

**stec  
groep**

---

**markt  
strategie  
wonen  
commercieel  
vastgoed  
bedrijven-  
terreinen  
economische  
ontwikkeling**

---

**ONDERZOEK MARKTVRAAG LOGISTIEK  
PARK MOERDIJK**  
Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant

Stec Groep B.V.  
Evert-Jan de Kort en Hub Ploem  
25 april 2013

---

## INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
	1.1 Uw situatie	1
	1.2 Onze aanpak	3
	1.3 Leeswijzer	5
<b>2.</b>	<b>LOCATIEPROFIEL LOGISTIEK PARK MOERDIJK</b>	<b>6</b>
	2.1 Locatieprofiel Logistiek Park Moerdijk	6
	2.2 Eerder (markt)onderzoek naar marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk	8
<b>3.</b>	<b>UITGANGSPUNTEN VOOR BEPALEN MARKTVRAAG LOGISTIEK PARK MOERDIJK</b>	<b>10</b>
	3.1 Analyse kader marktvraag	10
	3.2 Ontwikkeling logistieke sector op middellange termijn	20
<b>4.</b>	<b>ADVIEZEN</b>	<b>29</b>
	4.1 Trede 1 Ladder Duurzame Verstedelijking: Er is 155-185 hectare marktvraag vanuit de LPM-doelgroep tot en met 2024 in Midden- en West-Brabant	29
	4.2 Trede 2 Ladder Duurzame Verstedelijking: Maximaal 50 hectare vraag vanuit de LPM-doelgroep kan gefaciliteerd worden op concurrerende locaties: Logistiek Park Moerdijk is een zeer sterke en concurrerende plek voor de beoogde doelgroep	36
	4.3 Trede 3 Ladder Duurzame Verstedelijking: Marktvraag voor multimodale locatie Logistiek Park Moerdijk is minimaal 105-135 hectare	40
	4.4 Houd daarnaast rekening met de volgende succes- en randvoorwaarden voor Logistiek Park Moerdijk, ook voor de langere termijn	43

# 1. INLEIDING

*In deze inleiding gaan we in op uw situatie, de gevolgde aanpak en een korte leeswijzer van dit adviesrapport*

## 1.1 Uw situatie

### *Achtergrond*

Mede dankzij de aanwezigheid van de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol is Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor buitenlandse ondernemingen die hun goederen van hieruit verder distribueren.

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

De locatie van Logistiek Park Moerdijk is in dit kader uniek;

- gelegen tussen en op relatief zeer korte afstand van de belangrijkste toegangspoorten van West-Europa: De grote havengebieden van Rotterdam en Antwerpen. Daarnaast profiteert LPM van de directe nabijheid van de Zeehaven Moerdijk. Deze 'triple havenbereikbaarheid' is een unieke logistieke asset van West-Brabant – en LPM in het bijzonder – ten opzichte van andere logistieke regio's en locaties in Nederland en Noordwest-Europa;
- de locatie is goed bereikbaar over de weg en biedt volop kansen voor een multimodale afwikkeling van de goederenstroom, vanwege de strategische ligging tussen snelwegen, waterwegen en spoor (voorzieningen op industrieterrein Moerdijk);
- er zijn kansen voor synergie en schaal- en milieuvoordelen door clustering van de bedrijvigheid in de nabijheid van het bestaande Haven- en Industrieterrein Moerdijk.

Logistiek Park Moerdijk (LPM) kent een oppervlakte van 138 hectare netto uitgeefbaar logistiek terrein. 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.<sup>1</sup>

#### *Historie Logistiek Park Moerdijk*

Al vanaf 1992 bestaan plannen om nabij het bestaande Haven- en Industrierrein Moerdijk een nieuw bedrijventerrein te realiseren. Oorspronkelijk was de locatie in de oksel van de A16 en de A17 in beeld als grootschalig en duurzaam vernieuwend bovenregionaal bedrijventerrein ten behoeve van bedrijven die, gelet op bijvoorbeeld hun omvang, milieuhinder of hun behoefte aan diep vaarwater, bijzondere vestigingseisen stellen. Deze ontwikkeling kreeg destijds de naam Moerdijkse Hoek. Moerdijkse Hoek zou een omvang krijgen van circa 600 hectare, in combinatie met de ontwikkeling van een vestigingsgebied voor glastuinbouw. Gaande het proces is de combinatie van het grootschalig bedrijventerrein met een grootschalige glastuinbouwlocatie vervallen.

Eind 2005 hebben nieuwe ontwikkelingen geleid tot aanpassing van de plannen voor Moerdijkse Hoek. Op 2 februari 2007 besluiten Provinciale Staten om de ruimtevraag voor Moerdijkse Hoek te accommoderen door:

- de benutting van de Shell-grondreserve, voor zwaardere milieucategorieën;
- de intensivering van de overige gronden op het bestaand industrierrein Moerdijk;
- de aanleg van het grootschalig logistiek park.

Ten behoeve van de locatiekeuze voor dit bovenregionaal logistiek park is in 2007 een plan-MER opgesteld. Mede op basis van deze plan-MER hebben PS gekozen voor de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park op de locatie in de oksel van de A16/A17: Logistiek Park Moerdijk. Het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk hebben onderzocht of met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk en de intensivering van het bestaande industrierrein Moerdijk, ook de kwaliteit van de leefomgeving in de gemeente Moerdijk verbeterd kan worden. Dit heeft geresulteerd in bestuursafspraken

---

<sup>1</sup> Value Added Logistieke bedrijven die vanwege de aard van de bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater.

over een brede gebiedsontwikkeling in de gemeente Moerdijk, gericht op versterking van de economie én verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

*In 2013 moeten belangrijke stappen gezet worden naar de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk*

In 2012 zijn het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan en de concept-Milieu-effectrapportage ter inspraak voorgelegd. In 2013 moet het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (Ontwerp-PIP) voor LPM door Gedeputeerde Staten vastgesteld gaan worden. Hiervoor is een actueel inzicht nodig in de vraag naar LPM, waarin de effecten van de huidige crisis zijn meegenomen. In 2010 en 2012 deden we soortgelijk onderzoek voor LPM.

## **1.2 Onze aanpak**

De aanpak van dit onderzoek loopt analoog aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'<sup>2</sup> (zie figuur 1). Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt immers dat de treden van deze ladder doorlopen moeten worden om door te kunnen gaan met de planvorming.

De drie treden zijn als volgt samen te vatten:

- trede 1: Bepalen van (boven)regionale vraag naar ruimte.
- trede 2: Is de (boven)regionale ruimtevrage (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 ruimtevrage te accommoderen.

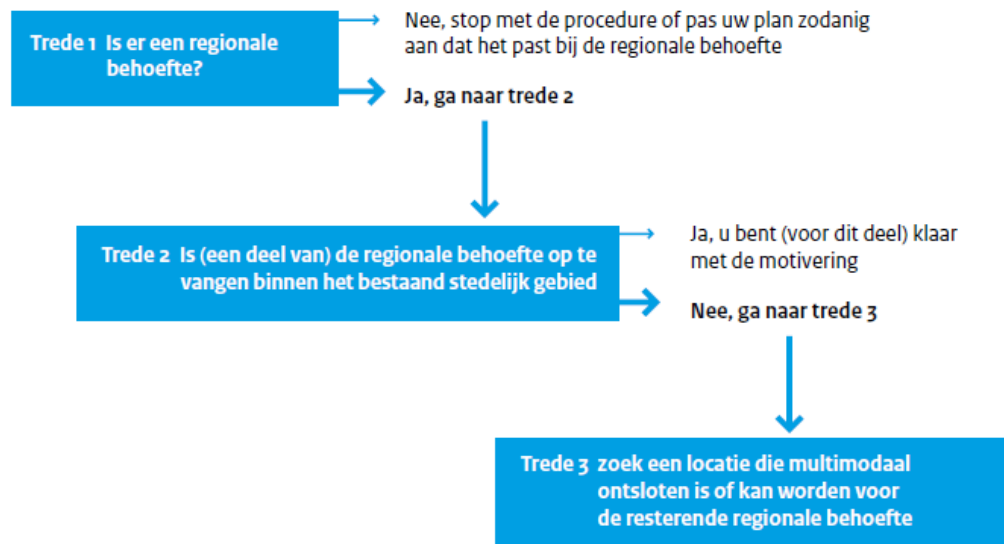
Om de ladder voor duurzame verstedelijking af te lopen gaan we in deze rapportage in op de verschillende treden, namelijk:

---

<sup>2</sup> De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is geïntroduceerd voor een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk probeert zo overprogrammering te voorkomen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

1. *Onderbouwing (boven)regionale vraag naar ruimte*  
 In deze stap is de (boven)regionale vraag voor grootschalige value added logistieke kavels (> 5 hectare) en havengerelateerde (value added) logistiek (< 5 hectare) onderzocht. Hoe groot is de vraag naar dergelijke kavels tot en met 2024 en wat is het effect van de huidige crisis op die vraag?
2. *Voldoet bestaande planvoorraad of herstructurering om aan deze (boven)regionale vraag te voorzien?*  
 Nu we uit de voorgaande analyse weten welke (boven)regionale vraag er bestaat is gekeken naar het beschikbare aanbod waar de doelgroep zich kan vestigen. Het gaat dan om de vergelijking waarbij we het beschikbare aanbod afzetten tegen de locatiekwaliteiten van Logistiek Park Moerdijk.
3. *Stap 3: conclusies, adviezen en rapportage*  
 In de laatste stap zijn de analyses en het marktbeeld vertaald in een advies over de marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk.

**Figuur 1: Schematisch overzicht Ladder voor Duurzame Verstedelijking**



Bron: Ministerie van I&M, 2012

### **1.3 Leeswijzer**

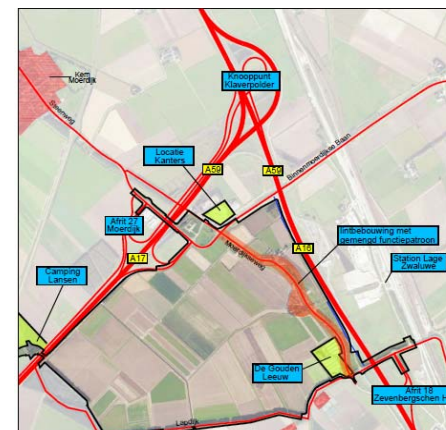
In hoofdstuk 2 geven we de uitgangssituatie voor (ons marktadvies voor) LPM weer. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 in op de methodiek voor de vraagberekening, de uitgangspunten en de gehanteerde parameters en kengetallen. Ten slotte volgt in hoofdstuk 4 de vraagraming voor LPM.

## 2. LOCATIEPROFIEL LOGISTIEK PARK MOERDIJK

*In dit hoofdstuk leest u de belangrijkste uitgangspunten van de marktverkenning voor LPM. We geven eerst een kort locatieprofiel van LPM. Vervolgens vatten we voorgaande (markt)onderzoeken kort samen.*

### 2.1 Locatieprofiel Logistiek Park Moerdijk

Aspect	Toelichting
Ligging en bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>In gemeente Moerdijk, in de oksel van de snelwegen A16 en A17, nabij industrieterrein Moerdijk. Op beide snelwegen op- en afrit.</li> <li>Op het logistieke knooppunt tussen de Rotterdamse en Antwerpse haven en op de west-oostcorridor richting Duitsland.</li> <li>LPM ligt niet direct aan vaarwater en kent dus ook geen eigen kade- of havenfaciliteiten. Voorzien is de realisatie van een aparte interne baan, afgescheiden van het openbare wegennet (dedicated lane), die LPM verbindt met het bestaande Moerdijk.</li> <li>Het bestaande industrieterrein Moerdijk beschikt over een stamlijn waardoor ontsluiting via het spoor mogelijk is.</li> <li>Daarnaast zijn er mogelijkheden voor de realisatie van een railservicecentrum op het bestaande industrieterrein Moerdijk (dan wel in de directe nabijheid). Langs lijnen van geleidelijkheid wordt gewerkt aan een ontwikkeling van een volwaardig Rail Service Centrum Moerdijk (RSCM).</li> </ul>
Doelgroep	<ul style="list-style-type: none"> <li>LPM is bestemd voor verladere en logistieke bedrijven die bekend zijn onder de term Value Added Logistics (VAL). Concreet zijn dit alle logistieke bedrijven die zich naast reguliere opslag- en distributieactiviteiten richten op activiteiten die <i>toegevoegde waarde</i> opleveren, zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke producttoevoegingen en bedrukken van producten (zie figuur).</li> <li>Focus ligt daarbij primair op (inter)nationale VAL-bedrijven die een kavel zoeken van 5 hectare of meer en elders in Nederland niet of nauwelijks te accommoderen zijn.</li> <li>VAL-Bedrijven uit de doelgroep die kleiner zijn dan 5 hectare zijn alleen toegestaan op LPM wanneer deze bedrijven vanwege de aard van de bedrijfsactiviteiten nabij diep vaarwater met kadefaciliteiten gevestigd moeten zijn.</li> </ul>



Uit: Ontwerp PIP, Provincie Noord-Brabant, 2013



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op maximaal 5% van de netto uitgifbare oppervlakte zijn overige activiteiten toegestaan die rechtstreeks dienstbaar zijn aan de logistieke activiteiten, zoals een toeleverings- en/of servicegerichte bedrijven.</li> <li>• Bedrijven moeten behoren tot milieucategorie 3.1-3.2 van de VNG-lijst milieuzonering.</li> <li>• Solitaire kantoren zijn niet toegestaan.</li> <li>• Als normgetal voor de werkgelegenheid in combinatie met kantoren buiten het plangebied (in samenhang met elkaar) geldt een streefwaarde van 45 fte per hectare uit te geven terrein.</li> </ul>	<p>Sterke verankering VAL/VAS en ketenregie bevordert verdere ontwikkeling sector support activiteiten</p> <p><b>WAARDE CREATIE</b></p> <p>4. Ketenregie en -configuratie</p> <p>3. VAL en VAS</p> <p>2. Opslag en warehousing</p> <p>1. Transport en overslag</p> <p>5. Support activiteiten</p> <p>Sterke sector van support activiteiten in Nederland bevordert de ontwikkeling VAL/VAS en Ketenregie en -configuratie</p> <p>Waardecreatie in logistieke supply chain, TNO, 2008</p>
<b>Ruimtelijke opzet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Totaal netto uitgifbaar bedrijventerrein (havengerelateerde-) VAL-bedrijven = 138 hectare.</li> <li>• Kavels hebben een minimale omvang van 5 hectare. VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare zijn alleen toegestaan wanneer deze bedrijven vanwege de aard van de bedrijfsactiviteiten zijn aangewezen op een locatie met diep vaarwater en kadefaciliteiten in de nabijheid.</li> <li>• De minimale en maximale bouwhoogte voor logistieke gebouwen bedragen respectievelijk 11 en 20 meter.</li> <li>• Het plangebied is verdeeld in grote robuuste ontwikkel eenheden. De ontwikkel eenheden komen gefaseerd op de markt.</li> <li>• Betrokken partijen hebben hoge ambities ten aanzien van duurzaamheid op LPM. Zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte wordt gestimuleerd. Ook wordt gezocht naar een optimale implementatie van duurzaamheidsaspecten op het vlak van energie en water. De insteek is een duurzaam logistiek park te realiseren, met veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, beeldkwaliteit en een goede landschappelijke inpassing.</li> </ul>	
<b>Exploitatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eerste uitgifte staat gepland voor begin 2015.</li> <li>• LPM richt zich op een heel specifieke doelgroep (primair VAL, groter dan 5 hectare). Prioriteit heeft het vestigen van grote internationale spelers die elders niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Hiervoor wordt in de tijd voortdurend ruimte op LPM gereserveerd. 'Het juiste bedrijf op de juiste plek' is hiermee leidend.</li> <li>• De grond op LPM wordt bouwrijp opgeleverd, wat betekent dat deze geschikt is voor het realiseren van de beoogde activiteiten op het terrein.</li> </ul>	

Bron: Stec Groep op basis van diverse documenten (onder andere ontwerp PIP, toets PIP, etc.), 2013

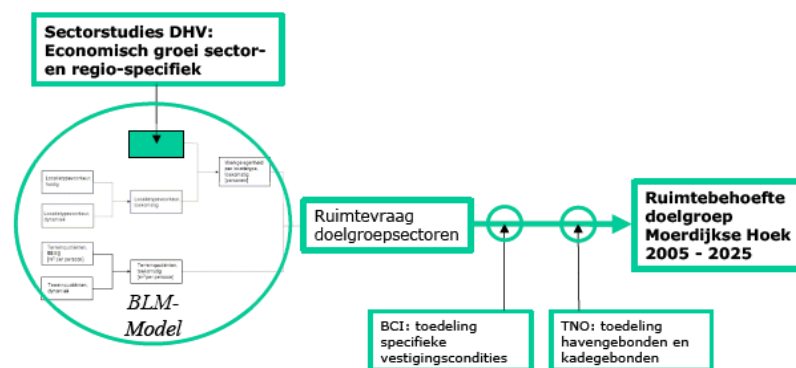
## 2.2 Eerder (markt)onderzoek naar marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk

In deze paragraaf zetten we de belangrijkste uitgangspunten en resultaten van de eerdere marktverkenningen op een rij. Dit doen we omdat deze voorgaande onderzoeken dienen als basis en vertrekpunt voor dit onderzoek, onder andere wat doelgroepen betreft.

*Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant, DHV, juni 2006*

- In de marktverkenning van 2006 door DHV de marktvraag vanuit de doelgroep voor – destijds – Moerdijkse Hoek in kaart gebracht. Dit is gebeurd op basis van een regio- en sectorspecifieke vertaling van de BedrijfsLocatieMonitor (BLM), opgesteld door het CPB.

**Figuur 2: schema berekening vraag in marktanalyse DHV (2006)**



Bron: DHV, 2006

- Uit de sectorstudies is gebleken dat in de sector logistiek in de periode 2005-2025 een restopgave is van 311 hectare netto. De toedeling van de restopgave naar de doelgroep Moerdijkse Hoek is gebeurd op basis van kengetallen uit eerdere studies over de specifieke vestigingscondities van logistieke bedrijven (BCI, 2002) en de mate waarin deze bedrijven zoeken naar een locatie aan of nabij vaarwater (TNO-studie 2006).
- Op basis van deze toedeling raamt DHV tot 2025 een ruimtebehoefte voor de logistiek van 156 hectare netto in het lage groeiscenario tot 224 hectare netto in het hoge groeiscenario. In het basisscenario (middenvariant) bedraagt de behoefte vanuit de doelgroep logistiek 187 hectare netto.

- De doelgroep bestaat daarbij uit logistieke bedrijven groter dan 5 hectare en logistieke bedrijven kleiner dan 5 hectare, maar met als vestigingsvoorwaarde de nabijheid van diep vaarwater met kadefaciliteiten.
- In de studie van DHV in 2006 is verder niet uiteengezet welk deel van deze behoefte afkomstig is van Value Added Logistics (VAL); de momenteel beoogde doelgroep van Logistiek Park Moerdijk.

*Verkenning robuustheid Gedegen en Gedragen, DHV, mei 2009*

- Ook in de verkennende studie van DHV naar de effecten van de economische crisis op de vraag vanuit de doelgroep voor LPM heeft geen nadere vertaling plaatsgevonden van de behoefte naar Value Added Logistics (VAL).
- In deze verkenning wordt geconcludeerd dat er nog steeds voldoende marktruimte is voor Logistiek Park Moerdijk. Wel is het verstandig de vraagontwikkeling en de gerealiseerde logistieke nieuwe vestigingen in West-Brabant de komende jaren goed te monitoren, aangezien de economische ontwikkelingen ook komende jaren naar verwachting onzeker blijven.

*Marktadvies Logistiek Park Moerdijk, Stec Groep, 2010 en februari 2012*

- Marktpotentie voor LPM wordt berekend aan de hand van twee doelgroepen: (1)(door)startende en wegens groei verplaatsende VAL-bedrijven die al zijn gevestigd in West-Brabant en (2) VAL-bedrijven die zich van buitenaf (overig Nederland en buitenland) in West-Brabant (willen) vestigen.
- Hieruit blijkt dat er een vijver van grofweg 450-465 hectare in de LPM-doelgroep boven de markt hangt. Het aandeel van LPM hierbinnen is circa 25-30% (130 tot 140 hectare tot en met 2025).
- Met een netto uitgeefbaar oppervlak van 135 hectare betekent dat er voldoende marktruimte is voor de ontwikkeling van LPM binnen één planperiode.

### 3. UITGANGSPUNTEN VOOR BEPALEN MARKTVRAAG LOGISTIEK PARK MOERDIJK

*In dit hoofdstuk zoomen we in op de uitgangspunten die we gebruikten voor het bepalen van de (boven)regionale ruimtevraag.*

#### 3.1 Analyse kader marktvraag

Het Logistiek Park Moerdijk is bestemd voor specifieke logistieke doelgroepen, het gaat om:

- Value Added Logistics met een kavelomvang groter dan 5 hectare;
- Havengerelateerde Value Added Logistics kleiner dan 5 hectare met een noodzaak om gevestigd te zijn nabij diep vaarwater met kadefaciliteiten.<sup>3</sup>

We kijken eerst naar de marktvraag vanuit deze doelgroepen op regionaal niveau in Midden- en West-Brabant<sup>4</sup> tot en met 2024. Het gaat dan om vraag van bedrijven die nu al in de regio gevestigd zijn en zoeken naar een nieuwe, grotere of betere vestigingsplaats. Hiertoe baseren we ons op de Bedrijfslocatiemonitor (BLM) en prognoses van de provincie Noord-Brabant (op basis van de BLM).<sup>5</sup>

Met het ramen van de regionale marktvraag zijn we er natuurlijk nog niet. Immers, Logistiek Park Moerdijk heeft nadrukkelijk ook een bovenregionale functie. Het terrein is bedoeld voor (inter)nationale VAL-bedrijven die een kavel zoeken van 5 hectare of meer en elders in Nederland niet of nauwelijks te accommoderen zijn.

<sup>3</sup> Havengerelateerde VAL-bedrijven die groter dan 5 hectare zijn vallen onder het eerste gedachtestreepje.

<sup>4</sup> De regio Midden-Brabant bestaat uit de gemeenten Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Heusden, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk. We gaan hierbij uit van de RRO-indeling (Hart van Brabant). De regio West-Brabant bestaat uit de gemeenten: Aalburg, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Bergen op Zoom, Breda, Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg, Halderberge, Moerdijk, Oosterhout, Roosendaal, Rucphen, Steenbergen, Tholen, Werkendam, Woudrichem, Woensdrecht, Zundert. Het gaat om 18 Brabantse gemeenten en 1 uit Zeeland.

<sup>5</sup> Landelijk prognosemodel voor de behoefte aan bedrijventerreinen. Het model is ontwikkeld door het Centraal Planbureau (CPB) en is in 2006 overgenomen door het Ruimtelijk Planbureau (RPB). De BLM geldt als het meest betrouwbare model voor de raming van de lange termijn bedrijventerreinbehoefte tot op heden. Rijk, provincies en gemeenten hebben in het Convenant Bedrijventerreinen afgesproken het BLM model, in het bijzonder het Transatlantic Market (TM) scenario, te hanteren als startpunt voor het ramen van de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen.

Een deel van deze bedrijven is nu al in Midden- en West-Brabant gevestigd (en wordt in de prognoses van de BLM meegenomen), maar voor het overgrote deel gaat het hierbij om bedrijven afkomstig van elders in Nederland of vanuit het buitenland.

Deze zogenaamde bovenregionale vraag (vanuit Nederland of daarbuiten), is dan ook de tweede component in onze vraagraming. Het betreft vraag van buiten de regio die zich in Midden- en West-Brabant manifesteert en waar de regionale raming op basis van de BLM onvoldoende rekening mee houdt<sup>6</sup>. Deze bovenregionale vraag schatten we in op basis van de Database Locatiebeslissingen Nederland van Stec Groep (een periodiek onderzoek dat Stec Groep sinds 2000 uitvoert naar grote, strategische locatiebeslissingen in Nederland en waar regiovoorkeuren van bedrijven in diverse sectoren worden beschreven)<sup>7</sup>. Dubbeltellingen worden voorkomen doordat de regionale vraag (component 1) expliciet niet tot de bovenregionale vraag behoort (immers bij regionale vraag gaan we uit van bedrijven die op kleiner schaalniveau – maximaal 25 kilometer – verhuizen). Bedrijven moeten nieuw naar Nederland komen of hun activiteiten uitbreiden door samenvoeging of nieuwe vestiging in een andere regio. Als extra check hebben we de (langjarige) transacties in onze database gecontroleerd op de plaats van herkomst om zo dubbeltellingen definitief uit te sluiten.

Het resultaat van de analyse is de (boven)regionale marktvraag vanuit de doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk voor de periode 2013-2024. Om de uiteindelijke marktpotentie voor LPM te bepalen, kijken we naar de potentiële vestigingslocaties die nu beschikbaar zijn op bestaande bedrijventerreinen, nieuw te ontwikkelen locaties en in bestaand vastgoed<sup>8</sup>. Ook kijken we naar de internationale concurrentiepositie van Nederland binnen de LPM doelgroep. We hebben speciaal aandacht voor het feit dat LPM pas in 2015 op de markt komt.

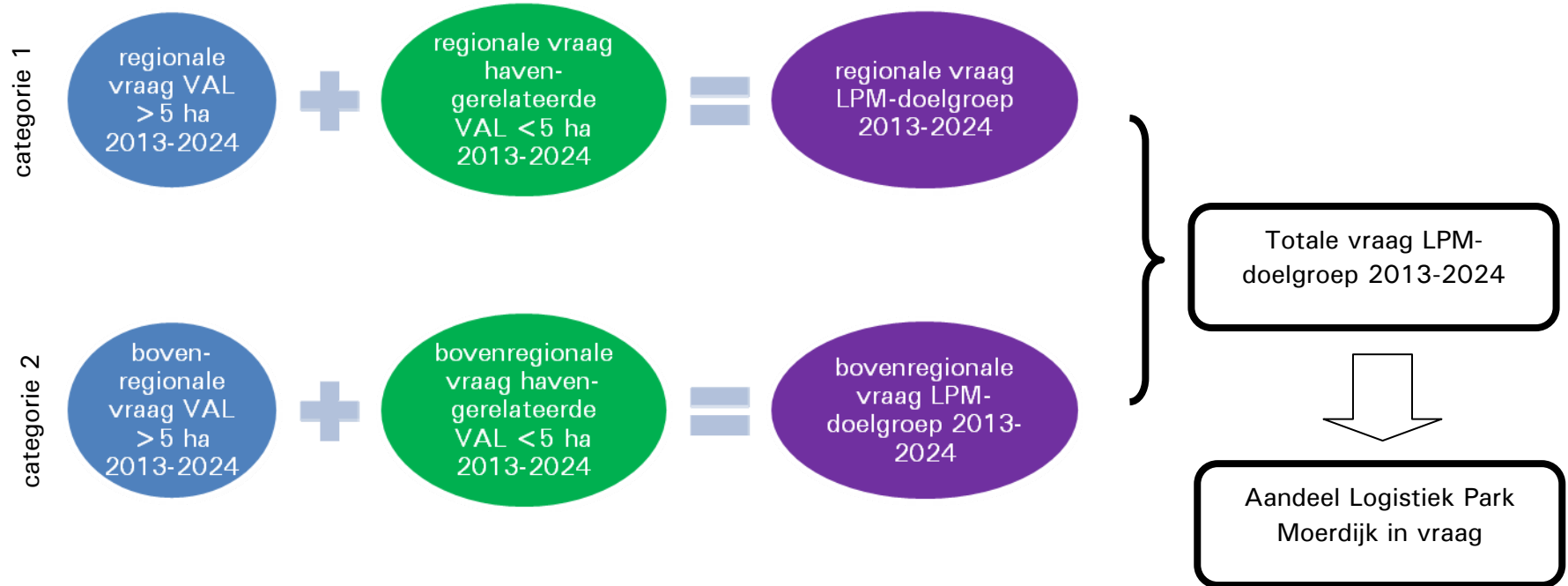
---

<sup>6</sup> De BLM is beleidsarm en gaat uit van ongewijzigde vraag/aanbodverhoudingen. Concreet betekent dit dat de BLM grotendeels een autonome ontwikkeling van de ruimtebehoefte raamt voor Midden- en West-Brabant. Het effect van een nieuwe, significante ontwikkeling met bovenregionale functie en aantrekkingskracht als LPM zit dus niet in het model vervat.

<sup>7</sup> Zie onder andere [http://stec.nl/wp-content/plugins/page-flip-image-gallery/popup.php?book\\_id=1](http://stec.nl/wp-content/plugins/page-flip-image-gallery/popup.php?book_id=1) voor de meest recente publicatie van de database. Het onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd volgens dezelfde onderzoeksopzet.

<sup>8</sup> Zie voor deze analyse grotendeels de bijlage.

**Figuur 3: schematische weergave vraagberekening LPM-doelgroep**



Bron: Stec Groep, 2013

Hieronder geven we een korte weergave van de belangrijkste uitgangspunten bij de bepaling van de regionale en bovenregionale marktvraag vanuit de LPM-doelgroep.

## Categorie 1: regionale marktvraag Midden- en West-Brabant LPM-doelgroep



### *Regionale marktvraag aan bedrijventerreinen op basis van de Bedrijfslocatiemonitor (BLM)*

Voor de berekening van de uitbreidingsvraag in Midden- en West-Brabant rekent de provincie Noord-Brabant op basis van de BLM-methodiek. Basis hiervoor vormen de vier scenario's van het CPB (Centraal Planbureau) over de verwachte ontwikkeling van Welvaart en Leefomgeving in Nederland, de zogenaamde WLO-scenario's: Global Economy (GE), Transatlantic Market (TM), Strong Europe (SE) en Regional Communities (RC). Aan elk scenario liggen verwachtingen ten grondslag over de economische groei, werkgelegenheidsontwikkeling, maar ook de mate waarin Europa en de wereld meer of minder integreren/globaliseren (internationaal versus nationaal) en de mate waarin problemen publiek of juist privaat worden aangepakt.

### *Transatlantic Market-scenario sluit het beste aan bij de recente uitgifte en toekomstverwachtingen*

Anno 2013 is het TM scenario het meest realistisch bij het ramen van de uitbreidingsvraag voor de langere termijn. Ook de provincie Noord-Brabant en het Rijk gaan hiervan uit, zoals onderschreven in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020. Ook de voorspellingen ten aanzien van de economische groei tussen nu en 2024 liggen het meest in lijn met de verwachtingen uit het TM scenario. Het Planbureau voor de Leefomgeving (2012)<sup>9</sup> heeft recentelijk een nieuwe studie uitgebracht waarin zij haar prognoses voor de behoefte aan bedrijventerrein uit 2005 heeft bijgesteld op basis van nieuwe data en gegevens.

<sup>9</sup> Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, 2012, Bedrijven en Terreinen: de voorspelling van het werkgelegenheidsaandeel op bedrijventerreinen.

#### **Nieuwe raming Planbureau voor Leefomgeving zorgt voor aanpassing van de raming met 5%**

Op basis van nieuwe prognoses over 1. een raming van de totale toekomstige werkgelegenheid in alle regio's in Nederland, 2. een schatting van het aandeel daarvan dat zich op bedrijventerreinen zal vestigen, en 3. het terreinquotiënt dat aangeeft welk ruimtebeslag daarbij hoort, heeft het PBL haar BLM-raming uit 2005 geüpdatet en gecorrigeerd. Hieruit blijkt dat de inschatting van het aantal werkzame personen op bedrijventerreinen in het meest positieve groeiscenario (GE-scenario) ongeveer 15% te hoog was ingeschat en in het minst positieve groeiscenario (RC-scenario) ongeveer 10% te hoog was ingeschat. Overigens geldt dat per specifieke regio de werkgelegenheids groei op bedrijventerreinen verschilt. In de nieuwe berekeningen gaat het PBL uit van een jaarlijkse netto uitgifte aan bedrijventerrein in de provincie Noord-Brabant die 18% lager ligt dan eerder was ingeschat.

De vraag is of de werkgelegenheids groei op bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant ook 10 tot 15% lager ligt en of het daarom nodig is om de behoefte raming naar bedrijventerrein voor deze regio bij te stellen. In de regio West Noord Brabant bijvoorbeeld ging het PBL uit van een werkgelegenheids groei (in het TM-scenario) van 270.000 in 2001 naar 312.000 in 2020 arbeidsplaatsen, een groei van 15% (42.000) over de totale periode en een jaarlijkse groei van circa 0,8% (2.200). De werkelijke groei<sup>10</sup> tussen 2001 en 2012 in de regio bedroeg bijna 20.000 arbeidsplaatsen over 11 jaar (dus 1.800 per jaar). De jaarlijkse groei komt daarmee op zo'n 0,6% uit (0,2% lager dan geschat). Als we deze groeitrend doortrekken dan leidt dat tot een totale groei tot 2020 van circa 12%, slechts 3% lager dan de eerste PBL-raming (en nota bene inclusief het effect van de lagere economische groei door de crisis vanaf 2009 tot en met 2012). Dit geeft aan dat de werkgelegenheids groei voor Midden- en West-Brabant zelf, bijna aan de eerste groeiverwachting van het PBL voldoet.<sup>11</sup> **We kunnen dus concluderen dat de regionale behoefte raming voor de regio Midden- en West-Brabant slechts een beperkte 'negatieve' correctie hoeft te ondergaan van ongeveer 5%, gebaseerd op nieuwe werkgelegenheidsprognoses en de vernieuwde inschattingen van de vestigingslocatievoorkeur voor bedrijventerreinen.**

#### *Extra aanpassing van de vraag door aanhoudende crisis*

Binnen het TM scenario wordt uitgegaan van een constante economische groei. Daarbij wordt rekening gehouden met pieken en dalen in deze groei (en eventueel een korte periode van negatieve groei). Echter, uit

---

<sup>10</sup> LISA vestigingenregister, bewerking ABF Research B.V. Delft, via de site Brabant Databank, [online] 2012

<sup>11</sup> De vraag blijft echter of het aandeel arbeidsplaatsen dat op bedrijventerreinen is gevestigd is afgenomen waardoor de werkgelegenheids groei op alleen de bedrijventerreinen wellicht lager ligt. Volgens het PBL is in verschillende sectoren in de regio West-Brabant de vestigingsvoorkeur van arbeidsplaatsen voor bedrijventerreinen toegenomen. Vooral de vestigingvoorkeur voor bedrijven/arbeidsplaatsen in sectoren industrie, logistiek en zakelijke en financiële diensten gedraagt zich zoals ingeschat en behoeft bijna geen aanpassing. Alleen de vestigingsvoorkeur voor bedrijven/arbeidsplaatsen in de zorg, overheidsdiensten en consumentendiensten blijft sterk achter bij de eerdere inschattingen van het PBL. Bedrijven/arbeidsplaatsen in deze sectoren komen slechts mondjesmaat op bedrijventerreinen terecht.



de uitgifte tussen 2009 en 2012 blijkt dat de financiële en economische crisis duidelijk weerslag heeft op de uitgifte van bedrijventerrein. Deze lag in deze vier jaren ruim 40% lager dan was geraamd. Daarom is het nodig om een minder gunstig ontwikkelingsscenario te schetsen waarbij we ervan uitgaan dat de economische crisis invloed blijft uitoefenen op de jaarlijkse uitgifte, ook als straks de economie weer groeit en bedrijven door groei en uit bedrijfseconomische redenen weer meer bereid zijn te verhuizen of verplaatsen. De geprognosticeerde vraag tussen 2009 en 2012, minus de gerealiseerde uitgifte in diezelfde periode, beschouwen we als 'verloren'.

#### *Overige uitgangspunten bij de berekening van de regionale marktvaart*

Overige uitgangspunten bij de berekening van de regionale marktvaart zijn:

- Binnen de totale regionale vraag van Midden- en West-Brabant heeft de logistiek een aandeel van 30%. Dit blijkt uit de prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving en de provincie Noord-Brabant (het logistieke aandeel in de uitbreidingsvraag wordt een steeds belangrijker component in die vraag). Ook richting 2024 blijft de logistiek dit aandeel in de vraag behouden, zo tonen de prognoses aan die we maakten in het kader van de kwalitatieve vraagstudie voor Midden- en West-Brabant<sup>12</sup>.
- De doelgroep voor LPM is Value Added Logistics (VAL). Specifieke gegevens over het aandeel van VAL binnen de regionale logistieke vraag in Midden- en West-Brabant zijn niet voorhanden. Wel zijn landelijke cijfers beschikbaar (o.a. studie van de Commissie van Laarhoven<sup>13</sup>). Deze laten zien dat VAL-activiteiten landelijk tot 55%<sup>14</sup> van de vraag in de logistieke sector uitmaken. We nemen dit cijfer ook als

---

<sup>12</sup> Kwalitatieve vraag naar bedrijventerreinen West-Brabant, Stec Groep in opdracht van SES West-Brabant en Provincie Noord-Brabant, 2009. In dit onderzoek wordt van een optimistisch groeiscenario uitgegaan (GE). Na 2009 is TM het meest gangbare scenario voor de planning van bedrijventerreinen. Ook in deze prognoses is het aandeel logistiek in de toekomstige ruimtevaart 30%.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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

uitgangspunt voor Midden- en West-Brabant, omdat de logistiek zeer sterk vertegenwoordigd is in de regio.

- Per saldo betekent dit dat VAL goed is voor afgerond zo'n 15-20% van de totale regionale ruimtevrage in Midden- en West-Brabant.
- Logistiek Park Moerdijk kan alleen Value Added Logistieke bedrijven groter dan 5 hectare huisvesten. Om een harde inschatting te kunnen maken van deze categorie baseren we ons op gegevens uit onze Database Bovenregionale Locatiebeslissingen en Database Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld (Stec Groep, 2000-2012). Hieruit blijkt dat deze bedrijven een gemiddelde kavelomvang hebben van 2,5 hectare tot en met 2024. Circa 10% van het aantal VAL-bedrijven zoekt een kavel groter dan 5 hectare. De gemiddelde kavelgrootte van deze 'categorie 5-plus' bedraagt bijna 7 hectare netto. Al jaren is er echter sprake van schaalvergroting onder deze logistieke partijen. Het aantal logistieke partijen dat zoekt naar kavels van 5 hectare en groter neemt hierdoor toe. De verwachting is dat dit proces zich de komende jaren versterkt zal doorzetten:
  - Zo consolideren veel logistieke spelers hun activiteiten vanuit kostenoverwegingen op de meest sterke en gunstig gelegen logistieke plekken, zoals Midden- en West-Brabant.
  - Daarnaast betekent het faillissement van kleinere logistieke bedrijven door de recessie een extra groei-impuls voor de grotere ondernemingen wanneer de vraag weer op gang komt.
  - Gestaafd door de meest recente gegevens uit onze databases gaan we uit van een gemiddelde schaalvergroting van 1.500 m<sup>2</sup> per jaar. Dit betekent dat de gemiddelde kavelomvang van de 'categorie 5-plus' over de periode tot en met 2024 circa 8 hectare netto zal bedragen. Dit hebben we als uitgangspunt genomen in de berekeningen. Op basis van diverse bronnen<sup>15</sup> blijkt dat er nog steeds aanvragen zijn en dat er ook kavels verkocht (kunnen) worden van meer dan 10 hectare. Het aandeel van deze groep bedrijven groter dan 5 hectare blijft constant op 10%.

---

vervoeren producten. Het is aannemelijk dat deze tendens doorzet en dat het aandeel VAL de komende jaren toeneemt binnen de sector logistiek.

<sup>15</sup> Van de provincie, maar ook individuele gemeenten, en op basis van onze database locatiebeslissingen constateren we dat er ook in economisch mindere tijden grote logistieke ruimtevrage boven de markt hangen in de logistieke hotspots, waaronder Noord-Brabant. Dit versterkt onze inschatting dat 8 hectare een aannemelijk gemiddelde is voor deze doelgroep.

- Daarnaast zijn er nog VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare waarvoor vestiging nabij diep vaarwater nodig is. Deze havengerelateerde VAL-bedrijven horen ook tot de doelgroep voor LPM. Uit eigen studie en de marktrapportage van DHV uit 2006 blijkt dat circa 40% van de logistieke VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare behoefte heeft aan de nabijheid van vaarwater, daarbij is geen onderscheid gemaakt in regionale en bovenregionale terreinen. De gemiddelde omvang van deze doelgroep is circa 2,5 hectare.

## Categorie 2: bovenregionale marktvraag LPM-doelgroep



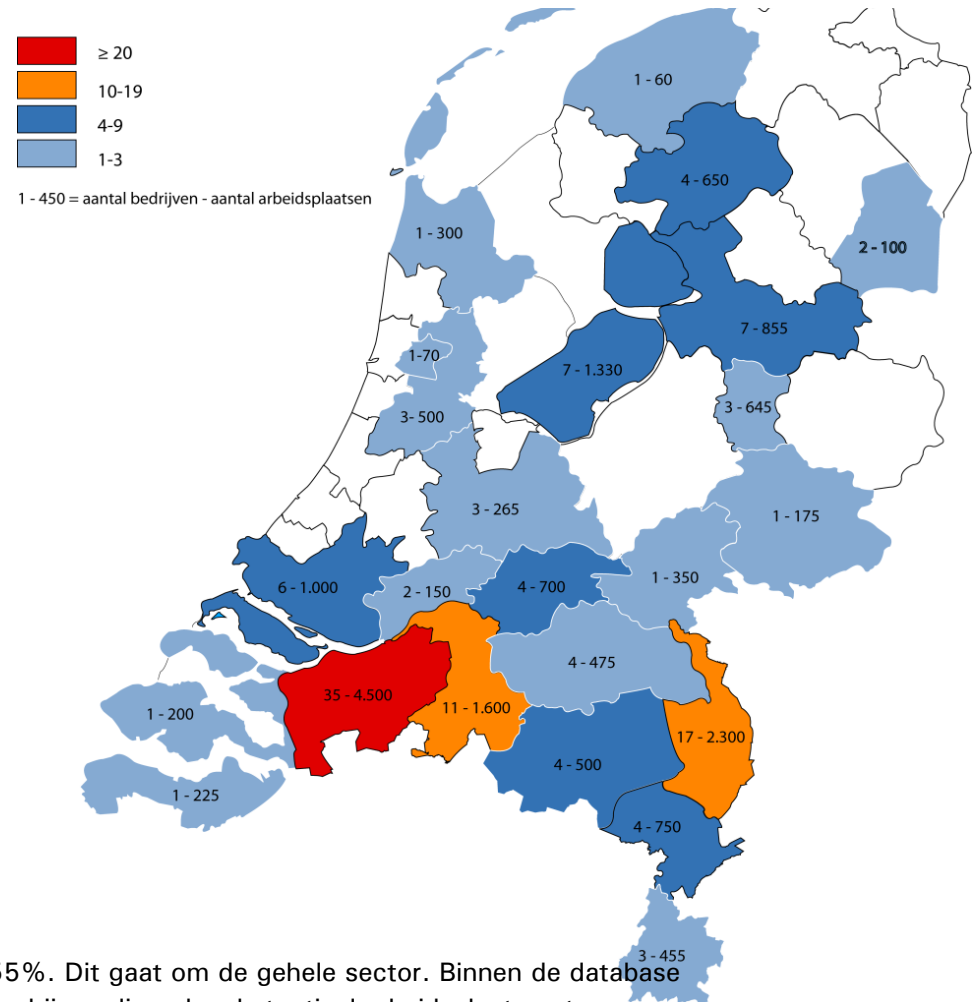
Deze tweede component betreft de zogenaamde bovenregionale logistieke vraag. Het gaat daarbij om buitenlandse logistieke bedrijven die een eerste vestiging in Nederland beginnen of in Nederland aanwezige logistieke bedrijven die uitbreiden door middel van een nieuwe locatie elders in Nederland, diverse vestigingen samenvoegen en over grotere afstand verhuizen (van regio A naar regio B – grofweg meer dan 25 kilometer).

Stec Groep registreert deze bovenregionale dynamiek sinds 2000 in de Database Bovenregionale Locatiebeslissingen Nederland. Onderdeel van deze categorie bedrijven vormt dus ook de internationale vraag naar logistiek. Uit de DLN blijkt dat in de afgelopen 13 jaar (periode 2000 t/m 2012) 125 grote distributiecentra zijn geland in Nederland of verplaatst vanuit andere regio's, ofwel 9 per jaar. Het aandeel VAL binnen deze groep is 70%<sup>16</sup>, oftewel 6 tot 7 vestigers per jaar. Zie figuur 4.

Overige uitgangspunten ten aanzien van de bovenregionale behoefte:

- Het marktaandeel van Nederland binnen (Noordwest-) Europa is zo'n 40% in het aantrekken van buitenlandse VAL-bedrijven, zo blijkt onder andere uit de studie van de Commissie van Laarhoven. Eind jaren negentig lag het marktaandeel nog op zo'n 55%. De afgelopen jaren heeft Nederland vooral marktaandeel verloren aan België. We verwachten niet dat Nederland haar marktaandeel komende jaren significant zal vergroten of verkleinen. Landen als

**Figuur 4: Bovenregionale Locatiebeslissingen sector logistiek 2000-2012**



<sup>16</sup> Over de totale logistieke sector is het aandeel VAL circa 55%. Dit gaat om de gehele sector. Binnen de database bovenregionale locatiebeslissingen monitoren wij alleen die bedrijven die ook substantieel arbeidsplaatsen toevoegen aan een regio. De ondergrens is 50 arbeidsplaatsen. Vandaar dat transportbedrijven of opslag (ook onderdeel van de logistieke sector) afvallen. Het aandeel VAL is bij logistiek dienstverleners (de doelgroep van LPM) hoger, namelijk 70%, zo blijkt uit de gegevens uit de database.

Frankrijk, Duitsland en België timmeren ook hard aan de weg. Aan de andere kant is Nederland blijvend een aantrekkelijk land voor logistieke dienstverleners vanwege de strategische ligging en het belastingklimaat. Naar de toekomst verwachten we een constant aandeel van 40%. In dat kader achten we het aannemelijk dat ook de komende jaren gemiddeld zo'n zeven bovenregionale VAL-bedrijven per jaar een vestigingslocatie zoekt in Nederland.

- Circa 40% van deze bovenregionale VAL-bedrijven zoekt daarbij naar een kavel van 5 hectare en groter, met een gemiddelde omvang van circa 8 hectare netto (op basis van de database Bovenregionale Locatiebeslissingen Nederland – Stec Groep 2000-2012).
- Daarnaast zijn er nog bovenregionale havengerelateerde VAL-bedrijven kleiner dan 5 ha. We gaan er – evenals bij de regionale vraag – vanuit dat hiervan 40% havengerelateerd is (DHV, 2006 en database Bovenregionale Locatiebeslissingen Nederland – Stec Groep 2000-2012).
- Kortom: tot en met 2024 zoeken jaarlijks twee tot drie bovenregionale VAL-bedrijven een kavel van 5 hectare netto en meer. Daarnaast zijn er nog jaarlijks zo'n drie tot vier kleinere bovenregionale vestigers te verwachten, waarvan 40% kadegebonden en/of havengerelateerd is.

**Box: Het buitenland zit niet stil**

Internationale (VAL-)bedrijven oriënteren zich in hun locatiekeuzeprocessen vaak ook buiten Nederland. Daarbij zijn vooral locaties in de Hamburg - Le Havre-range potentieel concurrerend, zo schatten wij in. Dit gebied beslaat de havens van – en bijbehorende (logistieke) locaties in – Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerken en Le Havre. Met name locaties in België en bij hoge uitzondering Noord-Frankrijk zijn in potentie concurrerend. Locaties in Duitsland of verder in het achterland bedienen andere markten en zijn daarmee concurrent op een ander schaalniveau. Uit diverse marktrapporten bleek al dat Nederland een aandeel heeft van circa 40% in het aantrekken van nieuwe internationale VAL-bedrijven. Ook voor de toekomst is dit de verwachting.

Feit is dat Logistiek Park Moerdijk met zijn ligging, eigen havenfaciliteiten en verbindingen met de Rotterdamse en Antwerpse haven, een unieke positie heeft binnen deze Hamburg - Le Havre-range en goed scoort op de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor grote (havengerelateerde) logistiek. De haven van Rotterdam is op dit moment (nog steeds) de grootste haven van Europa en naar verwachting blijft deze positie gehandhaafd de komende 20 tot 30 jaar door een verdergaande groei van de goederenvolumes en transport en overslagactiviteiten. Daarbij zal de zeehaven Moerdijk steeds meer gaan functioneren als een satellithaven van Rotterdam en Antwerpen. Andere factoren waar LPM in het verlengde van de Rotterdamse haven van profiteert zijn het algemeen sterke Nederlandse vestigingsklimaat.

Denk aan de hoogwaardige infrastructuur (weg, water, spoor, lucht), het voor bedrijven aantrekkelijke belastingklimaat, goed arbeidspotentieel en de stabiele wet- en regelgeving.

Eén van de belangrijkste Belgische concurrenten: Logistiek Park Waasland.<sup>17</sup> Het terrein gelegen op de Linkerscheldeoever ten zuidwesten van Antwerpen. Het terrein omvat circa 170 hectare, is multimodaal ontsloten (water, spoor en weg) en heeft haven- en industriële logistiek en daaraan gebonden activiteiten als doelgroep. De verwachting is dat in 2015 gronden in de markt worden gezet. Dit deel van het terrein moet nog omgezet worden tot bedrijventerrein. Het westelijke deel van het terrein (circa 70 hectare) komt eveneens rond 2015 gefaseerd op de markt. Op dit deel van het terrein is meer aandacht voor groen en er wordt een gelijkmatigere kaveloppervlakte nagestreefd. Momenteel is de verwachting dat het gehele terrein rond 2020/2024 is uitgegeven.<sup>18</sup>

### 3.2 Ontwikkeling logistieke sector op middellange termijn

*Groei van haven van Rotterdam zorgt voor goede logistieke vooruitzichten voor Nederland en specifiek voor West-Brabant*

De Rotterdamse Haven groeit naar verwachting fors tot 2030, zo blijkt uit de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam (2011). Afhankelijk van het scenario verwacht het Rotterdams Havenbedrijf een groei van de goederenoverslag van 10 tot 75% ten opzichte van nu (433 miljoen ton overslag in 2011). Vooral het containervervoer groeit naar verwachting fors door. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte speelt hierin een grote rol.

Logistiek dienstverleners vormen een belangrijke schakel in de afhandeling en het transport van aan- en afgevoerde goederen in de Rotterdamse haven. Deze dienstverleners vestigen zich echter in toenemende mate buiten het havengebied, omdat ze steeds meer activiteiten naar zich toe trekken en steeds groter worden waardoor het havengebied 'an sich' als vestigingslocatie niet meer aantrekkelijk is. Er is te weinig

---

<sup>17</sup> Bron: [www.logistiekparkwaasland.be](http://www.logistiekparkwaasland.be) en telefonisch contact met Maatschappelijk Linkerscheldeoever

<sup>18</sup> Ten noorden van Antwerpen wordt mogelijk ook Logistiek Park Schijns ontwikkeld. Dit terrein is 70 hectare groot en richt zich op nog onbekende doelgroepen. Hier wordt ook gedacht aan VAL, maar er is ook ruimte voor havenactiviteiten en overslag. Gezien de onzekerheid (er ligt nog geen bestemmingsplan en er is ook geen zicht op planning hiervan) en de doelgroepen waarop het terrein zich richt schatten we in dat Logistiek Park Schijns concurrent is, maar dat dit niet het marktaandeel van Nederland (40%) aantast.

ruimte en te veel congestie, wat een snelle levering in de weg staat. Bovendien worden steeds meer goederen per container aangevoerd, waardoor het ook niet meer nodig is om in de haven gevestigd te zijn. Immers, als een lading eenmaal van het zeeschip is overgeladen op een truck of binnenvaartschip, maakt het niet veel uit waar deze heen gaat om de lading te verwerken. Havengerelateerde logistieke bedrijven, vooral bedrijven met een fijnmazig distributienetwerk, vestigen zich dan ook veel liever op goed bereikbare en strategisch gelegen locaties buiten de haven. Het Havenbedrijf speelt hier extra op in door in haar vestigingsbeleid deze activiteiten zoveel mogelijk uit de haven te weren.

De zeehaven Moerdijk zal in de toekomst steeds meer gaan functioneren als een satellithaven van Rotterdam, zoals blijkt uit de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam, waarin wordt gesproken over Moerdijk als een 'extended gate' van de Rotterdamse haven. De verwachting is dat de overslag in de zeehaven Moerdijk groeit van 20 miljoen ton naar 26 miljoen ton de komende jaren.

#### **Ook Antwerpen groeit**

In 2009 heeft de Vlaamse regering gekozen voor een verdere groei van de Antwerpse haven, in balans met de leefbaarheid van de omgeving en de natuur. De haven in Antwerpen is goed voor circa 12% van de werkgelegenheid in de regio en biedt daarmee werk aan 150.000 mensen. In 2011 werd 187 miljoen ton aan goederen overgeslagen. Richting 2030 is de verwachting dat de omvang van de overgeslagen goederen jaarlijks zal stijgen met 3%. Omdat ook in Antwerpen de ruimte beperkt is zal de focus liggen op groei en faciliteren van overslag van goederen (containers en bulk). Afhandeling en logistieke dienstverlening worden steeds vaker nabij inland ports gesitueerd. De afstand van Antwerpen tot West-Brabant kan hierdoor gunstig zijn voor de logistieke ontwikkelingen op Moerdijk.

De ligging van LPM tussen twee wereldhavens en met de Zeehaven Moerdijk op korte afstand maakt de locatie tot een zeer aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationale logistieke dienstverleners, waarvoor de aan- en afvoer van goederen over water noodzakelijk is. Voor deze partijen is de dubbele bereikbaarheid van de regio en de 'triple' bereikbaarheid van LPM in het bijzonder van strategisch belang: als een van de havens 'plat' ligt is immers altijd minstens een andere haven van vergelijkbaar formaat beschikbaar. Dit garandeert 24-uurs continuïteit en bedrijfszekerheid.

### *Verdere toename van gebruik binnenvaart in Nederland voor containervervoer*

De binnenvaart krijgt een steeds groter marktaandeel in het vervoer van containers van en naar de havens, ten koste van het wegvervoer. Hier zijn meerdere redenen voor, zo is het gebruik van de binnenvaart per containers vaak goedkoper (15-25%) en steeds meer betrouwbaar en duurzamer dan het wegvervoer. Daarnaast wordt de frequentie van de dienstverlening steeds beter en zet Rotterdam als haven in op het vergroten van het aandeel van de binnenvaart om zo de haven duurzaam bereikbaar te houden. Voor de terminals op Maasvlakte II is bijvoorbeeld afgesproken dat in 2030 45% van de aan- en afvoer van containers via de binnenvaart gaat. Nu al zien we dat het Havenbedrijf Rotterdam afspraken maakt met inland-hubs over de verdere afhandeling van goederen (onder andere Moerdijk en Dordrecht).

De haven van Rotterdam koerst specifiek op een modal shift van wegvervoer naar binnenvaart (en in mindere mate spoorvervoer). Ook weert het Rotterdamse havenbedrijf de vestiging van distributiecentra en logistieke centra met de gedachte dat dit beperkend is voor de op- en overslag van containers en overige bulkproducten. Veel van deze goederen worden direct over water, weg en spoor verder getransporteerd naar inland-hubs. Hierdoor zijn multimodale logistieke locaties (gelegen aan diep vaarwater) extra aantrekkelijk voor de vestiging van deze activiteiten.

### *Topsector<sup>19</sup> logistiek geeft extra impuls aan concurrentiepositie van logistiek in Nederland*

Nederland is een open economie: we leven van oudsher van de internationale handel en zijn daardoor een belangrijke speler in de wereldeconomie. De positie van Nederland is uniek in de wereld. Niet alleen omdat onze mainports vlak bij elkaar liggen, maar zeker ook omdat de mainports het in Nederland gevestigde bedrijfsleven (inclusief de greenports en de productiecentra) via een dicht netwerk verbinden met bestemmingen in de hele wereld, over zee, rivieren, weg, spoor en buisleidingen. De Topsector Logistiek heeft al jaren een dominante positie in Europa en bekleedt momenteel een vierde positie in de World Logistics Performance Index van de Wereldbank (2011). Nederland is sterk in de afhandeling van goederen, in ketenregie, in servicelogistiek, in informatievoorziening en in distributiecentra die de kern vormen van

---

<sup>19</sup> Het topsectorenbeleid richt zich op de sectoren die belangrijk zijn voor de concurrentiepositie van Nederland. Dat zijn bijvoorbeeld sectoren met een hoge kennisintensiteit en exportoriëntatie. Logistiek behoort samen met 9 andere sectoren tot de topsectoren.



Europese logistieke netwerken. De Nederlandse douane draagt door haar proactieve opstelling bij aan de sterke concurrentiepositie van Logistiek Nederland.

De Nederlandse positie als logistiek land staat echter onder druk. De logistieke sector staat voor grote uitdagingen. Door toenemend transport is er steeds meer sprake van congestie; er is een tekort aan gekwalificeerd personeel op alle niveaus; er is een groot aantal middelgrote en kleine bedrijven en een lage innovatiegraad. De marges staan onder druk. De milieuemissies moeten omlaag. Ook zijn er veel 'wetmatigheden' die de afgelopen 25 jaar vrijwel niet veranderd zijn, zoals de modal split verhouding, de problemen rond stedelijke distributie en het aantal kilometers dat transportmiddelen leeg rijden of varen. Om stappen vooruit te zetten is het doorbreken van deze 'wetmatigheden' noodzakelijk. Een grote groei van de transportbewegingen is niet op dezelfde wijze te accommoderen.

Met een actieagenda wil de logistieke sector bereiken dat het bedrijfsleven samen met de overheid en de kennisinstellingen stappen zet om de verwachte toekomstige groei van de goederenstromen op een duurzame manier te kunnen blijven accommoderen. De nieuwe vormen van logistieke diensten leiden tot een hogere toegevoegde waarde, een efficiëntere afhandeling van goederenstromen en een groter internationaal bereik van onze dienstverlening. Ook als de goederenstromen minder hard groeien dan voorzien, is de actieagenda van groot belang: deze leidt immers tot diensten die ook vermarkt kunnen worden op goederenstromen die niet fysiek aan Nederland verbonden zijn.

#### *Klantvraag zorgt voor ander distributiemodel*

De levensduur van producten is in de afgelopen decennia aanzienlijk afgenomen. Ook zijn er steeds meer producten die online gekocht worden en steeds meer custom made productie en distributieprocessen vragen. De klant wil sneller beleverd worden wat zorgt voor veranderingen in de Europese distributiestructuren van bedrijven. Voorheen kozen bedrijven vooral voor een Centraal Europees distributiecentrum uit kostenoverwegingen, maar de laatste 10 jaar worden regionale distributiecentra belangrijker, die relatief dicht bij de klant zitten (1-2 dagen levertijd) om deze sneller te bedienen. Nauw verbonden aan de trend is het toenemend belang van technologische ontwikkelingen om de logistieke keten beheersbaar te houden. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om Tracking & Tracing, nieuwe standaarden (zoals RFID) en opkomende technologieën zoals nanotechnologie en biotechnologie. Welk distributiemodel het best past hangt af van het bedrijf en de achterliggende overwegingen.

### *Opkomst e-fulfillment biedt extra kansen voor Nederland en West-Brabant*

De opkomst van internetwinkelen (e-commerce) is niet meer te stoppen. In vijf jaar tijd is deze markt met 20% per jaar gegroeid. De logistiek (het bezorgen, ruilen, retourneren en de communicatie) hierachter is van essentieel belang om deze groei te kunnen waarmaken. Nederland heeft een goede positie als het gaat om de vestiging van Europese e-fulfillment distributiecentra. De belangrijkste voordelen zijn dezelfde als voor reguliere logistiek: de haven van Rotterdam, het afzetgebied, de logistieke hubs, belastingregels en efficiency van de douane. Plekken voor deze groei zijn met name gelegen in Brabant, Limburg en centraal in Nederland.

Overigens mist Nederland wel de aanwezigheid van de Europese/internationale hubs van pakketvervoerders, zoals die van TNT (Luik), DHL (Leipzig) en UPS (Keulen). De netwerk hubs en depots van pakketvervoerders in Nederland zijn vooral nationaal van aard. Dit maakt dat Nederland niet van nature aantrekkelijk is voor de hele grote internationale e-fulfillment dc's. Vooralsnog liggen de meeste kansen, ook voor LPM, bij regionaal en nationaal georiënteerde dc's in de e-fulfillment. Bij gebrek aan sterke locaties in Nederland en in het buitenland maakt Logistiek Park Moerdijk ook goede kansen om incidenteel grote internationale e-fulfillment dc's aan te trekken (zie ook het tekstkader hieronder).

**Tabel 1: Locaties pakketvervoerders in Nederland**

Vervoerder	Hubs	Depot
Post NL	Waddinxveen, Elst, Den Bosch, Utrecht	Breda, Hengelo, Born, Amersfoort, Goes, Leeuwarden, Den Hoorn
DHL	Schiphol, Eindhoven	Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Drachten, Den Haag, Den Bosch, Hengelo, Hoofddorp, Maastricht, Roosendaal, Rotterdam en Zwolle
DPD	Best	Amsterdam, Rotterdam, Etten-Leur, Rijssen, Meppel, Joure en Tynaarlo
GLS	Utrecht	Alkmaar, Amsterdam, Den Bosch, Elsloo, Enschede, Groningen, Rotterdam, Sliedrecht, Wijchen, Wemeldinge en Zwolle
UPS	Utrecht	Apeldoorn, Drachten, Eindhoven en Rotterdam

Bron: ruimte voor e-commerce logistiek, ASRE (2012)

### **Online verkopen stuwen vraag naar logistieke ruimte**

Uit: PropertyNL nieuwsbrief 26 maart 2013

**AMSTERDAM - Europese retailers hebben in de komende vijf jaar behoefte aan 25 mln m<sup>2</sup> extra logistieke ruimte. Dit blijkt uit het rapport 'A new logistics real estate landscape' van Jones Lang LaSalle. Dit staat gelijk aan 5 mln. m<sup>2</sup> logistieke opslagruimte per jaar voor de komende vijf jaar.**

De vraag komt voort uit levering naar fysieke winkels, maar vooral in steeds grotere mate uit de groeiende online verkopen die vragen om een vernieuwd distributieproces. Nu de online verkoop in de eerste helft van dit decennium naar verwachting bijna zal verdubbelen, neemt de behoefte aan opslagruimte toe. Internetwinkelen vraagt zowel om megalocaties van ruim 100.000 m<sup>2</sup> als om gespecialiseerde distributiecentra en kleinere, lokale leveringspunten, schrijft het rapport.

#### *Concentratie van logistieke activiteiten op hotspots*

Logistieke bedrijven zoeken de beste plekken voor de activiteiten. Meer en meer zoeken bedrijven bij nieuwe vestiging of uitbreiding van de activiteiten naar mogelijkheden om te clusteren en fysiek dicht bij elkaar te zitten. Dit geeft namelijk mogelijkheden tot operationele samenwerking, innovatie en bundeling en maakt het ook makkelijker om intermodale diensten op te zetten. Steeds vaker zien we concentraties ontstaan op enkele toplocaties. Op basis van onze ervaring met het adviseren van logistieke partijen omtrent locatievoorkeuren weten we wat voor logistieke centra de belangrijkste criteria zijn bij verplaatsing. Zie de tabel hieronder. Op toplocaties (zoals Borchwerf, Tradeport Venlo en straks Logistiek Park Moerdijk) zijn de marktomstandigheden goed.

**Tabel 2: relatieve belang vestigingsplaatsfactoren voor grote logistieke centra<sup>20</sup>**

Factor	Relatief belang
Bereikbaarheid over de weg	••••
Multimodale ontsluiting	•••
Nabijheid afzetmarkt	•••
Nabijheid andere logistieke dienstverleners	•••
Arbeidsklimaat	•••
Zichtbaarheid	••
Kosten locatie	••
Nabijheid zeehaven	••
Nabijheid luchthaven	•
Imago regio	•

Toelichting

- : essentieel
- : zeer belangrijk
- : belangrijk
- : enigszins belangrijk

Bron: Stec Groep (2011) op basis van diverse vestigingsplaatsonderzoeken logistiek

*Effect economische crisis op logistieke vraag op middellange termijn beperkt*

Door de economische ontwikkelingen van nu neemt de behoefte aan bedrijfsruimte op korte termijn af. De verwachting is dat eind 2013 licht herstel optreedt door een aantrekkende economie (voorspellingen van o.a. CPB, OESO, ING en ABN-Amro laten een groei van 1% over heel 2014 zien, veroorzaakt door een sterke export). Zodra de economie zich herstelt (eind 2013, begin 2014) zal de vraag naar logistieke kavels en vastgoed toenemen. Dit is het algemene beeld op de bedrijfsruimtemarkt. Op dit moment is de vraag naar logistieke locaties ook al onverminderd sterk. Dit effect kan nog eens versterkt worden door extra fusies en overnames in de logistieke sector tijdens en kort na de recessie. Deze vraag plus het consolidatie-effect kunnen vanaf medio 2013 leiden tot extra vraag naar nieuw logistiek vastgoed. Dit alles overziend kunnen we concluderen dat u met Logistiek Park Moerdijk zelfs kan profiteren van het later aantrekken van de markt. Als de locatie immers begin 2015 op de markt komt dan is dat – bij een normaal conjunctuurverloop – aan het begin van een opgaande economie met überhaupt meer bedrijfsdynamiek.

<sup>20</sup> Uit meerjarig onderzoek van Stec Groep blijkt dat de prijs niet in de top 5 van belangrijkste vestigingsplaatsfactoren staat. Factoren zoals bereikbaarheid, afzetmarkt, uitstraling en arbeidsmarkt zijn veel belangrijker dan de prijs die uiteindelijk betaald wordt voor het kavel. De prijs van een locatie speelt echter wel een psychologische rol bij de afweging tussen locaties.

De gevoeligheid voor de recessie is niet voor de hele sector transport en logistiek gelijk. De sector wegvervoer is bijvoorbeeld gevoeliger voor de economische crisis, gevoeliger dan bijvoorbeeld het gemiddelde van de gehele logistieke sector. Redenen? Voor de crisis van 2009 is flink geïnvesteerd in nieuwe capaciteit. Dit, in combinatie met een volumedaling, heeft zijn weerslag gehad op de tarieven en de rentabiliteit van deze branche. De sector groothandel is min of meer vergelijkbaar met het gemiddelde van de gehele logistieke sector. De prestaties en vooruitzichten van de logistieke dienstverlening zijn het sterkst, enerzijds als gevolg van uitbreiding door groei na de recessie, anderzijds door extra fusies en overnames tijdens en direct na de recessie (op basis van brancherapporten van TLN, ING, ABN-Amro en Rabobank, allen 2013).

**Tabel 3: Betekenis van trends op marktvraag en Logistiek Park Moerdijk**

<b>Trend</b>	<b>Betekenis voor marktvraag en LPM</b>
Groei van de haven van Rotterdam (en Antwerpen)	Toename van volume aan goederenstromen in Rotterdam en Antwerpen betekent dat er meer goederen overgeslagen worden. Logistieke dienstverlening is gebaat bij locaties nabij deze overslagpunten. Moerdijk ligt midden tussen beide wereldhavens.
Toename gebruik binnenvaart voor goederenvervoer	Stijgend gebruik van inland-terminals. Goederen worden in Rotterdam en Antwerpen overgeslagen en pas in de nabijheid van inland-terminals verder verwerkt. De ligging van LPM nabij een inland-terminal aan diep vaarwater biedt kansen voor een grote concentratie van goederenstromen in West-Brabant. Dit maakt de regio tot sterke vestigingslocatie voor logistiek.
Logistiek als Topsector	Innovatieprogramma dat ervoor moet zorgen dat Nederland haar sterke concurrentiepositie in Europa behoud op het gebied van logistiek. Dit betekent een constante aanwas van nieuwe vraag. Ook in West-Brabant is logistiek benoemd als topsector waar extra aandacht naar uit gaat bij beleid.
Klantvraag vraagt om ander distributiemodel	Door diverse ontwikkelingen ontstaat een ander distributiemodel. De markt wordt meerkoppig. Van zeer grote, tot kleinere distributiecentra met een meer regionale scope. Ook leiden wijzigingen tot concentraties en dus nieuwe vraag. Hiervan kan LPM profiteren.
Opkomst E-fulfillment biedt kansen voor Nederland	De kansen op gebied van e-fulfillment voor Nederland zijn goed, maar het ontbreken van een hub voor grote pakketvervoerders (DHL, UPS) maakt de positie kwetsbaar. Sowieso is er meer marktvraag te verwachten door de opkomst en verdere groei van e-commerce. Klant vraagt voor totaaloplossing en dus besteden bedrijven de fulfillment uit. De vraag naar grote logistieke kavels neemt toe, LPM is een unieke locatie (nabij stedelijke concentraties) waar dergelijke grote logistiek zich kan vestigen.
Concentratie van logistieke activiteiten op hotspots	West-Brabant in zijn geheel is een aantrekkelijke plek voor logistieke dienstverleners, zo is gebleken de afgelopen jaren. Enkele locaties zoals Borchwerf en Moerdijk hebben daarbij diverse nieuwe bedrijven gehuisvest. Ook grote logistieke dienstverleners hebben grote distributiecentra gebouwd in deze regio. Naar de toekomst blijft de uitgangspositie van West-Brabant goed.
Effect van de crisis op de vraag	De crisis heeft in 2009 en 2010 geleid tot (beperkte) vraaguitval in de logistiek. In 2011 en 2012 was de opname op courante logistieke locaties hoog, waardoor de leegstand verder afnam. Ook naar de toekomst is de verwachting dat marktvraag zich zal concentreren op sterke plekken (zoals LPM) met ruime bebouwingsmogelijkheden.

Stec Groep, 2013

## 4. ADVIEZEN

*In dit hoofdstuk gaan we in op de marktvraag voor bedrijven binnen de LPM-doelgroep en de marktruimte die we op basis van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking toekennen aan Logistiek Park Moerdijk. Daarbij zijn de uitgangspunten uit hoofdstuk 3 leidend in de analyse.*

### 4.1 Trede 1 Ladder Duurzame Verstedelijking: Er is 155-185 hectare marktvraag vanuit de LPM-doelgroep tot en met 2024 in Midden- en West-Brabant<sup>21</sup>

#### Categorie 1: Regionale marktvraag Midden- en West-Brabant LPM-doelgroep



*Regionale uitbreidingsvraag tot en met 2024 in Midden- en West-Brabant is circa 540 hectare netto*  
Uitgaande van het TM-scenario van de Monitor Werklocaties van de provincie Noord-Brabant (2011) bedraagt de totale uitbreidingsvraag naar bedrijfsruimte in Midden- en West-Brabant tot en met 2024 circa 540 hectare netto. Daarbij baseren we ons op de prognoses van de provincie Noord-Brabant, de uitgiftecijfers van de periode 2009-2012 (samen circa 110 hectare) en een extrapolatie voor de periode 2021 tot en met 2024. We houden geen rekening met een extra vraag naar logistiek (vanwege beleidsambities) bovenop de geraamde behoefte in het TM-scenario. Dit betreft de bovenregionale vraag.

<sup>21</sup> Hierbij is rekening gehouden met een stabiel aandeel van Nederland van circa 40% in het aantrekken van internationale VAL-bedrijven. Zie paragraaf 3.1. Hierop corrigeren we daarom niet extra.

**Tabel 4: regionale uitbreidingsvraag 2013 tot en met 2024 Midden- en West-Brabant, in netto hectares**

Aspect	Vraag Midden-Brabant in netto ha	Vraag West-Brabant in netto ha.
Uitbreidingsvraag <sup>22</sup> Regionale Agenda Werklocaties 2009-2020	195	335
<i>jaarlijkse vraag in de periode 2009-2020</i>	<i>16</i>	<i>30</i>
uitgifte 2009 t/m 2011	38	38
uitgifte 2012 (voorlopig) <sup>23</sup>	10	25
<i>daadwerkelijke jaarlijkse uitgifte 2009 t/m 2012</i>	<i>12</i>	<i>16</i>
'verloren' uitgifte 2009 t/m 2012 (afgerond) <sup>24</sup>	16	57
resterende vraag 2013 tot 2020 (afgerond)	131	215
Correctie op basis van hernieuwde inzichten PBL -5%	-6	-11
<b>Vraag 2013 tot 2020</b>	<b>125</b>	<b>204</b>
Vraagraming 2020 tot en met 2024 (extrapolatie gemiddelde jaarlijkse vraag, verminderd met 10% vanwege demografische ontwikkelingen <sup>25</sup> )	80	131
<b>Vraag 2013 tot en met 2024 (afgerond)</b>	<b>205</b>	<b>335</b>

Bron: provincie Brabant (2011), bewerking Stec Groep (2013)

<sup>22</sup> Uitbreidingsvraag is exclusief eventuele vervangingsvraag (door transformatie of herprofilering van bedrijventerreinen) en vraag door beleidsinspanningen (bijvoorbeeld de bovenregionale vraag).

<sup>23</sup> We gaan uit van de cijfers 2009-2012. Hierbij tekenen we aan dat de cijfers voor 2012 op dit moment alleen in concept beschikbaar zijn. De definitieve cijfers worden pas in juni verwacht. Het kan zijn dat de uitgifte daarmee hoger uitvalt dan nu is berekend. Het effect van 10 hectare extra uitgifte in 2012 is circa 1 hectare voor de LPM-doelgroep.

<sup>24</sup> Voor de periode 2009 t/m 2012 was in totaal bijna 184 hectare uitgifte geraamd (4\*46 hectare). De daadwerkelijke uitgifte lag echter veel lager, namelijk 112 hectare. Dit komt mede door de crisis. Het is echter niet aannemelijk dat het restant van de geraamde vraag alsnog in de periode 2013-2020 wordt uitgegeven. Daarom beschouwen we deze geraamde vraag als 'verloren' en trekken we deze af van de totale vraagraming.

<sup>25</sup> Doordat na 2020 de Nederlandse (en Brabantse) bevolkingssamenstelling verandert vanwege de toenemende vergrijzing en ontgroening wordt verwacht dat er minder uitbreidingsbehoefte is aan nieuw bedrijventerreinen. We gaan er daarom vanuit dat de gemiddelde jaarlijkse vraag tussen 2021 en 2024 nog maximaal 90% is ten opzichte van de gemiddelde jaarlijkse vraag tussen 2012 en 2020, gecorrigeerd met de hernieuwde inzichten van het PBL).



*Hiervan is 80 tot 110 hectare netto afkomstig vanuit VAL-bedrijven*

Value Added Logistics maakt afgerond zo'n 15-20% van de totale regionale uitbreidingsvraag in Midden- en West-Brabant uit. De vraag vanuit deze doelgroep komt daarmee neer op 80 tot 110 hectare netto tot en met 2024. Uit onze Database Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld (Stec Groep, 2002-2012) blijkt dat VAL-bedrijven een gemiddelde kavelomvang hebben van circa 2,5 hectare. Dit komt neer op zo'n 30 tot 40 VAL-bedrijven. We verdelen deze groep in bedrijven groter dan 5 hectare en bedrijven kleiner dan 5 hectare (havengerelateerde VAL). Hieronder staat dit beschreven.

*25 tot 30 hectare netto komt voor rekening van een 'handvol' grote (> 5 hectare) VAL-bedrijven*

Circa 10% van het aantal VAL-bedrijven zoekt een kavel groter dan 5 hectare, waarbij de gemiddelde kavelgrootte circa 8 hectare netto is. Dit betekent dus dat in West-Brabant tot en met 2024 circa 3 tot 4 VAL-bedrijven op zoek zullen zijn naar een locatie groter dan 5 hectare. Kortom: tot en met 2024 valt vanuit de regio Midden- en West-Brabant een ruimtevraag van grote (> 5 hectare) logistieke spelers in het VAL-segment te verwachten van in totaal (afgerond) 25 tot circa 30 hectare netto.

*Houd nog rekening met 20 à 30 hectare netto vraag van havengerelateerde VAL-bedrijven < 5 hectare*

Daarnaast is er nog de categorie VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare netto. Op basis van voorgaande cijfers kunnen we constateren dat deze groep binnen de regionale vraag in Midden- en West-Brabant een ruimtevraag heeft van 55 tot 80 hectare netto (berekening: 80 tot 110 hectare minus 25 tot 30 hectare). Uit eigen studie en de marktrapportage van DHV uit 2006 blijkt dat circa 40% van de logistieke VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare behoefte heeft aan de nabijheid van diep vaarwater. Dit betekent dat het segment havengerelateerde VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare nog een potentiële extra marktvoor de LPM-doelgroep betekent van circa 20 tot 30 hectare netto.

**Tabel 5: regionale ruimtevraag vanuit doelgroep LPM, in netto hectares**

Aspect	Vraag in netto hectares
Vraag 2013 tot en met 2024	540 hectare
Vraag naar VAL: afgerond 15 tot 20%	80 tot 110 hectare
<b>Vraag naar VAL kavels &gt; 5 hectare 2013 tot en met 2024</b>	<b>25 tot 30 hectare</b>
Vraag naar VAL havengerelateerde VAL-bedrijven < 5 hectare 2013-2024 <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Waarvan binnen LPM doelgroep</b></li> </ul>	55 tot 80 hectare <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>20 tot 30 hectare</b></li> </ul>
<b>Totale potentiële marktvraag voor LPM doelgroep vanuit regio West-Brabant</b>	<b>45 tot 60 hectare</b>

Bron: provincie Brabant (2011), Stec Groep (2013)

**Conclusie regionale marktvraag Midden- en West-Brabant LPM-doelgroep**

- De marktvraag vanuit de primaire doelgroep voor LPM (VAL, minimaal 5 hectare) bedraagt binnen Midden- en West-Brabant 25 tot 30 hectare netto tot en met 2024.
- Daarnaast is er in potentie nog marktvraag van 20 tot 30 hectare netto vanuit havengerelateerde VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare, maar die noodzakelijkerwijs gevestigd moeten zijn nabij diep vaarwater.

## Categorie 2: bovenregionale marktvraag LPM-doelgroep



*Potentiële marktvraag in Nederland van VAL-bedrijven groter dan 5 hectare circa 240-265 hectare netto tot en met 2024*

Per jaar (her)vestigen zich circa 6 tot 7 bovenregionale VAL-bedrijven in Nederland.<sup>26</sup> We verwachten dat dit aantal de komende 10 tot 15 jaar stabiel zal blijven, ondanks de matige economische groeiverwachtingen anno 2013.<sup>27</sup> Circa 40% van deze bovenregionale VAL-vestigings, ofwel afgerond twee tot drie bedrijven per jaar, zoekt naar een kavel van 5 hectare en groter. Bij een gemiddelde omvang van deze grote vestigings van circa 8 hectare netto betekent dit dus een potentiële marktvraag van 20 tot 22 hectare<sup>28</sup> netto per jaar, ofwel circa 240-265 hectare netto tot en met 2024.

<sup>26</sup> In hoofdstuk 3 constateerden we dat er in totaal 9 logistieke bedrijven verplaatsen of nieuw in Nederland komen per jaar. Naast de 6 tot 7 VAL bedrijven gaat het om 2 tot 3 niet-VAL bedrijven. Deze laatste hebben een gemiddelde omvang van 5 hectare per vestiger.

<sup>27</sup> Dit concluderen we op basis van opnamecijfers in Midden- en West-Brabant op toplocaties (uit marktstudies van CBRE en DTZ, 2012 en 2013), onze eigen database locatiebeslissingen en gegevens van NV REWIN, die nog voldoende prospects in de pijplijn heeft om ook de komende jaren successen te boeken in de regio. Dit beeld wordt bevestigd door gemeenten in de brede regio die allen op dit moment meerdere aanbiedingen hebben voor de vestiging van grote logistieke dienstverleners.

<sup>28</sup> Hier rekenen we expliciet niet met afgeronde getallen.

*Er valt ook een potentiële extra marktvraag in Nederland te verwachten van 40-50 hectare netto vanuit de categorie havengerelateerde VAL < 5 hectare tot en met 2024*

Daarnaast is er nog de categorie havengerelateerde VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare netto. Van de zes tot zeven bovenregionale VAL-bedrijven per jaar behoren er twee tot drie tot de categorie VAL-vestigings die op zoek zijn naar een kavel van 5 hectare en groter. Dat betekent dat er drie tot vier bovenregionale vestigings zijn die tot de categorie VAL-vestigings behoren die op zoek zijn naar een kavel kleiner dan 5 hectare. Deze bedrijven hebben een gemiddelde omvang van circa 2,5 hectare, zo blijkt uit onze Database Locatiebeslissingen Nederland. Deze groep creëert dus per jaar een potentiële marktvraag van 8 tot 10 hectare (3 tot 4 bedrijven met een gemiddelde omvang van circa 2,5 hectare). Tot en met 2024 houdt dit een potentiële marktvraag in van 95-120 hectare (8 tot 10 hectare elk jaar, 12 jaar lang). Circa 40% hiervan is kade gerelateerd/ havegebonden, wat betekent dat het segment havengerelateerde VAL kleiner dan 5 hectare, nog een potentiële extra vraag betekent van circa 40 tot 50 hectare netto tot en met 2024.

*Het marktaandeel van Midden- en West-Brabant is 40%, oftewel 110-125 hectare tot en met 2024*

Om het marktaandeel van Midden- en West-Brabant te bepalen in de bovenregionale markt kijken we dieper naar de achterliggende data in de database voor bovenregionale locatiedynamiek in Nederland (Stec Groep 2000-2012). Het marktaandeel van Midden- en West-Brabant bedroeg in de periode 2000-2012 35% (zie figuur 4 in paragraaf 3.1). Dit aandeel is de afgelopen jaren toegenomen, onder andere door ruimtegebrek in de Rotterdamse haven en inspanningen op gebied van logistiek door de regio. De database toont aan dat het aandeel van Midden- en West Brabant is gestegen van 30% over de periode 2000-2006 naar 40% in de periode 2007-2012. We gaan voor de middellange termijn uit van een percentage van 40% van bovenregionale VAL- bedrijven die binnen Nederland kiezen voor Midden- en West-Brabant. Dit betekent dat van de totale bovenregionale vraag naar de LPM-doelgroep (280 tot 315 hectare) circa 110-125 hectare in Midden- en West-Brabant zal landen tot en met 2024. Bovendien is het perspectief voor de regio bijzonder goed, aangezien de havens van Rotterdam en Antwerpen (en in het kielzog inland-terminals) de komende jaren groeien en dus zorgen voor een sterk volume aan goederenstromen die in de omgeving van die havens verwerkt moet worden.

**Conclusie bovenregionale marktvraag doelgroep LPM**

- De potentiële vraag in Nederland vanuit de bovenregionale VAL bedrijven groter dan 5 hectare bedraagt tot en met 2024 ruim 240-265 hectare netto.
- De potentiële vraag in Nederland vanuit de bovenregionale havengerelateerde VAL-bedrijven kleiner dan 5 hectare bedraagt tot en met 2024 ruim 40 tot 50 hectare netto.
- Voor Midden- en West-Brabant betekent dit een marktvraag binnen de LPM-doelgroep van 110-125 hectare tot en met 2024.

***Samengevat:***

We constateerden dat er regionaal circa 45 tot 60 hectare vraag vanuit de LPM-doelgroep tot en met 2024 boven de regio hangt. Daar komt nog 110-125 hectare tot en met 2024 bij vanuit de vraag van bovenregionale vestigers in de regio. In totaal gaat het dus om 155 tot 185 hectare vraag tot en met 2024 in de LPM-doelgroep voor Midden- en West-Brabant.

#### **4.2 Trede 2 Ladder Duurzame Verstedelijking: Maximaal 50 hectare vraag vanuit de LPM-doelgroep kan gefaciliteerd worden op concurrerende locaties: Logistiek Park Moerdijk is een zeer sterke en concurrerende plek voor de beoogde doelgroep**

*De totale vraag naar logistieke kavels in Midden- en West-Brabant tot en met 2024 is breder dan alleen de LPM-doelgroep*

In totaal verwachten we circa 360 tot 380 hectare vraag vanuit de logistiek<sup>29</sup> tot en met 2024 die op Midden- en West-Brabant af komt.<sup>30</sup> Let op: dit betreft dus de totale vraag aan logistiek die op de regio afkomt, inclusief de vraag vanuit de LPM-doelgroep. We zagen dat de LPM-doelgroep goed is voor circa 155 tot 185 hectare in deze periode. Er blijft dus nog 195 tot 205 hectare aan logistieke vraag over die ook in de regio gefaciliteerd moet worden.

*West-Brabant heeft de beste papieren voor huisvesting van logistieke bedrijven*

De strategische ligging van West-Brabant maakt dat de regio bovengemiddeld aantrekkelijk is voor logistieke bedrijvigheid. Denk bijvoorbeeld aan de ligging tussen twee wereldhavens, de multimodale bereikbaarheid en het omarmen van logistiek als speerpunt in de regionale agenda. Uit figuur 4 in paragraaf 3.1 valt af te lezen

---

<sup>29</sup> Bijvoorbeeld warehousing, transportbedrijven, 'droge' VAL kleiner dan 5 hectare, etc.

<sup>30</sup> Circa 30% van de totale regionale uitbreidingsvraag in Midden- en West-Brabant komt voor rekening van de sector logistiek. Op basis van de berekening in paragraaf 4.1 bedraagt de logistieke vraag in Midden- en West-Brabant tot en met 2024 circa 160 hectare (30% van 540 hectare uitbreidingsvraag). De bovenregionale vraag die op Midden en West-Brabant afkomt tot en met 2024 berekenen we op basis van de uitgangspunten in hoofdstuk 3. Er zijn 9 logistieke bedrijven die jaarlijks verplaatsen of zich nieuw in Nederland vestigen (VAL en niet-VAL). In totaal gaat het in de periode tot en met 2024 om circa 500 tot 550 hectare op schaal van Nederland. Midden- en West-Brabant zijn goed voor circa 40% van deze bovenregionale vraag: kortom 200 tot 220 hectare tot en met 2024. (Op basis van de uitgangspunten in hoofdstuk 3 en een gemiddelde omvang van circa 5 hectare van niet-VAL, het gaat hier om warehouses, maar ook containeroverslag en logistieke bedrijven gericht op de zeehaven van Rotterdam – zoals rederijen of scheepswerven – deze zijn gemiddeld zeer groot qua omvang maar behoren niet tot de LPM-doelgroep. Cijfers zijn gebaseerd op de Database Bovenregionale Locatiebeslissingen Nederland van Stec Groep).

dat 75% van de logistieke bedrijven die kozen voor Midden- en West-Brabant kiest voor vestiging in West-Brabant.

In onderstaande tabel maken we een overzicht van de bevindingen en trekken we conclusies over de markt vraag die op Midden- en West-Brabant afkomt.

**Tabel 6: Markt vraag LPM-doelgroep Midden- en West-Brabant**

Aspect	Midden-Brabant	West-Brabant	Totaal Midden- en West-Brabant	Uitgangspunt
Regionale vraag logistiek t/m 2024	30% van 205 hectare <b>60 hectare</b>	30% van 335 hectare <b>100 hectare</b>	30% van 540 hectare <b>160 hectare</b>	op basis van tabel 4 en uitgangspunten H3
Regionale vraag LPM-doelgroep t/m 2024	<b>15-20 hectare</b>	<b>30-40 hectare</b>	<b>45-60 hectare</b>	op basis van paragraaf 4.1 en uitgangspunten H3
Bovenregionale vraag logistiek t/m 2024	25% van totale vraag <b>50-55 hectare</b>	75% van totale vraag <b>150-165 hectare</b>	40% van 500-550 hectare <b>200-220 hectare</b>	op basis van paragraaf 4.1 en uitgangspunten H3
Bovenregionale vraag LPM-doelgroep t/m 2024	25% van totale vraag <b>25-30 hectare</b>	75% van totale vraag <b>85-95 hectare</b>	40% van 280-315 hectare <b>110-125 hectare</b>	op basis van paragraaf 4.1 en uitgangspunten H3
Totale vraag naar logistiek t/m 2024	<b>110-115 hectare</b>	<b>250-265 hectare</b>	<b>360-380 hectare</b>	regionale + bovenregionale vraag
Totale vraag LPM-doelgroep t/m 2024	<b>40-50 hectare</b>	<b>115-135 hectare</b>	<b>155-185 hectare</b>	onderdeel van totale logistieke vraag

Stec Groep, 2013.

*Provincie heeft regionale afspraken gemaakt over vestiging van bedrijven groter dan 5 hectare*

Met de locatiekeuze van Logistiek Park Moerdijk hebben Provinciale Staten uitgangspunten geformuleerd voor de doelgroep(en) van Logistiek Park Moerdijk. Deze uitgangspunten zijn bekrachtigd in het Publiek Programma van Eisen (PPvE), behorende bij de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk', en worden juridisch vertaald in het provinciaal inpassingsplan.

Gelet op de keuze van Provinciale Staten voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk, zijn op grond van artikel 12.4, lid c. van de Verordening ruimte Noord-Brabant, in de Ruimtelijk Regionale Overleggen (RRO's) van West- en Midden-Brabant afspraken<sup>31</sup> gemaakt over de vestigingsmogelijkheden van grootschalige logistieke bedrijven met een omvang van meer dan 5 hectare. In bestemmingsplannen voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant, wordt de vestiging van logistieke bedrijven groter dan 5 hectare niet rechtstreeks mogelijk gemaakt.

In Midden-Brabant zijn regionale afspraken gemaakt over de toepassing van een buitenplanse afwijkingmogelijkheid voor bijzondere gevallen. Daarnaast verkennen regio en provincie gezamenlijk of het mogelijk is om voor deze bijzondere gevallen objectieve afwijkingscriteria op te stellen voor een binnenplanse afwijking in bestemmingsplannen voor nieuwe logistieke terreinen. Overleg hierover vindt op dit moment plaats.

*Concurrentieanalyse: diverse locaties op de markt, maar die richten zich niet uitsluitend op de LPM-doelgroep*  
In Midden- en West-Brabant zijn (of komen) diverse bedrijventerreinen op de markt die in potentie de ruimtevrage naar logistiek in het algemeen, en de ruimtevrage van de LPM-doelgroep in het bijzonder, zouden kunnen huisvesten. In de bijlage bij deze rapportage is een uitgebreide analyse opgenomen van de mogelijke concurrentie voor Logistiek Park Moerdijk.

Hieronder geven we beknopt een weergave van de mogelijke concurrentie voor Logistiek Park Moerdijk met bovenstaande uitgangspunten.

- We keken naar de mogelijke concurrentie binnen bestaand (leegstaand) vastgoed, bestaande bedrijventerreinen en nieuw te ontwikkelen locaties (harde en zachte plannen). Zie de bijlage voor meer informatie. Hieronder de belangrijkste conclusies uit de analyse.
- Het bestaande vastgoed voor logistieke dienstverleners is beperkt geschikt voor logistieke dienstverleners binnen de LPM-doelgroep. Een groot deel van de beschikbare panden en kavels die op dit moment aangeboden worden hebben geen vergelijkbare locatiekwaliteiten. Het overgrote deel is sowieso te klein

---

<sup>31</sup> Het nakomen van de afspraken bij bestemmingsplannen is voorgeschreven in artikel 3.6, lid 1 onder a. van de Verordening ruimte Noord-Brabant.



om in aanmerking te komen voor vestiging van de LPM-doelgroep. Bovendien valt een deel van de panden en kavels af vanwege de courantheid van het vastgoed (bouwhoogte, ligging ten opzichte van snelweg en vaarwater). Voor het andere deel schatten we in dat enkel aanbod op Noordland (Bergen op Zoom), Borchwerf II (Roosendaal/Halderberge) en verspreid in Midden- en West-Brabant in aanmerking komen voor huisvesting van de LPM-doelgroep. Echter, ook andere logistieke gebruikers (kleiner of niet-VAL) kunnen zich hier vestigen. In totaal kan circa 10 hectare vraag naar de LPM-doelgroep hier een plek krijgen.

- Inbreidingsruimte op het bestaande industrieterrein Moerdijk is voor het grootste deel niet geschikt voor de LPM-doelgroep. Zie voor een uitgebreide analyse van deze gronden de bijlage. In totaal is circa 8 hectare beschikbaar voor logistiek. Gezien de ligging van de kavel nabij Shell en kavelvorm schatten we in dat deze plek zich beter leent voor andersoortige logistiek dan de LPM-doelgroep (bijvoorbeeld warehousing, kleiner of gericht op chemische industrie).
- Diverse bestaande en nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Nederland richten zich niet uitsluitend op de LPM-doelgroep. Veel bedrijventerreinen richten zich ook op andere vormen van logistiek of kunnen ook andere bedrijvigheid huisvesten. In de bijlage zijn diverse locaties beschreven en beoordeeld. De conclusie is dat met name Vossenber West II, Borchwerf II en Noordland concurrerend zijn voor Logistiek Park Moerdijk.

*Maximaal 50 hectare van de totale marktvraag voor de LPM-doelgroep zou kunnen landen op concurrerende locaties in de regio*

De totaal geraamde netto ruimtevrage voor logistiek bedraagt 360 tot 380 hectare van 2013 tot en met 2024 in Midden- en West-Brabant. Hiervan komt 155 tot 185 hectare netto voor rekening van de LPM-doelgroep. Echter, het merendeel van het beschikbaar aanbod bedrijventerreinen op de markt zal zich richten op het accommoderen van de 195 tot 205 hectare logistieke ruimtevrage die niet tot de LPM-doelgroep behoort. Dit omdat het beschikbare aanbod, mede vanwege de aard, omvang en geschiktheid, de LPM-doelgroep niet kan faciliteren, en vanwege de in RRO's gemaakte afspraken over de vestigingsmogelijkheden van van grootschalige logistieke bedrijven met een omvang van meer dan 5 hectare.

Ten aanzien van de LPM-doelgroep concurreren er drie bedrijventerreinen (Vossenber West II, Borchwerf II en Noordland). Echter, deze bedrijventerreinen richten zich niet uitsluitend op de LPM-doelgroep. Andere logistiek, maar ook andere bedrijvigheid kunnen zich ook op deze locaties vestigen. We schatten in dat

bestaand vastgoed en deze bedrijventerreinen maximaal 50 hectare van de LPM-doelgroep zouden kunnen accommoderen. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat Logistiek Park Moerdijk in 2015 op de markt komt en dat de vraag die zich in de periode hiervoor aandient op deze terreinen geacommodeerd wordt.

Het beschikbaar aanbod van bedrijventerreinen kan de ruimtevraag van de LPM-doelgroep onvoldoende accommoderen. De netto ruimtevraag van de LPM-doelgroep in Midden- en West-Brabant is namelijk 155 tot 185 hectare tot en met 2024. Hiervan kan maximaal 50 hectare op andere bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant geacommodeerd worden, waardoor een marktpotentie van minimaal 105 tot 135 hectare over blijft voor Logistiek Park Moerdijk.

#### **4.3 Trede 3 Ladder Duurzame Verstedelijking: Marktvraag voor multimodale locatie Logistiek Park Moerdijk is minimaal 105-135 hectare**

*Beleid van de provincie gericht op ontwikkeling van locaties met multimodale bereikbaarheid<sup>32</sup>*

Al jaren is het ruimtelijk beleid van de provincie erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Een multimodale bereikbaarheid is bovendien een belangrijk vestigingscriterium voor de LPM-doelgroep.

Om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park, zijn in het plan-MER<sup>33</sup> verschillende locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die voldoen aan vier kritieke geschiktheidseisen. Één van deze geschiktheidseisen is een multimodale ontsluiting. Uit de plan-MER blijkt

---

<sup>32</sup>Uit de handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking, Ministerie van I&M, 2012: Multimodaal ontsloten wil zeggen dat een locatie op de schaal waarop deze functioneert door meerdere vervoerwijzen is ontsloten of in de nabije toekomst wordt ontsloten. Hier hebben we het over de regionale schaal en gaat het voor personenvervoer vooral om de vraag auto en openbaar vervoer en bij goederenvervoer om vrachtauto (weg), trein (rail), en (binnenvaart)schip (water). De wijze van ontsluiting heeft een zodanig kwaliteit dat deze effectief en efficiënt is zowel uit het oogpunt van het vervoer als uit het oogpunt van gebruik van de locatie. Zo heeft het weinig zin om in multimodaliteit te investeren op een bedrijfsterrein dat ingericht wordt voor transport en distributie behalve als aan-/afvoer ook via rail en vaarweg past bij het type bedrijven, de schaal waarop dit functioneert en de intensiteit van het gebruik.

<sup>33</sup> Plan-MER Bovenregionaal logistiek park, Witteveen + Bos, 2007.

dat de locatie van Logistiek Park Moerdijk de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en –wensen voor een bovenregionaal logistiek park, zoals multimodaliteit en een goede ontsluiting en bereikbaarheid.

Deze conclusie is nog steeds actueel, zo blijkt ook uit de concurrentieanalyse (zie de bijlage bij deze rapportage). De twee snelwegafslagen en de directe verbinding (via een interne baan) met de beschikbare modaliteiten op zeehaven- en industrieterrein Moerdijk (zee- en binnenhaven en spoor), zijn locatiewaliteiten die elders in de regio niet geëvenaard worden.

*Totale marktvraag in Midden- en West-Brabant tot en met 2024 die gefaciliteerd moet worden is minimaal 105 tot 135 hectare netto*

Na het doorlopen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking komt de marktvraag van de LPM-doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk uit op minimaal 105 tot 135 hectare netto in de periode 2015 tot en met 2024. Naast deze marktvraag hangt in deze periode nog 50 hectare netto ruimtevrage van de LPM-doelgroep boven de markt die zich of op Logistiek Park Moerdijk, danwel op een andere locatie in Midden- en West-Brabant zal vestigen. Uit de analyses blijkt dat de LPM-doelgroep een voorkeur heeft voor West-Brabant boven Midden-Brabant (verhouding 75%/25%). Locatiewaliteiten en voorkeuren van bedrijven zullen uiteindelijk bepalend zijn waar deze vraag zal landen. Hoewel de markt zich niet laat sturen, zijn de locatiewaliteiten van het LPM goed en daarmee bestaat een reële kans dat een wezenlijk deel van de 50 hectare netto ruimtevrage zich op Logistiek Park Moerdijk vestigt.

*Bovendien: de logistieke wereld stopt niet na 2024!*

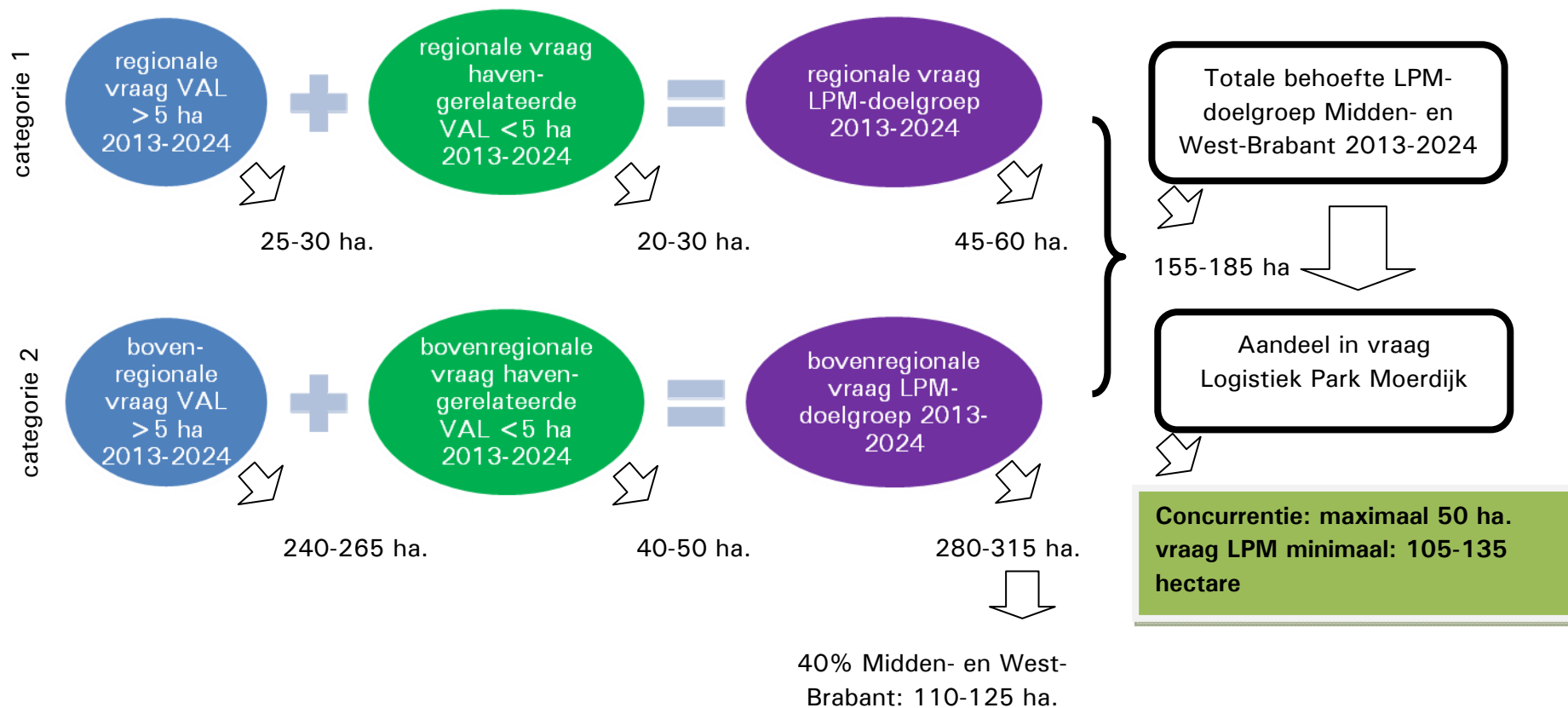
Overigens, de logistieke wereld stopt uiteraard niet na 2024. Ook daarna draait de economie door en zullen logistieke activiteiten zoeken naar vestigingslocaties. Zo verwacht de Rotterdamse Haven tot 2040 nog een significante groei van de goederenvolumes, constateerden we eerder in dit rapport. In de logistieke sector is daarnaast een trend zichtbaar van een relatief snellere toename van het ruimtegebruik in verhouding tot een minder snelle toename van de toegevoegde waarde.<sup>34</sup> Dit heeft als gevolg dat in de logistiek de ruimteproductiviteit per hectare afneemt (wel meer toegevoegde waarde, maar tegelijkertijd ook meer ruimte

---

<sup>34</sup> Blijkt onder meer uit een recente behoefteanalyse van Ecorys (2010) voor de Stadsregio Rotterdam, maar ook uit eigen analyses en ramingen voor o.a. de regio Eindhoven.

nodig) en de ruimtevraag in de toekomst toeneemt. Vooral op langere termijn, na 2024, is dit een belangrijke driver achter de uitbreidingsbehoefte in deze sector.

**Figuur 5: samenvatting vraag voor Logistiek Park Moerdijk**



#### 4.4 Houd daarnaast rekening met de volgende succes- en randvoorwaarden voor Logistiek Park Moerdijk, ook voor de langere termijn

Hieronder noemen we nog een aantal belangrijkste succes- en randvoorwaarden om de doelgroep ook echt succesvol naar Logistiek Park Moerdijk toe te trekken tot 2024, maar ook in de jaren daarna:

- *Segmentering logistieke locaties:* Midden- en West-Brabant zetten in op logistiek en logistieke locaties. Voorkomen moet worden dat terreinen elkaar beconcurreren op basis van een vergelijkbare profilering van het terrein of omdat de terreinen tegelijkertijd op de markt komen. In Moerdijk wordt vooral gedacht aan de doelgroep groter dan 5 hectare. Dit geeft andere locaties in de regio de gelegenheid om op andere segmenten in de logistiek te richten, zoals kleinere logistiek nabij de stad (tot circa 1 hectare) of middelgrote regionale distributiecentra (met een omvang van 1 tot 5 hectare). Wat dat betreft is de logistiek een veelkoppige markt waar diverse locaties en regio's van profiteren. Zeker in Midden- en West-Brabant heeft de provincie hier invloed op.
- *Uitstekende bereikbaarheid en synergie:* De directe snelwegontsluiting van Logistiek Park Moerdijk op de A16 en A17 is een belangrijk vestigingscriterium voor de beoogde doelgroep bedrijven. Blijvende aandacht voor de waarborging van een uitstekende bereikbaarheid is noodzakelijk voor een voorspoedige uitgifte van Logistiek Park Moerdijk. Daarnaast is de synergie met Industrierrein Moerdijk op het gebied van de modaliteiten van groot belang. De komst van een interne baan tussen beide terreinen is dan ook een vereiste om de bereikbaarheid via diep vaarwater als locatiekwaliteit te benutten.<sup>35</sup>
- *Imago Nederland als Distributieland:* Er zijn blijvende investeringen in het imago van Nederland als distributieland noodzakelijk (denk daarbij onder andere aan het fiscale voordeel dat bedrijven hebben in Nederland ten opzichte van het buitenland, maar ook de knowhow op logistiek gebied in Nederland). Dit om het aandeel vestigingen in Nederland binnen Europa overeind te houden en te voorkomen dat België, Frankrijk of Duitsland marktaandeel winnen. Hier moet Noord-Brabant zich in het kader van DelTri sterk voor maken.

---

<sup>35</sup> Zo blijkt ook telkens weer in gesprekken die wij voeren met logistieke dienstverleners in Nederland.

- *Flexibiliteit*: De logistieke markt kenmerkt zich door een hoge dynamiek en dito behoefte aan flexibiliteit. Vestigingseisen zijn dus aan verandering onderhevig in de loop der jaren. Denk aan hoogtematen die verruimen of juist krimpen, omvang van distributiecentra en de schaalvergroting die daarbij past. Dit pleit voor een flexibel concept<sup>36</sup>, een goede fasering, een slimme verkaveling en relatief ruime bouwvoorschriften. Met het huidige stedenbouwkundig ontwerp en Provinciaal Programma van Eisen voor Logistiek Park Moerdijk wordt hier zeker aan voldaan.
- *Goede mix aan uitgiftevarianten*: Op het huidige Moerdijk wordt grond in erfpacht uitgegeven. De ervaringen hiermee zijn overwegend positief en ook een analyse van ons voor het Havenbedrijf toonde aan dat erfpacht een aantal belangrijke voordelen heeft<sup>37</sup>. Een van de belangrijkste is dat het in veel gevallen voor de eigenaargebruiker of belegger financieel significant aantrekkelijker is dan het hebben van grond in eigendom. Idealiter biedt u op Logistiek Park Moerdijk erfpacht aan in combinatie met andere vormen, zoals koop en huur. Op deze wijze sluit u op voorhand geen enkel bedrijf buiten en kunt u het maximale uit de markt halen;
- *Goede branding en marketing*: een goede branding en marketing van de locatie van belang om met de juiste boodschap bij de juiste beslissers en beïnvloeders op het netvlies te komen. De bekendheid van een vestigingslocatie speelt een belangrijke rol bij de uiteindelijke locatiekeuze van (bovenregionale, logistieke) bedrijven. Logistiek Park Moerdijk moet een duidelijk imago krijgen als perfecte logistieke locatie voor het VAL-segment binnen de range Rotterdam-Antwerpen c.q. Le Havre-Hamburg. Uiteraard kunnen regionale ontwikkelingsmaatschappijen hierin een belangrijke rol vervullen. Een voorspoedige uitgifte kan worden vergemakkelijkt door de aanwezigheid van een bedrijf dat als trekkersfunctie kan fungeren bij start van de uitgifte. Het terrein krijgt zo vanaf het begin een boegbeeld met een sterk promotionele waarde waarmee u zich profileert op de (boven)regionale bedrijventerreinenmarkt. De eerste klap is een daalder waard!

---

<sup>36</sup> Een mix van (flexibele) kavelgroottes en de mogelijkheid om kavels samen te voegen en te splitsen maakt een bovenregionaal logistiek terrein aantrekkelijk en biedt de beste garantie/mogelijkheden om een grote bovenregionale vestiger te kunnen bedienen.

<sup>37</sup> Erfpachtscenario op Logistiek Park Moerdijk, Stec Groep aan Havenschap Moerdijk, februari 2011.

**Box: Aanknopingspunten voor marketing en acquisitie;**

- gerichte mailings naar zowel bedrijven, intermediairs als vastgoedpartijen;
- maximale aandacht voor free publicity en PR;
- organiseer roadshows in donorgebieden om de locaties onder de aandacht te brengen van potentiële vestigers;
- plaats een groot billboard (leesbaar) of landmark langs de A16/A17 ('laat zien dat er wat gebeurt');
- maak gebruik van ambassadeurs uit Moerdijk (grote bedrijven en instellingen bijvoorbeeld);
- ontwikkel analoog aan [www.moerdijkmeermogelijk.nl](http://www.moerdijkmeermogelijk.nl) een interactieve, vraaggerichte website voor LPM die maximaal is toegespitst op bedrijven die zich willen vestigen;
- presenteer LPM actief op bijvoorbeeld de Provada (Amsterdam), maar vooral ook herhaaldelijk op beurzen specifiek gericht op logistiek. De beurs Logistica in Utrecht bijvoorbeeld, of CeMAT (Hannover) en TransportLogistic in München; Europa's grootste logistieke vakbeurs.