

Publiek Programma van Eisen Logistiek Park Moerdijk (LPM)

Bijlage 1

**Bestuursovereenkomst realisatie
Gebiedsontwikkeling Moerdijk,
26 juni 2009**

Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Eisen	5
3.	Hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief bedrijventerrein-concept	7
3.1	Gewenst duurzaamheidsconcept op gebiedsniveau	7
3.2	Gewenst duurzaamheidsconcept op gebouwniveau	7

1. Inleiding

Nederland Distributieland

De kwalitatief hoogwaardige infrastructuur van Nederland heeft van ons land een logistiek centrum voor Noordwest-Europa gemaakt. Nederland is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor buitenlandse ondernemingen die hun goederen van hieruit verder distribueren. De groei van het goederenvervoer in Nederland ontwikkelt zich over de laatste decennia sneller dan de economie als geheel. Bedrijven die produceren voor geheel Europa (of wereldwijd) vervangen in steeds meer branches de landelijke of regionale producenten. Het vervoer naar Europa vindt plaats naar een steeds beperkter aantal Europese aanlandingspunten of hubs. Hier komen vooral bedrijven die zich richten op inbound distributie: het verwerken en distribueren van goederen vanuit de hele wereld naar andere landen in Europa. De steeds specifiekere vraag van consumenten naar meer modellen of varianten van een product maakt een meer gefragmenteerde einddistributie noodzakelijk, waarbij de levertijden steeds korter moeten worden. Dit leidt per saldo altijd tot meer vervoer.

Nederland is van oudsher sterk als aanlandingspunt voor de aanlevering van goederen, ook door de aanwezigheid van de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol. Binnen Nederland is er een grote behoefte aan relatief grote, kwalitatief hoogwaardige locaties voor logistiek met een uitstekende multimodale ontsluiting.

Deze ontwikkelingen in de logistiek leiden tot grote kansen voor Nederland als logistiek knooppunt in Europa. Er ontwikkelt zich een rolverdeling tussen de zeehavens en locaties achter de havens. De zeehavens zijn in bedrijf voor grootschalige overslag. De locaties direct achter de zeehavens kennen een concentratie van activiteiten en worden logistieke hotspots voor 'schone' bedrijven. Deze bedrijven richten zich op *Value Added Logistics* en verzorgen bijvoorbeeld assemblage, ompakking, montage, reparatie en bedrukking van producten.

Waarom ontwikkeling van een Logistiek Park te Moerdijk?

Met name de regio Zuidwest-Nederland -gelegen midden tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen- biedt volop kansen voor de logistiek; het Logistiek Park Moerdijk (LPM) is in dit kader voorzien op een unieke plek: gelegen in de oksel van de A16 en A17, op de centrale as Rotterdam-Antwerpen met goede verbindingen naar het achterland, in de directe nabijheid van diep vaarwater (de haven van het industriegebied Moerdijk), ontsluiting via spoor met toekomstig railservicecentrum en de mogelijkheid van containeroverslag door gebruikmaking van kadefaciliteiten. Dit levert veel synergie- en milieuvoordelen op.

Duurzaamheidsaspecten op hoger schaalniveau

Door de unieke ligging van het LPM kunnen vervoerstromen multimodaal worden afgewikkeld, hetgeen een bijdrage kan leveren aan de economie (minder files, minder congestie en vertraging, ontlasting van Rotterdam e.o.), en het milieu (minder vervoersbewegingen, containervervoer per schip in plaats van per as, minder CO₂- uitstoot).

Synergie met bestaande Industrie- en havengebied Moerdijk

Het nieuw aan te leggen Logistiek Park is bedoeld voor bedrijven in bestemmingsplancategorie 3; dit zijn bedrijven met geringe effecten op veiligheid en milieu. Bedrijven in de hogere bestemmingsplancategorieën, de zware industrie, zijn en worden gevestigd op het bestaande Industrieterrain Moerdijk. Deze ondernemingen moeten voldoen aan strengere wetgeving

op het gebied van veiligheid en milieu, vanwege hun effecten op de omgeving. Door de onderlinge nabijheid van het Logistiek Park Moerdijk en Industrierrein Moerdijk sluiten productie en vervoer van goederen uitstekend op elkaar aan. Waar het om gaat is het juiste bedrijf op de juiste plaats.

De nabijheid van het industrierrein biedt tal van synergie- en milieuvoordelen. Zo kunnen bedrijven op beide terreinen de haven gebruiken voor opslag, overslag en Value-Added Logistics. Industriële restwarmte kan mogelijk – afhankelijk van de economische haalbaarheid – worden ingezet als energiebron voor andere bedrijven. Tussen beide terreinen wordt een interne baan aangelegd, afgescheiden van het openbare wegennet. Tevens komt er een rail-servicecentrum op het bestaande industrierrein voor de overslag van goederen. Ook op het gebied van parkmanagement kunnen voordelen worden behaald.

Publiek programma van eisen

Om de voordelen te kunnen verzilveren, worden eisen gesteld aan de bestemming, het ontwerp en de inrichting van het LPM. Naast een aantal harde eisen gelden tal van ambities om het LPM daadwerkelijk op een duurzame, innovatieve manier vorm te geven.

2. Eisen

- **Bestemming:** het LPM is bestemd voor de specifieke doelgroep van verladers en logistieke bedrijven die bekend zijn onder de term *Value Added Logistics (VAL)*. Dit zijn bedrijven die gebruik maken van de aan- en afvoer van grote goederenstromen per schip, per spoor en ook wel via de weg. Value Added Logistics richt zich op activiteiten die toegevoegde waarde opleveren zoals bijv. assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke producttoevoegingen, bedrukking van producten e.d. Het LPM richt zich daarbij bij voorkeur op de grotere internationale spelers die een grote ruimtebehoefte hebben en elders in Nederland niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Voor deze partijen moet ruimte op het terrein gereserveerd worden, zodat als de vraag van dit soort bedrijven naar ruimte zich voordoet, men te allen tijde in Nederland en meer specifiek in Moerdijk terecht kan. Dit geldt als harde eis voor de ontwikkeling van het LPM.

De accommodatie van grote regionale en nationale spelers die internationaal opereren wordt evenwel niet uitgesloten. De voorwaarden voor onderlinge samenwerking en synergie tussen logistieke dienstverleners worden zoveel mogelijk benut.

- **Kavelgrootte:** om voor de accommodatie van de hiervoor genoemde categorie van bedrijven voldoende waarborgen te scheppen is de minimale kavelgrootte 5 hectare. Door een combinatie van kavels dienen ook oppervlakten van 20 – 30 hectare gecreëerd te kunnen worden. Een ruimtebeslag van minder dan 5 hectare is alleen toelaatbaar, voorzover het gaat om bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater.
- **Ontsluiting:** vervoersstromen dienen zoveel mogelijk multimodaal afgewikkeld te kunnen worden, bij voorkeur door gebruikmaking van andere vervoersmodaliteiten dan per as, namelijk vervoer over water of per spoor. Voor de ontsluiting van het gebied op het hoofdwegennet zijn aansluitingen nodig op zowel de A16 als de A17.
- **Relatie met bestaande industrie- en havengebied Moerdijk:** de aanleg van een zogenaamde interne baan, afgescheiden van het openbare wegennet, in combinatie met een railservicecentrum op het bestaande industriegebied, is vereist. Uitgangspunt hierbij is: geen belasting van het onderliggende, lokale wegennet.
- **Werkgelegenheid:** als normgetal voor de werkgelegenheid in combinatie met kantoren buiten het plangebied (in samenhang met elkaar), geldt een streefwaarde van 45 fte per ha uit te geven terrein.
- **Bedrijven:** bedrijven moeten behoren tot milieucategorie 3.1-3.2 van de VNG-lijst milieuzonering. Uitgifte voor kantoordeeleinden die niet rechtstreeks in verband staat met deze bedrijven, wordt niet toegestaan.
- **Gebouwen:** er wordt een verbod ingesteld op toepassing van uitloogbare bouwmaterialen. Als doelstelling wordt opgenomen dat alle te bouwen gebouwen een verwarmings-/koelsysteem zullen kennen op basis van lage temperatuursystemen. De gebouwen dienen toekomstvast te zijn inzake (energie)ontwikkelingen op technisch gebied.
- **Landschappelijke inpassing:** aan de zuidkant van de Lapdijk (buiten het plangebied met de bestemming LPM) wordt het bedrijventerrein door een groene omlijsting in het landschap duurzaam ingepast op een zodanige wijze dat de zichtbaarheid vanuit het

open, agrarische cultuurlandschap zoveel mogelijk wordt weggenomen. De randen langs de A16 en A17 zijn zichtlocaties. De vormgeving van gebouwen en landschap langs de hoofdwegenstructuur moet kwaliteit en samenhang vertonen; daartoe wordt vooraf een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit is maatgevend voor de situering en vorm van gebouwen, alsmede voor de aanleg van groenvoorzieningen.

- **Bouwhoogte:** ten behoeve van een doelmatig gebruik van de schaarse ruimte bedraagt de minimale bouwhoogte 7 meter boven het maaiveld. In principe worden geen beperkingen opgelegd aan de maximale bouwhoogte, maar de bouwhoogte aan de zuidzijde moet zodanig zijn dat voldaan wordt aan de eisen van een goede landschappelijke inpassing. Langs de randen van het gebied langs de A16 en A17 kunnen een aantal "landmarks" worden gesitueerd, voor zover passend binnen het eerder vermelde beeldkwaliteitsplan;
- **Uitgifte:** het netto uitgeefbare gebied bedraagt ca. 150 ha met een afwijking van maximaal 5 %. Het uitgiftetempo wordt afgestemd op de specifieke doelgroep van bedrijven. Prioriteit wordt toegekend aan grote internationale spelers die elders niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Hiervoor wordt in de tijd voortdurend ruimte gereserveerd. Het adagium 'het juiste bedrijf op de juiste plek' is leidend boven een hoger uitgiftetempo. Uitgifte aan minder grote, regionale- en nationale spelers is mogelijk, maar heeft een lagere prioriteit.
- **Overige activiteiten:** op beperkte schaal - maximaal 5 % - van de netto uitgeefbare oppervlakte worden activiteiten toegestaan die rechtstreeks dienstbaar zijn aan de logistieke activiteiten zoals toeleverings- en/of servicegerichte bedrijven bijv. wasstraat, bandenmontagebedrijf, reparatiebedrijf e.d.

3. Hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief bedrijven-terrein-concept

Het LPM moet een hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief karakter krijgen. Dat hebben de bestuurders in 2007 bij de ondertekening van de Intentieovereenkomst in 2007 afgesproken. Ontwikkeling langs de lijnen van het duurzaamheidsconcept van “Cradle to Cradle (C2C)” is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het LPM zal een voorbeeldfunctie zijn voor andere bedrijventerreinen als het gaat om duurzaamheid. Een duurzame bedrijfsvoering zal het onderscheidend criterium zijn voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid.

De ontwikkelentiteit zal als opdracht meekrijgen dat het LPM hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief moet zijn en daartoe op gebiedsniveau de noodzakelijke randvoorwaarden moet scheppen om te kunnen voldoen aan het gewenste energie-, milieu- en duurzaamheidsconcept. Het LPM zal vanuit één totaalconcept ontwikkeld dienen te worden. Dit zal als kader worden meegenomen in de verdere planologische procedures.

3.1 Gewenst duurzaamheidsconcept op gebiedsniveau

- **Energie:** het LPM wordt zo mogelijk energie- en CO₂ neutraal ontwikkeld door gebruikmaking van wind- en zonne-energie, rest- en afvalwarmte. Duurzame koppelingen moeten zorgen voor de uitwisseling van reststromen door een utilitycentre en multicore ringleiding.
- **Kwaliteit water:** het LPM wordt zo mogelijk afvalwaterneutraal ontwikkeld door gebruikmaking van heliofytenfilters in de bermen langs de wegen. Water dat in het gebied valt zal schoon in de bodem infiltreren;
- **Waterbalans:** de totale waterbalans van het LPM moet zo mogelijk neutraal zijn; waterberging zal in het gebied plaatsvinden en waar mogelijk zullen functies worden gekoppeld.
- **Natuur en landschap:** waar mogelijk behoud, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en eventuele aanwezige cultuurhistorische waarden in de omgeving van het LPM;
- **Multifunctioneel ruimtegebruik:** de ambitie is te streven naar een multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij een zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte in ons land het uitgangspunt is.

3.2 Gewenst duurzaamheidsconcept op gebouwniveau

De ambities op het gebied van innovatie en duurzaamheid op gebouwniveau, dienen in goede verhouding te staan met de economische haalbaarheid. De markt moet het immers realiseren en dat zal sterk afhangen van de kosten, terugverdientijd e.d. De precieze invulling is daarom op voorhand dan ook niet te geven.

De ambities betreffen de volgende duurzaamheidsaspecten:

- **Energie:** bij de bouw wordt specifiek aandacht besteed aan isolatie en warmte-/koude-opslag en het gebruik van energiezuinige en herbruikbare bouwmaterialen;
- **Kwaliteit water:** bij de bouw wordt speciaal aandacht besteed aan sedumdaken op gebouwen met name op plaatsen waar dit landschappelijk gewenst is (randzones). Vervuiling door bedrijfsprocessen moet zoveel mogelijk uitgesloten worden.
- **Multifunctioneel ruimtegebruik:** het bouwen in meerdere lagen zowel boven- als ondergronds wordt uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik gestimuleerd.