



**Buck
Consultants
International**

Integraal ontwikkelplan DocksNLD-1 en 2 voor vestiging van XXL-logistiek



Uitgevoerd in opdracht van:
Gemeente Montferland

Nijmegen, 23 februari 2021

Inhoudsopgave

Blz.

Management samenvatting	1
Inleiding	6
Hoofdstuk 1 Integrale ontwikkeling en uitbreiding van DocksNLD	14
1.1 Duurzame inrichting en -logistiek DocksNLD	15
1.2 Landschappelijke inpassing afgestemd met de omgeving	24
1.3 Infrastructurele verbeteringen, verkeersveiligheid en doorstroming	27
1.4 Effecten van maatregelen	29
1.5 Conclusie onderbouwing wenselijkheid	30
Hoofdstuk 2 Onderscheidende positie en toegevoegde waarde DocksNLD	32
2.1 Europa: TEN-T Corridors	32
2.2 Nationaal: Topcorridors	32
2.3 Provinciaal: Gelderse Corridor, Logistics Valley en toekomstbestendige bedrijventerreinen	34
2.4 Regionaal: visies van Arnhem-Nijmegen, Liemers en Achterhoek	34
2.5 Locatieniveau	35
2.6 Conclusie principiële onderbouwing	35
Hoofdstuk 3 Toetsingskader RPW: onderbouwing van de randvoorwaarden	36
3.1 Ruimtebehoefte	37
3.2 Clustering en landschappelijke inpassing	39
3.3 Vestigingseisen	40
3.4 Duurzaamheid	42
3.5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio	43
3.6 Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten	46
3.7 Organisatiegraad	46
3.8 Conclusie onderbouwing RPW randvoorwaarden	47

Bijlage 1	Bronnenoverzicht	50
Bijlage 2	BREEAM-NL Gebied 2018 samenvatting criteria	53
Bijlage 3	BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie samenvatting criteria	56
Bijlage 4	Planologisch advies DocksNLD-2	59

Management samenvatting

Dit rapport toont de integrale ontwikkeling van DocksNLD-1 en DocsNLD-2 voor XXL-Logistiek en de wijze waarop deze kan voldoen aan de volledige randvoorwaarden van het RPW voor het werkmilieu XXL-Logistiek.

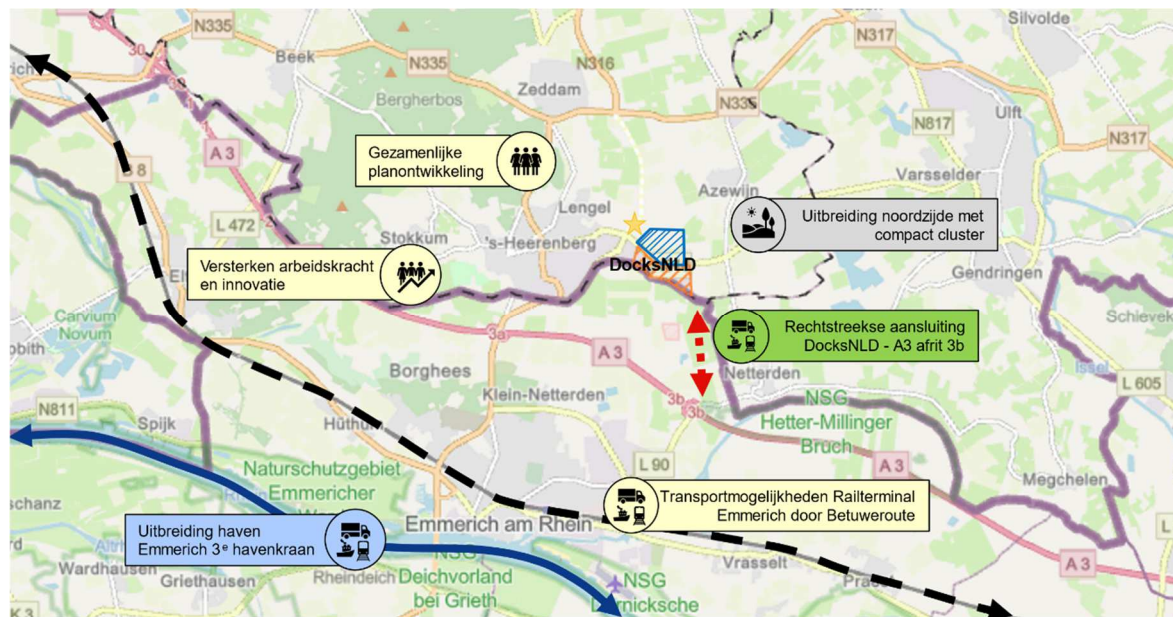
1 Gewenste ontwikkeling

Een pakket van 14 maatregelen gericht op een duurzame inrichting, goede landschappelijke inpassing (afgestemd met de omgeving) en infrastructurele verbeteringen zorgt voor een integrale ontwikkeling van DocksNLD-1 en -2 en dus voor een toekomstbestendig XXL-Logistiek cluster. De onderstaande figuren geven een samenvattend overzicht van de maatregelen op kaart weer. De oranje ster geeft het zoekgebied voor een combinatiefunctie met truck parking, aanbod van schone brandstoffen (Clean Energy Hub), woonfaciliteiten voor tijdelijke arbeidsmigrantenhuisvesting en voorzieningen. Naast positieve effecten, hebben sommige maatregelen tegelijkertijd ook negatieve effecten op de omgeving: deze worden zoveel als mogelijk verkleind.

Figuur 1 Overzicht maatregelenpakket op terreinniveau



Figuur 2 Overzicht maatregelenpakket in de regio



2 Onderscheidende positie en toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde van DocksNLD-1 en -2, plus het onderscheidende karakter zijn aan te tonen op verschillende schaalniveaus.

Europa

Op Europees niveau levert de logistieke EMZ knoop -met daarbinnen DocksNLD- een bijdrage aan versterking van de TEN-T corridors.

Nederland

Nationaal gezien wordt toegevoegde waarde geleverd aan het netwerk van Topcorridors.

Provincie Gelderland

Op provinciaal niveau leveren de terreinen een bijdrage aan de ambities van de Gelderse corridor, Logistics Valley en toekomstbestendige bedrijventerreinen.

RPW Regio Arnhem-Nijmegen

Op regionaal niveau wordt bijgedragen aan agenda's zoals de Groene Metropool (smart logistics), Logistics Valley Liemers-Achterhoek (duurzame versterking van het logistieke ecosysteem) en het Regionale Programma Werklocaties (logistieke sector en werkgelegenheid).

Gemeente Montferland

Op locatieniveau wordt de werkgelegenheid voor de regio vergroot en voldaan aan de vraag naar XXL-Logistiek terrein vanuit de markt. De negatieve effecten op het landschap worden verkleind door te kiezen voor een variant die, afgestemd met de omgeving, de minste impact zal hebben. Ditzelfde geldt ook voor de negatieve effecten op infrastructuur (door aansluiten op bestaande infra en aanleg van nieuwe infra). Tot slot wijst de gemeente

geschikte ruimte aan voor tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten i.c.m. een combinatiefunctie voor het XXL-Logistiek cluster met faciliteiten zoals truck parking, een clean energy hub en verzorgingsfaciliteiten.

3 **Randvoorwaarden**

DocksNLD-2 voldoet aan de zeven randvoorwaarden voor XXL-Logistiek, zoals beschreven in het RPW Arnhem-Nijmegen 2021-2024 en het beoordelingskader in het advies over de invulling en beoordeling van XXL-Logistiek (Ecorys, november 2020). Hieronder volgt een samenvatting van de onderbouwing van deze randvoorwaarden.

	Ruimtebehoefte
	Het evenwicht tussen vraag en aanbod is aangetoond en nader onderbouwd in de Ladder van duurzame verstedelijking voor DocksNLD-2. • Onderbouwde ruimtebehoefte: Richting 2030 ontstaat een ruimtebehoefte voor regio-gebonden XXL-Logistiek van 69 hectare binnen het RPW Arnhem-Nijmegen, en niet regio-gebonden XXL-Logistiek van 32 – 50 XXL-vestigingen (350 – 550 hectare). Deze zijn onderbouwd in het RPW 2021 – 2024 en in de Ladder-onderbouwing voor het bedrijventerrein DocksNLD-2. • Huidig aanbod van ruimte: Door tekort aan bestaande en kwalitatief geschikte ruimte, kan deze ruimtevraag voor XXL-Logistiek niet volledig gehuisvest worden in bestaand stedelijk gebied, waardoor nieuwe ontwikkeling van bedrijventerrein nodig is. DocksNLD-2 voorziet in deze ruimtebehoefte met netto 20 hectare voor regio-gebonden XXL-Logistiek en netto 10 hectare voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek en is onderbouwd volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking.
	Clustering en landschappelijke inpassing
	• Aansluiting op bestaande clusters: DocksNLD-2 sluit aan op bestaande infrastructuur en op bestaand bedrijventerrein als uitbreiding van DocksNLD-1. • Landschappelijke inpassing: Volgens locatieadvies door Posad Maxwan (2020) is de uitbreiding van het huidige DocksNLD-1 terrein in noordelijke richting compact vorm te geven waarmee het terrein zo goed als mogelijk landschappelijk wordt ingepast. Als onderdeel van de vergunningsaanvraag bij de gemeente, wordt het inpassingsplan voorgelegd. • BREEAM Gebied score Excellent: Het bestemmingsplan neemt de eis op dat uitbreiding van DocksNLD-2 moet voldoen aan de standaarden van BREEAM-NL gebiedscertificering Excellent. De gronduitgifte wordt als privaatrechtelijk instrument gebruikt om score Excellent af te dwingen, waarmee DocksNLD-2 voldoet aan deze vereiste.

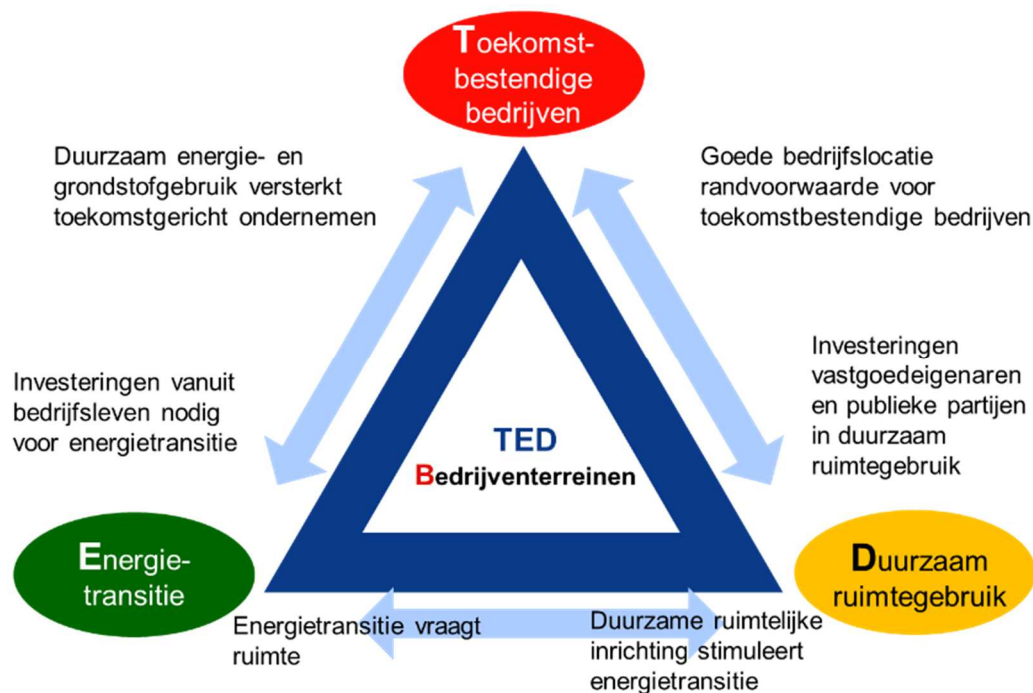
	Vestigingseisen
	DocksNLD-2 voldoet aan de vestigingseisen voor XXL-Logistiek: • Multimodaliteit, fysieke en digitale infrastructuur: DocksNLD is goed en multimo- daal ontsloten op de snelwegen A12 en de Duitse A3 en de Rhein-Waal Termi- nal in Emmerich en beschikt over goede digitale infrastructuur. • Arbeidsmarkt: Er is een match tussen de kwaliteiten van de huidige regionale beroepsbevolking en de werkgelegenheid die XXL-Logistiek biedt voor alle op- leidingsniveaus. • Maatvoering: Percelen op DocksNLD-2 krijgen een afmeting van ten minste 4 hectare en zijn flexibel in te richten voor een Witte raaf als dat nodig is • Snelle besluitvorming: Dit wordt georganiseerd via een wijzigingsbevoegdheid over de toekenning van extra ruimte voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek. • Nabijheid Duitsland: DocksNLD ligt letterlijk tegen de Duitse grens waarmee aan de vestigingseis van nabijheid van Duitsland wordt voldaan. • Positie logistieke keten: Het terrein is onderdeel van het logistieke knooppunt EMZ (Emmerich, Montferland, Zevenaar) en van de Rhine-Alpine (A15/A12) en Northsea-Baltic (A1) Corridors en maakt daarmee onderdeel uit van de interna- tionale logistieke vervoersassen. • Regionaal DNA: XXL-Logistiek past in het logistiek DNA van de regio van Lo- gistics Valley Liemers-Achterhoek en sluit aan bij de sectoren in de Groene Me- tropolregio Arnhem-Nijmegen.
	Duurzaamheid
	• BREEAM-NL Nieuwbouw score Excellent: Het bestemmingsplan neemt de eis op dat nieuwbouw op DocksNLD-2 moet voldoen aan de standaarden van BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie score Excellent. Het afdwingen hier- van gebeurt privaatrechtelijk bij de levering van de grond via een koopover- eenkomst. • Duurzame XXL-Logistiek: Het integraal ontwikkelplan van DocksNLD-2 bevat meerdere maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit (ruimte en toepassing van multifunctioneel en kenmerkend groen) energietran- sitie (opwekking, conversie en toepassing), circulariteit (modulair/ prefab en flexibel bouwen), meervoudig ruimtegebruik (zonnepanelen op daken, gedeelde faciliteiten) en duurzaam transport (aanbod duurzame brandstoffen en -aandrij- ving). In het bestemmingsplan worden regels opgenomen en in een privaatrech- telijk afsprakenkader tussen gemeente en koper worden afspraken vastgelegd over duurzaamheid.
	Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

	• Marktoriëntatie: DocksNLD-2 is gericht op de doelgroepen regio-gebonden XXL-Logistiek (kavels ≥ 4 hectare), niet regio-gebonden EDC's (kavels ≥ 4 hectare) en niet regio-gebonden Witte raven (kavels ≥ 10 hectare). Deze kunnen gecombineerd op één terrein gevestigd worden. Het terrein voldoet hiermee aan de vestigingseisen van deze doelgroepen. • Passende werkgelegenheid: XXL-Logistiek biedt werkgelegenheid voor alle opleidingsniveaus, wat aansluit op de kwaliteiten van de huidige beroepsbevolking binnen het RPW Arnhem-Nijmegen. Bij de ontwikkeling van het terrein wordt met de ontwikkelaar contractueel vastgelegd dat er een inspanningsverplichting is voor de eindgebruiker om zo veel mogelijk regionale arbeidskrachten aan te trekken. • Triple helix samenwerking: binnen het meerjarenprogramma 2021-2024 van Logistics Valley Liemers-Achterhoek, is de regionale samenwerking tussen logistieke bedrijven, kennisinstellingen en overheden vastgelegd voor duurzame versterking van het logistieke ecosysteem. • Regionale spin-off: er vallen zo'n 2.100 arbeidsplaatsen te verwachten en een toegevoegde waarde van ongeveer 200 miljoen euro per jaar vanuit de XXL-Logistiek op DocksNLD-1 en -2. De ontwikkeling van de terreinen levert zowel directe banen op als een multiplier met indirecte banen. Hiermee wordt de regionale arbeidskracht versterkt, het XXL-Logistiek cluster de Smart Logistics in de regio, conform de Groene Metropool visie Arnhem-Nijmegen verstevigt en wordt de regionale bereikbaarheid van de woonkernen in de omgeving ontlast en verbeterd.
	Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten
	• Ruimte voor voorzieningen: aangrenzend aan het terrein is geschikte ruimte voor een ondersteunende combinatiefunctie voor XXL-Logistiek, met gedeelde faciliteiten zoals een truck parking, een Clean Energy Hub met duurzame brandstoffen en elektrisch laadplatform en woonfaciliteiten voor tijdelijke arbeidsmigrantenhuisvesting en chauffeursovernachtingen. Clustering van deze voorzieningen op een juiste schaalgrootte resulteert in een uitvoerbare exploitatie en zorgt voor zorgvuldig ruimtegebruik. • Kwalitatieve huisvesting arbeidsmigranten: in regionaal verband zetten de gemeenten in De Liemers zich in voor kwalitatieve huisvesting van arbeidsmigranten. De gemeente Montferland wijst op lokaal niveau geschikte ruimte aan, waarbij DocksNLD-2 (aangrenzend/in de directe nabijheid) een potentiële locatie voor de huisvesting is.
	Organisatie graad
	Organisatiegraad verplicht bij nieuw terrein: de Stichting Belangen Behartiging 's-Heerenberg (SBBS) bestaat al en ook de nieuwe bedrijven kunnen zich hierbij aansluiten. Lidmaatschap van deze stichting zal in de toekomst verplicht worden gesteld.

Inleiding

Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat. Zo bevindt zich in Gelderland 30% van de banen op bedrijventerreinen en 40% van het bruto regionaal product wordt op bedrijventerreinen verdiend. Het is daarom van belang dat bedrijventerreinen zodanig zijn ingericht dat bedrijven er goed kunnen ondernemen, nu en in de toekomst. Daarnaast spelen bedrijventerreinen een belangrijke rol in het behalen van doelstellingen ten aanzien van veiligheid, mobiliteit, energietransitie, circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit (zie ook de visie toekomstbestendige bedrijventerreinen van de Provincie Gelderland¹). Om het terrein DocksNLD (zowel de invulling van DocksNLD-1 als de uitbreiding DocksNLD-2) succesvol tot een vitaal terrein voor XXL-Logistiek te maken, zijn een integrale aanpak en maatregelen nodig: gericht op de drie pijlers van goede bedrijfslocaties voor **toekomstbestendige bedrijven, de energietransitie en het duurzaam ruimtegebruik** en de interacties daartussen (zie figuur 3). Dit rapport toont de integrale ontwikkeling die met DocksNLD wordt beoogd en de wijze waarop deze daarmee kan voldoen aan de volledige randvoorwaarden van het RPW voor XXL-Logistiek.

Figuur 3 Toekomstbestendige inrichting volgens integraal TED-principe (BCI 2020)



¹ Gelderse bedrijventerreinen: klaar voor de toekomst?, Bureau Buiten i.o.v. Provincie Gelderland, februari 2019

Visie op integrale ontwikkeling DocksNLD-1 en -2

Richting 2030 wordt vraag verwacht naar nieuwe ruimte voor XXL-Logistiek (zie Ladderonderbouwing DocksNLD-2, BCI, februari 2021). Hiervoor is uitbreiding van DocksNLD nodig. Het plangebied voor het nieuwe DocksNLD-2 is direct gelegen ten noorden van het huidige terrein DocksNLD-1. Hiervoor is een afweging gemaakt tussen verschillende invalshoeken van landschappelijke inpassing. In de Structuurvisie staat nog een lintvormige ontwikkeling in oostelijke richting van het huidige DocksNLD-1 terrein beschreven, gericht op het behoud van zichtlijn richting Bergerbos en op het behoud van de relatie met het landschap aan de noordzijde. Recent is naar voren gekomen dat een uitbreiding in noordelijke richting compacter vormgegeven kan worden (volgens locatieadvies door Posad Maxwan² en in lijn met het gedachtegoed van het College van Rijksadviseurs) wat de voorkeur geniet van Provincie Gelderland en de regiogemeenten boven de lintvormige ontwikkeling in oostelijke richting.

Hoe zien de XXL-vestigingen eruit waarvoor DocksNLD-2 ruimte gaat bieden? Hier volgen beelden van drie verschillende XXL-logistieke warehouses die recent in Nederland zijn gerealiseerd. De eerste is een DC in Den Bosch, die ruimte biedt voor drie gebruikers in e-commerce en logistiek. De tweede is een DC in Almelo, die ook ruimte biedt voor meerdere gebruikers en onderdeel uit maakt van de ontwikkeling van een grotere “logistieke campus” op een XL-logistiek bedrijventerrein. Derde voorbeeld is een DC van Jumbo in Nieuwegein, één van de koplopers op het gebied van duurzaam vastgoed.

Distributie Centrum Sanitairwinkel.nl



Ontwikkelaar	WDP Nederland
Gebruiker	Sanitairwinkel.nl (e.a.)
Locatie	Den Bosch
Jaar van opening	2019
Vloeroppervlak	55.000 m ²
Kavel omvang	9,3 ha

- Ontwikkeling
 - Ontwikkelaar WDP
 - Realisatie gebouw: Heembouw
 - Ruimte voor 3 gebruikers
- Sanitair.nl eerste gebruiker (fase 1)
 - Actief in Nederland, België en Frankrijk
 - Online marktleider in sanitair
 - Hal van 10.350 m², mezzanine van 1300 m² en een kantoor inclusief shipping office van 265 m²
- Multimodale locatie, bereikbaar via weg (A59) en water (BCTN)
- Energie gebruik
 - Aardgasvrij gebouw, all-electric verwarming
 - LED-verlichting
 - HR+++ glas
- Energie opwekking
 - Zonnepanelen opstelling 4MW vermogen

² Rapport ontwikkelkaart XXL-Logistiek Arnhem-Nijmegen, Posad Maxwan, oktober 2020

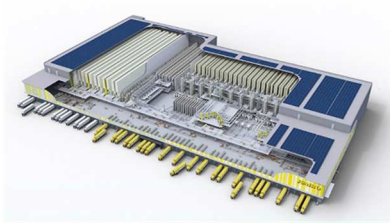
Distributie Centrum Bleckmann



Ontwikkelaar	Groep Heylen
Gebruiker	Bleckmann (e.a.)
Locatie	Almelo
Jaar van opening	2018
Vloeroppervlak	180.000 m ²
Kavel omvang	30 ha

- Vestiging op XL-Logistiek terrain, ligging aan de A35
- Groep Heylen ontwikkelt T-Port Logistic Campus: logistiek complex van 180.000m²
- Met komst Bleckmann / VTech eerste grote stap in ontwikkeling
- Bleckmann eerste gebruiker
 - Logistiek dienstverlener, expert in supply chain management van mode en lifestyle merken
 - VDistibutie producten van speelgoedgigant VTech en modemerken Chiquelle
 - Opslagruimte ruim 43.000m²
 - Werkgelegenheid: +/- 250 banen

Jumbo Distributie Centrum



Ontwikkelaar	Jumbo
Gebruiker	Jumbo
Locatie	Nieuwegein
Jaar van opening	2020
Vloeroppervlak	43.000 m ²
Kavel omvang	20 ha

- Centrale locatie
 - Voor beleving van Nederlandse supermarkten
 - Toename van supply chain efficiency
 - Kostenbesparing en CO2 reductie
- Hoog niveau van geautomatiseerde processen
- Ruimte gebruik: kantoorfunctie: 2.224 m², industriefunctie: 42.858 m², bijeenkomst ruimtes: 500 m², verkeersruimten: 7860 m², opslagruimten: 12.656 m²
- Case study duurzaamheid, BREEAM-score 5 sterren ('Outstanding')
- Energie gebruik
 - Aardgasvrij gebouw met all-electric verwarmingssysteem
 - Energie gebruik: 9,6 mln. kWh | 222 kWh per m²
- Energie opwekking
 - 13.500 zonnepanelen leveren 3,3 mln. kWh p/j
 - Grofweg 33% van het totale energiegebruik

Binnen de Structuurvisie DocksNLD (december 2019) wordt de visie beschreven op het terrein en de integrale ontwikkeling ervan ten behoeve van de huisvesting van XXL-Logistiek. Hierin wordt specifiek aandacht besteed aan de realisatie van extra toegevoegde waarde op en rond het logistieke terrein en in de regio, door middel van een duurzame terreininrichting, een goede landschappelijke inpassing en een goede, multimodale bereikbaarheid.³

Huidige stand van DocksNLD-1

De huidige stand van DocksNLD-1 is weergegeven in de onderstaande figuur 4. Dit terrein bestaat uit 27 ha in het totaal en hiervan is momenteel nog 4 ha grond beschikbaar. De verwachting is dat deze op korte termijn wordt verkocht. Daarnaast zullen de kavels die momenteel nog onbebouwd zijn, op korte termijn worden bebouwd: enerzijds vanwege de bouwplicht

³ Structuurvisie DocksNLD, Buro Ontwerp & Omgeving i.o.v. gemeente Montferland, december 2019

en anderzijds vanwege de omgevingsvergunning die inmiddels verleend is. Daarmee is er geen ruimte meer beschikbaar op DocksNLD-1.

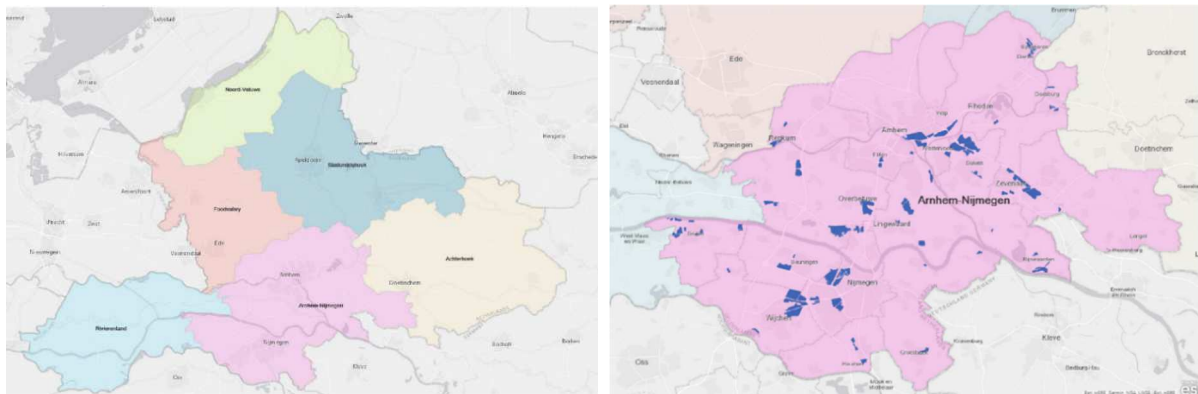
Figuur 4 Huidige stand DocksNLD-1 (Structuurvisie DocksNLD 2019)



Ontwikkelruimte voor XXL-Logistiek binnen RPW Arnhem-Nijmegen

Sinds 2015 wordt door 6 Gelderse regio's (zie figuur 5) gewerkt aan een eigen Regionaal Programma Werklocaties (RPW), waarin vraag naar en aanbod van werklocaties worden afgestemd. Onderdeel van het RPW betreft ook de jaarlijkse monitoring. Het eerste RPW van de regio Arnhem – Nijmegen is vastgesteld in 2018 door GS van Provincie Gelderland.

Figuur 5 Indeling Regionale Programma's Werklocaties Gelderland



Uit de monitoring van het RPW Arnhem-Nijmegen van 2018 - 2019, blijkt dat er ontwikkelruimte ontstaat voor logistiek in deze regio, waaronder XXL-Logistiek en zogenaamde Witte raven (incidentele ruimtevragers met een oppervlakte van meer dan 10 ha). De toenemende vraag naar ruimte voor XXL-Logistiek heeft te maken met de voordelen die schaalgroottes en ontwikkelingen zoals automatisering en sterk groeiende e-commerce⁴ bieden.

⁴ Spreekende cijfers logistiek, Dynamis 2019

In de prognose ruimtevraag bedrijventerreinen regio Arnhem-Nijmegen (Ecorys 2019) is voor logistiek een behoefte berekend van 90 tot 130 hectare tot 2030. Op basis van deze prognose gaat het RPW Arnhem-Nijmegen uit van een totale ruimtevraag van 125 hectare voor logistiek in de periode 2020 – 2030, waarvan 69 hectare nodig is voor regio-gebonden XXL-Logistiek (dat wil zeggen grootschalige logistieke vestigingen met een kaveloppervlakte van minimaal 4 hectare⁵) en 56 hectare voor reguliere logistiek.⁶ Het harde aanbod voor XXL-Logistiek in de regio is nog 27 hectare. Dit betekent dat er 42 hectare extra ruimte nodig is, waarin dit verzorgingsgebied richting 2030 moet voorzien. In het programma wordt voorgesteld om hiervan 20 hectare beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van DocksNLD in Montferland dat onderdeel uitmaakt logistieke knooppunt Emmerich, Montferland, Zevenaar.

Tegelijkertijd wordt in het advies over de ontwikkelruimte voor XXL-Logistiek (Ecorys, oktober 2020) benadrukt dat het bij XXL-logistiek ook vaak draait om nieuwe partijen die van buiten de regio komen (niet regio-gebonden XXL-logistiek) 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 niet regio-gebonden XXL-Logistiek -dit zijn Witte raven en EDC's zonder regionale binding- buiten de regionale prognoses. In de Ladderonderbouwing van DocksNLD-2 (BCI, februari 2021) wordt een ruimtevraag verwacht vanuit dit segment van 10 hectare richting 2030 voor DocksNLD-2.

Ontwikkelruimte voor XXL-Logistiek in Montferland

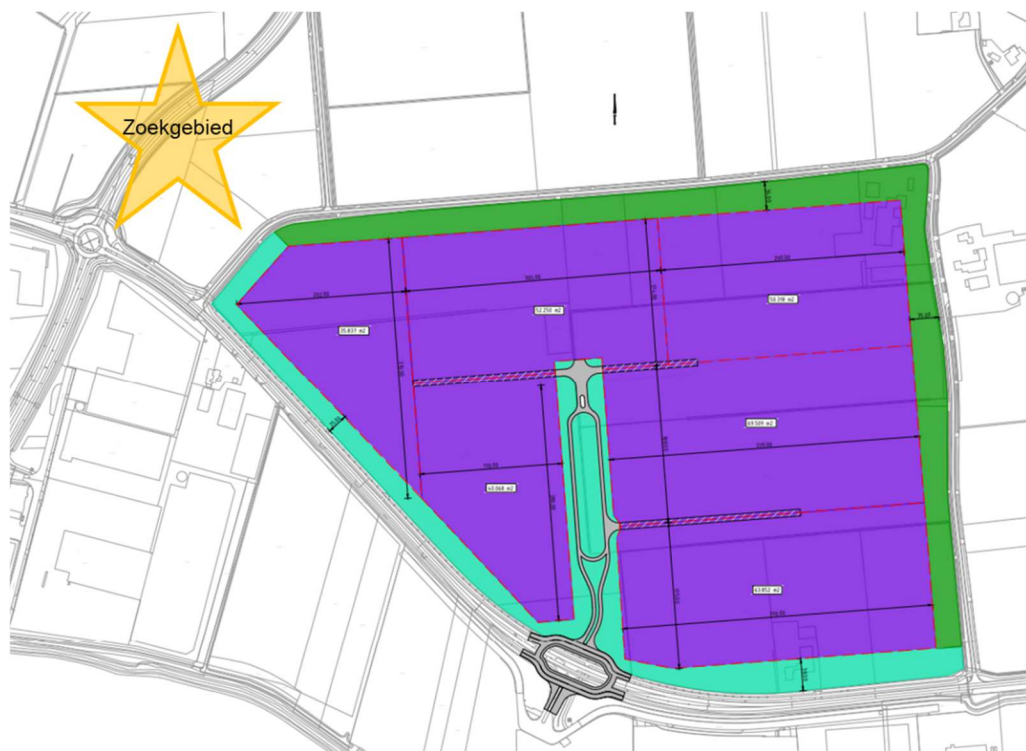
De gemeente Montferland is voornemens om netto 20 hectare direct te bestemmen voor de regio-gebonden XXL-Logistiek op basis van de ontwikkelruimte in het RPW 2021-2024. Daarnaast wil de gemeente 10 hectare voorzien voor niet regio-gebonden EDC's of een Witte raaf op basis van de vraagprognose in de onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking voor DocksNLD-2 (BCI, februari 2021). Deze wordt planologisch bestemd middels een wijzigingsbevoegdheid (betreft bevoegdheid van B&W met doorlooptijd van enkele maanden i.p.v. raadsbevoegdheid met doorlooptijd van ruim 1 a 2 jaar). Met deze wijzigingsbevoegdheid ontstaat er geen onnodige harde plancapaciteit en is de gemeente in staat om mee te bewegen met de markt. De markt is immers in staat om enkele maanden te wachten, maar geen 1 of 2 jaar. Temeer omdat er dan ook 1 of 2 jaar onzekerheid is over het mogelijkerwijs zonder succes doorlopen van het ruimtelijke traject. Deze werkwijze is gebaseerd op juridisch advies van RHDHV (januari 2021). Dit is te vinden in Bijlage 4. Harde criteria voor het mogen effectueren van deze wijzigingsbevoegdheid betreft het verkrijgen van instemming door de regio/provincie voor de vestiging van deze EDC's of Witte raaf. De instemming vanuit de regio/provincie ziet toe op de meerwaarde die deze EDC's of Witte raaf hebben voor de regio. De beoogde werkwijze is dat indien een EDC of Witte raaf zich wil vestigen op DocksNLD-2 en in de optiek van de gemeente er sprake is van meerwaarde, dit in een verzoek met duiding van de meerwaarde aan de regio/provincie kenbaar wordt gemaakt, waarbij zal worden verzocht om instemming. Pas nadat deze instemming er is kan de wijzigingsbevoegdheid worden geeffectueerd en kan de betreffende 'korte' procedure worden doorlopen.

⁵ Hier is de definitie aangehouden voor kavels voor XXL Logistiek die ook gehanteerd wordt in de rapportage "Ruimtelijke Uitwerking regionaal programma Arnhem-Nijmegen" van Stec (mei 2019)

⁶ Advies benutten ontwikkelruimte, Ecorys, november 2020, pag. 1, 2

Aanvullend op de ruimte voor XXL-Logistieke vestigingen wordt door gemeente Montferland 6 hectare ruimte toebedeeld aan een ondersteunende combinatiefunctie voor een duurzaam en toekomstbestendig cluster, aangrenzend of in de nabijheid van de planlocatie voor DocksNLD-2. Hier wordt ruimte geboden aan gedeelde faciliteiten zoals een truck parking, een tankstation voor schone brandstoffen/ groene energie en een woonfaciliteit voor arbeidsmigranten en overnachtingsplekken voor chauffeurs. Deze functies zijn aan het XXL-Logistiek cluster gebonden.

Figuur 6 Voorlopige impressie DocksNLD-2 kavelindeling en infrastructuur en zoekgebied combinatiefunctie



Financieel inzicht DocksNLD-2

De gemeente voert zoals vastgesteld in de nota grondbeleid een actief grondbeleid. Voor de beoogde ontwikkeling van DocksNLD-2 zal daarom de grond worden aangekocht, het bestemmingplan worden doorlopen en zal het terrein bouw- en woonrijp worden gemaakt. Deze werkwijze heeft als voordeel dat de gemeente de regie zelf in handen heeft en op zaken als kwaliteit/ambities etc. kan sturen. Nadeel is het financiële risico. Gegeven deze werkwijze en het beoogde integrale plan DocksNLD-2 ontstaat de onderstaande grondexploitatie opzet.

omschrijving	totaal nominaal	nog te realiseren met index	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Grondverwerving	17.189.028	17.291.855	17.291.855	-	-	-	-	-	-	-	-
Bouw- en woonrijpmaken	9.292.221	9.515.982	-	4.628.185	587.060	594.104	662.010	423.931	429.018	434.167	1.757.507
Plankosten	3.180.000	3.356.954	355.447	359.712	364.029	368.397	372.818	377.292	381.819	386.401	391.038
Totaal kosten	29.661.249	30.164.790	17.647.302	4.987.898	951.088	962.502	1.034.828	801.223	810.838	820.568	2.148.545
Verkoop grond	33.900.000	33.900.000	-	-	-	5.806.000	5.797.000	5.797.000	5.500.000	5.500.000	5.500.000
saldo geïndexeerd		3.735.210	17.647.302	4.987.898	951.088	4.843.498	4.762.172	4.995.777	4.689.162	4.679.432	3.351.455
totaal renterekening	1.872.052	1.872.052	3.127	279.002	361.324	381.923	312.173	242.603	168.295	97.619	25.988
kasstroom	1.663.158		17.850.428	23.117.328	24.429.741	19.968.165	15.518.165	10.764.992	6.244.124	1.662.310	1.663.158

De grondexploitatie-opzet komt uit op een positief resultaat van circa 1,7 miljoen euro eindwaarde. Deze veronderstelling is een gevolg van de voorspoedige uitgifte op DocksNLD-1, de concrete vraag vanuit de markt en de vooruitzichten binnen het werkmilieu Logistiek. De grondexploitatie opzet heeft een looptijd van 9 jaar en de uitgifte zal plaats vinden in een tijdsbestek van 6 jaar. Aandachtspunt aan de kostenzijde betreft de relatief hoge verwervingskosten als gevolg van de aanwezigheid van twee actieve agrariërs. Aan de opbrengstenzijde betreft het aandachtspunt de lagere grondopbrengst van de grond onder de ondersteunende combinatiefunctie. De insteek is er om deze combinatiefunctie exploitatie technisch rendabel te laten zijn zonder in te leveren op kwaliteit. Bij het in de markt zetten van de combinatiefunctie zal extra op kwaliteit worden geselecteerd in plaats van het toekennen van een groot belang aan de grondopbrengst. Tevens is als gevolg van de hoge duurzaamheidsambities, die deels door de markt moet worden bekostigd, een navenant hoge grondprijs in de grondexploitatie opzet opgenomen. Door deze hogere grondprijs zal het vestigingsklimaat niet nadelig wijzigen. Gegeven de voornoemde aandachtspunten is het van groot belang voor de grondexploitatie opzet en het als gevolg succesvol kunnen realiseren van de integrale ontwikkeling van DocksNLD-2 met al haar ambities dat het uitgeefbaar terrein 30 hectare netto omvat, zijnde de 20 hectare voor regio-gebonden XXL-Logistiek en netto 10 hectare voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek.

Leeswijzer

In deze notitie wordt de legitimatie van DocksNLD-2 nader onderbouwd:

- Hoofdstuk 1 bevat een omschrijving van de integrale ontwikkeling en uitbreiding van DocksNLD-2 en de positieve effecten die hiermee beoogd worden en de negatieve effecten waarmee zoveel als mogelijk rekening gehouden wordt. Dit geeft een ***onderbouwing*** van de ***gewenste ontwikkeling***.
- Hoofdstuk 2 bevat de ***principiële onderbouwing***. Hier worden de belangen genoemd waaraan DocksNLD en de uitbreiding bijdraagt. Deze belangen worden op verschillende schaalniveaus (EU, nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal) beschreven.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de ***randvoorwaardelijke onderbouwing*** van de uitbreiding van DocksNLD ten behoeve van XXL-logistiek. Hier staat de wijze beschreven hoe DocksNLD-2 voldoet aan de geobjectiveerde randvoorwaarden, zoals die zijn bepaald binnen het RPW en zijn vastgesteld door de 18 gemeentebesturen van de regio Arnhem-Nijmegen.

1 Onderbouwing gewenste ontwikkeling

- Visie integrale ontwikkeling + uitbreiding DocksNLD-2
- Maatregelenpakket uitbreiding
- Positieve effecten op thema's/doelen
- Negatieve effecten en manier van mitigeren



2 Principiële onderbouwing

- Bijdrage van DocksNLD aan verschillende belangen: EU, nationaal, provinciaal, regionaal, lokaal



3 Onderbouwing randvoorwaarden

- Toelichting thema's en geobjectiveerde randvoorwaarden RWP
- Omschrijving wijze waarop uitbreiding hieraan kan voldoen



Hoofdstuk 1 **Integrale ontwikkeling en uitbreiding van DocksNLD**

De Structuurvisie DocksNLD⁷ beschrijft een *integrale ontwikkeling* van het bedrijventerrein voor XXL-logistiek in relatie tot de gemeentelijke ambities. DocksNLD-1 en DocksNLD-2 worden ontwikkeld met een aantal maatregelen op de locatie zelf en in de omgeving die zorgen voor een toekomstbestendig XXL-Logistiek bedrijventerrein. Deze zijn niet alleen gericht op fysieke ingrepen en infrastructuur (**hardware**), maar ook op het verbeteren van de samenwerking (**orgware**), het verbeteren van gedrag (**mindware**) en het toepassen van technologie (**software**). Want juist een combinatie van deze type projecten leidt tot een succesvolle ontwikkeling van het terrein. Figuur 1.1 geeft een overzicht van het maatregelenpakket. De kleuren geven aan of er sprake is van hardware (groen), software (grijs), mindware (blauw) of orgware (geel). In de aankomende paragrafen krijgen de maatregelen een toelichting.

Figuur 1.1 *Maatregelenpakket DocksNLD*



⁷ In de Structuurvisie 2019 staat nog een lintvormige ontwikkeling in oostelijke richting van het huidige DocksNLD-1 terrein beschreven, gericht op het behoud van de zichtlijn richting Bergerbos en op het behoud van de relatie met het landschap aan de noordzijde. Recent is naar voren gekomen dat een uitbreiding in noordelijke richting compacter vormgegeven kan worden volgens locatieadvies door Posad Maxwan (oktober 2020) en in lijn met het gedachtegoed van het College van Rijksadviseurs, wat de voorkeur geniet van Provincie Gelderland en de regiogemeenten boven de lintvormige ontwikkeling in oostelijke richting. Om deze reden wordt nu het plangebied aangehouden aangrenzend aan de noordkant van DocksNLD-1.

1.1 Duurzame inrichting en -logistiek DocksNLD

De maatregelen in deze paragraaf gaan over de duurzame inrichting van het terrein in afstemming met de omgeving.

Maatregel 1 Duurzame inrichting kavels

De nieuwe grootschalige kavels voor XXL-Logistiek en het terrein worden duurzaam ontwikkeld en ingericht naar de eisen van BREEAM-certificering Excellent. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de marktvraag naar moderne kavels en aan de ambitie van de gemeente om klimaatneutraal te zijn in 2030. Klimaatadaptatie, biodiversiteit, schone energie, multifunctioneel ruimtegebruik en circulariteit krijgen hierbij de aandacht.

Figuur 1.2 Vooraanzicht DSV DocksNLD-1



Klimaatadaptatie en biodiversiteit: Op het terrein middels een groenblauwe buffer is ruimte voor multifunctioneel groen en water, voor verbetering van de biodiversiteit, oplossingen voor overlast van klimaateffecten (hittestress, wateroverlast e.d.) en behoud van reeds aanwezige landschappelijke elementen (bijv. laanbeplanting).

Schone energie: De ruimte van DocksNLD-2 wordt multifunctioneel gebruikt door de daken van DC's maximaal in te zetten voor opwekking van zonne-energie. Dit gebruik van de daken voor zonne-energie zal als verplichting gelden en zal worden afgedwongen bij de grondverkoop. Om overbelasting van het energienet te voorkomen en groen opgewekte energie goed te kunnen benutten is een onderzoek uitgevoerd naar de kansen voor waterstof in de directe omgeving van DocksNLD. Dit onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Hysolar in opdracht van 5 lokale ondernemers, de gemeente Oude IJsselstreek en Montferland. De uitkomst van dit onderzoek is dat DocksNLD en de directe omgeving bovengemiddeld kansrijk is voor de productie en afzet van groene waterstof. Hiermee wordt bedoeld dat de hele keten van de opwek van duurzame energie, de inrichting van het systeemontwerp en de afzetzijde volop kansen laten zien zodanig dat een interessante kostprijs ontstaat voor de productie van waterstof met verschillende afnemers (afname in de logistiek en transport is meest kansrijk). Indien dit integrale ontwikkelplan DocksNLD-2 in uitvoering kan worden genomen is het zetten van concrete stappen om te komen tot de productie en afzet van groene waterstof realistisch⁸. Op deze wijze zal Montferland een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de logistieke sector en daarmee tevens het regionale vestigingsklimaat versterken.

Circulariteit: Nieuwe moderne logistieke gebouwen zijn in de regel prefab-matig of modulair gebouwd en flexibel ingericht, zodat snel omgeschakeld kan worden naar een andere functie

⁸ Quickscan Netterden-Azewijn, rapportage waterstof en productie duurzame energie, Hysolar i.o.v. gemeente Montferland, juli 2020

wanneer de markt hierom vraagt. Daarnaast zijn er verschillende toepasbare circulaire bouwconcepten op de markt. Heembouw is één van de koplopers hierin in Nederland. Zij hebben als eerste stappen gezet naar een 100% circulair DC ontwikkeld (een volledig te demonteren en te remonteren pand waarvan materialen hoogwaardig hergebruikt kunnen worden en de toegepaste materialen gemaakt zijn van hernieuwbare grondstoffen). Daarnaast kan in een materialenpaspoort de gebruikte materialen worden bijgehouden zodat nu en ook op termijn inzicht is in de herbruikbare onderdelen. De opties worden ter informatie aan de potentiële kopers meegegeven.

Duurzame maatregelen in ontwikkeling:

Andere duurzame maatregelen en initiatieven op het gebied van schone energie, klimaatadaptatie en circulariteit zijn nog in ontwikkeling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- PCM (Phase Change Materials) om energie in op te slaan. Bij dit principe wordt gebruikt gemaakt van materialen waarvan de faseverandering (vast naar vloeibaar en andersom) wordt gebruikt om warmte op te slaan en weer af te geven.
- Een gedeelte van het zonnedak zou gebruikt kunnen worden voor zonneboilers in plaats van zonnepanelen. Dan kan ook direct warm tapwater worden gemaakt.
- Voor extra punten op duurzaamheid zouden er groene gevels aan panden kunnen komen op DocksNLD-2 en/ of de huisvestingslocatie voor arbeidsmigranten. Dit heeft als extra voordeel bovenop (geluids)isolatie en CO2 opslag, dat het esthetisch mooi is en de landschappelijke inpassing verbeterd.
- Met de wateropvang in de bufferzone zou door middel van elektrolyse waterstof geproduceerd kunnen worden. Ook kan gekeken worden naar waterstofproductie middels thermolyse ofwel hitte; hier is namelijk geen elektriciteit voor nodig.
- Onderzoek naar geothermie in het gebied zou ertoe kunnen leiden dat gebouwen door middel van aardwarmte verwarmd kunnen worden.

Maatregel 2 Behoud en inpassing van windturbines in het gebied

Figuur 1.3 Windturbines en percelen bij DocksNLD

De bestaande windturbines blijven behouden en ingepast (o.a. door wijziging toegangspaden). Voor nieuwe turbines in het gebied is er de intentie om deze lokaal of regionaal te (laten) exploiteren, waardoor de opbrengsten (en de opgewekte stroom) in de regio blijven.



Maatregel 3 Percelen voor XXL-Logistiek

De percelen op DocksNLD-2 worden marktconform uitgegeven. Voor XXL-Logistiek wordt 30 ha netto terrein ontwikkeld. Het betreft netto 20 hectare voor regio-gebonden XXL-Logistiek en netto 10 hectare voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek. Het oppervlak van de kavels is minimaal 4 hectare. Zo wordt gezorgd voor een



marktconform geschikt terrein en ontstaat er ruimte voor circa 4 tot 8 nieuwe bedrijven.

Maatregel 4 Ondersteunende combinatiefunctie- voor XXL-Logistiek

Bij XXL-Logistieke clusters hoort een ondersteunende combinatiefunctie met gedeelde faciliteiten zoals een truck parking, een Clean Energy Hub (CEH) met duurzame brandstoffen en facilitaire voorzieningen (verzorgingsfaciliteiten/ tijdelijke woon- en overnachtingsvoorzieningen/ horecafaciliteiten). De aanwezigheid van een XXL-Logistiek bedrijventerrein die voorziet in deze basisvraag naar de combinatiefunctie is een voorwaarde. Dit betekent dat de combinatiefunctie direct gelegen aan of in de nabijheid van DocksNLD aanwezig dient te zijn. Ook moet de locatie goed bereikbaar zijn en aan de internationale corridors liggen.

Hier volgt een nadere toelichting van de behoefte vanuit het XXL-Logistiek cluster in 's-Heerenberg naar de ondersteunende combinatiefunctie en de benodigde ruimte hiervoor.

Behoefte aan ruimte voor truck parking:

- In het rapport 'Realisatie vrachtwagenparkeerplaats Liemers' (BCI) is in 2009 al de behoefte aangetoond voor 1 á 2 vrachtautoparkeerplaatsen in de regio de Liemers, om aan het tekort aan vrachtwagen parkeerlocaties tegemoet te komen. Op basis van marktconsultatie kwamen de volgende exploitatiemogelijkheden en locaties naar voren: Centropoort-Noord (Duiven), locatie Grenspost Zevenaar, locatie Wim Bosman in 's-Heerenberg. Inmiddels is er één truck parking in Duiven gerealiseerd.
- Met de introductie van de Mobility packages (2017/ 2018) zijn de EU-eisen voor rij- en rusttijden van truckchauffeurs aangescherpt waardoor de behoefte aan parkeerplaatsen toe neemt.⁹
- Volgens studie van de Europese Commissie naar truck parking langs de Europese corridors (2018)¹⁰ zijn er langs de Nederlandse corridors nog zo'n 2.400 bewaakte truck parkeerplaatsen nodig.
- Uit enquêtes gehouden binnen de EMZ-studie (BCI 2020) blijkt behoefte aan truck parking en andere truck-gerelateerde faciliteiten in het gebied van deze logistieke knoop. Bedrijven ervaren een gebrek aan parkeergelegenheid voor vrachtwagens en achten de huidige faciliteiten als onvoldoende (te weinig capaciteit, niet op de juiste locatie en/of te duur). Daarnaast wordt er regelmatig overlast bij omwonenden geconstateerd. Een goed georganiseerde truck parking kan hiervoor oplossingen bieden.
- Aan een parkeerfaciliteit voor (weekend)overnachtingen en tijdelijke opstelruimte blijkt ook een specifieke behoefte vanuit het DocksNLD-terrein (huidige opstelplekken zijn niet genoeg) en de lokale omgeving (meldingen van overlast) te zijn.¹¹

⁹ Nieuwe EU beleid 'Mobility Package' <https://www.iru.org/where-we-work/europe/europe-overview/european-commission-mobility-package>

¹⁰ Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, Panteia i.o.v. de Europese Commissie DG MOVE, November 2018

¹¹ Deze lokale behoefte is mogelijk te weinig om een grootschalige TP te realiseren -zoals op Schiphol, Venlo of Lelystad¹¹- omdat de haalbaarheid financieel gezien klein lijkt (bewijs: BC case Venlo en Duiven. Zie bijvoorbeeld ook: Haalbaarheidsonderzoek Autohof Lelystad Airport Businesspark, BCI i.o.m. OMALA, juni 2019

- De marktbehoefte vanuit de nationale corridor gezien is gericht op locaties direct aan de hoofdwegen (dit is bij DocksNLD niet het geval).¹² Aanvullend hieraan valt wél een behoefte te constateren o.b.v. marktorientatie, vanuit specifieke gecontracteerde partijen met internationale transporten langs het DocksNLD gebied.
- Gelet op de lokale basisbehoefte voor truck parking en de additionele behoefte van gecontracteerde internationale partijen, plus de interviews hierover met marktpartijen, wordt het aantal parkeerplaatsen ingeschat op een bandbreedte van 120 tot 140 trucks. Voorbeeld van een dergelijke truck parking die privaat is ontwikkeld, is [Truck Parking A1 De-venter](#), waar plaats is voor 100 voertuigen en aanvullende verzorgingsfaciliteiten zoals douches, op bijna 3 hectare. Hier wordt ook een LNG-vulpunt gerealiseerd.

Figuur 1.4 Impressie van een truck parking

Conclusie: Op basis van de ruimtelijke inrichting van bestaande truck parkings zoals de parkeerfaciliteiten op Trade Port Noord in Venlo en Schiphol, wordt een gemiddeld oppervlak van 150 m² per truck aangehouden. Op een gebied van 2 hectare kunnen dus ongeveer 120 tot 140 parkeerplekken gerealiseerd worden.



Behoefte aan CEH:

- Studie van Ecorys (i.o.v. Goederen Vervoer Corridor team CEH, Provincie Gelderland/ Nationale Topcorridors) toont de marktbehoefte vanuit het corridor niveau naar verschillende soorten van CEH's: van een meer regionale functie tot het bedienen van totale goederenstromen op de nationale corridor. Binnen Gelderland scoort de omgeving van Duiven en Montferland -na Tiel- het hoogste als gekeken wordt naar de huidige bedrijvigheid en toekomstprognoses.¹³
- Multimodale knooppunten met veel logistiek zijn geschikt voor het aanbieden van duurzame brandstoffen voor het internationaaltransport. Het feitelijk overslagpunt van de multimodale EMZ-knoop ligt bij de binnenvaarterminal in Emmerich, wat betekent dat Emmerich een logische locatie is om in ieder geval in een deel van deze behoefte te voorzien.
- Daarnaast is er de regionale behoefte vanuit de gevestigde bedrijven op het DocksNLD terrein zelf. Zo wordt momenteel de haalbaarheid onderzocht van waterstofproductie en de toepassingsmogelijkheden (korte termijn: heftrucks en tijdelijke energieopslag, langere termijn: vrachtwagens) in de regio. Eerste conclusies wijzen uit dat een waterstof vulpunt op of nabij DocksNLD-2 kansrijk is.
- Huidige beschikbaarheid in de regio: alternatieve brandstoffen in de vorm van LNG en waterstof zijn in Emmerich nog niet verkrijgbaar. Stadtworke Emmerich heeft wel een snellaadpunt op de terminal voor elektrisch vervoer in de planning, gericht op toekomstige elektrische vrachtwagens. Alternatieve brandstoffen in de vorm van LNG zijn tot nu toe alleen verkrijgbaar in Duiven. Er zijn op dit moment nog geen tankstations voor waterstof.

¹² Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks (mapping demand and supply), Panteia i.o.v. DG move, EU, nov 2018

¹³ Locatieonderzoek Clean Energy Hubs, Ecorys i.o.v. GVC team CEH/Provincie Gelderland, juli 2020

- De benodigde ruimte voor een regionale CEH wordt ingeschat op 2,5 hectare. Interviews met de markt en experts geven een dergelijke omvang aan. Daarnaast zijn er enkele voorbeelden van CEH's waarop deze inschatting gebaseerd is.
 - Een vergelijkbare CEH is [Green Planet in Pesse](#) (zie de onderstaande afbeelding). Deze biedt diverse duurzame 'brandstoffen' en een oplaadvoorziening aan voor wegtransport. Deze CEH is gevestigd op een oppervlak van circa 1,5 hectare.
 - Ter vergelijking: een grotere CEH is in ontwikkeling op [Duivelseiland bij Rotterdam](#). Hiervan zal het oppervlak c.a. 9 hectare beslaan. Deze CEH is naast wegtransport ook geschikt is voor binnenvaart. Ook wordt hier ruimte gereserveerd voor opwekking van groene energie (zonnepanelen en windturbines) en voor een opleidingsgebouw.

Conclusie: vanuit de marktvraag bezien leent het gebied aangrenzend aan DocksNLD-2 zich voor een CEH van circa 2,5 hectare die in de lokale behoefte van het terrein zelf en in de regionale behoefte van de EMZ-knoop voorziet.¹⁴

Behoefte aan woonfaciliteiten voor tijdelijke migrantenhuysvesting en chauffeursovernachten:

- Een kwalitatief goede huisvesting van arbeidsmigranten is van groot belang. Daarom is voor bestaande woningen geregeld dat huisvesting van een te groot aantal arbeidsmigranten in één woning niet mogelijk is (door aanpassing van de begripsbepaling via een parapluherziening). Aanvullend zijn er bestuurlijke afspraken voor onderlinge afstemming van de aanpak en met gezamenlijke instrumenten (waaronder short-stay huisvestingsoplossingen).¹⁵ Daarbij is DocksNLD-2 een potentiële locatie voor de huisvesting.
- De ruimte vraag van tijdelijke migrantenhuysvesting is lokaal van aard. Uit onderzoek naar huisvesting voor arbeidsmigranten in opdracht van de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar blijkt dat er zo'n 3.600 arbeidsmigranten waren in de regio medio 2017. Hiervan komt het grootste deel van de vraag naar huisvesting van arbeidsmigranten die werken in 's-Heerenberg.
- Afhankelijk van de economische scenario's kan dit aantal toenemen tot 7.000 richting 2030¹⁶. Hiervan blijft 15 tot 20% langer dan een jaar (long stay) en 80 tot 85% zoekt een meer flexibele woonplek. In het totaal moeten er 3.000 tot 6.000 woonplekken zijn in de regio. Dat is 1.000 tot 4.500 meer dan nu. Een deel zou opgevangen moeten worden in 's-Heerenberg.

¹⁴ Grensoverschrijdende analyse Emmerich-Montferland-Zevenaar, SCI Verkeer i.s.m. BCI, januari 2020

¹⁵ Raadsbrief onderzoek huisvesting arbeidsmigranten, Gemeente Montferland, november 2019

¹⁶ Onderzoek huisvesting arbeidsmigranten De Liemers, Gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar, september 2019

Figuur 1.5 Drie-laagse huisvesting KAFRA

- Goede tijdelijke huisvesting voor arbeidsmigranten wordt momenteel al door verschillende uitzendbureaus georganiseerd op locaties op, aangrenzend aan of in de buurt van bedrijventerreinen. Voorbeelden zijn de huisvesting door [KAFRA/OTTO Work Force](#) bij grootschalige bedrijventerreinen in Waalwijk, Venray, Zaandam en Venlo (zie afbeelding 2.1).
- Op basis van contacten met potentiële initiatiefnemers voor arbeidsmigrantenhuisvesting, wordt de behoefte aan tijdelijke huisvesting ingeschat op circa 300 overnachtingsplaatsen. Een gangbaar gemiddeld oppervlak dat voldoet aan de norm van [Stichting Normering Flexwonen](#), is circa 15 m² per persoon, wat neer komt op een totale woonoppervlakte van 4.500m². Dit is inclusief verzorgingsvoorzieningen en facilitaire voorzieningen zoals een minisupermarkt voor maaltijden en een sportschool. In het totaal komt de ruimtebehoefte neer op circa 1,5 hectare, aangrenzend aan of in de buurt van het DocksNLD-2 terrein.



Conclusie: Gelet op de lokale behoefte, is een gebied in de buurt of aangrenzend aan DocksNLD-2 een geschikte locatie voor een woonfaciliteit voor tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten. Deze faciliteit vraagt om circa 1,5 hectare ruimte.

Noodzaak clustering:

De ondersteunende functies werken optimaal als deze gecombineerd in één gebied worden ontwikkeld. De doelgroepen van deze functies komen namelijk met elkaar overeen: dit zijn logistieke opdrachtgevers of transporteurs die een behoefte hebben aan alle drie de functies en daarvoor zo min mogelijk willen/kunnen omrijden. De functies hebben elkaar dan ook nodig voor een winstgevende exploitatie. Daarnaast wordt efficiënt van elkaars faciliteiten gebruik gemaakt (parkeren, overnachten én tanken), waardoor er geen dubbele faciliteiten ontwikkeld hoeven te worden. De ruimte wordt optimaal gebruikt doordat één locatie wordt ontwikkeld voor meerdere functies.

Figuur 1.6 Impressies van een ondersteunende combinatiefunctie



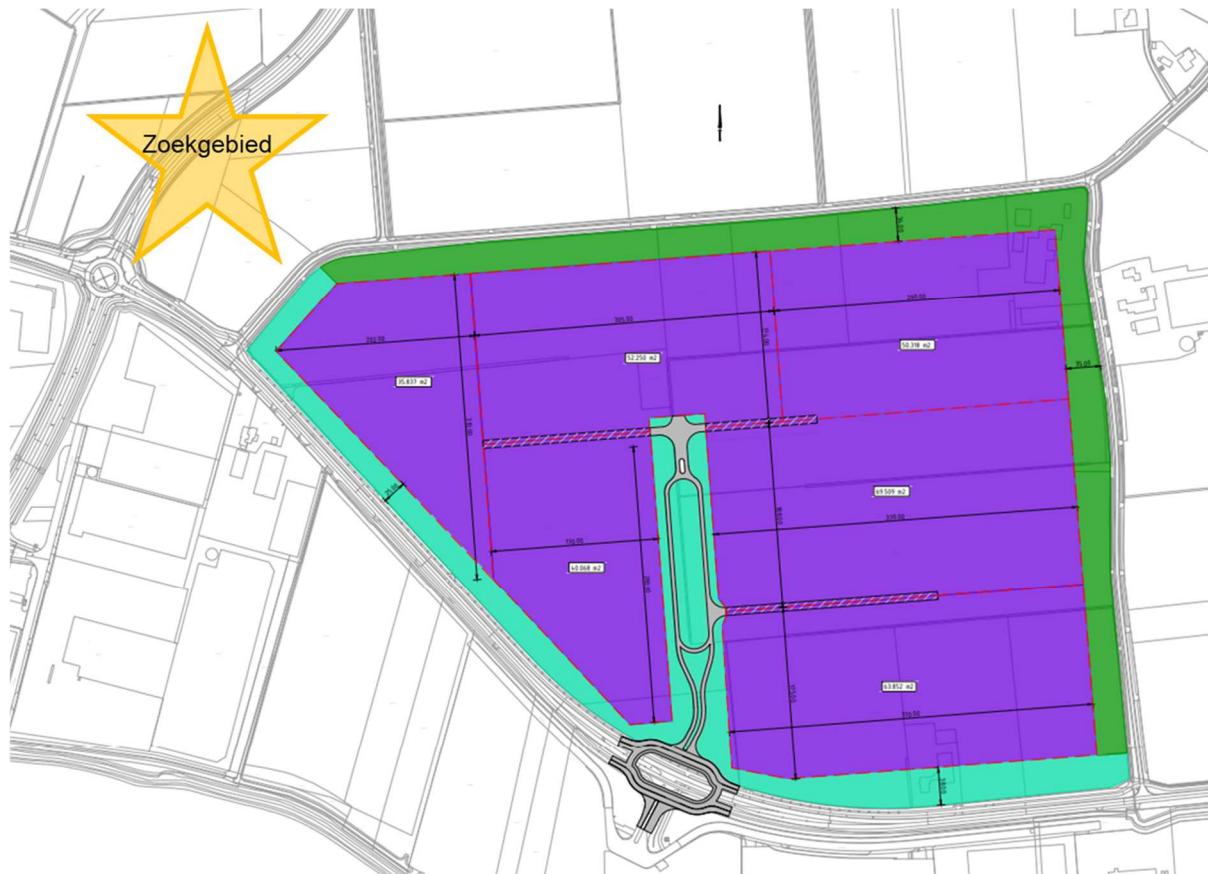
Ruimtelijke inpassing:

Het gebied van de rotonde, noordwestelijk van het beoogde plangebied voor DocksNLD-2 (met een ster aangegeven in figuur 1.7), biedt ruimte aan een ondersteunende combinatiefunctie voor het XXL-cluster. Deze locatie is goed ontsloten door de huidige en toekomstige infrastructuur en valt visueel gezien binnen de lijn van het bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Dit is in lijn met het advies van Posad Maxwan¹⁷ en hiermee voldoet de locatie ook aan de andere genoemde randvoorwaarden uit het RPW. Op deze locatie worden de volgende functies voorzien:

- Een truck parking met 120 - 140 parkeerplaatsen (c.a. 2 hectare);
- Een CEH met aanbod van meerdere schone brandstoffen zoals groene waterstof, (bio) LNG, biobrandstoffen en mogelijk ook elektrische laadinfrastructuur (c.a. 2,5 hectare, incl. milieucontouren);
- Een woonvoorziening voor tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten en voor overnachting van chauffeurs, deze faciliteit zal naar verwachting 300 plaatsen bieden (c.a. 1,5 hectare).

¹⁷ Ontwikkelkaart XXL-Logistiek Arnhem-Nijmegen, Posad Maxwan, oktober 2020

Figuur 1.7 Zoekgebied voor ondersteunende combinatiefunctie



Maatregel 5 Versterken van arbeidskracht en innovatie

Verschillende studies, –waaronder enkele studies in het kader van het RPW, laten zien dat XXL-Logistiek een sterk groeiend segment is. De toename in e-commerce is één van de belangrijke factoren voor deze groei. In dit segment komt dynamiek in arbeidsvraag en seizoensgebonden werk vaak voor. Deze groei zorgt ook voor een toename naar de vraag van scholing van alle opleidingsniveaus en in alle logistieke segmenten. Een gedeelde arbeidspool tussen bedrijven onderling en een structurele samenwerking met opleidingen in de regio biedt oplossingen voor voldoende, goed opgeleide arbeidskrachten en een sterke sector.

Meer en meer vinden er in het magazijn innovatieve toegevoegde waarde activiteiten plaats: *value added logistics* (VAL) en *value added services* (VAS). De traditioneel bestaande scheiding tussen diverse economische sectoren, zoals logistiek en maakindustrie vervaagt snel doordat schakels in de keten integreren met elkaar. Dat betekent bijvoorbeeld dat de grenzen tussen industriële productie (maakindustrie), industrieel onderhoud (maintenance), transport, overslag, assemblage (logistiek) en e-commerce steeds meer verdwijnen. Het segment van XXL-Logistiek draagt bij aan versterking van de Smart Logistics sector in de regio conform de visie van de Groene Metropoolregio (zie ook paragraaf 2.4. Belangrijke meerwaarde van dit segment is er voor de toeleveranciers: denk aan de behoefte vanuit de XXL-Logistiek aan

systemen voor *order picking*, stellingen, sorteerbanen en klimaatbeheersing.¹⁸ Daarnaast is er ook het onderhoud, de catering, de reiniging van het pand. In de regio is een aantal van deze toeleverende bedrijven gevestigd, waaronder enkele met een specialisatie in *material handling*.

Triple helix samenwerking:

- Binnen het meerjarenprogramma 2021-2024 van Logistics Valley Liemers-Achterhoek (LV-LA) is met alle logistieke stakeholders binnen de regio - bedrijven, overheden en kennisinstituten - de afspraak gemaakt om het logistieke ecosysteem duurzaam te blijven versterken.¹⁹ Gemeente Montferland en DocksNLD maken onderdeel uit van dit programma. In het programma zetten partners zich in voor voldoende marktomvang en kansen voor business development voor logistieke operaties. Ook wordt gewerkt aan een aantrekkelijke fysieke bedrijfsomgeving voor logistieke faciliteiten (zoals geschikte kavels met goede multimodale ontsluiting). Men zet in op ontwikkeling van de arbeidsmarkt, zodat goed personeel beschikbaar komt en blijft. En er wordt binnen diverse projecten gewerkt aan een hoge mate van innovatie en duurzaamheid in logistieke operaties. Dit zijn tevens de vier thema's van het logistieke ecosysteem.
- De basis voor structurele samenwerking met opleidingsinstituten is al aanwezig. Scholing staat standaard op de agenda van LV-LA en triple helix samenwerking is structureel.²⁰
- Partijen als Mainfreight en JCL hebben het hoofdkantoor gevestigd op het terrein met hoogwaardige werkgelegenheid, waarmee de werkgelegenheid naast praktisch geschoolde mensen, ook aansluit bij theoretisch geschoolde mensen en er een verbinding gemaakt kan worden met kenniscentra en onderwijsinstellingen in de regio zoals HAN (Hogeschool Arnhem en Nijmegen) en ROC's. De eerdergenoemde haalbaarheidsstudie naar regionale productie en afzet van groene waterstof wordt uitgevoerd door onderzoeksinstituut Hysolar in opdracht van de gemeenten Montferland en Oude IJsselstreek en vijf lokale ondernemers en is daarmee één van de voorbeelden van de triple-helix samenwerking.²¹ Andere recente voorbeelden zijn de opleiding 'Middenkader Logistiek' en de module 'Bedrijfsvoering' die opgezet zijn door bedrijven, opleidingsinstituten en overheden binnen Logistics Valley.

Gezamenlijke arbeidspool:

- Een gezamenlijke arbeidspool zorgt ervoor dat er in alle seizoenen werkgelegenheid is voor werknemers. Bedrijven in tuin-accessoires hebben bijvoorbeeld een piek in de zomer, terwijl luxeproducten bijvoorbeeld een piek kennen rond de feestdagen.²²
- Dit resulteert in meer werkzekerheid en een beter perspectief: werknemers kunnen zo meer en verschillende soorten ervaring opdoen. Er kan meer draagkracht en zorg (secundaire arbeidsvoorwaarden) geleverd worden door de bedrijven aan de werknemers en doordat de werkgelegenheid verandert van tijdelijk naar vast, is er een betere basis voor

¹⁸ Toevoegde waarde voor de logistiek i.r.t. DocksNLD, BCI i.o.v. Gemeente Montferland, januari 2020

¹⁹ Jaarplan 2021-2022 DOOR! Met Logistiek in Gelderland - meerjarenprogramma 2021-2024, Logistics Valley, december 2020

²⁰ Zie de agenda en projecten op: <https://www.logisticsvalley.nl/nl/platform/hotspots/de-liemers-achterhoek>

²¹ Quickscan Netterden-Azewijn, rapportage waterstof en productie duurzame energie, Hysolar i.o.v. Gemeente Montferland, juli 2020

²² Dit betekent ook dan nieuw aan te trekken bedrijven aanvullend moeten zijn op elkaar als het gaat om arbeidsvraag.

het aantrekken van arbeidskracht en talent uit de regio. Een arbeidspool geeft ook gelegenheid om structureel, voldoende stageplaatsen te organiseren.

- Een manier waarop dit opgezet kan worden is in samenwerking met een uitzendbureau. Een voorbeeld waar dit al gebeurt, is in Venlo, waar Uitzendbureau Otto Work Force een logistieke arbeidspool faciliteert.²³

Conclusie: een **gedeelde arbeidspool heeft meerwaarde voor werknemers en logistieke bedrijven en** is een aanvulling op de huidige agenda van Logistics Valley Liemers-Achterhoek, die al ingericht is met projecten op het gebied van arbeidsmarkt en innovatie, business development en logistieke faciliteiten.

Maatregel 6 Organisatiegraad

's-Heerenberg heeft al een Stichting Belangenbehartiging Bedrijventerrein 's-Heerenberg (SBBS) met als doel: schone, hele en veilige bedrijventerreinen.²⁴ De stichting bestaat sinds 2009 en heeft vanaf dat moment zijn meerwaarde bewezen. Nieuw te vestigen partijen kunnen zich aansluiten bij deze stichting. Zo dient SBBS als basis voor de organisatievorm op DocksNLD. De gemeente en de stichting hebben regelmatig met elkaar contact en bespreken dan zaken die de doelstelling ten goede komen.

1.2 Landschappelijke inpassing afgestemd met de omgeving

Maatregel 7 Uitbreiding noordzijde zorgt voor een meer compact cluster

Als locatie voor de aanleg van DocksNLD-2 is gekozen voor uitbreiding aan de noordkant van DocksNLD-1. Uitbreiding in noordelijke richting maakt volgens studie van Posad Maxwan (oktober 2020) een compacte vorm mogelijk en biedt de meest optimale oplossing voor landschappelijke inpassing van het XXL-Logistiek cluster. Ook is een goede aansluiting op bestaande infrastructuur mogelijk en is er ruimte voor een optimale.

²³ Zie <https://www.ottoworkforce.com>

²⁴ SBBS is een stichting die zaken van algemeen belang op de bedrijventerreinen in 's-Heerenberg behartigt. SBBS wil een ongestoord, effectief en efficiënt gebruik van de 's-Heerenbergse bedrijventerreinen bevorderen en houdt daarvoor nauw contact met alle direct belanghebbenden. Alle ondernemers van het bedrijventerrein in 's-Heerenberg worden vertegenwoordigd door SBBS en kunnen tegen collectieve tarieven deelnemen aan de door SBBS opgezette collectieve beveiliging. De Stichting Belangenbehartiging Bedrijventerrein 's-Heerenberg wordt bestuurd door negen ondernemers/werknemers van bedrijven die (behoudens de secretaris) gevestigd zijn op bovengenoemde bedrijventerreinen. Door een aantal zaken gezamenlijk op te pakken en uit te voeren wordt de kwaliteit verhoogd en worden de kosten per ondernemer verlaagd. Een schoon, heel en veilig bedrijventerrein borgt ook het waardebehoud van de bestaande panden. Zie verder: www.sbbs-collectief.nl

Maatregel 8 Gezamenlijke planontwikkeling

Negatieve effecten van de inpassing worden zoveel als mogelijk gereduceerd door het opstellen van een landschapsplan. De landschappelijke inpassing van DocksNLD-2 wordt uitgewerkt door een gespecialiseerde partij, waarbij minimaal de richtlijnen aangehouden worden van BREEAM-NL Gebied, score Excellent. In dit proces worden omwonenden betrokken en de belangen van de regio en de Provincie Gelderland meegenomen. Dit landschappelijk inpassingsplan wordt onderdeel van het bestemmingsplan. Op het moment dat bedrijven DC's gaan ontwikkelen, zullen deze moeten voldoen aan de eisen van dit inpassingsplan.

Toelichting BREEAM-NL Gebied score Excellent:

- Met BREEAM-NL Gebied wordt de duurzaamheidprestatie van een heel gebied beoordeeld op zes duurzaamheidscategorieën: gebiedsmanagement (weging 15%/ 10 punten maximale score), synergie (weging 16%/ 18 punten maximale score), bronnen (weging 20%/ 52 punten maximale score), ruimtelijke ontwikkeling (weging 18%/ 50 punten maximale score), welzijn & welvaart (weging 17% / 16 punten maximale score) en gebiedsklimaat (weging 14% / 30 punten maximale score). De totaalscore van een gebied moet minimaal 70% (4 sterren) zijn om de gebiedscertificering score Excellent te bemachtigen.
- De concrete criteria waaraan DocksNLD-2 moet voldoen om Excellent te scoren staan opgesomd in de Beoordelingsrichtlijn BREEAM-NL gebied 2018²⁵ en zijn samengevat in de tabel in Bijlage 2. Deze criteria zijn daarmee meteen ook het uitgangspunt voor duurzame gebiedsontwikkeling van DocksNLD-2.
- Bij certificering wordt aangeraden een BREEAM-NL expert aan te stellen die het certificeringsproces begeleidt en een team samenstelt waaraan partijen deelnemen die informatie en bewijslast moeten aanleveren voor de BREEAM-NL assessment, minimaal op het uitwerkingsniveau van de ontwerpfase (denk aan tekeningen, bouw- en inrichtingsplannen of bouwaanvragen). Belangrijke partijen voor DocksNLD-2 zijn in ieder geval de organisatie DocksNLD en de gemeente Montferland.

Figuur 1.8 Aanzicht DocksNLD-1



²⁵ https://www.breeam.nl/sites/breeam.nl/files/bijlagen/BREEAM-NL%20Gebied%202018%20v1.0%20NL_1.pdf

Maatregel 9 Landschappelijke inpassing

Landschappelijke inpassing wordt in samenwerking met de omgeving verder uitgewerkt (zie ook maatregel 8). Momenteel zijn er grofweg twee formats denkbaar voor de wijze waarop de uitbreiding gerealiseerd en landschappelijk ingepast kan worden: een groenblauwe buffer (zie onderstaande figuur links) of een landschapswal (zie onderstaande figuur rechts), beiden gaan gepaard met multifunctioneel groen en water en kenmerkende landschapselementen.

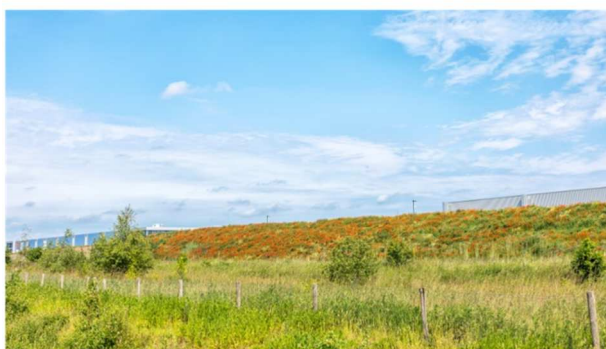
26

Figuur 1.9 Impressie groenblauwe buffer



Figuur 1.10

Landschapswal Greenport Venlo

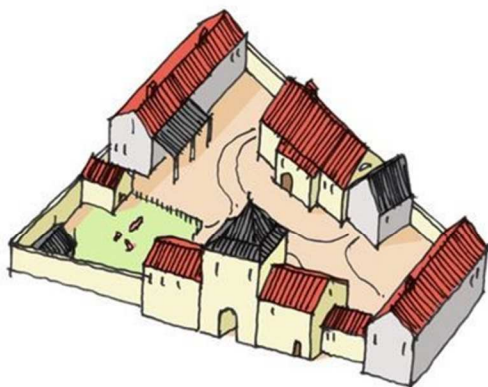


Het terrein wordt compact vormgegeven wat de meest optimale ruimtelijke inpassing mogelijk maakt. Figuur 1.11 toont een stedenbouwkundige opzet, waarbij de buitenzijde van het terrein

²⁶ In de brochure over vergroenen van bedrijventerreinen van de provincie Gelderland worden toepasbare concepten aangereikt die ene plek kunnen krijgen in de planuitwerking, zie : https://www.gelderland.nl/bestanden/Gelderland/Natuur/DOC_Brochure_Hoe_vergroenen_we_bedrijventerreinen.pdf

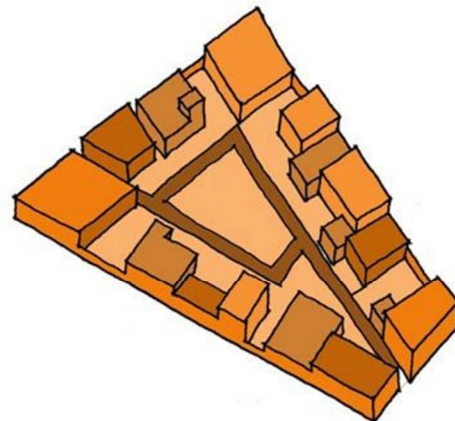
het rug aanzicht van gebouwen geeft, met weinig verkeer, licht en geluid. Hierdoor is de impact op de omgeving zoveel als mogelijk beperkt.

Figuur 1.11 Impressies van ruimtelijke inpassing en compacte vormgeving van DocksNLD-2



De Limburgse hofboerderij:

- Gesloten naar buiten, open naar binnen
- Beschermd door een brede poort



De bedrijventhof:

- Compacte clustering bedrijfsgebouwen op een zo efficiënt mogelijke manier

1.3 Infrastructurele verbeteringen, verkeersveiligheid en doorstroming

DocksNLD-1 en -2 moeten goed bereikbaar zijn via weg, water en spoor. Hier volgen de projectomschrijvingen.

Maatregel 10 Rechtstreekse aansluiting DocksNLD - A3 afrit 3b

Met de aanleg van een nieuwe directe, snelle verbindingroute van de A3 (vanaf de op- en afrit 3b (Emmerich-Ost) naar DocksNLD worden alle bedrijventerreinen in 's-Heerenberg beter bereikbaar voor vrachtwagens. Tegelijkertijd worden de kernen van Netterden, 's-Heerenberg en Emmerich ontzien. Daarnaast levert het voordelen op zoals een snellere verbinding naar de binnenvaarthaven, reductie van kilometers, emissies en geluid en verbetering van de verkeersveiligheid. Om de haalbaarheid te toetsen zal in 2021 en 2022 verder gekeken worden naar de mogelijkheden om deze verbinding tot stand te brengen.

Maatregel 11 Ontbrekende schakel N316

Figuur 1.12 Ontbrekende schakel N316

Een nieuwe verbinding tussen de N316 en de N816 en N827 is onlangs geopend en ontlast de kern van 's-Heerenberg (zie figuur rechts). DocksNLD-2 is als gevolg daarvan beter ontsloten. Veel verkeer van en naar DocksNLD komt ook vanuit het noorden over de N316. Tegelijkertijd verbetert dit de verbinding tussen de A3 en de A18, waarmee ook de logistieke positie van Doetinchem en het Bedrijvenpark A18 verder wordt versterkt.²⁷



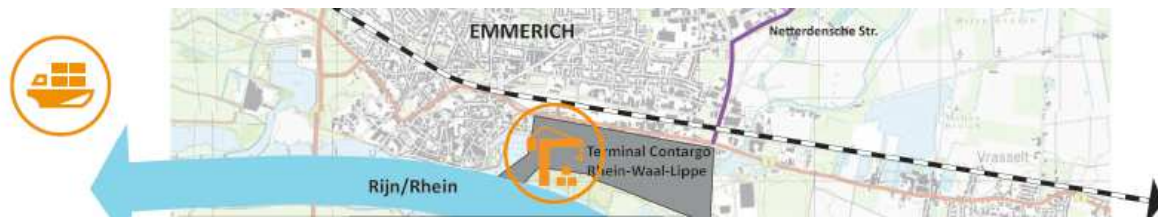
Maatregel 12 Uitbreiding van de capaciteit van de haven Emmerich met een 3^e havenkraan

Door de ligging van Emmerich aan de Rijn heeft de EMZ-regio een directe toegang tot het belangrijkste binnenwater van Europa. De haven van Emmerich is bereikbaar via de Rijn met grote diepgang CEMT-klasse VI. Dit biedt toegang voor de grootste binnenvaartschepen. Ook met lage waterstand is de haven bereikbaar, waardoor het een belangrijke schakel is in het internationaal transport. Uitbreiding van de capaciteit van de haven Emmerich met een 3^e havenkraan (zie figuur 1.13) zorgt voor meer multimodaal en daarmee duurzaam transport over water. Momenteel is de gemeente Emmerich bezig om te onderzoeken hoe deze fysieke uitbreiding van de haven kan worden vorm gegeven. De huidige capaciteit van ca. 125.000 TEU per jaar zal daarbij worden uitgebreid naar 175.000 TEU, vergelijkbaar met de binnenvaarthavens- van serieuze omvang zoals in Nijmegen en Den Bosch (beiden circa 160.000 TEU handling capaciteit).



Figuur 1.13 Uitbreiding haven Emmerich met 3^e kraan

²⁷ Zie: <https://www.gelderlander.nl/montferland/vanaf-morgen-open-ontbrekende-schakel-tussen-zeddam-en-s-heerenberg-is-klein-wegvak-met-grote-betekenis~a8995d129>



Maatregel 13 Transportmogelijkheden Railterminal Emmerich door Betuwe-route

De Rijn-Waal-terminal in Emmerich zorgt voor een aansluiting van de haven van Emmerich op het Europese goederenverkeer per spoor. Uitbreiding zorgt voor een versterking van de haven, vergroot intermodaal transport en transportzekerheid wat van groot belang is voor Europees en internationaal georiënteerde XXL-Logistiek, en maakt het voor bedrijven mogelijk om logistieke activiteiten milieuvriendelijker uit te kunnen voeren. Door betrokken stakeholders (o.a. Deutsche Bahn) wordt momenteel onderzocht op welke wijze de haven opnieuw en beter aangesloten kan worden op het spoorwegenet bij het doortrekken van de route Emmerich naar Oberhausen en Duisburg (de zogenaamde Betuweroute).

Maatregel 14 Digitale infrastructuur

Op het bedrijventerrein DocksNLD-1 is momenteel al glasvezelkabel voor goede digitale infrastructuur aangelegd. Deze wordt uitgebreid naar DocksNLD-2.

1.4 Effecten van maatregelen

In figuur 1.14 staan de opbouw en de effecten samengevat van het maatregelenpakket voor een integrale ontwikkeling van het terrein en de omgeving op de verschillende doelen van gemeente, regio en andere stakeholders. Hieruit blijkt dat iedere maatregel meerdere positieve effecten heeft en dat er een combinatie is van hardware, software, mindware en orgware. Daarnaast zijn er maatregelen waarbij er negatieve effecten zijn, die zo veel als mogelijk worden gereduceerd.

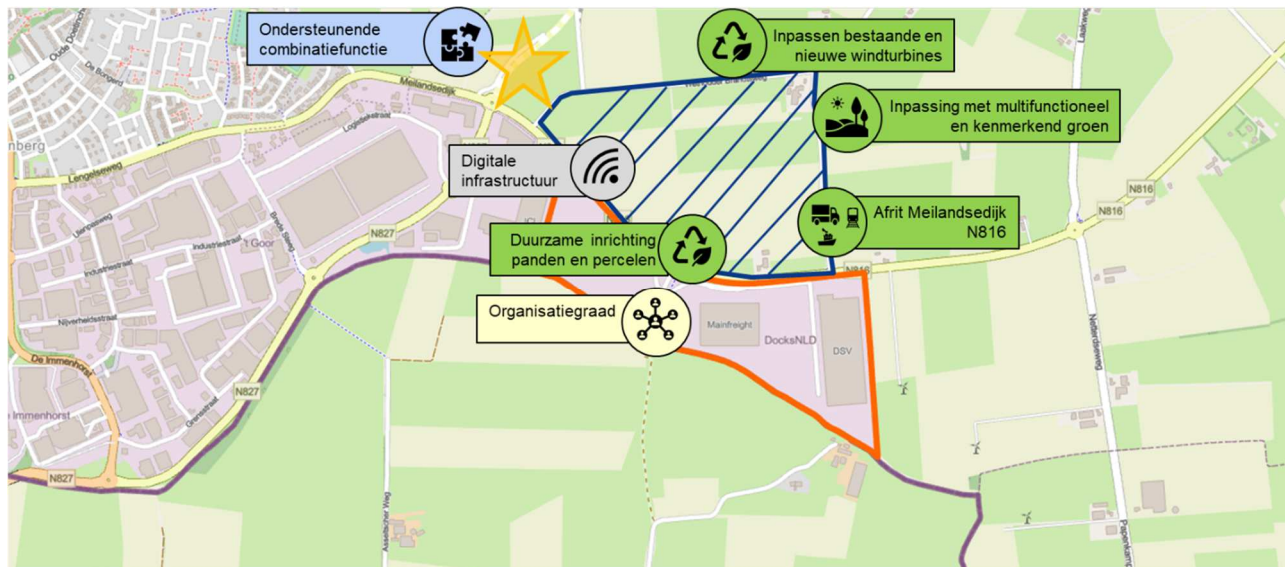
Figuur 1.14 Maatregelenpakket en effecten

									
		Economie	Regionale toegevoegde waarde	Duurzaamheid	Landschap en inpassing	Clustering	Organisatiegraad	Leefbaarheid omgeving	Infra/ doorstroming
1	Duurzame inrichting kavels	+	0	+++	+++	0	+	+	0
2	Behoud en inpassing van windturbines in het gebied	0	+++	+++	-	0	0	+/-	0
3	Percelen voor XXL-Logistiek	+++	++	+	--	+++	0	--	0
4	Ruimte voor gedeelde clusterfaciliteiten	++	+	+++	+	+++	+++	0	+
5	Versterken arbeidskracht en innovatie	++	+++	+	0	+++	+++	0	0
6	Organisatiegraad	+	+	+	0	+++	+++	0	0
7	Uitbreiding noordzijde zorgt voor een meer compact cluster	+++	+	+/-	--	+++	0	+/-	++
8	Gezamenlijke planontwikkeling	0	+	+	+++	0	0	+++	+
9	Landschappelijke inpassing	0	0	+++	+++	0	0	+++	0
10	Rechtstreekse aansluiting DocksNLD - A3 afrit 3b	++	0	++	-	+	0	++	+++
11	Ontbrekende schakel N316	++	+	++	-	+	0	++	+++
12	Uitbreiding van de capaciteit van de haven Emmerich met een 3 ^e havenkraan	+	0	++	0	+	0	+	+
13	Transportmogelijkheden Railterminal Emmerich door Betuweroute	+	0	++	0	+	0	+	++
14	Digitale infrastructuur	+	+	0	0	++	0	0	++

1.5 Conclusie onderbouwing wenselijkheid

Een pakket van 14 maatregelen gericht op een duurzame inrichting, goede landschappelijke inpassing (afgestemd met de omgeving) en infrastructurele verbeteringen zorgt voor een integrale ontwikkeling van DocksNLD-1 en -2 voor XXL-Logistiek. De onderstaande figuren geven een samenvattend overzicht van de maatregelen op kaart weer. Bij de maatregelen is aangegeven aan welk thema/doel het bijdraagt. De negatieve effecten op duurzaamheid en ruimte worden zoveel als mogelijk verkleind.

Figuur 1.15 Overzicht maatregelenpakket op terreinniveau



Figuur 1.16 Overzicht maatregelenpakket in de regio



Hoofdstuk 2 **Onderscheidende positie en toegevoegde waarde DocksNLD**

DocksNLD (1 en 2) heeft een specifieke (en onderscheidende) functie binnen de corridors op verschillende niveaus en zijn toekomstbestendig als deze vanuit een integrale blik bekeken worden. In dit hoofdstuk wordt dit verder toegelicht.

2.1 Europa: TEN-T Corridors

Uit onderzoek naar de grensoverschrijdende samenwerking (SCI / BCI) blijkt dat regio Emmerich-Montferland-Zevenaar in de afgelopen jaren is ontwikkeld tot één samenhangende logistieke hotspot met een focus op de Europese distributielogistiek en heeft een belangrijke functie als internationale knoop (o.a. door de beschikbare trimodale faciliteiten).²⁸ Vanuit internationaal perspectief maakt DocksNLD -als onderdeel van EMZ-, deel uit van het Trans Europees Netwerk-Transport (TEN-T) en de twee corridors North Sea – Baltic en Rhine – Alpine.²⁹ Voor de EU vormt TEN-T het uitgangspunt voor de inzet en optimalisatie van het intermodale netwerk voor internationaal goederentransport. De internationale goederenstromen langs de twee genoemde corridors zijn van belang voor de EMZ-knoop en DocksNLD. En andersom speelt het grootschalige logistieke cluster een belangrijke rol in het functioneren van de Europese corridors.

2.2 Nationaal: Topcorridors

Binnen het Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) werken Rijk, provincies, de mainports en Topsector Logistiek sinds 2017 nauw samen aan de versterking van de Nederlandse logistieke positie via de programma Goederenvervoercorridors. Deze bestaat uit twee trajecten: Oost (Rotterdam - Arnhem/Nijmegen - Duitsland) en Zuidoost (Rotterdam - Noord-Brabant - Limburg - Duitsland). De ambitie is een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem dat bijdraagt aan duurzame economische groei, waarover de gebruikers tevreden zijn.³⁰ Het programma is georganiseerd rond vijf thema's: bovengemiddelde knooppunten, doorstroming, service voor gebruikers, duurzaamheid en innovatie.

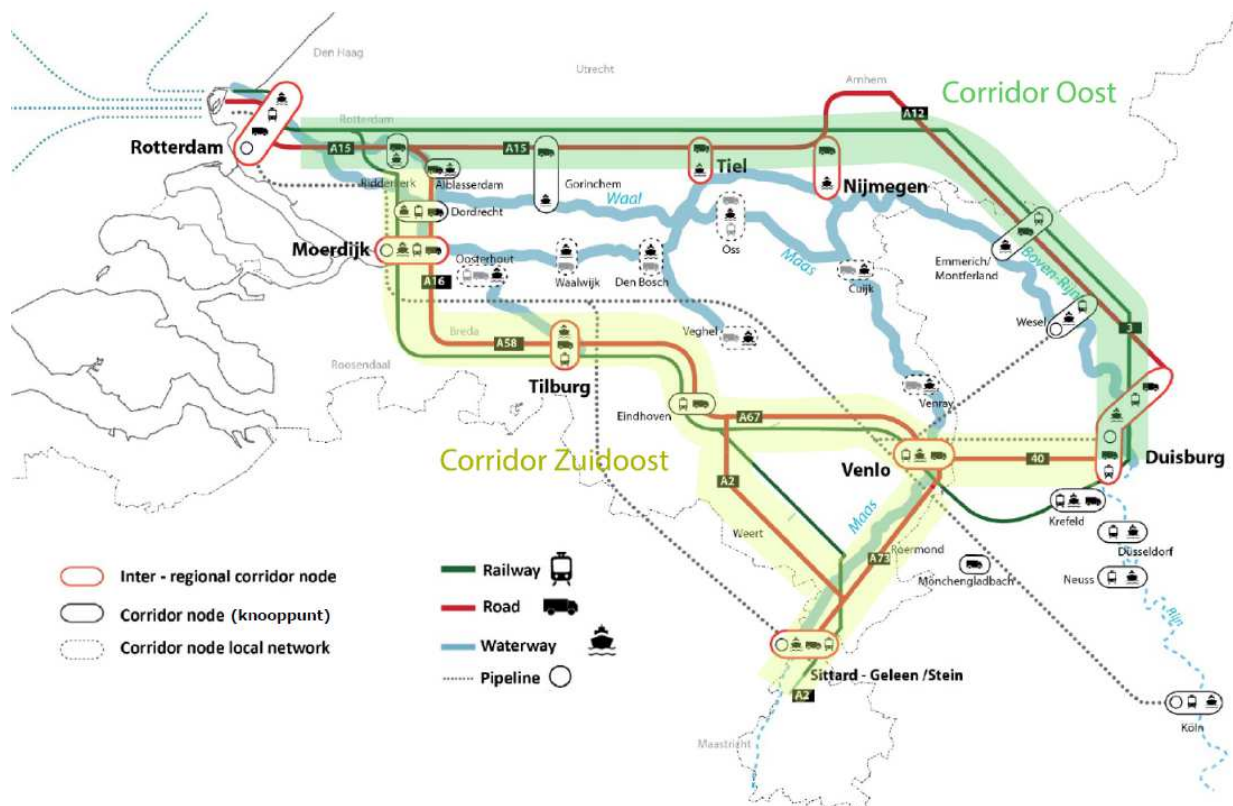
²⁸ Grensoverschrijdende analyse Emmerich-Montferland-Zevenaar, SCI Verkehr i.s.m. BCI, januari 2020

²⁹ Europese Commissie, afdeling Mobiliteit en Transport, juni 2019: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

³⁰ Programma-aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, Rijk en Provincies, december 2017

In verschillende MIRT-stukken³¹ staat omschreven dat langs de corridors en binnen bovengemiddelde knooppunten belangrijke toegevoegde waarde wordt gecreëerd en werkgelegenheid geboden, doordat er clustering is van economisch-logistieke activiteiten, ieder met een onderscheidend karakter. Er zijn meerdere modaliteiten en overslagpunten aanwezig waardoor intermodaal vervoer kan worden en bijgedragen wordt aan de modal shift. Het onderzoek van Ecorys (i.o.v. het Ministerie van I&M) naar logistieke knooppunten op de Oost- en Zuid-corridor demonstreert ook dat er de knooppunten de nodige ruimte bieden voor belangrijke functies. Het cluster DocksNLD is onderdeel van Corridor Oost (zie figuur 2.1) en draagt bij aan de versterking van deze nationale goederenvervoercorridor, mede door het cluster van economisch-logistieke activiteiten dat al op DocksNLD gevestigd is en wil uitbreiden, door middel van een duurzame inrichting en gebruik van ruimte en de toegang tot meerdere modaliteiten.

Figuur 2.1 Knooppunt Emmerich-Montferland als onderdeel van Corridor Oost



³¹ Waaronder de rapporten: 'Plan van aanpak K046 Sittard/Geleen – Stein, BCI i.o.v. Provincie Limburg en gemeente Sittard-Geleen, augustus 2019' en 'Rapport GVC Handelingsperspectief, Panteia e.a., i.o.v. GVC, juni 2019'

2.3 Provinciaal: Gelderse Corridor, Logistics Valley en toekomstbestendige bedrijventerreinen

De laatste jaren is er sprake van de opkomst van XXL-DC's in Nederland. De verwachting is dat deze schaalvergroting zich zal voortzetten, door de voordelen van schaalgrootte (hogere effectiviteit; lagere kosten door efficiency), het inspelen op specifieke logistieke wensen (bijv. ruimte voor afhandeling, assemblage, returns bij e-fulfilment) en veranderingen in de supply chains (bijv. verschuiving voorraad van winkels naar DC). Door de schaalvergroting is er sprake van een verschuivend zwaartepunt binnen logistieke ketens waarbij multimodaliteit en nabijheid van (consumenten)markten nog belangrijkere vestigingscriteria worden dan het nu al zijn. De regio EMZ is in Gelderland aangewezen als één van de hotspots.

Provinciale programma's Gelderse Corridor en Logistics Valley³² komen overeen met de ontwikkeling op logistiek en geclusterde ontwikkeling van XXL DC's op strategische locaties binnen de 3 Gelderse hotspots.³³ En de knooppunten Knoop 38 (Nijmegen) en Knoop EMZ worden hierbinnen gezien als de landingsplek voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen en de Liemers.³⁴ Tot slot is er aansluiting op de ambitie en inzet van de provincie op toekomstbestendige bedrijventerreinen. Dit zijn terreinen waar bedrijven, overheden en beheerders samenwerken aan toekomstige kansen en aanpak van knelpunten op het gebied van (circulaire) economie, duurzame energie, klimaat, gezondheid & biodiversiteit, waarmee een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd en wordt toegewerkt naar energie neutrale en klimaatbestendige bedrijventerreinen in 2050.³⁵

2.4 Regionaal: visies van Arnhem-Nijmegen, Liemers en Achterhoek

DocksNLD draagt bij aan de realisatie van bestaande regionale visies. Zo wordt Smart Logistics in de Visie en agenda Arnhem-Nijmegen de Groene Metropool genoemd als één van de regionale economische sectoren die steeds kennisintensiever worden. Het segment XXL-Logistiek maakt hier onderdeel van uit. Met name de toelevering van dit cluster (denk aan technologie en geautomatiseerde systemen voor sorteren, order picking e.d.) zorgt voor versnelling van innovatieve concepten. En in het RPW Achterhoek wordt omschreven dat DocksNLD een sterk en gunstig logistiek profiel heeft. Ook wordt aangegeven dat de logistieke hotspot 's-Heerenberg-Emmerich onderdeel uitmaakt van de Gelderse logistieke corridor, waarmee het van belang is voor de economie van de Achterhoek en Gelderland als geheel.

³² Jaarplan 2021-2022 DOOR! Met Logistiek in Gelderland - meerjarenprogramma 2021-2024, Logistics Valley, december 2020

³³ Uitspraak provincie n.a.v. uitspraak Commissie van Rijksadviseurs over "(X)XL verdozing" in september 2019

³⁴ Grensoverschrijdende analyse Emmerich-Montferland-Zevenaar, SCI Verkeer i.s.m. BCI, januari 2020

³⁵ Gelderse bedrijventerreinen: klaar voor de toekomst?, Bureau Buiten i.o.v. Provincie Gelderland, februari 2019

2.5 Locatieniveau

De logistiek sector is met 2.770 arbeidsplaatsen belangrijk voor de werkgelegenheid in de gemeente Montferland. Eén op de vijf banen in Montferland betreft een baan in de logistiek/groothandel.³⁶ Veel van de logistieke banen zitten bij enkele toonaangevende logistiek dienstverleners, zoals Mainfreight, Rabelink, JCL Benelux, DSV en Frigo Groep: allemaal gevestigd op de bedrijventerreinen ten zuiden van 's-Heerenberg dicht bij de snelwegen A12 en A3 en de multimodale Rhein Waal Terminal in Emmerich. De aantrekkingskracht van de Montferland op deze bedrijven heeft te maken met de strategische geografische ligging van de regio voor Europese distributie. Grote goederenstromen worden vanuit de hele wereld via de havens van Rotterdam en Antwerpen naar Montferland vervoerd om vervolgens fijnmazig over de Europese consumentenmarkt gedistribueerd te worden. DocksNLD-2 voorkomt een gebrek aan ruimte in de regio voor grote logistieke bedrijven om er zich te vestigen en het zorgt voor een verdere versterking van de regionale economie en de logistieke hotspot EMZ.³⁷

2.6 Conclusie principiële onderbouwing

De toegevoegde waarde van DocksNLD-1 en -2, plus het onderscheidende karakter kunnen worden aangetoond op verschillende schaalniveaus. Op het niveau van de EU levert de EMZ knoop -met daarbinnen DocksNLD- een bijdrage aan het TEN-T netwerk. Nationaal gezien wordt toegevoegde waarde geleverd aan het netwerk van Topcorridors. Op provinciaal niveau leveren DocksNLD-1 en -2 een bijdrage aan de ambities van de Gelderse corridor, Logistics Valley en toekomstbestendige bedrijventerreinen. Op regionaal niveau zien we een bijdrage aan diverse agenda's zoals de Groene Metropool (smart logistics) en de Liemerse economische visie (logistieke sector en werkgelegenheid). Op locatieniveau wordt bijgedragen aan werkgelegenheid voor de regio en de vraag naar logistiek terrein vanuit de economie. Daarnaast worden door het minimaliseren van negatieve effecten op het landschap en het optimaliseren van infrastructuur de negatieve effecten op de omgeving zoveel mogelijk verkleind.

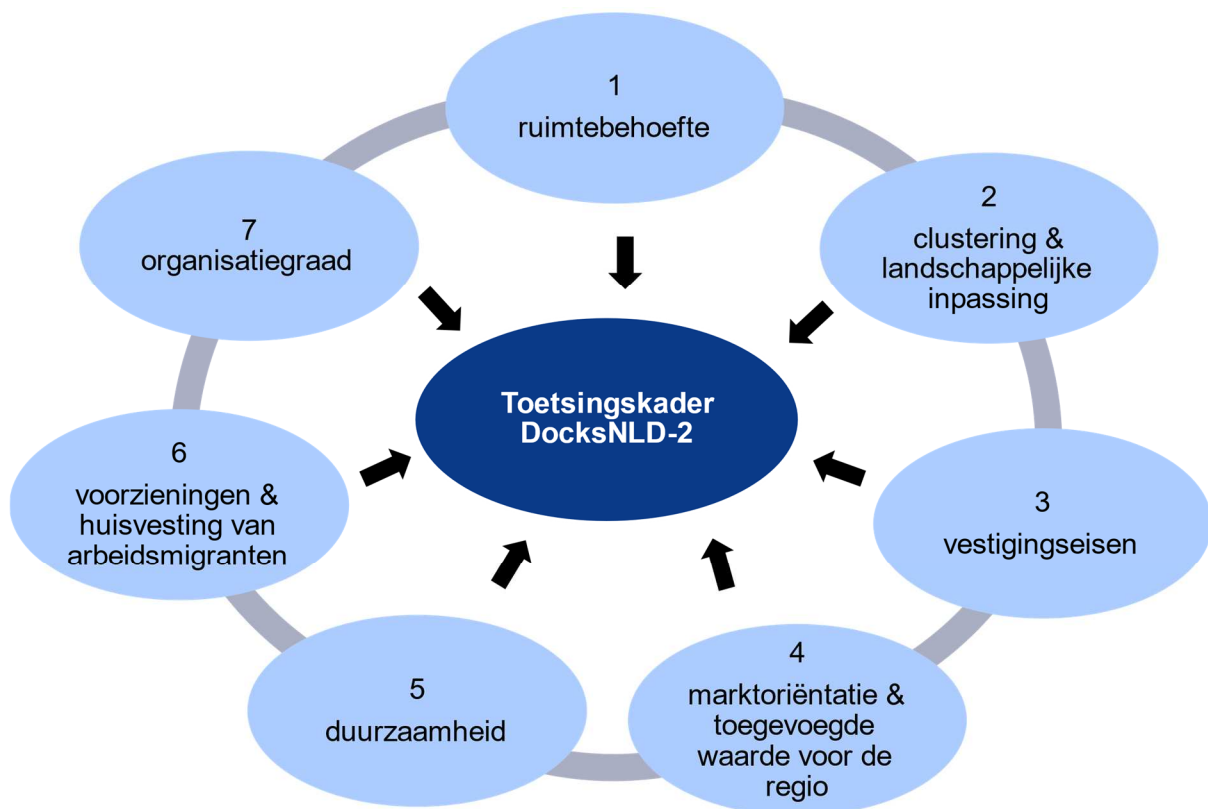
³⁶ Provinciale werkgelegenheidsenquête Gelderland, Provincie Gelderland, 2019

³⁷ Grensoverschrijdende regio analyse Logistieke knoop EMZ, BCI, januari 2020

Hoofdstuk 3 **Toetsingskader RPW: onderbouwing van de randvoorwaarden**

Binnen het RPW van de regio Arnhem-Nijmegen zijn zeven onderwerpen bepaald als toetsingskader waaraan de uitbreiding van een terrein voor XXL-Logistiek moet voldoen: ruimtebehoefte, clustering & landschappelijke inpassing, vestigingseisen, marktoriëntatie & toegevoegde waarde voor de regio, duurzaamheid, voorzieningen & huisvesting van arbeidsmigranten, en organisatiegraad (zie de onderstaande figuur). Deze zijn gebaseerd op diverse studies en adviezen over de economische waarde van XXL-Logistiek, clustering en planologie en dienen als toetsingskader voor de ontwikkeling van DocksNLD-2 voor XXL-Logistiek.³⁸

Figuur 3.1 Toetsingskader DocksNLD-2 o.b.v. onderbouwing 7 onderwerpen



Per paragraaf volgt een uitleg van de wijze waarop binnen de integrale aanpak van DocksNLD-2 voldaan wordt aan de geobjectiveerde randvoorwaarden die bij het thema horen. De laatste paragraaf bevat de conclusie.

³⁸ Notitie advies invulling en beoordeling XXL-logistiek, Ecorys, november 2020

3.1 Ruimtebehoefte

1 Ruimtebehoefte	
Doel:	Evenwicht vraag en aanbod aantonen met voldoende marktvraag en via onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.
Vereiste 1:	Voorziet het plan in een onderbouwde ruimtebehoefte?

Toelichting onderbouwde ruimtebehoefte: DocksNLD-2 heeft drie doelgroepen:

- Regio-gebonden XXL-Logistiek (kavels vanaf 4 hectare);
- Niet regio-gebonden Europese Distributiecentra (ofwel EDC's, met kavels vanaf 4 hectare);
- Niet regio-gebonden Witte raven (kavels vanaf 10 hectare).

Richting 2030 is er een ruimtevraag vanuit regio-gebonden XXL-Logistiek in de Gelderland en specifiek in het RPW Arnhem-Nijmegen. Deze is binnen het RPW bepaald op 69 hectare. Het ruimtelijke verzorgingsgebied van de niet regio-gebonden XXL-Logistiek (EDC's en Witte raven) is groter dan het RPW gebied en beslaat het gebied Oost-Zuid Nederland met de regio's Twente, Achterhoek, Arnhem-Nijmegen (RPW), Noordoost-Brabant, Zuidoost-Brabant, Noord-Limburg, Midden-Limburg. Binnen dit gebied zal richting 2030 een ruimtebehoefte ontstaan voor in ieder geval 32 tot 50 XXL-vestigingen (350 tot 550 hectare).³⁹

Concrete eindgebruikers in beeld: In de regel wordt een terrein ontwikkeld door een ontwikkelaar op eigen risico, gebaseerd op verwachtingen van marktvraag. In sommige gevallen heeft deze concreet eindgebruikers in beeld, maar in andere gevallen ook niet. Vaak volgen de eindgebruikers vanzelf op het moment dat een ontwikkelaar een terrein ontwikkelt. Voorbeelden hiervan zijn de recente aankondigingen van uitbreiding van VGP Park Nijmegen op Park15 (ontwikkelaar VGP⁴⁰) en de ontwikkeling van een multifunctioneel distributiecentrum fase 1 op Businesspark 7Poort (ontwikkelaar Gazeley⁴¹).

Momenteel zijn de partijen Mainfreight en DSV al gevestigd. Voor één DC is momenteel een aanvraag voor een omgevingsvergunning in voorbereiding. De bouw van een ander DC is in januari 2021 reeds gestart. De verkoop van de laatst beschikbare kavel op DocksNLD-1 is bijna rond. Ook voor DocksNLD-2 melden zich al concreet geïnteresseerde partijen, ondanks dat hiervoor nog geen actieve marketing en acquisitie wordt gevoerd.

Wijze van mogelijk maken: Aan het RPW Arnhem-Nijmegen 2021-2024 (december 2020) ligt onder andere het advies over de invulling van XXL-Logistiek (Ecorys, november 2020) ten grondslag. Hierin staan vestigingseisen omschreven van XXL-Logistiek, waaronder het belang van snel beslissen. Dit is nodig om mee te kunnen bewegen met de groeiende

³⁹ Ladderonderbouwing DocksNLD-2, BCI, februari 2021

⁴⁰ Zie: <https://www.park15business.nl/nieuws/vgp-breidt-vgp-park-nijmegen-uit-in-park-15>

⁴¹ Zie: <https://www.7poort.nl/nieuws/symbolische-start-bouw-distributiecentrum-xxl-op-businesspark-7poort>

marktvraag van niet regio-gebonden XXL-Logistiek en de korte doorlooptijden van besluitvorming over een locatiekeuze en vastgoedinvesteringen. Om deze reden wordt voor een besluitvorming over bestemming van 10 hectare voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek gekozen via de weg van wijzigingsbevoegdheid met onderbouwingsplicht van het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Montferland. Hiermee is de gemeente in staat om een goede en snelle besluitvormingsprocedure te doorlopen en daarmee kan de gemeente meebewegen met de markt. Dit is gebaseerd op juridisch advies van RHDHV (januari 2021), deze is te vinden in Bijlage 4.

Vereiste 2: Zijn er meerdere plannen die aanspraak maken op de ruimtebehoefte?

In de Ladderonderbouwing voor het bedrijventerrein DocksNLD-2 (BCI, januari 2021) staat een toelichting op de ruimte vraag vanuit regio-gebonden en niet regio-gebonden XXL-Logistiek en het beschikbare aanbod. Hieronder volgt een samenvatting van de vraag-aanbod confrontatie, waarin duidelijk wordt dat het huidig beschikbaar aanbod in bestemmingsplannen en ontwerpbestemmingsplannen kleiner is dan de vraag, waardoor de ontwikkeling van nieuwe ruimte nodig is.

- Het harde aanbod voor de doelgroep van regio-gebonden XXL-Logistiek in het verzorgingsgebied RPW Arnhem-Nijmegen is nog 27 hectare. De ruimtebehoefte is bepaald op 69 hectare richting 2030. Dit betekent dat er 42 hectare extra ruimte nodig is, waarin dit verzorgingsgebied moet voorzien. In het RPW Arnhem-Nijmegen 2021-2024 wordt voorgesteld om hiervan 20 hectare beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van DocksNLD in Montferland dat onderdeel uitmaakt logistieke knooppunt Emmerich, Montferland, Zevenaar (EMZ). Daarnaast wordt voorgesteld om 12,5 hectare beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van bedrijventerrein De Grift, onderdeel van het logistieke knooppunt Nijmegen. De overige beschikbare ruimte voor grote logistieke bedrijven, ruim 10 hectare, wordt pas vrijgegeven na een evaluatie van het RPW dat gepland staat voor 2022.
- Het aantal beschikbare kavels binnen het verzorgingsgebied Oost-Zuid Nederland dat kwalitatief voldoet aan de vestigingseisen van niet regio-gebonden XXL-Logistiek (EDC's en Witte raven) is 18. Binnen dit gebied zal richting 2030 een ruimtebehoefte ontstaan voor in ieder geval 32 tot 50 vestigingen (350 tot 550 hectare). Er zal dus nog extra ruimte in Oost-Zuid Nederland nodig zijn 14 tot 32 XXL-logistieke vestigingen. Aannemelijk is dat hiervan 10% in de EMZ-knoop landt. Hiervan zal een vraag landen op DocksNLD-2 voor ten minste 2 EDC vestigingen of 1 Witte raaf (dit is een conservatieve aanname). Deze ruimtebehoefte komt neer op 10 hectare.⁴²

Vereiste 3: Kan de ruimtebehoefte in bestaand stedelijk gebied (aanbod, leegstand, herstructurering) gehuisvest worden?

Zoals toegelicht bij vereiste 2, is er een tekort aan bestaande en kwalitatief geschikte ruimte op aan de ruimtebehoefte vanuit regio-gebonden en niet regio-gebonden XXL Logistiek te voldoen waardoor de vraag niet in bestaand stedelijk gebied kan worden gehuisvest.

⁴² Ladderonderbouwing DocksNLD-2, BCI, februari 2021

3.2 Clustering en landschappelijke inpassing

2 Clustering en landschappelijke inpassing

Doel: Clustering van (logistieke) bedrijven en toeleveranciers, aansluiten op bestaande locaties & infrastructuur, en goede landschappelijke inpassing.

Vereiste 1: Is het plan een aansluiting op of uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein?

De uitbreiding van DocksNLD-2 sluit aan op het bedrijventerrein DocksNLD-1 en is een uitbreiding daarvan.

Vereiste 2: 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?)

Volgens locatieadvies door Posad Maxwan⁴³ is de uitbreiding van het huidige DocksNLD-1 terrein in noordelijke richting compact vorm te geven, waarmee het de beste optie is en tevens de voorkeur geniet van de Provincie Gelderland. Met de omgeving en gemeenteraad is afgesproken dat de buurt betrokken wordt bij de landschappelijke inpassing van DocksNLD-2, dit is ook vastgelegd in de Structuurvisie DocksNLD.⁴⁴ De manier waarop dit gebeurt staat omschreven in paragraaf 1.1. Als onderdeel van de vergunningsaanvraag bij de gemeente, wordt het landschappelijk inpassingsplan voorgelegd.

Vereiste 3: Sluit het plan aan op bestaande infrastructuur?

DocksNLD-2 sluit aan op de bestaande infrastructuur. Deze wordt uitgebreid met nieuwe infrastructuurprojecten zoals omschreven in het maatregelenpakket in paragraaf 1.3. Dit zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing, reductie van de verkeersoverlast in woonkernen en verbetering van de verkeersveiligheid.⁴⁵

Vereiste 4: Voldoet het plan aan minimaal BREEAM-gebied score Excellent?

Ja. De gronduitgifte wordt als privaatrechtelijk instrument gebruikt om de BREEAM-NL gebiedscertificering score excellent af te dwingen. Publiekrechtelijk afdwingen middels het gemeentelijk bestemmingsplan is complex, zo is naar voren gekomen uit contact met experts van BREEAM en Stichting Dutch Green Building Council.⁴⁶ Wel wordt in het gemeentelijk bestemmingsplan van Montferland de eis opgenomen dat DocksNLD-2 moet voldoen

⁴³ Rapport ontwikkelkaart XXL-Logistiek Arnhem-Nijmegen, Posad Maxwan, oktober 2020

⁴⁴ Structuurvisie DocksNLD, Buro Ontwerp & Omgeving i.o.v. gemeente Montferland, december 2019

⁴⁵ Bron: 'Acties voor een vitaal economisch gebied en goede leefbaarheid voor de regio West-Achterhoek – Emmerich, RH DHV i.o.v. Gemeente Montferland, juni 2019'. Deze studie zal als basis dienen voor het project optimalisatie infrastructuur rondom DocksNLD. Dit is een onderdeel van het provinciale project Samen Slim en Schoon Onderweg.

⁴⁶ In de praktijk zijn enkele voorbeelden te noemen van waar BREEAM gebied of nieuwbouw wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Bij Amsterdam Kenniskwartier Noord West wordt bijvoorbeeld verwezen naar BREEAM, en de gronduitgifte wordt als privaatrechtelijk instrumentarium gebruikt. En binnen het bestemmingsplan Kop Zuidas en Visie Zuidas wordt er naar BREEAM verwezen als een selectiecriteria voor kantoorlocaties op de Zuidas, aangevuld dat voor projectlocaties in het planvormingstraject afspraken worden gemaakt over BREEAM Excellent als eis. Onduidelijk is nog hoe dit exact wordt toegepast (mogelijk via de Crisis en Herstelwet) en hoe dit juridisch stand houdt. Bron: Dutch Green Building Council, geraadpleegd juni 2020

2 Clustering en landschappelijke inpassing

aan de standaarden van BREEAM-NL gebiedscertificering score Excellent.⁴⁷ In paragraaf 1.2 staat bij maatregel 8 een toelichting op BREEAM-Gebied score Excellent.

3.3 Vestigingseisen

3 Vestigingseisen

Doel:	Het plan moet voldoen aan de volgende vestigingseisen: 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.
-------	--

Vereiste 1:	Voldoet het plan aan de vestigingseisen?
-------------	--

Multimodaliteit, goede fysieke en digitale infrastructuur: De multimodale ontsluiting op de snelweg en de Rhein-Waal Terminal in Emmerich maken dat DocksNLD hiervoor zeer geschikt is. Daarnaast is het terrein strategisch gelegen ten opzichte van verschillende modaliteiten richting het West-Europese achterland. Tot slot is de digitale bereikbaarheid van DocksNLD goed door de bestaande glasvezelverbinding.

Nabijheid en kwaliteit arbeidsmarkt: In Arnhem-Nijmegen en de Liemers is er sprake van een plaatselijke groei van de bevolking die de groei van de werkgelegenheid overstijgt⁴⁸. Werkgelegenheid is hier dus van groot economisch belang. XXL-logistiek levert een belangrijk deel van de banen (5.000 – 5.500 in 2019 ofwel 10% van de totale werkgelegenheid in de regio)⁴⁹. Dit zijn banen op alle niveaus en zij matchen met de aanwezige opleidingsniveaus van de huidige beroepsbevolking in de regio Arnhem-Nijmegen. De XXL-Logistiek groeit en het cluster in Montferland levert passende banen op alle opleidingsniveaus en ligt op een acceptabele afstand van de aangrenzende regio's als het gaat om de reis-pendel werk.

Maatvoering: Op DocksNLD-2 worden kavels ontwikkeld van minimaal 4 hectare, waarmee wordt voldaan aan de eis van regio-gebonden en niet regio-gebonden XXL-Logistiek. Daarnaast wordt bij de inrichting rekening gehouden met eventuele vestiging van een Witte raaf (kavel vanaf 10 hectare).

⁴⁷ Dit kan bijvoorbeeld via een maatwerkregel waarmee een gebied kan worden aangewezen waarin de milieu-prestaties worden aangescherpt. Zie verder: <https://www.soppegundelach.nl/bibliotheek/pdf-bestanden/artikel-van-t-foort-kevelam-het-waarborgen-van-duurzaamheid-in-de-omgevingswet-tvo-2015-1.pdf>

⁴⁸ Kracht van Oost 2, Universiteit Utrecht e.a., 2020

⁴⁹ Toegevoegde waarde van XXL-Logistiek in Gelderland, Stec, 2019

3 Vestigingseisen

Snel beslissen: Voor snelle besluitvorming over ruimte voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek wordt een beroep gedaan op wijzigingsbevoegdheid met onderbouwingsplicht van B&W gemeente Montferland (zie ook paragraaf 3.1 Ruimtebehoefte)

Nabijheid Duitsland: DocksNLD is strategisch gelegen aan de Duitse grens (zie de onderstaande figuur).



Aansluiting op positie in de logistieke keten: DocksNLD is onderdeel van het logistieke knooppunt EMZ (Emmerich, Montferland, Zevenaar) en van de Rhine-Alpine (A15/A12) en Northsea-Baltic (A1) Corridors en maakt daarmee onderdeel uit van de internationale logistieke keten. Deze regio is door de Provincie Gelderland aangewezen voor de clustering van XXL-Logistiek, met als doel een beperkte ruimtelijke impact⁵⁰. Ook is DocksNLD gelegen aan de nationale goederencorridor Oost. Deze is voor Nederland en de regio van groot belang vanwege de verbinding van de Rotterdamse haven met het Duitse achterland (en verder) en omdat er veel economische activiteiten plaats vinden met toegevoegde waarde.

Aansluiting op het regionaal DNA: In het RPW wordt aangegeven dat de logistieke hotspot EMZ onderdeel uitmaakt van de Gelderse logistieke corridor, waarmee het van belang is voor de economie van de Achterhoek en Gelderland als geheel. DocksNLD is onderdeel van Logistics Valley en de logistieke hotspot Liemers-Achterhoek.⁵¹ Logistiek zit in het economisch DNA van de regio en de XXL-Logistieke bedrijfsvestigingen van DocksNLD passen daar goed in.

⁵⁰ Statenbrief bedrijventerreinenprognose XXL-Logistiek en RPW's, november 2019

⁵¹ Jaarplan 2021-2022 DOOR! Met Logistiek in Gelderland - meerjarenprogramma 2021-2024, Logistics Valley, december 2020

3.4 Duurzaamheid

4 Duurzaamheid

Doel: Duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein, aansluitend bij de ambities van het RPW, de Groene Metropool Arnhem-Nijmegen en de Provincie Gelderland op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie, duurzaam ruimtegebruik en circulaire bouw.

Vereiste 1: Voldoet het plan aan minimaal BREEAM Nieuwbouw en renovatie Excellent?

Het afdwingen van BREEAM-NL Nieuwbouw⁵² score Excellent gebeurt op DocksNLD-2 privaatrechtelijk bij de levering van de grond via een koopovereenkomst. In het gemeentelijk bestemmingsplan van Montferland wordt de eis opgenomen dat uitbreiding met DocksNLD-2 moet voldoen aan de standaarden van BREEAM-NL nieuwbouw Excellent.

Toelichting BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie Excellent score:

- Met BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie⁵³ wordt de milieu impact van nieuwe gebouwen beoordeeld voor twee fases: de ontwerpfase (certificaat voor het ontwerp dat vervalt na oplevering van het gebouw) of de opleverfase (definitief certificaat zonder einddatum voor het opgeleverde gebouw).
- Beoordeling gebeurt op basis van negen duurzaamheidsonderwerpen: management (weging 11%), gezondheid (weging 19%), energie (weging 20%), transport (6% weging), water (weging 7%), materialen (weging 13%), afval (weging 6%), landgebruik & ecologie (weging 8%) en vervuiling (weging 10%).⁵⁴ De totaalscore van de nieuwbouw moet minimaal 70% (4 sterren) zijn om de gebiedscertificering score Excellent te verkrijgen.
- De concrete criteria waaraan deze moeten voldoen om Excellent te scoren staan opgesomd in de Beoordelingsrichtlijn BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie 2020 en zijn samengevat in Bijlage 3. Deze criteria zijn daarmee meteen ook het uitgangspunt voor duurzame gebiedsontwikkeling van DocksNLD-2.

Voor een volledig BREEAM-NL assessment moeten verschillende partijen (opdrachtgever, aannemer, architect) in het bouwproces bewijslast aanleveren (denk aan formele correspondentie, gedateerde notulen, bouw- en installatietechnische tekeningen, plattegronden, inspectierapporten of contracten als het gaat om gebouwen in de projectfase). Bij certificering wordt aangeraden een BREEAM-NL expert aan te stellen die het certificeringsproces begeleidt en een team samenstelt waaraan deze partijen deelnemen.

Vereiste 2: Is er voldoende aandacht voor klimaatadaptatie en de energietransitie?

⁵² DocksNLD-2 is een nieuw te ontwikkelen terrein, renovatie is hier niet aan de orde.

⁵³ "Nieuwbouw" definieert BREEAM als ontwikkeling die resulteert in een nieuw zelfstandig object

⁵⁴ Met innovaties kunnen daar bovenop nog extra punten worden gescoord.

4 Duurzaamheid

Ja. In het gemeentelijk bestemmingsplan worden regels opgenomen en in een privaatrechtelijk afsprakenkader tussen gemeente en ontwikkelaar worden afspraken vastgelegd over duurzame XXL-logistiek. Zoals in paragraaf 1.1 toegelicht, gaat het om maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit (ruimte en toepassing van multifunctioneel en kenmerkend groen), Energie (opwekking, conversie en toepassing), circulariteit (modulair/prefab en flexibel bouwen) en duurzaam transport (aanbod duurzame brandstoffen en -aandrijving).

Vereiste 3: Is er sprake van meervoudig ruimtegebruik (bijv. zonnepanelen op de daken)?

Ja. Het integraal ontwikkelplan voor DocksNLD-2 voorziet onder andere in zonnepanelen op daken en efficiënt ruimtegebruik door inrichting van een ondersteunende combinatiefunctie (truck parking, CEH, tijdelijke huisvesting, verzorgingsfaciliteiten). Daarnaast bevat BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie ook diverse eisen voor meervoudig ruimtegebruik waaraan op DocksNLD-2 wordt voldaan.

Vereiste 4: Is er sprake van circulair bouwen?

Ja. Zie de bovenstaande toelichting.

3.5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

Doel: DocksNLD-2 bedient de juiste markten en is van toegevoegde waarde voor de regio.

Vereiste 1: Heeft het plan de juiste marktoriëntatie (EDC vs. NDC en RDC)?

DocksNLD-2 is gericht op de volgende doelgroepen: regio-gebonden XXL-Logistiek (kavels ≥ 4 hectare), niet regio-gebonden EDC's (kavels ≥ 4 hectare) en niet regio-gebonden Witte raven (kavels ≥ 10 hectare). Deze kunnen gecombineerd op één terrein gevestigd worden.

- Op DocksNLD-2 wordt netto 20 hectare ingericht voor de eerstgenoemde regio-gebonden XXL-Logistiek. Deze vestigingen hebben een regionale binding en zijn actief op de regionale of nationale markt (RDC en NDC).
- Daarnaast wordt netto 10 hectare ontwikkeld voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek. Dit zijn EDC's en Witte raven met bovenregionale oriëntatie en een Europese of internationale markt.

Dit is in lijn met advies van Ecorys over de invulling en beoordeling van XXL-Logistiek (november 2020) het RPW Arnhem-Nijmegen 2021-2024 (december 2020). Een verdere toelichting staat in de Ladderonderbouwing DocksNLD-2 (februari 2021).

5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

Vereiste 2: Voorziet het plan in werkgelegenheid die past bij het regionale arbeidsaanbod?

Ja. Zie de toelichting in paragraaf 3.3 Vestigingseisen (onderdeel nabijheid en kwaliteit arbeidsmarkt).

Vereiste 3: Draagt het plan bij aan de samenwerking in de triple helix?

Ja. Binnen het meerjarenprogramma 2021-2024 van Logistics Valley Liemers-Achterhoek, is de regionale samenwerking tussen logistieke bedrijven, kennisinstellingen en overheden vastgelegd voor duurzame versterking van het logistieke ecosysteem. Paragraaf 1.1 omschrijft bestaande triple-helix structuren (Logistics Valley) en lopende projecten. Dit zetten de partners voort.

Vereiste 4: Heeft het plan een aantoonbare spin-off voor de regio (minimaal 0,5 fte per fte logistiek)?

Spin-off in fte:

De logistiek heeft te maken met grote veranderingen die optreden in de economie en technologie. De systemen worden complexer en groter in omvang, waardoor ook meer arbeidskrachten nodig zijn met een MBO+, HBO en WO opleiding. Denk aan functies in management, marketing, sales, technische dienst, HR, supply chain analisten, software engineers, elektrotechnici, etc. Met de grootschalige logistiek komen ook veel toeleverende en dienstverlenende economische activiteiten mee, denk aan bouw-, installatie, verhuur- en onderhoud van stellingen, systemen en materialen in logistiek, schoonmaak, security, training, catering, recruiting en andere HR-diensten. Dit levert indirecte werkgelegenheid op voor de regio. XXL-logistiek heeft daarom de grootste toegevoegde waarde in Nederland met een multiplier van 0,5 extra gecreëerde arbeidsplaats per 1 voltijd logistieke baan, zo blijkt uit een recente studie van naar XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen.⁵⁵ Ter vergelijking: landelijk ligt het gemiddelde op 0,4 FTE indirect. Het onderzoek wijst uit dat de sector over het algemeen veel binding heeft met lokale MKB-bedrijven (beveiliging, onderhoud, ongediertebestrijding, heftruckleveranciers etc.).⁵⁶

Werkgelegenheid:

- De logistieke functies in Montferland worden voor een belangrijk deel ingevuld door regionale arbeidskrachten. De verwachting is dat dit in de toekomst ook zo zal zijn. Dit staat onderbouwd in de Zienswijzen nota Structuurvisie DocksNLD van Gemeente Montferland in reactie op vragen.⁵⁷ Daarnaast zijn ook Duitse werknemers onderdeel

⁵⁵ Economische analyse XXL-Logistiek Regio Arnhem-Nijmegen, Stec, september 2019

⁵⁶ De spin-off is type business (B2B/B2C), industry, aantal shifts en scope. Als casus is hier uitgegaan van een DC van 100 FTE direct FTE, met 1 shift, fashion industry, warehousing primary (zonder transport management en customer service). Gemiddeld hebben deze 1 site manager, 1 warehouse manager, 3 supervisors (1 inbound, 2 outbound), 2 administratieve medewerkers, 2 planners/superusers, 2 medewerkers customer service, 1 analyst, 1 stock controller. Overhead buiten operatie is: 1 kwaliteitsmanager (QHSE + building + overige zaken), 1 HR manager, 1 Finance specialist, 1 IT specialist. Ervan uitgaande dat al deze functies direct aanwezig en op het DC gevestigd zijn dan is er sprake van ongeveer 15%. In het geval dat het aantal shifts van 1 naar 2 gaat met hetzelfde aantal directe FTE -bijvoorbeeld omdat ook het transport management vanuit het DC wordt gedaan, er sprake is van een grotere customer service/OrderToCash is, dan stijgt het aantal indirecte banen al snel met 5-7, waardoor het aantal indirecte banen stijgt richting 20%

⁵⁷ Zienswijzennota Structuurvisie DocksNLD, Gemeente Montferland, oktober 2019

5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

van de regionale arbeidskrachten. Emmerich kent bijvoorbeeld een relatief hoge werkloosheid (Grensoverschrijdende analyse EMZ, 2020). Werken op DocksNLD wordt aantrekkelijk voor deze potentiële werknemers op het moment dat er gezorgd wordt voor de randvoorwaarden (denk aan ondersteuning bij organisatie van belastingplicht en sociale zekerheid).

- Bij de ontwikkeling van het terrein wordt met de ontwikkelaar contractueel vastgelegd dat er een inspanningsverplichting is voor de eindgebruiker om zoveel mogelijk regionale arbeidskrachten aan te trekken.
- In paragraaf 1.1 staat het voorstel voor een structurele samenwerking tussen bedrijven onderling voor de opzet van een flexibele arbeidspool (te organiseren binnen de samenwerking Logistics Valley Liemers-Achterhoek). De structurele samenwerking met de opleidingsinstituten in de omgeving voor de opbouw van voldoende goed geschoolde arbeidskrachten vanuit de regio is al binnen het meerjarenprogramma 2021-2024 van Logistics Valley Liemers-Achterhoek vastgelegd. Hiermee verbetert de positie van de regionale arbeidsmarkt, de positie van het XXL-Logistieke cluster op DocksNLD en de logistieke sector in het algemeen.

Toegevoegde waarde en innovatief vermogen:

- De nationale behoefteraming voor bedrijventerreinen (BCI & EIB, 2019) bevat cijfers over arbeidsplaatsen, toegevoegde waarde en oppervlakten van de bedrijfstakken vervoer & opslag en logistiek. Doorrekening van deze nationale kengetallen biedt een indicatie van het verwachte aantal banen en de toegevoegde waarde die de ontwikkeling van DocksNLD-2 met zich mee kan brengen. Deze laat zien dat voor DocksNLD-2 valt te verwachten dat hier zo'n 1.300 arbeidsplaatsen ontstaan met een toegevoegde waarde (TW) van ongeveer 120 mln. Euro per jaar. Voor DocksNLD-1 en 2 samen komen de cijfers uit op ruim 2.100 arbeidsplaatsen en een TW van ruim 200 mln. (ter vergelijking: de nationale TW van de bedrijfstakken vervoer en opslag en logistiek is circa 31 mld.).

3.6 Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten

6 Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten	
Doel:	Zorg dragen voor goede, duurzame tijdelijke huisvesting voor arbeidsmigranten.
Vereiste 1:	Voldoet het plan aan de inspanningsverplichting voor het verzorgen van huisvesting aan arbeidsmigranten van goede kwaliteit?
In regionaal verband pakken de gemeenten binnen De Liemers deze problematiek aan door een nieuwe beleidsnotitie op te stellen met kaders waarbinnen de huisvesting van arbeidsmigranten kan plaats vinden. Daarnaast pakt de gemeente Montferland lokaal actief de rol op door aangrenzend of nabij het plangebied voor DocksNLD-2, een geschikte locatie aan te wijzen voor een woonfaciliteit voor tijdelijke huisvesting (als onderdeel van een bredere ondersteunende combinatiefunctie voor toekomstbestendige XXL-Logistiek). Dit staat toegelicht in paragraaf 1.1 bij maatregel 4.	
Vereiste 2:	Is er in het plan/in de nabijheid ruimte voor de benodigde voorzieningen, zoals een clean energy hub (truckparking, laadpunt voor duurzame brandstof, eten en slaapgelegenheid, etc.)?
Voor een duurzaam en toekomstbestendig XXL-Logistiek cluster op DocksNLD, is een ondersteunende combinatiefunctie nodig (zie paragraaf 1.1, maatregel 4). Hiervoor wordt een ruimte voorzien aangrenzend aan DocksNLD-2 of in de nabijheid van het terrein.	

3.7 Organisatiegraad

7 Organisatiegraad	
Doel:	Vorm van organisatiegraad zoals parkmanagement of alternatieve vorm van georganiseerd bedrijfsleven en bij voorkeur is er ook een vorm van ondernemersfonds of -vereniging aanwezig.
Vereiste 1:	Voorziet het plan in een verplichting om te komen tot een bepaalde organisatiestructuur?
's-Heerenberg heeft al een Stichting Belangenbehartiging Bedrijventerrein 's-Heerenberg (SBBS) waar bedrijven die zich vestigen op DocksNLD-2 kunnen aan kunnen deelnemen. Zie verder de toelichting in paragraaf 1.1.	
Vereiste 2:	Voor bestaande terreinen geldt een inspanningsverplichting
Ook bedrijven op de bestaande terreinen zoals DocksNLD-1 kunnen zich aansluiten bij SBBS, zie bovenstaand.	

3.8 Conclusie onderbouwing RPW-randvoorwaarden

DocksNLD-2 past binnen de zeven randvoorwaarden van het RPW Arnhem-Nijmegen waaraan de uitbreiding van een terrein voor XXL-Logistiek moet voldoen.

1 *Ruimtebehoefte*

Het evenwicht tussen vraag en aanbod is aangetoond en nader onderbouwd in de Ladder van duurzame verstedelijking voor DocksNLD-2.

- Onderbouwde ruimtebehoefte: Richting 2030 ontstaat een ruimtebehoefte voor regio-gebonden XXL-Logistiek van 69 hectare binnen het RWP Arnhem-Nijmegen, en niet regio-gebonden XXL-Logistiek van 32 – 50 XXL-vestigingen (350 – 550 hectare). Deze zijn onderbouwd in het RPW 2021 – 2024 en in de Ladderonderbouwing voor het bedrijventerrein DocksNLD-2.
- Huidig aanbod van ruimte: Door tekort aan bestaande en kwalitatief geschikte ruimte, kan deze ruimtevraag voor XXL-Logistiek niet volledig gehuisvest worden in bestaand stedelijk gebied, waardoor nieuwe ontwikkeling van bedrijventerrein nodig is. DocksNLD-2 voorziet in deze ruimtebehoefte met netto 20 hectare voor regio-gebonden XXL-Logistiek en netto 10 hectare voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek en is onderbouwd volgens de Ladder voor stedelijke verduurzaming.

2 *Clustering en landschappelijke inpassing*

- Aansluiting op bestaande clusters: DocksNLD-2 sluit aan op bestaande infrastructuur en op bestaand bedrijventerrein als uitbreiding van DocksNLD-1.
- Landschappelijke inpassing: Volgens locatieadvies door Posad Maxwan (2020) is de uitbreiding van het huidige DocksNLD-1 terrein in noordelijke richting compact vorm te geven waarmee het terrein zo goed als mogelijk landschappelijk wordt ingepast. Als onderdeel van de vergunningsaanvraag bij de gemeente, wordt het inpassingsplan voorgelegd.
- BREEAM Gebied score Excellent: Het bestemmingsplan neemt de eis op dat uitbreiding van DocksNLD-2 moet voldoen aan de standaarden van BREEAM-NL gebiedscertificering Excellent. De gronduitgifte wordt als privaatrechtelijk instrument gebruikt om de BREEAM-NL gebiedscertificering score excellent af te dwingen, waarmee DocksNLD-2 voldoet aan deze vereiste.

3 *Vestigingseisen*

DocksNLD-2 voldoet aan de vestigingseisen voor XXL-Logistiek:

- Multimodaliteit en fysieke en digitale infrastructuur: DocksNLD is goed en multimodaal ontsloten op de snelweg en de Rhein-Waal Terminal in Emmerich en heeft goede digitale infrastructuur.
- Arbeidsmarkt: Er is een match tussen de kwaliteiten van de huidige regionale beroepsbevolking en de werkgelegenheid die XXL-Logistiek biedt voor alle opleidingsniveaus.
- Maatvoering: Percelen op DocksNLD-2 krijgen een afmeting van ten minste 4 hectare en zijn flexibel in te richten voor een Witte raaf als dat nodig is, waarmee aan de eisen van XXL-Logistiek wordt voldaan.

- Snelle besluitvorming: Dit wordt georganiseerd via een wijzigingsbevoegdheid voor niet regio-gebonden XXL-Logistiek.
- Nabijheid Duitsland: DocksNLD ligt tegen de Duitse grens waarmee aan de vestigingseis van nabijheid van Duitsland wordt voldaan.
- Positie logistieke keten: Het terrein is onderdeel van het logistieke knooppunt EMZ en van de Rhine-Alpine (A15/A12) en Northsea-Baltic (A1) Corridors en maakt daarmee onderdeel uit van de internationale logistieke keten.
- Regionaal DNA: XXL-Logistiek past in het logistiek DNA van de regio van Logistics Valley Liemers-Achterhoek en sluit aan bij de sectoren in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.

4 Duurzaamheid

- BREEAM-NL Nieuwbouw score Excellent: Het bestemmingsplan neemt de eis op dat nieuwbouw op DocksNLD-2 moet voldoen aan de standaarden van BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie score Excellent. Het afdwingen hiervan gebeurt privaatrechtelijk bij de levering van de grond via de koopovereenkomst.
- Duurzame XXL-Logistiek: Het integraal ontwikkelplan van DocksNLD-2 bevat meerdere maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit (ruimte en toepassing van multifunctioneel en kenmerkend groen) energietransitie (opwekking, conversie en toepassing), circulariteit (modulair/ prefab en flexibel bouwen), meervoudig ruimtegebruik (zonnepanelen op daken, gedeelde faciliteiten) en duurzaam transport (aanbod duurzame brandstoffen en -aandrijving). In het bestemmingsplan worden regels opgenomen en in een privaatrechtelijk afsprakenkader tussen gemeente en ontwikkelaar worden afspraken vastgelegd over duurzame XXL-logistiek.

5 Marktoriëntatie en toegevoegde waarde voor de regio

- Marktoriëntatie: DocksNLD-2 is gericht op de doelgroepen regio-gebonden XXL-Logistiek (kavels ≥ 4 hectare), niet regio-gebonden EDC's (kavels ≥ 4 hectare) en niet regio-gebonden Witte raven (kavels ≥ 10 hectare). Deze kunnen gecombineerd op één terrein gevestigd worden. Het terrein voldoet aan de vestigingseisen van deze doelgroepen.
- Passende werkgelegenheid: XXL-Logistiek biedt werkgelegenheid voor alle opleidingsniveaus, wat aan sluit op de kwaliteiten van de huidige beroepsbevolking binnen het RPW Arnhem-Nijmegen. Bij de ontwikkeling van het terrein wordt met de ontwikkelaar contractueel vastgelegd dat er een inspanningsverplichting is voor de eindgebruiker om regionale arbeidskracht aan te trekken.
- Triple helix samenwerking: binnen het meerjarenprogramma 2021-2024 van Logistics Valley Liemers-Achterhoek, is de regionale samenwerking tussen logistieke bedrijven, kennisinstellingen en overheden vastgelegd voor duurzame versterking van het logistieke ecosysteem.
- Regionale spin-off: er vallen zo'n 2.100 arbeidsplaatsen te verwachten en een TW van ongeveer 200 mln. per jaar vanuit de XXL-Logistiek op DocksNLD-1 en -2 gezamenlijk. De ontwikkeling van de terreinen levert zowel directe banen als een multiplier aan indirecte banen en het versterkt de regionale arbeidsmarkt. Ook verstevigt het XXL-Logistiek cluster de Smart Logistics in de regio, conform de Groene Metropool visie Arnhem-Nijmegen. Daarnaast wordt de regionale bereikbaarheid verbeterd en worden de woonkernen in de omgeving ontlast qua verkeersoverlast.

6 Voorzieningen en huisvesting van arbeidsmigranten

- Ruimte voor voorzieningen: aangrenzend aan het terrein is geschikte ruimte voor een ondersteunende combinatiefunctie voor XXL-Logistiek, met gedeelde faciliteiten zoals een truck parking, een Clean Energy Hub met duurzame brandstoffen en elektrisch laadplatform en woonfaciliteiten voor tijdelijke arbeidsmigrantenhuisvesting en chauffeursovernachtingen. Clustering van deze voorzieningen met juiste schaalgrootte resulteert in een uitvoerbare exploitatie en draagt bij aan efficiënt ruimtegebruik.
- Kwalitatieve huisvesting arbeidsmigranten: in regionaal verband zetten de gemeenten in De Liemers zich in voor kwalitatief goede huisvesting voor arbeidsmigranten. Op of nabij DocksNLD-2 wordt gezocht naar een potentiële locatie voor deze huisvesting.

7 Organisatiegraad

- Organisatiegraad verplicht bij nieuw terrein: de Stichting Belangen Behartiging 's-Heerenberg (SBBS) bestaat al en ook de nieuwe bedrijven kunnen zich hierbij aansluiten.

Bijlage 1 Bronnenoverzicht

Regionaal Programma Werklocaties Arnhem-Nijmegen

- Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem – Nijmegen periode 2021-2024 (december 2020);
- Advies Ecorys benutten ontwikkelruimte RPW Arnhem-Nijmegen (november 2020);
- Advies Ecorys invulling en beoordeling XXL-logistiek (november 2020);
- Rapport Posad Maxwan ontwikkelkaart XXL-Logistiek Arnhem-Nijmegen (oktober 2020);
- Gemeenteraadsbehandeling Montferland monitoring RPW 2019, mei 2020⁵⁸ (bijlage advies monitoring RPW en bijlage randvoorwaarden XXL Logistiek en XXL Logistiek Witte Raven)
- Monitoring RPW Arnhem-Nijmegen ontwikkelingen juni 2018- juni 2019, Ecorys i.o.v. gemeenten Regio Arnhem-Nijmegen, november 2019
- Ruimtelijke Uitwerking regionaal programma Arnhem-Nijmegen, Stec, mei 2019
- Langjarige prognose ruimtevraag bedrijventerreinen provincie Gelderland (Ecorys i.o.v. Provincie Gelderland, 2019).

Context

- Jaarplan 2021-2022 DOOR! Met Logistiek in Gelderland - meerjarenprogramma 2021-2024, Logistics Valley, december 2020
- Groene metropoolregio, visie en agenda Regio Arnhem – Nijmegen, Regio Arnhem – Nijmegen, april 2020
- Kracht van Oost 2, Universiteit Utrecht e.a., 2020
- Regionale Programma Werklocaties Achterhoek, 2019
- Provinciale werkgelegenheidsenquête Gelderland, Provincie Gelderland, 2019
- Plan van aanpak K046 Sittard/Geleen – Stein, BCI i.o.v. Provincie Limburg en gemeente Sittard-Geleen, augustus 2019
- Rapport GVC Handelingsperspectief, Panteia e.a., i.o.v. GVC, juni 2019
- Gelderse bedrijventerreinen: klaar voor de toekomst, Bureau Buiten i.o.v. Provincie Gelderland, februari 2019
- Programma-aanpak Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, Rijk en Provincies, december 2017
- TEN-T programma (Rhine-Alpine Corridor)
- Provinciale programma's Gelderse corridor en Logistics Valley
- <https://www.regioan.nl/rpw>
- <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
- <https://www.gelderlander.nl/montferland/vanaf-morgen-open-ontbrekende-schakel-tussen-zeddam-en-s-heerenberg-is-klein-wegvak-met-grote-betekenis~a8995d129>

⁵⁸ Bron: <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Montferland/fe7b9d8d-6970-43af-b3bb-dd37b5d41f1f> agendapunt 7.2

Locatie

- Structuurvisie DocksNLD, Bur. Ontwerp & omgeving i.o.v. Gemeente Montferland, december 2019
- Zienswijzennota Structuurvisie DocksNLD, Gemeente Montferland, oktober 2019
- [Http://www.docksnld.com](http://www.docksnld.com)

Vraag & aanbod

- Spreekende cijfers logistiek, Dynamis 2019
- Ruimtebehoefte A18 bedrijvenpark, BCI i.o.v. Gemeente Doetinchem, april 2018
- Ladderonderbouwing DocksNLD-2, BCI i.o.v. Gemeente Montferland, oktober 2017
- Mogelijkheden XXL Logistiek, Ecorys i.o.v. Regio Arnhem-Nijmegen, juni 2017
- Positionering Arnhem-Nijmegen voor mega DC's, BCI i.o.v. Provincie Gelderland, september 2016
- <https://www.park15business.nl/nieuws/vgp-breidt-vgp-park-nijmegen-uit-in-park-15>
- <https://www.7poort.nl/nieuws/symbolische-start-bouw-distributiecentrum-xxl-op-businesspark-7poort>

Clustering

- Locatieonderzoek Clean energy Hubs, Ecorys i.o.v. GVC-team CEH/Provincie Gelderland, juli 2020
- Stimuleren van elektrisch laden bij logistieke bedrijven, BCI i.o.v. Provincie Gelderland, april 2020
- Toevoegde waarde voor de logistiek i.r.t. DocksNLD, BCI i.o.v. Gemeente Montferland, januari 2020
- Grensoverschrijdende analyse Emmerich-Montferland-Zevenaar, SCI Verkeer i.s.m. BCI, januari 2020
- Ruimtelijke uitwerking regionaal programma Arnhem-Nijmegen, Stec, mei 2019
- Ruimte voor economische activiteit 2030: verkenning naar de ruimtevraag voor bedrijventerreinen en kantoren, Economisch Instituut voor de Bouw i.s.m. BCI i.o.v. Ministerie van EZK, juli 2019
- Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in stadslogistiek, Connekt/ Topsector Logistiek, juli 2019
- Haalbaarheidsonderzoek Autohof Lelystad Airport Businesspark, BCI i.o.m. OMALA, juni 2019
- Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks (mapping demand and supply), Panteia i.o.v. DG move, EU, november 2018
- <https://www.iru.org/where-we-work/europe/europe-overview/european-commission-mobility-package>

Landschappelijke inpassing

- (X)XL verdozing, minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler, CRa i.s.m. STEC, september 2019 (Advies CRa en Verkenning XXL: trends, waarom en waar)
- Acties voor een vitaal economisch gebied en goede leefbaarheid voor de regio West-Achterhoek – Emmerich, RH DHV i.o.v. Gemeente Montferland, juni 2019
- Landschappelijke beoordeling uitbreiding DocksNLD in 's-Heerenberg, RH DHV, augustus 2016

Duurzaamheidsopgave

- BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie, juli 2020
- Presentatie Platform Economie Gelderland, BREEAM NL, februari 2020
- Quickscan Netterden-Azewijn, rapportage waterstof en productie duurzame energie, Hy-solar i.o.v. gemeente Montferland, juli 2020
- BREEAM-NL Gebied, 2018
- <https://www.breeam.nl>
- www.breeam.nl/hulp
- <https://www.heembouw.nl/circulair-heeft-de-toekomst>
- <https://www.nexteria.nl/animatie-nexteria>
- https://www.gelderland.nl/bestanden/Gelderland/Natuur/DOC_Brochure_Hoe_vergroenen_we_bedrijventerreinen.pdf

Toegevoegde waarde regio

- Zienswijzennota Structuurvisie DocksNLD, Gemeente Montferland, oktober 2019
- Economische analyse XXL-Logistiek Regio Arnhem-Nijmegen, Stec, september 2019
- Raadsbrief onderzoek huisvesting arbeidsmigranten, Gemeente Montferland, november 2019
- Onderzoek huisvesting arbeidsmigranten De Liemers, Gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar, september 2019
- www.lalesse-extrusion.com
- www.ottoworkforce.com

Organisatiegraad

- www.sbbs-collectief.nl
- <https://vbtdeventer.nl>
- <https://www.ondernemendvenlo.nl>

Bijlage 2 BREEAM-NL Gebied 2018 samenvatting criteria

BREEAM-NL Gebied 2018 samenvatting criteria	
Gebiedsmanagement	1 Management (verplicht voor score 4-sterren): verantwoordelijkheden voor realisatie van duurzaamheidsambitie, monitoring en prestatiedoelstellingen zijn gebord in de gebiedsorganisatie (3pt) 2 Participatie (verplicht voor score 4-sterren): stakeholders betrekken bij gebiedsontwikkeling, van raadplegen (1pt) tot meebeslissen (4pt) 3 Beheer- en gebruikershandleiding: technische beheershandleiding en niet-technische gebruikshandleiding voor beheerders en gebruikers van het gebied (2pt) 4 Duurzame projectorganisatie: MVO geïmplementeerd in bedrijfsvoering van projectorganisatie (1pt)
Synergie	1 Gebiedsaard (verplicht voor score 4-sterren): publiek beschikbare inventarisatie van de eigenschappen van het gebied en SWOT analyse (2pt) 2 Gebiedsvisie (verplicht voor score 4-sterren): integraal opgestelde gebiedsvisie i.s.m. stakeholders gericht op behoud en vergroten van de duurzame waarden, met periodieke evaluatie (4pt) 3 Adaptief vermogen: rekening houden met mogelijk veranderende marktomstandigheden bij bebouwing / infra, met flexibele beleidskaders en met tijdelijk ruimtegebruik (3pt) 4 Stedenbouwkundig programma: toekomstbestendig, passend bij gebiedseigen kenmerken en rekening houdend met key-stakeholders en (3pt) 5 Eigenaarschap: met gebruikers bereiken, van co-creatie (1pt) tot co-investering (3pt) 6 Duurzaam rendement: samenwerkings- en financieringsconstructies met stakeholders opgesteld en vastgelegd (3pt)

Bronnen	1 Primair gebouwgebonden energiegebruik: gewogen gemiddelde energieprestatie van alle gebouwen naar rato van het bruto vloeroppervlak, berekend via rekentool⁵⁹ (7pt) 2 Energie prestatie openbare ruimte: meest energie-efficiënte oplossing voor verlichting en andere energiegebruikers en jaarlijkse monitoring (3pt) 3 Opwekken hernieuwbare energie: minimaal 5% van de energievraag ingevuld met opwekking van hernieuwbare energie binnen het gebied (1pt) tot 100% (9pt) 4 Watergebruik: doelstellingen voor beperken van drinkwatergebruik zijn vastgelegd, worden aangehouden op private percelen en zijn 10% lager in openbare ruimte (3pt) 5 Circulair materiaalgebruik: hergebruikt materiaal (afkomstig uit een bestaande keten en hoogwaardig hergebruikt) en circulair materiaalgebruik (materiaal dat op hetzelfde niveau wordt toegepast) in de openbare ruimte (max score tot 5pt bij minimaal 80% hergebruikt materiaal en 80% circulair gebruik) 6 Milieubelasting materialen: keuze van toe te passen materialen in de openbare ruimte baseren op een vergelijking van levenscyclusanalyses (max 5pt bij minimaal 80%) 7 Verantwoorde herkomst materialen: hout (100%) en andere toe te passen materialen (minimaal 80%) heeft een verantwoorde herkomst (4pt) 8 Robuust ontwerpen: bescherming is aangebracht bij de kwetsbare objecten in het gebied met een verhoogd risico op beschadigingen. (3pt) 9 Lokale voedselproductie: productie en consumptie van lokaal geproduceerd voedsel (5pt) 10 Preventie en beheer afvalstoffen: lokale (bouw)afvalstromen inzamelen, verwerken, hoogwaardig hergebruiken of reduceren (8pt)
Ruimtelijke ontwikkeling	1 Bodemgesteldheid: bij grondgebruik rekening houden met grondgesteldheid en grondwatersysteem (2pt) 2 Landgebruik: ontwikkeling plaats laten vinden op braakliggend/ongebruikt/leegstaand bebouwd terrein (3pt) 3 Verontreinigde bodem: wanneer het bouwproject wordt gerealiseerd op een locatie met ernstig verontreinigde bodem, waarbij de bodemkwaliteit wordt verbeterd (2pt) 4 Hergebruik bestaande werken: gebouwen, wegen of civieltechnische kunstwerken hergebruiken (3pt) 5 Cultureel erfgoed: cultuurhistorische waarden in beeld brengen/behouden/vergroten (3pt) 6 Aardkundige waarden: De aardkundige waarden binnen het gebied worden in beeld brengen en behouden (3pt) 7 Ecologische waarden: biodiversiteit en ecologische waarde en functie van het gebied behouden/vergroten en onderdeel maken van langjarig beheer (5pt) 8 Intensief ruimtegebruik: mate van intensief ruimtegebruik uitdrukken in BVO / gebiedsoppervlak (tot 3pt) 9 Ondergrondse infrastructuur: integraal ontwerp en documentatie van exacte locatie en kenmerken van ondergrondse infrastructuur (3pt) 10 Duurzaamheidsprestatie gebouwen: duurzaamheidsprestatie van gebouwen in het gebied berekenen met DGBC rekentool⁶⁰ (5 pt) 11 Overstromingsrisico: maatregelen om kans op overstroming te verkleinen (2pt) 12 Extreme neerslag: vastgoed, infrastructuur, vitale en kwetsbare functies waterrobuust maken (4 pt) 13 Mobiliteit: bereikbaarheidsmaatregelen (OV, langzaam verkeer), integraal mobiliteitsplan en maatregelen voor verkleinen van milieu impact van transport van mensen en goederen van en naar het gebied (12pt)

⁵⁹ Te vinden op: www.breeam.nl/hulp

⁶⁰ Te vinden op: www.breeam.nl/hulp

Welzijn & welvaart	1 Leefbaarheid en Veiligheidsbeleving: maatregelen gericht op beperken van overlast, voorzieningen en pro activiteit van gemeente en politie, (4pt) 2 Sociale cohesie: maatregelen gericht op betrekken van gebruikers en gezamenlijke faciliteiten (2pt) 3 Omgevingsbeleving: analyse en waardering van omgevingsbeleving (2pt) 4 Regionale vitaliteit: ontwikkeling leidt tot netto toename werkgelegenheid, bedrijven die gebruik maken van elkaars producten, verbetering van infrastructurele knelpunten, vergroting van voorzieningenniveau, gebruikers actief in openbare ruimte (5pt) 5 MVO en wonen: minimaal 50% van de in het gebied aanwezige bedrijven actief stuurt op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen EN bewoners zich hebben verenigd voor duurzame activiteiten (3pt)
Gebiedsklimaat	1 Thermisch buitenklimaat: opwarming beperken met groenvoorziening / aterelementen en door verminderen van hoeveelheid warmte die wordt vastgehouden (3pt) 2 Windklimaat: bij bebouwing hoger dan 15 meter: windhinderonderzoek door windhinderdeskundige met als uitkomst minimale classificatie goed (NEN 8100)(4pt) 3 Luchtkwaliteit: voldoet minimaal aan de GES score 3 (normering concentraties NO2 en Fijn stof (PM10 en PM2,5)) en er worden maatregelen genomen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren (4pt) 4 Waterkwaliteit: in een watertoets is vastgelegd dat het project geen negatieve invloed heeft op het wateroppervlak, verbetermogelijkheden en beheersmaatregelen zijn vastgesteld (4pt) 5 Bodemkwaliteit: na de ontwikkeling heeft het gehele gebied bodemkwaliteitsklasse 'achtergrondwaarden' conform de Regeling bodembesluit (3pt) 6 Geluidshinder: akoestisch onderzoek en berekening van geluidshinderscore moet uitwijzen dat er (evt. m.b.v. maatregelen) nauwelijks tot geen sprake van geluidhinder (4pt) 7 Lichttoetreding: er is een bezonningsonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat minimaal vier uur bezonning per dag mogelijk is op 100% van de zuid, west en oost gevels binnen de systeemgrens. (4pt) 8 Lichthinder: lichthinder in het gebied en de directe omgeving (systeemgrens) ten gevolge van alle aanwezige externe elektrische verlichtingsinstallaties wordt voorkomen (2pt) 9 Stralingsrisico: de gemeten elektromagnetische straling in verblijfsgebieden is onopvallend (2pt)

Bijlage 3 BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie samenvatting criteria

BREEAM-NL Nieuwbouw en Renovatie 2020 samenvatting criteria	
Management	1 Projectontwerp: duurzaamheidseisen vastleggen in Programma van Eisen, belanghebbenden consulteren, duurzaamheidsmanager aanstellen (4pt) 2 Levenscycluskosten: verminderen o.b.v. levenscycluskostenanalyse op gehele ontwerp (draagstructuur, gebouwschil, installaties) (4pt) 3 Verantwoorde bouwpraktijken (verplicht bij Excellent): legale houtbronnen, duurzaamheidsmanager, verantwoord bouwplaats beheer en monitoring energie- en waterverbruik op bouwplaats (5pt) 4 Commissioning en overdracht (verplicht): commissioningsplan voor de commissioning (installaties, bouwkundige schil) en het testen van het project, met gebruikershandleiding (3pt) 5 Overdracht naar beheer en nazorg (verplicht): voorzieningen/middelen voor nazorgondersteuning aan gebouweigenaar en -gebruikers, incl. 1-jarig contract en valuatie (3pt)
Gezondheid	1 Visueel comfort (verplicht): daglichthinder tegengaan, daglichttoetreding laten voldoen aan gestelde eisen, adequaat uitzicht op alle werkplekken in verblijfsruimte, binnenlicht op gewenste sterkte, en kunstmatig licht gezoneerd en vrij van ongewenste effecten, buitenlicht op lichtsterkte passend bij de werkzaamheden (5pt) 2 Interne luchtkwaliteit: het gebouw is geoptimaliseerd om binnen een optimale luchtkwaliteit te garanderen (verplicht), met aandacht voor ventilatie, emissies van bouwproducten, meting van luchtkwaliteit en spuiventilatie (5pt) 3 Thermisch comfort (verplicht): thermisch modelleren, onderbouwde ontwerpmaatregelen en een juiste keuze van temperatuurbediening (3pt) 4 Akoestische prestaties: interne geluidsisolatie, goede score ruimteakoestiek / nagalm-tijd en installatiegeluid (4pt) 5 Veilige toegang en toegankelijkheid: veilige toegang van het gebouw en voor iedereen toegankelijk (2pt) 6 Biophilic Design: natuurlijke elementen in gebouw en omgeving t.b.v. welbevinden (1pt) 7 Veiligheid: maatregelen voor bestrijden van criminaliteit/ vandalisme en verhogen van sociale veiligheid (1pt)

Energie	1 Energie efficiëntie (verplicht): alle energietechnieken met lage CO2 uitstoot zijn overwogen en in het gebouw zijn toegepast (aangetoond aan de hand van de volledige uitwerking van het energieconcept van het gebouw), verbetering / geen primair fossiel energiegebruik (15pt) 2 Energie monitoring (verplicht): monitoringssysteem van energiegroepen en ruimtes (2pt) 3 Energiezuinige buitenverplichting: geen of energiezuinige buitenverlichting (1pt) 4 Passief ontwerp en milieu-impact energiegebruik: verlagen van de gebouw gebonden energievraag door passieve ontwerpstechnieken en het stimuleren van energiegebruik met een lage milieu-impact (3pt) 5 Energiezuinige koel- en vriesopslag: conform de specificaties (2pt) 6 Energiezuinige liften, roltrappen en rolpaden: selectie meest energiezuinige variant (3pt) 7 Energiezuinige apparatuur: toepassen voor optimale gebouwgebonden energieprestatie (2pt)
Transport	1 Aanbod van openbaar- en bedrijfsvervoer: OV in de nabijheid of OV-bedrijfsbus (5pt) 2 Nabijheid van voorzieningen: nabijheid lokale (basis)voorzieningen (1pt) 3 Aanbod van alternatief vervoer: voor auto met verbrandingsmotor / individuele ritten (2pt) 4 Maximale parkeercapaciteit: aantal plekken reduceren en koppelen aan bereikbaarheid per OV (2pt) 5 Vervoersplan: met pakket van duurzame verkeersmaatregelen, multimodale ontsluiting (500m) (2pt)
Water	1 Waterverbruik (verplicht): minimaliseren door toepassing van water-efficiënte voorzieningen, opvang en hergebruik van regenwater en 'grijs' water (5pt) 2 Waterverbruik monitoren (verplicht): met watermonitoringssysteem (1pt) 3 Waterlekdetectie en preventie: lekdetectiesysteem en debietregelaar (2pt) 4 Waterefficiënte apparatuur: water verbruikende voorzieningen documenteren en inrichten op reductie drinkwatervraag (1pt)
Materialen	1 Milieubelasting van bouwmaterialen: milieuprestatie gebouw beoordelen (verplicht), materiaalpaspoort, score materialen voor bouw en gebouwinstallaties (7pt) 2 Verantwoorde herkomst van bouwmaterialen: gebruik duurzaam hout (verplicht), %bouwmaterialen met duurzame herkomst, duurzaam inkoopplan (4pt) 3 Robuustheid van bouwmaterialen: gebouw heeft robuuste materialen en maakt gebruik van beschermende maatregelen (1pt) 4 Materiaalefficiëntie: bevorderen met passende maatregelen tijdens ontwerp (1pt) 5 Losmaakbaarheid: onderlinge losmaakbaarheid van de gebruikte bouwmaterialen (1pt)
Afval	1 Afvalmanagement op de bouwplaats: hoofdaannemer, afvalinzamelaar en afvalwerker op de bouwplaats beschikken over vereiste certificeringen (verplicht), daarnaast is er efficiënt gebruik en scheiden van grondstoffen, hergebruik en recycling van materialen (3pt) 2 Opslagruimte voor recyclebaar afvalmateriaal (verplicht): aparte ruimte/plaats gereserveerd voor de scheiding en opslag van recyclebaar afval in de gebruikersfase (1pt) 3 Inrichting en afwerking: afstemming met de toekomstige gebouwgebruiker ter voorkoming van materiaalverspilling (1pt) 4 Klimaatadaptatie: robuust casco bestand tegen extreme weersomstandigheden (1pt) 5 Gebouwflexibiliteit: scoren op indicatoren 'verkavelbaarheid', 'aanpasbaarheid' en 'multifunctionaliteit' (3pt)

Landgebruik & ecologie	1 Locatiekeuze: demonstratie hergebruik van land (2pt) 2 Beschermen van de ecologische waarden: natuur rapportage (verplicht), demonstratie land van lage ecologische waarde op de bouwplaats, beschermen van ecologische waarde (2pt) 3 Ecologisch medegebruik van de bouwlocatie en omgeving: duurzaam medegebruik en verhoging van de ecologische waarde (3pt) 4 Ecologisch beheer en medegebruik van planten en dieren op de lange termijn: ecologisch beheersplan (2pt)
Vervuiling	1 Milieueffect van koudemiddelen: koelsystemen (met elektrische compressors) moeten in overeenstemming zijn met de genoemde vereisten van NEN of ISO (verplicht), lek-detectiesysteem (3pt) 2 Stikstofemissies: toepassing van verwarmingssystemen (inclusief warm tapwater) met minimale NOx-emissies (2pt) 3 Afstromend regenwater: effectieve behandeling van regenwater op de bouwlocatie zelf, op locaties en terreinen met een hoog risico op vervuiling van oppervlaktewater (verplicht), waterretentievermogen realiseren (3pt) 4 Minimalisering lichtvervuiling: buitenverlichting verlicht de juiste gebieden, lichtvervuiling door zowel buitenverlichting als lichtstraling vanuit het gebouw wordt geminimaliseerd. (1pt) 5 Geluidsoverlast: voorkomen of verkleinen geluidshinder in gebruiksfase (1pt)

Bijlage 4 Planologisch advies DocksNLD-2



Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Gemeente Montferland
Van: Femke Baarslag, Charlotte van den Ham
Datum: 12 februari 2021
Kopie: Herman Meurkes
Ons kenmerk: BH8147TPNT2102121348
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: Femke Baarslag

Onderwerp: DocksNLD-2 aandachtspunten planologische inpassing

De gemeente Montferland is voornemens het bedrijventerrein DocksNLD uit te breiden met het bedrijventerrein DocksNLD-2. Dit bedrijventerrein is voorzien noordelijk van het huidige DocksNLD. DocksNLD-2 moet ruimte bieden aan grootschalige logistieke bedrijvigheid (XXL-logistiek). Daarnaast wil de gemeente de mogelijkheid openhouden om ruimte te bieden aan Europese distributiecentra (EDC's) en zogenaamde witte raven wanneer deze zich in de gemeente melden. Op het bedrijventerrein moet ruimte zijn voor een clean energy hub en een truckersparkeerplaats met voorzieningen. Aangrenzend aan of in de nabijheid van het bedrijventerrein kan ruimte geboden worden aan arbeidsmigrantenhuisvesting/ truckersovernachtingsplaatsen.

Ter plaatse vigeren de bestemmingsplannen:

- Buitengebied, vastgesteld 6 november 2013, onherroepelijk;
- Buitengebied, eerste herziening, vastgesteld 30 oktober 2014, onherroepelijk;
- Buitengebied, tweede herziening, vastgesteld 28 januari 2016, onherroepelijk;
- Buitengebied, derde herziening, vastgesteld 26 januari 2017, onherroepelijk;
- Facetbestemmingsplan Zonnepanelen Buitengebied, vastgesteld 27 september 2018, onherroepelijk;
- Buitengebied Montferland, vierde herziening, vastgesteld 28 maart 2019, onherroepelijk;
- Buitengebied, herziening woonregels, vastgesteld 20 februari 2020, onherroepelijk; - Buitengebied, vijfde herziening, vastgesteld 17 december 2020.

Ter plaatse vigeert de bestemming 'Agrarisch'. Hierbinnen past geen bedrijventerrein, evenmin passen de andere gewenste voorzieningen. Derhalve dient voor DocksNLD-2 een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden.

De gewenste bedrijvigheid en voorzieningen kunnen allen op het bedrijventerrein gerealiseerd worden, mits rekening gehouden wordt met een aantal aandachtspunten. In deze notitie wordt ingegaan op hoe planologische ruimte geboden kan worden aan EDC's en witte raven zonder dat hiervoor harde plancapaciteit ontstaat.

Planologische ruimte EDC's en witte raven

Binnen de provincie Gelderland is ruimte voor het bieden van ruimte aan EDC's en witte raven, echter wil de provincie niet op voorhand al planologische ruimte vastleggen voor deze EDC's en witte raven omdat hiermee een harde plancapaciteit ontstaat die binnen de provincie maar één keer vergeven kan worden. Wanneer echter helemaal geen planologische ruimte wordt gereserveerd bestaat de kans dat niet snel genoeg ingespeeld kan worden op de wens van een EDC of witte raaf om zich te vestigen. Immers een bestemmingsplanprocedure met behandeling van beroep duurt al snel twee jaren.

Voor DocksNLD-2 dient een bestemmingsplan opgesteld te worden. Grootschalige logistieke bedrijvigheid dient middels een bestemming 'Bedrijf' of 'Bedrijventerrein' mogelijk gemaakt te worden. EDC's en witte raven kunnen niet van rechtswege worden toegestaan. Voorgesteld wordt ter plaatse de vigerende bestemming 'Agrarisch' conserverend te bestemmen en aan te vullen met een wijzigingsbevoegdheid. Middels deze wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming gewijzigd worden in een specifieke bestemming 'Bedrijf' of 'Bedrijventerrein' ten behoeve van een EDC of witte raaf. Wanneer een wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen in een bestemmingsplan, dient de uitvoerbaarheid van deze wijzigingsbevoegdheid al in het bestemmingsplan aangetoond te worden. Wanneer een EDC of witte raaf zich meldt, hoeft alleen nog de relatief eenvoudige procedure van een wijzigingsbevoegdheid (circa een half jaar) doorlopen te worden waarbij de kans op beroep niet groot is, immers de uitvoerbaarheid is al aangetoond.

Als wijzigingsvoorwaarde dient opgenomen te worden dat er bij het wijzigen van de bestemming voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking, de behoefte dient daarvoor aangetoond te worden. Daarnaast dient de meerwaarde van de EDC/witte raaf voor de regio aangetoond wordt. Hiertoe dient afstemming plaats te vinden met de provincie Gelderland en de regio.

Op de ten behoeve van de grootschalige logistiek voor 'Bedrijf' of 'Bedrijventerrein' bestemde gronden kan daarnaast een wijzigingsbevoegdheid opgenomen worden om de locatie van grootschalige logistiek en EDC's/witte raven indien wenselijk uit te kunnen wisselen gelijktijdig aan het wijzigen ten behoeve van de vestiging van een EDC/witte raaf.