

Afdeling	: R&E - Algemeen	B&W-voorstel:
Naam opsteller voorstel	: Pierre Heuts (0495-575242)	DJ-1122573
Portefeuillehouder	: M.J. (Martijn) van den Heuvel Msc.	Zaaknummer:
		1122556
		Publicatie:
		Openbaar

## Onderwerp

Onderzoek nautische bedrijvigheid Midden-Limburg

## Voorstel

1. Kennis te nemen van het onderzoek nautische bedrijvigheid Midden-Limburg.
2. In te stemmen met het uitwerken van een nautisch actieplan voor Midden-Limburg.

## Inleiding

In december 2018 is in SML verband besloten om een nautische visie Midden-Limburg op stellen. Dit besluit vloeit voort uit het door de gemeenteraden vastgestelde Regionaal Beleidskader Werklocaties. Met cofinanciering van de Provincie is adviesbureau Ecorys verzocht om de uitwerking van de visie ter hand te nemen.

## Beoogd effect/doel

Het inventariseren en binnen de regio faciliteren van de ruimtelijke behoefte van nautische bedrijvigheid en het verkennen en uitnutten van concrete kansen voor verdere versterking van het nautische cluster.

## Argumenten

- 1.1 De nautische bedrijvigheid beslaat 6 tot 10% van de Midden-Limburgse economie.**  
De nautische bedrijvigheid wordt onderverdeeld in watergebonden en water verbonden bedrijvigheid. Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die aan het water gelegen moeten zijn, vanwege hun logistieke of productiefunctie. Water verbonden bedrijven zijn bedrijven waarvoor water een onmisbare of kansrijke schakel is in de optimalisatie van hun logistiek. Tussen de 8 en 15% van de bedrijvigheid op bedrijventerreinen in Midden-Limburg is watergebonden of water verbonden. Dit is 6 tot 10% van de totale economie in Midden-Limburg. Dit betreft een fors aandeel, immers het aandeel van het

Weert, 17 augustus 2020	S		B	W	W	W	W	W
				GG	MvdH	TG	WvE	PS
		akkoord						
		bespreken						

Soort besluit: Besluit college

### In te vullen door het B&W secretariaat:

- Akkoord  
 Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder  
 Anders, nl.:  
 Niet akkoord  
 Gewijzigde versie

Beslissing d.d.: 8 september 2020

Nummer: 10

De secretaris,

Totaal aantal pagina's: 3  
Pagina 1

maritieme cluster in de Nederlandse economie bedraagt in directe zin circa 2 á 3%. Naar verwachting gaat de nautische bedrijvigheid de komende 20 jaar in Midden-Limburg nog verder groeien.

**1.2 Inzetten op nautische bedrijvigheid betekent inzetten op een duurzame economie.**

Inzetten op nautische bedrijvigheid betekent inzetten op bedrijvigheid die actief bijdraagt aan de robuustheid én verduurzaming van de Midden-Limburgse economie. Ook voor plattelandsgemeenten biedt het water veel potentieel. Het water biedt mogelijkheden voor duurzaam transport, óók voor bedrijven op de “droge” bedrijventerreinen. De in Midden-Limburg aanwezige waterwegen zijn voor de hele regio een asset. Logistieke en productiebedrijven kunnen hun transport verplaatsen van het land naar het water (modal shift), dit leidt tot minder CO2 uitstoot.

**2.1 Aparte beleidsaandacht voor nautische bedrijvigheid is wenselijk.**

De nautische bedrijvigheid stelt heel specifieke eisen aan het vestigingsklimaat en de fysieke eisen van de bedrijfslocatie. Ecorys doet daartoe een aantal aanbevelingen. Binnen SML Economie wordt een plan van aanpak ontwikkeld of, hoe en in welke volgorde deze aanbevelingen worden opgepakt. Het is zo dat er op dit gebied al veel is gedaan. De ingebruikname en uitbreiding van de multimodale terminal de Kempen in Weert, de herstructurering van de Nautische Boulevard in Maasgouw, het havenbedrijventerrein Willem-Alexander in Roermond, de ontwikkeling van de haven van Zevenellen en het marktinitiatief in Nederweert hebben wel binnen de afzonderlijke gemeenten en binnen de samenwerkingsverbanden de aandacht. Daarnaast wordt binnen Blueport Limburg gewerkt aan de branding van het schip als vervoersmodaliteit.

**Kanttekeningen en risico's**

Niet van toepassing.

**Financiële, personele en juridische gevolgen**

Het onderzoek nautische bedrijvigheid Midden-Limburg is gefinancierd door de 7 SML gemeenten. Iedere gemeente heeft €2.500,- bijgedragen. Het resterende bedrag van €12.320 is door de Provincie gesubsidieerd.

**Duurzaamheid**

Zie argument 1.2, inzetten op nautische bedrijvigheid betekent inzetten op een duurzame economie.

**Uitvoering/evaluatie**

Belangrijk voor de vervolgfase is het opstellen van een actieplan om zo aan te kunnen sluiten bij initiatieven vanuit de Provincie (Blue Ports; missie gedreven beleidskader economie en beleidskader circulaire economie) en het Rijk. Het opstellen van het actieplan zal door EZ-collega's uit de regio worden opgepakt. Daar zijn op zich dus geen kosten aan verbonden. Mogelijk vloeien er uit de op te pakken acties wel kosten voort, deze zijn nu nog niet bekend.

Over het actieplan (en eventuele kosten) zal het bestuurlijk overleg economie t.z.t. een besluit nemen. Mocht er spraken zijn van kosten die niet binnen de reguliere middelen passen, dan komen we daar op terug bij uw college. Naar verwachting wordt het nautisch actieplan eind dit jaar opgeleverd.

### **Communicatie/participatie**

Het onderzoek nautische bedrijvigheid Midden-Limburg wordt tevens namens de SML-gemeenten aan de Provincie worden aangeboden. Ook het nautisch actieplan voor Midden-Limburg wordt te zijner tijd met de Provincie besproken.

De gemeenteraad wordt geïnformeerd middels de TILS-lijst.

### **Overleg gevoerd met**

#### Intern:

M. Dolders (R&E)

#### Extern:

EZ-collega's SML-gemeenten

### **Bijlagen:**

- Rapport Nautische bedrijvigheid Midden-Limburg.



# Nautische Bedrijvigheid Midden-Limburg

*Gezamenlijke kansen en potenties voor de toekomst*





## Beleidsamenvatting

In opdracht van het Samenwerkingsverband Midden-Limburg (SML), met cofinanciering van de Provincie Limburg, heeft Ecorys onderzoek gedaan naar de toekomst van de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg. We hebben ons gericht op het inventariseren en binnen de regio faciliteren van de ruimtebehoefte van nautische bedrijvigheid en het verkennen en uitnutten van concrete kansen voor verdere versterking van het nautische cluster.

Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die aan het water gelegen moeten zijn, vanwege hun logistieke of productiefunctie. Waterverbonden bedrijven zijn bedrijven waarvoor water een onmisbare schakel is in de optimalisatie van hun logistiek.

**Tussen de 8 en 15% van de bedrijvigheid op bedrijventerreinen in Midden-Limburg is watergebonden of waterverbonden. En dat is 6 tot 10% van de totale economie in Midden-Limburg.** Dat is een fors aandeel, immers het aandeel van het maritieme cluster in de Nederlandse economie bedraagt in directe zin circa 2 á 3%. Reden genoeg voor aparte beleidsaandacht voor dit type economische activiteiten.

We verwachten dat de nautische bedrijvigheid de komende 20 jaar in Midden-Limburg nog verder gaat groeien. De

watergebonden bedrijvigheid met 2,5 hectare tot 2030, doorgroeidend naar 4 hectare in 2050. De waterverbonden bedrijvigheid met 18 ha (2030), groeiend naar 30 ha (2050)<sup>1</sup>. Deze cijfers zijn exclusief de mogelijke opbrengsten van gericht ruimtelijk beleid op deze groeisector.

Kwantitatief lijkt deze groei inpasbaar in het huidige aanbod van terreinen, kwalitatief zijn er twee belangrijke opmerkingen te maken:

- Het grootste aanbod voor watergebonden bedrijvigheid is te vinden op het bedrijventerrein Zevenellen. Dit aanbod is niet voor alle nautische bedrijvigheid geschikt, maar vooral voor (grootschalige) waterge-/verbonden circulaire en biobased activiteiten interessant.
- Rondom Nederweert, Weert, Maasgouw en Roermond zijn er kleinschalige (her)structureringsopgaven die de overall aantrekkelijkheid van Midden-Limburg voor de watergebonden bedrijvigheid verder kunnen vergroten, dit is per locatie maatwerk.

Onze zes beleidsaanbevelingen/actielijnen voor SML volgen twee sporen: (i) Ruimte op Maat, en (ii) Meer met de Maas:

<sup>1</sup> Beiden WLO Hoog scenario)



1. ontwikkel Zevenellen als haven (circulair/biobased), maak de kade in Weert weer voor duurzame logistiek mogelijk en geef private initiatieven de ruimte in Nederweert
2. Versterk de nautische functies van kades in Maasgouw, Roermond door maatwerk
3. Vergroot de logistieke interesse bij Midden-Limburgse bedrijven voor aan- of afvoer van goederen via de Maas, via gerichte (communicatie)campagnes. Hier ligt nog een interessante potentie, met zowel economische als duurzaamheidsbaten.

We hebben de mogelijke acties samengevat in de volgende 'roadmap' voor het regionale beleid voor de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg.

*Tabel 'Roadmap' regionaal beleid nautische bedrijvigheid Midden-Limburg*

Actie	Wie	Wanneer
Inventariseer op SML-niveau of watergebonden kavels gebruikt worden	SML (Lead) en gemeentes	Korte termijn
Ontwikkel een SML-beleidsvisie op de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg en kijk waar deze aantakt bij o.a. het Missiegedreven Economische Beleidskader van de provincie.	SML (Lead), gemeentes en Provincie Limburg	Korte termijn

Actie	Wie	Wanneer
Ontwikkel gezamenlijk accountmanagement gericht op nautische bedrijvigheid	Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert	Middellange termijn
Zorg voor de juiste 'business intelligence' (o.b.v. marktanalyse en marktkennis) en weet wat er op de verschillende beleidsniveaus en in de markt speelt. Trek hierin samen op met OML	SML (Lead) en gemeentes	Middellange termijn
Verken samen (bijv. in een workshop) met ondernemers uit de sectoren agri, maakindustrie en logistiek waar gezamenlijke proposities te ontwikkelen op het vlak van nautische bedrijvigheid	SML (Lead), Keyport en het bedrijfsleven in Midden-Limburg	Middellange termijn
Organiseer concrete events en start een awareness campagne om meer met de Maas te doen	SML (Lead), Blueports Limburg, LIOF, NVB, e.d.	Onbekend i.v.m. COVID-19



**In opdracht van het Samenwerkingsverband Midden-Limburg (SML), met cofinanciering van de Provincie Limburg, heeft Ecorys onderzoek gedaan naar de toekomst van de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg. Gecoördineerd door de gemeente Maasgouw kijken de gemeenten binnen SML naar de toekomst van nautische bedrijvigheid in de regio, gericht op het inventariseren en binnen de regio faciliteren van de ruimtebehoefte van nautische bedrijvigheid en het verkennen van concrete kansen voor versterking van het nautische cluster.**

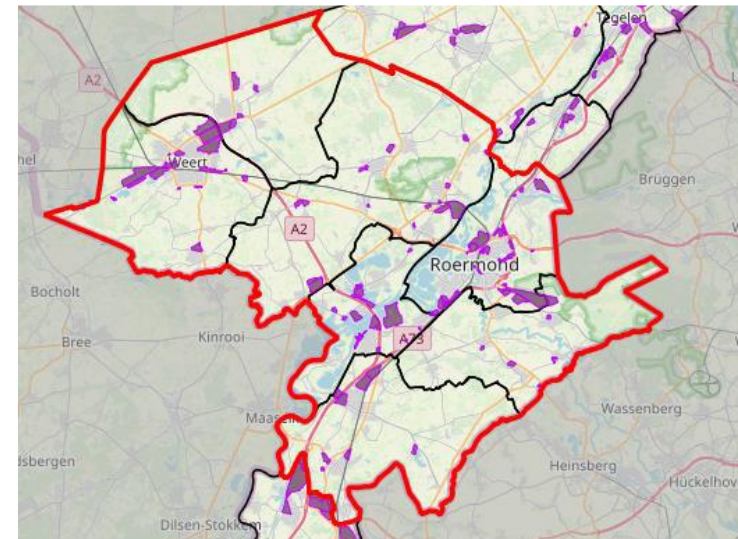
### Aanleiding

In SML verband wordt gestreefd naar een zorgvuldige programmering van bedrijventerreinen. Omdat de ontwikkelpotentie van de watergebonden en verbonden bedrijvigheid nog niet volledig in beeld is en tegelijkertijd wel de marktpotentie herkend wordt in de relevante beleidskaders is behoefte aan nader onderzoek.<sup>2</sup> Vanuit een bredere context is de samenwerking tussen lokale overheden en de provincie ter versterking van de binnenhavens in Limburg van belang. Verschillende SML gemeenten zijn aangesloten bij de Blue Ports Samenwerking.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> BRO (2018) Regionaal beleidskader werklocaties Midden-Limburg.

Hiervoor is het belangrijk om de economische waarde van de nautische bedrijvigheid in de vorm van omzet en FTE (full time equivalent, een volledig arbeidsjaar) nu en in de toekomst in beeld te brengen. Tot slot is er de behoefte om inzicht te krijgen in het antwoord op de vraag hoe groot de noodzaak is voor het behouden en/of de versterken van de kwaliteit van bestaande watergebonden bedrijventerreinen door middel van herstructurering.

*Figuur 1 het onderzoeksgebied, Midden-Limburg*



<sup>3</sup> Samenwerkingsovereenkomst Blueports Limburg 2018-2021.





## Onderzoekopzet & afbakening onderzoek

In dit onderzoek is specifiek gekeken naar de nautische bedrijvigheid. Nautische bedrijvigheid omvat, naast de binnenvaartsector, de watergebonden bedrijvigheid en de waterverbonden bedrijvigheid in Midden-Limburg. Hieronder lichten wij deze begrippen toe:

**Watergebonden bedrijven:** dit zijn bedrijven die direct aan het vaarwater liggen met vaak een eigen kade (denk ook aan werven en binnenvaartvoorzieningen e.d.) of bedrijven die gebruikmaken van een direct naastliggende openbare kade. In de nabijheid van een stad zijn dit veelal bulkbedrijven (betonbedrijven en zand- en grindbedrijven).

**Waterverbonden bedrijven:** dit zijn bedrijven die gebruikmaken van een kade (aan- of afvoer van goederen vindt plaats via de binnenvaart) maar die zelf op enige afstand van het water (kunnen) liggen. Zij kunnen zich op zowel droge (zonder directe verbinding met het water) als natte (met een directe verbinding met het water) bedrijventerreinen vestigen.

Daarnaast zijn de belangrijkste **trends & ontwikkelingen** voor de verdere ontwikkeling van de nautische bedrijvigheid geschetst. Voor het inschatten van de economische effecten is gebruik gemaakt van informatie uit REBIS en inzichten uit de door Ecorys opgestelde Maritieme Monitor.

Voorts is REBIS ingezet om een schatting te kunnen maken van het beschikbare **aanbod** op (relevante) bedrijventerreinen in Midden-Limburg. De **ruimtebehoefte** is geschat door middel van inzet van het SPECTRA+ model van Ecorys, de ruimteproductiviteit, inzet van het goederenprognosemodel BASGOED en inzichten opgehaald uit interviews en deskresearch.

Vervolgens zijn de berekende vraag en het aanbod voor de nautische bedrijvigheid met elkaar gematcht. Op basis van deze inzichten, doen we SML-brede beleidsaanbevelingen met een aanvullend inzicht in de 'unique selling points' (USP's) wat betreft de nautische bedrijvigheid per SML gemeente.

## Procesmatige aanpak

Er is een twintigtal interviews met betrokken ondernemers, overheden en triple-helix partijen gehouden. Daarnaast is er voor alle gemeenten binnen het SML-verband een workshop georganiseerd waarbij gezamenlijk beelden zijn uitgewisseld.

Van alle interviews zijn gespreksverslagen opgesteld en deze zijn ter verificatie voorgelegd aan de geïnterviewden. Een overzicht is te vinden in Bijlage 1. Het onderzoek is regelmatig besproken met een begeleidingsgroep die bestond uit beleidsvertegenwoordigers van de gemeenten Maasgouw, Roermond en Leudal.



## Trends en ontwikkeling

**In de afgelopen tijd en voor de komende jaren ziet Ecorys verschillende trends die van invloed zijn op regio's en (nautische) bedrijvigheid. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat deze kunnen betekenen voor Midden-Limburg.**

### Ontwikkeling multimodale corridors

In Limburg is de afgelopen jaren in gezamenlijkheid hard gewerkt aan een robuust en duurzaam netwerk van havens en (multimodale) knooppunten. Logistiek is een belangrijke sector voor de provincie en Midden-Limburg ligt aan de MIRT Goederencorridor Zuidoost.<sup>4</sup>

Midden-Limburg heeft een unieke positie tussen de zeehavens Antwerpen en Rotterdam enerzijds en het (Duitse) achterland met Duisburg als belangrijke achterlandhub anderzijds. Hiermee lopen veel grensoverschrijdende multimodale transportconnecties via Midden-Limburg. De Maas maakt onderdeel uit van het Europese kernnetwerk transport (TEN-T). Een focus op verduurzaming van het transport (modal shift) maar ook het ten dienste stellen van deze logistieke stromen aan regionale economische ontwikkeling gaan hierbij hand in hand.

<sup>4</sup> Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uitvoeringsprogramma waarbij de Rijksoverheid samen met andere overheden werkt aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland.

Mede vanuit de Blueports samenwerking is binnenhavenontwikkeling in Limburg de afgelopen jaren verder geprofessionaliseerd. In 2018 is deze samenwerking herijkt. Ook in de periode 2018 tot 2021 wordt er met andere gemeenten, maar ook op het niveau van de Provincie en Rijkswaterstaat verder gewerkt aan versterking van de binnenvaart.

### Inzet op modal shift bij regionaal bedrijfsleven

Steeds meer verladers kijken naar de voordelen die het verleggen van vervoer over de weg naar, in dit geval hoofdzakelijk de binnenvaart, kan opleveren. Vanzelfsprekend verschillen de voordelen per sector. Relevant voor de Midden-Limburgse context is dat de modal shift door een aantal grote partijen uit de maakindustrie al deels voltooid is.

*Zo heeft SIF in Roermond vrijwel de volledige aanvoer van staal alsook de afvoer van staalproducten naar de binnenvaart verlegd. De afnemers zijn vaak aan het water gevestigd. Tot slot zijn veel producten van SIF te groot en te zwaar om via de weg vervoerd te worden.*



Alleen al op basis van de gevoerde gesprekken wordt een potentieel modal shift volume van enkele honderdduizenden tonnen waargenomen (gelijk aan enkele tienduizenden vrachtwagenbewegingen). Om een volledig beeld van de (potentiële) modal shift volume te schetsen, zal nader marktonderzoek nodig zijn.

De regio wordt bediend door een tweetal containerterminals binnen de regio (BCTN Roermond en GVT De Kempen)<sup>5</sup> en aan de zuidkant ligt in de gemeente Sittard Geleen de Barge Terminal Born van de Waalhaven Groep. Dergelijke overslagfaciliteiten kunnen naast elkaar bestaan.

Bij een nadere beschouwing van de lijst in Midden-Limburg gevestigde bedrijven (al dan niet met een productielocatie) valt op dat er een aantal grotere ondernemingen is die bijvoorbeeld plaatmaterialen en kunststoffen maken. Zeker wanneer er sprake is van grote en stabiele volumes kan een modal shift relatief eenvoudig te verwezenlijken zijn. Er zijn verschillende initiatieven om deze stap te faciliteren.

*Het landelijke initiatief Lean & Green Off-Road vindt, mede geïnitieerd door het LIOF, ook in Midden-Limburg navolging. Een aansprekend voorbeeld is het verleggen van papiervervoer over de weg naar short-sea en binnenvaart door Smurfit-Kappa.*

<sup>5</sup> GVT De Kempen is omwille van een vergunningentraject op dit moment tijdelijk buiten gebruik.

*Dit concept is getest op de relatie Oslo-Roermond<sup>6</sup> maar wordt nu breder uitgerold.*



### Schaalvergroting in logistieke systemen

Midden-Limburg is uniek gelegen tussen twee buurlanden (België, Duitsland) en tussen twee grote zeehavens (Antwerpen, Rotterdam) en het Ruhrgebied. Door de strategische ligging aan de Maas bedient het logistieke cluster in Midden-Limburg een grensoverschrijdende regio. Uit gesprekken met terminaloperators kan afgeleid worden dat het verzorgingsgebied loopt tot ver in Belgisch-Limburg enerzijds en delen van het Rheinland anderzijds. De regio beschikt dus over de randvoorwaarden om schaalvergroting in de logistiek als een stimulans te zien. In vergelijking met België en Duitsland is de relevante Nederlandse arbeidswetgeving

<sup>6</sup> <https://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/vervoeren/bekijk-de-voorbeelden/>.



flexibeler waardoor vestiging voor grensoverschrijdende activiteiten aan Nederlandse kant van de grens aantrekkelijk is. Wel is er binnen veel Nederlandse regio's een discussie ontstaan over de wenselijkheid van verdere schaalvergroting in de logistiek (de 'verdozing'). Met andere woorden; is het wenselijk om te blijven inzetten op het aantrekken van dergelijke bedrijvigheid.

Ook de toenemende mate waarin de e-commerce sector gebruikt begint te maken van de binnenvaart kan een interessante ontwikkeling zijn voor Midden-Limburg. Zeker de grotere partijen ontvangen direct leveringen per container vanuit bijvoorbeeld Zuid-Oost Azië. Deze schaalvergroting kan een stimulans betekenen voor het achterlandvervoer per binnenvaart.

Initiatieven aan de Duitse zijde van de grens om bij Elmpt aan de BAB 52 een logistiek park voor XXL-distributie te ontwikkelen dienen dan ook met interesse gevolgd te worden. Zeker omdat dit zowel lusten (kansen voor bijvoorbeeld de binnenvaartterminals) als lasten (mogelijk congestie) met zich meebrengt.

<sup>7</sup> Provincie Limburg (2020) Missiegedreven Economisch Beleidskader

### Transitie naar Biobased & Circulaire Economie

Traditioneel heeft de regio een sterk profiel in de agri-(food) industrie. Dit uit zich bijvoorbeeld ook in de aanwezigheid van de grootste productielocatie van veevoederconcern De Heus in Maasbracht. Deze locatie is direct aan het water gelegen en de benodigde grondstoffen worden per binnenvaartschepen aangeleverd.

De transitie naar een (meer) biobased economie, kan de positie van de agrisector verder versterken. Niet voor niets zet het nieuwe Missiegedreven Economisch Beleidskader van de Provincie Limburg<sup>7</sup> in op "Duurzame, slimme agro-logistiek, om de producten en grondstoffen op het juiste moment, in de goede conditie, op de juiste plek te krijgen en ketens mee te sluiten." Wanneer kunststoffen in toenemende mate vervangen worden door biobased stoffen, biedt dit kansen voor zowel de maakindustrie als het agri- logistieke cluster in Midden-Limburg. De transitie naar een meer circulaire economie is daarnaast relevant omdat het circulair maken van beton één van de grootste uitdagingen en tegelijkertijd ook kansen is.<sup>8</sup>

Voor de Nederlandse betonproductie is een substantieel deel van het grind afkomstig uit Midden-Limburg. In 2016 werd ruim 85% van het grind gewonnen in Limburg, waarvan circa 70%-

<sup>8</sup> <https://www.bouwwereld.nl/duurzaamheid/wereldprimeur-circulair-beton-in-nederland/>



75% afkomstig was uit het Grensmaas project<sup>9</sup>. Tot 2027 vindt deze winning plaats in het kader van het Grensmaas project<sup>10</sup>. Uit gesprekken met partijen actief in deze sector, blijkt dat het vermoedelijk bij lange na niet haalbaar is om dan al volledig overgeschakeld te zijn op circulair beton. Daarmee blijft er behoefte bestaan aan (in Nederland) gewonnen grind.

### Midden-Limburg als aantrekkelijke regio om te wonen, werken en om er te verblijven

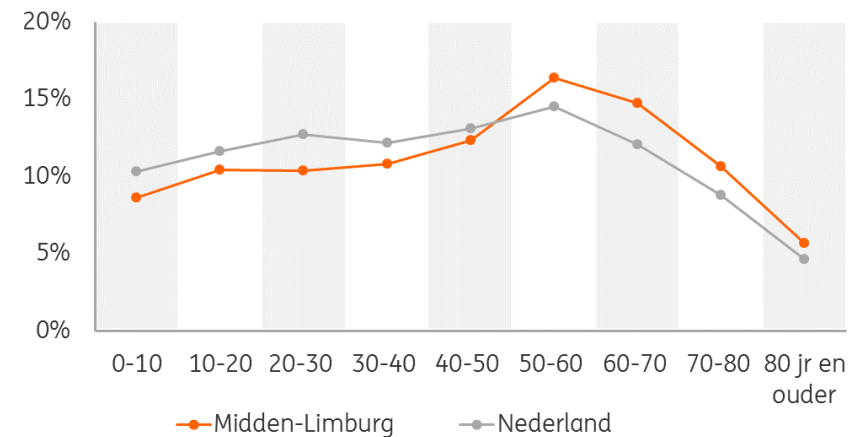
Uit gesprekken met betrokken gemeenten, maar ook partijen die de triple helix partijen samenbrengen (Keyport, LIOF), blijkt dat vooral de noordkant van de regio steeds meer gezien wordt als een alternatief voor wonen en werken in de regio Eindhoven. Aan de andere kant begrijpen wij dat er uitdagingen zijn op het gebied van vergrijzing en ontgroening in de regio. Daarmee dreigt er de komende jaren veel kennis & ervaring uit te stromen, en er tegelijkertijd veel jong talent uit de regio vertrekt.

<sup>9</sup> H2H (2017), Rapportage Monitoring bouwgrondstoffen 2015-2016

<sup>10</sup> <https://www.grensmaas.nl/>

Figuur 2 - Leeftijdsofbouw Midden-Limburg (ING o.b.v. CBS)

Bevolkingsopbouw, 10-jaars leeftijdsklassen als % van totale bevolking



Tegelijkertijd zijn er veel bedrijven in bijvoorbeeld de (maritieme) maakindustrie die steeds kennisintensiever worden.

*Een goed voorbeeld hiervan is Linssen Yachts in Maasbracht, marktleider in de bouw van stalen jachten. Vrijwel alle jachten worden op klantwens gebouwd en worden steeds complexer, wat meer eisen stelt aan het kennis- en opleidingsniveau van de medewerkers.<sup>11</sup>*

<sup>11</sup> <https://www.ab-werkt.nl/voor-werkgevers/klanten-aan-het-woord/linssen-yachts>



Deze trend geldt voor de gehele maritieme sector. Juist daarom is behoud van jong talent voor de regio zeer belangrijk. De juiste 'branding' van zowel de arbeidsmarkt als de regio als vestigingsplaats kan hierbij helpen. Wel verdient het aanbeveling om te kijken naar de juiste schaalgrootte (in specifieke gevallen ook bovenregionale samenwerking) om voldoende slagkracht te bereiken.

De watersportindustrie is zeker voor de gemeenten gelegen rondom de Maasplassen een belangrijke bron van bedrijvigheid en werkgelegenheid binnen het 'leisure' cluster. Zo zijn er alleen al ruim 200 personen werkzaam in het specifieke nautische cluster in Wessem. Specifieke, niet direct met de recreatieve functie verbonden, activiteiten die hiermee samenhangen zijn de al eerder beschreven jachtbouw, de (winter)stalling en onderhoud van deze plezierjachten. Ook in het nieuwe Missiegedreven Economisch Beleidskader van de provincie wordt er blijvend ingezet op ondernemersgerichte initiatieven op het gebied van waterrecreatie in Limburg.<sup>12</sup>

De Gemeente Maasgouw heeft samen met Rijkswaterstaat de afgelopen jaren het Masterplan Haven Maasbracht in uitvoering gebracht. Verschillende partijen actief in de watersportindustrie die gevestigd zijn in Wessem (ook Gemeente Maasgouw) werken samen aan de verdere ontwikkeling van thematisch bedrijventerrein Nautische Boulevard in de Prins-Mauritshaven,

met een 'Onestop servicecentrum' voor de pleziervaart in samenwerking met OML en de Provincie Limburg.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Provincie Limburg (2020) Missiegedreven Economisch Beleidskader, p71

<sup>13</sup> <https://www.nautischeboulevard.nl/voor-ondernemers>





Trend	Impact voor Midden-Limburg	Invloed op vraag naar ruimte voor nautische bedrijvigheid
Ontwikkeling multimodale corridors	Kans, want Midden-Limburg ligt met Maas, A2 en A73 goed verbonden met de goederencorridors	++
Inzet op modal shift bij regionaal bedrijfsleven	Inzetten op een (potentiële) modal shift vergroot de impact van zowel water ge- als verbonden activiteiten en fungeert daarom als een kans voor Midden-Limburg	++
Schaalvergroting in logistieke systemen	Aan beide zijden van de grens ontstaan initiatieven voor XXL-distributie. Ontwikkeling om in de gaten te houden (om te buigen in kans)	+/-
Transitie naar Biobased & Circulaire Economie	Bulkstromen gaan hoe dan ook verschuiven. Ook in meer circulaire economie vraag naar bouwgrondstoffen. Recycling e.d. biedt kansen voor vervoer over water. Trend kan uitwerken als kans.	+
Midden-Limburg als aantrekkelijke regio om te wonen, werken en om er te verblijven	Midden-Limburg staat voor uitdagingen wat betreft vergrijzing en ontgroening. Tegelijkertijd is de regio aantrekkelijk om te wonen (overloop Brainport regio) en te verblijven (leisure).	+/-



## Nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg: een 'foto'

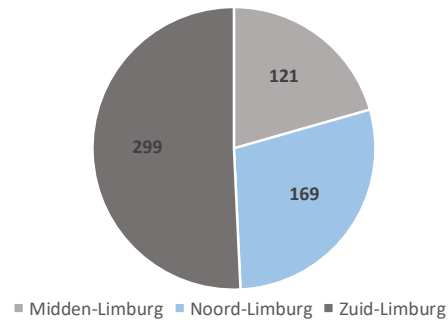
In dit hoofdstuk wordt een 'foto' gemaakt van Midden-Limburg, waarbij de karakteristieken op een objectieve manier worden weergegeven. Startpunt daarbij zijn kenmerken die betrekking hebben op de algemene economie: werkgelegenheidsontwikkelingen, human capital en bedrijvigheid in de gehele regio. De focus zal echter snel worden verlegd naar het in kaart brengen van de nautische bedrijvigheid, zowel watergebonden als waterverbonden bedrijvigheid.

### Lichte stijging van het aantal banen

Het totaal aantal banen in Limburg is tussen 2010 en 2018 licht toegenomen naar 525.000 (+ 5%). De helft van het aantal banen (meer dan 50%) wordt gefaciliteerd in Zuid-Limburg. De resterende helft wordt verdeeld tussen Noord- en Midden-Limburg (respectievelijk 30% en 20%).<sup>14</sup>

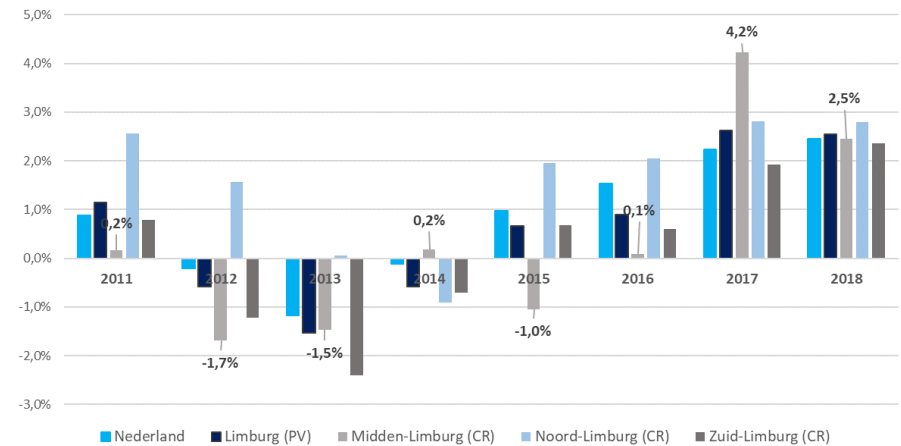
Het totaal aantal banen in de regio Midden-Limburg schommelt de afgelopen jaren rond de 120.000. De werkgelegenheidsontwikkeling in Midden-Limburg is min of meer vergelijkbaar met Noord-Limburg.

Figuur 3 - Verdeling van werkzame personen (in 1.000 wzp)



<sup>14</sup> CBS (2020), Regionale kerncijfers.

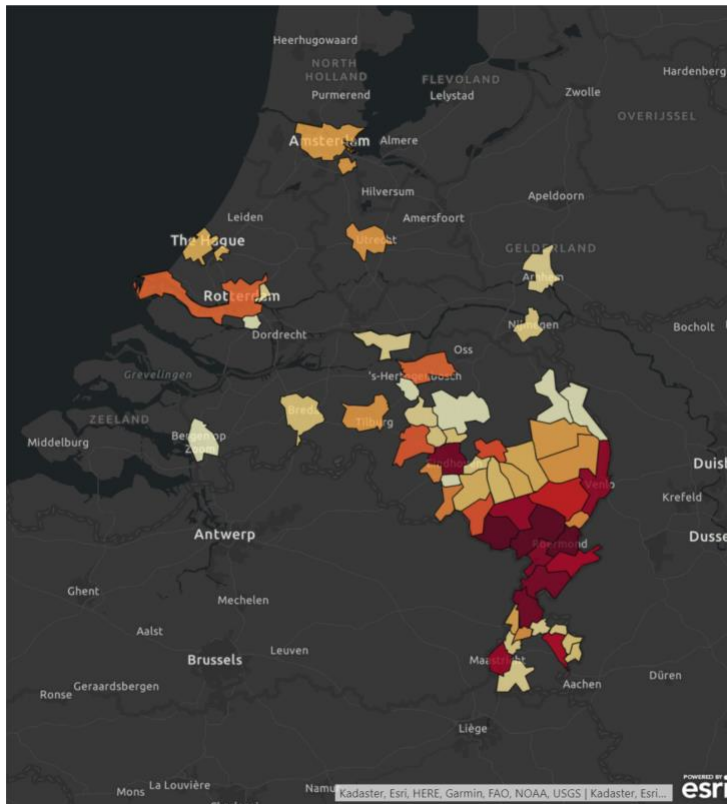
Figuur 4 - Werkgelegenheidsontwikkeling in Midden-Limburg (in %)



Bron: CBS (2020) (aangepast door Ecorys)

De in bijlage 2 opgenomen verhuisdynamiek laat zien dat bedrijven die hun huidige locatie in Midden-Limburg verlaten veelal binnen de regio verhuizen. 37% van deze verhuizingen vinden plaats naar een bedrijventerrein in de regio. Daarnaast is er duidelijk de nodige dynamiek tussen de verschillende gemeentes in de regio. Wat betreft nieuwe vestigingen kan gesteld worden dat dit vooral bedrijven in de sectoren industrie, bouw en groothandels betreft. De meerderheid van deze bedrijven is afkomstig uit Noord- en Zuid-Limburg.

Figuur 5 - Waar gaan inwoners werken

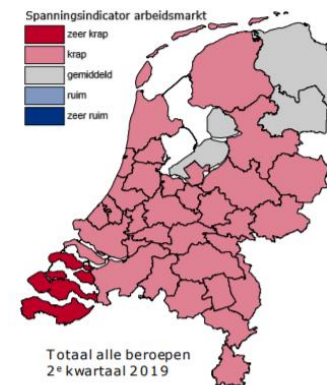


Bron: CBS (aangepast door Ecorys)

### Veel arbeidsmigranten op krappe arbeidsmarkt

Tijdens interviews met betrokken bedrijven is ook gevraagd naar mogelijke knelpunten op de arbeidsmarkt. Door het grote aandeel van arbeidsintensieve bedrijvigheid in Limburg, is er een relatief groot aandeel arbeidsmigranten werkzaam. Zowel in de agri-food, als in de logistiek en maakindustrie wordt gewerkt met een groot contingent aan arbeidskrachten uit Midden- en Oost Europa. Voor een groot aantal sectoren is de arbeidsmarkt in Midden-Limburg, net als in andere delen van Nederland, krap tot zeer krap.

Figuur 6 - Spanningsindicator arbeidsmarkt medio 2019 (UWV)



Bron: UWV, Spanningsindicator

Midden-Limburg	
Beroepsklasse	Typering
Technisch	zeer krap
ICT	krap
Dienstverlenend	krap
Commercieel	krap
Transport en logistiek	krap
Economisch en administratief	krap
Zorg en welzijn	krap
Creatief en taalkundig	gemiddeld
Openbaar bestuur	gemiddeld
Managers	gemiddeld
Pedagogisch	gemiddeld
<b>Totaal</b>	<b>krap</b>



Uit de analyse van de werkgelegenheidsdata blijkt de sterke regionale binding op de arbeidsmarkt. Een groot deel van de inwoners van Midden-Limburg werkt in de regio. Ook de Brainportregio kent een relatief groot aantal banen voor inwoners van Midden-Limburg.

Zowel door betrokken overheidspartijen als het bedrijfsleven, wordt het beperkt aantal opleidingsmogelijkheden in de regio als knelpunt genoemd. Zeker met de stijgende eisen aan personeel is het belangrijk om in de regio te kunnen opleiden.

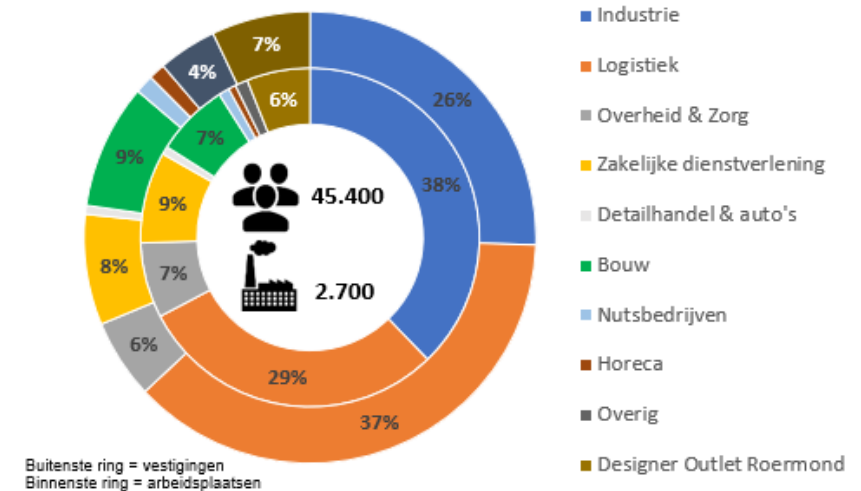
### Een bedrijvige regio

In de regio zijn circa 45.400 arbeidsplaatsen en 2.700 bedrijven actief op bedrijventerreinen. Als we dit relateren aan de totale werkgelegenheid op bedrijventerreinen in Limburg, naar opgave van het ETIL ruim 158.000 in 2018<sup>15</sup>, zien we dat de bijdrage van Midden-Limburg hierin belangrijk is. Ook ten opzichte van het aantal werkzame personen in Midden-Limburg (circa 120.000) is het aandeel werkgelegenheid op bedrijventerreinen substantieel.

In Figuur 7 wordt de bedrijvigheid op bedrijventerreinen verder uitgesplitst naar sectoren. Hieruit valt duidelijk op te maken dat logistiek en industrie een belangrijke rol spelen in de regio. Ruim 60% van het aantal arbeidsplaatsen en vestigingen worden door deze twee sectoren gefaciliteerd. Bij bedrijven in

de industrie zijn dit relatief grote bedrijven (met meer arbeidsplaatsen), terwijl in de logistieke sector procentueel meer vestigingen dan arbeidsplaatsen worden geregistreerd. Het overige deel van de bedrijvigheid op bedrijventerreinen vindt plaats in de zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca en bouw.

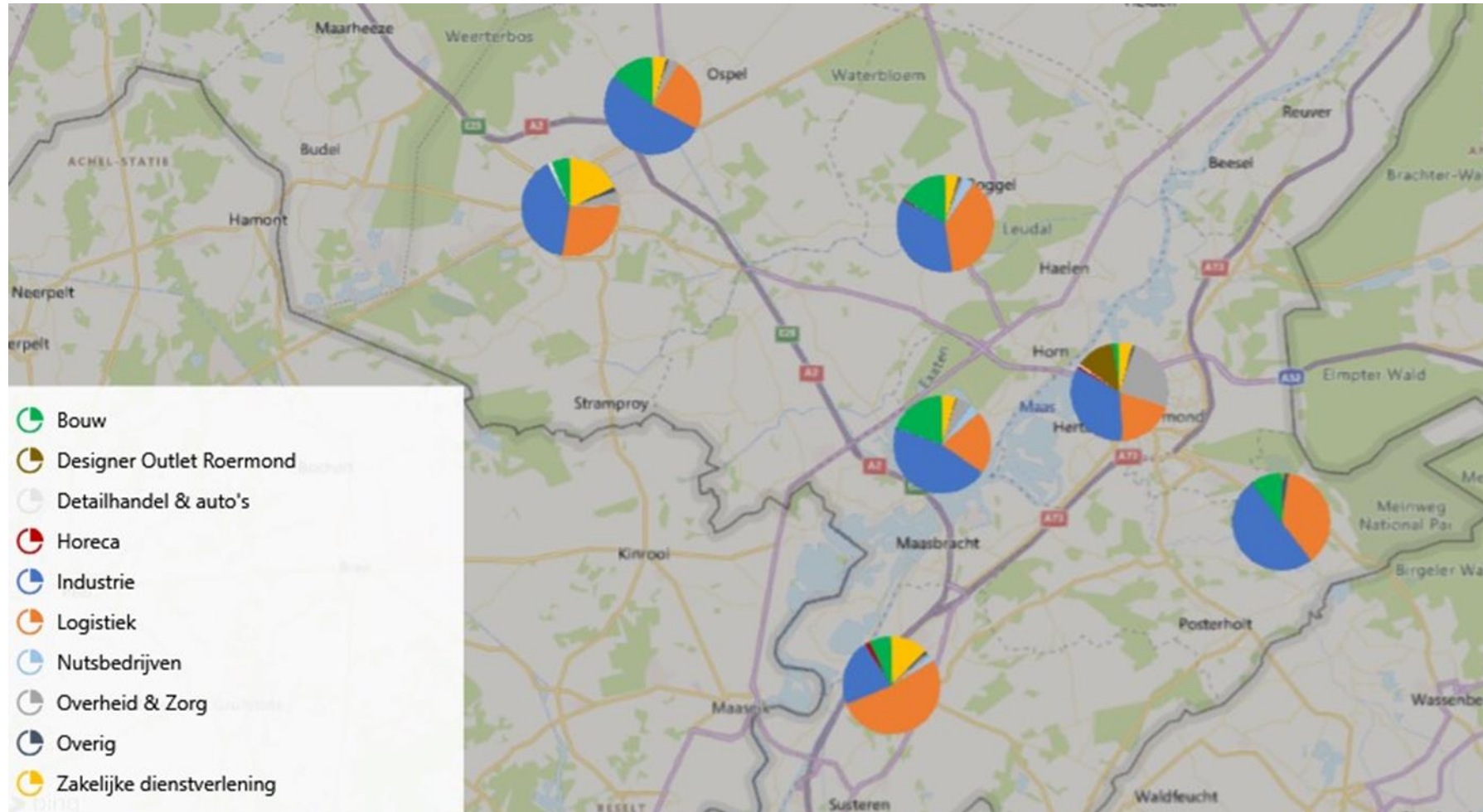
Figuur 7 - Arbeidsplaatsen en vestigingen op bedrijventerreinen in Midden-Limburg



In Figuur 8 worden deze arbeidsplaatsen en bijbehorende sectoren gesplitst over de zeven gemeentes.

<sup>15</sup> ETIL (2018) Rapport Werklocaties

Figuur 8 - Type bedrijvigheid in de regio Midden-Limburg (in %)





## Een foto van de nautische bedrijvigheid in de regio

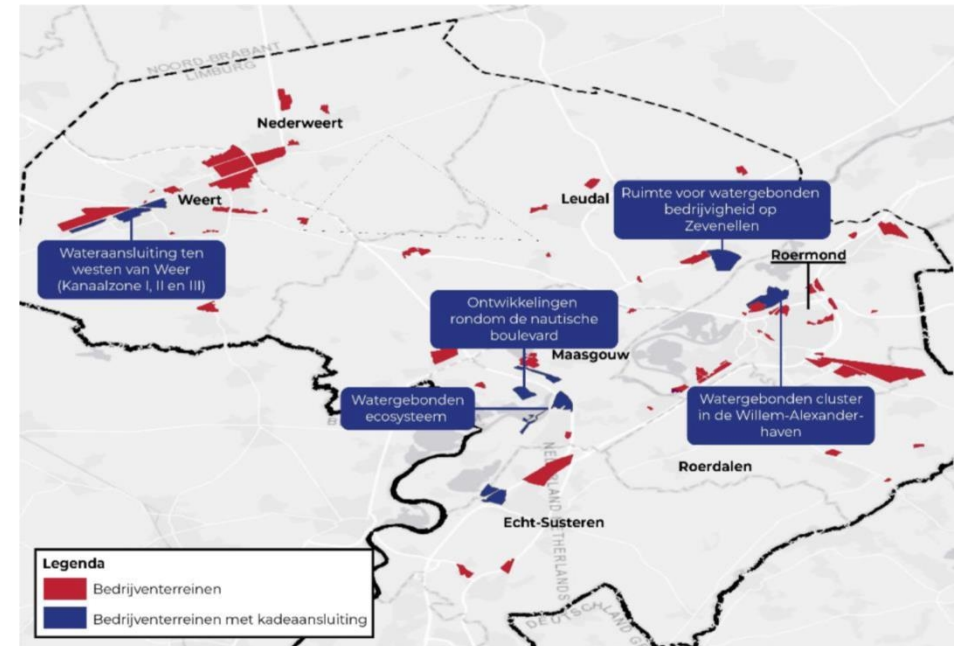
Wat betreft de nautische bedrijvigheid worden twee typen bedrijven onderscheiden: watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid

**Watergebonden bedrijven:** bedrijven die direct aan het vaarwater liggen met vaak een eigen kade of gebruikmaken van een direct naastliggende openbare kade.

**Waterverbonden bedrijven:** bedrijven die in hun -logistieke- bedrijfsprocessen gebruikmaken van een kade maar op enige afstand van het water (kunnen) liggen. Zij kunnen zich op zowel droge als natte bedrijventerreinen vestigen.

Meerdere terreinen in Midden-Limburg zijn overduidelijk watergebonden terreinen. Noemenswaardig hierbij zijn de terreinen in de gemeente Maasgouw met de nautische boulevard, het hart van het watersport-ecosysteem, reparatie, bouw en *re-fit* van schepen en bulkoverslag. In Roermond is met de Willem-Alexanderhaven een complete binnenhaven te vinden met een sterk ontwikkeld cluster. De gemeente Leudal beschikt op bedrijventerrein Zevenellen nog over ruimte voor watergebonden bedrijvigheid. In het noorden van de regio zijn er in Weert en Nederweert ook enkele terreinen met een wateraansluiting (bijvoorbeeld Kanaalzone I, II en III). Deze worden door diverse omstandigheden momenteel niet tot nauwelijks gebruikt.

Figuur 9 - Inventarisatie bedrijventerreinen in Midden-Limburg



Bron: IBIS (2018) (bewerkt door Ecorys).

## Nautische bedrijvigheid: jachtbouw en watersport

Naast de waterge- en verbonden bedrijven die gebruikmaken van een kade beschikt Midden-Limburg over een omvangrijk nautisch cluster. Op basis van de geregionaliseerde bedrijfslijsten van de Maritieme Monitor aangevuld met de



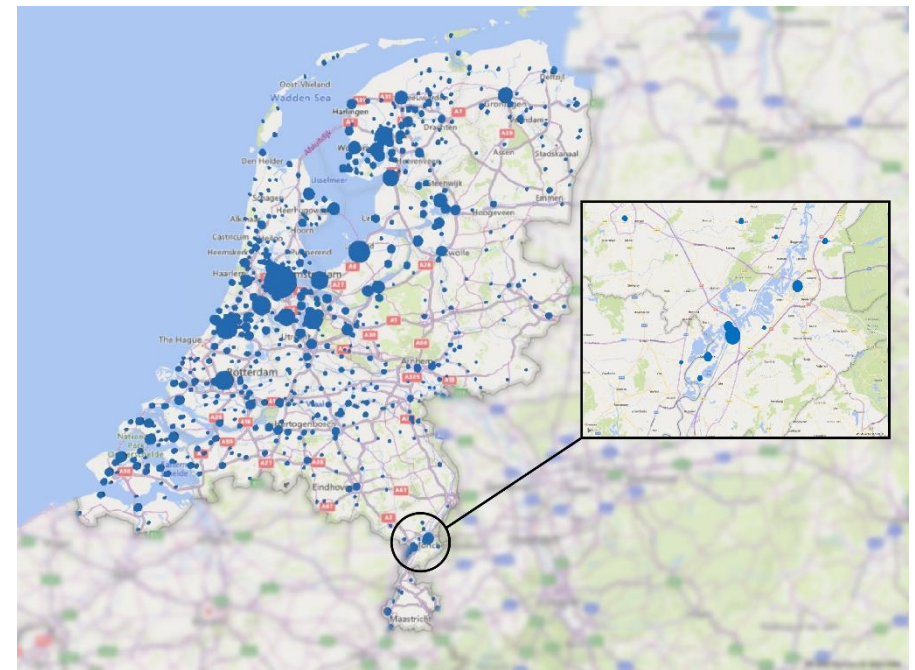
REBIS database wordt deze nautische sector in kaart gebracht.<sup>16</sup> Nautische bedrijvigheid wordt als volgt gedefinieerd:

- Commerciële jachtbouw (SBI 3012);
- Onderhoud en reparatie van binnenvaart- en recreatie schepen (SBI 3315);
- Groothandel en/of winkel in watersportartikelen (SBI 46492/47642);
- Jachthavens (SBI 93291);
- Verhuur en lease van schepen (SBI 7734);
- Zeil- en surfscholen (SBI 85511).

In het nautische cluster zijn ruim **100 midden- en kleinbedrijven** actief met ruim **470 werkzame personen**. Het merendeel van de personen in dit cluster zijn werkzaam in de jachtbouw (25%), onderhoud en reparatiewerkzaamheden (30%), groothandels in watersportartikelen en jachthavens (beide (+/- 10%).

Het zwaartepunt van dit type bedrijvigheid in de regio ligt in de gemeentes Maasgouw en Roermond met respectievelijk 250 en 100 werkzame personen. Binnen de definitie van watergebonden bedrijven is het aandeel van deze nautische sector gelijk aan 10%. Het nautische cluster vervult hiermee een belangrijke economische (en maatschappelijke) functie in de Midden-Limburg economie. Het economisch belang van dit cluster valt in Tabel 1 onder watergebonden bedrijvigheid.

*Figuur 10 - Nautische bedrijvigheid (in wzp) in Midden-Limburg t.o.v. Nederland*



Tevens laat Figuur 10 zien dat de werkgelegenheidsomvang van het nautische cluster in Midden-Limburg ook ten opzichte van omliggende regio's substantieel is. Een clustering ter hoogte van de Nautische Boulevard en Roermond is duidelijk zichtbaar.

<sup>16</sup> Ecorys (2020), Maritieme Monitor



Naast de inventarisatie van watergebonden bedrijvigheid laat Figuur 9 ook zien dat de regio beschikt over een substantieel aantal 'droge' bedrijventerreinen. Op dergelijke terreinen vestigingen zich weliswaar geen watergebonden bedrijven, maar desondanks kunnen bedrijven **verbonden** zijn met het water. Denk hierbij aan leveranciers van grondstoffen, maar ook afnemers van containers en *warehousing* locaties.

Op basis van de inventarisatie van de bedrijvigheid in de regio, verschillende gesprekken met ondernemers en eerder door Ecorys uitgevoerde studies<sup>17</sup> verwachten we dat waterverbonden bedrijvigheid in de volgende sectoren een belangrijke rol speelt:

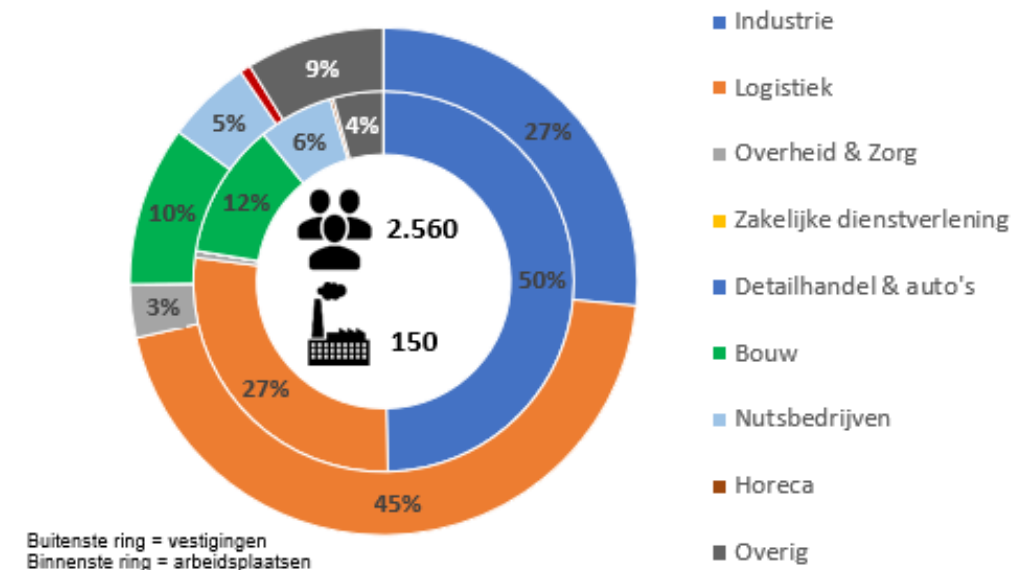
- Opslag en dienstverlening voor vervoer: met name bedrijven die fungeren als distributiecentra en warehousing locaties zijn veelal afhankelijk van de aan- en/of afvoer van goederen via het water. 40% van de bedrijven actief in deze sectoren zijn op een bepaalde manier verbonden met het water.
- Groothandels: ruim 400 bedrijven in de regio zijn geregistreerd als groothandel, waarvan naar schatting tussen de 5% en 15% van de bedrijven (indirect) zijn verbonden met het water.
- Maakindustrie: onder meer de vervaardiging van producten van metaal, papier, rubber en kunststof zijn gedeeltelijk verbonden met het water. Tussen de 3% en 9% van deze bedrijven zijn verbonden met het water.

<sup>17</sup> Ecorys (2020), Maritieme Monitor 2014 – 2019

In Bijlage 3 wordt een gedetailleerde uitwerking van waterverbonden werkgelegenheid gepresenteerd.

Daarnaast biedt de regio ook nog kansen om meer gebruik te maken van het vervoer over water. Zo zien nu nog 'droge' bedrijven zoals Rockwool en het distributiecentrum van de Action wel potentie van het vervoer over water, maar maken ze hier tot op heden nog geen gebruik van.

Figuur 11 - Werkgelegenheid op kadekavels in Midden-Limburg





Een nadere beschouwing van de watergebonden werkgelegenheid in Midden-Limburg laat zien dat deze vooral te vinden is in de sectoren industrie en logistiek.

### Economische waarde van watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid

In Tabel 1 wordt de economische omvang op bedrijventerreinen en het belang van waterge- en verbonden weergegeven. Het economische belang is uitgedrukt in aantal bedrijven, banen, omzet en toegevoegde waarde.

De eerste twee indicatoren, bedrijven en banen, zijn rechtstreeks ontleend aan het provinciale bedrijvenregister (REBIS). Voor de grootste bedrijven zijn het aantal werkzame personen en omzet geverifieerd met een extern bedrijvenregister en/of jaarrapportages. De laatste twee indicatoren, toegevoegde waarde en investeringen, zijn uitsluitend op basis van nationale kengetallen bepaald<sup>18</sup>.

Voor **watergebonden bedrijvigheid** is de totale omzet en toegevoegde waarde van watergebonden bedrijvigheid in de regio Midden-Limburg gelijk aan resp. €975 en €284 miljoen. Circa 10% van het economisch belang komt voor uit het nautisch cluster (i.e. jachtbouw, onderhoud en reparatiewerkzaamheden en recreatie).

Tabel 1 Economisch belang op bedrijventerreinen (per gemeente) en uitsplitsing waterge- en verbonden bedrijvigheid

Gemeente	Bedrijven (in aantal)	Banen (in wzp)	Omzet * (in mln. euro)	Toegevoegde waarde (in mln. euro)	Bruto Investeringen (in mln. euro)
Echt-Susteren	350	6.250	€ 1.220	€ 630	€ 140
Leudal	320	3.625	€ 930	€ 385	€ 100
Maasgouw	140	2.000	€ 520	€ 190	€ 75
Nederweert	210	2.025	€ 600	€ 215	€ 60
Roerdalen	65	1.450	€ 500	€ 170	€ 45
Roermond	900	18.200	€ 5.300	€ 2.100	€ 190
Weert	715	11.850	€ 2.850	€ 1.210	€ 205
<b>Totaal Midden-Limburg</b>	<b>2.700</b>	<b>45.400</b>	<b>€ 11.920</b>	<b>€ 4.900</b>	<b>€ 815</b>
<b>Waarvan:</b>					
<b>Watergebonden</b>	<b>242</b>	<b>2.860</b>	<b>€ 975</b>	<b>€ 284</b>	<b>€ 258</b>
<b>Waterverbonden</b>	<b>60 - 200</b>	<b>1.200 – 3.900</b>	<b>€ 350 – € 1.050</b>	<b>€ 130 – € 430</b>	<b>€ 20 – € 40</b>

Bron: REBIS (2020) (\* Kengetallen o.b.v. de nationale rekeningen en CBS cijfers)

\* Disclaimer: de bredere definitie van waterverbonden bedrijvigheid (een afgeleide van totale werkgelegenheid) noodzaakt verhoudingen en zodoende bandbreedtes te hanteren. De monetaire waarde van waterverbonden bedrijvigheid betreft daarom inschattingen op basis van kengetallen.

<sup>18</sup> CBS (2018), nationale rekeningen.



Voor **waterverbonden bedrijvigheid** is het totaal aantal bedrijven geschat tussen 60 en 200 bedrijven en het totaal aantal banen ligt tussen de 1.200 en 3.900. De totale omzet en toegevoegde waarde van waterverbonden bedrijvigheid bevindt zich tussen de bandbreedte van respectievelijk €350 – €1.050 miljoen en €130 – €430 miljoen.

De economische prestatie van bedrijven op bedrijventerreinen is belangrijk voor de Middenlimburgse economie. Met iets meer dan 1/3 van de totale werkgelegenheid in Midden-Limburg wordt bijna 2/3 van het bruto regionaal product gerealiseerd: een hoge arbeidsproductiviteit per medewerker.

**In totaal heeft de watergebonden en waterbonden bedrijvigheid een aandeel van 8 tot 15% in de totale bedrijvigheid op bedrijventerreinen in Midden-Limburg, en een aandeel van 6 tot 10% in de gehele Middenlimburgse economie gemeten in toegevoegde waarde.**



## Huidig aanbod

In het vorige hoofdstuk is een inventarisatie van de huidige (nautische) bedrijvigheid weergegeven. Dit hoofdstuk gaat in op de kwantitatieve en kwalitatieve duiding van het uitgifbare aanbod aan (uitgifbare) kavels op bedrijventerreinen in Midden-Limburg. Voortbouwend op de vorige hoofdstukken, worden eveneens de potentiële ontwikkelingskansen op deze locaties aangestipt.

### Nog maar beperkt kavels beschikbaar voor uitgifte

De zeven gemeentes in de regio Midden-Limburg beschikken over een totaal areaal van circa 1.527 (netto) hectare bedrijventerrein. Slechts 12% hiervan is nog beschikbaar voor uitgifte. Het uitgifbare aanbod in Midden-Limburg is daarmee gelijk aan 185 hectare, waarvan Weert (46,7 ha), Roermond (43 ha) en Leudal (57 ha) het grootste aanbod hebben.

Langs de A2 heeft de gemeente Weert nog ruim 35 hectare bedrijventerrein uitgifbaar op Kampershoek 2.0. Het bedrijventerrein heeft een gemengd, duurzaam profiel en is bestemd voor de logistieke en/of maakindustrie. Tevens beschikt de gemeente Weert op Kanaalzone II (*oude Philips locatie*) over circa 10 hectare bedrijventerrein met potentiële kadefaciliteiten.

In Roermond is op twee locaties nog een (substantieel) areaal beschikbaar:

- Ten zuiden van Roermond is nog een areaal van bijna 10 hectare beschikbaar op bedrijventerrein Oosttangent voor m.n. industriële of ambachtelijke bedrijvigheid;
- Dichtbij Roermond is nog circa 12 hectare terrein beschikbaar voor bedrijfsgebouwen op De Hanze.

Tevens heeft de gemeente Leudal circa 33 hectare beschikbaar op bedrijventerrein Zevenellen en ruim 13 hectare op Ittervoort fase IV. In Tabel 2 wordt het aanbod bedrijventerrein in Midden-Limburg per gemeente weergegeven.

Tabel 2 Aanbod bedrijventerrein in Midden-Limburg

Peildatum: 31-12-2018	Bruto (in ha)	Netto (in ha)	Restcapaciteit (in ha)			
			vrije kavels	niet uitg.	Opties	Totaal
Echt-Susteren	200	189	7,3	1,1	2,2	11
Leudal	241	184	18	39	-	57
Maasgouw	198	198	-	-	0,5	0,5
Nederweert	99	98	0,8	-	-	0,8
Roerdalen	58	56	-	2,7	-	2,7
Roermond	447	396	19	24	0,1	43
Weert	468	406	27,9	1,1	22,7	46,7
<b>Totaal</b>	<b>1.711</b>	<b>1.527</b>	<b>73</b>	<b>68</b>	<b>26</b>	<b>162</b>

Bron: REBIS (2020)



Waar in de bovenstaande tabel wordt gekeken naar het volledige aanbod bedrijventerrein in de regio, leggen we vervolgens de nadruk op kavels met een wateraansluiting. In Tabel 3 wordt dit overzicht van watergebonden bedrijventerreinen in Midden-Limburg weergegeven. In Bijlage 4 worden de karakteristieken van deze terreinen weergegeven.

Tabel 3 Aanbod watergebonden bedrijventerreinen in Midden-Limburg

Peildatum: 31-12-2018	Bruto (in ha)	Netto (in ha)	Restcapaciteit (in ha)			
			vrije kavels	niet uitg.	Opties	Totaal
<b>Leudal</b>						
Zevenellen*	91,7	60,0	13,3	15,5	-	28,8
<b>Maasgouw</b>						
BP kern Panheel	34,9	30,1	-	-	-	-
EPZ Maasbracht	146,2	45,6	-	-	-	-
Haven Wessem	32,6	10,5	-	-	-	-
Kanaal Wessem-Nederweert	28,3	27,0	-	-	-	-
Koeweide	48,6	36,3	-	-	-	-
Oude Maas	16,6	15,6	-	-	-	-
<b>Roermond</b>						
Willem-Alexander	84,3	57,1	-	-	-	-
<b>Weert</b>						
Kanaalzone II	49,1	39,4	10,7	-	-	10,7
<b>Totaal</b>	<b>532,3</b>	<b>321,6</b>	<b>24</b>	<b>15,5</b>		<b>39,5</b>

\* Beschikbare kavels met potentieel

Een tweetal terreinen zijn daarbij relevant om uit te lichten:

- bedrijventerrein Zevenellen;
- bedrijventerrein Kanaalzone II;

In Bijlage 5 worden beide terreinen afgebeeld.

#### Duurzaam Multifunctioneel Bedrijvenpark Zevenellen

De volgende aspecten moeten volgens interviews met de betrokken *stakeholders* in acht worden genomen:

- Het eigendom van de gronden op het bedrijventerrein Zevenellen ligt bij Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg (OML), Attero en World Biobased Centre Zevenellen (WBCZ).
- Het deel van het terrein gelegen aan de Roermondseweg tegenover het bedrijventerrein Windmolenbos is voorzien voor lokale bedrijvigheid (MKB) als overloopgebied van Windmolenbos en omstreken.
- Het deel van het terrein gelegen aan de kopse kant van de haven richt zich op bedrijven die in hun bedrijfsvoering gebruik maken van de aanwezige haven en bereid zijn in de kade te investeren.
- Het middenterrein is nog specifiek gericht op duurzaamheid, circulariteit en biobased gerelateerde activiteiten.
- Het terrein beschikt daarbij over 4 kadegebonden kavels. Er is in de regio behoefte aan watergebonden kavels en deze zijn naar verwachting van OML ook aan het eind van dit jaar





verder gevuld. Ook komt de ontwikkeling van de haven steeds meer in beeld. De exacte invulling (en businesscase) van het terrein is op dit moment nog niet duidelijk.

- Er zijn investeringen vereist om deze kades voor watergebonden activiteiten, anders dan de bulkoverslag per grijpkraan, geschikt te maken. Omdat de Maas onderdeel uitmaakt van het TEN-T Core netwerk kunnen hier in de toekomst subsidiemogelijkheden van het EU CEF programma voor zijn.

#### *Bedrijventerrein Kanaalzone II*

- Het huidige aanbod is circa 10,7 hectare (oude Philips locatie).
- Deze beschikbare kavels zijn niet direct met het water ontsloten en kunnen zodoende niet dienen als een potentiële op/overslaglocatie.



# Huidige- en toekomstige ruimtebehoefte nautische bedrijvigheid

**Dit hoofdstuk gaat in op de huidige- en toekomstige ruimtebehoefte van nautische bedrijvigheid waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen watergebonden en -verbonden bedrijvigheid. Hierbij is uitgegaan van de meest recente databronnen en prognoses van goederenvolumes<sup>19</sup>.**

## Verskillende specifieke methoden gebruikt

Ramingen voor natte bedrijventerreinen kunnen niet met de 'klassieke' modellen voor het ramen van droge terreinen worden gemaakt. Daar wordt immers de werkgelegenheidsontwikkeling als leidende indicator ingezet. Voor de behoefte aan natte terreinen is dit echter niet bepalend. Vandaar dat voor de ruimtebehoefte van natte terreinen gebruik wordt gemaakt van overslagdata en verwachte goederenstromen (m.n. over het water). Het gaat dus om:

- Havens in Midden-Limburg
- Huidige goederenstromen in de provincie en regio
- Specifieke goederenprognose voor Midden-Limburg
- Bepalen van de ruimteproductiviteit watergebonden kavels

<sup>19</sup> Deze prognoses komen uit BASGOED, het algemeen gebruikte goederenprognosemodel van Rijkswaterstaat. Dit model kent een meerjarige updatecyclus waardoor ontwikkelingen, en dus toekomstramingen, soms enkele jaren achterlopen

Gelet op de bijzondere samenstelling van de binnenvaart-volumes in Midden-Limburg, met een fors aandeel zand- en grindwinning in de volumes, en vanwege de relatief recente opening van de containerterminals hebben wij de goederenoverslagprognoses<sup>20</sup> opgedeeld in een aantal relevante geclusterde segmenten. Waar nodig, is er een kwalitatieve toelichting/nuancering bij de cijfers geplaatst.

Voor de waterverbonden bedrijvigheid (veelal gevestigd op droge terreinen) is gebruik gemaakt van de methodiek voor de raming van 'droge bedrijventerreinen'. Hiervoor is het SPECTRA+ model<sup>21</sup> ingezet met percentages om de waterverbonden component te bepalen. De raming voor de waterverbonden bedrijvigheid is daarmee een afgeleide van de behoeferaming voor droge bedrijventerreinen.

## Havens in Midden-Limburg

In Midden Limburg worden formeel 4 havens aangeduid als een (overslag)haven.<sup>22</sup> De bijbehorende karakteristieken, waaronder diepte en CEMT-klasse, wordt als volgt aangestipt:

<sup>20</sup> Idem.

<sup>21</sup> Een gedetailleerde beschrijving van het door Ecorys ontwikkelde SPECTRA+ model is in bijlage 6 bijgevoegd

<sup>22</sup> Rijkswaterstaat (2020), Vaarwegen in Nederland



### Willem-Alexanderhaven, te Roermond

- Diepte: -3.6/-3.6/SP;
- CEMT-klasse: Va.
- Toegang via sluis (3m)

### Prins-Mauritshaven (Nautische Boulevard), te Wessem

- Diepte: -4.0/-4.0/SP;
- CEMT-klasse: Va.

### Kolenhaven (Zevenellen), Maascentrale te Buggenum

- Diepte: -3.6/-3.6/SP;
- CEMT-klasse Va.

### Weert

- Diepte: -3.2/-3.2/KP;
- CEMT-klasse: II.

### Droge bulk daalt, groei natte bulk en containers

De binnenvaart in Nederland vervoerde in 2019 ruim 361 miljoen ton goederen (een stijging van 0,4% t.o.v. 2018). De afgelopen jaren (tussen 2010 en 2019) is een sterke daling van volumes zichtbaar in de markt voor droge bulk. Dit zet ook in 2019 door met een daling van 6,1%<sup>23</sup>. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat de droge bulksector (bv. kolen en veevoer) de komende jaren onder druk zal blijven staan. Daarentegen namen de volumes van natte bulk en containers vanaf 2010

geleidelijk toe. Zo steeg in 2019 het vervoer van natte bulk naar 123 miljoen ton (+ 10,8% t.o.v. 2018) en het containervervoer met 3,2% naar 51 miljoen ton.

De afgelopen jaren heeft de binnenvaartsector te maken gehad met de gevolgen van aanhoudende droogte.<sup>24</sup> Hetgeen voor een regenrivier als de Maas ook in de toekomst zal resulteren in een fluctuerende waterstand. Daarnaast zal de aandacht voor duurzaam transport de komende jaren naar verwachting toenemen, waardoor ook de binnenvaart staat voor een (grote) vergroeningsopgave.

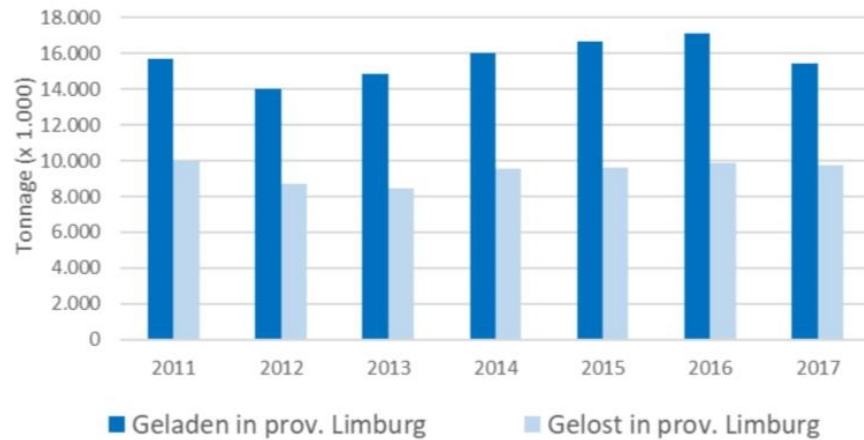
Ten slotte zal de uitwerking van stikstofrestricties in de bouw gevolgen gaan hebben voor het vervoer per binnenvaart.

<sup>23</sup> CBS (2020), Goederenvervoer - soort lading <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83019NED>

<sup>24</sup> Ecorys (2019), Economische schade door droogte in 2018

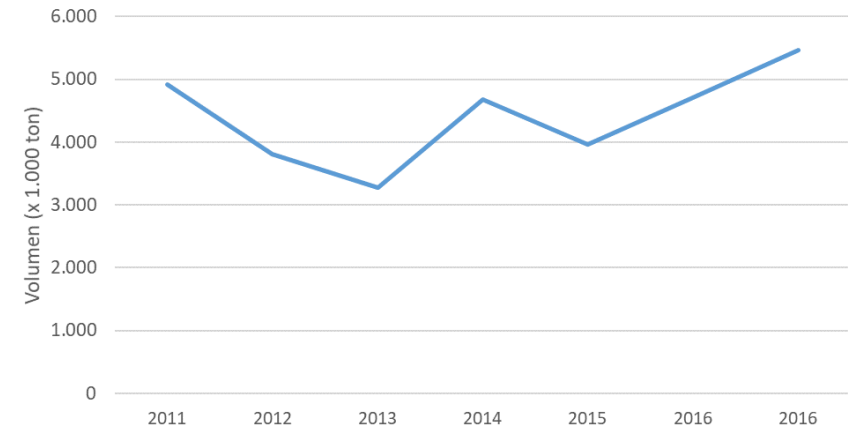


Figuur 12 - Overslagcijfers in de provincie Limburg



Kijkend naar de overslagcijfers in de provincie Limburg, zijn deze over de periode 2011-2017 redelijk stabiel (-1,9%) te noemen (zie Figuur 12). In Midden-Limburg daarentegen, steeg de totale overslag per binnenvaart met circa 11% naar bijna 5,5 miljoen ton. Vooral het geladen tonnage in de regio is de afgelopen jaren sterk toegenomen (meer dan 50%). De goederenstroom met als bestemming Midden-Limburg bleef gedurende dezelfde periode relatief constant.

Figuur 13 - Goederenvolume (x 1.000 ton) in de regio Midden-Limburg



### Prognose goederenstromen voor drie segmenten

Door de diverse samenstelling van het type goederenoverslag in Midden-Limburg gecombineerd met recente en verwachte ontwikkelingen op dit vlak, is de goederenprognose opgedeeld in drie segmenten:

- **droge bulk:** landbouw- en voedingsproducten, erts en metaal, bouwmaterialen en chemische producten;
- **natte bulk:** minerale brandstoffen en aardolieproducten;
- **stukgoederen:** ijzer en staal en stukgoed (o.a. containers).



### Volumes droge bulkgoederen gaan dalen

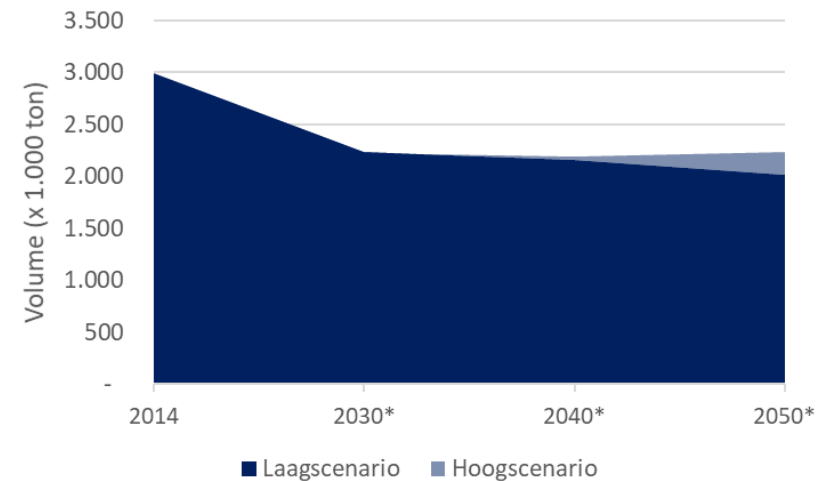
De voor Midden-Limburg belangrijke overslag van droge bulkgoederen laat voor de toekomst in BASGOED een forse daling zien in verwachte overslag (ruim 30%). Dit valt te verklaren door de geplande afbouw van de zand- en grindwinning. Op dit moment wordt met het Grensmaas project nog wel grind gewonnen in de regio Midden-Limburg. Na 2027 wordt deze grindwinning stopgezet en wordt de huidige werkhaven die hiervoor gebruikt ontmanteld.

Uit de interviews begrijpen wij dat er ook na 2027 markt vraag blijft naar in Nederland gewonnen grind. Omdat de huidige werkhaven voor t.b.v. de grindwinning niet op een bedrijventerrein is gelocaliseerd en daarom niet in REBIS voorkomt, hebben wij deze ontwikkeling niet meegenomen in onze raming. Wel kan uit deze sector dus een ruimte vraag ontstaan voor de periode na 2027.

De, ook bij de trends en ontwikkelingen genoemde, transitie naar een circulaire economie kan zorgen voor een groei van de droge bulk stromen. Hierbij valt te denken aan rest- en recyclestromen uit bijvoorbeeld industrie, bouw, agri of huishoudens. Dichter bij grotere bevolkingskernen is de verwachting dat er steeds vaker gebruik gemaakt zal worden van bouwhubs waarbij aan- en afvoer zoveel mogelijk per

binnenvaart zal plaatsvinden. Wanneer een groter deel van de aan- en afvoer van materialen voor de bouw verlegd wordt van de weg naar de binnenvaart, dan leidt dit tot minder drukte op de weg en een lagere milieubelasting<sup>25</sup>. Dit zou tot extra vraag naar terrein bij grotere kernen zoals Weert en Roermond kunnen leiden.

Figuur 14 - Prognose droge bulkgoederen in Midden-Limburg



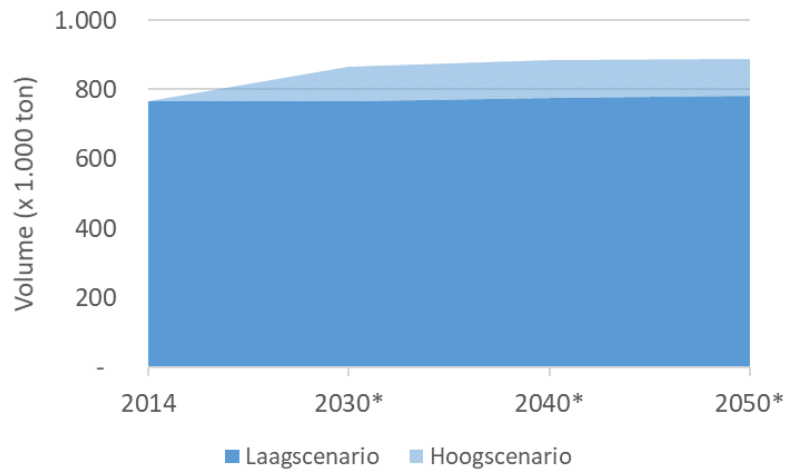
<sup>25</sup> TNO heeft samen met een aantal partijen uit de bouw en kennisinstututen de voordelen van bouwhubs in kaart gebracht, zie [https://pure.tudelft.nl/portal/files/51450259/TNO\\_2018\\_bouwlogistiek.pdf](https://pure.tudelft.nl/portal/files/51450259/TNO_2018_bouwlogistiek.pdf)



### Groei natte bulkgoederen in hoog scenario

De overslag van natte bulkgoederen in Midden-Limburg betreft vooral de overslag van brandstoffen bij het VARO Energy brandstoffendepot in de Prins Willem-Alexander haven in Roermond. Dit brandstoffendepot is het grootste depot in Zuid-Nederland.<sup>26</sup> Richting toekomst zal het aandeel fossiele brandstoffen hier afnemen ten gunste van een hoger percentage hernieuwbare brandstoffen. In de ramingen wordt uitgegaan van minimaal een stabiel beeld en bij een scenario met hoge groei ook een groei in de overslag van natte bulk.

Figuur 15 - Prognose natte bulkgoederen in Midden-Limburg



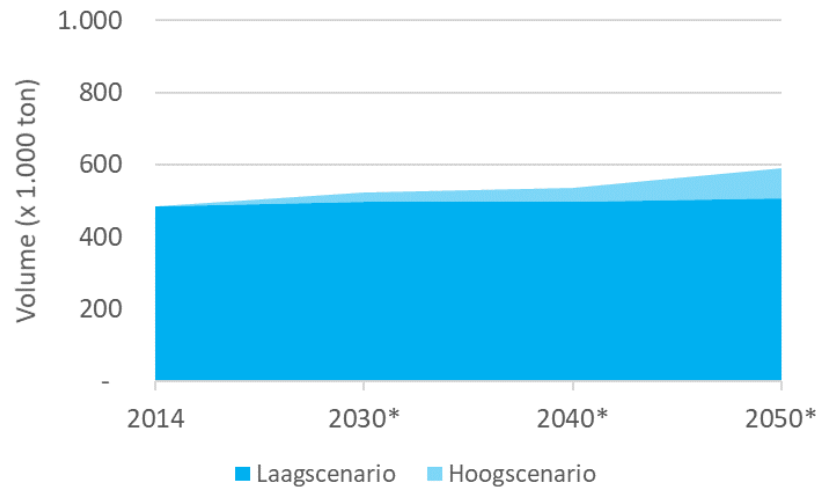
### Naar verwachting meer stukgoederen overgeslagen

De overslag van stukgoederen, waarbij voor Midden-Limburg vooral de containeroverslag maar ook de overslag van bijvoorbeeld SIF in Roermond relevant is, stijgt naar verwachting. Dit positieve beeld, met een bijbehorende vraag naar ruimte, wordt versterkt door de beelden die leven bij het bedrijfsleven. Ook de verkenning naar een nieuwe containeroverslaglocatie in Nederweert past bij dit positieve beeld wat betreft de te verwachten toekomstige overslag van stukgoederen. De prognose is nog exclusief mogelijke groei als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in België of Duitsland, zoals de eerder genoemde ontwikkeling van het bedrijventerrein ter hoogte van Elpmt (DE).

<sup>26</sup> <https://www.parkmanagementmiddenlimburg.nl/wp-content/uploads/sites/2/2019/01/Infographic-WA.pdf>



Figuur 16 Prognose stukgoederen in Midden-Limburg



### Watergebonden ruimtebehoefte

Na het ramen van de overslagprognose in Midden-Limburg is de ruimteproductiviteit van watergebonden bedrijven in de regio de laatste stap om de ruimtebehoefte te bepalen.

**Ruimteproductiviteit** is gedefinieerd als het overgeslagen volume gedeeld door het areaal bedrijventerrein in gebruik voor watergebonden activiteiten.

In Tabel 4 wordt zowel de ruimteproductiviteit als de goederenprognose gepresenteerd.

Tabel 4 Ruimtebehoefte watergebonden bedrijvigheid (in 2030 en 2050)

Goederentype	Eenheid	Goederentype		
		Droge bulk	Natte bulk	Stukgoederen
Ruimtegebruik	Hectare	39	16	9
Ruimteproductiviteit	Ton / hectare	45.000	48.000	88.500
Volume Δ 2014 – 2030 (figuur 13, 14 en 15)	Tonnage	-770.000	100.000	37.000
<b>Ruimtebehoefte 2030</b>	<b>Hectare</b>	<b>- 17,1</b>	<b>2,1</b>	<b>0,4</b>
Volume Δ 2014 - 2050 (figuur 13, 14 en 15)	Tonnage	-760.000	120.000	110.000
<b>Ruimtebehoefte 2050</b>	<b>Hectare</b>	<b>-16,8</b>	<b>2,5</b>	<b>1,2</b>

Bron: BasGoed (2014) en Ecorys

De toekomstige vraag naar watergebonden kavels voor natte bulk en stukgoederen wordt tot en met 2030 geschat op 2,5 hectare. Doorkijkend naar 2050 groeit deze vraag naar watergebonden kavels naar bijna 4 hectare (3,7 ha). In deze analyse wordt ervan uitgegaan dat de economie het WLO-hoog scenario volgt.

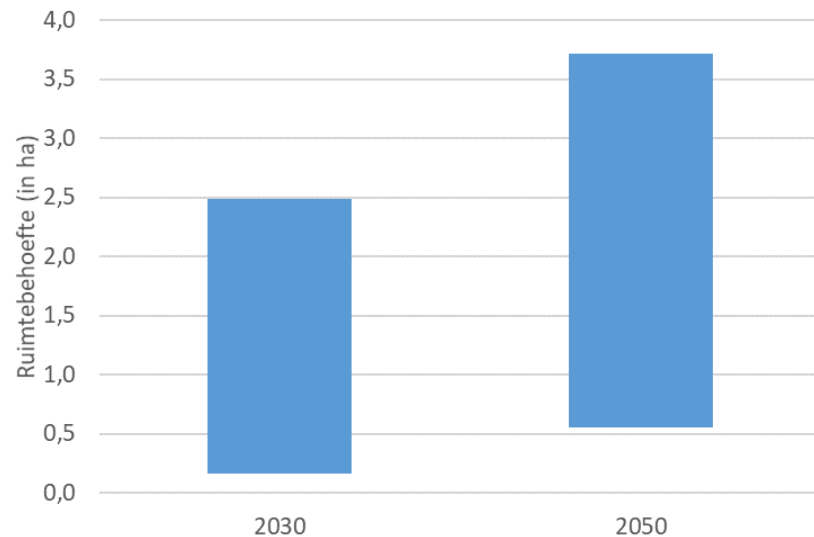
Vanwege de huidige uitbraak van het COVID-19 virus zijn de economische omstandigheden in korte tijd onzeker geworden. Wanneer er sprake is van langdurende beperkingen door het virus kan dit leiden tot een langdurige recessie. Vandaar dat de watergebonden ruimtebehoefte in Figuur 17 met een bandbreedte wordt gepresenteerd. Zodra de economie het





WLO laagscenario volgt zal de behoefte naar watergebonden kavels aan de onderkant van deze bandbreedte liggen. Dit geldt overigens ook voor waterverbonden bedrijvigheid in de volgende paragraaf.

Figuur 17 - Watergebonden ruimtebehoefte (laag vs. hoog scenario)



In 2010 is in de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens<sup>27</sup> ook al een keer de ruimtebehoefte voor nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg geschat. Op basis van de toen actuele

<sup>27</sup> Ecorys (2010) Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens Nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van actuele prognoses

scenario's werd er een ruimtevraag voor watergebonden kavels in geheel Limburg geschat van tussen de 5 en 27 hectare. Tevens merkt deze studie op dat "Alleen in Midden-Limburg zijn in de haven van Roermond en in Zevenellen nog uitgeefbare haventerreinen<sup>28</sup>". Anno 2020 is er in Roermond geen ruimte meer beschikbaar.

### Waterverbonden ruimtebehoefte

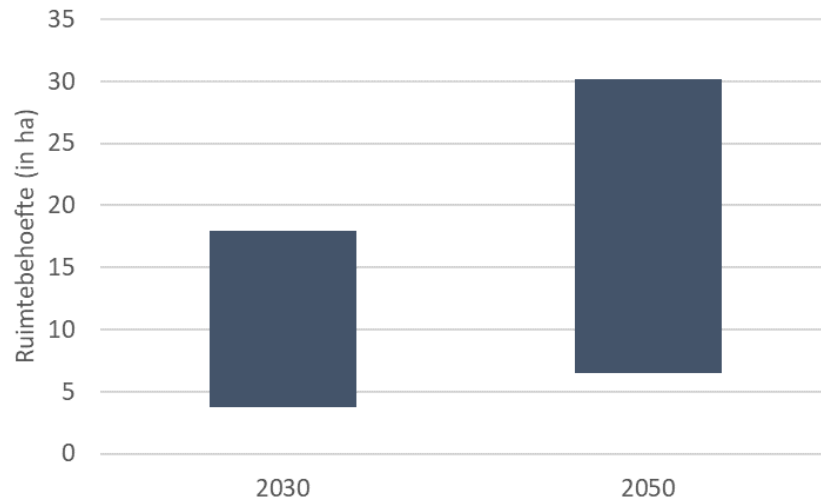
Op basis van de modelberekeningen komen wij tot een geschatte ruimtebehoefte voor waterverbonden bedrijvigheid tussen de 3,7 en 17,9 hectare tot 2030 (in het laag- vs. hoogscenario) en tussen de 6,5 en 30,2 hectare tot 2050 (in het laag- vs. hoogscenario).

Hierbij rekenen we met aannames wat betreft het percentage bedrijvigheid op droge terreinen dat te classificeren valt als waterverbonden. Voor sommige economische activiteiten is dit logischerwijs hoger dan voor andere. Modal shift en andere ook al in het trends hoofdstuk aangestipte ontwikkelingen kunnen richting toekomst deze verdeling doen schuiven.

<sup>28</sup> Ecorys (2010) Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens Nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van actuele prognoses, p74.



Figuur 18 - Waterverbonden ruimtebehoefte (laag- vs. hoog scenario)



### Potentie waterverbonden bedrijvigheid beter benutten

Richting toekomst kan het verschuiven van ladingstromen van de weg naar binnenvaart (modal shift) in verschillende industrieën het percentage waterverbonden verder omhoog brengen. In het Programma Topcorridors is voor de bovenregionale knooppunten op de goederencorridors een dergelijke analyse reeds gedaan.<sup>29</sup> Een eerste observatie door Ecorys op basis van onder andere de resultaten uit het onderzoek voor de Topcorridors is dat de in Midden-Limburg

<sup>29</sup> Programma Topcorridors (2019) Modal shift potentie binnenlandse continentale ladingstromen

aanwezige fabrieken voor bouwmaterialen (o.m. de productie van Trespa en isolatiemateriaal) interessante sectoren zijn voor een (verdere) modal shift. Ook op de potentieel waterverbonden terreinen in bijvoorbeeld Echt-Susteren zijn veel groothandelsactiviteiten te vinden die mogelijk nog geen gebruik maken van de binnenvaart voor hun gecontaineriseerd vervoer.

Het beter benutten van het vervoer over water heeft een tweeledig effect op de waterge- en waterverbonden bedrijvigheid. Enerzijds, neemt de vraag naar voldoende watergebonden overslagfaciliteiten toe, waardoor er -extra- vraag kan ontstaan naar watergebonden kavels. Anderzijds kan als gevolg van een modal shift ook de totale waterverbonden bedrijvigheid toenemen.



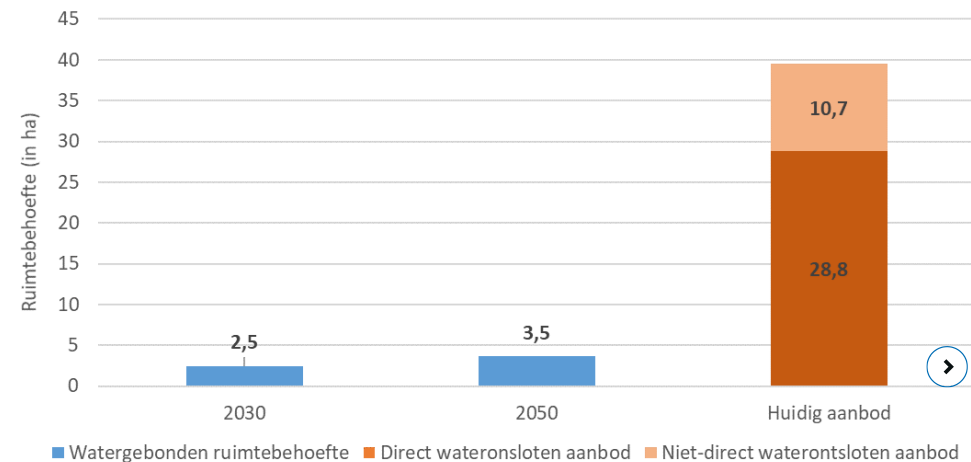
## Match vraag en aanbod

**Nadat in de vorige hoofdstukken aanbod en vraag per werkmilieu in beeld zijn gebracht, worden deze hier samengebracht en vergeleken. Dit biedt inzicht in hoeverre vraag en aanbod zowel kwalitatief als kwantitatief matchen.**

In figuren 18 en 19 zijn de verwachte ruimtebehoefte voor waterge- en verbonden bedrijvigheid en het huidige aanbod naast elkaar gezet. Deze confrontatie geeft inzicht in de toekomstige vraag en het aanbod tot en met 2030, en kijkt tevens door naar 2050. Uit deze figuren zijn de volgende bevindingen af te leiden:

- De toekomstige watergebonden ruimtebehoefte is gelijk aan 0,5 tot 2,5 hectare (tot en met 2030). Doorkijkend naar 2050 groeit deze behoefte naar watergebonden kavels naar circa 3,5 hectare.
- Het totale aanbod van watergebonden kavels is gelijk aan bijna 40 hectare. Echter, een aantal percelen (ruim 10 ha) is niet direct ontsloten op het water. Vandaar dat dit verschil in de naastgelegen figuur wordt aangegeven.
- De confrontatie tussen watergebonden vraag en het aanbod laat zien dat het huidige aanbod momenteel voorziet in de behoefte naar watergebonden bedrijvigheid. Wel worden in de volgende sectie een aantal belangrijke kanttekeningen gemaakt.

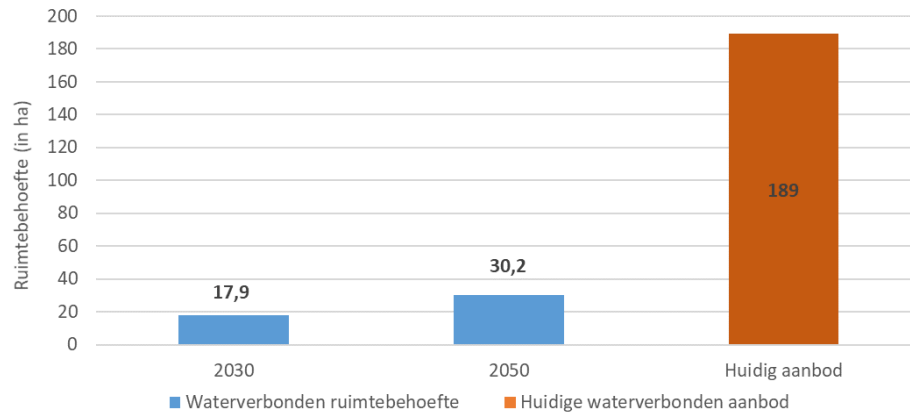
Figuur 19 - Confrontatie toekomstige watergebonden vraag en huidig aanbod



- De behoefte naar waterverbonden bedrijvigheid is een veelvoud van die naar watergebonden kavels. Tot en met 2030 is de waterverbonden ruimtebehoefte gelijk aan 18 hectare. Zodra we vooruitkijken naar 2050 groeit deze behoefte naar dergelijke kavels zelfs naar 30 hectare. Wel dient te worden opgemerkt dat er sprake is van een bandbreedte (tussen 7 en 30 hectare in 2050).
- Met voldoende aanbod droge terreinen (189 ha) en circa 18 hectare toekomstige vraag (tot 2030) voorziet het huidige aanbod in de behoefte aan waterverbonden bedrijvigheid.



Figuur 20 - Confrontatie toekomstige waterverbonden vraag en huidig aanbod



### Onzekerheid omtrent watergebonden activiteiten

Uit de goederenprognoses en interviews blijkt een verwachte groei van de stukgoederenoverslag (w.o. containers). De gesprekken met betrokken ondernemers, laten zien dat er nog wel enige winst te behalen valt door de huidige terreinen beter te benutten, maar dat op termijn uitbreiding van locaties noodzakelijk kan worden. Voor containeroverslag is een vestiging op een over het water goed bereikbare locatie uiteraard essentieel.<sup>30</sup> Dit limiteert het aantal mogelijkheden voor uitbreiding.

<sup>30</sup> Het gaat hier immers om lijndiensten die zo snel mogelijk weer moeten kunnen vertrekken en dus extra hinder ondervinden van beperkingen door bijvoorbeeld beperkte breedte van de vaarweg (om te keren) of andere nautische beperkingen.

Voor het segment natte bulk, is in het lage scenario een zeer geringe groei in overslag voorspeld. De voornaamste overslaglocatie voor natte bulk is het brandstoffendepot in Roermond. Voor de toekomst is het relevant om een beter beeld te krijgen van recyclestromen die als natte bulk in Midden-Limburg zullen 'verschijnen' en de logistieke processen die bij deze stromen horen.<sup>31</sup>

De overslag van droge bulk kent, zoals eerder verwacht, een dalende trend, die in de prognoses versterkt wordt door de geplande afbouw van de grindwinning. Omdat deze activiteiten plaatsvinden op een tijdelijke locatie (werkhaven bij Schipperskerk), zijn zowel de huidige ruimtevrage als een toekomstige ruimtevrage vanuit de markt, wanneer er een vorm van winning blijft bestaan, niet in de ramingen opgenomen. Daarmee kan er vanuit deze sector toch een ruimtevrage ontstaan voor de toekomst. Op andere locaties in Midden-Limburg wordt eveneens droge bulk overgeslagen (bv. bij Kanaal Wessen-Nederweert). Voor deze locaties is er geen reden om een daling van het droge bulk volume te verwachten. Zij zijn in Midden-Limburg gelegen vanwege goede vestigingsplaatsfactoren (waaronder bereikbaarheid van snel- en vaarwegen gecombineerd met een unieke ligging naar afzetmarkten in Nederland, België en Duitsland).

<sup>31</sup> Mogelijk dat het nog te verschijnen (stand april 2020) beleidskader en actieprogramma Circulaire Economie van de Provincie Limburg hier eerste inzichten in kan geven.



Vanuit de transitie naar een meer circulaire economie, zie ook de opmerkingen bij 'natte bulk', kan het gebruik van bouwhubs leiden tot een nog niet geschatte vraag naar ruimte in de buurt van een van de grote kernen in het gebied.

### Verwachte knelpunten

Er zijn twee watergebonden terreinen (en kavels dicht bij het water) met grote percelen beschikbaar. Hiervan ligt Zevenellen direct aan de Maas. Gelet op de populatie van (nautische) bedrijvigheid in Midden-Limburg, met een sterke vertegenwoordiging van het MKB, is het mogelijk dat deze bedrijven niet als eerste kijken naar deze terreinen, maar andere vestigingsvoorkeuren hebben. Deze bedrijven willen, allicht vanwege de sterke verbondenheid met de eigen vestigingsplaats, allereerst kijken naar verhuizing binnen de eigen vestigingsplaats. Daarom is het belangrijk om ook naar lokaal maatwerk (te blijven) kijken voor kleinere verplaatsingen en nieuwe vestigingen.



# Kansen voor de regio & handreikingen voor beleid

## SWOT-analyse

Figuur 21 SWOT analyse

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none"> <li>Goede verbindingen via het water (Maas) en weg</li> <li>Geïntegreerd cluster van maakindustrie, agri en logistiek (crossovers)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Midden-Limburg minder bekend dan Noord- en Zuid-Limburg</li> <li>Arbeidsmarkt concurrerend houden</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ontwikkelingen in grensregio waar van de regio van kan profiteren</li> <li>Kansen voor circulaire economie: aansluiten maak, agri, logistiek</li> <li>Doorontwikkelen potentie van waterverbonden bedrijvigheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergrijzing kan zorgen voor een knelpunt op de arbeidsmarkt</li> <li>Beperkt watergebonden aanbod</li> </ul>

## Handreikingen voor beleid

Op basis van de bevindingen opgedaan tijdens het onderzoek, doen we een aantal strategische aanbevelingen per gemeente in het SML-verband. Tevens maken we duidelijk wat de USP's zijn voor de verdere versterking van de nautische bedrijvigheid. Deze USP's zijn uitgewerkt in de onderstaande blauwe tekst box.

### ***Aanbeveling 1: in hectares lijkt er voldoende ruimte te zijn maar zorg dat watergebonden kavels ook echt gebruik maken van het water***

De confrontatie tussen vraag- en aanbod laat zien dat er vooralsnog voldoende ruimte is om de vraag naar watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid in de regio te accommoderen. Desondanks blijft het belang van (lokale) vestigingsfactoren onverminderd groot (o.a. verbondenheid met de eigen vestigingsplaats). Specifiek voor natte bedrijventerreinen is het optimaliseren van het bestaande (uit te geven) aanbod daarom essentieel. Het is belangrijk dat bedrijven gevestigd op watergebonden kavels gebruik maken van het water om zo de meerwaarde van een watergebonden kavel volledig te benutten. Het blijft daarmee van belang om lokaal maatwerk te leveren en na te denken over kansen voor het herstructureren van het huidige aanbod (denk ook aan inbreiding).

***Actie: Inventariseer op SML-niveau of watergebonden kavels gebruikt worden door waterverbonden bedrijven en verken anders hoe deze kavels optimaal gebruikt kunnen worden. Dit vereist een gemeenschappelijke database met bedrijfskenmerken, vestigingseisen van deze bedrijven (watersport-industrie is immers anders dan maakindustrie) en de randvoorwaarden (denk eigendom grond, pacht e.d.). Biedt hierbij ruimte voor maatwerk omdat een hoop vooral kleine bedrijven water ge- en verbonden bedrijven zich lokaal willen kunnen blijven vestigen.***





***Aanbeveling 2: ga uit van huidige sterke clusters en op zoek naar toekomstige cross-overs***

Uit het onderzoek blijkt een gedeeld beeld dat de regio nog steeds sterk is in de sectoren agri-food, maakindustrie en logistiek. In een transitie naar een meer biobased en circulaire economie ontstaan kansen voor nieuwe bedrijvigheid op het snijvlak van deze eerder genoemde sectoren. Een grootschalige locatie, zoals bijvoorbeeld Zevenellen, kan hier een rol spelen.

*Actie: Sluit aan bij de verdere uitwerking van het Missiegedreven Economisch Beleidskader van de Provincie Limburg. Op de Prins Willem Alexander haven (o.m. recyclingscluster) wordt hard gewerkt aan circulariteit. Zevenellen heeft de potentie om te dienen als grootschalige potentiële locatie voor deze circulaire activiteiten. Eventuele herstructurering van locaties voor droge bulk overslag en verwerking volgt mogelijkerwijs uit keuzes gemaakt op provinciaal niveau.*

***Aanbeveling 3: Kijk over de gemeentegrenzen heen wanneer het gaat om nautische bedrijvigheid; "alleen wie kan delen kan vermenigvuldigen"***

Er is gekeken naar de match tussen vraag- en aanbod op het niveau van de regio Midden-Limburg. Ook in de gesprekken met ondernemers hebben we gekeken naar de potentie van de regio. Dit kan betekenen dat nautische bedrijvigheid over gemeentegrenzen heen migreert of landt.

*Actie: Ontwikkel gezamenlijk accountmanagement gericht op nautische bedrijvigheid; daarin kan dan gekeken worden hoe vooral waterverbonden bedrijvigheid zoveel mogelijk met het water te laten doen (zowel tijdens acquisitie als huidig bestand)*

***Aanbeveling 4: het (regionale) bedrijfsleven kijkt over landsgrenzen, doe dat als overheden ook***

Geïnterviewde (logistieke) ondernemers geven aan dat zij hun verzorgingsgebied tot in het Rheinland en Belgisch-Limburg zien. Daarmee zijn (bedrijventerreinen)ontwikkelingen aan beide kanten van de grens relevant voor de kansen van de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg. Meest in het oog springende ontwikkelingen zijn hierbij de plannen voor XXL-logistiek rondom Elmpt (DE) en de ontwikkeling van het logistieke cluster rondom Genk (BE). Ook in Europese subsidieprogramma's (Horizon 2020, TEN-T etc.) wordt een grensoverschrijdende blik op prijs gesteld.

*Actie: zorg voor de juiste 'business intelligence' en weet wat er op de verschillende beleidsniveaus en in de markt speelt. Trek hierin samen op met OML waar de komende jaren stappen gezet worden op het gebied van Marktanalyse en marktkennis.*

***Aanbeveling 5: Zoek samenwerking op de juiste schaalniveaus voor meer slagkracht en zichtbaarheid***



De schaalvergroting in de logistiek en infrastructuurontwikkeling betekent ook een schaalvergroting in uitdagingen. Om zichtbaar te zijn voor nationale en Europese (subsidie)programma's, is het belangrijk om samen, mogelijk met een van de buurregio's of op provinciaal niveau op te trekken en te kijken wie hierbij de logische bondgenoten kunnen zijn. Specifiek kunnen ook arbeidsmarktbranding en human capital als gezamenlijk thema genoemd worden waarbij schaalgrootte gewenst is. We zien met bijvoorbeeld Keyport een initiatief waar op verder gebouwd kan worden. Breng regionale ondernemers, die als ambassadeur voor hun sector dienen, bijeen en kijk waar gezamenlijke kansen en uitdagingen om op te pakken liggen.

*Actie: Verken in bijvoorbeeld Keyport verband met ondernemers uit de sectoren agri, maakindustrie en logistiek in een workshop waar gezamenlijke, sectoroverstijgende proposities te ontwikkelen zijn die de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg versterken. Benut hierbij handreikingen uit het Missiegedreven Economisch Beleidskader van de Provincie Limburg voor wat betreft versterken van de innovatieve logistieke bedrijvigheid (met daarbij verduurzaming, digitalisering en circulariteit als vooraanstaande thema's)*

### ***Aanbeveling 6: kijk actief waar in het regionale bedrijfsleven een modal shift bedrijven verder kan helpen***

Uit gesprekken met betrokken triple helix partijen blijkt dat de meeste grote ondernemingen in de regio al bezig zijn met het duurzamer inrichten van hun logistiek. Vaak speelt vervoer per binnenvaart een belangrijke rol in het verwezenlijken van deze ambities. Via bijvoorbeeld het LIOF lopen er al programma's om ondernemers hiermee te helpen maar ook lokale overheden kunnen hier in contact met lokale ondernemers een rol spelen. Uit de gesprekken met Smurfit Kappa maar zeker ook BCTN blijken positieve verwachtingen wat betreft de volumes die de komende jaren naar de binnenvaart verlegd kunnen worden.

*Actie: Trek samen op met bijvoorbeeld de partners in Blueports, en LIOF om een awareness campagne op te zetten om meer met de Maas te doen. Concrete events waar aandacht gecreëerd zou kunnen worden zijn bijvoorbeeld de Logistieke Dag Limburg of het (herplande) congres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.*

### **Concrete acties**

Uit de handreikingen voor beleid volgt een aantal aanbevelingen en concrete acties. In Tabel 5 wordt aangegeven met wie deze acties kunnen worden opgepakt en op welke termijn.



*Tabel 5 'Roadmap' regionaal beleid nautische bedrijvigheid Midden-Limburg*



Actie	Wie	Wanneer
Inventariseer op SML-niveau of watergebonden kavels gebruikt worden	SML (Lead) en gemeentes	Korte termijn
Ontwikkel een SML-beleidsvisie op de nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg en kijk waar deze aantakt bij o.a. het Missiegedreven Economische Beleidskader van de provincie.	SML (Lead), gemeentes en Provincie Limburg	Korte termijn
Ontwikkel gezamenlijk accountmanagement gericht op nautische bedrijvigheid	Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert	Middellange termijn
Zorg voor de juiste 'business intelligence' (o.b.v. marktanalyse en marktkennis) en weet wat er op de verschillende beleidsniveaus en in de markt speelt. Trek hierin samen op met OML	SML (Lead) en gemeentes	Korte/Middellange termijn
Verken samen (bijv. in een workshop) met ondernemers uit de sectoren agri, maakindustrie en logistiek waar gezamenlijke proposities te ontwikkelen op het vlak van nautische bedrijvigheid	SML (Lead), Keyport en het bedrijfsleven in Midden-Limburg	Korte/Middellange termijn
Organiseer concrete events en start een awareness campagne om meer met de Maas te doen	SML (Lead), Blueports Limburg, LIOF, NVB, e.d.	Onbekend i.v.m. COVID-19, z.s.m. als dat weer wél kan



### Unique Selling Points (USP) op 'nautisch' gebied per gemeente

**Roermond:** Roermond beschikt over een diverse binnenhaven met een compleet cluster waar op dit moment stappen worden gezet ter versterking van de governance. Bij toekomstige bouwopgaven kan de haven dienen als bouwhub voor circulair bouwen. De kadeverbreding in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma biedt nieuwe kansen.

**Weert:** Weert kan door de aanwezigheid van een containerbinnenvaartterminal richting toekomst de modal shift van aanwezige en nieuw te vestigen maak- en logistieke industrie goed faciliteren.

**Leudal:** de gemeente Leudal beschikt met Zevenellen over een grootschalige locatie voor watergebonden kavels. De verdere ontwikkeling van de biobased economie kan hier crossovers bieden met maakindustrie en binnenvaart.

**Nederweert:** De verdere verkenning (en ontwikkeling) van het private initiatief om hier een binnenvaartoverslaglocatie te ontwikkelen kan de modal shift van het lokale bedrijfsleven vergemakkelijken.

**Maasgouw:** Maasgouw beschikt over een bijzonder ecosysteem rondom de jachtbouw, watersport en het onderhoudscluster rond de binnenvaart; hierin zijn duidelijke crossovers te vinden. Daarnaast kan de verduurzaming van de binnenvaart, met bijvoorbeeld een *Clean Energy Hub* versterkt worden.

**Roerdalen & Echt-Susteren:** hoewel deze twee SML-partners een minder sterke relatie hebben met nautische bedrijvigheid kan het voor verdere versterking van de lokale economie interessant zijn om met bedrijven die grote(re) vervoersstromen hebben naar de modal shift potentie te kijken.



## Bijlage 1: Interviews

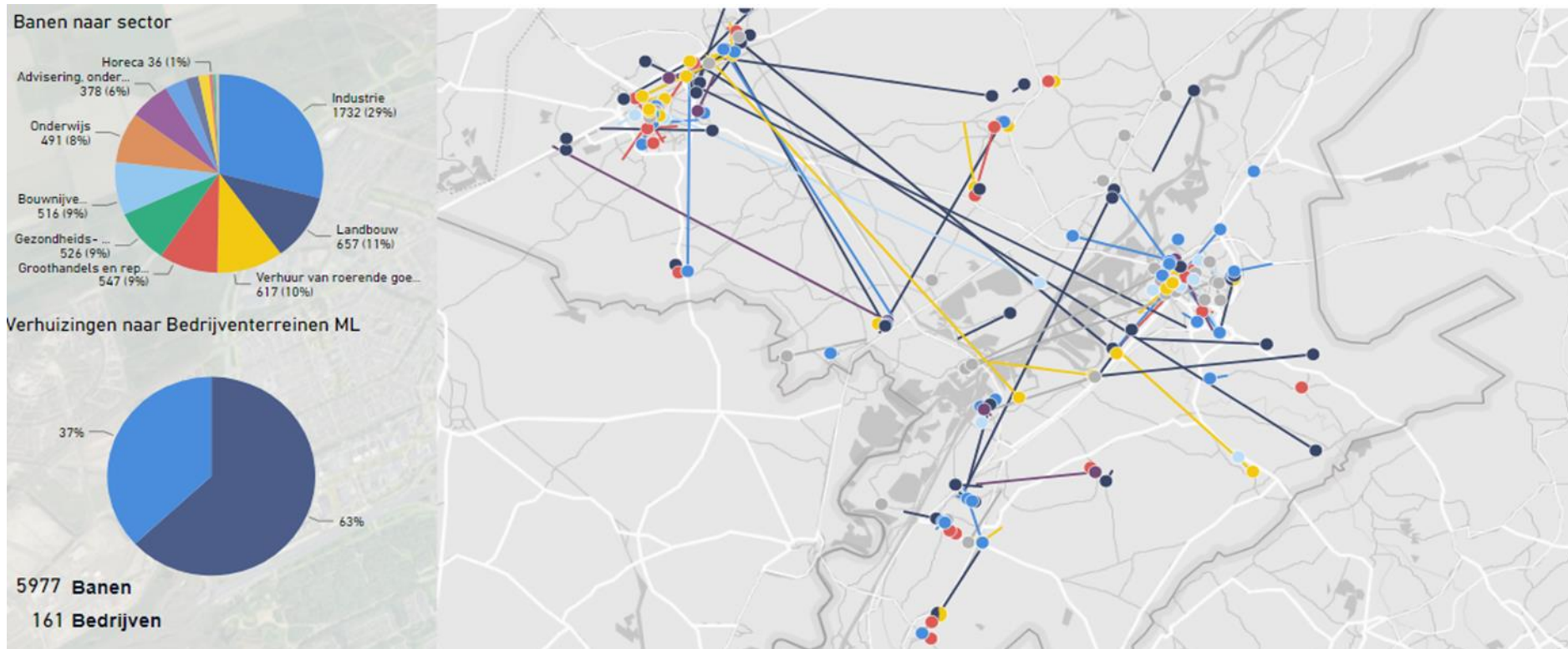
Tabel 6 - Overzicht interviews

Bedrijfsnaam	Standplaats	Interviewdatum
OML	Roermond	27/02/2020
LIOF	Maastricht	05/03/2020
Keyport	Weert	27/02/2020
Provincie Limburg	Maastricht	28/02/2020
SIF	Roermond	04/03/2020
Smurfit Kappa Roermond	Roermond	12/03/2020
BCTN Roermond	Roermond	27/02/2020
De Heus Maasbracht	Maasgouw	18/02/2020
Linssen Yachts Maasbracht	Maasgouw	03/03/2020
Gemeente Nederweert	Nederweert	26/02/2020
Gemeente Weert	Weert	26/02/2020
Gemeente Leudal	Leudal	10/03/2020
Gemeente Maasgouw	Maasgouw	10/03/2020
Gemeente Echt-Susteren	Echt-Susteren	12/03/2020
Gemeente Roermond	Roermond	27/02/2020
Bargeterminal Born	Born	20/03/2020
Maasgrind B.V	Maasgouw	16/03/2020
Van Nieuwpoort	Maasgouw	18/03/2020



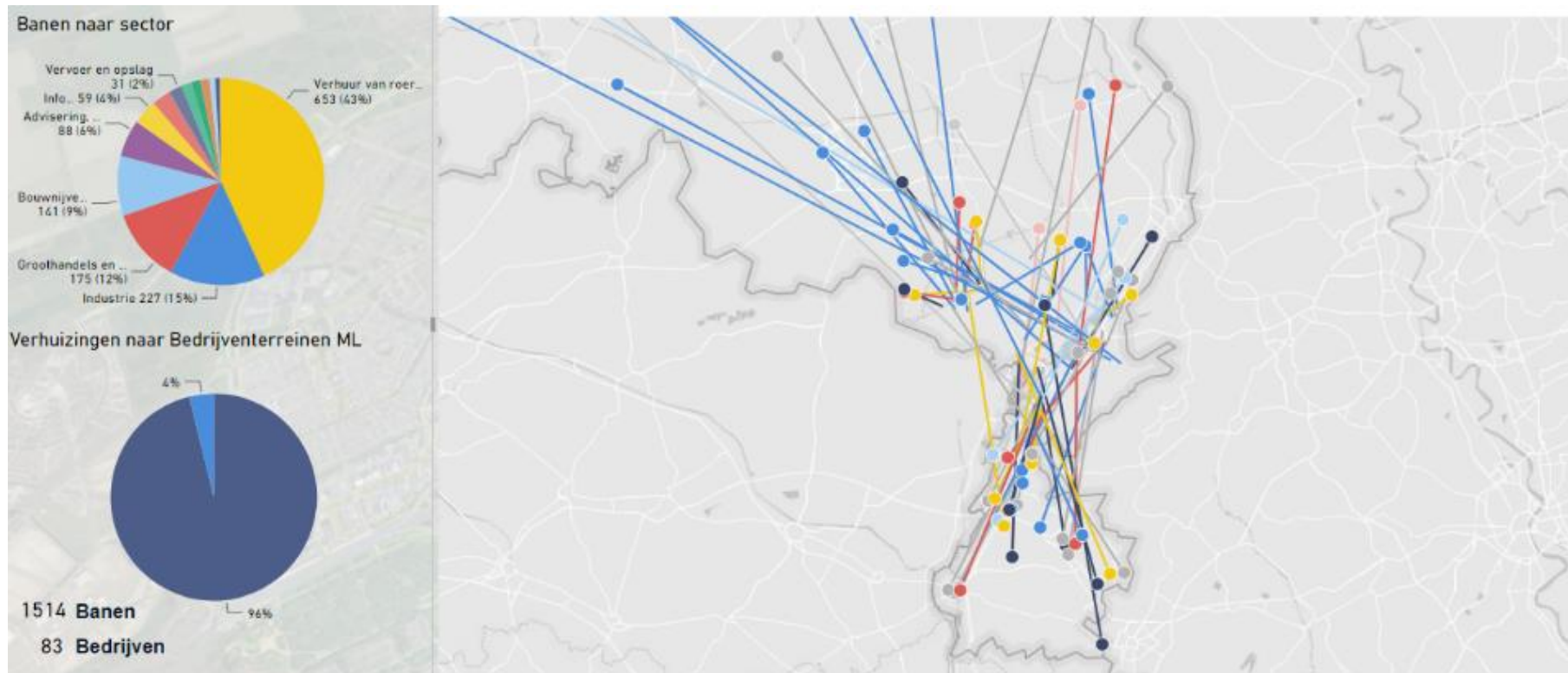
## Bijlage 2: Verhuisdynamiek

Figuur 22 - Interne verhuisdynamiek – organisatie binnen Midden-Limburg



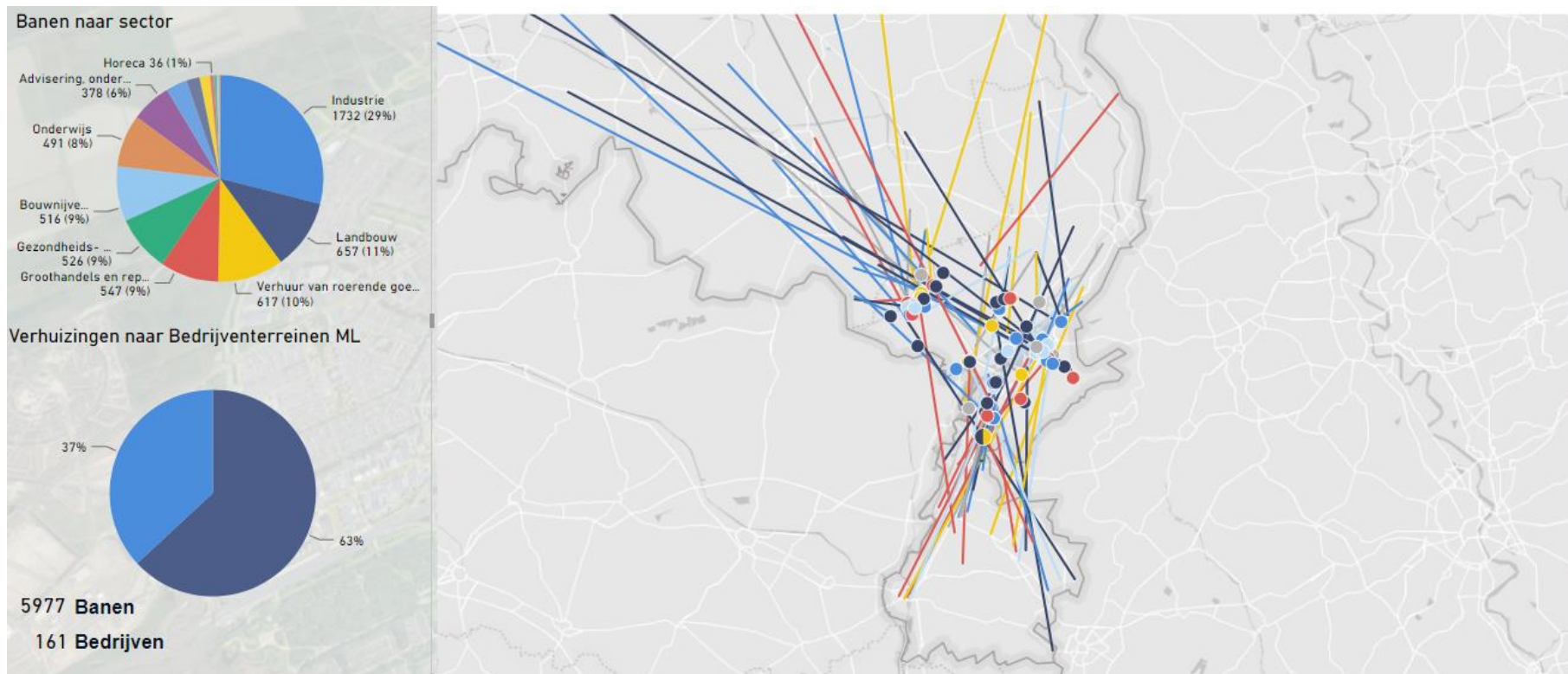
Toelichting: ruim 60% (63%) van de organisaties binnen Midden-Limburg verhuizen naar bedrijventerreinen.

Figuur 23 - Externe verhuisdynamiek – organisaties naar Midden-Limburg



Toelichting: bijna alle bedrijven van buiten de regio (96%) verhuizen naar bedrijventerreinen in Midden-Limburg.

Figuur 24 - Externe verhuisdynamiek – organisaties vanuit Midden-Limburg



Toelichting: 63% van de organisaties die verhuizen buiten de regio verhuizen naar een bedrijventerreinen.



## Bijlage 3: Waterverbonden werkgelegenheid in Midden Limburg

Tabel 7 - Waterverbonden werkgelegenheid

Bedrijfstakken (SBI)	Totaal aantal werkzame personen (in wzp)	Watergebonden (in wzp)	Waterverbonden (in wzp)	
			Min	Max
A Landbouw, bosbouw en visserij	51	0	0	0
B Delfstoffenwinning	53	49	4	4
C Industrie	15.354	1.243	645	1.351
D Energievoorziening	608	0	0	0
E Waterbedrijven en afvalbeheer	416	114	106	106
F Bouwnijverheid	3.184	294	97	97
G Handel (zonder SBI 46)	5.219	108	18	412
G Handel - SBI 46	5.431	468	283	815
H Vervoer en opslag	4.776	124	63	994
I Horeca	813	7	0	0
J Informatie en communicatie	742	0	0	0
K Financiële dienstverlening	350	0	0	0
L Verhuur en handel van onroerend goed	148	0	0	0
M Specialistische zakelijke diensten	1.849	27	0	0

Bedrijfstakken (SBI)	Totaal aantal werkzame personen (in wzp)	Watergebonden (in wzp)	Waterverbonden (in wzp)	
			Min	Max
N Verhuur en overige zakelijke diensten	2.725	98	34	34
O Overheid	1.510	11	6	6
P Onderwijs	565	0	0	0
Q Zorg	1.201	4	0	0
R Cultuur, sport en recreatie	166	9	0	0
S Overige dienstverlening	237	2	0	0
U Extraterritoriale organisaties	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>45.398</b>	<b>2.558</b>	<b>1.257</b>	<b>3.820</b>
<b>Verhouding t.o.v. totaal</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>3%</b>	<b>9%</b>

Bron: REBIS (aangepast door Ecorys)

In de bovenstaande tabel wordt het totaal aantal werkzame personen (wzp) en de personen werkzaam bij waterge- en verbonden bedrijven uitgesplitst naar bedrijfstak.



## Bijlage 4: Karakteristieken van via het water ontsloten terreinen

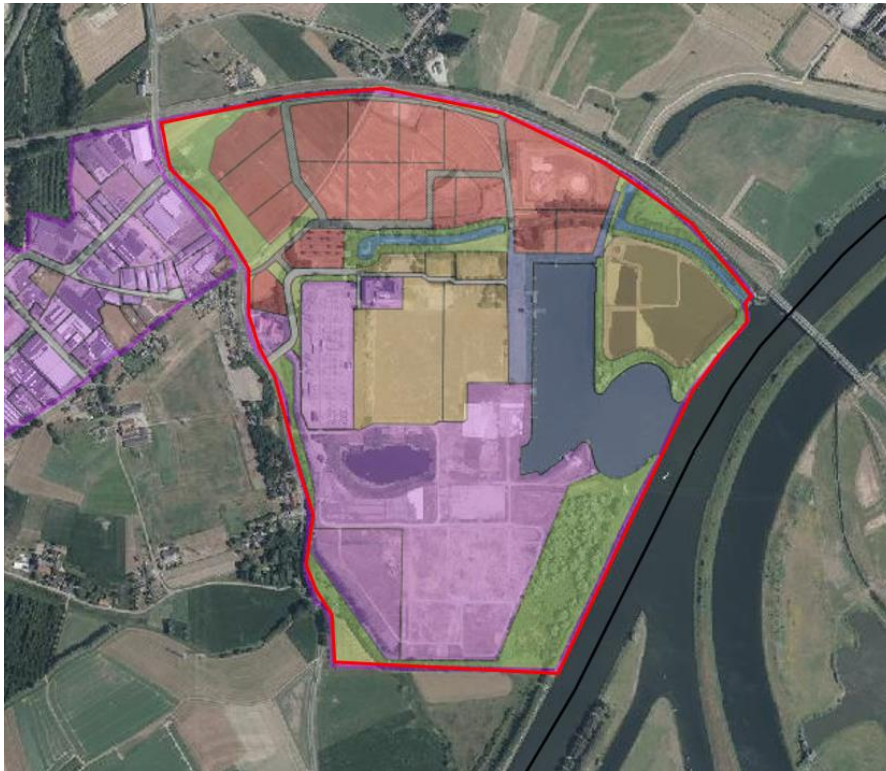
Bedrijventerrein	Gemeente	Werkmilieu	Transformatielocatie	Aanzienlijke herstructureringsopgave	Economisch belang vs. wonen	Grootste aanbod in de regio	Dreigend ruimtetekort	Waarom interessant?
Zevenellen	Leudal	Industrieel; Logistiek	X			X		Grootschalige transformatie naar duurzaam multifunctioneel bedrijvenpark met ruimte voor bedrijven actief in de logistiek, opslag, distributie, circulair en <u>biobased</u> . Tevens grootste aanbod watergebonden kavels in de regio.
BP kern Panheel	Maasgouw	Industrieel; Logistiek		X				Gemengd terrein met enkele kleinere kavels, dicht bij recreatiegebieden
EPZ Maasbracht	Maasgouw	<u>Energiecentrale</u>						Locatie Prins Clauscentrale die recent weer opnieuw in gebruik genomen is voor de Belgische energiemarkt. Daarmee niet waarschijnlijk dat deze locatie binnenkort beschikbaar komt
Haven Wessem	Maasgouw	Industrieel; Nautisch	X		X			Deze industriële haven in Wessem is de afgelopen omgevormd tot een servicehaven voor watersport activiteiten en 'nautische' bedrijvigheid
Kanaal Wessem-Nederweert	Maasgouw	Industrieel		X				Zand en grind verwerkende activiteiten vinden hier plaats. Grote speler is NSI. Richting toekomst kan dit terrein als <u>grondstoffenhub</u> (her)ontwikkeld worden.
<u>Koeweide</u>	Maasgouw	Gemengd (klassiek kleinschalig, agro, nautisch)			X		X	Dit is een klassiek kleinschalig watergebonden terrein. Er zijn ideeën gevormd rond herinrichting. Het terrein zit vol en is dicht op de kern van Maasbracht gelegen.





## Bijlage 5: Bedrijventerreinen Zevenellen en Kanaalzone II

Figuur 25 - Bedrijventerrein Zevenellen (rood kader)



Figuur 26 - Bedrijventerrein Kanaalzone II (rood kader)









## Bijlage 6: Modelbeschrijving SPECTRA+

De prognose van de ruimtevraag is door STEC voor de periode 2020-2030 berekend met een methode die is afgeleid van de oorspronkelijke bedrijfslocatiemonitor van CPB/PBL (2001). Ecorys heeft voor dit type prognoses het SPECTRA-model ontwikkeld.

Op basis van de drie scenario's die STEC heeft gebruikt<sup>12</sup> geeft SPECTRA een beeld van de toekomstige ruimtebehoefte aan bedrijventerrein in Twente. Het model houdt rekening met de reeds bestaande sectorstructuur en werkgelegenheid. De tijdhorizon worden daarbij doorgetrokken tot 2030-2040 en de berekening wordt geüpdatet naar de huidige situatie. De basis voor de methode van zowel SPECTRA als STEC is, dat werkgelegenheid (en het ruimtegebruik per werknemer) de centrale graadmeter is voor de ruimtevraag van bedrijven.

**Sector-indeling bedrijventerreinen:** STEC volgend, worden dezelfde 10 sectoren in het aanbod van bedrijventerreinen onderscheiden. Met deze indeling worden bedrijven zoveel mogelijk geclusterd op basis van zowel kwantitatieve aspecten (zoals groeiverwachtingen, locatievoorkeur, terreinquotiënt) als kwalitatieve aspecten (zoals vestigingsvoorkeuren en marktorientatie).

**Ontwikkeling locatievoorkeur:** welk deel (%) van de berekende toename van het aantal banen komt op bedrijventerreinen terecht? De locatievoorkeur van bedrijven wordt weer vastgesteld op basis van de meest recente gegevens van het BIRO en met dezelfde trendanalyse. De locatievoorkeuren per sector worden in SPECTRA uitgesplitst naar sector. Op basis van de provinciale contouren van bedrijventerreinen wordt berekend welk deel van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen is gevestigd. Voor de industriële sectoren wordt de historische ontwikkeling van de hele industriële sector gebruikt, om incidenten en uitschieters per sub sector te filteren. Additioneel worden weer belangrijke trends voor de ruimtevraag per sector voor de locatietype-voorkeur gekwantificeerd.

**Ontwikkeling terreinquotiënten:** hoeveel ruimte (in m<sup>2</sup> kavel) heeft elke baan op een bedrijventerrein nodig? STEC bracht samen met het team Beleidsinformatie van de provincie het ruimtegebruik per sector in beeld, door de bedrijfskavels op bedrijventerreinen te koppelen met het vestigingenbestand van de provincie. Ook de impact van leegstand werd daarbij verrekend. Deze methode wordt gevolgd. Hoewel SPECTRA al is voorzien van terreinquotiënten, worden de geregionaliseerde terreinquotiënten van de STEC-studie in het model SPECTRA geladen. Op basis hiervan wordt per sector het gewogen gemiddelde ruimtegebruik in de huidige situatie vastgesteld.



**Behoeftte aan grootschalige kavels:** voor de relatief arbeidsextensieve logistiek en (maak)industrie maken we gebruik van SPECTRA+, waarvan de methodiek niet op werkgelegenheidsontwikkeling, maar op de toegevoegde waarde per hectare op bedrijventerreinen is gebaseerd. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde van bedrijven kan namelijk het inzicht in de ruimtebehoefte op grond van de (doorgaans afnemende) werkgelegenheidsontwikkeling aanvullen. De reden hiervoor is dat in deze sectoren, mede als gevolg van automatisering en robotisering, per arbeidskracht steeds meer wordt geproduceerd.