

Advies invulling en beoordeling XXL-logistiek

De ligging aan de Gelderse corridor maakt de regio Arnhem-Nijmegen aantrekkelijk voor XXL-logistiek. Vanuit de Groen metropoolregio bestaat dan ook de ambitie om XXL-logistiek in de regio te faciliteren. Duurzaamheid, de koppeling met onderwijs en overheid en slim en bewust ruimtegebruik staan hierin centraal. Vanuit die gedachte is de behoefte ontstaan locaties aan te wijzen waarbinnen XXL-logistiek gefaciliteerd wordt.

In de afweging is aandacht voor de volgende inzichten over XXL-logistiek:

Overzicht van de inzichten over de XXL-logistiek, met aandacht voor:

- Statenbrief XXL-logistiek (zaaknummer: 2019-012873)
- De ontwikkelruimte XXL-logistiek voor de periode 2020-2030
- Advies Ecorys over de mogelijkheden voor XXL-logistiek
- Randvoorwaarden voor XXL-logistiek
- Locatieadvies (clustering) XXL logistiek (advies Posad Maxwan)
- Economisch belang XXL-logistiek (Stec Groep)
- Redenen voor multinationals om zich in Nederland te vestigen

De notitie wordt afgesloten met een beoordelingskader, met daarin de overwegingen uit deze deelonderzoeken en -adviezen.

Statenbrief XXL-logistiek (zaaknummer: 2019-012873)

In de Statenbrief dd. 13 november 2019 stelt Gedeputeerde Staten het volgende:

Ten aanzien van XXL logistiek zijn wij van mening dat de vraag naar XXL geclusterd moet worden op de corridors (Rhine-Alpine (A15/A12) en Northsea-Baltic (A1)) in de logistieke knooppunten (Tiel, Nijmegen en Emmerich/Montferland/Zevenaar) met als doel het beperken van de ruimtelijke impact op het landschap.

Wij vragen gemeenten en regio's om erop aan te sturen dat de XXL logistiek bijdraagt aan de regionale werkgelegenheid en aan bedrijven om zich hiervoor in te spannen. Op korte termijn zullen wij dit standpunt inbrengen in de gesprekken met onze partners en in de RPW's van Rivierenland en Arnhem-Nijmegen, waar de discussie rond XXL logistiek zich concentreert.

Bij de verdere inkleuring van de Omgevingsvisie in onder andere de Omgevingsverordening en economische visie zullen wij dit standpunt verder uitwerken waarbij wij integraal naar de totale opgave zullen kijken. Hierbij zullen wij de aanbevelingen meenemen uit het rapport dat in opdracht van ons is opgesteld (Rapport 'Toegevoegde waarde logistiek in Gelderland') en het advies van het College van Rijksadviseurs over (X)XL logistiek.

In het proces van de economische visie zullen wij met u in gesprek gaan om te discussiëren over het verder focussen van onze inzet op sterke clusters in onze provincie (agrofood, health, sustainability en de high tech-maakindustrie) en maatschappelijk relevante bedrijven zoals op het gebied van gezondheidszorg, voeding en schonere en duurzame technologieën. Dit kan mogelijk leiden tot prioritering.

Ontwikkelruimte¹

De geraamde ruimtebehoefte voor de periode 2020-2030 voor XXL-logistiek bedraagt minimaal **69 hectare**. Dit is exclusief ruimtebehoefte van witte raven en EDC's zonder binding met de regio.

De cijfers voor XXL-logistiek zijn vanwege de dynamiek op bestaande locaties, met name de percelen die verkocht zijn aan ontwikkelaars, zoveel mogelijk geactualiseerd. Hiervoor is peildatum 1 mei 2020 gehanteerd (zoals ook voor de overige bedrijventerreinen is toegepast). Hieruit blijkt dat er in totaal 31 hectare aanbod is, dat geschikt is voor XXL-logistiek. Daarvan is 27 hectare direct beschikbaar.² Het direct beschikbare aanbod bedraagt daarmee **27 hectare**.

Daaruit blijkt dat in totaal **42 hectare** ontwikkelruimte voor XXL-logistiek beschikbaar is. Om ruimte te houden voor flexibiliteit in de planvorming, komt de ontwikkelruimte in tranches beschikbaar.

Afgesproken wordt dat een deel (van de totale ontwikkelruimte van XXL logistiek van 42 hectare) verdeeld wordt over Knooppunt Nijmegen en omgeving en Knooppunt EMZ. Deze verdeling is tot stand gekomen op basis van de ruimtelijke mogelijkheden die beide aangewezen locaties bieden en wordt als volgt toegekend:

- Knooppunt EMZ: DocksNLD 2, locatie C), gemaximeerd tot 20 hectare netto ontwikkelruimte;
- Knooppunt Nijmegen en omgeving: De Grift, deelgebied Noord, gemaximeerd tot 12,5 hectare netto ontwikkelruimte.

Voor beide locaties geldt een afwijkingsmogelijkheid naar boven tot 20%. De verdeling is gemaakt vanuit de ruimtelijke mogelijkheden die beide locaties bieden. De resterende hectaren ontwikkelruimte worden aangehouden om maatwerk en flexibiliteit te kunnen bieden naar de toekomst. Hoe om te gaan met het resterende deel van de ontwikkelruimte is onderdeel van de monitoring in 2022.

Advies Ecorys over de mogelijkheden voor XXL-logistiek³

Belangrijkste vestigingseisen XXL-logistiek

- Multi-/synchromodaliteit – efficiënte koppeling verschillende vervoerswijzen, zoals (vracht)auto, trein, schip of vliegtuig, op een locatie. Digitale infrastructuur is eveneens van groot belang.
- Vertakking van de XXL-logistiek – De ontwikkeling van grootschalige distributiecentra zet zich naar verwachting ook op de middellange termijn, terwijl er tegelijkertijd een beweging te zien is richting kleinere hubs nabij stedelijk gebied ten behoeve van stadsdistributie. Beide zijn in de meeste gevallen onderdeel van dezelfde keten, waarbij de kleinere hubs in stedelijk gebied bevoorraadt worden vanuit grootschalige distributiecentra in het zuiden en oosten van het land. De logistieke keten ziet er dan, van groot naar klein, als volgt uit:
 - **XXL-logistiek**: vanaf 4 hectare tot groter dan 10 hectare.
 - **XL-logistiek**: kleinere distributiecentra aan de rand van stedelijk gebied met een oppervlakte van 1 à 2 tot 4 hectare.
 - In zogeheten **city hubs**, met een oppervlakte van 0,5 tot max. 2 ha worden vervoersstromen van verschillende leveranciers gebundeld voor efficiënter transport binnen de stad.
- Maatvoering – oppervlakte en vorm is van belang, de gangbare maatvoering binnen de XXL-logistiek is gelijk gebleven aan die van 2017. Door automatisering kan de (verticale) ruimte steeds efficiënter worden benut.

¹ Ecorys (2020) Monitoring RPW medio 2019 - medio 2020.

² Daarnaast is er nog 33 hectare verkocht zonder eindgebruiker. Voor het merendeel van de kavels die door ontwikkelaars zijn gekocht, zijn contracten getekend met eindgebruikers of zijn eindgebruikers in beeld. Deze ruimte is daarmee nog slechts beperkt voor de markt beschikbaar.

³ Ecorys (16 april 2019) XXL-logistiek Regio Arnhem-Nijmegen

- Snel beslissen – Door schaarste aan ruimte wordt er steeds vaker gekozen voor herontwikkeling verouderde locaties of ontwikkeling op niet toegewezen locaties.
- Ligging nabij Duitsland – De nabijheid van de Duitse grens en met name de middelgrote steden Emmerich en Kleve geeft de regio toegang tot een extra afzetmarkt en potentiële arbeidsmarkt.
- Nabijheid en kwaliteit arbeidsmarkt – De vraag naar personeel veranderd door ontwikkelingen op het gebied van robotisering en automatisering. Veel praktisch geschoolde arbeid verdwijnt hierdoor ten koste van technisch en hooggeschoold personeel. Verder kan vergrijzing leiden tot een toekomstig arbeidstekort.

Verschillende typen ontwikkelaars, verschillende effecten op het aanbod

We onderscheiden vier verschillende typen beleggers en/of ontwikkelaars van XXL-logistiek vastgoed. Daaruit dat de logistieke markt divers is. Grondverkoop betekent niet automatisch dat een kavel uitgegeven en daarmee van de markt is:

1. Kopen grondpositie ten behoeve van beleggers/investeerders.

Dit betekent dat de grond van de vorige eigenaar, bijvoorbeeld de gemeente of een agrariër, eigendom wordt van een beleggingsfonds. Dit heeft geen effect op het uitgeefbaar aanbod.

2. Ontwikkelen logistiek bedrijventerrein voor belegging(sfonds): bouwer/ ontwikkelaar

Dit type ontwikkelaar ontwikkelt een bedrijventerrein als investering. De bestemming van de aangekochte gronden wordt gewijzigd naar een bedrijfsbestemming en er komt aanbod op de markt.

3. Ontwikkelen voor verhuur/verkoop aan een eindgebruiker.

Een ontwikkelaar van vastgoedgoed voor verhuur of verkoop aan een eindgebruiker neemt grond af van de grondeigenaar. Vervolgens zijn er twee scenario's:

- de ontwikkelaar ontwikkelt voor een (on)bekende eindgebruiker, die het vastgoed direct in gebruik neemt. Dit betekent een afname van het aanbod, of
- de ontwikkelaar ontwikkelt op risico. Oftewel, er moet nog een eindgebruiker gevonden worden. Wanneer op risico ontwikkeld wordt en er nog geen eindgebruiker gevonden is, betekent dit leegstand. Voor de Ladder van duurzame verstedelijking geldt dit als bestaand stedelijk gebied en daarmee aanbod.

4. Ontwikkelen voor eigen gebruik

De vierde optie is een eindgebruiker die een distributiecentrum laat ontwikkelen voor eigen gebruik. Dit betekent bij definitieve verkoop van de grond een directe afname van het aanbod.

Bijzondere positie XXL-logistiek in de ruimtevraag

Ook aan de vraagkant is XXL-logistiek bijzonder. In de XXL-logistiek draait het vaak om nieuwe partijen die van buiten de regio komen en zich vestigen op kavels van meer dan 4 hectare en vaak nog groter. Dergelijke bovenregionale partijen zijn lastig te vatten in een vraagraming, omdat de raming in essentie gebaseerd is op autonome groei van reeds in de regio gevestigde bedrijvigheid. Daarom valt de ruimtebehoefte van witte raven (d.w.z. incidentele ruimtevragers met een oppervlakte van meer dan 10 ha) en EDC's zonder regionale binding buiten de prognoses. Dit betekent dat andere, ruimtelijke en landschappelijke overwegingen primair ten grondslag liggen aan de afbakening van potentiële ontwikkellocaties.

Randvoorwaarden voor XXL-logistiek⁴

In samenspraak met de provincie Gelderland zijn vooruitlopend op de herziening van het RPW Arnhem-Nijmegen Randvoorwaarden voor XXL logistiek opgesteld. Sturing van de ontwikkelingen voor XXL-logistiek is hiervan het gemeenschappelijk doel. Om nieuwe ontwikkelingen ten behoeve van XXL-logistiek mogelijk te maken moeten gemeenten, ontwikkelaars en eindgebruikers voldoen aan die randvoorwaarden.

Deze randvoorwaarden zijn op te delen in vijf thema's: clustering, landschappelijke inpassing, duurzaamheid, toegevoegde waarde voor de regio en organisatiegraad. Daarnaast is als overkoepelende randvoorwaarde opgenomen dat een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod centraal staat en dat door middel van de Ladder van duurzame verstedelijking aangetoond moet worden dat er voldoende marktvraag is voor de ontwikkeling.

Locatieadvies (clustering) XXL logistiek (advies Posad Maxwan)

Naar aanleiding van de randvoorwaarden voor XXL-logistiek heeft de regio het adviesbureau PosadMaxwan gevraagd om advies over de meest geschikte locatie voor uitbreiding ten behoeve van XXL-logistiek. Vanuit het perspectief van clustering en landschappelijk inpassing komt PosadMaxwan tot een prioritering van ontwikkellocaties binnen knooppunt Nijmegen e.o. en knooppunt EMZ. Zij adviseren de potentiële ontwikkellocaties in overweging te nemen, met op volgorde een voorkeur voor:

- Park15 (locatie A en B);
- De Grift (D t/m H)
- 7Poort (D)
- DocksNLD (D) – Duits grondgebied

Zij beoordelen deze locaties als meest geschikt, omdat uitbreiding geen (of slechts zeer beperkt) negatieve gevolgen heeft voor bestaand aantrekkelijk en open landschap. Dit is met nadruk een prioritering vanuit landschappelijk oogpunt. Daarnaast zijn ook andere, economische overwegingen en de visie en besluitvorming van lokale en regionale overheden in Nederland en Duitsland van belang.

Na deze locaties volgen in de prioritering:

- DocksNLD (C)
- 7 Poort (B, C, E en F) en DocksNLD (A en B): pas nadat de andere locaties in overweging zijn genomen.

PosadMaxwan heeft een voorkeur voor kavel D op Duits grondgebied. Deze locatie is door het Regierungsbezirk Düsseldorf aangewezen als reservelocatie. De locatie kan in de toekomst worden ontwikkeld ten behoeve van XXL logistiek. Het initiatief daarvoor moet vanuit externe investeerders dit oppakken. Gemeinde Emmerich heeft zelf vooralsnog voldoende ha in portefeuille. Op dit moment is ontwikkeling op deze locatie daarom niet aan de orde.

Bij de afweging tussen locatie AB en locatie C in Montferland concludeert PosadMaxwan dat uitbreiding van DocksNLD in beide ontwikkelrichtingen, oost én noord, een impact heeft op de beleving van het landschap en de omgeving. Omdat kavel C een meer compacte keuze is dan de uitbreiding op kavels AB, geeft PosadMaxwan een voorkeur aan ontwikkeling op kavel C.

⁴ Notitie: Randvoorwaarden XXL-logistiek. 31 maart 2020.

Economisch belang XXL-logistiek⁵

Logistiek levert een bijdrage van 6% van het bruto regionaal product en direct circa 5% van de banen in de regio Arnhem-Nijmegen. De logistiek is daarnaast een enabler voor andere sectoren; ze zorgt ervoor dat producten uit de industrie of retail bij de klant terecht komen. Daarnaast zijn er in de regio veel aan de logistiek verwante ondernemers, zoals truckservice, catering, beveiliging en schoonmaakbedrijven.

Binnen XXL-logistiek is onderscheid naar Europese, nationale en regionale distributiecentra (EDC's, NDC's en RDC's). Binnen de regio Arnhem-Nijmegen biedt knooppunt Nijmegen en omgeving vooral ruimte aan NDC's en RDC's, maar ook enkele EDC's. Knooppunt EMZ huisvest voor Europees georiënteerde dc's. EDC-activiteiten zijn over het algemeen flexibeler qua vestigingslocatie dan activiteiten die gebonden zijn aan het landsdeel of de regio. De binding van NDC's en RDC's is door hun hogere plaats in de distributieketen over het algemeen sterker dan bij EDC's, waarbij meestal alleen zekerheid bestaat over de contractduur van 3-5 jaar. Hierbij is het van belang aan te tekenen dat de historische binding van sommige EDC's (bijvoorbeeld Mainfreight, 's Heerenberg) kan bijdragen aan de regionale en lokale geworteldheid van een bedrijf.

Stec concludeert dat XXL-logistiek belangrijk is voor de regionale economie en vindt het daarom wenselijk om het marktsegment economisch te blijven faciliteren, vanwege:

1. XXL-logistiek levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen (5.000-5.500 banen in 2019, circa 25% van de totale logistiek). Gemiddeld gezien kent de sector een multiplier van 1,5. Grofweg resulteert dit in een halve arbeidsplaats aan indirect gecreëerde werkgelegenheid (hierboven genoemde activiteiten) per logistieke baan.
2. Logistiek draagt voor 6% bij aan het regionaal product van Arnhem-Nijmegen. De bijdrage van EDC-vestigingen aan de regionale economie van Arnhem-Nijmegen is over het algemeen iets beperkter. Bij een RDC / NDC worden met name klanten in Nederland bediend en zal dit volume aan Nederlandse netwerken worden overgedragen of met eigen chauffeurs worden beleverd. In het geval van een EDC zal een groot deel van het uitgaande volume door buitenlandse chauffeurs worden afgehaald. De werkgelegenheid bij EDC's komt wel ten goede aan de regionale economie. Er is geen verschil tussen EDC's en RDC's/NDC's wat betreft de inzet van arbeidsmigranten. De hoogste regionaal economische waarde hebben die activiteiten die vanwege aard, oriëntatie en activiteit verbonden zijn met de regio.
3. Investeringsdynamiek de XXL-logistiek is en blijft hoog.
4. De logistieke sector (en XXL-logistiek) is sterk verbonden met lokale MKB en de Gelderse topsectoren. De Gelderse topsectoren zijn grotendeels afhankelijk van logistieke activiteiten en diensten. Een goed functionerende logistieke sector is van cruciaal belang voor deze topsectoren. Minstens zo belangrijk; de Gelderse topsectoren zorgen voor een ladingbasis die weer aantrekkelijk is voor logistiek dienstverleners om op- of over te slaan of te vervoeren.
5. De regio heeft een sterke logistieke infrastructuur.

Redenen voor multinationals om zich in Nederland te vestigen

EDC's vestigen zich binnen Nederland vaak langs de grens. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Nabijheid grote consumenten concentraties / hoog bestedingsniveau
- Regeldruk / flexibiliteit overheid (gemeentes/provincies, maar ook douane)
- Beschikbaarheid van arbeid: zowel nabijheid als kosten van arbeid. Bevolking langs de grenzen is relatief laag opgeleid en is minder bereid tot reizen.
- Infrastructuur voor goederenvervoer: beschikbaarheid van multimodaliteit (spoor, weg, water en data)
- Beschikbaarheid van geschikte XXL-locaties; met de juiste marktorientatie (EDC's vs. NDC's en RDC's)

⁵ Stec Groep (9 september 2019) Economische analyse XXL-logistiek Regio Arnhem-Nijmegen.

- Rijtijdenbesluit, waarin de rij- en verplichte rusttijden van chauffeurs zijn vastgelegd
- Verschillen in fiscaal klimaat: Körperschaftssteuer en Gewerbesteuer in Duitsland ten opzichte van Vennootschapsbelasting en OZB in Nederland.

Met name de combinatie van de laatste twee beslispunten maakt dat het aantrekkelijk een EDC in Nederland aan de grens met Duitsland te vestigen. Indien een bedrijf met een (overwegend) Duitse afzetmarkt zich vanwege het fiscale klimaat in Nederland vestigt, doet zij dit vanwege het rijtijdenbesluit bij voorkeur zo dicht mogelijk bij Duitsland. Op die manier wordt de rijtijd zo efficiënt mogelijk benut.

Beoordelingskader

Op basis van bovenstaande deelonderzoeken en -adviezen komen we tot het volgende beoordelingskader:

1. Ruimtebehoefte
 - a. Voorziet het plan in een onderbouwde ruimtebehoefte? Ja/nee
 - b. Zijn er meerdere plannen die aanspraak maken op de ruimtebehoefte? Ja/nee
 - c. Kan de ruimtebehoefte in bestaand stedelijk gebied (aanbod, leegstand, herstructurering) gehuisvest worden? Ja/Nee
2. Clustering en landschappelijke inpassing
 - a. Is het plan een aansluiting op of uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein? Ja/nee
 - b. Wordt de aantasting van het landschap in het plan zoveel mogelijk beperkt? (of zijn er betere alternatieven in de nabijheid/binnen het knooppunt/ binnen de regio?) Ja/nee
 - c. Sluit het plan aan op bestaande infrastructuur? Ja/Nee
 - d. Voldoet het plan aan minimaal BREEAM gebied Excellent? Ja/nee
3. Vestigingseisen
 - a. Voldoet het plan aan de volgende vestigingseisen? Ja/nee
 - Multimodaliteit
 - Goede fysieke en digitale infrastructuur
 - Nabijheid en kwaliteit arbeidsmarkt
 - Maatvoering
 - Snel beslissen
 - Nabijheid Duitsland
 - Aansluiting op positie in de logistieke keten
 - Past het bedrijf in de DNA van de regio
4. Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio
 - a. Heeft het plan de juiste marktoriëntatie (EDC vs. NDC en RDC)? Ja/nee
 - b. Voorziet het plan in werkgelegenheid die past bij het regionale arbeidsaanbod? Ja/nee
 - c. Draagt het plan bij aan de samenwerking in de triple helix? Ja/nee
 - d. Heeft het plan een aantoonbare spin-off voor de regio (minimaal 0,5 fte per fte logistiek)? Ja/nee
5. Duurzaamheid
 - a. Voldoet het plan aan minimaal BREEAM Nieuwbouw en renovatie Excellent? Ja/nee
 - b. Is er voldoende aandacht voor klimaatadaptatie en de energietransitie? Ja/nee
 - c. Is er sprake van meervoudig ruimtegebruik (bijv. zonnepanelen op de daken)? Ja/nee
 - d. Is er sprake van circulair bouwen? Ja/nee
6. Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten
 - a. Voldoet het plan aan de inspanningsverplichting voor het verzorgen van huisvesting aan arbeidsmigranten van goede kwaliteit? Ja/nee
 - b. Is er in het plan/in de nabijheid ruimte voor de benodigde voorzieningen, zoals een clean energy hub (truckparking, laadpunt voor duurzame brandstof, eet- en slaapgelegenheid, etc.)? Ja/nee
7. Organisatiegraad
 - a. Voorziet het plan in een verplichting om te komen tot een bepaalde organisatiestructuur?