek vastgoed voor de LPM-doelgroep	12
3.1.2	Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen in de marktregio voor de LPM-doelgroep	13
3.1.3	Uitgeefbare terreinen voor de LPM-doelgroep	15
3.1.4	Conclusie: 100 ha netto aanbod.....	19
4	Ladder voor LPM	20
	Trede 1: Ruimtevrage voor LPM maar voor deel op te vangen in harde plancapaciteit	20
	Trede 2: Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied beperkt en/of al verwerkt in prognose; geen aanleiding om vraag-aanbodconfrontatie hierop aan te passen voor LPM	20
	Trede 3: Ruimtevrage accommoderen op een multimodaal ontsloten locatie.....	21
	Bijlage 1	22
	Bijlage 2	23

1 Inleiding

LPM moet de vraag naar logistieke ruimte faciliteren

Om de economische structuur van (West-)Brabant en Nederland te versterken – en te voorzien in de ruimtevraag naar logistiek – wil de provincie Noord-Brabant grootschalige en/of havengerelateerde Value Added Logistics (VAL) bedrijven een plek kunnen bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in West-Brabant.

Het beoogde terrein krijgt hiervoor een oppervlak van 138 hectare uitgeefbaar gebied voor logistiek

Logistiek Park Moerdijk (LPM) kent een oppervlakte van 138 hectare netto uitgeefbaar aan logistiek bedrijventerrein. Het gebied ligt in de oksel van de snelwegen A16 en A17. Een interne baan zorgt voor een directe verbinding met het bestaande Haven- en Industrierrein Moerdijk. Logistiek Park Moerdijk is bedoeld voor grootschalige VAL-bedrijven groter dan 5 hectare en VAL-bedrijven die - ongeacht hun omvang - havengerelateerd zijn (de LPM-doelgroep). Verder behoren ook VAL-bedrijven die synergievoordelen halen uit samenwerking met andere bedrijven op het logistieke bedrijventerrein (VAL-bedrijven met synergievoordelen) tot de doelgroep. Zie onderstaande box.

- Value Added Logistics (VAL): bedrijven die zich - naast transport en opslag van goederen - richten op activiteiten die een toegevoegde waarde aan een product opleveren gedurende het logistieke proces of die een toegevoegde waarde opleveren voor het logistieke proces zelf, zoals etikettering, ompakken, toevoegen van onderdelen en software, assemblage, bundelen, voorraadbeheer, terugwinnen van grondstoffen, order-picking en kwaliteitscontroles.
- Grootschalig is in het provinciaal inpassingsplan voor LPM als volgt geoperationaliseerd: bedrijven groter dan 5 hectare kaveloppervlakte. Er zijn mogelijkheden om hiervan af te wijken, namelijk (a) als een bedrijf synergievoordelen haalt uit samenwerking met andere bedrijven op het terrein, (b) als vestiging van het bedrijf past binnen een efficiënte en doelmatige kavelverdeling van het bouwvlak, (c) als het bedrijf maximaal in categorie 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten valt en (d) als de Commissie Vestiging positief adviseert over vestiging. Bovendien is de mogelijkheid geboden voor bedrijven om af te wijken van de 5 hectaregrens indien een bedrijf havengerelateerd is en aan de onder b) tot en met d) genoemde eisen wordt voldaan.

Ontwikkelperiode LPM 2016-2030

Het inpassingsplan maakt 138 hectare netto uitgeefbaar gebied voor de LPM-doelgroep mogelijk. De ontwikkelperiode loopt van 2016 tot en met 2030.¹ Deze ontwikkelperiode is als volgt opgebouwd: 1 jaar voorbereiding, een uitgifteperiode van 13 jaar en 1 jaar voor afbouw van Logistiek Park Moerdijk. Er is gekozen voor een rechtstreekse bestemming van Logistiek Park Moerdijk in één provinciaal inpassingsplan. Om gebruik te maken van een langere periode voor de planontwikkeling is gebruik gemaakt van de 9^e tranche van de Crisis en Herstelwet, waarvoor een aanvraag is gehonoreerd.

Met de 9^e tranche is de ontwikkelperiode verlengd van de gebruikelijke 10 jaar naar 20 jaar. Uit het onderzoek naar nut en noodzaak volgt dat deze ontwikkelperiode niet nodig is om LPM volledig tot ontwikkeling te brengen. Naar verwachting zal LPM ruim binnen deze ontwikkelperiode geheel ontwikkeld zijn.

Behoeftte aan actuele notitie over ruimtevraag en Ladder voor duurzame verstedelijking LPM

¹ De ontwikkelperiode is verlengd vanwege de conclusies en adviezen van een –op verzoek van de Staten - ingestelde Commissie die nut en noodzaak heeft beoordeeld in 2014.

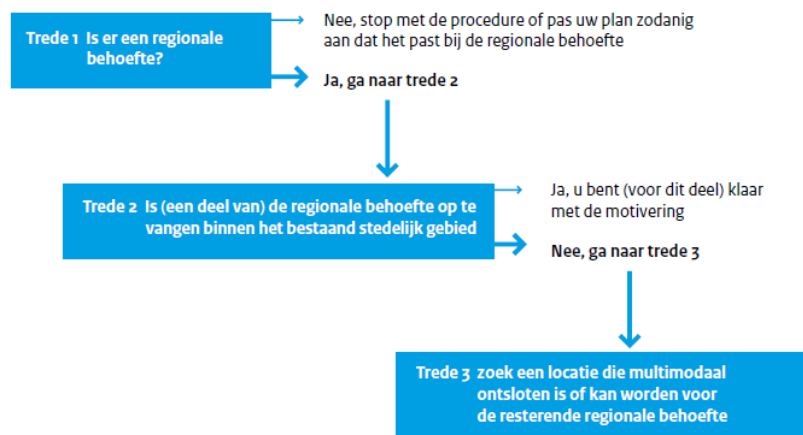
In 2013 hebt u, op verzoek van Provinciale Staten, een commissie² aangesteld om de onderzoeksresultaten voor LPM, te laten toetsen in een *second opinion*. Het advies van deze commissie is eind 2013 opgeleverd. Op basis van de aanbevelingen zijn de plannen voor LPM aangepast. Het betrof onder andere een verlenging van de ontwikkelperiode van het LPM, zoals hiervoor beschreven. Omdat in de periode na 2014 nieuwe prognoses voor bedrijventerreinen in de provincie Noord-Brabant³, heeft u Stec Groep gevraagd een hernieuwd onderzoek uit te voeren ter vervanging van het onderzoek uit 2013⁴. Het resultaat hiervan ligt voor u.⁵

De aanpak van deze notitie loopt analoog aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (zie figuur 1). Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt immers dat de treden van deze Ladder doorlopen moeten worden als basis voor goede ruimtelijke ordening.

De drie treden zijn als volgt samen te vatten:

- Trede 1: Bepalen van regionale behoefte.
- Trede 2: Is de regionale behoefte (deels) op te vangen in bestaand stedelijk gebied?
- Trede 3: Zoek een locatie buiten bestaand stedelijk gebied die multimodaal ontsloten is of kan worden, om de resterende ruimtevraag te accommoderen.

Figuur 1: Schematisch overzicht Ladder voor duurzame verstedelijking



Bron: Ministerie van I&M, 2012

Leeswijzer

We gaan achtereenvolgens in op de vraag naar LPM in de ontwikkelperiode 2016-2030, het aanbod (in bestaand stedelijk gebied) en geven aan het eind de belangrijkste conclusies.

² De commissie is samengesteld uit wetenschappelijke en zakelijke experts op de gebieden logistiek, zakelijk vastgoed, transport en havenconomie. Voorzitter van de commissie was Peter de Langen, hoogleraar Cargo Transports & Logistics aan de Technische Universiteit Eindhoven. De andere commissieleden waren: Theo Notenboom, hoogleraar Transport en Maritiem Management aan de Universiteit van Antwerpen, Bart Kuipers, senior onderzoeksmanager Havenconomie aan Erasmus Universiteit Rotterdam, Dries Castelein, directeur Industry & Logistics aan het adviesbureau voor commercieel vastgoed CBRE en Oedzge Atzema, hoogleraar Human Geography aan de Universiteit Utrecht.

³ Behoeftesonderzoek bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040 d.d. 14 oktober 2014 (Bureau Buiten). Bovendien is een kwalitatief verdiepingsonderzoek bedrijventerreinen uitgevoerd in 2015 (Stec Groep in opdracht van provincie Noord-Brabant, 10 april 2015).

⁴ Onderzoek marktvraag Logistiek Park Moerdijk d.d. 25 april 2013 (Stec Groep).

⁵ In de beroepsprocedure voor LPM is medio 2015 een notitie gemaakt waarin de actuele nut en noodzaak (per 2015) is beschreven en beoordeeld. De conclusie was destijds dat er voldoende actuele regionale behoefte was om de ontwikkeling van LPM te verantwoorden.

2 Vraag LPM

Om de vraag te bepalen, wordt eerst de regio afgebakend. Vervolgens wordt binnen die regio de totale vraag naar bedrijventerreinen bepaald in de ontwikkelperiode van LPM; 2016-2030. Daarna wordt specifiek ingezoomd op de vraag vanuit de doelgroep voor LPM in de betreffende periode. Op basis daarvan wordt de vraag naar grootschalige locaties voor logistiek bepaald.

2.1 Afbakening marktregio LPM: West- en Midden-Brabant plus Drechtsteden

Bij de bepaling van de marktvraag en daarvan afgeleid de behoefte is het noodzakelijk om nader in te zoomen op de afbakening van die regio.

Bedrijfsverplaatsingen in Nederland vinden overwegend over een maximale afstand van 20 kilometer plaats. Circa 90% van de bedrijfsverplaatsingen in Nederland vinden plaats binnen de bestuurlijke regio⁶, zo blijkt uit analyses van het PBL (2007)⁷ en recent(er) nog door het CBS (2013)⁸. Alleen grote - hoofdzakelijk logistieke - bedrijven zoeken en verhuizen over grotere afstand, maar hebben vaak een sterke regiovoorkeur. Aan de randen van regio's, of gebieden met een sterkere in- danwel uitstroom is sprake van een afwijkend beeld.

Ook in West-Brabant is sprake van een dominante relatie met de eigen regio. Daarnaast is er (logistieke) instroom vanuit omliggende regio's (vooral Zuid-Holland/Drechtsteden) vanwege de gunstige ligging, beschikbaarheid van bedrijfskavels en (relatief) gunstige grondprijzen.⁹ Deze verhuisdynamiek en geografische afbakening wordt gestaafd door recente transacties in de regio.

Omdat Logistiek Park Moerdijk zich primair richt op de doelgroep grootschalige logistiek, is het aannemelijk dat bedrijven die vestiging op LPM overwegen ook kijken op hoger schaalniveau en daarbij meerdere regio's afwegen bij hun locatiekeuze. Daarbij is zichtbaar dat eerst een keuze plaatsvindt voor een specifiek landsdeel, bijvoorbeeld Zuidwest-Nederland. Dit wordt o.a. bepaald door de oriëntatie (regionaal, nationaal, internationaal) en verzorgingsgebied van het logistieke bedrijf en het type logistiek (aard van de goederen/producten). Vervolgens vindt daarbinnen een afweging plaats voor een bepaalde regio en locatie.

Op basis van de geconstateerde bedrijfsdynamiek (uitgifte op bedrijventerreinen in West-Brabant, opname van grootschalige bedrijfspanden en verhuisdynamiek van logistieke bedrijven) achten we naast West-Brabant ook (delen van) Midden-Brabant en Drechtsteden behorende tot de marktregio van LPM.

LPM opgenomen in RRO afspraken

Binnen het RRO West-Brabant is afgesteld ('groene status') dat LPM als locatie wordt ontwikkeld voor het faciliteren van de vraag vanuit – in hoofdzaak – zeer grootschalige VAL/VAS (hernieuwde vaststelling van deze afspraak beoogd in juli 2016). Met de regio's West- en Midden-Brabant zijn bestuurlijke afspraken gemaakt dat voor de totale ontwikkeling van LPM, als nieuwe vestigingslocatie voor zeer grootschalige logistiek (> 5ha), een inpassingsplan wordt opgesteld.

⁶ Binnen de COROP-gebieden. Een COROP-gebied is een regionaal gebied binnen Nederland dat deel uitmaakt van de COROP-indeling. Deze indeling wordt gebruikt voor analytische doeleinden.

⁷ Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, Ruimtelijk Planbureau, 2007 (NAi Uitgevers Rotterdam).

⁸ Bedrijven verhuizen vooral binnen eigen gemeente, CBS, donderdag 15 augustus 2013 (Artikel op de website).

⁹ Dit beeld wordt bevestigd door onderzoek van Stec Groep naar grote bovenregionale bedrijfsverplaatsingen. West-Brabant heeft in dit jaarlijkse onderzoek een sterke positie bij het aantrekken van bedrijvigheid uit andere regio's. Zie onder andere http://stec.nl/wp-content/plugins/page-flip-image-gallery/popup.php?book_id=1 voor de meest recente publicatie van de database.

2.2 Kwantitatieve prognose uitbreidingsvraag

2.2.1 Uitbreidingsvraag in West- en Midden-Brabant

Voor de berekening van de potentiële uitbreidingsvraag in West- en Midden-Brabant keken we naar de in 2014 opgestelde prognose van de behoefte aan bedrijventerreinen in Noord-Brabant voor de periode 2014-2040. Gedeputeerde Staten hebben deze prognose vastgesteld en verwerkt in de rapportage 'Van meer naar anders' (Provincie Noord-Brabant, 2014). De prognose is beleidsarm, wat betekent dat de ontwikkeling uit het verleden is doorgetrokken naar de toekomst, rekening houdend met trends en ontwikkelingen, maar op basis van ongewijzigd beleid. Meer informatie over de prognose, zie onderstaand kader en de betreffende rapportage.

WAT RAAMT PROGNOSE PRECIES EN HOE ZIT LEEGSTAND HIERIN?

Het prognosemodel onder de behoefteraming van provincie Brabant raamt de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen. Het model kijkt op basis van ontwikkeling in werkgelegenheid, ruimtegebruik per werknemer (terreinquotiënt) en locatietypevoorkeur (wel/niet op een bedrijventerrein) hoe de ruimtebehoefte naar bedrijventerreinen zich op momenten in de toekomst ontwikkelt. De ruimtebehoefte wordt daarbij uitgedrukt in netto areaal (hectare) uitgegeven bedrijventerrein. Door het huidige areaal netto uitgegeven bedrijventerrein daarvan af te trekken resulteert de uitbreidingsvraag in netto hectares voor de betreffende periode.

Het model gaat daarbij dus impliciet uit van volledig hergebruik van teruggegeven areaal bedrijventerrein: areaal dat vrijkomt bij een krimpende sector, zoals de industrie, wordt moeiteloos weer gebruikt door ruimtebehoevende sectoren, zoals de logistiek. In de praktijk zal meestal herstructurering nodig zijn, voordat dit hergebruik kan optreden. Soms kan hergebruik zelfs helemaal niet. Deze mismatch tussen vraag en aanbod leidt tot leegstand.

Leegstand wordt in de prognoses meegeteld, zo wordt in de prognose ook uitgelegd (Bureau Buiten 2014, pagina 9, 21 en 54). Immers, het leegstaande areaal wordt meegeteld bij het totale uitgegeven areaal en meegenomen in de terreinquotiënt. Tot een niveau van frictieleegstand, zo'n 5%, is dat geen bezwaar. Frictieleegstand is zelfs gewenst om een goede doorstroming mogelijk te maken en tijd te hebben om vrijvallende plekken (zo nodig) aan te kunnen passen naar een opvolgende gebruiker. Leegstand bóven dit niveau vertekent de terreinquotiënten en dus de ruimtevrage opwaarts. Als het deel van de leegstand boven frictie via de markt een nieuwe invulling krijgt of via herstructurering wordt verminderd, dan moet dit dus in mindering worden gebracht op de geraamde ruimtebehoefte.

Op basis van leegstandscijfers van DTZ die als basis gebruikt zijn voor de conclusies die Bureau Buiten (2014) heeft getrokken ten aanzien van de prognose kan worden gesteld dat de leegstand op de totale Brabantse bedrijfsruimtemarkt rond frictie ligt en er dus geen correcties voor leegstand op de geraamde uitbreidingsvraag hoeven plaats te vinden. De meest recente cijfers (DTZ Nederland Compleet, 2016) tonen aan dat de leegstand nog steeds op/rond frictieniveau zitten (zie verder paragraaf 3.1.1).

Onderstaande tabel geeft de prognose per regio en per periode weer. De getallen in onderstaande tabel betreft de ontwikkeling van de ruimtebehoefte ten opzichte van de bestaande voorraad uitgegeven terrein. Het gaat hierbij dus om de zogenaamde *uitbreidingsvraag*.

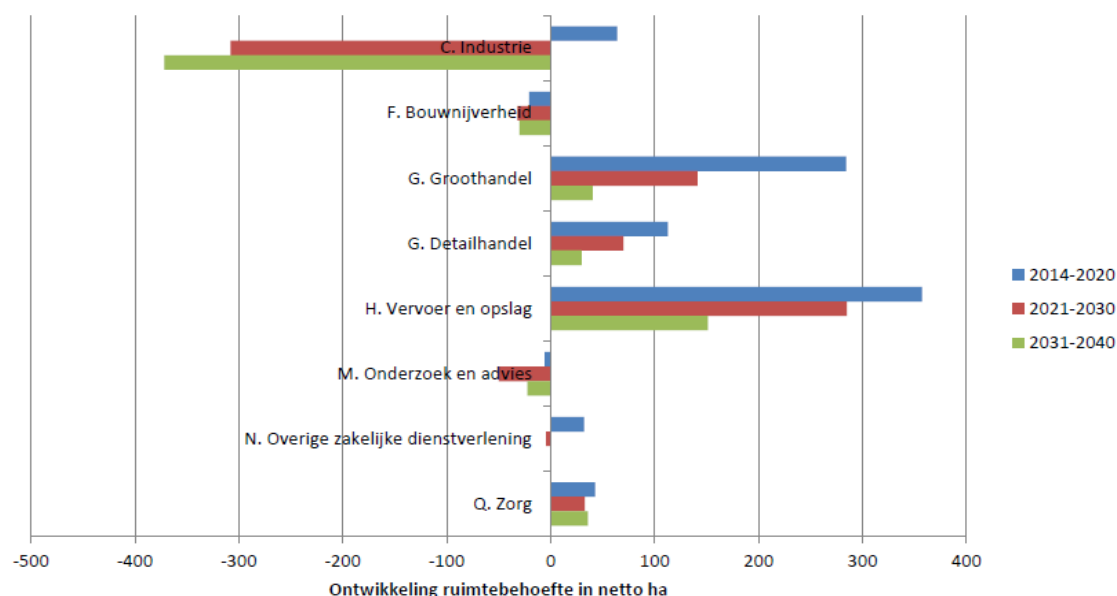
Tabel 1: Prognose ontwikkeling ruimtebehoefte (in netto ha) per regio¹⁰

Periode	West	Midden	Noordoost	Zuidoost	Provincie Noord-Brabant
2014-2020	+353	+169	+178	+239	+939
2021-2030	+78	+50	+10	-1	+137
2031-2040	-53	-6	-60	-57	-175
Totaal 2014-2040	+377	+213	+128	+182	+901

Bron: Bureau Buiten 2014, Behoefteraming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040

De cijfers in bovenstaande tabel betreffen een totaalsaldo. Onderlinge verschillen in de ontwikkeling van de ruimtebehoefte tussen sectoren zijn hierin niet verwerkt. Als we kijken naar de sectorale raming verdeeld naar tijdspanne zien we het beeld zoals weergegeven in onderstaande figuren.

Figuur 2: Ontwikkeling ruimtebehoefte (in netto ha) per sector (provincie Noord-Brabant)



Bron: Bureau Buiten 2014, Behoefteraming Bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2040

Puur kwantitatief blijkt in Midden- en West-Brabant een ruimtebehoefte van circa 650 hectare in de periode 2014 tot en met 2030. Vertalen we dit naar de ontwikkelperiode voor LPM, 2016-2030 dan betekent dit een ruimtevrage van circa 555 hectare in de ontwikkelperiode 2016-2030 (eindsaldo)¹¹.

Per saldo laat de kwantitatieve ruimtebehoefte een heel verschillend beeld zien. Vooral de sector logistiek (groothandel, vervoer en opslag) laat een forse groei zien in de ruimtebehoefte. De industrie krimpt echter sterk na 2020. Dit is in lijn met het beeld voor heel Brabant (figuur 2). Hierna (§2.3) gaan we in op deze sectorale en kwalitatieve behoefte aan bedrijventerrein.

¹⁰ Inclusief niet-kadegebonden deel van Zeehaven en Industrierterrein Moerdijk, maar exclusief ruimtevrage naar kadegebonden bedrijventerrein op Moerdijk. Zie hiervoor de analyse van Bureau Buiten (2014) voor de provincie Noord-Brabant. Hieruit blijkt dat de ruimtevrage aan nat bedrijventerrein (afhankelijk van het gerealiseerde scenario) in de periode 2014-2030 tussen 30 en 160 hectare bedraagt.

¹¹ De provinciale prognose gaat uit van een harde terugval – ‘knik’ – in de ruimtebehoefte na 2020. Zoals in de betreffende rapportage al geconstateerd, zal deze terugval naar verwachting niet zo abrupt gaan: “In de praktijk zal echter sprake zijn van meer geleidelijke ontwikkeling en kan de ruimtebehoefte uit de eerste periode ook doorschuiven naar de tweede periode”. Dit doen we door niet de vrage van 2014 en 2015 eraf te halen, maar tweemaal het jaargemiddelde van de periode 2014-2025. Dit is ook gerechtvaardigd gezien de verwachte ontwikkeling van de (potentiële) beroepsbevolking en omdat uit het kwalitatief verdiepingsonderzoek blijkt dat de vrijval en opname van industriële sites naar verwachting minder makkelijk zal gaan dan modelmatig verwacht. Dit betekent dat de opnamecapaciteit van deze voorraad minder hoog zal zijn, zeker in de eerste periode van de prognose (waarin de industrie nog licht groeit), zodat de uitbreidingsvrage naar logistiek wat hoger zal uitvallen. Zie ook voetnoot 13.

2.2.2 Uitbreidingsvraag in Drechtsteden

De provincie Zuid-Holland heeft in 2012 een behoefteraming opgesteld voor bedrijventerreinen met als horizon 2040.¹² Deze behoefteraming dient als uitgangspunt voor de regio's in Zuid-Holland voor de afspraken over bedrijventerreinen en is het meest recent. Voor regio Zuid-Holland-Zuid, waartoe Drechtsteden behoort, gaat de prognose uit van een uitbreidingsvraag van 195 ha netto bedrijventerrein tot en met 2030. De regio Drechtsteden is hierbinnen goed voor ruim 110 ha netto.

Het basisjaar van de raming is 2010. Om deze vergelijkbaar te maken met de raming voor West- en Midden-Brabant, moeten we de vraag dus nog corrigeren voor de jaren 2010 tot en met 2015. De jaarlijkse vraag in Drechtsteden bedraagt volgens deze prognose circa 5 hectare. Daarmee komt de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in Drechtsteden uit op 80 ha in de periode 2016-2030. Dat is gemiddeld ruim 5 ha per jaar.

Deze cijfers worden bevestigd door – en zijn in lijn met – onderzoek van Ecorys voor de provincie Zuid-Holland in kader van het te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV in Dordrecht ('Vraag-aanbodanalyse in kader van versnelde ontwikkeling Dordtse Kil IV', juni 2014). Hieruit blijkt een totale logistieke vraag (groot en klein) van zo'n 100 hectare tot en met 2030 in Drechtsteden (in het TM scenario).

We hanteren als vraag voor Drechtsteden een bandbreedte van 80 tot 100 hectare in de periode 2016-2030.

2.2.3 Totale uitbreidingsvraag marktregio

De totale uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de marktregio voor LPM bedraagt dus 635-660 ha (555 ha + 80-100 ha) netto in de periode 2016-2030.

2.3 Vertaling vraag naar doelgroep LPM

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

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

2.3.1 Logistieke vraag West- en Midden-Brabant

In 2015 heeft Stec Groep voor de provincie Noord-Brabant een kwalitatieve verdieping¹³ gemaakt op de hierboven gepresenteerde behoefteraming voor Brabant. De behoefte is daartoe vertaald naar ruimtelijk relevante deelsegmenten in de vraag in de Brabantse regio's.

De onderscheiden segmenten en deelsegmenten in de vraag zijn:

1. **Logistiek & groothandel**
 - a. zeer grootschalige logistiek & groothandel (> 5 hectare)
 - b. grootschalige logistiek & groothandel (5.000 m² tot 5 hectare)
 - c. kleinschalige logistiek & (groot)handel (< 5.000 m²)
2. **Productie & industrie**
 - a. grote en zeer zware industrie (milieucategorie 5 en 6) (> 5.000 m²)
 - b. kleine en (middel)grote zware industrie (milieucategorie 4) (> 5.000 m²)
 - c. kleinschalige (hightech) maakindustrie (< 5.000 m²)
 - d. grootschalige (hightech) maakindustrie (> 5.000 m²)
3. **Bouw** (overwegend < 5.000 m²)
4. **Consumentendiensten (ABC, perifere en grootschalige detailhandel)**
5. **Dienstverlening**
6. **Zorg**

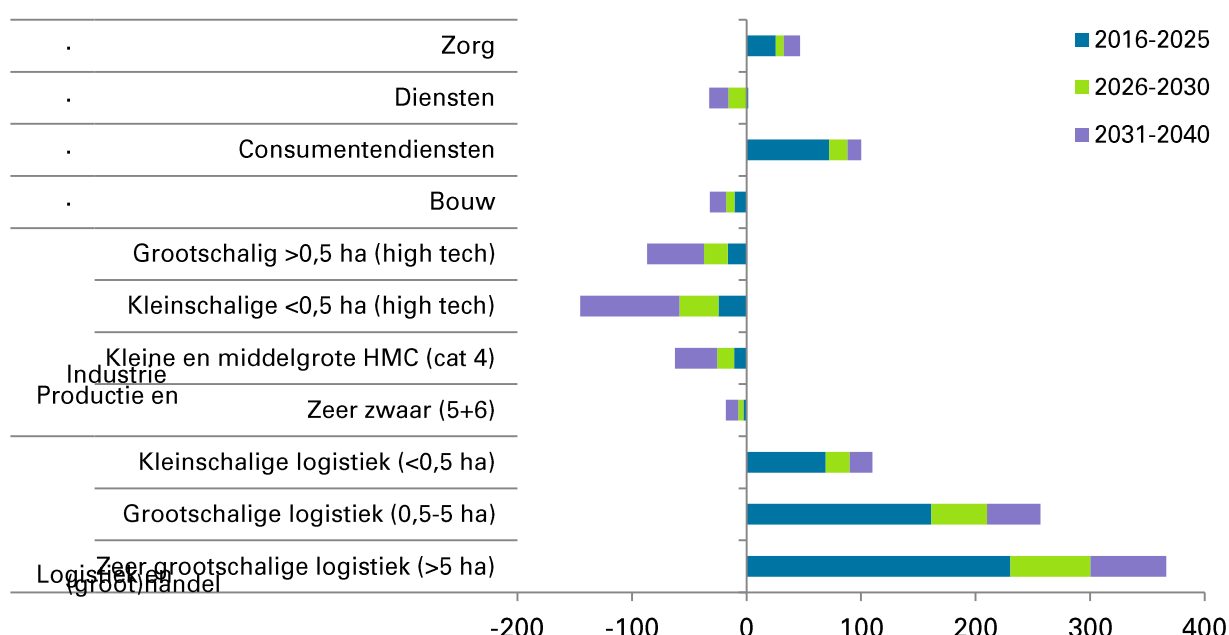
¹² Regionale ramingen bedrijventerreinen Zuid-Holland 2010-2040 Behoefte aan bedrijventerreinen in de vijf REO's, Ecorys voor provincie Zuid Holland, april 2012. In 2016 start de provincie Zuid-Holland een traject om de behoefteraming te updaten. Tot deze vastgesteld is geldt de bestaande prognose.

¹³ Kwalitatief verdiepingsonderzoek bedrijventerreinen Noord-Brabant d.d. 3 april 2015 (Stec Groep). Onderzoek is – naast de kwantitatieve behoefteprognose – bouwsteen voor de Brabantse regio's om tot nieuwe programmeringsafspraken te komen rondom bedrijventerreinen.

In onderstaande figuur staat de verdeling van de vraag naar deelsegment (in drie tijdsperiodes) opgenomen voor de regio's Midden- en West-Brabant. Van de geprognostiseerde uitbreidingsvraag van 555 hectare in de ontwikkelperiode 2016-2030 (eindsaldo) komt het merendeel vanuit de deelsegmenten grootschalige en zeer grootschalige logistiek, namelijk circa 510 hectare (waarvan circa 390 hectare voor 2025). Het segment zeer grootschalige logistiek kent in de ontwikkelperiode (2016 – 2030) een ruimtevraag van circa 300 hectare.¹⁴ Let op: het gaat hier alleen om de behoefte aan droog bedrijventerrein, niet om nat bedrijventerrein (zie ook voetnoot 10).

Meer informatie over de verdeling van de segmenten leest u in de betreffende rapportage. Voor de logistiek is in de bijlage 1 bij deze notitie aanvullende informatie te vinden.

Figuur 3: Vraag naar bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant per deelsegment (en tijdsperiode)



Stec Groep op basis van Bureau Buiten (2014) en diverse bronnen

2.3.2 Logistieke vraag Drechtsteden

De regionale uitbreidingsvraag in Drechtsteden, 80-100 ha in de ontwikkelperiode van LPM, is vooral afkomstig van de logistiek. Op basis van de provinciale raming van Ecorys (2012) kunnen we concluderen dat het aandeel ligt op 70% van de vraag, ofwel zo'n 55-70 hectare tot en met 2030. Het grootste deel van deze vraag – circa 50% – is grootschalig (> 5 ha). Dit komt neer op 25-35 ha.

2.3.3 Vraag LPM doelgroep

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

Ontwikkeling VAL/VAS binnen de logistiek

De logistieke sector is onderhevig aan snelle modernisering en schaalvergroting. Logistieke partijen zijn voortdurend op zoek naar een efficiëntere organisatie van hun logistieke ketens (supply chains). Was logistiek voorheen vooral de op- en overslag en het transport van goederen, de laatste jaren vinden in de

¹⁴ Het gaat om logistieke ruimtevraag die zich manifesteert als de mogelijkheden in de bestaande voorraad zijn opgenomen. Daarbij is wel van belang in welke mate de vrijkomende panden/kavels kwalitatief matcht met de vraag. In het prognosesmodel wordt bijvoorbeeld aangenomen dat vrijvallende industriële kavels/panden worden ingevuld door vragers uit groeisectoren, zoals logistiek. Wanneer deze ruimte niet past c.q. incourant is kan dit een extra (uitbreidings)vraag betekenen voor logistiek. Feitelijk gaat het hier natuurlijk deels om een herstructureringsopgave, zodat deze bestaande panden en kavels wel weer ingezet kunnen worden.

distributiecentra in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde plaats zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke producttoevoegingen en bedrukking van producten. 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. Activiteiten van toegevoegde waarde vinden tegenwoordig in vrijwel elk distributiecentrum plaats.

Belangrijke redenen voor de toenemende waardevermeerderende activiteiten zijn:

- De splitsing van industriële productie – een van de belangrijkste schakels in de logistieke keten – in primaire productie (componenten, onderdelen halffabricaten) en secundaire productie (assemblage en/of verdere klantspecifieke afwerking van een eindproduct). Bij Value Added Logistics worden de secundaire productieprocessen gecombineerd met distributieactiviteiten.
- De crisis van de laatste jaren, waardoor bedrijven op zoek zijn (moeten gaan) naar activiteiten die meer waarde genereren om zo winstgevend te blijven.
- De opkomst van e-commerce in de logistiek. Deze ontwikkeling zorgt voor meer handelingen in een distributiecentrum (picking, verzenden, retourneren, back office ketenregie) en voor meer automatisering/intelligente logistieke systemen in distributiecentra.

Op basis van een studie van de Commissie van Laarhoven¹⁵ blijkt dat Nederland een marktaandeel heeft van meer dan 50%¹⁶ van de VAL/VAS activiteiten die zich in Europa gevestigd hebben. Als we kijken naar de recente grootschalige logistieke locatiebeslissingen, dan blijkt dat vrijwel alle logistieke bedrijven VAL/VAS-activiteiten – zoals bedoeld in de definitie van het inpassingsplan - integreren in de bedrijfsprocessen (op basis van Database Bovenregionale Locatiebeslissingen Nederland, Stec Groep 2000-2016). Bovendien zal deze trend zich doorzetten. Vooral de sterk doorzettende trend van splitsing van industriële productie – een van de belangrijkste schakels in de logistieke keten – in primaire productie (componenten, onderdelen halffabricaten) en secundaire productie (assemblage en/of verdere klantspecifieke afwerking van een eindproduct) leidt tot een forse groei van Value Added Logistics. Dit is ook heel expliciet zichtbaar in de behoefteprognose van provincie Brabant (2014) waarin de industrie relatief sterk krimpt en de logistiek fors groeit. In belangrijke mate is dit te verklaren aan de hand van de hiervoor genoemde verschuiving van delen van de productie naar logistiek.

Ruimtebehoefte grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS in marktregio: 260 tot 270 ha netto in ontwikkelperiode LPM

Tegen deze achtergrond verwachten we dat het aandeel VAL/VAS fors door zal stijgen en aanzienlijk hoger zal liggen in de komende jaren dan eerder verwacht. Op basis van de huidige dynamiek en de trends gaan we ervan uit dat 80% van de vraag die naar de toekomst toe geraamd is voor logistiek ook daadwerkelijk VAL/VAS activiteiten betreft (naast warehousing en distributie).¹⁷ Dit betekent dat circa 240 hectare (300 hectare * 80% VAL/VAS) van de vraag naar zeer grootschalige logistiek in Midden- en West-Brabant tot de LPM-doelgroep behoort in de ontwikkelperiode 2016-2030.

We gaan uit van een gelijk aandeel VAL/VAS in de logistieke uitbreidingsvraag in Drechtsteden. Dit betekent dat circa 20-30 hectare (25-35 hectare * 80% VAL/VAS) van de vraag tot en met 2030 naar zeer grootschalige logistiek in Drechtsteden tot de LPM-doelgroep behoort.

In totaal gaat het in de marktregio dus om een vraag vanuit grootschalige VAL/VAS van circa 260 tot 270 hectare in de ontwikkelperiode 2016-2030.

¹⁵ Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland, 2008. De Commissie Van Laarhoven is een door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingestelde werkgroep die onderzocht heeft of en hoe innovaties in de supply chain (logistieke sector) de Nederlandse economische bedrijvigheid kan versterken.

¹⁶ Onderzoek van Transport en Logistiek Nederland (TLN), Logistiek.nl, ING Bank en CBRE tonen aan dat grote logistiek dienstverleners profiteren van faillissementen in de logistieke markt. Bovendien gaan partijen op zoek naar creatieve oplossingen om de vraaguitval te tackelen. Onder andere kostenbesparingen, maar ook het uitbreiden van de activiteiten staat centraal. Buiten het pure transporteren van goederen gaan de bedrijven steeds meer 'waarde' toevoegen aan de te vervoeren producten. Het is aannemelijk dat deze tendens doorzet en dat het aandeel VAL de komende jaren toeneemt binnen de sector logistiek.

¹⁷ Het betreft bedrijven die als onderdeel van haar activiteiten VAL/VAS activiteiten hebben zoals genoemd in de definitie van het inpassingsplan voor LPM. In het inpassingsplan is niet opgenomen hoe groot de VAL/VAS activiteiten zijn binnen het bedrijf dat zich vestigt. Om te borgen dat geen 'lege' distributiecentra of ruimte-extensieve partijen zich vestigen op LPM zijn in het inpassingsplan voorwaarden opgenomen ten aanzien van het minimale bebouwingspercentage en aantal werknemers per hectare.

Ruimtebehoefte havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM: 30 - 40 hectare netto in ontwikkelperiode LPM

Ten aanzien van logistiek kleiner dan 5 hectare, kan deze alleen op LPM gevestigd worden indien deze havengerelateerd is of het synergiebedrijven betreft. We kijken hier specifiek naar de vraag die ontstaat vanuit bedrijven die passen binnen het vestigingsprofiel van LPM (diep vaarwater, synergievoordeel vanuit samenwerking met grote VAL/VAS bedrijven).

Uit eerder onderzoek van DHV¹⁸ blijkt dat 40% van de bedrijven havengerelateerd/synergiebedrijf is. Op basis van de vraagprognose voor Midden- en West-Brabant schatten we in dat 67 hectare (210 hectare * 80% VAL/VAS * 40% havengerelateerd) van de vraag in de ontwikkelperiode in Midden- en West-Brabant behoort tot deze LPM-doelgroep¹⁹. Wat betreft de logistiek kleiner dan 5 hectare vanuit Drechtsteden, kan deze ook alleen op LPM gevestigd worden als deze havengerelateerd is of het synergiebedrijven betreft. We gaan er hierbij ook van uit dat 40% havengerelateerd is. Op basis van de vraagprognose schatten we dus in dat 10-15 hectare (30-35 ha * 80% VAL/VAS * 40% havengerelateerd) van de vraag in de ontwikkelperiode in Drechtsteden tot deze LPM-doelgroep behoort.

In totaal gaat het in de marktregio dus om een vraag van circa 75 - 85 ha vanuit VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn of synergiebedrijven betreffen in de ontwikkelperiode 2016-2030. Om in te kunnen schatten hoe groot de vraag is die specifiek de locatiekwaliteiten van LPM zoekt kijken we naar de overslagcijfers van MCA Brabant (2016). Hieruit blijkt dat Moerdijk goed is voor circa 40% van de containeroverslag in Midden- en West-Brabant. Ook de overslag in tonnages (overige goederen) is in Moerdijk aanzienlijk. Dit wordt veroorzaakt door de functie (Zeehaven), ligging en diepgang van Moerdijk. In totaal verwachten we dat circa 30-40 hectare op LPM gevuld kan worden vanuit de vraag van havengerelateerde en synergiebedrijven. Ander aanbod van bedrijfskavels past niet bij deze specifieke vraag. Hier houden we in de aanbodanalyse rekening mee.

Ketenbedrijven ongeacht hun omvang: geen extra ruimtevraag

We houden geen rekening met extra ruimtevraag van ketenbedrijven omdat dit pas opportuun wordt als zittende bedrijven activiteiten gaan outsourcen. Los van het feit dat deze eventuele vraag pas later optreedt, is het bovendien de vraag of dit een extra ruimtebehoefte betreft. Het is immers vooral een verschuivende ruimtebehoefte voor activiteiten van de primaire VAL-bedrijven naar andere partijen in de keten, waarvan überhaupt niet zeker is of deze dan ook echt fysiek gaan clusteren op LPM.

2.4 Conclusie actuele vraag voor LPM

De vraag voor LPM is opgebouwd uit:

- Grootchalige (> 5 ha) VAL/VAS: 260 tot 270 hectare netto
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn en VAL/VAS < 5 ha met synergievoordelen en specifiek op zoek naar de locatiekwaliteiten van LPM: 30-40 hectare netto
- Ketenbedrijven ongeacht hun omvang: geen extra ruimtevraag

Nogmaals: het gaat hier om de ruimtevraag naar droog bedrijventerrein. De prognose voor nat bedrijventerrein is hier niet in opgenomen. Zie voor uitleg voetnoot 10

De hierboven geraamde vraag is hoger dan het uitgangspunt in het 'Onderzoek marktvaart Logistiek Park Moerdijk' van Stec Groep (2013). In dit onderzoek werd uitgegaan van een marktvaart van circa 155 tot 185 hectare tot en met 2024 in de LPM-doelgroep voor Midden- en West-Brabant (dus exclusief vraag uit Drechtsteden), zijnde circa 18 hectare per jaar. De nieuwe prognose zoals hierboven uiteen is gezet komt uit op circa 20 hectare per jaar (inclusief Drechtsteden). De verklaring voor de toename in de behoefte per jaar is gelegen in de toevoeging van Drechtsteden in de prognose, maar ook vanwege de sterkere logistieke ruimtevraag die is voorzien in de nieuwste prognoses van de provincie Noord-Brabant. Ter illustratie: de uitgifte aan bedrijventerrein in Midden- en West-Brabant aan (logistieke) bedrijven groter dan 5 hectare bedroeg circa 35 hectare per jaar (periode 2014-2015). Zeer grootchalige transacties waren

¹⁸ Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, DHV, juni 2006.

¹⁹ De ruimtebehoefte van de havengerelateerde VAL-bedrijven is berekend aan de hand van de ruimtevraag van de grootchalige logistiek (0,5-5 ha.). Kijkende naar de verplichte kaveldiepte die opgenomen is in het inpassingsplan, is het namelijk onwaarschijnlijk dat havengerelateerde VAL-bedrijven < 0,5 ha. zich vestigen op het LPM.

onder andere Primark (16 hectare in Roosendaal), Bol.com (10 hectare in Waalwijk), Tesla (7 hectare in Tilburg) en DHG (diverse gebruikers, 6 hectare op Distriboulevard Moerdijk).

De update van de prognose voor LPM geeft daarmee dus geen aanleiding voor een nuancering of andere conclusie dan in het onderzoek van Stec Groep (2013) is getrokken ten aanzien van de vraag en destijds is gebruikt als onderbouwing voor het inpassingsplan. Juist door van een langere tijdsperiode uit te gaan is de potentie van de vraag die bediend kan worden ruimer.

3 Aanbod

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

In Drechtsteden, Midden- en West-Brabant zijn (of komen) diverse bedrijventerreinen op de markt die in potentie de ruimtevraag naar logistiek in het algemeen - en de ruimtevraag van de LPM-doelgroep in het bijzonder - zouden kunnen huisvesten.

We onderscheiden drie niveaus²⁰ waarop we de beschikbare plancapaciteit voor de LPM-doelgroep in beeld brengen:

1. Bestaand (leegstaand) of nog te bouwen logistiek vastgoed voor VAL/VAS (> 5 hectare en/of havengerelateerd) in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.
2. Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen geschikt voor VAL/VAS groter dan 5 hectare of havengerelateerde VAL/VAS in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.
3. Uitgeefbare terreinen met vergelijkbare vestigingsconditie voor VAL/VAS in Midden- en West-Brabant en Drechtsteden.

3.1.1 Bestaand (leegstaand) of nog te bouwen logistiek vastgoed voor de LPM-doelgroep

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het logistieke aanbod in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant (peildatum: april 2016). Het gaat om bestaand (leegstaand) of nog te bouwen aanbod en met een omvang groter dan 20.000 m². Immers, bij een voor de logistiek gangbare FSI van 0,5 gaat het in dit geval dus om panden/kavels geschikt voor VAL met een omvang vanaf circa 4 hectare kavel.

Hieruit blijkt dat het aanbod van bestaand vastgoed groter dan 20.000 m² beperkt is. Deels gaat het ook om nieuw te realiseren vastgoed op braakliggende kavels (deze nemen we mee in niveau 2 en 3). In de regio Drechtsteden is geen enkel aanbod in het segment boven 20.000 m².

Een deel van het bestaande aanbod zal überhaupt niet meer opgenomen worden door een grootschalig logistiek dienstverlener, zo verwachten we (opmerking 'geen concurrentie' in tabel). Het betreft dat deel van het bestaande aanbod dat niet aan de eisen van de logistieke sector voldoet. Ook bestaat er in bovenstaande tabel enige overlap (dubbeltelling) met uitgeefbare gronden (op bedrijventerreinen). Vanwege de groei in logistieke activiteiten hebben enkele projectontwikkelaars en/of beleggers in logistiek vastgoed strategische posities verworven en (deels op risico) panden gebouwd voor eindgebruikers.

Verder merken we hier nogmaals op dat leegstand al in de raming van de uitbreidingsvraag is meegenomen. Tot het niveau van frictieleegstand (5%) is dit geen probleem. Deze leegstand is zelfs nodig voor een gezonde dynamiek en doorstroming op de bedrijfsruimtemarkt. Eventuele leegstand daarboven vertekent de uitbreidingsvraag naar boven. (Enkel) voor deze leegstand moet dus worden gecorrigeerd.

Daarom keken we naar de actuele leegstandssituatie op de (logistieke) bedrijfsruimtemarkt in West- en West-Brabant. Daarbij baseerden we ons op gegevens van DTZ (Nederland compleet, 2016) en NVM (Logistiek vastgoed in cijfers 2015). In West-Brabant wordt in totaal 650.000 m² bedrijfsruimte aangeboden. In Midden-Brabant zo'n 500.000 m². Als we dit relateren aan het totale aantal m² bedrijfsvloeroppervlak in West- en Midden-Brabant, zijnde 29 miljoen m², dan concluderen we dat de leegstand op bedrijfsruimtemarkt in West- en Midden-Brabant circa 5% bedraagt. Concentreren we ons enkel op het logistieke segment dan concluderen we – op basis van onderstaande tabel – dat er circa 340.000 m² logistieke bedrijfsruimte wordt aangeboden in West- en Midden-Brabant. De totale voorraad logistiek

²⁰ In deze notitie gaan we niet in op beschikbaar aanbod in het buitenland. Immers, de prognose van de vraag naar bedrijventerreinen neemt dit al expliciet mee in de berekening (immers bouwt voort op het verleden). De verwachting is dat de concurrentiepositie van Nederland niet verslechtert ten opzichte van (met name) België.

vastgoed in deze regio's is circa 5 miljoen m² (NVM, 2016). De leegstand in dit segment bedraagt zo gezien dus circa 6,5%.

Al met al concluderen we dat er rekening gehouden moet worden met zo'n 40 ha aan potentieel aanbod voor de LPM-doelgroep op dit niveau. Het gaat concreet om 12,5 ha in Roosendaal, 8 ha in Breda, 6 en 13 ha in Tilburg (vet gedrukt in onderstaande tabel).

Tabel 2: Aanbod logistiek vastgoed (>20.000 m²) in Midden- en West-Brabant, inclusief onbebouwde uitgegeven kavels (april 2016)²¹

Gemeente	Metrage	Omvang in hectare	Deelverhuur vanaf	Omschrijving	Opmerking
Roosendaal	ca. 70.000 m²	12,5 hectare	10.000 m²	Op risico gekocht en gebouwd	In handen van projectontwikkelaar
Roosendaal / Haldenberge	30.000 m ²	6 hectare	14.979 m ²	Bestaand vastgoed	Courant vastgoed
Bergen op Zoom	ca. 55.000 m ²	8 hectare	-	Nieuw te ontwikkelen	In handen van projectontwikkelaar
Oosterhout	34.609 m ²	7 hectare	-	Nieuw te ontwikkelen	In handen van projectontwikkelaar
Breda	24.181 m ²	6 hectare	-	Verouderd vastgoed, niet courant voor logistiek	Geen concurrentie, ivm. staat pand
Breda	20.586 m ²	5 hectare	-	Bestaand vastgoed	Geen concurrentie, ivm. vrije hoogte en ligging
Breda*	41.140 m²	8 hectare	17.750 m²	Nieuw te ontwikkelen	Bavelse Berg. In handen van projectontwikkelaar en nog niet uitgegeven
Tilburg	87.408 m²	13 hectare	-	Op risico gekocht en gebouwd	In handen van projectontwikkelaar
Tilburg	62.800 m ²	5 hectare	10.000 m ²	Reeds 30.000 m ² vvo verhuurd	In handen van projectontwikkelaar
Tilburg	22.080 m ²	5 hectare	-	Bestaand vastgoed	Incourant vastgoed, locatie
Tilburg	36.400 m ²	7 hectare	-	Bestaand vastgoed	Courant vastgoed
Tilburg	36.300 m²	6 hectare	15.000 m²	Nieuw te ontwikkelen	In handen van projectontwikkelaar

Bron: Realnext.nl juni 2015, bewerking Stec Groep, 2015)

* Bavelse Berg zit ook in het aanbod (tabel 3), daar hebben we deze vervolgens niet meer mee geteld (zie voetnoot bij tabel 3).

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

Bij deze aanbodcategorie gaat het om ruimte die beschikbaar is of kan komen op bestaande, uitgegeven terreinen. Bijvoorbeeld door herontwikkeling van braakliggende industriële terreinen of vrijvallende industriële panden. We doen dit achtereenvolgens voor West-Brabant, Midden-Brabant en Drechtsteden; de drie regio's die behoren tot de marktregio van LPM. Conclusie is dat het op dit moment en in de ontwikkelperiode gaat om een minimale hoeveelheid ruimte.

West-Brabant

De mogelijkheden op bestaande terreinen voor het huisvesten van de LPM-doelgroep via herontwikkeling van ruimte zijn zeer beperkt. Ook in de ontwikkelperiode schatten we de mogelijkheden laag in. Daarbij baseren we ons op actuele aanbodinformatie uit het traject naar de nieuwe regionale bedrijventerreinprogrammering in West-Brabant. Verder kijken we naar ons kwalitatief verdiepingsonderzoek²² waarbij we specifiek hebben gekeken welke kansen de bestaande voorraad en vrijvallende industriële plekken kunnen bieden voor de vestiging van de logistieke vraag. Daartoe hebben we geanalyseerd welke terreinen in de regio West-Brabant relatief veel industriële bedrijvigheid bevatten (meer dan het gemiddelde van 36%). Vervolgens hebben we in een globale scan gekeken wat de overige kwalitatieve kenmerken van deze locaties zijn. Denk aan bereikbaarheid, ligging, maar ook omvang van de locatie. Daarbij stellen we dat vrijvallende terreinen substantiële massa moeten hebben om voor logistiek aantrekkelijk te kunnen zijn.

²¹ De Floor Space Index (relatie tussen omvang bedrijfsruimte en kavelomvang) van logistiek dienstverleners is ongeveer 0,5. Dit betekent dat een logistieke hal van circa 20.000 m² staat voor een kavel van circa 4 hectare.

²² Kwalitatief verdiepingsonderzoek bedrijventerreinen Noord-Brabant. Stec Groep in opdracht van provincie Brabant, april 2015.

Op basis van deze analyse concluderen we dat er maar beperkt mogelijkheden zijn of beschikbaar komen voor logistieke vestigers c.q. de LPM doelgroep. Dit om de volgende redenen:

- De leegstand van industrieel vastgoed in West-Brabant is laag, zo kunnen we op basis van aanbodresearch van ons via o.a. Funda In Business en Realnext, in grote lijnen concluderen. Het vastgoed dat leeg staat voldoet vaak ook niet aan de (moderne) eisen vanuit de logistiek en zal dus eerst herontwikkeld moeten worden. Een nadere leegstandsinventarisatie is nodig om hier definitief grip op te krijgen overigens.
- De (beperkte en gefaseerde) vrijval van industriële ruimte in West-Brabant vindt vooral plaats na 2025, terwijl de behoefte vanuit (zeer) grootschalige logistiek nu juist tot 2025 aanzienlijk is.
- De vrijval van industriële plekken betekent niet dat er in een keer grote industriële plots beschikbaar komen. Het zal gaan om een geleidelijke vrijval, die daarom niet direct vestigingskansen voor (zeer) grootschalige logistiek biedt, maar juist eerder voor kleinschalige bedrijvigheid/MKB, zeker wanneer deze vrijvallende plekken liggen op wat meer binnenstedelijk gelegen terreinen. Juist bij de kleinschalige bedrijvigheid/MKB ligt ook nog een duidelijke ruimtevraag.
- Bovendien liggen veel van deze industriële bedrijven – en daarmee vrijvallende plekken – op locaties die vanuit het vraagprofiel van de moderne logistiek niet meer voldoen.

Locaties die mogelijk kansen kunnen bieden in West-Brabant zijn vooral Vosdonk in Etten-Leur, Dombosch I en II in Geertruidenberg en de bedrijventerreinen De Krogten & Emer-Noord en –Zuid in Breda. Kenmerkend van deze locaties is de massa en de gunstige ligging en bereikbaarheid. Ook Vijf Eiken, Weststad (Oosterhout) en bijvoorbeeld Majoppeveld (Roosendaal) bieden in dat perspectief kansen. Op Majoppeveld gaat het in het bijzonder om het Philipsterrein (21 ha). Per saldo gaat het op dit moment en in de ontwikkelperiode echter om een beperkte hoeveelheid ruimte, die bovendien ook regelmatig voor andere functies kansen biedt. Zo is op Emer-Zuid (voormalige CSM terrein) in Breda 30 ha herontwikkelingsruimte beschikbaar, maar deze locatie leent zich gezien de ligging tegen de stad en als onderdeel van het centrum (Structuurvisie 2030) ook voor andere typen (stedelijke) bedrijvigheid.

Bovendien zijn deze plekken onderdeel van de huidige voorraad uitgegeven bedrijventerrein en daarom al meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag. Op veel van deze plekken, zoals Philipslocatie Roosendaal en Emer-Zuid Breda, was in het basisjaar van de prognose (2014) geen (grootschalige) leegstand en maakte de werkgelegenheid op die plek (vertaald naar ruimtegebruik) onderdeel uit van de uitbreidingsvraag in 2014. Immers, het prognosemodel raamt op basis van werkgelegenheid(sontwikkeling) tot en met 2030.

Midden-Brabant

Evenals voor West-Brabant is voor Midden-Brabant gekeken naar de kansen die de bestaande voorraad en vrijvallende industriële plekken kunnen bieden voor de vestiging van de logistieke vraag. In lijn met de West-Brabantse situatie concluderen we:

- De leegstand van industrieel vastgoed in Midden-Brabant is beperkt. Hoewel specifiek inzicht in de leegstand ontbreekt, kan dit op basis van leegstandsinventarisatie van DTZ, de kwantitatieve behoefteprognose van de provincie en aanvullende research van ons via o.a. Funda In Business en Realnext, in grote lijnen worden geconcludeerd. Het vastgoed dat leegstaat, voldoet bovendien vaak niet aan de (moderne) eisen vanuit de logistiek en zal eerst herontwikkeld moeten worden.
- Er valt – zo blijkt uit de verdeling van de kwalitatieve vraag naar segmenten – relatief weinig industriële ruimte vrij in Midden-Brabant. Veel te weinig om de forse behoefte vanuit (zeer) grootschalige logistiek te faciliteren.
- Dat de (beperkte) vrijval van industriële ruimte in Midden-Brabant vooral plaatsvindt na 2025, terwijl de behoefte vanuit (zeer) grootschalige logistiek nu juist tot 2025 aanzienlijk is.
- Dat de vrijval van industriële plekken niet betekent dat er in een keer grote industriële plots beschikbaar komen. Het zal gaan om een geleidelijke vrijval, die daarom niet direct vestigingskansen voor (zeer) grootschalige logistiek biedt, maar juist eerder voor kleinschalige bedrijvigheid/MKB, zeker wanneer deze vrijvallende plekken liggen op wat meer binnenstedelijk gelegen terreinen.
- Bovendien veel van deze industriële bedrijven – en daarmee vrijvallende plekken – liggen op locaties die vanuit het vraagprofiel van de moderne logistiek niet meer voldoen.

Locaties die op langere termijn mogelijk kansen kunnen bieden zijn vooral vrijvallende industriële delen van bestaande bedrijventerreinen als Vossenbergh (Tilburg), Haven 1-6 (Waalwijk) en bijvoorbeeld Tichelrijt in Dongen. Dit zijn locaties die al een logistiek profiel hebben danwel hier in markttechnisch opzicht goed voor scoren. Het gaat op dit moment en in de ontwikkelperiode echter om een minimale hoeveelheid ruimte. En ook hier geldt, evenals in West-Brabant, dat deze locaties feitelijk al zijn meegenomen in de raming van de uiteindelijke uitbreidingsvraag. Zie box hierboven.

Drechtsteden

Binnen de bestaande voorraad is in Drechtsteden op Oostpoort (Dordrecht) en Nieuwland (Alblasserdam) ruimte beschikbaar. De locatie Oostpoort heeft een omvang van circa 14 hectare. Op een deel van de gronden liggen al opties. Bovendien is het grootste beschikbare kavel met zo'n 3,9 ha te klein om de doelgroep grootschalige logistiek > 5 ha te faciliteren²³. De locatie Nieuwland heeft een omvang van 15 hectare. Daarvan is 7 hectare voor een containerterminal en 8 hectare voor logistiek gerelateerd aan deze terminal. Kortom, er zijn binnen de bestaande voorraad geen mogelijkheden voor vestiging van de LPM doelgroep > 5 ha.

3.1.3 Uitgeefbare terreinen voor de LPM-doelgroep

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

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

Om deze analyse uit te voeren is gebruik gemaakt van de meest actuele aanbodinformatie uit het traject naar de nieuwe regionale bedrijventerreinprogrammering (op basis van IBIS-cijfers per 1-1-2016) en hebben we de terreinen beoordeeld op aan de hand van de locatie- en vestigingseisen vanuit de markt zoals volgt uit het kwalitatief verdiepingsonderzoek (Stec Groep, 2015).

West-Brabant

Bij de score (zeer grootschalig) is rekening gehouden met het al dan niet beschikbaar hebben van kavels groter dan 5 hectare (direct beschikbaar of geschikt te maken). Locaties die an sich geschikt zijn voor zeer grootschalige logistiek maar waar geen (aaneengesloten) kavels groter dan 5 hectare beschikbaar zijn, scoren we daarom 'rood'. In de bijlage bij deze notitie is meer informatie en uitleg over deze beoordeling (methodiek) opgenomen.

Tabel 3: West-Brabant: harde plancapaciteit (bouwrijp en niet-bouwrijp, peildatum 1-1-2016) > 5 hectare

Planvoorraad				Logistiek en groothandel		
Planstatus	Gemeente	Plannaam	Uitgeefbaar	Zeergrootschalig	Grootschalig	Kleinschalig
1. Bouwrijp	Aalburg	Veensesteeg Noord	6,3			
1. Bouwrijp	Bergen op Zoom	Noordland	10,5			
1. Bouwrijp	Breda	Rithmeesterpark	11,8			
1. Bouwrijp	Breda	Hero	5,7			
1. Bouwrijp	Etten-Leur	Vosdonk	4,8			
1. Bouwrijp	Etten-Leur	Vosdonk Munnikenhei	4,9			
1. Bouwrijp	Etten-Leur	Vosdonk West	2,7			
1. Bouwrijp	Halderberge	Borchwerf II A	4,9			
1. Bouwrijp	Halderberge	Borchwerf II D	5,8			

²³ www.oostpoort-dordrecht.nl

1. Bouwrijp	Halderberge	Borchwerf II F	12,7			
1. Bouwrijp	Moerdijk	Zeehaven Moerdijk Distriboulevard	5,8			
1. Bouwrijp	Moerdijk	Zeehaven Moerdijk Industrial Park	111,57	100%	100%	
1. Bouwrijp	Moerdijk	Schansdijk	7,1			
1. Bouwrijp	Roosendaal	Borchwerf II B	8,6	78%		
1. Bouwrijp	Roosendaal	Borchwerf II C	4,6			
1. Bouwrijp	Roosendaal	Majoppeveld	27,6			
1. Bouwrijp	Steenbergen	AFC Nieuw-Prinsenland	46	67%	83%	67%
1. Bouwrijp	Steenbergen	Reinierpolder bestaand	5		50%	
2. Niet-bouwrijp	Breda	Emer Zuid	30			
2. Niet-bouwrijp	Breda	Voet Bavelse Berg*	10,86	78%		
2. Niet-bouwrijp	Moerdijk	Logistiek Park Moerdijk	142		75%	
2. Niet-bouwrijp	Steenbergen	Reinierpolder nieuw	5		50%	
2. Niet-bouwrijp	Werkendam	RBT Land v. Heusden en Altena	33			100%

Bron: kwalitatief onderzoek bedrijventerreinen, Stec Groep in opdracht van provincie Brabant, april 2015; vernieuwd in april 2016.

* Deze capaciteit is al meegenomen bij het vastgoedaanbod, tabel 2.

Binnen West-Brabant kunnen we concluderen dat – buiten LPM – een aantal locaties kwalitatief aantrekkelijk scoren voor de LPM-doelgroep. Voor de zeer grootschalige (VAL/VAS-) logistiek (> 5 ha) gaat het in het bijzonder om Borchwerf (diverse deelfasen) en Noordland. Samen is dit maximaal zo'n 47 ha uitgeefbare grond. De effectief beschikbare ruimte voor dit soort vestigers is op deze locaties echter nog maar beperkt. Het gaat om enkele verspreid gesitueerde kavels, die ieder afzonderlijk te klein zijn voor de zeer grootschalige logistiek, of om invulling van private grondposities. Op Borchwerf gaat het om 1 kavel van 5 hectare en op Noordland om circa 10 hectare.

Daarnaast zijn er nog drie locaties die markttechnisch goed scoren, maar die beperkingen kennen ten aanzien van het profiel of het bestemmingsplan. Deze locaties zijn (ook) met 'geel' gemarkeerd. Het gaat om Zeehaven Moerdijk (Industrial Park), Agro en Food Cluster (AFC) Nieuw Prinsenland en Voet Bavelse Berg (Breda).

In de gemeente Tholen wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het terrein Welgelegen III. Het betreft een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Welgelegen met 15 ha netto. Tholen ligt in de provincie Zeeland, maar zit aan tafel bij het RRO West-Brabant. Het grootste deel van de behoefte aan deze locatie komt voort uit de eigen bedrijvenbestand in Tholen en omgeving. De vraag voor deze locatie komt dan ook voor het grootste deel tot stand van buiten de marktregio voor LPM. Dit wordt bijvoorbeeld bevestigd door het bedrijf Alternate dat al (deels) gevestigd is in Tholen en daar verder uitbreidt.

Wat betreft het Zeehaven en Industrieterrein: hier is zo'n 117 hectare netto bedrijfsgrond voor uitgifte beschikbaar. Het gaat hierbij vrijwel geheel om de voormalige strategische grondreserve van Shell. Deze gronden zijn bedoeld voor chemische en (zware) industriële bedrijvigheid. Gezien de specifieke aard van de bedrijven en de lessen uit de brand bij Chemiepak, gelden er voor het gebied waaronder de reservegronden van Shell vallen specifieke veiligheidseisen. Zo zijn kwetsbare objecten uitgesloten, wat betekent dat er geen kantoren groter dan 1.500 m² zijn toegestaan. Ook zogenaamde 'hotspots' (clustering van personen, bijvoorbeeld in de vorm van arbeidsintensieve bedrijven) zijn vanwege externe veiligheid niet toegestaan.

De beoogde doelgroep voor het LPM, grootschalige VAL-bedrijven, valt buiten de doelgroep waarvoor op de reservegronden van Shell ruimte wordt geboden (aard van de bedrijven en de milieucategorie, VAL is categorie 3.1 of 3.2). Daarnaast brengen de veiligheidseisen dusdanige beperkingen met zich mee

(uitsluiten kwetsbare objecten en 'hotspots'), dat ook wat dat betreft grootschalige VAL-bedrijven zijn uitgesloten.

Bovendien zijn deze gronden sowieso onaantrekkelijk voor de doelgroep: het is sterk de vraag of de (zeer grootschalige) logistiek zich hier wil vestigen. Zeker waar het meer arbeidsintensieve VAL/VAS logistiek betreft of logistiek met gevoelige producten is dit aanbod niet geschikt.

Naast de direct uitgeefbare gronden zijn er nog bedrijven met strategische grondreserves op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk. Hierdoor lijkt het alsof er voldoende inbreidingsruimte beschikbaar is op het bestaande Industrieterrein Moerdijk, maar in werkelijkheid heeft het Havenschap hier geen zeggenschap over (immers privaat eigendom). In het bijzonder zijn deze kavels voor de LPM-doelgroep veelal niet aantrekkelijk in verband met de beperkte omvang en ongunstige verhoudingen/vorm van deze tussenkavels. VAL is overigens alleen mogelijk op plekken waar deze bedrijven (tot milieucategorie 3.2) zich ook daadwerkelijk mogen vestigen (alleen Tradepark en Distributionsboulevard). Hier zijn geen vestigingsmogelijkheden voor zeer grootschalige bedrijven.

Bovendien komen er nog incidenteel bedrijfskavels op het Industrieterrein Moerdijk beschikbaar. Dit door terugkoop van kavels of aflopende erfpachtcontracten. Recent voorbeeld hiervan is Tetrapak. Dergelijke kavels zijn hoofdzakelijk aan vaarwater gelegen en dus nat. De vraag naar dit soort kavels is in de raming van de provincie (Buiten, 2014) expliciet separaat geraamd (30-160 ha uitbreidingsvraag voor natte kavels tot en met 2030). Dit aanbod is voor droge VAL/VAS logistiek dus geen alternatief.

Voor het Agro en Food Cluster (AFC) Nieuw Prinsenland geldt dat deze plek vanuit de locationele, markttechnische aspecten geschikt is voor zeer grootschalige logistiek. Deze doelgroep kan zich nu echter niet op het AFC vestigen, omdat het product (bestemmingsplan, profiel agrofood, regionale afspraken) hiertoe nu niet de mogelijkheden biedt.

Conclusie: maximaal 15 ha is voor uitgifte beschikbaar voor de zeer grootschalige logistiek binnen de harde plancapaciteit in West-Brabant. Deze gronden liggen op Borchwerf B (5 ha) en Noordland (10 ha). Het aanbod vanuit private posities is al meegenomen in paragraaf 3.1.1, tabel 2.

Midden-Brabant

Bij de score (zeer grootschalig) is rekening gehouden met het al dan niet beschikbaar hebben van kavels groter dan 5 hectare (direct beschikbaar of geschikt te maken). Locaties die an sich geschikt zijn voor zeer grootschalige logistiek maar waar geen (aaneengesloten) kavels groter dan 5 hectare beschikbaar zijn, scoren we daarom 'rood'. In de bijlage bij deze notitie is meer informatie en uitleg over deze beoordeling (methodiek) opgenomen.

Tabel 4: Midden-Brabant: harde plancapaciteit (bouwrijp en niet-bouwrijp, peildatum 1-1-2016)

Planvoorraad				Logistiek en groothandel		
Planstatus	Gemeente	Plannaam	Uitgeefbaar	Zeer grootschalig	Grootschalig	Kleinschalig
1. Bouwrijp	Gilze en Rijen	Midden-Brabant Poort	9,0		50%	
1. Bouwrijp	Loon op Zand	Kets-West II	5,8			
1. Bouwrijp	Tilburg	Tradepark 58	12,0			
1. Bouwrijp	Tilburg	Vossenbergh West II	41,0			
1. Bouwrijp	Waalwijk	Haven 7	10,5			
1. Bouwrijp	Waalwijk	Afbouw Haven I - VI	17	100%		
2. Niet-bouwrijp	Dongen	De Wildert	12			
2. Niet-bouwrijp	Tilburg	Bakertand	18,9			
2. Niet-bouwrijp	Tilburg	Zwaluwenbunders*	25,3	78%		
2. Niet-bouwrijp	Tilburg	Vossenbergh Scheg	6,9			
2. Niet-bouwrijp	Waalwijk	Haven 7 fase I en II	98			

* Geen hard plan. Locatie is opgenomen in de huidige RRO-afspraken, er ligt een ontwerp bestemmingsplan. Dit plan is echter niet gericht op grootschalige logistiek. Op grond van de huidige '5 ha afspraken' kan ook geen plan hiervoor in procedure worden gebracht.

Wat betreft Midden-Brabant concluderen we dat voor het segment zeer grootschalige (VAL/VAS) logistiek maar een beperkt aantal locaties markttechnisch aantrekkelijk is. Het gaat dan om Vossenberg West II in Tilburg en Afbouw Haven 1-6 in Waalwijk. Bestuurlijk is echter de afspraak gemaakt dat bedrijven groter dan 5 hectare zich niet mogen vestigen op Afbouw Haven 1-6. Dit betekent dat de locatie de score 'geel' krijgt. Dit geldt ook voor Zwaluwenbunders, maar voor deze locatie is überhaupt nog geen hard plan.

Net als in West-Brabant is de werkelijke beschikbaarheid van (aaneengesloten) grote kavels in Midden-Brabant beperkt op deze locaties. Op zowel Vossenberg West II als Afbouw Haven 1-6 gaat het nog slechts om enkele kavels van beperkte omvang. Op Vossenberg West II is van de 40 hectare die als beschikbaar staat aangemerkt 'slechts' 15 hectare daadwerkelijk beschikbaar voor bedrijven groter dan 5 hectare. Een deel van de beschikbare kavels is al uitgegeven en het formele passeren van de akte geschiedt in 2016. Overige kavels zijn gekocht door private partijen en worden via deze weg aangeboden (zie hiervoor tabel 2).

Conclusie: we concluderen op basis van bovenstaande dat circa 15 hectare beschikbaar is voor uitgifte aan de zeer grootschalige logistiek binnen de harde plancapaciteit in Midden-Brabant. Dit is ook exclusief de nog resterende 17 hectare op Afbouw Haven 1-6. Daarbij merken we op dat op Afbouw Haven 1-6 feitelijk geen VAL-bedrijven kunnen vestigen groter dan 5 ha vanwege bestuurlijke afspraken.

Drechtsteden

De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen in Regio Drechtsteden is – zeker voor de grootschalige doelgroep - vrij beperkt. De meeste uitgeefbare ruimte is te vinden op het bedrijventerrein Dordtse Kil III. Hier was per 1 januari 2016 nog circa 31 ha netto (hard) planaanbod.

Tabel 5: Drechtsteden: harde plancapaciteit (peildatum 1-1-2016)

Gemeente	Locatie	Uitgeefbaar in netto hectare	Toelichting
Zwijndrecht	Bakestein	5,5	Hoogwaardig, kantoorachtig
Hendrik-Ido-Ambacht	Antoniapolder	10,1	Bestaat uit Businesspark aan de Noord (ook bekend als Citadel-terrein) van 6,5 ha en het Genie-terrein van circa 5 ha. Op het Businesspark is reeds 1 kavel uitgegeven. Het Genie-terrein heeft qua vorm en profiel (moet met nieuwe halte voor waterbus entree naar Hendrik-Ido-Ambacht worden) geen mogelijkheden voor vestiging van grootschalige logistiek > 5 ha
Hendrik-Ido-Ambacht	Bedrijvenpark Langeweg	1,5	
Alblasserdam	Polder Nieuwland	2,9	
Dordrecht	Dordtse Kil III	31	Slechts 1 kavel van circa 5,5 ha aaneengesloten beschikbaar
Dordrecht	Amstelwijk	8,9	Focus op kantoren, hoogwaardig
Sliedrecht	Stationspark	0,9	Focus op kantoren, hoogwaardig

Bron: Infodesk bedrijventerrein Zuid-Holland, 2016 en diverse websites gemeenten en bedrijventerreinen.

Kijkende naar de locatiekwaliteiten (bereikbaarheid, ligging, etc.) van het aanbod en de kenmerken van het aangeboden product (omvang kavels, bebouwingsmogelijkheden, doelgroepen, etc.), dan concluderen we dat dit nauwelijks tot geen vestigingsmogelijkheden biedt voor de doelgroep waar LPM op mikt. Dordtse Kil III scoort dan wellicht nog redelijk op de locatiekwaliteiten, maar de ruimte die nog beschikbaar is, biedt geen mogelijkheden (meer) om de LPM-doelgroep te huisvesten. Er zijn geen aaneengesloten grote kavels te maken, ook omdat de uitgeefbare gronden verspreid liggen over het terrein. Daar komt bij dat de resterende kavels over het algemeen ook een ongelukkige maatvoering kennen (rond, driehoekig, etc.) en daardoor onaantrekkelijk zijn voor logistiek.

Er zijn in de regio wel plannen voor de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein. Voor LPM is dan Dordtse Kil IV het meest relevant. Dit terrein heeft een beoogde omvang van zo'n 65 ha netto uitgeefbaar. Intentie is het terrein op de markt te brengen tegen 2020. Daarbij wordt gemikt op de maritieme en logistieke bedrijvigheid.

Het bestemmingsplan is in de ontwerpfase. Omdat het te verwachten is dat dit plan ten tijde van de vaststelling van het PIP voor LPM ter inzage ligt, nemen we het plan mee als harde plancapaciteit²⁴.

Kil IV biedt vestigingsmogelijkheden voor bedrijven vanaf 1,5 ha netto kavel. Kijkende naar de beoogde verkaveling (omvang en vorm) en opzet van het terrein concluderen we dat er slechts beperkt mogelijkheden zijn voor vestiging van grootschalige logistiek > 5 ha netto. Dit is alleen mogelijk in het blok aan linkerzijde van de locatie. We schatten in dat het om ongeveer 20 à 25 hectare gaat die geschikt is.



Conclusie: we concluderen dat binnen de harde plancapaciteit circa 30 ha beschikbaar is voor de LPM doelgroep in Drechtsteden. Deze gronden liggen op Dordtse Kil III en IV (nog niet uitgeefbaar).

3.1.4 Conclusie: 100 ha netto aanbod

We keken in de marktregio naar het aanbod voor de LPM-doelgroep. Dat deden we op drie niveaus.

- **Niveau 1. Bestaand (leegstaand) of nog te bouwen logistiek vastgoed voor de LPM-doelgroep:** Uiteindelijk blijft circa 40 ha over op dit niveau aan potentieel aanbod voor de LPM-doelgroep (in West-Brabant, Midden-Brabant en Drechtsteden). Immers, een deel van dit bestaande aanbod zal überhaupt niet meer opgenomen worden door een grootschalige logistiek dienstverlener, gaven we aan. Het betreft dat deel van het bestaande aanbod dat niet aan de eisen van de logistieke sector voldoet. Ook bestaat er wat betreft het aanbod op dit niveau enige overlap (dubbeltelling) met uitgeefbare gronden op bedrijventerreinen op niveau 2 en 3. Vanwege de groei in logistieke activiteiten hebben enkele projectontwikkelaars en/of beleggers in logistiek vastgoed strategische posities verworven en (deels op risico) panden gebouwd voor eindgebruikers.
- **Niveau 2. Heruitgeefbare ruimte op bestaande terreinen in de marktregio voor de LPM-doelgroep:** Het gaat hier om mogelijke ruimte die bijvoorbeeld vrijvalt door krimp van de industrie en die via herontwikkeling dus weer als nieuwe kavels voor de LPM-doelgroep beschikbaar kunnen komen. Conclusie is dat het op dit moment en in de ontwikkelperiode gaat om een minimale hoeveelheid ruimte. In West-Brabant kan op termijn de locatie Majoppeveld Zuid beschikbaar komen voor de doelgroep. Deze plek is echter modelmatig al meegenomen in de prognose van de uitbreidingsvraag. In andere regio's zijn inbreidingsmogelijkheden voor zeer grootschalige logistiek ook beperkt. Er resteert op dit niveau dus 0 hectare aanbod.
- **Niveau 3. Uitgeefbare terreinen voor de LPM-doelgroep:** we concluderen dat circa 60 hectare grond in harde plancapaciteit beschikbaar is voor uitgifte aan de doelgroep zeer grootschalige logistiek in de marktregio.

Voor havengerelateerde logistiek kleiner dan 5 ha zijn meer locaties beschikbaar en geschikt. Vandaar dat we in de analyse van de vraag een specifiek aandeel binnen de totale vraag voor LPM hebben geraamd.

In totaal gaat het om een aanbod van 100 ha netto voor de primaire LPM-doelgroep (kavels > 5 hectare).

²⁴ Zodra een ontwerp-bestemmingsplan naar buiten wordt gebracht, wordt dit inde jurisprudentie als harde plancapaciteit aangemerkt.

4 Ladder voor LPM

Trede 1: Ruimte vraag voor LPM maar voor deel op te vangen in harde plan capaciteit

In totaal is de ruimte vraag vanuit de LPM-doelgroep in de marktregio (Midden- en West-Brabant, Drechtsteden) in de ontwikkelperiode:

- Grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS: 260 tot 270 hectare netto
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn en VAL/VAS < 5 ha met synergievoordelen en specifiek op zoek naar de locatie kwaliteiten van LPM: 30-40 hectare netto

Wat betreft de vraag naar kavels groter dan 5 ha kunnen we concluderen dat op bedrijventerreinen in de marktregio maar op enkele plekken kavels beschikbaar zijn met aaneengeschaald 5 hectare of meer. Vooral Vossenbergh West II en verspreid enkele kavels in Bergen op Zoom, Roosendaal en Dordrecht kunnen de geprognosticeerde ruimte vraag bedienen. Deze locaties hebben nog slechts beperkt ruimte voorhanden voor deze specifieke doelgroep en zeker niet voldoende om de ruimte vraag op middellange en lange termijn te accommoderen en richten zich bovendien ook op kleinere en/of andere doelgroepen (onder andere vertaald in de verkaveling en weginfrastructuur). Het gaat in totaal om circa 60 hectare netto die in potentie beschikbaar zijn.

Het bestaande (en nieuw te ontwikkelen) logistieke bedrijfstuig is beperkt geschikt voor grootschalige logistieke dienstverleners, zo blijkt. Een groot deel van de beschikbare panden en kavels die op dit moment aangeboden worden zijn slechts in beperkte mate marktconform/courant voor moderne en grootschalige logistiek. Het overgrote deel van het beschikbare aanbod is te klein of voldoet in bouwhoogte, ligging ten opzichte van snelweg en vaarwater en planologische mogelijkheden niet aan de wensen en eisen van de sector. Een analyse van grootschalige panden laat zien dat enkel aanbod op Noordland (Bergen op Zoom), Borchwerf II (Roosendaal/Halderberge), op Vossenbergh (West) (Tilburg) en verspreid in Midden- en West-Brabant (overwegend in private handen) in aanmerking komt voor vestiging van (zeer) grootschalige logistiek. Bovendien zijn deze plekken onderdeel van de huidige voorraad uitgegeven bedrijventerrein en daarom al meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.

We schatten per saldo in dat circa 40 hectare netto van de ruimte vraag naar zeer grootschalige en/of havengerelateerde logistiek in dit aanbod gefaciliteerd kan worden en niet is opgenomen in de prognose van de uitbreidingsvraag. Hierbij gaan we uit een maximale match tussen vraag en aanbod. Het overige aanbod is (deels) geschikt voor kleinere/andersoortige logistieke gebruikers of andere bedrijfssectoren.

Als we de markt vraag voor kavels groter dan 5 hectare (260-270 ha) verminderen met het beschikbare aanbod (100 ha), dan concluderen we dat sprake is van een actuele regionale behoefte van 160-170 ha.

Daar bovenop komt de ruimte behoefte vanuit havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM. Deze bedraagt 30-40 hectare netto in ontwikkelperiode van LPM. Ander aanbod in de marktregio is hiervoor niet geschikt (te maken). Het betreft al de specifieke ruimte vraag naar de locatie kwaliteiten (zeehaven, diepgang, ligging) van LPM. De totale ruimte vraag binnen dit segment is groter.

Trede 2: Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied beperkt en/of al verwerkt in prognose; geen aanleiding om vraag-aanbod confrontatie hierop aan te passen voor LPM

Inbreidingsruimte op het bestaande industrieterrein Moerdijk is niet geschikt voor de 'LPM-doelgroep'. Dit vanwege de reservering voor andere doelgroepen dan logistiek (versterking petrochemisch cluster op Moerdijk) en beperkte (markttechnische) geschiktheid van de gronden (vanwege de bestaande risico-contour op het bedrijventerrein).

Bovendien komen er nog incidenteel bedrijfskavels op het Industrieterrein Moerdijk beschikbaar. Dit door terugkoop van kavels of aflopende erfpachtcontracten. Recent voorbeeld hiervan is Tetrapak. Dergelijke kavels zijn hoofdzakelijk aan vaarwater gelegen en dus nat. De vraag naar dit soort kavels is in de raming van de provincie (Buiten, 2014) expliciet separaat geraamd (30-160 ha uitbreidingsvraag voor natte kavels tot en met 2030). Dit aanbod is voor droge VAL/VAS logistiek dus geen alternatief.

De inbreidings- en herontwikkelmogelijkheden op andere bedrijventerreinen zijn daarnaast beperkt. Zeker voor de doelgroep zeer grootschalige logistiek. Ten eerste zal de krimp – en daarmee vrij komende ruimte – zich voornamelijk voordoen na 2025. De ruimtevraag vanuit het segment zeer grootschalige logistiek doet zich juist grotendeels voor in de periode voor 2025. Bovendien is het niet de verwachting dat op grootschalige schaal industriële plots beschikbaar komen binnen de ontwikkelperiode. Een eerste grove inventarisatie hiernaar (door Stec Groep, 2015, hernieuwd april 2016) leert dat hoofdzakelijk kleinere kavels beschikbaar komen, ongeschikt voor de huisvesting van (zeer) grote logistieke bedrijven. Sowieso is ook gebleken dat diverse (binnenstedelijke en/of locaties op bestaande bedrijventerreinen) markttechnisch niet voldoen aan de eisen die logistieke bedrijven stellen en daarmee geen geschikt alternatief zijn. Bovendien geldt dat deze locaties feitelijk al zijn meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.

Samengevat zijn mogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied zeer beperkt voor de zeer specifieke ‘LPM-doelgroep’ (grootschalig en/of havengerelateerd) in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant.

Trede 3: Ruimtevraag accommoderen op een multimodaal ontsloten locatie

Al jaren is het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Dit sluit niet alleen aan bij de beleidsambities van de provincie, maar is ook een afwegingscriterium geweest bij de opgestelde plan-MER.

Om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park, zijn in de plan-MER verschillende locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die voldoen aan vier geschiktheidseisen, waaronder multimodaliteit. Uit de plan-MER blijkt dat de locatie van Logistiek Park Moerdijk de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en –wensen voor grootschalige logistiek.

Conclusie marktvraag na aflopen Ladder voor duurzame verstedelijking: ruimtevraag voor ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk aanwezig.

Na het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking concludeert Stec Groep dat er een actuele regionale behoefte is voor de LPM-doelgroep in de periode 2016 tot en met 2030. Deze behoefte kan niet worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Deze conclusie is in grote lijnen vergelijkbaar met het onderzoek uitgevoerd door Stec Groep in 2013 (als onderlegger voor het inpassingsplan). Dit nieuwe onderzoek geeft daarmee dus geen aanleiding voor een nuancering of andere conclusie dan in het vorige onderzoek (2013) is getrokken. Juist door van een langere tijdsperiode uit te gaan is de potentie van de vraag die bediend kan worden ruimer. Het aanbod echter is de afgelopen jaren juist lager geworden door diverse uitgften aan (zeer) grootschalige logistiek.

Bijlage 1

Locatiewensen- en eisen binnen de logistieke sector

Voor de logistiek zijn de marktoriëntatie van de vestiging en kosten voor arbeid, bereikbaarheid en transport de belangrijkste aspecten die meespelen bij de locatiekeuze. Als de keuze voor de regio genomen is dan is de benodigde ruimte (in kavelomvang) het belangrijkste criterium voor onderscheid tussen de onderscheiden deelsegmenten. Immers, of het nu om een transportbedrijf gaat, een verlader of een groothandel, de locatiewensen en -eisen zijn binnen deze groepen redelijk homogeen. Het verschil zit vooral in de omvang van de specifieke bedrijven en de daaraan gerelateerde locatie-eisen. Zeer grote logistieke bedrijven hebben veel meer een voorkeur voor een plek buiten de stad, aan een snelweg met de keuze uit zeer ruime kavels en ruime bouw mogelijkheden, dan kleinere stadsgebonden logistiek.

We onderscheiden 3 doelgroepen:

- Zeer grootschalige logistiek (> 5 hectare)
- Middelgrote en grote logistiek (tussen 5.000 m² tot 5 hectare)
- Kleinschalige logistiek (groothandel en reparatie) (< 5.000 m²)

Om een inschatting te maken van de verdeling van de ruimtevraag naar kavelomvang kijken we onder andere naar onderzoek van NVM (Logistiek Vastgoed in cijfers, 2016), CBRE (The Netherlands Industrial Marketview, 2014) en Dynamis (Marktscan Logistiek, 2016) en over de logistieke markt en onderzoek van Stec Groep (2002, 2005 en 2012) naar bedrijfsruimtegebruikers en locatiebeslissingen in Nederland. Uit deze rapportages blijkt dat de in toenemende mate logistieke transacties in omvang groeien. Had in 2002 nog 47% van de logistiek behoefte aan kavels groter dan 5 hectare, in 2012 was dit al gegroeid tot meer dan 50%. Als we kijken naar de opname van logistiek vastgoed dan concluderen we dat 50 tot 60% van het transactievolume sinds 2009 groter was dan 5 hectare. Incidenteel gaat het om gebruikers tot 20 hectare.

Op basis van een sectoranalyse (door Stec Groep 2015 vernieuwd in april 2016 en terug te lezen in het betreffende onderzoek) geven we hieronder de belangrijkste locatiewensen en -eisen voor de drie onderscheiden segmenten.

Tabel 6: Vertaling locatiewensen en –eisen naar de drie doelgroepen binnen het segment logistiek en groothandel

	Zeer grootschalige logistiek & groothandel	Grootschalige logistiek & groothandel	Kleinschalige logistiek & groothandel (incl. autohandel en reparatie)
Ligging	Perifeer, verwijderd van woonwijken, of aan de rand van woonwijken, i.v.m. opslag en vele vervoersbewegingen.	Perifeer, verwijderd van woonwijken, of aan de rand van woonwijken, i.v.m. opslag en vele vervoersbewegingen.	Mogelijk grenzend aan woonwijken, mits overlast of hinder op woonomgeving minimaal/ beperkt is (op strategische plekken).
Bereikbaarheid weg	Directe nabijheid snelwegknooppunt/ eigen snelwegafslag of een vierbaans N-weg (ongehinderde doorstroming tot snelweg).	Directe nabijheid snelwegknooppunt/ eigen snelwegafslag of een vierbaans N-weg (ongehinderde doorstroming tot snelweg).	Aan doorgaande weg/reguliere N-weg. Aan snelweg is pré.
Bereikbaarheid OV	Geen doorslaggevend criterium, wel een pré.	Geen doorslaggevend criterium, wel een pré.	Geen doorslaggevend criterium, wel een pré.
Bereikbaarheid water en spoor	Geen doorslaggevend criterium, nabijheid wel een pré.	Geen doorslaggevend criterium, nabijheid wel een pré.	Geen relevant criterium.
Kavelgrootte	Kavelgrootte minimaal 5 hectare.	Minimaal kavels van 5.000 m ² tot 3 hectare, bij voorkeur ook groter (3 tot 5 hectare).	Kavels overwegend tussen de 1.000 m ² tot 5.000 m ² .
Bouwhoogte	14-20 meter; bij uitzondering hoger dan 20 meter.	14-20 meter; bij uitzondering hoger dan 20 meter.	10 – 14 meter (lager komt ook voor).
Milieucategorie	t/m milieucategorie 3, bij uitzondering 4.	t/m milieucategorie 3, bij uitzondering 4.	t/m milieucategorie 3, bij uitzondering 4.
Arbeidsmarkt	Nabijheid van geschikte arbeidspool (van voldoende omvang) zeer relevant criterium. Toename belang van hoogwaardige arbeidsmarkt.	Nabijheid van geschikte arbeidspool (van voldoende omvang) zeer relevant criterium. Toename belang van hoogwaardige arbeidsmarkt.	Vanwege kleinschaligheid is omvang van arbeidspool minder relevant; kwalitatief en flexibel inzetbaar van groter belang.
Voorzieningen	Huisvesting arbeidsmigranten.	Huisvesting arbeidsmigranten.	Nabijheid bevolkingsconcentratie.

Bijlage 2

In het kwalitatief verdiepingsonderzoek bedrijventerreinen Noord-Brabant zijn bedrijventerreinen beoordeeld op basis van de locatiewensen en –eisen van de markt. De locatietekenen, bestemmingsplannen en overige regionale afspraken betreffende het aanbod zijn hierin leidend geweest. Ook is input van de markt gebruikt. Hiertoe is een bustour georganiseerd met eindgebruikers, ontwikkelaars en beleggers langs diverse locaties in de regio's. De kenmerken van iedere locatie zijn vervolgens geconfronteerd met de locatiewensen en -eisen van de diverse doelgroepen in de marktvraag.

Elk terrein krijgt op deze manier per doelgroep een score tussen 0 en 100%. De score van de bedrijventerreinen is ingedeeld in vier categorieën:

Tabel 7: Score bedrijventerreinen in vier categorieën

Scoretabel	
Rood (<30%)	Niet geschikt, voldoet niet aan cruciale markttechnische eis(en) die doelgroep stelt aan vestigingslocatie.
Oranje (30-66%)	Markttechnisch ongeschikt. Voldoet niet aan merendeel van de markttechnische eis(en) die doelgroep stelt aan vestigingslocatie.
Groen (67 - 90%)	Geschikt, voldoet aan belangrijkste markttechnisch gestelde eisen vanuit de doelgroep/ het deelsegment.
Donkergroen (90 - 100%)	Voldoet markttechnisch aan alle eisen (ook softe eisen) die de doelgroep of het deelsegment stelt aan een vestigingslocatie.

Markttechnisch hoge score, beperkingen in bestemmingsplan of profiel = GEEL

Naast de beoordeling op markttechnische aspecten is – voor die locaties die hoog scoren (minimaal groen) vanuit de wensen en eisen van de doelgroep – gekeken naar het aspect 'geschikt te maken'.

Locaties die een hoge markttechnische score laten zien, maar op dit moment vanwege profiel of beleidskader een bepaalde doelgroep niet kunnen faciliteren markeren we met de kleur "geel". Dit betekent dat er beperkingen zijn ten aanzien van deze locatie(s) om een specifiek deelsegment te huisvesten. Het gaat bijvoorbeeld om situaties waarin regionaal is afgesproken dat een bepaald segment zich niet mag vestigen op sommige locaties, er een profilering is afgesproken, dat omvang van kavels (zowel groot als klein) een beperking vormt, dat er (vanuit andere beleidsvelden) afspraken gemaakt zijn over het wel of niet huisvesten van specifieke doelgroepen op bedrijventerreinen of omdat er overige belemmeringen zijn.

Voor locaties die 'oranje' scoren is in een extra analyse gekeken of met eenvoudige ingrepen de locatie wel geschikt is te maken. Dit is relevant voor plekken die locationeel (denk aan ligging) relatief aantrekkelijk zijn, maar qua aangeboden product niet. Bijvoorbeeld omdat het bestemmingsplan niet goed past bij de eisen van de bedrijven. Gekeken is of er met eenvoudige ingrepen een aanpassing kan plaatsvinden in de gebruiksmogelijkheden van de locatie. Het gaat dan vooral om de maximale bouwhoogte op een locatie.

Als aanpassing hiervan leidt tot een 'groene' beoordeling, dan zijn deze terreinen dus ook 'geel' gescoord. Het gaat om locaties die in de gele score minder dan 67% van de punten krijgen.