

Second opinion Logistiek Park Moerdijk, op de onderdelen ‘nut en noodzaak’ en werkgelegenheid.

Deze second opinion is uitgevoerd door:

Prof. dr. Peter de Langen, Technische Universiteit Eindhoven en Ports & Logistics Advisory

Prof. dr. Theo Notteboom, Universiteit van Antwerpen.

Dr. Bart Kuipers, RHV BV/Smart Port, onderdeel van Erasmus Universiteit Rotterdam.

Prof. dr. Oedzge Atzema, Universiteit Utrecht.

Drs. Dries Castelein MRE, CBRE Industrial & Logistics.

Dit advies is unaniem tot stand gekomen, en de vijf uitvoerders van de second opinion (hierna ‘de commissie’) hebben de second opinion volledig onafhankelijk uitgevoerd.

Uitgangspunten

De door de commissie te beantwoorden vraag is: “Zijn de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van het LPM wat betreft ‘nut en noodzaak’ en de werkgelegenheidsaspecten realistisch?”

De invulling van ‘nut’ betreft ‘de economische baten van LPM’ en van ‘noodzaak’ ‘de (on)mogelijkheid om de doelgroep van LPM ook elders in Brabant / Nederland te accommoderen’. In dit rapport bespreken we ten eerste de algemene conclusies en bevindingen, vervolgens gaan we specifiek in op de ‘potentieraming’ voor LPM, ten derde op de concurrentie-analyse voor LPM en tenslotte op de inventarisatie van de economische baten van LPM.

Algemeen

1. De commissie onderschrijft volledig het uitgangspunt dat Brabant een sterke positie en potentie in logistiek heeft. De ambitie van Brabant om een duurzame topregio in de logistiek te zijn, is naar de mening van de commissie terecht en haalbaar. Het bieden van ruimte voor grootschalige logistiek, gekoppeld aan Brabant’s enige zeehaven en grootste extended gate van de regio past in deze ambitie en versterkt ook de positie van het Moerdijkse havencomplex.
2. In de planvorming wordt naar het oordeel van de commissie onvoldoende rekening gehouden met de onzekerheid die intrinsiek verbonden is aan lange termijn economische & ruimtelijke ontwikkeling. Voorbeelden die de onzekerheid illustreren zijn:
 - a. de eerste Maasvlakte (deels aangelegd voor de vestiging van hoogovens – die nooit zijn gekomen);
 - b. de tweede Maasvlakte (aangelegd voor containers, chemie, en distributie, voor de laatste twee zijn de toenmalige verwachtingen achterhaald door nieuwe marktontwikkelingen (met name in kwalitatief opzicht).

- c. De haventerreinen van Moerdijk, gericht op zware industrie (de invulling is langzamer gegaan en anders van aard geweest dan aanvankelijk gedacht). Gegeven deze onzekerheid is de commissie zeer sceptisch over de gesuggereerde zekerheid van de nu veronderstelde potentie van het precies gedefinieerde segment waar LPM voor ontwikkeld wordt, namelijk VAL/VAS activiteiten met een terreingrootte groter dan 5 ha (zie verder onder punt 5). De commissie onderkent wel dat grote logistieke centra een groeimarkt binnen de logistiek zijn¹.
3. De argumentatie voor LPM komt op de commissie gedateerd over, en lijkt meer te passen bij de jaren '90 dan bij 2013. Planvorming gebeurt vaak op basis van het extrapoleren van ontwikkelingen uit het verleden. Logistiek (en meer specifiek VAL/VAS voor de Europese markt) is de achterliggende 20 jaar een grote groeier geweest. Aanvankelijk stond logistiek niet sterk op het netvlies van regionale ontwikkelaars, inmiddels richten verschillende regio's zich op het aantrekken van logistieke activiteiten (in Nederland en daarbuiten). Bovendien zijn er redenen om te betwijfelen of een vergelijkbare groei als in de afgelopen 20 jaar heeft plaatsgevonden (in werkgelegenheidsgroei en nieuwe investeringen) zich de komende decennia zal herhalen met ongeveer gelijkblijvende locatievoorkeuren. De commissie is daarmee van mening dat LPM (te) laat wordt ontwikkeld, met het risico van een forse uitbreiding van het aanbod in een minder snel groeiende markt.
4. De commissie is van mening dat LPM in potentie een sterk aanbod heeft, maar geen 'unieke positie' (zoals verwoord in het STEC rapport) in het VAL / VAS segment. LPM is naar de mening van de commissie met name sterk voor logistieke activiteiten voor producten met een relatief lage omloopsnelheid en voor logistieke ketens waarin de nabijheid van zeehavens relevant is. Echter, voor VAL/VAS activiteiten met name in fast moving consumer goods heeft LPM ook minder sterke punten, die in de onderzoeken onbesproken blijven. Ten eerste ligt Moerdijk minder centraal in afzetmarkten dan bijvoorbeeld Venlo. Ten tweede heeft Moerdijk een minder gunstig profiel qua arbeidsmarkt, terwijl VAL/VAS activiteiten veelal laaggeschoolde en flexibel inzetbare werknemers nodig hebben. Op dat punt scoren andere locaties beter (zie verder).
5. De beoogde sturing van de provincie op vestiging van logistieke bedrijvigheid is naar het oordeel van de commissie problematisch. Wij onderschrijven de beleidsinzet om te komen tot ruimtelijke clustervorming nabij zeehavens / intermodale terminals, maar zijn van mening dat de invulling ervan onvoldoende flexibel is en de markt onvoldoende ruimte laat om een vestigingslocatie te kiezen.
- a. Het is naar het oordeel van de commissie goed mogelijk dat een deel van de LPM doelgroep (VAL / VAS bedrijven >5 ha) een voorkeur heeft voor een andere locatie in Midden- en West-Brabant, zeker omdat een significant deel van de nieuwe voorziene vestigers een nieuwe locatie zoekt vanwege verhuizing/samenvoeging van bestaande operaties. Daarbij speelt bijvoorbeeld de verhuisbereidheid van het bestaande personeel een rol. In dergelijke gevallen is de commissie niet overtuigd van de

¹ Zie hiervoor onder meer de publicatie THE MARKET FOR XXL WAREHOUSES IN EUROPE
http://www.cbre.nl/portal/pls/portal/CBWEB.utils_news_public.show_image?id=15865&field=doc1&trans=n

haalbaarheid en wenselijkheid van een marktordening die vestiging buiten LPM in Midden- en West-Brabant sterk beperkt of zelfs onmogelijk maakt.

- b. Evenzeer is de commissie niet overtuigd van de haalbaarheid en wenselijkheid van een strikt beleid waarbij niet-havengebonden VAL/ VAS activiteiten <5 ha niet op LPM gevestigd mogen worden. Het is onduidelijk waarom grootte *het* relevante criterium is, en bijvoorbeeld een criterium als 'synergie met andere bedrijven op het bedrijventerrein' niet expliciet wordt meegenomen. De duurzame ontwikkeling van LMP zou sterk gebaat zijn met het benutten van onderlinge relaties tussen bestaande vestigingen opdat op die manier een cluster wordt gecreëerd die meer is dan de som van de delen, met positieve impact op de verdere ontwikkeling van know how en innovatie.
- c. Een vergelijkbare problematiek doet zich naar het oordeel van de commissie voor rondom de term 'havengebonden'. De formulering 'voor zover het gaat om logistieke bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs *diep vaarwater*' is ongelukkig: de kern van Moerdijk als extended gate is de verbinding met Antwerpen en Rotterdam via de binnenvaart. Dat vereist geen diep vaarwater, en ook andere locaties in Brabant (o.a. Oosterhout, Waalwijk, Tilburg) bevinden zich in de nabijheid van intermodale terminals met verbindingen naar Rotterdam en Antwerpen. Is vestiging van een bedrijf <5 ha dat zich op Moerdijk wil vestigen, en uitsluitend gebruik maakt van de binnenvaart (en niet van shortsea shipping) toegestaan? Wat als een bedrijf zich op LPM wil vestigen vanwege te realiseren synergie-effecten met een naastgelegen grootschalig VAL bedrijf – zonder zelf kadegebonden te zijn? Deze voorbeelden laten naar de mening van de commissie zien dat effectief sturen op 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' op basis van alleen 'grootte' en 'gebonden aan kadefaciliteiten langs diep vaarwater' problematisch is. Ook laat deze vrij enge afbakening weinig flexibiliteit toe in termen van het ad hoc benutten van opportuniteiten op het vlak van andersoortige activiteiten, terwijl flexibiliteit een sleutel is voor het succes van logistieke topregio's.

Deze conclusie is relevant omdat de geraamde potentie van LPM, ook volgens de onderzoekers van STEC, uitgaat van een succesvol sturend beleid. De raming gaat ervan uit dat het overgrote deel van alle VAL/VAS bedrijven >5 ha die zich in de periode 2015-2024 in Midden- en West-Brabant willen vestigen op LPM terecht zullen komen.

6. Naar de mening van de commissie is de marktpotentie niet los te zien van de business case (BC). Naar de mening van de commissie is de gehanteerde combinatie van enerzijds een groot 'marktaandeel' en anderzijds de hoge grondprijs (de BC van Havenschap Moerdijk gaat uit van €150) haalbaar in een positief scenario maar onzeker (zie verder voor details). Bij een fors lagere grondprijs (€100) en een langere uitgiftet termijn (20 jaar) zal het exploitatieresultaat aanzienlijk verslechteren. Weliswaar is de exploitatie nog bescheiden positief (netto contante waarde van circa 1,5 mln), maar de afspraken in het kader van Moerdijk Meer Mogelijk kunnen niet meer worden gefinancierd uit de grondexploitatie².

² Het risico dat de BC van LPM onvoldoende positief zal blijken te zijn om de MMM afspraken mee te kunnen financieren is naar de mening van de commissie reeel.

7. De commissie is van mening dat LPM zeker positieve effecten zal genereren, maar dat de veronderstelde positieve economische effecten overschat zijn. Dat betreft met name de gecreëerde toegevoegde waarde, het deel van de toegevoegde waarde dat 'neerslaat' in de gemeente en de (impliciete) effecten van LPM op een afname van de werkloosheid.
8. Op grond van het ter beschikking gestelde materiaal en de gevoerde gesprekken is de commissie tot de conclusie gekomen dat de verwachtingen ten aanzien van nut en noodzaak van de ontwikkeling van het LPM en de daarmee samenhangende werkgelegenheidsaspecten uitgaan van erg optimistische scenario's. De STEC rapporten hebben naar de mening van de commissie een positieve *bias*³. Naar het oordeel van de commissie is het positieve scenario dat naar voren komt uit de STEC rapporten wel mogelijk, maar niet waarschijnlijk. Naar het oordeel van de commissie is het evenzeer mogelijk dat LPM in een langzamer tempo uitgegeven wordt en deels aan activiteiten buiten de precies omschreven doelgroep (VAL / VAS).
9. De commissie geeft geen advies over het al of niet verder gaan met de ontwikkeling van LPM. Dat valt niet binnen de scope van de second opinion en is ook een politieke afweging. De commissie hoopt dat de bovenstaande conclusies bijdragen aan een afgewogen beslissing en hecht eraan om expliciet te maken dat deze second opinion geen impliciet advies bevat voor een keuze voor of tegen de ontwikkeling van LPM. De commissie adviseert de provincie om *indien* de keuze gemaakt wordt om verder te gaan met de ontwikkeling van LPM aandacht te besteden aan de onderstaande drie punten:
 - a. De governance van de exploitatie van LPM. Er zijn twee opties waarmee de governance van LPM mogelijk versterkt kan worden. Ten eerste het betrekken van een private ontwikkelaar, omdat daarmee risico's worden gedeeld, en additionele (commerciële) vaardigheden worden ingebracht. Ten tweede het verbreden van de publieke partners in de exploitatie van LPM. Dat kan ofwel door gezamenlijke grondexploitatie in de regio (waardoor vanuit overkoepelend regionaal perspectief de meest geschikte propositie aangeboden kan worden en concurrentie met omliggende gemeenten voorkomen wordt) ofwel door directe betrokkenheid van de zeehavenbeheerders van Rotterdam en Antwerpen in Havenschap Moerdijk (zodat de positionering van Moerdijk als extended gate wordt versterkt en aanvullende - commerciële- vaardigheden en netwerken worden ontsloten).
 - b. Mechanismen om de financiële risico's te beperken. In dit opzicht zijn naar het oordeel van de commissie twee mechanismen het overwegen waard. Ten eerste een gefaseerde ontwikkeling van LPM. Gegeven de inherente onzekerheid aan de vraagkant is fasering een logische optie⁴. Ten tweede is het aantrekken van een launching customer als voorwaarde voor de ontwikkeling van LPM een mogelijke beheersmaatregel, omdat uit een launching customer direct de marktvraag en het haalbare prijsniveau blijkt.

³ Alle commissieleden waren individueel na het lezen van de rapporten deze mening toegedaan. Overigens is het een positieve bias verre van uniek: onderzoek (met name van Flyvberg), toont aan dat voor internationaal de investeringen in infrastructuur de baten stelselmatig overschat worden en de kosten stelselmatig onderschat.

⁴ De commissie heeft zich geen mening gevormd over de (on)mogelijkheid van fasering.

- c. Draagvlak voor de ontwikkeling van LPM bij de regiogemeenten. Dat vraagt mogelijk een nadere analyse van de mogelijke (negatieve) impact van de ontwikkeling van LPM op de ontwikkeling van andere (mede) op logistiek gerichte bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant en mogelijkheden om dit risico te mitigeren⁵.

Specifiek over de raming van de marktpotentie en beschikbaarheid van alternatieve lokaties

1. De raming van de marktpotentie leunt sterk op een aantal uitgangspunten / aannames dat de commissie in totaliteit zeer onzeker acht:
 - a. De raming van de toekomstige regionale vraag is gebaseerd op de Bedrijfslocatiemonitor (BLM). Door zich te baseren op het Transatlantic Market Scenario gaan de gepresenteerde ramingen per saldo voor West- en Midden-Brabant uit van een te hoge uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen. Dit scenario gaat voor de periode tot 2020 uit van een gemiddelde economische groei van 1,9% per jaar. In het licht van de huidige economische vooruitzichten is dat hoogst onzeker. Overigens is STEC daarbij naar het oordeel van de commissie terecht uitgegaan van een 'verloren vraag' als gevolg van de economische crisis in de periode 2009-2013.
 - b. Het toevoegen van bovenregionale vraag aan de geraamde regionale vraag is problematisch. De ramingen gaan uit van voortzetting van het beleid uit het verleden. In West-Brabant was dit beleid mede gebaseerd op de versterking van de logistiek. De regionale uitbreidingsvraag van circa 160 ha voor Midden- en West-Brabant is daarmee voor een deel bestemd voor 'bovenregionale vestigers'.
 - c. In de raming van de regionale vraag (relevant voor de raming van de vestigingsvraag van regionale VAL bedrijven >5 hectare) is de definitie van VAL en VAS van belang. Uitgegaan wordt van 55% van de logistiek. Dat lijkt de commissie aan de hoge kant. Het onderscheid tussen 'warehousing' en VAL/VAS, zoals onder meer gehanteerd door TNO is in de praktijk moeilijk te maken⁶.
 - d. De schatting dat 40% van de VAL bedrijven behoefte heeft aan de nabijheid van diep vaarwater is aan de hoge kant. Hier speelt weer de definitie van 'diep vaarwater'. Als het gaat om 'nabij een intermodale terminal' is die 40% zeker reëel, maar dat is iets anders dan diep vaarwater.
2. Voor de raming van de LPM potentie is met name de bovenregionale vraag relevant. Deze wordt ingeschat op basis van extrapolatie van de historische trend. Daarbij zijn 2 aannames cruciaal:

⁵ Gegeven de kanttekeningen van de commissie bij de STEC rapporten en met name de aanname dat LPM zal worden uitgegeven aan activiteiten in de precies omschreven doelgroep (VAL / VAS en >5 ha) is de conclusie van STEC dat LPM maar een zeer beperkte impact zal hebben op de ontwikkeling van bedrijventerreinen elders in de regio naar de mening van de commissie niet aannemelijk.

⁶ De CBS Monitor logistiek en supply chain management. (Rapportage 2011, CBS; Den Haag. <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/publicaties/archief/2011/2011-monitor-logistiek-2009-pub.htm>) besteedt aandacht aan dit thema, en concludeert dat <10% van de werkgelegenheid in het VAL/VAS segment te plaatsen is. Dit komt voort uit een verschil in aanpak waarbij CBS een deel van de totale werkgelegenheid per bedrijf toerekent aan VAL/VAS, terwijl TNO alle werkgelegenheid van bedrijven met bepaalde SBI-codes classificeert als VAL/VAS.

- a. De absolute omvang van de vraag. Er is een trend naar meer decentrale voorraden in plaats van 'full EDCs' en in de achterliggende periode is de volumegroei fors geweest (in containervolumes ca. 8% groei per jaar, voor de komende periode is een groei van tussen 2.5% en 4% voor containers meer waarschijnlijk). Deze ontwikkeling kan leiden tot minder vestigingen van bovenregionale VAL/VAS activiteiten.
 - b. De aanname dat ca. 40% landt in Midden- en West-Brabant. Er is een trend naar toenemend belang van de nabijheid van afzetmarkten. Daardoor worden locaties als Venlo, maar ook (Belgisch) Limburg en Duitsland aantrekkelijker⁷. Het forse marktaandeel van Midden- en West-Brabant is daardoor zeker geen gegeven voor de toekomst.
3. In de raming wordt er vanuit gegaan dat vanaf 2015 >65% van alle VAL/VAS bedrijven >5 ha. voor Midden- en West-Brabant (ca 1 bedrijf per jaar) zich op LPM vestigen. Dat lijkt de commissie niet aannemelijk, om de volgende redenen:
 - a. LPM heeft ook een aantal minder sterke punten, zoals de arbeidsmarkt en centraliteit. LPM is voor een aantal bedrijven een geschikte vestigingsplaats, maar het lijkt de commissie niet waarschijnlijk dat dit het overgrote merendeel van de grootschalige VAL /VAS bedrijven voor Midden- en West-Brabant betreft.
 - b. Een aantal vestigingen zijn bovenregionale verhuizingen, waarbij de locatievoorkeur vaak mede bepaald wordt door de locaties waar de bedrijven gevestigd zijn.
 - c. Een aantal ontwikkelaars beschikt over goede plots die nog ontwikkeld moeten worden (deze worden ook in de STEC rapporten meegenomen). Dat aanbod is relevant. Als voorbeeld hierbij zijn aan te merken de posities op industrieterrein Noordland (Bergen op Zoom) van Prologis; Borchwerf (Roosendaal) van Groep Heylen, Weststad (Oosterhout) van Prologis; en Vossenbergh (Tilburg), van ProDelta, Prologis en Dokvast.
 - d. Er in de regio alternatieven zijn, waarvan het niet aannemelijk is dat die in 2015 ofwel in zijn geheel zijn uitgegeven, ofwel dat ruimtelijk ordeningsbeleid vestiging van VAL/VAS bedrijven >5 hectare onmogelijk zal maken.

Specifiek over de concurrentie analyse:

1. De commissie heeft zich geen oordeel gevormd van de keuze in de havenvisie Moerdijk om de teruggenomen 'Shell-terreinen' te reserveren voor (nieuwe vormen van) chemie en eraan gerelateerde dienstverlening. In het algemeen onderschrijft de commissie het nut van het ontwikkelen en vasthouden aan een lange termijn ontwikkelingsstrategie, mits die voldoende breed gedefinieerd is om aanpassing aan marktomstandigheden mogelijk te maken. Of dit op Moerdijk het geval is valt buiten de opdracht van de second-opinion.
2. De aandacht voor concurrentie met het buitenland is in de rapporten beperkt. Dat is een gemis omdat de concurrentie erg internationaal is, en er concurrerende locaties zijn / worden ontwikkeld die sterk concurrerend zijn die zeer competitief zijn ondermeer op het

⁷

Deze trend wil zeker niet zeggen dat er geen groeikansen zouden zijn voor logistiek in de nabijheid van zeehavens. Er zijn verschillende supply chain modellen mogelijk, in sommige is nabijheid van afzetmarkten doorslaggevend, in anderen de nabijheid van zeehavens.

vlak van intermodale ontsluiting richting de grote zeehavens en het achterland (onder anderen Genk, Luik, Düsseldorf).

3. De commissie is van mening dat LPM ook twee minder sterke punten heeft. De twee punten die naar het oordeel van de commissie minder sterk zijn – en vrijwel onbesproken blijven in de Stec rapportages – betreffen:
 - a. De arbeidsmarkt. VAL / VAS activiteiten vragen een flexibele arbeidsmarkt voor laaggeschoold werk. Voor een significant deel van de werknemers is bereikbaarheid per fiets / scooter / goed openbaar vervoer relevant. Op dat punt scoort LPM minder goed. Overigens kan de exploitant (en/of lokale en regionale overheden) wel investeren in verbetering van de arbeidsmarkt. Dat de vraag naar arbeid op LPM voor 30-35 procent uit hoger opgeleide werknemers zal gaan bestaan acht de commissie onrealistisch.
 - b. De minder centrale ligging ten opzichte van afzetmarkten dan bijvoorbeeld Venlo.

Mede door deze minder sterke punten is de commissie van mening dat LPM minder geschikt is als locatie voor e-commerce activiteiten (zie voor meer details over e-commerce en logistiek vastgoed een publicatie van Dries Castelein, beschikbaar via http://www.vastgoedkennis.nl/docs/mre/12/Castelein_D.pdf).

In de achterliggende periode heeft een aantal VAL/VAS bedrijven Moerdijk verlaten of te kennen gegeven de vestiging in Moerdijk te gaan sluiten, te weten Adidas, Forever Direct, Spar, DHL en JCL. In het rapport mist de commissie een nadere analyse van de redenen hiervan. Qua vastgoedmarkt heeft Moerdijk de afgelopen jaren een negatieve ontwikkeling laten zien, met toenemende leegstand. Zie hiervoor de cijfers in bijlage 1.

4. De positionering van de havens is onvolledig. Antwerpen beschikt over ruime ontwikkelmogelijkheden voor logistiek. In Rotterdam is er – behoudens de Maasvlakte, voor logistiek een ongunstige lokatie, want perifeer en met een matige attractiviteit qua arbeidsmarkt – geen ruimte beschikbaar. Er is geen sprake van een keuze om geen logistiek te willen huisvesten.
5. De commissie onderschrijft de relatief beperkte beschikbaarheid van grote kavels, maar is desalniettemin van mening dat de mate waarin andere locaties in Midden- en West-Brabant VAL/VAS activiteiten > 5 hectare kunnen accommoderen is onderschat, vanwege:
 - a. Een te krappe inschatting van de mogelijkheden om op al uitgegeven maar nog niet ontwikkelde terreinen – dan wel in leegstaand logistiek vastgoed – grootschalige VAL / VAS activiteiten te huisvesten.
 - b. De aanname dat een stevig gedeelte van de beschikbare ruimte ingevuld zal worden met kleinere logistieke bedrijvigheid, op basis van een vraagaming die naar het oordeel van de commissie aan de positieve kant is (dit punt is bovenstaand behandeld).
 - c. De expliciete aanname dat er geen concurrerende locaties (door)ontwikkeld zullen worden cq dat vestiging van bedrijven >5 ha vanuit bestemmingsplannen onmogelijk gemaakt zal worden.
6. Tenslotte benadrukt de commissie de schaal van de ontwikkeling van LPM. Een volledig uitgegeven LPM zou leiden tot een toename van de totale Nederlandse voorraad logistieke

ruimte van tussen de 4 en 5%. Voor West-Brabant gaat het om een toename met ca 20-25%. De ontwikkeling van LPM zal daarmee een stevig effect op de Nederlandse markt en in het bijzonder de regionale markt hebben. De argumentatie dat er maar beperkt sprake zal zijn van een negatief effect op de ontwikkeling van andere locaties is naar de mening van de commissie alleen in een positief scenario houdbaar.

Specifiek over de gehanteerde grondprijs in de business case van Havenschap Moerdijk

1. De grondprijs is een objectief vergelijkbaar criterium (en één van de weinige bij de vestigingskeuze) dat veel aandacht krijgt, ook als is het aandeel ervan in de totale kosten beperkt. Er is sprake van scherpe concurrentie met grondprijzen⁸. De feitelijke prijs wordt in onderhandeling bepaald in het proces tussen aanbieder en afnemer.
2. De grondprijs van €150 die gehanteerd wordt in de business case (BC) van LPM is hoog, terwijl in Moerdijk de bouwkosten i.v.m. de noodzakelijke funderingswerken ca. €20/m² hoger zijn dan in alternatieve locaties zoals Limburg. De toplocaties in Nederland zitten onder de gehanteerde prijs, Venlo en Tilburg bijvoorbeeld bieden grootschalige kavels voor rond €125-150 per m² aan. Deze locaties worden gezien als de toplocaties in Nederland. De waardering van beleggers is relevant, omdat de maximale grondprijs (de residuele waarde van de grond) wordt bepaald door de huuropbrengsten van het te realiseren vastgoed.
3. De beoogde uitgifte van grote percelen zorgt voor een extra prijsdruk, enerzijds omdat het voor de klant om veel geld gaat, anderzijds omdat de (publieke) ontwikkelaar deze klanten als extra aantrekkelijk ziet (o.a. vanwege werkgelegenheidseffecten en de aantrekkingskracht ervan voor andere bedrijven). Zeker voor grote percelen is €150 naar de mening van de commissie hoog.
4. Ook internationaal is €150 hoog, Antwerpen en Gent zitten in de range €100-150 (NB Gent is goed vergelijkbaar met Moerdijk, ook een secundaire haven maar centraal gelegen ten opzichte van een specifiek achterland). Düsseldorf zit rond de 60-120 euro, en Luik rond de 30 euro.
5. Alles overziend acht de commissie de combinatie van én een zeer fors marktaandeel voor LPM én een hoog prijsniveau (€ 150) te positief om als uitgangspunt te hanteren in de BC.
6. Bij een fors lagere grondprijs (€100) en een langere uitgiftetijd (20 jaar) zal het exploitatieresultaat aanzienlijk verslechteren. Weliswaar is de exploitatie nog bescheiden positief (netto contante waarde van circa 1,5 mln), maar de afspraken in het kader van Moerdijk Meer Mogelijk kunnen niet meer worden gefinancierd uit de grondexploitatie.

⁸

De inschatting van de grondprijs is gebaseerd op 'residueel rekenen' waarbij vanuit de prijs van logistieke diensten (meestal een prijs per m² opslagruimte) wordt teruggerekend wat een haalbare grondprijs is. Dat is een valide methode, maar in de huidige markt met concurrerend aanbod zowel binnen als buiten Nederland is de onderhandelingsmacht van ontwikkelaars en gebruikers dusdanig dat transacties voor lagere prijzen dan op basis van het 'residueel rekenen' verwacht zou worden gangbaar zijn.

Specifiek over de effectenstudie

1. De commissie is van mening dat LPM zeker positieve economische effecten zal hebben voor de regionale economie. De omvang van deze effecten is onzeker, omdat de preciese invulling en het uitgiftetempo van LPM onzeker zijn (zie de voorgaande analyse).
2. Naar de mening van de commissie is het STEC rapport op een aantal punten te positief. Als voorbeeld het onderstaande citaat:

Omdat LPM een functie heeft die West-Brabant ver overstijgt zet het niet ontwikkelen van de locatie ook de Nederlandse positie ambitie en ambities op losse schroeven (...). Dit schaadt de positie van Nederland als logistieke draaischijf en frustreert de ontwikkeling van een van de belangrijkste groeisectoren van de Nederlandse economie (STEC, effectenstudie LPM, p. 5).

De commissie is van mening dat dit een overdreven voorstelling van zaken geeft over het effect van LPM op de Nederlandse economie.

3. De werkgelegenheid per hectare van rond de 25-30 werknemers voor VAL/ VAS activiteiten is naar het oordeel van de commissie reëel, maar er is naar het oordeel van de commissie een reëel risico dat LPM niet geheel uitgegeven zal worden aan dit type activiteiten. Als vergelijking een aantal referentie-cijfers:
 - a. Distripark Botlek kent een werkgelegenheid per ha van rond de 15-20; distripark Eemhaven rond de 50 werknemers per ha (dat komt mede door de aanwezigheid van kantoorfuncties).
 - b. Hazeldonck kent een werkgelegenheid per ha van rond de 10-15 werknemers.
 - c. Volgens berekeningen van de Nationale Bank van België bedraagt de tewerkstelling in de logistieke sector in de Antwerpse haven 11.3 FTE per ha.
 - d. De gemeente Sint-Truiden (Belgisch Limburg) heeft berekend dat de werkgelegenheid ca 12 FTE per ha is voor logistiek , Heusden-Zolder (in dezelfde provincie) kwam tot ca 15 FTE per ha.
 - e. Sommige gemeenten in België stellen werkgelegenheidseisen; Dessel (Provincie Antwerpen hanteert voor logistiek park Stenehei een minimum van 10 FTE per ha, Lommel (Belgisch Limburg) hanteert voor 'Kristalpark' 15 FTE per ha, net als Beringen (ook Belgisch Limburg) en Veurne (West-Vlaanderen). Brussel hanteert voor logistiek een minimum werkgelegenheid van 20 FTE, hetgeen mede kan vanwege de grondschaarste in deze stedelijke regio.

De inschatting van de aard van de werkgelegenheid geeft naar het oordeel van de commissie een niet realistische inschatting van het vraag naar hoger opgeleiden (geschat op 25-30%). Kenmerkend voor VAL/VAS is juist het grote aandeel operationele werkgelegenheid⁹..

⁹

De schatting is gebaseerd op CBS cijfers voor de gehele sector logistiek. Echter, in tegenstelling tot STEC, signaleert de commissie een toenemende ruimtelijke scheiding van kantoor en operationele functies. Dat geldt bijvoorbeeld voorspecifieke ICT functies in logistieke centra (met wel als kanttekening dat beide modellen koppeling van kantoorfuncties en de operationele activiteiten en ruimtelijke scheiding- naast elkaar blijven bestaan, maar naar het oordeel van de commissie niet in die mate dat het percentage van 25-30% hoger opgeleiden realistisch is).

4. De commissie is van mening dat STEC impliciet een verkeerd beeld geeft van de werking van de arbeidsmarkt. De nieuw gecreëerde banen op het LPM zullen grotendeels worden opgevuld door mensen met reeds een bestaande baan. Daarnaast is het een realiteit dat een deel van de operationele banen in de logistiek in Nederland door buitenlandse werknemers wordt ingevuld. Dat zal op LPM niet anders zijn.
5. STEC rekent naar het oordeel van de commissie ten onrechte met een toegevoegde waarde per werknemer van €110.000. Dat cijfer is wel realistisch voor 'supportactiviteiten' in het algemeen, omdat dat voor een groot deel ofwel hoogwaardige dienstverlening betreft, ofwel kapitaalintensieve operaties. Uit empirisch onderzoek naar de sector VAL/VAS kwam deze toegevoegde waarde uit op €67 duizend per werknemer¹⁰. In de veelvuldig door Stec aangehaalde cijfers van de Cie van Laarhoven gaat het om €48,5 duizend per werknemer¹¹.
6. De aanname dat ca 10% van het gecreëerde besteedbaar inkomen in Moerdijk besteed zal worden lijkt ons een overschatting. Zelfs als LPM leidt tot meer inwoners voor Moerdijk, zullen die nog een fors gedeelte van hun besteedbaar inkomen elders besteden.

¹⁰ Ernst & Young ILAS, Ecorys & Groenewout Consultants & Engineers (2002) Kerncompetentie Nederland: Europees logistiek service centrum van Europa, Utrecht/Rotterdam/Breda.

¹¹ Commissie van Laarhoven (2008) Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland, Delft: Connekt: blz.12.

Bijlage 1: overzicht CBRE gegevens over Midden en West Brabant.

CBRE houdt een database bij van de belangrijkste transacties in het logistieke vastgoed. Net zoals alle databases met commerciële gegevens die o.b.v. onderzoek worden bijgehouden is de database waarschijnlijk niet 100% compleet. Maar gegeven de diepe marktkennis en directe betrokkenheid van CBRE bij markttransacties is het een waardevolle en betrouwbare database. De database is niet gebruikt als alternatief voor die van STEC, maar geeft een aantal relevante marktgegevens.

Tabel A1: De logistieke vastgoedmarkt van West-Brabant 2010-2013

	Stock (m ²)	Take-up (m ²)	Vacancy (m ²)	Net Absorption (m ²)	Vacancy Rate (%)
Q2 2010	2.781.040	0	353.377		12,7%
Q3 2010	2.797.040	0	361.021	8.356	12,9%
Q4 2010	2.797.040	32.230	350.364	10.657	12,5%
Q1 2011	2.797.040	31.706	310.595	39.769	11,1%
Q2 2011	2.815.040	74.147	222.500	106.095	7,9%
Q3 2011	2.815.040	44.100	231.000	-8.500	8,2%
Q4 2011	2.815.040	62.200	162.025	68.975	5,8%
Q1 2012	2.815.040	44.850	143.000	19.025	5,1%
Q2 2012	2.823.895	18.380	189.345	-37.490	6,7%
Q3 2012	2.854.440	22.875	189.500	30.390	6,6%
Q4 2012	2.854.440	10.500	213.405	-23.905	7,5%
Q1 2013	2.867.440	30.000	242.335	-15.930	8,5%
Q2 2013	2.867.440	63.680	308.780	-66.445	10,8%
Q3 2013	2.864.650	0	299.710	6.280	10,5%

West-Brabant: de CBRE logistics regio West Brabant bestaat uit alle gemeenten ten westen van de lijn Raamsdonksveer-Oosterhout-Breda. De belangrijkste locaties zijn Breda (incl. Hazeldonk), Oosterhout-Raamsdonksveer, Roosendaal, Moerdijk, Bergen op Zoom en Etten-Leur.

Deze cijfers laten zien dat in de periode 2010-2013 de totale voorraad logistiek vastgoed in West Brabant met ca. 80.000 m² is gegroeid. Daarnaast is er een vrij stevige leegstand van rond de 10%. Dit betreft in het algemeen wel kleinere panden dan de LPM doelgroep.

De CBRE database bevat ook de transacties voor Moerdijk. Daaruit valt af te leiden:

- Moerdijk een grote voorraad logistiek vastgoed heeft (>600.000 m²) en te kenmerken als een 'hotspot' in Brabant.
- Dat de groei van de voorraad logistiek vastgoed in de achterliggende jaren (2007-2012) beperkt is geweest. Dat kan mede komen door de voor klanten minder aantrekkelijke erfpacht constructie en de beperkte beschikbaarheid van goede grond.
- De leegstand relatief hoog is >100.000m² en in de periode 2010-2013 fors gegroeid.
- De gemiddelde huurprijs voor logistieke vastgoed (in € per m² per jaar) rond de €40 ligt, dat is substantieel onder de huurprijs voor toplocaties in Nederland.