

Situatie:

- Powerport regio Moerdijk gebied is multimodaal ontsloten: zeehaven- spoor - snelweg - buisleidingen. Op de as Rotterdam - Antwerpen, zeehaven - achterland.
- vanuit een situatie van ruimteaanbod + milieuruimte zijn grootschalige activiteiten geland binnen profiel chemie, circulair en logistiek. Aanvankelijk (jaren '70-'90) was er een ruimte overschot: bedrijven kochten zich voor weinig geld groot in. Vanaf midden '90 komt de uitgifte op gang.
- door overmaat van gebied is lang (tot beging deze eeuw) niet gestuurd op schaarste en exclusiviteit = aantrekkelijk voor bedrijven die veel ruimte nodig hebben voor een lage grondprijs.
- inmiddels heerst er nationaal (en provinciaal) een schaarste aan bedrijventerreinen met milieu categorie 5/6, multimodaal ontsloten.

- het Amergebied is in eigendom van RWE (nog uit te werken)

Beweging:

- onze samenleving verandert: van een op fossiele grondstoffen gebaseerde maatschappij transformeren zij onder andere op basis van klimaatafspraken naar een meer circulaire samenleving gebaseerd op natuurlijke energiebronnen (wind en zon). Dat leidt tot twee belangrijke veranderingen voor Moerdijk:
 1. In die circulaire economie vindt een materialen carrousel plaats. Dat betekent dat afval een plek nodig heeft om weer tot grondstof of (waardevol) restproduct gemaakt kan worden. Dit zijn industriële processen (veel logistiek, opslag, sorteren, chemische processen (reinigen / pyrolyse), verpakken, etc). Je zou kunnen stellen dat dit de 'achterkant' van de circulaire economie is...
 2. De transitie naar een geëlektrificeerde samenleving (incl. industrie) vraagt een enorme ombouw. Daar waar voormalige elektriciteitscentrales compact geconcentreerde voorzieningen waren bestaat het nieuwe systeem uit talloze kleine opwekeenheden (zonnevelden, windmolens). Met name de vele windmolens op zee leveren een aanzienlijk deel van de elektriciteitsbehoefte. Op de aanlandplekken wordt deze stroom aan land gebracht en met omzetter en hoogspanningstations op het nationale net gebracht. De vraag naar energie door onze industrie neemt toe: enerzijds door de elektrificatie, de circulaire processen maar ook door de aard van activiteiten: hoogwaardige processen, data driven, etc.

Voor Amergebied:

RWE is eigenaar van de Amercentrale. Dat ligt op een 200 ha groot terrein. Een deel van dat gebied is onbebouwd.

Daar staat ook een 380 kV en 150 kV station.

RWE maakt een transitie van warmte naar elektriciteit. Er is meer geld te verdienen met leveren van elektra dan met het leveren van warmte voor de stadsverwarming Breda-Tilburg.

J

J

De vraag:

- behoefte aan ruimte voor circulaire economie op specifieke locaties zoals IP Moerdijk (de exacte omvang van deze vraag kennen we nauwelijks maar aanvragen bij het havenbedrijf zijn vele malen groter dan beschikbare ruimte. Dit gaat bovendien om nationaal strategische bedrijven: batterij/ accu recycling (wereldwijde schaarste), silicium recycling ism ASML.

Economische positie van NL wordt mede bepaald of je over (gerecyclede) grondstoffen kunt beschikken.

- ruimtevraag van aanwezige bedrijven om te elektrificeren en upcyclen/vermarkten reststromen (daar horen dus Elektrolyser, CO2 afvang, batterijopslag bij)
- ruimtevraag van aanlanding van wind van zee op land om elektrificatie van NL mogelijk te maken. (1 aanlanding op Moerdijk is voldoende voor IP Moerdijk (incl elektrificatie shell) + 1 aanlanding Geertruidenberg op Amercentrale)
- ruimtevraag aan energieinfrastructuur --> doorsnijding van landschap en dorpen

Bovendien:

- verduurzaming huidige bedrijven (+10% ruimtevraag) --> zittende bedrijven binnen profiel HiM
- circulaire economie (vraag is onbekend: eerste aanname +40%) --> nationaal belang
- logistiek (adhv belangentabel bespreken hoeveel) --> wiens belang is dit? Wie staat hiervoor? Rijk? Provincie?
- doorgroei lokale MKB bedrijven om ruimte te maken op lokale bedrijventerreinen --> leefbaarheid lokaal

Kwalitatieve analyse (zijn er kansen voor de omgeving?):

- er is geen sprake van een hecht ecosysteem of supply chain. Omgevingscondities, met name infrastructuur, zijn de waarden die bedrijven delen
- bedrijven denken eerder aan meer diversiteit in eigen onderneming dan aan uitbesteden aan toeleveranciers. Samen met andere bedrijven innoveren is niet aan de orde. (uit te werken met Strategy Unit)
- bedrijven hebben dringend behoefte aan personeel. Men is een aantrekkelijke werkgever door goede betalingsvoorwaarden (hoge lonen). Hoog gekwalificeerd personeel mbt innovatie werkt in de stedelijke omgevingen in de kantooromgevingen (shell Rotterdam) of op afstand via digitalisering.
- Een aantrekkelijke werkomgeving door ruimtelijke kwaliteit, faciliteiten op locatie, interactie met andere bedrijven, zichtbaarheid en openheid, menselijke maat, vergroenen, of zelfs een campusomgeving past niet bij de toekomststrategie van bedrijven die actief zijn of worden op HiM of Amergebied. Infrastructuur is key.
- Station Lage Zwaluwe wordt slecht gewaardeerd door reizigers. Het trein fiets potentieel is onderbenut. Een koppeling met HiM en Amer ligt echter niet voor de hand door bovengenoemde argumenten.

Conclusies:

- Met het nationaal belang om in te zetten op energietransitie en materiaaltransitie wordt de druk op Powerport groter. De ruimtevraag van die projecten is groot (*groter dan het aanbod*) en gekoppeld aan cat. 5/6 bedrijventerreinen. Er zijn weinig alternatieve locaties.

Bijstelling assumptie versie 1.0:

- *Op de huidige terreinen is nog enige ruimte (in de werksessie met havenbedrijf zoeken we uit hoeveel dat is en onder welke condities).*

wordt: versie 2.0:

- Op het huidige IPM is op enkele plekken nog ruimte:
 - * kleine snippers van enkele hectare
 - * centraal in het chemiecluster. Hoog veiligheidsrisico, kade gebonden, categorie 6, buitendijks --> niet geschikt voor energieinfra omdat het enerzijds niet veilig is maar vooral omdat het schaarse plek is voor chemie.
- ruimte maken:

J kunnen we dit kwantificeren?

op de zuidelijke schil zitten bedrijven die ruimte extensief zijn en niet verankerd zijn in het systeem van IPM (zeehaven, overslag, buis, energie etc). Verplaatsen van deze bedrijven biedt mogelijk ruimte.

- heroverwegen Roode Vaart reserve:

Dit gebied is bedacht als een tweede 'motorblok' van de haven IPM: met laad-loskade. Als schakel naar LPM. Profiel heroverwegen als centraal laad-loskade incl service bedrijven centraal op IPM kan worden geoptimaliseerd. Wend je dan deze ruimte aan voor energieinfrastructuur (bekabeling naar 380 kv leiding??) of voor circulaire economie (milieucategorie 5?? in de buitenschil dicht tegen Moerdijk)

- De exacte ruimtevraag van de energieprojecten is niet bekend: we hebben uitgangspunten van standaardoplossingen. Afhankelijk van innovatieoplossingen (lees: geld) en mogelijk alternatieve locaties voor niet locatie specifieke activiteiten (lees: een batterij die met een kabel verbonden kan worden en niet de schaarse cat 5/6 ruimte nodig heeft(?)) is de ruimtevraag op IPM groter of kleiner.

- Afhankelijk van de precisering in ruimtevraag en ruimteaanbod kan HiM worden ingezet om de vraag tot 2030 / 2035 / 2040 (uitzoeken) opvangen. --> maar mogelijkheden staan enorm onder druk door actuele vragen van bedrijven uit circulaire economie. Energieprojecten (converter, 380 kv station etc. worden als het ware 'naar buiten gedrukt')

Antwoord op de vragen - op basis van eerste verdieping met havenbedrijf

Hoeveel 'vrije' ruimte is er?

- 50 hectare in Industriecluster. Let op: milieucat. 6 en zeer beperkt geluidsruimte (slechts in de avond en overdag nog een beetje). Eigenlijk al tekort aan ruimte voor deze milieucat.

- Roode Vaart reserve. 95 hectare. Let op: aanleiding (legitimatie) was noodzaak voor derde insteekhaven.

- Bedrijvenpoort West-Brabant. Circa 30 hectare. Profiel?

Eventuele schuifruimte bedrijven?*

- Logistiek zonder gevaarlijke stoffen (bedrijf X en Y). Circa 6ha

- Bedrijf A 23 hectare. [REDACTED].

- bedrijf B, C, D: 46 hectare met allerlei voorbehouden en verplaatsingsopgaven.

Grotere afweging over faciliteren sectoren

- GEBIED. Havengebonden business 2 business logistiek rondom Tradeboulevard. Circa 50 hectare

- GEBIED. Strook bedrijven tussen Inter-Sprint en Ritchie Bros. Circa 8 hectare.

- GEBIED. Havengebonden overslag en warehousing ten zuiden van Zeehavenweg. Circa 40 hectare

- GEBIED (in zelfde categorie als voorgaand). LPM. 225 hectare bruto; 142 hectare netto. (is reeds uitgegeven, nu bouwrijp gemaakt

*bedrijfsnamen geanonimiseerd.

- Conclusie 1: Past het?

Met behoud van de huidige activiteiten gaat het **niet** passen binnen het bestaand aanbod bedrijventerreinen. *Wanneer loopt het vast?*

Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden in programma: schrap een deel van de doelstellingen (ruimte vraag) of vergroot het gebied door buiten de hekken te onderzoeken wat de uitbreidingsmogelijkheden zijn. (optie 4)

- Conclusie 2: Wat voor gebied wil je zijn?

De (toekomstige) activiteiten op HiM en Amer staan op veel punten diametraal tegenover de lokale belangen:

- ruimtelijke kwaliteit, occupatie van het landschap. Doorsnijden van verbindingen
- gezondheid en welzijn
- werkgelegenheid???? **Is er informatie over hoeveel mensen uit de directe omgeving werken op IPM / Amer?**

- een combinatie tussen lokaal en nationaal is moeilijk gezien de schaal en aard van de activiteiten. Er is vanuit de bedrijven geen behoefte aan meer menselijke maat, ontmoeting of interactie (economisch / innovatie), wel aan meer infra (boven en ondergronds) en overslag, meer milieuruimte en extensief grondgebruik. Dat is de aard van deze activiteiten.

Bovendien zal een keuze voor het versterken van de knoop op Moerdijk het logisch zijn om bij een volgende ruimte vraag op gebied van energie, logistiek en circulair weer naar deze plek te kijken: beschikbare infrastructuur maakt de businesscase hier aantrekkelijker dan op een plek waar vanaf nul moet worden opgestart.

- Conclusie 3: zie lokaal en nationaal dus niet integreerbaar. (mogelijk wel verenigbaar in het hele gebied door duidelijkheid: scheiding van functies, scherpe keuzes in wat waar wel en wat niet)

- Station Lage Zwaluwe 2 opties:

1. lokaal verankeren:

Zet in op lokale leefbaarheid door goede (fysieke)scheiding te maken tussen HiM Amer en omgeving. Het niet integreren vraagt een ruimtelijke ingreep in het gebied: maak een buffer of postief geformuleerd: maak nieuwe kwaliteit met nieuwe lokale kansen. Benut daarvoor de kwaliteiten en aansluiting Biesbosch

2. koppelen aan industrie, bedrijvigheid logistiek. Dat maakt dat het aaneen groeit met truckpoint, arbeidsmigrantenhotel, LPM.... Dan accepteer je impliciet de groei van IPM tot aan het spoor.

Keuzes:

- Wat te doen met de logistiek:

- Migrantenhuisvesting? Is er draagvlak in de samenleving voor integratie in de dorpen? Hoe kan dat een bijdrage leveren aan voorzieningenniveau. Het is een permanente groep van wisselende samenstelling.

- Deelopgaven die meer of minder onderdeel zijn van de oplossing:

- kassengebied pluk Made - lokaal warmtenet
- hoogwaterbeschermingsprogramma: positie van de zeedijk. HiM is buitendijks!
- verzilting landbouw, kwaliteit landbouwgronden.

-

Bijlage

Fragment uit Beerput NL (2Doc, KRO NCRV, 2017)

In 1967 is oliemaatschappij Shell op zoek naar een plek om een nieuwe raffinaderij te bouwen. De bestaande fabriek in Rotterdam kan namelijk niet meer uitgebreid worden. Shell heeft zijn oog aanvankelijk laten vallen op een locatie in Antwerpen. De Nederlandse regering wil dat de nieuwe raffinaderij koste wat het kost in Nederland komt. De Nederlandse overheid en Shell gaan met elkaar om tafel zitten en komen uit op een gebied tussen Zevenaar, Klundert en Moerdijk. Deze drie dorpjes zijn al van plan om wat kleinschalige industrie aan te trekken op een bescheiden terrein aan het water. Maar er is een probleem; de tweede nota ruimtelijke ordening staat een industrieterrein toe van slechts 400 ha. Shell daarentegen wil voor zijn raffinaderij een gebied hebben van maar liefst 2.000 ha. Vijf keer zo groot. Een chemische fabriek van dergelijke omvang zal niet alleen de leefbaarheid van de dorpjes aantasten maar zal ook nadelige gevolgen hebben voor de omliggende landbouw- en natuurgebieden. Daarom besluit de regering haar plan geheim te houden en dwingt de gemeenteraad van Klundert, Zevenbergen en Moerdijk een bouwproject goed te keuren waarvan zij nauwelijks weten wat het inhoudt. Omdat Shell niet wil wachten op officiële goedkeuring, mag het zonder enige vergunning al beginnen met de bouw. De bewoners van de dorpjes begrijpen pas dat er een raffinaderij in hun achtertuin komt als de bulldozers hun land oprijden. Shell krijgt zijn olieraffinaderij vrijwel cadeau; voor de 2.000 ha strategisch gelegen land hoeft het niet meer dan 20 gulden te betalen. Maar daar blijft het niet bij. Om de olieraffinaderij van Shell bereikbaar te maken voor grote olietankers moet de Dordtse Kil flink uitgediept worden. Uit kamerstukken blijkt dat de regering ook voor die wens van Shell bereid is een flinke greep in de schatkist te doen. De kosten voor het uitgraven van de Dordtse Kil worden geraamd op maar liefst 40 mln gulden. Verder krijgt Shell van de overheid een eigen spoorlijn cadeau, eigen wegen en nog eens een subsidie van 12,5 mln gulden.

Als pleister op de wonde wordt de dorpjes rond Moerdijk beloofd dat de fabriek van Shell talloze andere bedrijven zal aantrekken. Noord-Brabant, waar op dat moment veel werkeloosheid heerst, wordt voorgehouden dat het nieuwe industrieterrein werk zal bieden aan 20.000 man. Zo zullen de ongeschoolde krachten uit de omliggende dorpjes ingehuurd worden bij de bouw van de raffinaderij. Maar al snel blijkt dat dat een loze belofte is. 'Inmiddels is er veel duidelijk geworden, rond Moerdijk liggen caravanterreinen waar buitenlanders wonen, voornamelijk Fransen. Zij, in hoofdzaak, bouwen de fabriek van Shell. Daar komen maar weinig mensen uit de streek aan te passen. Als de fabriek van Shell uit gaat zie je weinig ongeschoolde streekarbeiders waarvoor dit gigantische project werd opgezet. Nee, het zijn technici uit Rotterdam en het zijn mensen met een middelbare schoolopleiding uit de omgeving.'

Ondanks alle mooie beloftes wordt het werkeloosheidsprobleem van Noord-Brabant alles behalve opgelost. Maar Shell zit intussen wel voor een dubbeltje op de eerste rang. Voor een bedrag van 20 gulden is de dorpjes rond Moerdijk een financieel en milieutechnisch fiasco in de maag gesplitst dat zijn gelijke niet kent. 15 jaar later ligt het 2.000 hectare terrein nog steeds grotendeels braak. De grond is inmiddels onbruikbaar geworden voor landbouw omdat er over het hele gebied een laag zand van 3 meter is gespoten. Maar dat is niet het enige. De komst van Shell heeft de dorpjes rond Moerdijk in grote financiële problemen gebracht. (de grond is te goedkoop verkocht / onder kostprijs). De voorspelling dat Shell een aanzuigende werking zou hebben op andere bedrijven komt ook niet uit. Doordat het Moerdijk niet lukt om grond te verkopen, komt het met een schuld te zitten van 200 mln gulden. Wat de dorpjes wel krijgen zijn milieucriminelen die hun grond, water en lucht jarenlang zullen vergifigen.