



Projectverslag.

Uitwerkingen en effecten van de ontwikkeling van
het "Bedrijven- en energiepark Elmpt" voor
omliggende Nederlandse en Duitse gemeenten

Dr. Hans-Ulrich Tappe (projectleiding)
Dr. Inga Molenda
Oliver Nowakowski
Dr. Sven Wardenburg

Inhoudsopgave

1	Management Summary	5
2	Opbouw van het onderzoek	7
2.1	Indeling en doelstelling	7
2.2	Prestatiemodules, methodiek en projectmanagement	8
3	Basisbepaling	11
3.1	Sociaaleconomische regionale analyse	11
3.1.1	Demografie	11
3.1.2	Economische kerncijfers en branchestructuur	14
3.1.3	Competentieveldanalyse	17
3.1.4	Arbeidsmarktontwikkeling	21
3.1.5	Statistieken woon-werkverkeer	23
3.2	Onderzoeken naar potentieelanalyse	27
3.2.1	Evaluatie van de basisonderzoeken en meningen van experts	27
3.2.2	Samenvatting van de verklaringen van deskundigen	32
3.3	Planologisch-wettelijke status	34
3.3.1	Regionale planning	35
3.3.2	Vorbereidend ruimtelijke-ordeningsbeleid: Bestemmingsplan	37
3.3.3	Bindend ruimtelijke-ordeningsbeleid: Bebouwingsplanning	38
4	Onderzoek naar bestaande ontwikkelingsdoelstellingen	41
4.1	Uitvoeren van schriftelijke enquête en interviews met deskundigen	41
4.2	Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “bedrijventerreinen”	41
4.3	Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “arbeidskrachten”	44

4.4	Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “mobiliteit en verkeer”	45
5	Inventarisatie (nulmeting) en regionale vooruitzichten	47
5.1	Bestaande bedrijventerreinen en randvoorwaarden	47
5.1.1	Kwantitatieve schatting van het uitvals- en afwijzingspercentage	48
5.1.2	Aangrenzende economische regio's	50
5.2	Arbeidskrachten	51
5.2.1	Schatting van het aantal nieuw gecreëerde banen	54
5.2.2	Uitweiding: vestiging van logistieke dienstverleners van hoge waarde	57
5.2.3	Aanwijzingen voor de oriëntatiewaarden t.b.v. de planning	59
5.2.4	Regionale behoefte aan vakmensen en arbeidskrachten	61
5.3	Mobiliteit en verkeer	64
5.3.1	Bereikbaarheid van het gebied	64
5.3.2	Verkeersverbindingen	65
5.3.3	Plannen en projecten	67
6	SWOT-analyse en aanbevelingen	69
6.1	Opbouw van de SWOT-analyse	69
6.2	Sterke en zwakke punten Energie- en Bedrijvenpark Elmpt	69
6.3	Kansen en risico's Energie- en Bedrijvenpark Elmpt	70
6.4	Samenvoeging van de resultaten	71
6.5	Actiegebieden en afleiding van strategische maatregelen	73
6.5.1	Actiegebied “Bedrijventerreinen”	73
6.5.2	Actiegebied “Arbeidskrachten”	75
6.5.3	Actiegebied “Mobiliteit en verkeer”	79
7	Bijlage	83

7.1	Vragenlijst voor het verzamelen van de basisgegevens	83
7.2	Gespreksleidraad deskundigengesprek	86

1 Management Summary

Het door de gemeente Niederkrüchten aangevraagde onderzoek naar de *”Uitwerkingen en effecten van de ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt voor omliggende Nederlandse en Duitse gemeenten”* moet dienen als een planningsbasis en geeft als resultaat aanbevelingen voor verder verdiepende concepten in de zin van een ruwe ontwikkelingsstrategie. Een van de doelstellingen van het onderzoek is het analyseren van de effecten van de commercieel-industriële herontwikkeling van het voormalige militaire vliegveld in Elmpt op verschillende stedenbouwkundige en sociaaldemografische onderwerpen.

Ontwikkelingsdoelstellingen op het actiegebied “bedrijventerreinen”

Samenvattend kan men zeggen dat er op gemeentelijk en grensoverschrijdend regionaal niveau geen gezamenlijke economische en commerciële ontwikkelingsstrategieën zijn. Er bestaan geen concepten voor afzonderlijke gemeenten, het district of de grensoverschrijdende regio, en dus ook geen waarneembare en afgestemde werk- of rollenverdeling. In de Nederlandse gemeenten Beesel en Roermond wordt actueel gewerkt aan vergelijkbare strategieconcepten. De eigenaar en projectontwikkelaar Verdion doet gekwalificeerde uitspraken over de individuele gebiedsgerelateerde ontwikkelingsstrategie voor het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt. De best guess in de geplande huurdersstructuur wordt beschreven als 50% value-added logistiek, 25% logistiek en 25% producerende bedrijven.

Ontwikkelingsdoelstellingen op het actiegebied “arbeidskrachten”

De analyse van de regionale economische structuur heeft aangetoond dat er nu al een acuut tekort aan arbeidskrachten is in het hele district Viersen. Dit is vooral uitgesproken op het gebied van onvervulde opleidingsplaatsen. Tegelijkertijd geven de werkgelegenheidscijfers onder het gemiddelde aan dat er nog potentieel is op de arbeidsmarkt. Daarnaast heeft de deelstaat met de “Fachkräfteoffensive (offensief vakpersoneel) NRW” een interdepartementaal initiatief gelanceerd waarbij verschillende ministeries van de deelstaat betrokken zijn. Het doel van alle initiatieven is om het aanbod van geschoolde werknemers en arbeidskrachten veilig te stellen en het regionale arbeidspotentieel uit te breiden.

Ontwikkelingsdoelstellingen op het actiegebied “verkeer en mobiliteit”

Aan de Duitse kant bestaat in de gemeente Niederkrüchten een mobiliteitsconcept dat actueel wordt gerealiseerd. Passend bij de hoge prioriteit van het fietsverkeer in Schwalmatal is voor de gemeente onlangs een gemeentelijk concept voor lokale mobiliteit opgesteld. Op districtsniveau wordt het thema mobiliteit en transport voortgezet tegen de achtergrond van klimaatbescherming in relatie tot de verschillende transportmiddelen en hun netwerken op verschillende niveaus. Samenvattend kan worden gesteld dat er potentieel kan worden gemobiliseerd, met name door de randvoorwaarden die door het district Viersen zijn vastgesteld, om het nieuwe verkeer dat door het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt wordt veroorzaakt, gericht te regelen in het belang van de klimaatbescherming.

Procedurele status van gemeentelijk ruimtelijke-orderingsbeleid

De juridisch bindende specificaties voor de realisatie van het planningsproject zullen stap voor stap worden opgesteld door de gemeente Niederkrüchten - op basis van de 61e bestemmingsplanwijziging - door het opstellen van bebouwingsplannen. De vroegtijdige inspraak van het publiek en de deelname van overheidsinstanties voor het eerste deelbebouwingsplan “Oostelijk gebied, “Elm-131 Javelin Park Oost” zijn in februari 2023 afgesloten. De publicatie hiervan volgt in de eerste helft van 2024. Tegelijkertijd gaan de sloopwerkzaamheden op het

toekomstige bedrijven- en industrieterrein door. De verkoop van kleinschalige bedrijventerreinen zal naar verwachting nog in 2024 starten. Naar verwachting kunnen bedrijven op het terrein in de loop van 2025 de eerste bouwmaatregelen treffen.

Belangrijkste uitdagingen

- **Compensatie tekort aan bedrijventerreinen:** Aan de Duitse kant van het onderzoeksgebied is op korte termijn nog slechts ongeveer 1 ha bedrijfsgrond beschikbaar voor de verkoop; in de Nederlandse gemeenten Beesel, Roerdalen en Roermond is dit momenteel slechts 0,7 ha. Voor een ordelijke economische ontwikkeling in een grensoverschrijdende regio is dat duidelijk te weinig. De tijdige ontwikkeling van het energie- en bedrijventerrein Elmpt zou het tekort aan bedrijventerreinen in de toekomst aanzienlijk moeten verminderen.
- **Meer vraag naar bedrijventerreinen:** Uit een evaluatie van de beoordeling van de specifieke vraag naar commercieel vastgoed in de afgelopen vijf jaar is gebleken dat een groot aantal vastgoedaanvragen niet met succes kon worden afgerond. De redenen hiervoor waren over het algemeen het eerder genoemde gebrek aan bedrijventerreinen.
- **Nieuwe banen geleidelijk aan bezetten:** De berekeningen voor de te creëren banen in het bedrijven- en energiepark Elmpt variëren van 3.750 banen (min) tot 10.400 banen (max). De inschattingen van de firma Verdion bevestigen dit bereik in de gemiddelde waarde. Opgemerkt moet worden dat de ontwikkeling van het bedrijvenpark niet in één keer zal plaatsvinden, maar in verschillende gespreide bouwfasen. Dit betekent dat de behoefte aan arbeidskrachten een golfbeweging zal doormaken en zich naar verwachting over een periode van 15 jaar zal uitstrekken tot de laatste expansiefase.
- **Veranderd woon-werkverkeer ondersteunen:** Aangezien de concrete vestigingsplannen op het terrein nog niet bekend zijn, kunnen geen concrete uitspraken worden gedaan over toekomstig woon-werkverkeer. Op basis van de beschikbare informatie kan ervan uit worden gegaan dat forenzen uit een vergelijkbare straal zullen komen als de eerdere forenzen naar de gemeente Niederkrüchten. Het aantal forenzen uit Mönchengladbach zou kunnen toenemen omdat het structureel hogere werkloosheidscijfer en het bestaande logistieke zwaartepunt daar meer werknemers zouden kunnen aantrekken die nu (nog) in de naburige stad wonen.
- **Milieu- en klimaatvriendelijk verkeer bevorderen:** De ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt zal nieuw verkeer genereren. Tegen de achtergrond van klimaatbeschermingsinspanningen op federaal, deelstaats- en lokaal niveau, andere milieurelevante aspecten en om redenen van acceptatie, is het essentieel om benaderingen en manieren te vinden om deze verkeersactiviteiten milieu- en klimaatvriendelijk te maken. Op basis van de status quo en inschattingen van nieuw verkeer, actuele plannen en projecten worden aanbevelingen voor actie gedaan.
- **Concrete aanbevelingen ontwikkelen vanuit de actiegebieden:** In samenhang met het overkoepelende kerndoel *“Duurzaam Energie- en Bedrijvenpark Elmpt voor oppervlakintensieve bedrijfsvestigingen”* konden in totaal 19 concrete maatregelen en projecten worden geïdentificeerd voor de centrale actiegebieden *“bedrijventerreinen”*, *“arbeidskrachten”*, *“mobiliteit en verkeer”* alsook *“communicatie en samenwerking”* die in de toekomst in verschillende constellaties en samenwerkingsverbanden prioriteit moeten krijgen en vervolgens (in sommige gevallen) gezamenlijk moeten worden uitgevoerd.

2 Opbouw van het onderzoek

2.1 Indeling en doelstelling

“*Conversie heeft voor Niederkrüchten prioriteit*”, zo luidde de kop in de *Rheinische Post* in maart 2016. Conversiegebieden zijn braakliggende terreinen die in de toekomst opnieuw in de economische cyclus moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld door een ander gebruik. Dit kunnen bijvoorbeeld voormalige militaire terreinen zijn, onderbenutte industrieterreinen, niet meer gebruikte goederenspoorstations en vliegvelden of verlaten mijnbouwgebieden.

Vijf jaar later, in maart 2021, ondertekenden de ontwikkelingsmaatschappij *Energie- und Gewerbepark Elmpt mbH* (EGE), die speciaal werd opgericht voor de reactivering verdere ontwikkeling, en het Federaal agentschap voor vastgoedzaken (*Bundesanstalt für Immobilienaufgaben*, BImA) een koopovereenkomst voor een ca. 210 hectare groot deelgebied van het voormalige militaire vliegveld in Niederkrüchten-Elmpt ondertekend, waarvan ongeveer 150 hectare sindsdien is verkocht aan een projectontwikkelaar die in heel Europa actief is.

De herontwikkeling van het terrein in Niederkrüchten-Elmpt is bedoeld om economische vooruitzichten te combineren met verschillende milieuprojecten voor de regio als een zogenaamd “toekomstproject”. Het terrein bevindt zich in het district Viersen, tussen het Ruhrgebied en de Benelux-landen, direct aan de snelweg A52. Met een totale oppervlakte van 882 hectare heeft het een enorm ontwikkelingspotentieel.

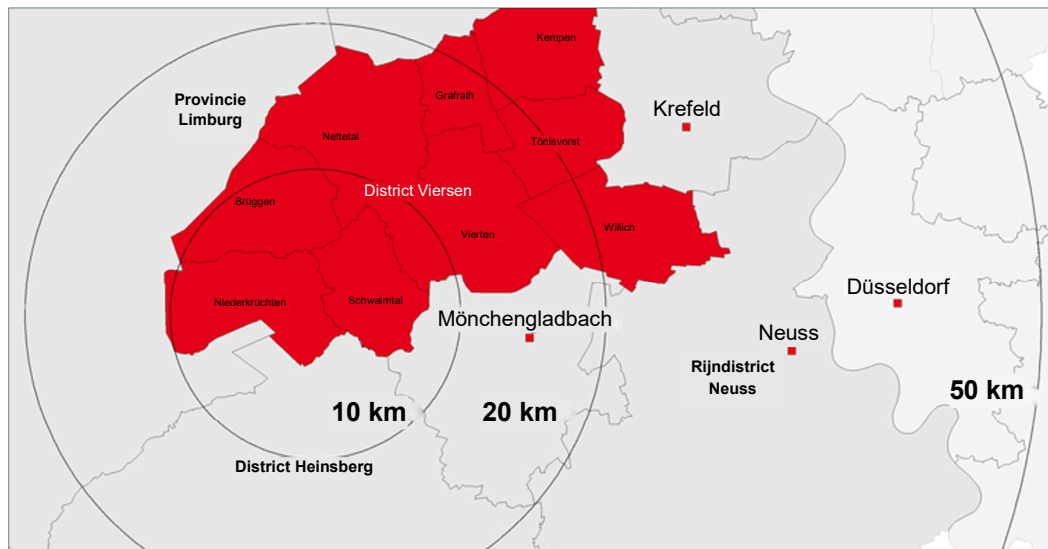
Een van de doelstellingen van het project is het analyseren van de effecten van de commercieel-industriële herontwikkeling van het voormalige militaire vliegveld in Elmpt op verschillende stedenbouwkundige en sociaaldemografische onderwerpen. De drie actiegebieden die door de opdrachtgever zijn gespecificeerd, moeten elk worden uitgewerkt met betrokkenheid van de Nederlandse en Duitse kant van de hele regio:¹

- **Actiegebied 1 - Bedrijventerreinen:** Analyse van de actuele beschikbaarheid van bedrijventerreinen en prognose van het toekomstig gebruik ervan.
- **Actiegebied 2 - Arbeidskrachten:** Onderzoek naar het potentieel aan arbeidskrachten en het woon-werkverkeer, creëren van nieuwe banen door de planning van een grootschalig bedrijven- en industrieterrein.
- **Actiegebied 3 - Verkeer en mobiliteit:** Onderzoek naar het bestaande en mogelijk nieuwe woon-werkverkeer en veranderende verkeersdrukke, schetsen van oplossingen op het gebied van de mobiliteit - met name op het gebied van lokaal openbaar vervoer en individueel verkeer.

Over het geheel genomen moet het onderzoek dienen als een toekomstige planningsbasis en als resultaat aanbevelingen geven voor verder verdiepende concepten in de zin van een ruwe ontwikkelingsstrategie. Het was belangrijk voor de klant om zich te richten op beide zijden van de

¹ daarom zijn naast de gemeente Niederkrüchten ook de omliggende Nederlandse en Duitse gemeenten in het onderzoek betrokken. Concreet gaat het om de gemeenten Roerdalen, Roermond en Beesel en de gemeenten Brüggen, Schwalmatal, de stad Wegberg en het district Viersen.

Duits-Nederlandse grensregio en om bestaande gemeentelijke en regionale strategieën te integreren in de aanbevelingen voor actie.



Afbeelding 1: Instroomgebied district Viersen (bron: Prognos 2017)

2.2 Prestatiemodules, methodiek en projectmanagement

Zoals Afbeelding 2 laat zien, is het onderzoek in totaal verdeeld in vier prestatimodules (PM). Alle resultaten van de analyse van de regionale randvoorwaarden (PM A) en de identificatie van de ontwikkelingsdoelen (PM B) worden direct verwerkt in de analyse van de afzonderlijke onderwerpen bedrijventerreinen, arbeidskrachten en mobiliteit. De presentatie van de aanbevelingen (PM C) rondt het onderzoek af.

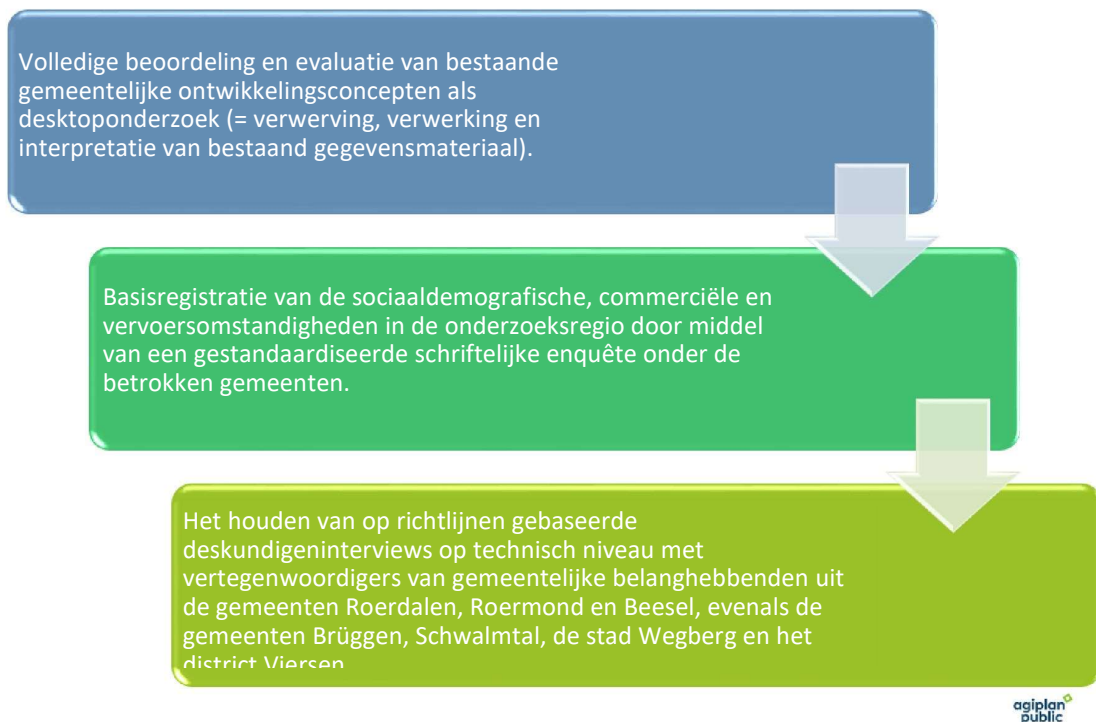


Vanwege het belang van het project wordt er professioneel projectmanagement opgezet om het project te begeleiden. Dit omvat het initiëren, plannen, controleren, organiseren, implementeren en monitoren en het afronden van het project en is een integraal onderdeel van onze werkorganisatie (PM D).

Afbeelding 2: Functionele logica - prestatimodules en opbouw van het onderzoek

Met betrekking tot PM D kunnen de volgende punten worden aangehouden:

Het project werd binnen zeven maanden afgerond. Tijdens een startbijeenkomst op 19 juni 2023 werden de tijdlijn en alle prestatiemodules in detail overeengekomen met de opdrachtgever. Tijdens de vergadering werd een interne projectdefinitie van de mijlpalen overeengekomen. In de afzonderlijke werkstappen (PM A-C) zijn de volgende methodische werkwijzen gekozen:



Afbeelding 3: Methodische werkwijze

De gestandaardiseerde schriftelijke enquête onder de betrokken gemeenten, d.w.z. de gemeenten Roerdalen, Roermond en Beesel en de gemeenten Niederkrüchten, Brügggen, Schwalmthal, de stad Wegberg en het district Viersen, werd uitgevoerd door verzending van de vragenlijst medio augustus 2023. De enquêtefase werd half september afgerond met een volledige respons. De vragenlijst richtte zich op kwantitatieve beoordelingen van de onderwerpen commerciële ontwikkeling, arbeidskrachten, woon-werkverkeer en de mobiliteitsstrategieën (zie de bijlage voor de schriftelijke enquête).

De met een leidraad ondersteunde expertinterviews op specialistenniveau werden uitgevoerd tussen begin september en half oktober. Op basis van de ingevulde vragenlijst vond het ongeveer een uur durende gesprek (+/- 15 minuten) plaats met de projectpartners uit de gemeenten Roerdalen, Roermond en Beesel en de gemeenten Brügggen, Schwalmthal, de stad Wegberg en het district Viersen. In de vragenlijst werden vooral de strategische benaderingen van de onderwerpen

ontwikkeling van bedrijventerreinen, werving van geschoolde arbeidskrachten en mobiliteit besproken (zie de bijlage voor de interviewrichtlijnen).

De geselecteerde resultaten werden op 7 december 2023 gepresenteerd aan de gemeenten die betrokken waren bij het onderzoek.

De algehele resultaten worden in het eerste kwartaal van 2024 door agiplan public gepresenteerd aan een commissie van de Euregio Rijn-Maas-Noord.

3 Basisbepaling

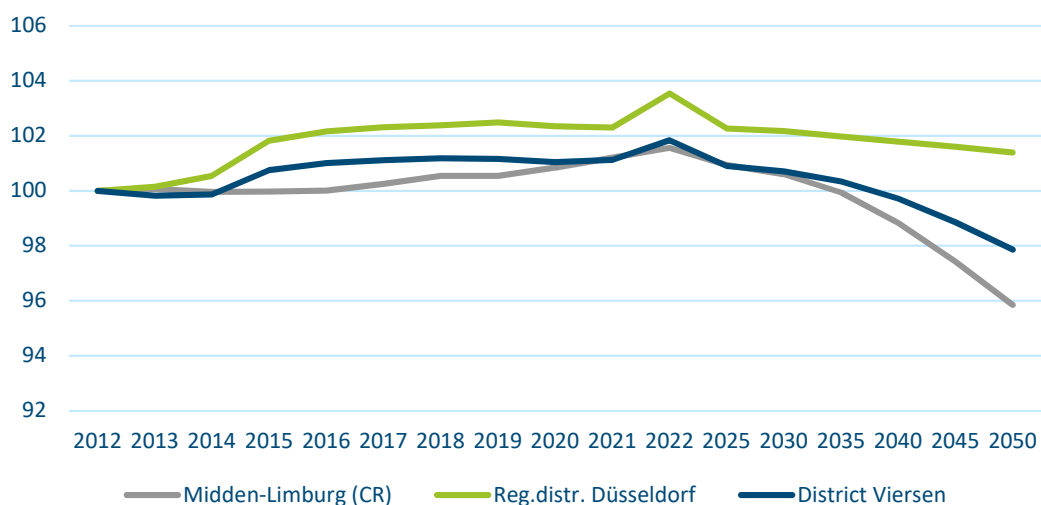
3.1 Sociaaleconomische regionale analyse

De analyse van de economische en sociaaldemografische ontwikkeling van de gemeente Niederkrüchten en de onderzochte regio als geheel vormt de basis voor de diepgaande analyse van de drie actiegebieden bedrijventerreinen, mobiliteit en geschoolde arbeidskrachten.

Aangenomen kan worden dat de ontwikkeling van een bedrijventerrein op de beoogde schaal een aanzienlijke invloed zal hebben op de locatie. Verschillende invloedsfactoren moeten hierbij worden onderzocht, met name de demografische ontwikkeling en de grensoverschrijdende beschouwing van de economische dynamiek. Deze factoren hebben niet alleen invloed op het concurrentievermogen van de economische spelers in de gemeente zelf, maar ook op de (grensoverschrijdende) positie van de gemeente in de concurrentiestrijd om bevolking, bedrijven en aantrekkelijke banen. Een gedetailleerdere blik op afzonderlijke aspecten van de gemeente- en districtsontwikkeling van het district Viersen is daarom noodzakelijk om de overkoepelende economische ontwikkelingsbehoeften van de gemeente en het district te identificeren en om aanbevelingen te kunnen doen aan de hand van deze inzichten. Op dit punt willen we verwijzen naar Midden-Limburg, dat in afbeelding 1 hieronder wordt vergeleken met het regeringsdistrict Düsseldorf en het district Viersen. Midden-Limburg is een regio in de provincie Limburg. De gemeenten die bij deze regio horen zijn: Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen en Roermond.

3.1.1 Demografie

Vergelijking bevolkingsontwikkeling en -prognose in het district Viersen

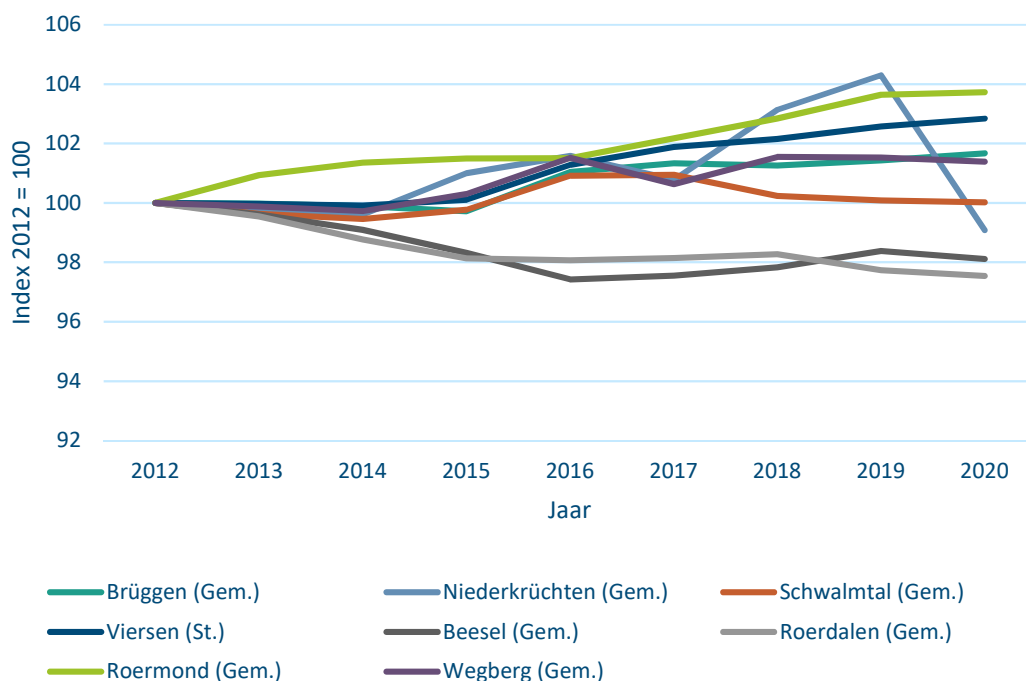


Afbeelding 4: Vergelijking bevolkingsontwikkeling van de Duitse en Nederlandse gemeenten (eigen berekening op basis van gegevens van CBS en IT.NRW)

In de afgelopen tien jaar is de bevolkingsgroei in het district Viersen grotendeels stabiel gebleven in het hele district. 300.882 inwoners aan het begin van 2022 betekent een stijging van 1,8% t.o.v. 2012.² In dezelfde periode vertoonde het regeringsdistrict Düsseldorf een hogere bevolkingsgroei (3,5%), terwijl Midden-Limburg in totaal een lage groei van het aantal inwoners van 1,5% had. Vanaf 2015 kan een duidelijke toename worden vastgesteld van de bevolkingsontwikkeling in het district Viersen en in het regeringsdistrict Düsseldorf. Dit kan onder andere worden verklaard door de toename van immigratie door vluchtelingenbewegingen in deze periode. Zo werd ook het onderzochte conversiegebied gebruikt als accommodatie voor vluchtelingen. Voor Midden-Limburg is deze toename niet herkenbaar. Volgens actuele prognoses bereikte de bevolkingsontwikkeling in 2022 voor alle drie de vergeleken gebieden een hoogtepunt en zal zij resulteren in een constante bevolkingsafname tot 2050. De trend in het district Viersen is hierbij positiever dan in Midden-Limburg, maar negatiever dan in het regeringsdistrict Düsseldorf.

Ook binnen het district Viersen zijn er verschillen. Zo is de bevolking in de gemeente Brüggen en ook in de stad Viersen relatief duidelijk gegroeid t.o.v. 2012. In deze context is de bevolkingsontwikkeling van de gemeente Niederkrüchten opvallend; deze steeg aanzienlijk in 2014

Vergelijking bevolkingsontwikkeling van de gemeenten



Afbeelding 5: Vergelijking bevolkingsontwikkeling van de gemeenten (eigen berekening op basis van gegevens van CBS, IT.NRW en de burgerservice van IT.NRW).

² IT-NRW, mutatie van de stand van de bevolking (2020)

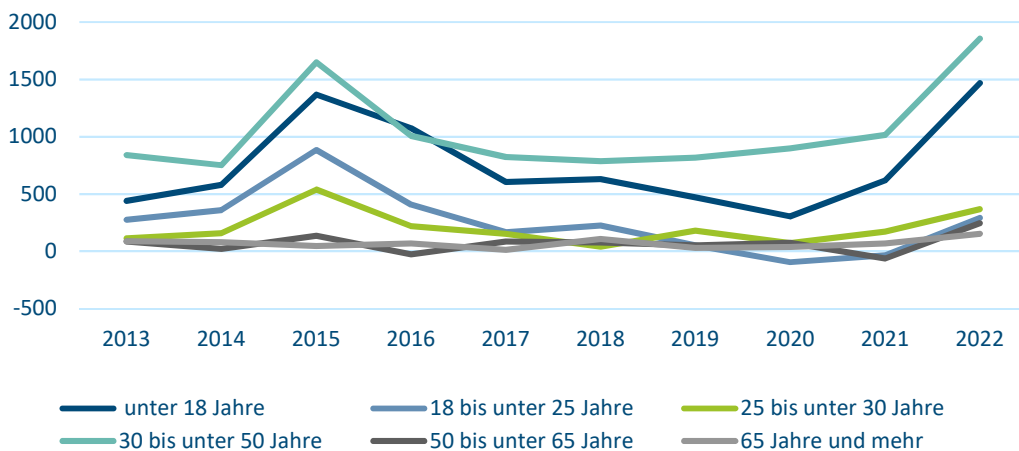
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW//online?operation=table&code=12411-01i&bypass=true&levelindex=1&levelid=1702547574236#abreadcrumb>

en 2017 als gevolg van de migratie van vluchtelingen, maar daalde sterk in 2020 na de sluiting van de accommodatie op het terrein van het voormalige militaire vliegveld. Sinds 2012 is een negatieve bevolkingsontwikkeling van ca. 2% waar te nemen in de Nederlandse gemeenten Beesel en Roerdalen, maar de gemeente Roermond laat een positieve bevolkingsontwikkeling zien (afb. 5).

Het migratiesaldo in het hele district is over het algemeen positief, verdeeld over alle leeftijdsgroepen in 2022. Bijzonder opvallend in dit verband zijn de hoge migratiesaldi voor de leeftijdsgroepen van 30- tot 50-jarigen en jonger dan 18-jarigen, die over het algemeen samen “migreren” en als gezin in één woonplaats samenwonen. Dit benadrukt het feit dat het district Viersen over het algemeen erg in trek is als woonplaats. Ook moet worden opgemerkt dat de nettomigratie in de leeftijdsgroep van 18 tot 25 jaar sinds 2020 positief is, ondanks de aantrekkingskracht van stedelijke gebieden voor deze doelgroep en de afwezigheid van academische onderwijsinstellingen zoals hogescholen en universiteiten in het district Viersen.

Tegen de achtergrond van steeds stijgende prijzen voor wonen en eigen woningen in de grootstedelijke gebieden en de COVID-19-pandemie is de wereld veranderd. Thuiswerk betekent dat aantrekkelijke landelijke gebieden met een hoge levenskwaliteit en veel voorzieningen in de wijdere omgeving van grote steden belangrijker worden. Ook het dicht bij de grens gelegen district Viersen kan hoog scoren door zijn natuurkwaliteit en relatief voordelige vastgoedprijzen, die een grotere afstand tot de werkplek met kortere reistijden kunnen rechtvaardigen. Dit zou kunnen leiden tot de ontwikkeling van een nieuwe doelgroep van bewoners voor het district Viersen. Het behoud van de levenskwaliteit, vooral zachte locatiefactoren zoals het behoud van voorzieningsinfrastructuren in de basis- en middelgrote centra, is daarom bijzonder belangrijk om op lange termijn aantrekkelijk te blijven als woonlocatie.

Migratiesaldi naar leeftijdsgroepen in het district Viersen

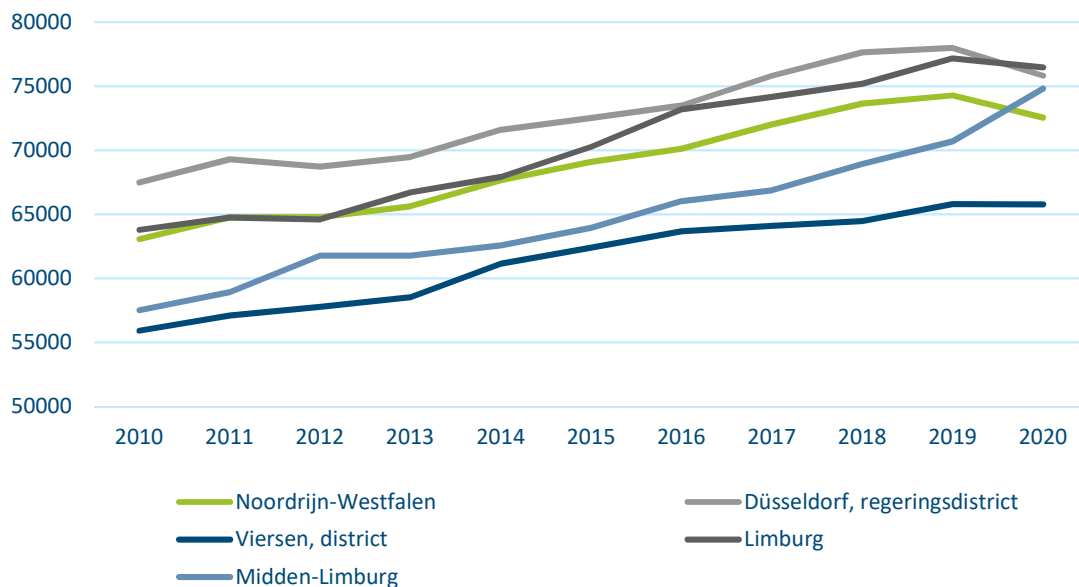


Afbeelding 6: Migratiesaldi naar leeftijdsgroepen in het district Viersen. Eigen berekening op basis van gegevens van IT.NRW

3.1.2 Economische kerncijfers en branchestructuur

Het bruto binnenlands product (BBP) is de gevestigde maatstaf voor de economische prestaties van een regio. Met een BBP per werkende van € 65.781 in 2020 heeft het district Viersen een benedengemiddelde economische kracht in vergelijking met het regeringsdistrict Düsseldorf, met de deelstaat NRW, met de regio Midden-Limburg en met de provincie Limburg (zie **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Vergelijking bruto binnenlands product per werkende

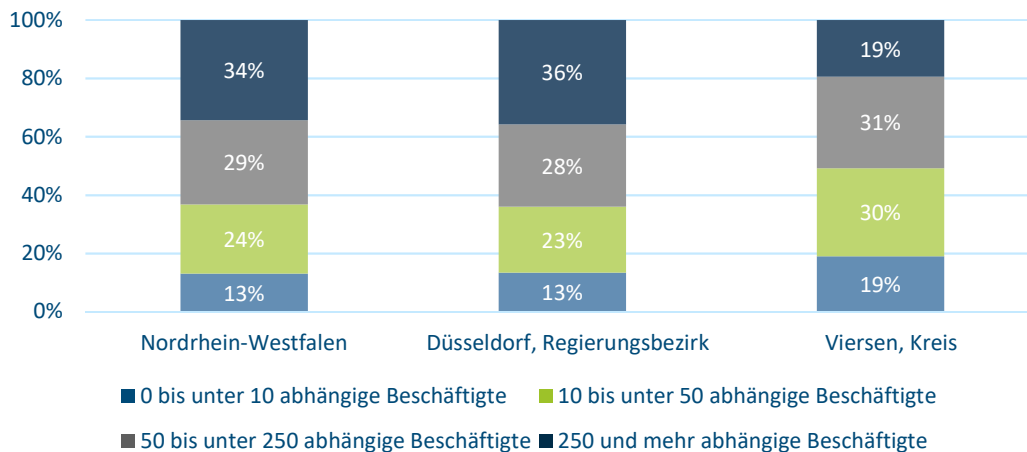


Afbeelding 7: Ontwikkeling van het bruto binnenlands product per werkende in de tijd in een supraregionale en grensoverschrijdende vergelijking (eigen berekening op basis van gegevens van CBS en IT.NRW).

Opvallend is het verschil in dynamiek tussen de direct aan elkaar grenzende gebieden Midden-Limburg en het district Viersen. Beide lagen in 2016 nog op een vergelijkbaar niveau, onder de productiviteit van NRW en de provincie Limburg. Terwijl in Midden-Limburg sindsdien een zeer dynamische ontwikkeling van het BBP per werkende is waar te nemen, was dit aan Duitse zijde niet waarneembaar. Het resultaat hiervan is een groeiende ongelijkheid langs de lokale grens van beide gebieden.

De bedrijfsstructuur in het district Viersen heeft een zeer hoog aandeel kleine en middelgrote ondernemingen (MKB) in vergelijking met de deelstaat NRW en het regeringsdistrict Düsseldorf (zie afb. 8). Voor de economische ontwikkeling van het district zijn MKB's daarom een belangrijke factor. Dit betekent ook dat te verwachten valt dat het grootste deel van de vraag vanuit het district Viersen uit zal gaan naar kleinschalige commerciële locaties of locaties met een lage werkgelegenheidsintensiteit voor de verdere ontwikkeling van bestaande bedrijven.

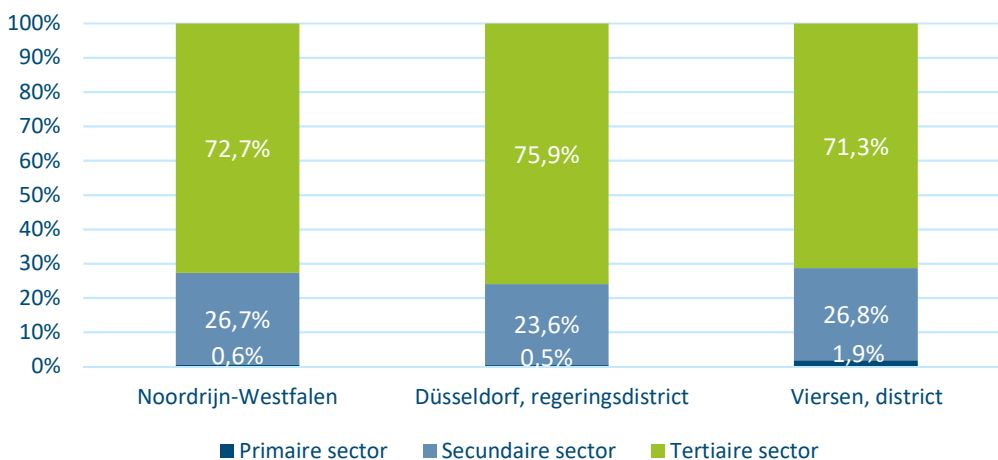
Verdeling van de werknemers in het district Viersen naar bedrijfsgrootteklasse in 2021



Afbeelding 9: Verdeling van de werknemers in het district naar bedrijfsgrootteklasse in 2021. (weergave agiplan. Gegevensbasis: IT.NRW)

De economische structuur van het district wordt sterker gekenmerkt door de primaire en secundaire sectoren, vooral in vergelijking met het regeringsdistrict Düsseldorf. Het aandeel van de productiesector in de bruto toegevoegde waarde ligt daarmee op het gemiddelde niveau in Noordrijn-Westfalen. Over het algemeen wordt de economische structuur van het district gekenmerkt door een hoge mate van diversificatie. Het overgrote deel van de bedrijven wordt geleid door de eigenaar. Toch zijn in het district Viersen ook grotere bedrijven gevestigd. De

Sectoraandelen in de bruto toegevoegde waarde



Afbeelding 8: Vergelijking van sectoraandelen in de bruto toegevoegde waarde (weergave agiplan. Gegevensbasis: IT.NRW)



grootste werkgevers zijn o.a. Mars Holding GmbH, Absatzzentrale Kempen GmbH, Bäckerei Kamps GmbH en Bosal Deutschland GmbH.

3.1.3 Competentieveldanalyse

Een bekend instrument voor het analyseren van regionale economische structuren is de dynamische competentieveldanalyse. Op basis van de statistieken over werknemers die sociale verzekeringspremies afdragen (SVB), worden die economische sectoren (volgens WZ 2008) geïdentificeerd die bepaalde sterke punten van een regio vertegenwoordigen of potentiële gebieden voor economische ontwikkeling aangeven. Drie indicatoren zijn hier van belang:

1. De specialisatie van een bedrijfstak in vergelijking met een referentieregio (lokalisatiecoëfficiënt).
2. De groei van het aantal werknemers dat sociale verzekeringspremies moet afdragen in dezelfde bedrijfstak in de afgelopen 5 jaar.
3. Het aandeel van de bedrijfstak in het totale aantal werknemers in de regio. Voor de regionale analyse van het district Viersen werd een competentieveldanalyse opgesteld op basis van het aantal werknemers dat in juli 2022 sociale verzekeringspremies afdroeg. Als referentieregio dient de deelstaat NRW.

De competentieveldanalyse voor het district Viersen (zie ook Afbeelding 10) toont aan dat vier branches onevenredig vertegenwoordigd zijn en het district Viersen dus een zekere mate van specialisatie heeft: de textielindustrie, drukwerk en geluids-, beeld- en gegevensdragers; landbouw en jacht en de schoenen- en lederwarenindustrie. Qua absoluut volume zijn dit kleine branches, wat betekent dat er geen overkoepelende betekenis kan worden afgeleid voor het belang van het district. De analyse benadrukt veeleer dat het district Viersen ook qua branchestructuur ruim gepositioneerd is.

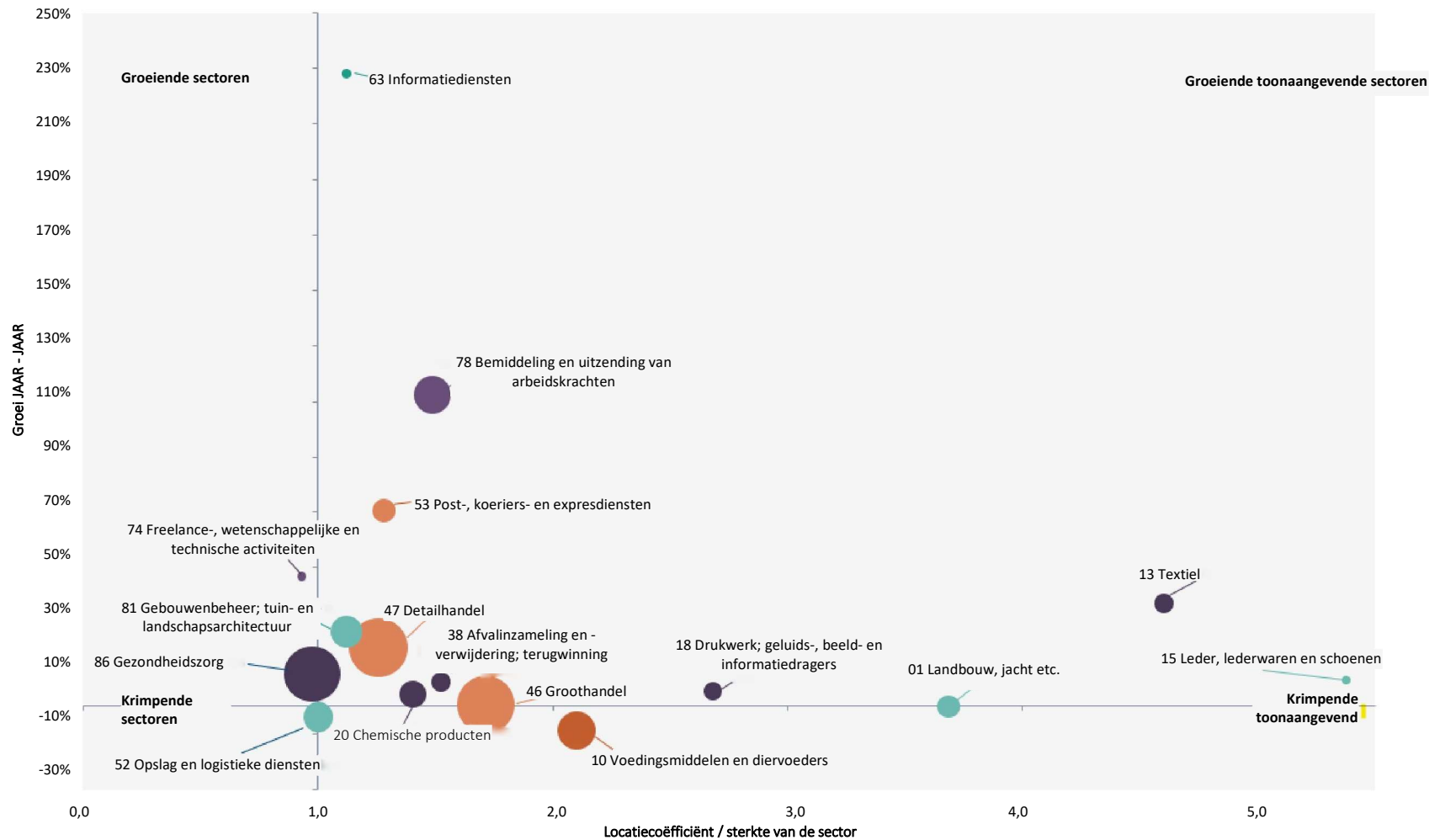
De grootste groei in de verslagperiode was waar te nemen in de branche van de informatiediensten. Hier is het aantal werknemers in vijf jaar tijd meer dan verdrievoudigd (groei van 230%). Naast de algemene groei van de industrie op alle locaties, zou een verklaring hiervoor de sterke groei in omzet en personeel bij het bedrijf EA Elektro-Automatik kunnen zijn. In de afgelopen jaren heeft dit bedrijf veel in de locatie Viersen geïnvesteerd en het aantal medewerkers naar 400 verhoogd, en dus bijna verdubbeld. Hierdoor steeg ook de omzet sinds 2020 gestaag met gemiddeld 40%. EA is een toonaangevende aanbieder van technisch geavanceerde elektronische test- en meetapparatuur en is gespecialiseerd in het high-power-segment van de IT-markt, en in snelgroeiende eindmarkten zoals e-mobiliteit, batterijopslag, hernieuwbare energie en waterstof. Het bedrijf is onlangs verkocht. Welke effecten dat zal hebben op de economische ontwikkeling en de branchestructuur van het district, is momenteel nog niet te zeggen.³

Daarnaast werd ook een competentieveldanalyse van de gemeente Niederkrüchten uitgevoerd om inzicht te krijgen in de lokale branchestructuur en om benaderingen te identificeren voor het aantrekken van bedrijven naar het bedrijven- en energiepark Elmpf. Uit de competentieveldanalyse voor de gemeente Niederkrüchten (zie Afbeelding 11) blijkt dat de sterkste specialisatie in de branche opslag en logistieke dienstverlening ligt. Daarnaast zijn er

³ Rheinischer Spiegel: Viersen: Bregal Unternehmerkapital kondigt verkoop van EA-Elektro-Automatik aan, 09.11.2023. Online op: <https://rheinischer-spiegel.de/viersen-bregal-unternehmerkapital-kuendigt-den-verkauf-von-ea-elektro-automatik-an/>

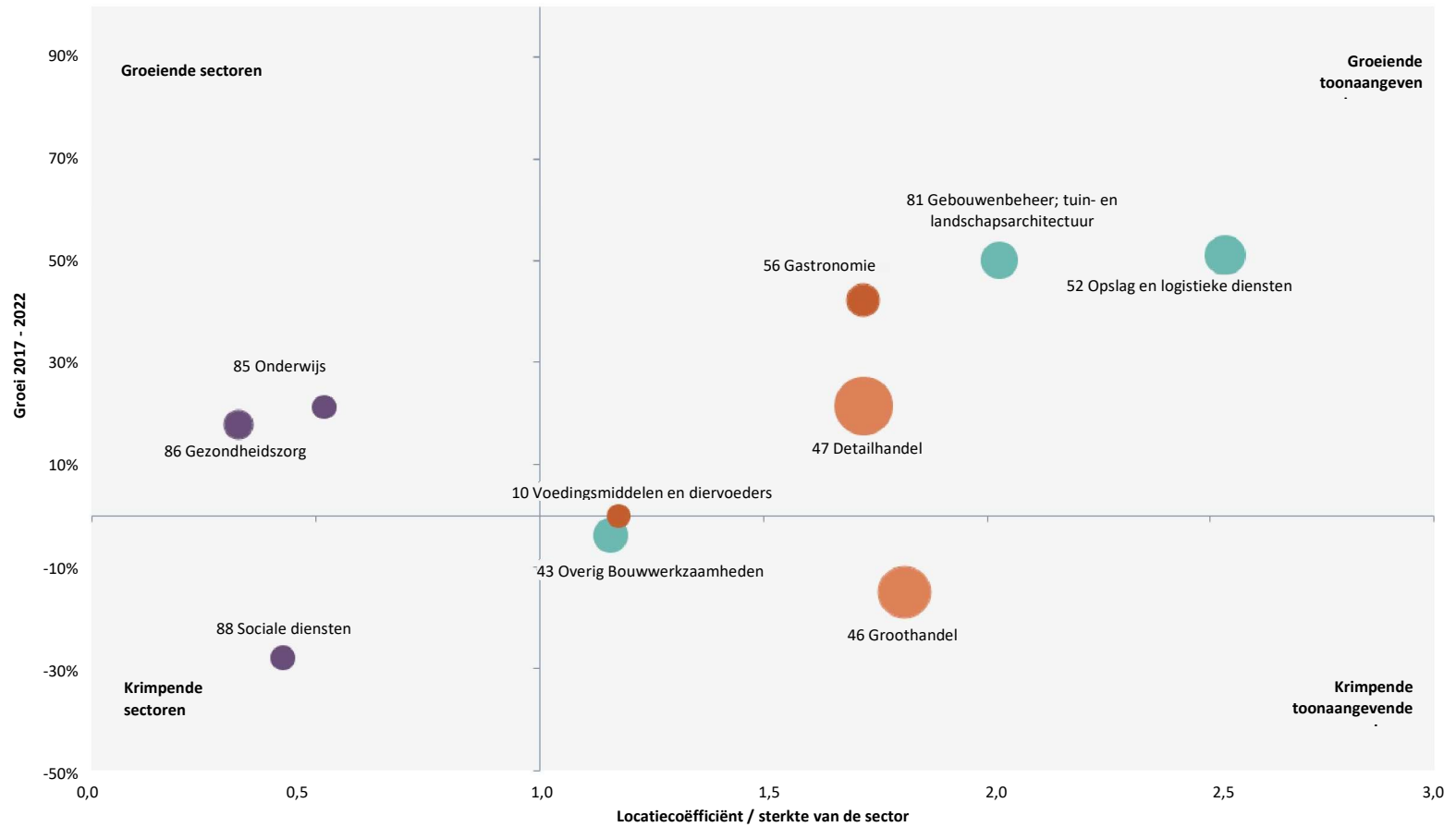
sterke punten in de branche gebouwbeheer, tuin- en landschapsarchitectuur en in de groot- en detailhandel. Rekening houdend met de competentieveldanalyse van het district Viersen, wordt het duidelijk dat opslag en logistieke dienstverlening een lokale specialisatie van de gemeente zijn en in principe geschikt zijn om meer bedrijven in deze branche aan te trekken naar het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt. Er zijn geen benaderingen herkenbaar voor het aantrekken van bedrijven uit duurzame economische sectoren, zoals waterstof- of circulaire economie.

Competitieveldanalyse district Viersen (2017-2022) (referentie Noordrijn-Westfalen)



Afbeelding 10: Competitieveldanalyse van het district Viersen (2017-2022) in relatie tot de deelstaat NRW (eigen weergave op basis van gegevens van het Duitse Federaal Agentschap voor werkgelegenheid).

Competentieveldanalyse Niederkrüchten (2017-2022) (referentie Noordrijn-Westfalen)



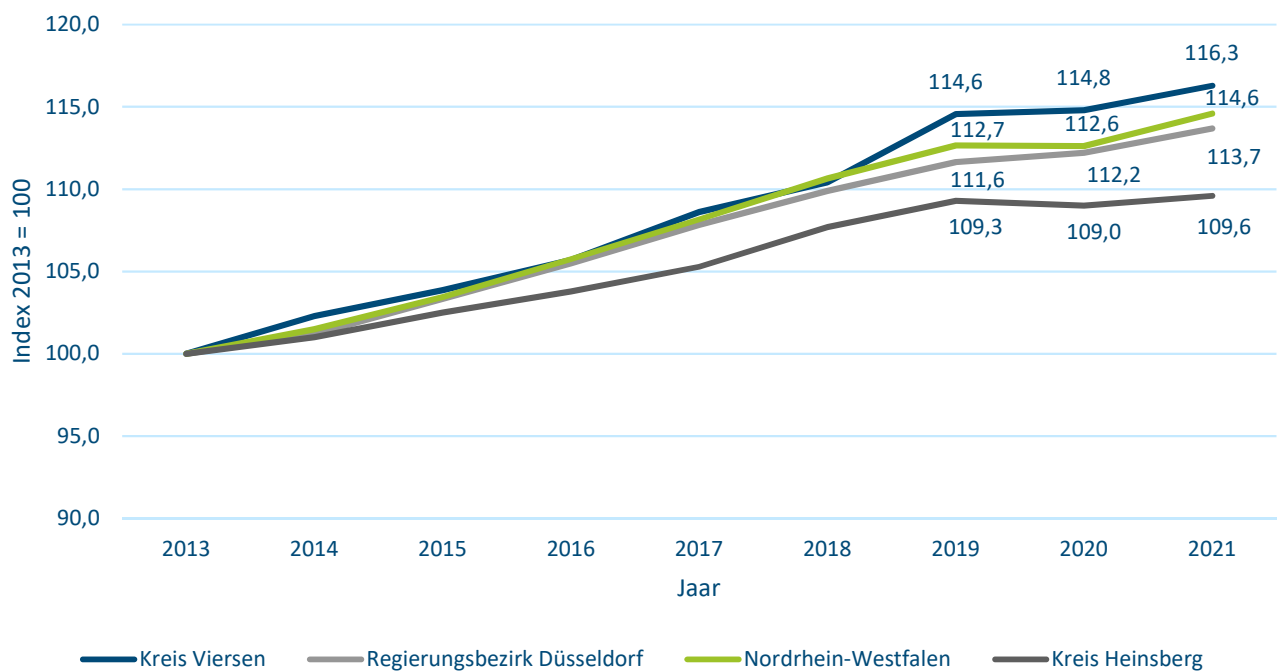
Afbeelding 11: Competentieveldanalyse van de gemeente Niederkrüchten (2017-2022) in relatie tot de deelstaat Noordrijn-Westfalen. (eigen weergave op basis van gegevens van het Duitse Federaal Agentschap voor werkgelegenheid).

3.1.4 Arbeidsmarktontwikkeling

Eind 2022 telde het district Viersen 97.373 werknemers die sociale verzekeringspremies afdroegen bij een werkgelegenheidspercentage van 51%. In vergelijking met de werkgelegenheidscijfers van het regeringsdistrict Düsseldorf (65%), de deelstaat Noordrijn-Westfalen (63%) en de provincie Limburg (79%) ligt het percentage van het district Viersen onder het gemiddelde. In oktober 2023 bedroeg het werkloosheidspercentage in het district Viersen 5,5%, wat lager is dan in de deelstaat NRW (7,2%) en iets lager dan in Duitsland als geheel (5,7%)⁴, maar hoger dan in de provincie Limburg (3,6%). Het aantal werknemers dat sociale verzekeringspremies afdraagt is sinds 2013 met 17,8% gestegen, iets sneller dan in het regeringsdistrict Düsseldorf en in de deelstaat NRW (zie afb. 12).

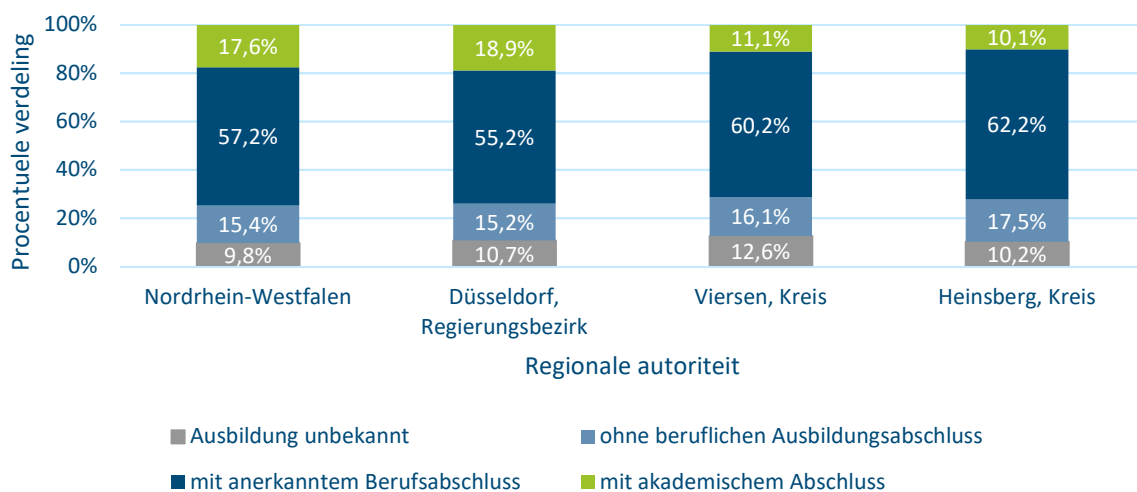
De positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in verhouding tot de lagere economische groei in een directe vergelijking laat zien dat de economische ontwikkeling van twee kanten kan worden beoordeeld. De ontwikkeling van de werkgelegenheid laat weliswaar een dynamische ontwikkeling zien. Maar de productiviteit is in diezelfde periode nauwelijks gegroeid. Het feit dat de kloof groter is geworden, geeft aan dat er in het district Viersen gemiddeld banen met een lagere productiviteit en dus een lager kwalificatieniveau en een lagere kennisintensiteit werden gecreëerd dan op andere locaties.

Ontwikkeling van werkenden in vergelijking



4

Vergelijking van werknemers op de werkplek naar kwalificatie in 2022



Afbeelding 12: Ontwikkeling van het aantal werkenden in vergelijking. Weergave: agiplan GmbH. Gegevensbasis: IT.NRW

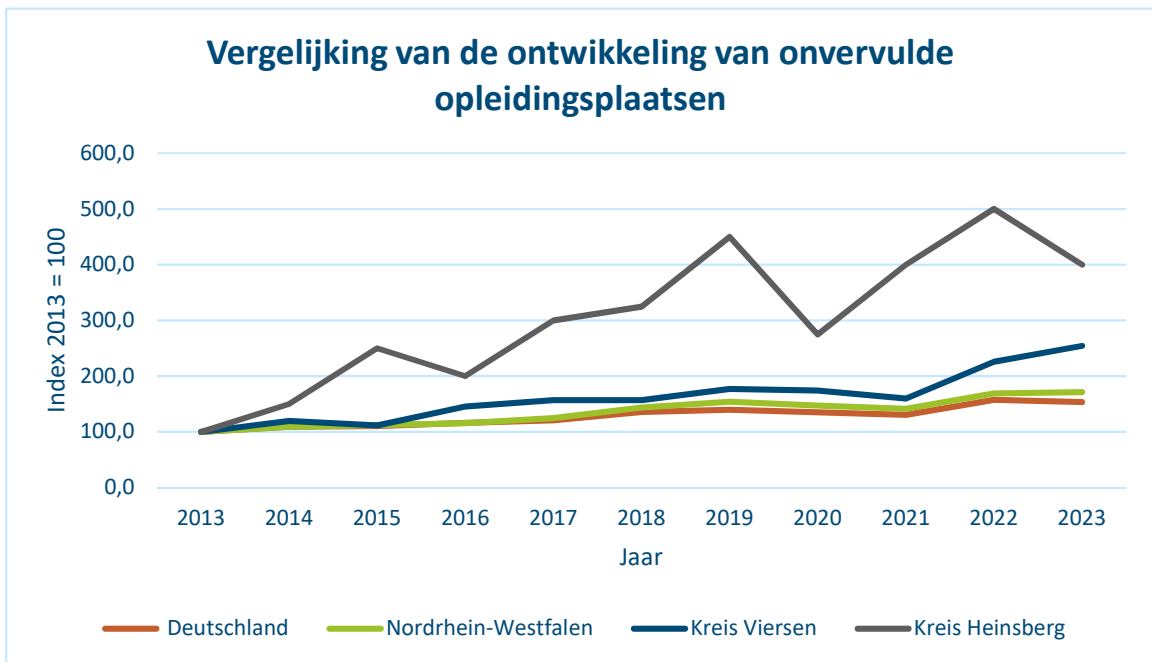
Afbeelding 13: Vergelijking van werknemers op de werkplek naar kwalificatie. Weergave: agiplan GmbH. Gegevensbasis: IT.NRW.

Dit beeld komt ook naar voren in afbeelding 13, die illustreert dat het aandeel werknemers met een academische graad in het district Viersen ver onder het gemiddelde ligt. Het aandeel werknemers met een academische graad was 11% in het jaar 2022 (NRW 18%; reg.-dis. Düsseldorf 19%) en lag daarmee duidelijk onder het gemiddelde. Enerzijds is dit een gevolg van het feit dat er minder hooggekwalificeerde mensen op het platteland werken en anderzijds is het ook een gevolg van het gebrek aan (gespecialiseerde) universiteiten in het district. Bovendien lag het aandeel werknemers zonder beroepskwalificatie met 16% iets boven het gemiddelde (15% NRW; reg.-dis. 15%).

Ook op de opleidingsmarkt wordt het tekort aan geschoolde arbeidskrachten in het district Viersen nijpender. Sinds 2013 is het aantal onvervulde opleidingsplaatsen met 154,3% gestegen (zie afb. 14). Vergeleken met Duitsland (53,8%) en NRW (71,4%) is de trend in het district Viersen aanzienlijk sterker. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat de groep personen tussen de 18 en 25 jaar die vanwege een opleiding verhuizen, eerder geneigd zijn het platteland te verlaten om met een opleiding te beginnen of die voort te zetten. Het gevaar bestaat dat deze trend zich in het district Viersen in de toekomst voortzet als intergemeentelijke formats met verschillende partners niet voldoende effect sorteren om deze ontwikkeling tegen te gaan.

Regionaal beschikbaar vakpersoneel is de essentiële voorwaarde voor endogene economische groei vanuit de regio zelf en voor aantrekkelijke vestigingsplaatsen op het bedrijvenpark Elmpt om

de actuele marktdynamiek te ontwikkelen. Talloze onderzoeken laten zien dat de beschikbaarheid van vakpersoneel in de afgelopen jaren de belangrijkste locatiefactor is geworden voor bedrijven die zich in de regio vestigen.



Afbeelding 14: Vergelijking van de ontwikkeling van onvervulde opleidingsplaatsen. Weergave agiplan GmbH. Gegevensbasis: Federaal agentschap voor werkgelegenheid

Het veiligstellen van het aanbod van vakpersoneel is daarom een belangrijke uitdaging voor de ondersteuning van de economische groei in het district. Het aanbod van geschikt vakpersoneel is al een groot probleem, vooral voor het MKB, dat kenmerkend is voor de bedrijfsstructuur in het district Viersen, omdat het MKB minder wervingscapaciteit heeft dan grote ondernemingen en concerns.

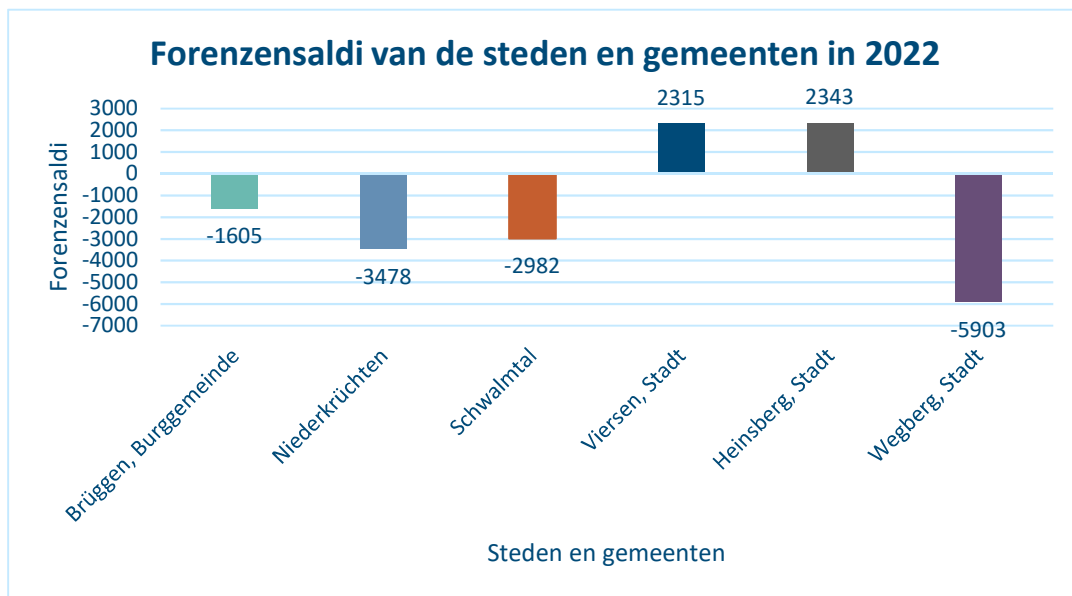
3.1.5 Statistieken woon-werkverkeer

De forenzensaldi van de gemeenten in het district Viersen waren in 2021 negatief.

Over het algemeen is het opvallend dat alle vier de Duitse onderzochte gemeenten (Niederkrüchten, Brügggen, Schwalmtal, Wegberg) meer uitreizende dan inreizenden forenzen hebben. Dit benadrukt het feit dat, hoewel het district Viersen een zeer aantrekkelijke plaats is om te wonen, veel mensen werk zoeken in de stad Viersen of in andere steden en districten. Het overgrote deel van het woon-werkverkeer is geconcentreerd in de aangrenzende steden en districten in het noorden.⁵ Forenzen uit Nederland spelen zelfs in de direct aan de grens gelegen

⁵ Pendleratlas 2023. Online op: <https://www.pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/kreis-viersen/>

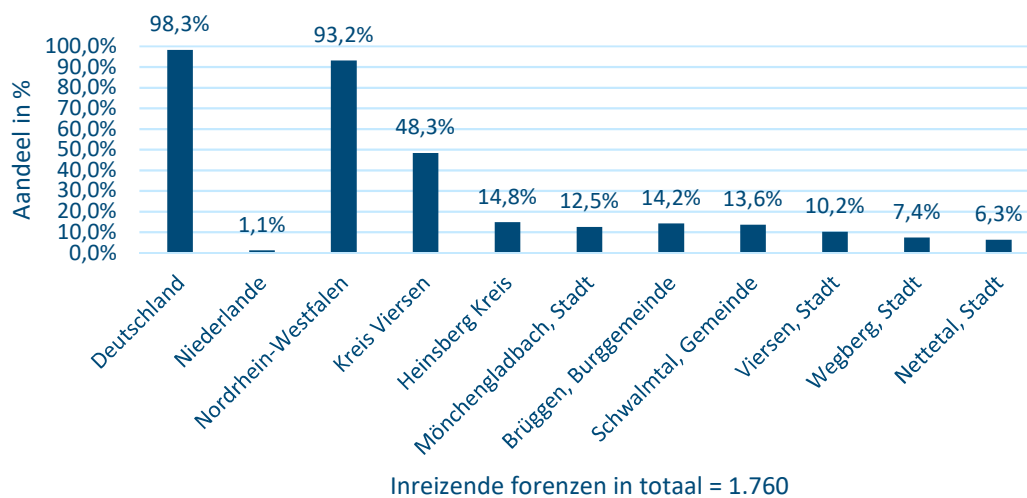
gemeenten die zijn geanalyseerd nauwelijks een rol (<1% van de inreizende forenzen over gemeentegrenzen).



Afbeelding 15: Forenzensaldi van de steden en gemeenten. Weergave agiplan GmbH. Gegevensbasis: IT.NRW

Het voorbeeld van de gemeente Niederkrüchten (afb. 16 en 17) laat zien dat ondanks de ligging aan de grens slechts 1,1% van de inreizende forenzen in Nederland woont. Dit komt overeen met

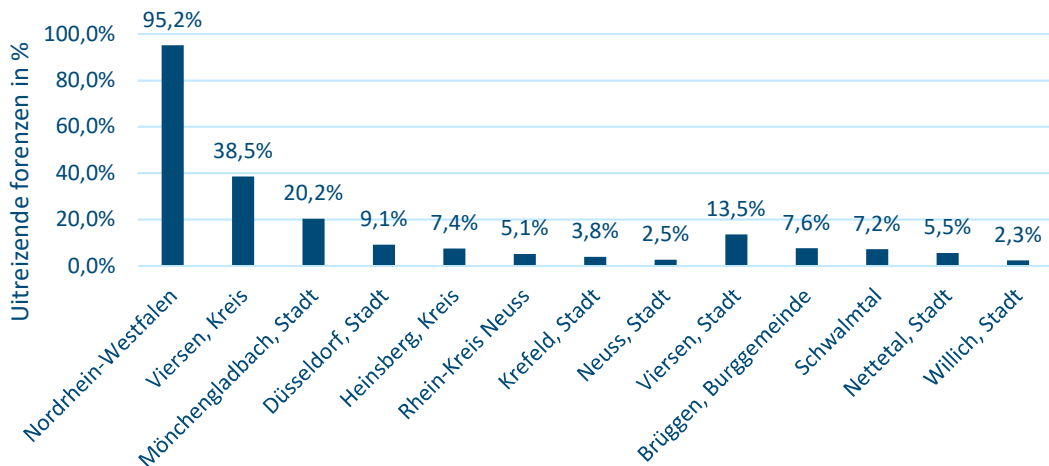
Herkomst van de inreizende forenzen op de werkplek Niederkrüchten



Afbeelding 16: Herkomst van de inreizende forenzen met werkplek in Niederkrüchten in 2022. Weergave: agiplan GmbH. Gegevensbasis: Federaal agentschap voor werkgelegenheid

18 werknemers. Door het gebrek aan beschikbare gegevens kunnen er geen uitspraken worden gedaan over forenzen naar Nederland.

Bestemmingen van de uitreizende forenzen vanuit Niederkrüchten



Uitreizende forenzen in totaal = 4.750

*Uitreizende forenzen in het buitenland worden niet geregistreerd

Afbeelding 17: Bestemmingen van uitreizende forenzen met woonplaats in Niederkrüchten. Weergave agiplan GmbH. Gegevensbasis: Federaal agentschap voor werkgelegenheid

Over het geheel genomen laten de gegevens van alle gemeenten zien dat grensoverschrijdend forenzen naar Duitsland niet aantrekkelijk lijkt te zijn. Daar zijn verschillende redenen voor, zoals de grotere economische dynamiek aan de Nederlandse kant, die gepaard gaat met een hoger salarisniveau, terwijl de kosten van levensonderhoud (vooral wonen) in Duitsland gunstiger zijn. Daarnaast zijn er bureaucratische obstakels bij grensoverschrijdend forenzen, vooral van belastingtechnische aard, maar ook op het gebied van sociale uitkeringen en verzekeringen. Ook de taalbarrière maakt het voor Duitse bedrijven lastiger om Nederlands vakpersoneel aan te trekken.

Uit de analyse blijkt dat meer dan 60% van de forenzen alleen al uit Niederkrüchten het district Viersen verlaat, vooral naar Mönchengladbach en Düsseldorf. Dit betekent dat ze elke dag een aanzienlijke afstand afleggen. Hierbij moet worden opgemerkt dat, met name vanwege de toename van thuiswerkactiviteiten, geen uitspraak kan worden gedaan over de frequentie van reizen vanuit de combinatie van woon- en werkplek.

In principe kan echter worden vastgesteld dat er alleen al in de vier gemeenten een forensenoverschot is van ongeveer 14.000 mensen, voor wie het theoretisch mogelijk zou zijn om dichter bij huis in het bedrijvenpark Elmpt te werken en zo de reistijd voor woon-werkverkeer te verkorten.

3.2 Onderzoeken naar potentieelanalyse

Als onderdeel van het onderzoek werd een gestructureerde evaluatie uitgevoerd van de uitspraken van deskundigen over de kwaliteit van bepaalde locatiekenmerken. De korte locatieanalyse geeft essentiële informatie over de eigen gebiedsgerelateerde sterke punten en competenties.

De analyse bestaat uit verschillende stappen. In de eerste stap worden de onderzoeksresultaten van oudere onderzoeken gepresenteerd. Relevante factoren, met name de sterke punten, worden geïdentificeerd als mogelijke strategische sleutelfactoren.

3.2.1 Evaluatie van de basisonderzoeken en meningen van experts

Prognos-onderzoek (2017)

In 2017 liet de gemeente Niederkrüchten de regionale economische classificatie van een commercieel-industrieel hergebruik op delen van het voormalige militaire vliegveld in Elmpt en bestaande mogelijkheden analyseren met betrekking tot hun economische en stedenbouwkundige beleidseffecten.⁶ In dit onderzoek zijn de voor- en nadelen van verschillende gebruiksalternatieven tegen elkaar afgewogen:

Voordelen	Nadelen
<p>Bedrijven/Industrie/Logistiek: Vanwege de goede verkeersverbindingen, de omvang van de beschikbare ruimte en de bestaande sterke punten in dit gebied worden hier goede ontwikkelingsmogelijkheden gezien.</p>	<p>Innovatiecampus: Voor de ontwikkeling van een innovatiecampus met onderzoeksintensieve bedrijven en onderzoeksinstellingen worden de vooruitzichten als ongunstig ingeschat. Voor de succesvolle vestiging van dergelijke bedrijven is een regionaal ecosysteem bestaande uit universiteiten en hogescholen, onderzoeksinstellingen en onderzoek verrichtende bedrijven noodzakelijk, dat in deze vorm niet bestaat op de locatie Niederkrüchten-Elmpt . Bovendien zou het moeilijk zijn om een innovatiecampus op te zetten in eerder perifere gebieden zonder stedelijke verbinding met stedelijke ruimten.</p>
<p>Vrije tijd/recreatie: Het benutten van een deel van het gebied voor aanbod op het gebied van natuur/activiteiten/vermaak lijkt met het oog op de goede verkeersverbindingen en het grote</p>	<p>Cultuur/onderwijs (locatie voor universiteiten en hogescholen): De ontwikkeling van een locatie voor universiteiten en hogescholen vereist vergelijkbare randvoorwaarden als een</p>

⁶ zie eindrapport "Expertise regionale economische classificatie van commercieel/industrieel hergebruik op delen van het voormalige militaire vliegveld in Niederkrüchten-Elmpt" (PROGNOS 2017)

verzorgingsgebied een andere geschikte mogelijkheid voor gebruik van (een deel van) het gebied.	innovatiecampus, waardoor ook hier van ongunstige ontwikkelingsmogelijkheden moet worden uitgegaan.
	Stadswijk/wonen: Volgens de bevolkingsprognose zal het inwonersaantal in het district Viersen tot 2030 dalen. Een toekomstige ontwikkeling van het gebied als woongebied voor een nieuwe wijk zal daarom naar verwachting ongunstig zijn. Ook is het onduidelijk of op het terrein rekening moet worden gehouden met verontreiniging door eerder gebruik. Over het algemeen biedt echter ten minste een deel van het gebied de mogelijkheid voor het bouwen van woningen.
	Detailhandel: Vanwege bestaande grootschalige winkelcentra en een outletcentrum in de buurt van de locatie Niederkrüchten-Elmpt wordt afgeraden om het gebied te gaan gebruiken voor detailhandel.

Tabel 1: Centrale resultaten van het Prognos-onderzoek naar het onderwerp “hergebruik”

Prognos komt uiteindelijk tot de volgende aanbeveling:

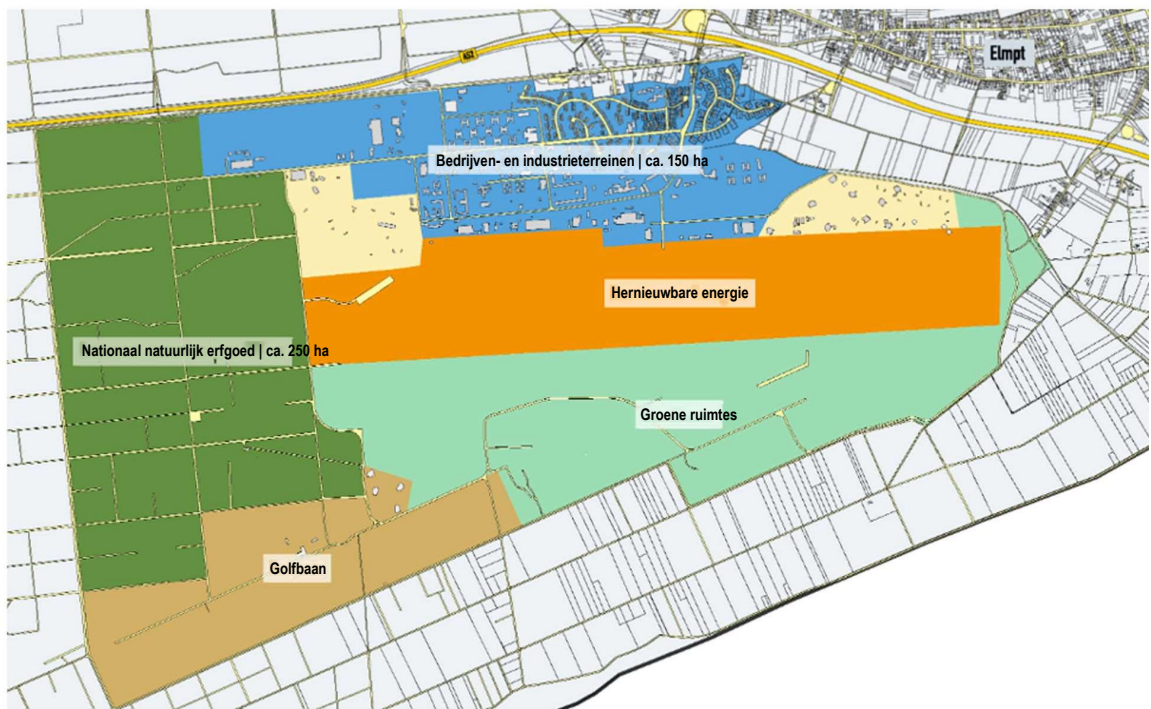
Op basis van deze indeling wordt voorgesteld om de ontwikkeling van het gebied te richten op de sectoren logistiek en logistiek-intensieve commerciële en industriële bedrijven enerzijds en op de sector vrije tijd/recreatie anderzijds. Beide varianten omvatten een commercieel-industrieel gebruik. Samenvattend zijn de volgende inschattingen hiervoor argumenten:

- De deelstaat Noordrijn-Westfalen heeft een groot (investerings-)potentieel voor verschillende sectoren, met de nadruk op logistiek-intensieve commerciële en industriële bedrijven.
- Uit een vergelijking met andere bedrijfslocaties in het district die een vergelijkbaar goede locatie en ruimtelijke omstandigheden hebben, wordt een vraagpotentieel afgeleid voor oppervlakintensieve commerciële en industriële projecten. Binnen de gemeente Niederkrüchten is er veel vraag naar kleinschalige bedrijventerreinen voor kleine en middelgrote bedrijven uit de regio.
- De geplande locatie heeft een bijzonder goede ligging dankzij zeer goede verkeersverbindingen, goede voorwaarden voor ploegendiensten, een hoge bevolkingsdichtheid in de omliggende regio en gunstige verwachte grondprijzen - in vergelijking met andere gemeenten in het district Viersen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee gebruiksscenario's. Het ene gebruiksscenario legt de nadruk op logistiek (logistiek & handel), het andere op recreatie en gemengd gebruik (recreatie & handel). De ontwikkeling van het gebied voor lokale bedrijven/MKB's van in totaal 13 hectare is in beide scenario's gelijk. “Handel” omvat bij beide scenario's de fundamentele mogelijkheid van

oppervlakintensieve industriële vestigingen. Dan wordt eerst gestart met de bouwfase “Entree/MKB” voor lokale behoeften. De startdatum van 2019 is gebaseerd op het oordeel van deskundigen. De scenario's dienen in het bijzonder om te illustreren dat tijdshorizons van 20 jaar of meer te verwachten zijn. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de financiële planning, de verwachtingen van het publiek ten aanzien van succesvolle marketing en de realisatie van de effecten.

Met volledige bebouwing van het 135 ha grote terrein tot 2031 (“Recreatie”) en 2036 (“Logistiek”) zullen de vestigingen op het voormalige militaire terrein in Elmpt resulteren in directe werkgelegenheidseffecten van in totaal ongeveer 5.200 tot ruim 5.500.



Afbeelding 18: Eerste ruwe concept voor het conversiegebied Niederkrüchten-Elmpt⁷

IHK-onderzoek 2021⁸

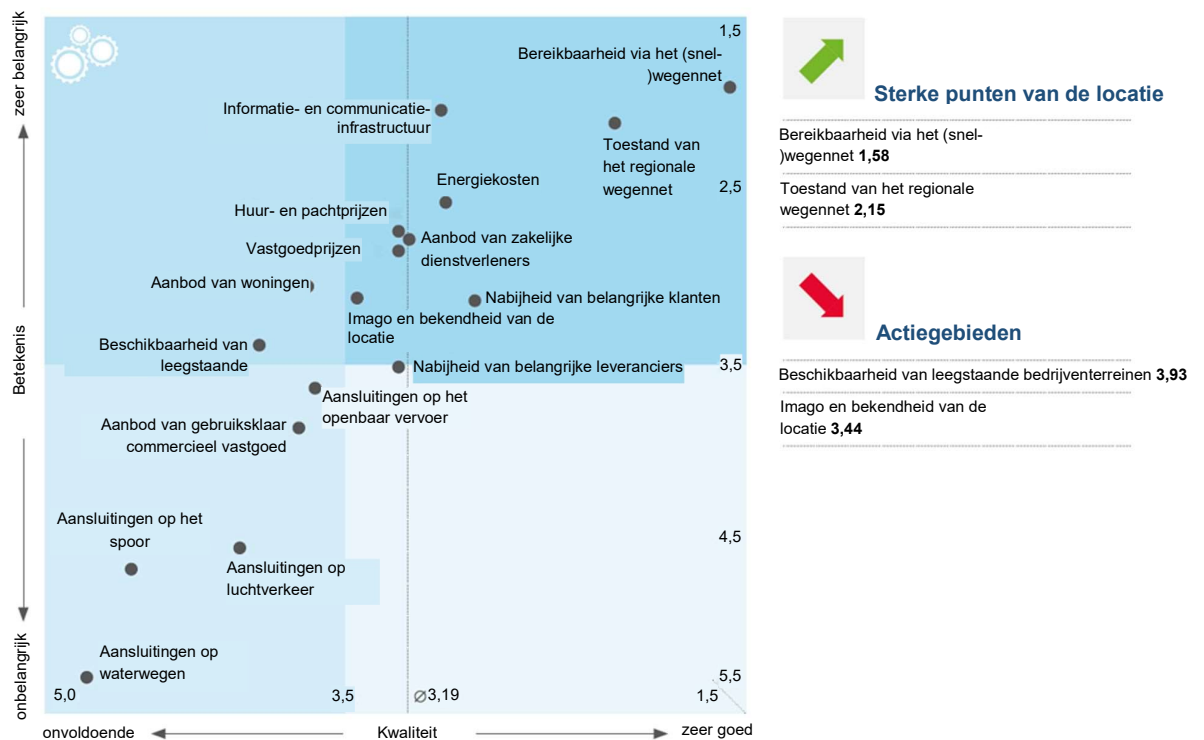
Om de bestaande sterke en zwakte punten van de locatie in Niederkrüchten te kunnen bepalen, voerde de Kamer van Koophandel en Industrie Mittlerer Niederrhein in de herfst van 2020 een

⁷ De gebieden voor commercieel-industrieel gebruik zijn blauw gemarkeerd (bron: NRW.URBAN 2015)

⁸ IHK Mittlerer Niederrhein (2021): Niederkrüchten - economische structuur en locatiekwaliteit, IHK-reeks, uitgave 183. Online op: <https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/de/media/pdf/wirtschaftsstandort/standortanalyse-niederkruechten.pdf>

bedrijfsenquête uit, waaraan ongeveer 70 bedrijven uit Niederkrüchten deelnamen. In de enquête beoordeelden de bedrijven 50 locatiefactoren op hun belang voor hun eigen bedrijf en hun tevredenheid erover.

Bij de beoordeling van de zogeheten harde locatiefactoren⁹ werden de verkeersverbindingen met het wegen- en snelwegennet verreweg het beste beoordeeld. De belangrijkste reden hiervoor is waarschijnlijk de nabijheid van de belangrijke snelweg A52. Ook het belang van de kwaliteit van de regionale verkeersinfrastructuur werd door de ondernemers hoog ingeschat. De verbinding met spoorwegen, het lucht- en waterverkeer en het openbaar vervoer wordt daarentegen in zijn geheel als minder belangrijk beoordeeld en krijgt geen goede evaluatie (zie ook de onderstaande Afbeelding 19).



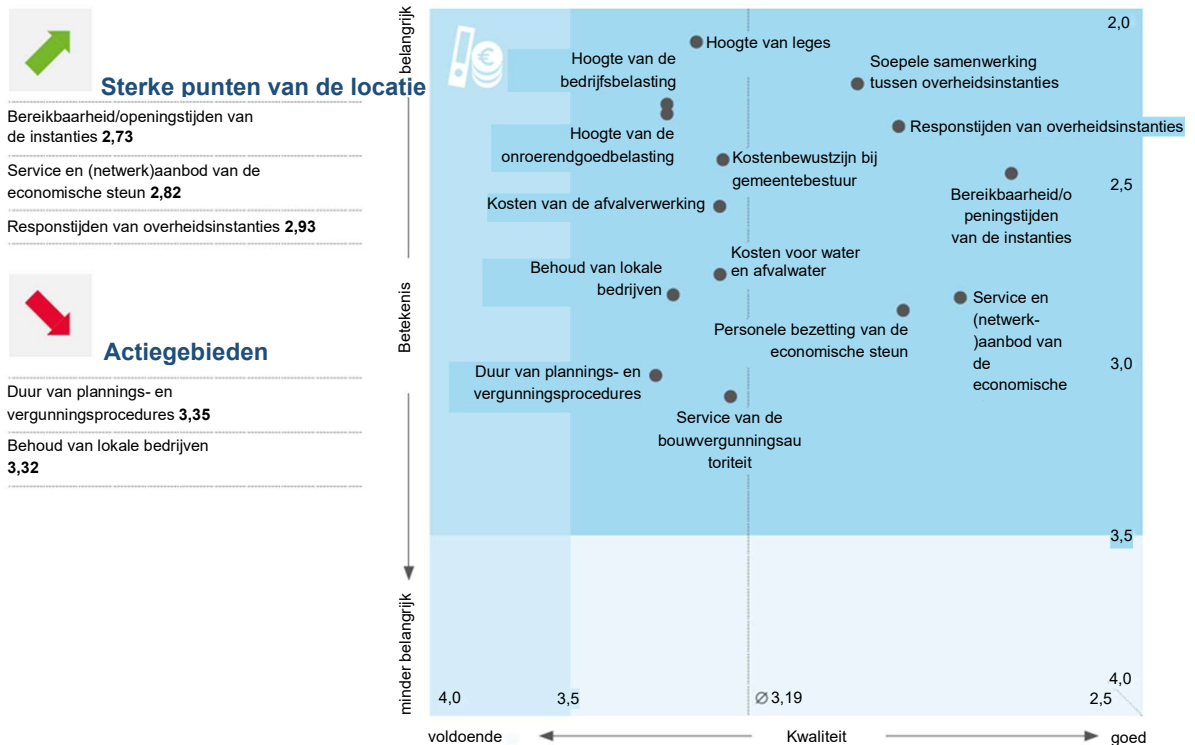
Afbeelding 19: Beoordeling van de kwaliteit van de harde locatiefactoren in de gemeente Niederkrüchten

Bij de zachte locatiefactoren¹⁰ worden de servicekwaliteit en de klantgerichtheid van de overheidsdiensten bijzonder goed beoordeeld. Reactiesnelheden, afgestemde samenwerking van de overheidsinstanties, en de bereikbaarheid. Haaks daarop staan de duur van de

⁹ Harde locatiefactoren (bijv. infrastructuur, potentieel aan arbeidskrachten, beschikbaarheid van hulpbronnen of verkeersverbindingen) zijn kwantificeerbaar en kunnen rechtstreeks worden opgenomen in de markt- en locatie-analyse.

¹⁰ Zachte locatiefactoren (bijv. cultureel aanbod, winkelmogelijkheden, huurprijzen, recreatie- en opleidingsaanbod, mobiliteitsconcepten), die bijvoorbeeld doorslaggevend kunnen zijn voor het aantrekken van gekwalificeerde medewerkers, worden steeds vaker een factor bij het kiezen van een vestigingsplaats.

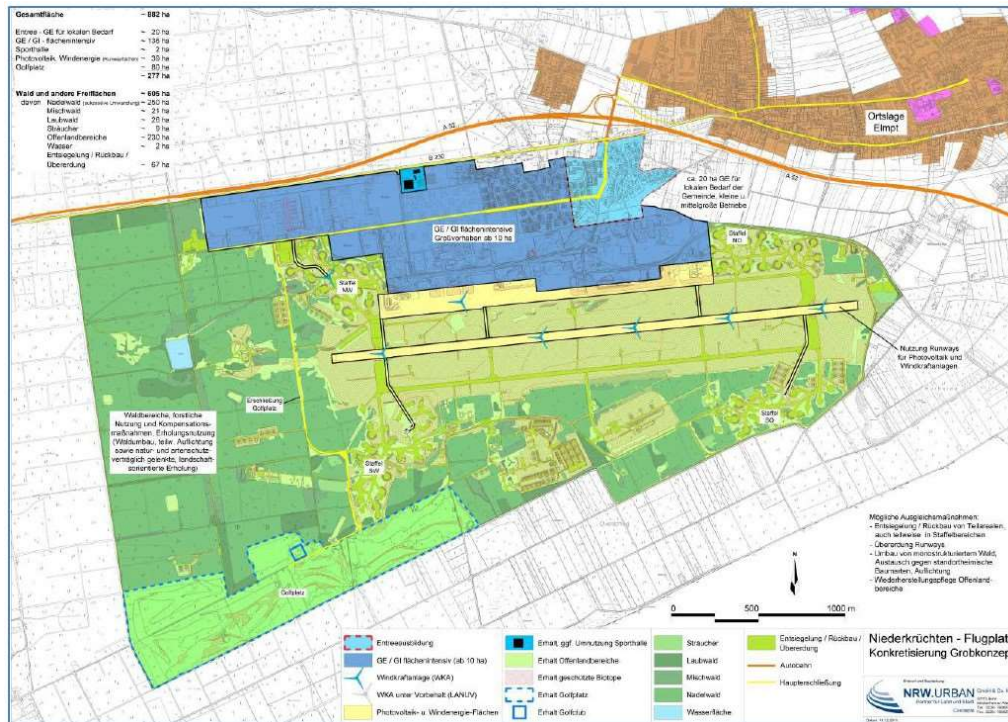
vergunningaanvragen en de economische ondersteuning van bestaande bedrijven, die echter in bijna alle vergelijkbare enquêtes gemiddeld slechter werden beoordeeld.



Afbeelding 20: Beoordeling van de kwaliteit van de gemeentelijke diensten in de gemeente Niederkrüchten

Op basis van de in 2020 uitgevoerde analyse zijn voor de economische locatie Niederkrüchten de volgende aanbevelingen gedaan:

In de bedrijfsenquête wordt de behoefte aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen duidelijk. Het project in Elmpt is een van de grootste ontwikkelingsgebieden in Noordrijn-Westfalen. Het concept voor het voormalige vliegveld Niederkrüchten-Elmpt moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd. Op een logistieke locatie zoals Niederkrüchten moet ook prioriteit worden gegeven aan logistieke vestigingen. Het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt is ook uitstekend geschikt voor een bimodale verkeersverbinding. Dit vereist de reactivering van de bestaande spoorlijn in de richting van Dalheim, die is opgenomen in het regionale plan. Dit zou ook de mogelijkheid bieden om een openbaar vervoerverbinding te realiseren voor de verwachte werknemers.



Afbeelding 21: Verder ontwikkeld concept voor het conversiegebied Niederkrüchten-Elmpt (2015)

3.2.2 Samenvatting van de verklaringen van deskundigen

Het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt heeft - ook vergeleken met andere bedrijfslocaties in het district - een bijna ideale ligging wat betreft de verkeersverbinding met het wegen- en snelwegennet.

De ruimtelijke voorwaarden om te voldoen aan een potentiële vraag naar oppervlakintensieve commerciële en industriële projecten zijn aanwezig. Het gemeentelijke ruimtelijke-orderingsbeleid zal hiervoor de noodzakelijke randvoorwaarden en planologische rechtsgrondslag creëren. Ook aan de grote regionale vraag naar kleinschalige bedrijventerreinen voor kleine en middelgrote bedrijven kan in de toekomst worden voldaan op het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt.

Het door Prognos ontwikkelde scenario voorziet in principe in de mogelijkheid van grootschalige oppervlakintensieve vestigingen. In het algemeen wordt een aanbeveling gedaan voor gebiedsontwikkeling voor de gebieden logistiek en logistiek-intensieve commerciële en industriële bedrijven, waarbij ook moet worden voorzien in bedrijventerreinen voor lokale, kleine en middelgrote bedrijven.

Ook de Kamer van Koophandel en Industrie Mittlerer Niederrhein is van mening dat het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt uitstekend geschikt is voor een “bimodale” verkeersverbinding. In de planning wordt opgemerkt dat de bestaande spoorlijn die in het regionale plan is opgenomen, hiervoor opnieuw zou moeten worden geactiveerd. Dit zou ook de mogelijkheid bieden om een openbaar vervoerverbinding te realiseren voor toekomstige werknemers.

De ervaring die is opgedaan met vergelijkbare projecten¹¹ laat zien dat de tijdshorizon voor de realisatie van gebruikskoncepten voor conversiegebieden eerder als “lange termijn” moeten worden geclassificeerd. Vanwege de complexe plannings- en realisatieperioden hebben de effecten betrekking op een periode van 15 tot 20 jaar. Ze zijn dus niet al over enkele jaren te verwachten.

Naast de uitspraken van de experts waren ook de uitspraken uit de expertinterviews van belang voor een eerste beoordeling (zie hiervoor hoofdstuk 2.2.). Gevraagd naar hun persoonlijke beoordeling van het voormalige militaire gebied in Elmpt als toekomstig CI/CO-gebied, werden de volgende uitspraken gedaan met betrekking tot de regio als geheel:

Bijna alle geïnterviewden zien de ontwikkeling van het voormalige militaire terrein in Elmpt als een grote en duidelijke kans voor de hele regio.

De nieuwe gebiedsontwikkeling wordt niet gezien als directe concurrentie. Vooral de gemeenten in het district Viersen denken niet aan concurrentie.¹²

Volgens de respondenten scoort Elmpt hoog dankzij een zeer goede ligging voor logistieke bedrijven tussen de grote steden Keulen/Düsseldorf in het oosten en Rotterdam/Antwerpen in het westen.

Het algemene oordeel is dat het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt kan werken, maar het succes ervan is duidelijk afhankelijk van de kwaliteit van de nieuw gecreëerde banen. Vooral de vroegtijdige reservering van ca. 20 hectare voor een kleinschalige ontwikkeling met het oog op de uitbreiding van lokale bedrijven maakt het verschil.

Over het algemeen werd herhaaldelijk benadrukt dat het voormalige militaire terrein een zeer goede verbinding met de snelweg heeft en dat een extra spoorwegverbinding ook wenselijk zou zijn, ook al wordt deze momenteel als moeilijk uitvoerbaar beschouwd.

¹¹ bijvoorbeeld voormalig Russisch militair vliegveld Rostock-Laage in Mecklenburg-Voor-Pommeren of voormalig Amerikaans vliegveld Bitburg in Rijnland-Palts.

¹² Van Nederlandse zijde werd echter ook de zorg geuit dat er te veel schadelijke stoffen zouden kunnen worden uitgestoten door bedrijven. Dit zou dan negatieve gevolgen hebben voor de natuur en de stikstofuitstoot doen toenemen. Vooral de Nederlanders zien de ontwikkelingen in dit verband als contraproductief. Nederland is nog altijd “in de ban van de stikstofcrisis” (zie *Süddeutsche Zeitung* van 4 mei 2023). Of het nu gaat om woningbouw, verkeersplanningen of infrastructuurmaatregelen: veel belangrijke Nederlandse projecten staat momenteel onder voorbehoud of zijn al door de rechter tegengehouden omdat ze tot nog meer uitstoot en nog meer schade aan de natuur zouden kunnen leiden. Nederland is de grootste vleesexporteur van Europa - met een navenant grote impact op het milieu. Aan de Duitse kant bekijkt men deze ontwikkeling duidelijk meer ontspannen als de ontwikkelingskansen van een CO2-neutraal Energie- en Bedrijvenpark Elmpt volledig worden benut.

Een ander voordeel van het gebied is dat het “slechts weinig contact met de burgermaatschappij en een laag conflictpotentieel biedt”. Bovendien hoeft men niet door plaatsen heen te rijden om het terrein te bereiken.

3.3 Planologisch-wettelijke status

De centrale planningsdoelen zijn gedefinieerd in een breed participatieproces met betrokkenheid van de buurgemeenten aan de Duitse en Nederlandse kant, het district Viersen, het regeringsdistrict Düsseldorf, verschillende ministeries van de deelstaat, de Kamer van Koophandel en Industrie Mittlerer Niederrhein en de Nederlandse Kamer van Koophandel, het Duitse federale agentschap voor vastgoedzaken en de Britse strijdkrachten. De hoekstenen van civiel hergebruik zijn:

- Een commerciële ontwikkeling is in elk geval gewenst.
- Het hergebruik moet worden gekoppeld aan hernieuwbare energie.
- Hergebruik voor woningen wordt niet nagestreefd.
- Hergebruik van het vliegveld wordt evenmin nagestreefd.

Concreet met betrekking tot het terrein betekent dit:

- In het noorden van het gebied moet ca. 155 ha¹³ worden ontwikkeld als industrie- en bedrijventerrein. Dit gebied (“housing areas”) wordt bouwkundig gezien gekenmerkt door een groot aantal gebouwen en infrastructurele voorzieningen.
- Hernieuwbare energie moet worden opgenomen door de bouw van windenergie- en/of fotovoltaïsche systemen. De afgesloten gebieden van de voormalige start- en landingsbaan, die in het regionale plan van Düsseldorf zijn aangewezen als prioriteitsgebied voor windenergie, zijn ideaal voor dit doel.
- Grote delen van het gebied moeten worden gebruikt voor behoud van natuur en landschap. Met name de westelijke en zuidelijke delen van het gebied moeten worden teruggegeven aan de natuur en ecologisch worden ontwikkeld. Deelgebieden moeten in dienst staan van de ontwikkeling van natuurgerichte recreatie en ontspanning. Dit omvat het behoud van de golfbaan.

De bruto beschikbare oppervlakte voor commercieel-industriële ontwikkeling in het conversiegebied Niederkrüchten-Elmpt bedraagt in totaal ongeveer . 155 hectare, waarvan ca.

- 20 ha CO voor lokale behoeften (MKB)
- 135 ha CI voor oppervlakintensieve projecten

Om het netto bouwoppervlak te bepalen, wordt uitgegaan van een aandeel van ongeveer tweederde netto van het bruto oppervlak. Dit resulteert in de volgende verkoopbare oppervlakvolumes:

¹³ In het licht van de jarenlange discussie over grootte en verdeling van het gebied veranderen de gegevens over de planningsoriëntatie logischerwijs.

- 13 ha netto oppervlak CO voor lokale behoeften (MKB)
- 90 ha netto oppervlak CI voor oppervlakintensieve projecten

3.3.1 Regionale planning

Het regionale plan voor de planningsregio Düsseldorf geldt als schakel tussen deelstaatplanning en lokaal ruimtelijke-ordeningsbeleid. Het plan stelt onder andere randvoorwaarden voor de economische ontwikkeling van de planningsregio. Het bevat bijvoorbeeld uitspraken over commerciële en industriële locaties, binnenhavens, luchthavens en energiecentrales en over winningslocaties voor grind, zand en klei. Bovendien legt het plan vast in welke mate en waar de gemeenten in de toekomst nieuwe woon-, bedrijven- en industriegebieden kunnen aanwijzen.

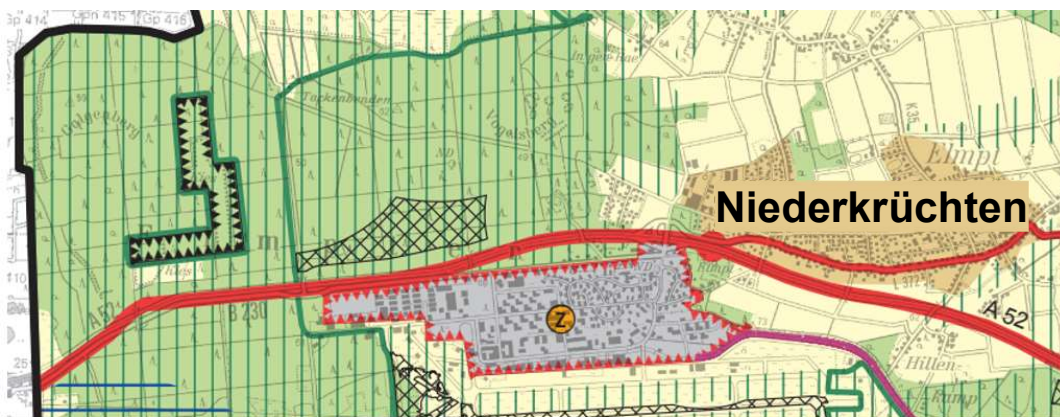
Het regionale plan Düsseldorf¹⁴ voorziet voor de gemeente Niederkrüchten op delen van het voormalige vliegveld Elmpt in gebieden voor commercieel en industrieel gebruik (CIG) met de bestemming locaties voor oppervlakintensieve projecten en industrie.¹⁵

De CIG-D-gebieden moeten in het ruimtelijke-ordeningsbeleid worden gerealiseerd als “**locaties voor oppervlakintensieve projecten en voor commerciële bedrijven die aanzienlijke overlast veroorzaken**”. De CIG's moeten dienovereenkomstig worden verkaveld door middel van lokaal ruimtelijke-ordeningsbeleid en worden ontwikkeld in bouwfasen. Toeleveranciers en nevenbedrijven mogen worden toegestaan als ze functioneel nauw verbonden zijn met een bestaand oppervlakintensief bedrijf of commercieel bedrijf dat aanzienlijke hinder veroorzaakt.

Oppervlakintensieve projecten volgens D2 kunnen bijv. bedrijven uit de logistieke branche of grote producerende bedrijven zijn die voor een vestiging een groot oppervlak nodig hebben. Een vestiging is oppervlak-intensief als er meer dan 5 ha nodig is voor een bedrijfsterrein of een bedrijfslocatie in de laatste fase van ontwikkeling, dus inclusief uitbreidingsgebieden.

¹⁴ Regionaal plan Düsseldorf: Actuele stand: 12.07.2023 (incl. grafische, tekstuele weergave en bijkaarten)

¹⁵ Vergelijkbare weergaves van gebieden bestaan in de deelstaat Noordrijn-Westfalen op de locaties Mönchengladbach/Viersen (ten zuiden van de K8/ten westen van de L372), Goch/Uedem/Weeze (ten noorden van de A57) en Grevenbroich/Jüchen (ten zuiden van de A46/B59).



Afbeelding 22: Gedeelte uit het regionale plan voor het regeringsdistrict Düsseldorf (bladen 17, 22)

Daarnaast zijn op de bedrijfslocatie in Niederkrüchten-Elmpt deelgebieden voor commercieel en industrieel gebruik aangewezen als “**Bovenregionaal belangrijke locaties voor commerciële en industriële ontwikkeling (D3)**”.¹⁶

De speciale locatievoorwaarden vermeld in D3 hebben bijvoorbeeld betrekking op het oppervlakpotentieel, de ligging en de bereikbaarheid van de toegewezen locaties. Betrokken belanghebbenden zijn bijvoorbeeld de regionale planningsinstantie, directe buurgemeenten en de desbetreffende autoriteiten. Volgens het Duitse Wetboek Bouwrecht (BauGB) moeten ze vóór aanvang van de officiële procedure voor wijziging van het bestemmingsplan worden geïnformeerd over planningsdoelstellingen en - indien beschikbaar - conceptuele overwegingen (bijv. beoogde sectoren, locatiekwaliteiten, bouwfasen). Het potentieel aan bedrijventerreinen dat op de bovenregionaal belangrijke locaties ontstaat, wordt toegewezen aan de betreffende planningsregio. Dit betekent dat het potentieel proportioneel wordt meegeteld voor de lokale overheid, andere deelnemende gemeenten en, indien van toepassing, de hele planningsregio in de behoeftenbeoordeling. De hierboven genoemde CIG's met deze bestemming ter grootte van 135 ha (bruto) bevinden zich in het noordelijke deel van het gebied.

De bestemming bepaalt dat het gebied zal worden ontwikkeld als een speciale locatie van bovenregionaal belang voor emitterende industrie met een intensief oppervlakgebruik. Het dient dus voor het aantrekken en veiligstellen van de locatie van bedrijven met speciale locatievereisten (ruimtevereisten voor individuele vestigingen over het algemeen > 10 ha, industrieel karakter, hoge emissie- en verkeersvolumes).¹⁷

¹⁶ Ook in deze context zijn er vergelijkbare weergaves in het regionale plan in Mönchengladbach/Viersen (ten zuiden van de K8/ten westen van de L372), Krefeld/Meerbusch (beide kanten van de A44/ten westen van de L26), Grevenbroich/Jüchen (ten zuiden van de A46/B59), Nettetal-Kaldenkirchen, Goch/Uedem/Weeze (ten noorden van de A57) en Straelen-Herongen.

¹⁷ In de regionale planning wordt er uitdrukkelijk op gewezen dat een dergelijk grootschalige bestemming voor industrieel en commercieel gebruik alleen mogelijk is dankzij de bijzondere lokale kenmerken van het conversiegebied, ook zonder multimodale benaderingen voor ontsluiting van het gebied.

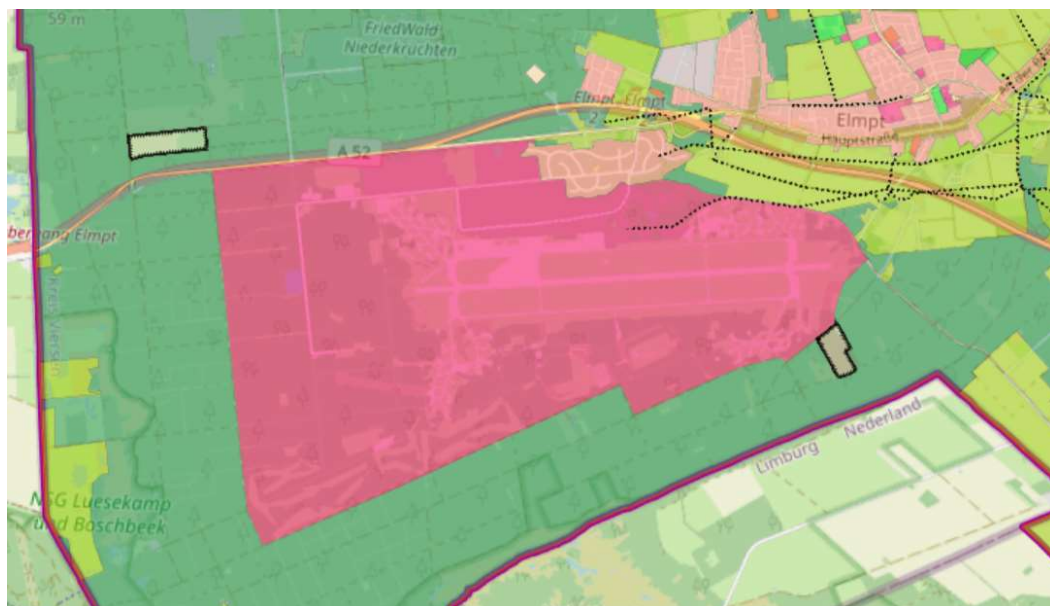
Als onderdeel van het gemeentelijke programma voor economische ontwikkeling moeten kleinere bedrijventerreinen van 20 ha (bruto) beschikbaar blijven op een pro rata basis voor de eigen behoeften van de gemeente. Naast de eerder genoemde speciale locatie voor emitterende bedrijven met een oppervlakintensief gebruik, wordt nog een gebied aangewezen voor ondersteuning van bestaande bedrijven in de gemeente. Het terrein ligt in het noordelijke toeganggebied naar het vliegveldterrein en is vooral bedoeld om te voorzien in de lokale ruimtebehoefte voor bedrijven met een klassiek commercieel karakter. De locatie moet bijdragen aan de adrestraling van het hele gebied. Ook vanwege de aangrenzende woningbouw zouden bedrijven met lagere emissies zich voornamelijk hier moeten vestigen.

Het regionale plan bepaalt dat de gemeenten in hun ruimtelijke-ordeningsbeleid de CIG-D's dienovereenkomstig moeten verkavelen en in bouwfasen moeten ontwikkelen.

3.3.2 Voorbereidend ruimtelijke-ordeningsbeleid: Bestemmingsplan

In het gemeentelijke ruimtelijke-ordeningsbeleid wordt het bestemmingsplan (BP) voor het hele gemeentelijke gebied een voorbereidend, bindend ruimtelijke-ordeningsplan genoemd. Het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten geeft het beoogde gebruik van alle gebieden in het gemeentelijke gebied weer. Het bereidt de toekomstige ontwikkeling van het gemeentelijke gebied voor, zonder dat het zelf bouwrecht verleent. Het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten is sinds 1981 rechtsgeldig. Het is de afgelopen decennia herhaaldelijk aangepast aan actuele ontwikkelingen door middel van een reeks wijzigingsprocedures die al zijn voltooid.

Het bestemmingsplan vormt de planningsbasis voor het opstellen van bebouwingsplannen.

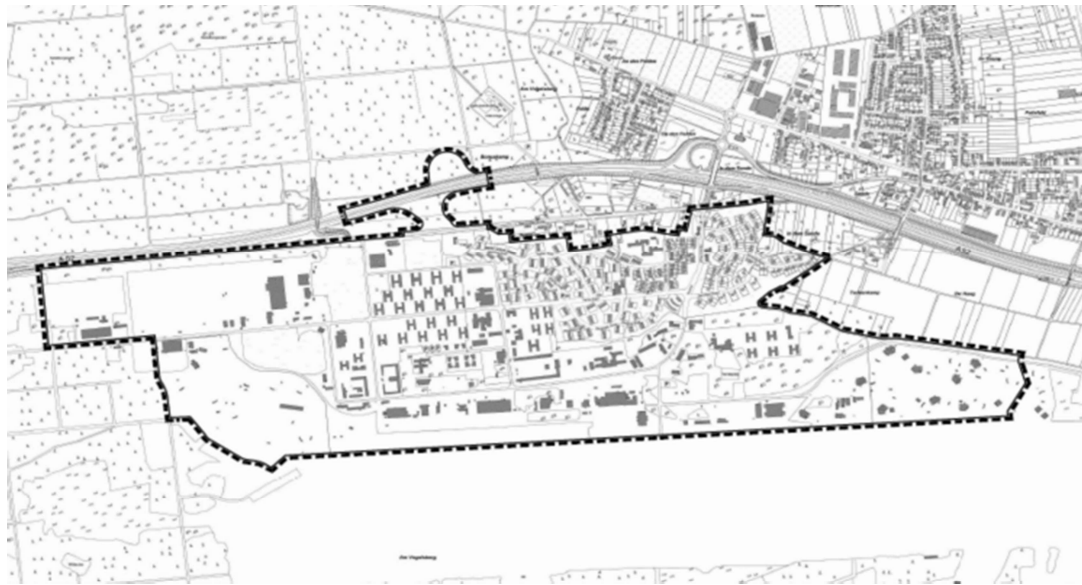


Afbeelding 23: Gedeelte uit het rechtsgeldige bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten

Met de 61e bestemmingsplanwijziging moeten, in overeenstemming met de planningsvereisten van de deelstaat, de planologisch-wettelijke voorwaarden worden gecreëerd voor de commercieel-industriële ontwikkeling van het voormalige militaire vliegveld met kazerne. Het doel van de planning is om een commercieel bouwterrein aan te wijzen op het terrein van het voormalige Britse militaire terrein “Javelin Barracks” aan de Roermonder Straße in de plaats Elmpt.

Het geografische toepassingsgebied van de 61e BP-wijziging heeft betrekking op de bebouwde en afgesloten gebieden in het noorden van het voormalige militaire terrein en beslaat slechts ongeveer een vijfde van het totale conversiegebied. De bijbehorende start- en landingsbanen, de uitgestrekte beboste gebieden met individuele gebouwen, infrastructuurle voorzieningen en een golfbaan ten zuiden en oosten van het voormalige militaire terrein maken geen deel uit van de 61e BP-wijziging. Daarentegen zal een gebied van ongeveer 8.700 vierkante meter dat eerder was aangewezen als woningbouwgebied en dat direct grenst aan het zogenaamde “Housing Area” in het noordoosten van het voormalige militaire terrein, wel worden opgenomen in de BP-wijziging.

Het plangebied strekt zich uit in oost-westelijke richting over een lengte van ongeveer 2,5 km en is van noord naar zuid ongeveer 700 meter lang.



Afbeelding 24: Geografisch toepassingsgebied van de 61e wijziging van het BP van de gemeente Niederkrüchten

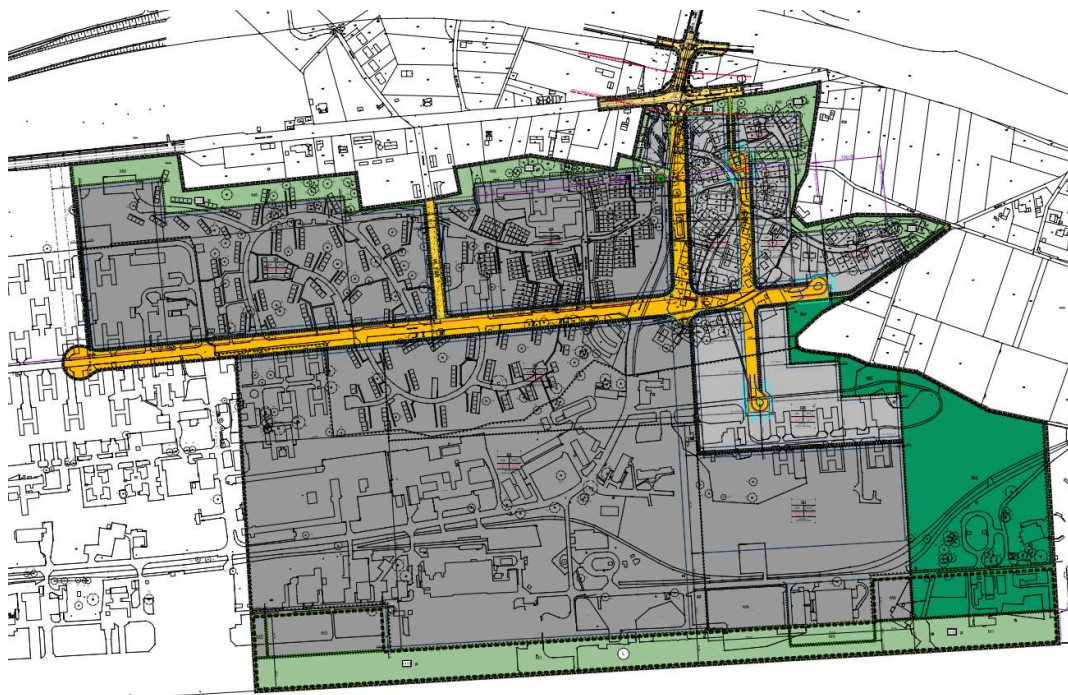
3.3.3 Bindend ruimtelijke-orderingsbeleid: Bebouwingsplanning

Bebouwingsplannen worden bindende ruimtelijke-orderingsplannen genoemd en regelen het type toegestaan gebruik (o.a. woningen, bedrijven enz.) en de omvang van het bouwgebruik (grootte, ontwerp, bouwgebruik van het grondstuk enz.).

De juridisch bindende specificaties voor de realisatie van het planningsproject zullen stap voor stap worden opgesteld door de gemeente Niederkrüchten - op basis van de 61e bestemmingsplanwijziging - door het opstellen van bebouwingsplannen.

De raad van de gemeente Niederkrüchten heeft in zijn vergadering van 24 mei 2022 besloten om het bebouwingsplan Elm-131 "Javelin Park Oost" op te stellen. Dit bebouwingsplan is bedoeld om de planologisch-wettelijke voorwaarden te creëren voor de ontwikkeling van het eerste gedeelte van het industrie- en bedrijventerrein op het voormalige Britse militaire terrein. Het voorontwerp van het bebouwingsplan beslaat een gebied van ca. 94 ha.¹⁸ Hiervan is ongeveer 60 ha gepland als industriegebied, 10 ha als bedrijventerrein en ongeveer 6 ha voor verkeersbestemmingen. De overige gebiedsdelen zijn aangewezen als groene ruimte en bos.

Het bebouwingsplan voor het bedrijven- en industrieterrein is een voorstel voor een bebouwingsplan, dat de aard van het gebruik bevat (industriële, commerciële, bos, groene zones), de omvang van het bouwgebruik en bepalingen met betrekking tot bijvoorbeeld geluid, andere emissies of het gebruik van hernieuwbare energie.



Afbeelding 25: Voorontwerp bebouwingsplan Javelin-Oost

De vroegtijdige inspraak van het publiek en de deelname van overheidsinstanties voor het eerste deelbebouwingsplan "Oostelijk gebied, "Elm-131 Javelin Park Oost" zijn in februari 2023 afgesloten. De publicatie hiervan volgt in de eerste helft van 2024. Tegelijkertijd gaan de

¹⁸ Het verschil met de hierboven genoemde gebiedsgegevens is ontstaan doordat de planningsoriëntatiegegevens zijn veranderd of concreter zijn geworden in de loop van de discussie over gebiedsgroottes die al enkele jaren gaande is.



sloopwerkzaamheden aan de bestaande gebouwen op het terrein door. De verkoop van kleinschalige bedrijventerreinen zal naar verwachting nog in 2024 starten. De eerste bouwwerkzaamheden door bedrijven op de locatie zouden daarom in de loop van 2025 kunnen plaatsvinden.

4 Onderzoek naar bestaande ontwikkelingsdoelstellingen

4.1 Uitvoeren van schriftelijke enquête en interviews met deskundigen

De gestandaardiseerde schriftelijke enquête onder de betrokken gemeenten (voor de methodiek zie hoofdstuk 2.2 en bijlage 7.1) kon medio september met een volledige respons worden afgesloten. De met een leidraad ondersteunde expertinterviews op specialistenniveau werden gehouden in de periode van begin september tot medio oktober (voor de methodiek zie hoofdstuk 2.2 en bijlage 7.2).

Van belang voor de technische interpretatie van de antwoorden in de enquête en in het deskundigeninterview is de keuze van de gesprekspartners (meestal afdelingshoofden en ambtenaren, bij uitzondering een hoofd van een departement) en hun verantwoordelijkheden en hoofdtaken:

- prioriteiten zijn met name economische ontwikkeling, economische zaken of de economie en ontwikkeling van de districten in het algemeen.
- De geïnterviewden in het Duitse grensgebied komen vooral uit het vakgebied “planning en bouw”.
- Zoals verwacht is er aan de Nederlandse kant een hoge affiniteit binnen de stedelijke planning voor de horizontale thema's vervoer, toerisme en cultuur.

4.2 Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “bedrijventerreinen”

De op richtsnoeren gebaseerde interviews met deskundigen hebben fundamentele inzichten opgeleverd in het potentieel van de Duits-Nederlandse grensregio met betrekking tot economie/werk. Bijna alle deskundigen beschouwen de Duits-Nederlandse economische als zeer sterk; al was het alleen maar vanwege de uitstekende geografische ligging “midden in Europa in plaats van aan de rand van Duitsland”, juist met betrekking tot logistiek. Maar in de hoofden van de mensen is de grens er nog steeds. Duitse ondernemers zien doorgaans nauwelijks brood in een samenwerking met Nederlandse bedrijven. Volgens de ondervraagden aan de Nederlandse kant wordt de Nederlandse economie nauwelijks waargenomen. Andersom is de toegankelijkheid groter, maar er is de laatste jaren geen grote vooruitgang geboekt qua samenwerking. Volgens de respondenten “is de grensregio merkbaar op cultureel, architectonisch, mentaal en taalkundig vlak”. Grensoverschrijdend werken en wonen zijn echter nog steeds te bureaucratisch en fiscaal ingewikkeld.

De Nederlandse economie wordt over het geheel genomen als zeer sterk beschouwd. De ontwikkelingen in Venlo en Roermond – vooral langs de snelweg – die de laatste jaren zichtbaar zijn geworden, bevestigen deze indruk. Op dit moment wordt de Nederlandse kant – met enige zelfverzekerdheid – als welvarender beschouwd dan het westelijke deel van het district Viersen. De ligging van Schwalmthal in de omgeving van zowel Mönchengladbach als Düsseldorf biedt mogelijkheden. De grensregio is echter over het algemeen altijd al als structureel zwak beschouwd, maar toch kunnen nieuwe bedrijvenparken met een gunstige ligging aantrekkelijk zijn voor bedrijven om zich te vestigen. Aan de Nederlandse kant werd de bereidheid tot

samenwerking met betrekking tot de verbindingen met nabijgelegen binnenhavens als gunstig voor de logistiek beschouwd.

De toenemende transformatiebehoefte¹⁹ is ook een klassieke horizontale taak voor de lokale en regionale economische ontwikkeling. Een van de manieren waarop economische ontwikkeling haar functie als "vormgever van de toekomst" kan vervullen, is door het implementeren van een economische en commerciële ontwikkelingsstrategie op middellange tot lange termijn. Daarvoor is vastberadenheid nodig om ook waardekwesities voor het voetlicht te brengen en het debat tussen de lokale economie, wetenschap en samenleving te versterken. In dit verband mag er niet worden gearzeld om de discussie met bijvoorbeeld burgerinitiatieven, politieke besluitvormers en andere belanghebbenden aan te gaan.

In de enquête werd aan alle belanghebbenden de vraag gesteld of er in hun gemeente al een economische en commerciële ontwikkelingsstrategie bestaat en of er momenteel een expliciete economische of commerciële ontwikkelingsstrategie wordt uitgewerkt. Zo ja, dan werd de huidige stand van zaken opgevraagd. De resultaten zijn opgenomen in Tabel 2.

In een diepgaand gesprek met vertegenwoordigers van de firma Verdion in het gemeentehuis van Niederkrüchten in september 2023 werden gekwalificeerde uitspraken gedaan over de geplande marketingstrategie. De voorlopige inschatting van Verdion is als volgt onderverdeeld (best guess op basis van de geplande huurstructuur):

- 50 % value added logistics,
- 25 % logistiek, en
- 25% productiebedrijven.

Om begrijpelijke redenen werden in dit stadium nog geen specifieke belanghebbende bedrijven genoemd.

¹⁹ Tijdens de discussie over het transformatiepotentieel van de grensregio kwam ook de toerismesector herhaaldelijk ter sprake, omdat er in de regio onder andere veel toeristische bedrijven zijn. Er zijn nieuwe activiteiten gestart om de grensoverschrijdende samenwerking te versterken in het kader van een Euregio-project voor dagtoerisme. Zo wil de gemeente Roerdalen in de toekomst meer nadruk leggen op recreatie, toerisme en natuurbeleving, ook vanwege de schaarste aan bedrijventerreinen. Ook de stad Wegberg legt haar ontwikkelingsprioriteit meer bij recreatie en toerisme en minder bij het creëren van nieuwe bedrijventerreinen.

Stad / gemeente / district	Strategie aanwezig?	Strategie in uitvoering?	Status van de bewerking?
Gemeente Beesel (NL)	nee	ja	Ontwikkelingsfase
Gemeente Brüggen (D)	nee	nee	-
Gemeente Niederkrüchten (D)	nee	nee	Deelconcept wordt uitgevoerd
Gemeente Roerdalen (NL)	nee	nee	-
Gemeente Roermond (NL)	ja	ja	Ontwikkelingsfase
Gemeente Schwalmtal (D)	nee	nee	-
Stad Wegberg (D)	nee	nee	-
District Viersen (overkoepelend)	nee	nee	-

Tabel 2: Vaststelling van de lokale/regionale economische en industriële ontwikkelingsstrategieën

Samenvattend kan men zeggen dat er op gemeentelijk en regionaal niveau geen uitgebreide economische en commerciële ontwikkelingsstrategieën bestaan, vooral niet in de Duitse grensregio. In de Nederlandse gemeenten Beesel en Roermond wordt volgens de geïnterviewden op dit moment gewerkt aan passende strategieconcepten.

De gemeente Roermond wijst ook op de activiteiten van de Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg, die onder meer verantwoordelijk is voor het versterken van de economische structuur van Midden-Limburg en de ontwikkeling van vestigingsplaatsen en bedrijventerreinen in Midden-Limburg nastreeft.²⁰ In het kader van de stadsplanning in Roermond wordt momenteel gewerkt aan het onderwerp “toekomstbestendige bedrijventerreinen” voor de vijf grootste bedrijventerreinen in de stad. In dit verband moet ook worden gewezen op de vele activiteiten van het Parkbeheer Midden-Limburg met betrekking tot “duurzame kwaliteit op bedrijventerreinen”. Er bestaan dus uitsluitend (sub)concepten en individuele maatregelen in de ontwikkelingsfase. Een gecoördineerd strategiedocument gericht op de economische regio kon in het kader van het onderzoek niet worden geïdentificeerd als een openbaar toegankelijke literatuurbron.

²⁰ De gemeenten Roermond en Roerdalen zijn gemeentelijke aandeelhouders in de Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg.

Uit navraag bij de verantwoordelijke wethouder is gebleken dat er in het district Viersen momenteel geen districtsontwikkelingsconcept bestaat c.q. op de planning staat.²¹

4.3 Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “arbeidskrachten”

De analyse van de regionale economische structuur heeft aangetoond dat er nu al een tekort aan arbeidskrachten is in het hele district Viersen. Dit is vooral uitgesproken op het gebied van onvervulde opleidingsplaatsen. Tegelijkertijd geven de werkgelegenheidscijfers onder het gemiddelde aan dat er nog potentieel is op de arbeidsmarkt.

Hoewel het demografische tekort naar verwachting een verdere krimp van het aantal arbeidskrachten en geschoolde arbeidskrachten zal veroorzaken, hebben de onderzochte gemeenten voor zover bekend geen ontwikkelingsdoelstelling of bestaande ontwikkelingsstrategie om geschoolde arbeidskrachten te behouden of te ontwikkelen. Op gemeentelijk niveau worden projecten uitgevoerd zoals de opleidingenbeurs, partnerschappen met scholen, maar ook adviesdiensten voor werving of employer branding.

Bovendien neemt de deelstaat met het “Fachkräfteoffensive (vakpersoneeloffensief) NRW”, dat in mei 2023 is gestart, een departementoverschrijdend initiatief onder begeleiding van verschillende deelstaatministeries (ministerie van werkgelegenheid, zorg en sociale zaken, ministerie van economische zaken, industrie, klimaat en energie, en ministerie van onderwijs). De Fachkräfteoffensive NRW is gericht op het aanpakken van het tekort aan arbeidskrachten op verschillende niveaus (onderwijs, kwalificatie, mobilisatie).

Het doel van alle initiatieven is om het aanbod van geschoolde werknemers en arbeidskrachten veilig te stellen en het regionale arbeidspotentieel uit te breiden. Dit vormt de essentiële basis voor de opbouw van duurzame economische infrastructuur.

²¹ Een districtsontwikkelingsconcept is een geïntegreerd, flexibel strategie- en actieconcept dat een belangrijke basis kan vormen voor de aanpak van taken op district- en deelgebiedsniveau in het district Viersen. Als ontwikkelingsinstrument voor het bestuur kan het concept de doelstellingen van het district Viersen in overleg met de gemeenten weerspiegelen, waarbij natuurlijk rekening wordt gehouden met de planningsprioriteiten van de deelstaat en de regio. Er is geen sprake van formele planning, maar van een vrijwillig en coöperatief visie- en ontwikkelingsproces met alle belanghebbenden in het district, om gezamenlijk tot een duurzame strategisch-economische opstelling en toekomstvisie te komen.

4.4 Ontwikkelingsdoelstellingen themagebied “mobiliteit en verkeer”

Aan de Duitse kant bestaat er in de gemeente Niederkrüchten sinds eind 2022 een mobiliteitsconcept dat nu geleidelijk wordt uitgevoerd. Het concept is gebaseerd op de vijf hoofdlijnen “groene & lokale mobiliteit”, “goed verbonden op het platteland”, “nieuwe mobiliteit”, “sterke toeristische locatie” en “duurzaam commercieel vervoer”, waarvan verschillende benaderingen zijn afgeleid, zoals “bevorderen van lokale mobiliteit”, “aanleg van mobiele stations”, “aantrekkelijker maken van snelbuslijnen in het OV” en “verminderen van het commerciële verkeer in gemeenten”.²²

Passend bij de hoge prioriteit van het fietsverkeer in Schwalmthal is voor de gemeente onlangs een gemeentelijk concept voor lokale mobiliteit opgesteld. De nadruk ligt op voetgangers en fietsers, ook voor wat betreft de weg naar school of het kinderdagverblijf, en op e-mobiliteit.

De gemeente Brüggen en de stad Wegberg hebben op dit moment geen mobiliteitsconcept, evenmin zijn er plannen om zo'n concept op te stellen. Desalniettemin heeft het bevorderen van het fietsverkeer een hoge prioriteit; wat de uitbreiding van het openbaar vervoer betreft, is deze prioriteit volgens de enquêteresultaten (zie hoofdstuk 2.2) in Brüggen ook hoog, in Wegberg relatief laag en in Schwalmthal gemiddeld.

Op districtsniveau wordt het onderwerp mobiliteit en verkeer op verschillende niveaus bekeken tegen de achtergrond van de klimaatbescherming in relatie tot de verschillende vervoersmiddelen alsook de verbinding daarvan:

- In overleg met de gemeenten in het district is een netwerk van fietsroutes met hoofdwegen, secundaire wegen en aansluitende wegen opgezet, en in 2019 is er een politiek besluit genomen op basis waarvan het fietsverkeer als belangrijke schakel van de milieu-alliantie moet worden versterkt.
- In augustus 2023 is de opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een mobiliteitsconcept met de focus op “nieuwe en verbonden mobiliteit”, dat naar verwachting in de zomer 2025 klaar moet zijn. De gemeenten die deel uitmaken van het district moeten nauw worden betrokken bij de opstelling ervan. De nadruk zal komen te liggen op innovatieve mobiliteitsvoorzieningen, zoals on-demand vervoer en digitale uitleensystemen, maar ook op de samenvoeging van deze diensten via mobiele stations.
- Wat de aanleg van mobiele stations betreft, kan het district Viersen of kunnen de gemeenten binnen het district rekenen op volledige steun van het Zukunftsnetz Mobilität NRW, het Verkehrsverbund Rein-Ruhr en de deelstaat Noordrijn-Westfalen.
- In het algemeen worden mobiele stations opgezet bij OV-haltes of worden OV-haltes gekwalificeerd als mobiele stations. De uitbreiding van het lokale openbaar vervoer is volgens het district van groot belang. Zo wordt er bijvoorbeeld overwogen om de gemeente door een snelbus te verbinden met Brüggen, Kaldenkirchen (station), Straelen, Herongen in het noorden en Wegberg (station), Erkelenz (station) in het zuiden. Deze snelbuslijn is al vooraf onderzocht en goedgekeurd in de tweede bundel van de invoering van snelbuslijnen in het gebied van het

²²Zie ook Gemeente Niederkrüchten (2022): Algehele Gemeentelijke Aanpak Mobiliteit. Online op: https://www.niederkruechten.de/system/files/2023-04/mobilitaetskonzept_bericht_0.pdf

Verkehrsverbund [~OV-netwerk] Rhein-Ruhr (VRR). Momenteel ligt de steunaanvraag voor de snelbuslijn bij het ministerie van verkeer van Noordrijn-Westfalen. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan een verlenging van een bestaande snelbuslijn (SB83 of SB88) tot aan Roermond. Op de lange termijn zou ook hier de invoering van een snelbuslijn mogelijk zijn.

- De uitvoering van de concepten en projecten moet bijdragen tot een klimaatneutraal district vanaf 2045. Volgens de districtsbrede, geïntegreerde Aanpak Klimaatverandering uit 2023, die ook in Niederkrüchten politiek werd goedgekeurd, moet het aandeel van het gemotoriseerde verkeer met 24% worden verminderd door verschuiving naar milieuvriendelijke verkeersmiddelen en moet het aandeel van alternatieve aandrijvingen in het aantal afgelegde kilometers 86% bedragen. De voorgestelde maatregelen om dit te bereiken zijn bijv.: “Mobiël en hoe?! Bus en trein” of “Mobiël en hoe?! Wegen naar het werk”²³
- De maatregel “Mobiël en hoe?! Wegen naar het werk” van het geïntegreerde klimaatconcept heeft als doel het werkgerelateerde woon-werkverkeer te optimaliseren door preventie, verplaatsing en duurzame afwikkeling, in de eerste plaats via districtsbrede adviezen voor bedrijfsmobiliteitsmanagement voor grotere bedrijven, met name op bedrijventerreinen. Zo'n aanbod maakt ook deel uit van de maatregelen van de goedgekeurde regionale aanpak fietsverkeer. In de zomer van 2023 heeft het districtsbestuur een externe dienstverlener de opdracht gegeven om dergelijke adviezen te verlenen aan acht bedrijven. Deze maatregel wordt ondersteund door de deelstaat Noordrijn-Westfalen.

Aan de Nederlandse kant staat de ontwikkeling van het fietsverkeer in alle drie de betrokken gemeenten – zoals in Nederland in het algemeen – centraal en heeft de uitbreiding van het openbaar vervoer ook een middelhoge tot hoge prioriteit. Uit de enquête blijkt dat bedrijfsmobiliteitsmanagement (of elementen daarvan) hier eerder een rol speelt dan (vooralnog) aan de Duitse kant.

Samenvattend kan men stellen dat er, met name door het kader dat wordt bepaald door het district Viersen en dat wordt of kan worden ondersteund door de gemeenten binnen het district, mogelijkheden ontstaan om ook het door het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt nieuw ontstane verkeer in de zin van de klimaatbescherming te sturen. Wanneer het OV en het fietsverkeer in het district Viersen een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie krijgen en ook het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt op deze manieren bereikbaar is, zullen naast de lokale arbeidskrachten niet alleen de inwoners van Niederkrüchten, maar ook die van de omliggende steden en gemeenten baat hebben bij meer mobiliteitsopties en een lager aandeel van het autoverkeer met een dienovereenkomstig kleiner negatief effect (zie hierna ook hoofdstuk 6.5.3).

²³ Zie ook district Viersen (2023): Geïntegreerde Aanpak Klimaatverandering voor het district Viersen, de steden Tönisvorst en Viersen en de gemeenten Brüggen, Grefrath, Niederkrüchten en Schwalmthal, p. 325 e.v. en p. 367 e.v., online te vinden op: https://www.kreis-viersen.de/system/files/dokumente/IKK_viersen_2023_05_25_Endbericht.pdf

5 Inventarisatie (nulmeting) en regionale vooruitzichten

5.1 Bestaande bedrijventerreinen en randvoorwaarden

Reeds tijdens de bedrijvenenquête van de IHK Mittlerer Niederrhein van 2021 werden de verantwoordelijken er nogmaals op gewezen dat de regionale beschikbaarheid van bedrijventerreinen niet voldoende kan worden genoemd. Dit regionale tekort kreeg de slechtste beoordeling in het kader van de enquête. Op dit punt moet ook worden vermeld dat het onderwerp “energiekosten” eveneens als een nadeel voor de locatie werd beoordeeld.

In de enquête werd naar het aantal bestaande bedrijventerreinen op gemeentelijk niveau gevraagd. Met name de omvang van de commerciële grond die op korte termijn in de betrokken gemeenten op de markt kan worden gebracht, is van groot belang.

In het onderzoeksgebied zijn in totaal 27 bedrijventerreinen geïdentificeerd. De steden en gemeenten in het district Viersen die aan het onderzoek hebben deelgenomen, beschikken over 15 bedrijventerreinen. Tabel 3 maakt duidelijk dat aan de Duitse kant commerciële grond alleen nog in een omvang van ca. 1 ha op de korte termijn voor verkoop beschikbaar is, in de Nederlands gemeenten Beesel, Roerdalen en Roermond is dat actueel zelfs nog maar 0,7 ha.

Voor een geordende economische ontwikkeling in een grensoverschrijdende regio is dat duidelijk te weinig, alleen al als men de vraag vanuit lokale bedrijven aan de Duitse zijde bekijkt (zie hoofdstuk 4.1.1). Geplande ontwikkeling van bedrijventerreinen vormt de basis voor nieuwe banen, economische groei en een toename van de gemeentelijke inkomsten uit bedrijfsbelasting. Het aanwijzen van nieuwe bedrijventerreinen grond is daarom een centrale taak van het gemeentelijk en regionaal beleid van de steden, gemeenten en het district Viersen.

Stad / gemeente	Aantal bedrijventerreinen	Op korte termijn beschikbaar commercieel vastgoed (in ha)	Aanduiding/naam bedrijventerreinen
Brüggen (D)	3	1 ha	Christenfeld / Stiegstraße, Holterweg, Katers Feld
Niederkrüchten (D)	3	0 ha	Alte Zollstraße, An der Beek, Dam
Schwalmtal (D)	2	0 ha	Auf der Mutzer, Siemensstraße
Wegberg (D)	7	0 ha	Berg, Oval, Rath-Anhoven Mitte, Uedekoven, Wegberg, Wildenrath
Totaal:	15	1 ha	
Beese (NL)	3	0 ha	
Roerdalen (NL)	3	0,7 ha	
Roermond (NL)	5	Geen informatie	
Totaal:	11	0,7 ha	

Tabel 3: Bedrijventerreinen en beschikbare grond in ha

5.1.1 Kwantitatieve schatting van het uitvals- en afwijzingspercentage

Naast de kwantitatieve enquête middels een vragenlijst hebben de deskundigeninterviews interessante inzichten opgeleverd over het uitvals- en afwijzingspercentage in het onderzoeksgebied. De vraag naar bedrijventerreinen komt dus voor ongeveer 90% van in Duitsland gevestigde bedrijven, vanuit Nederland komen er relatief weinig aanvragen.

In de volgende stap werd in de enquête verzocht om een raming – op basis van de afgelopen vijf jaar – van het aantal aanvragen voor bedrijventerreinen dat om verschillende redenen moest worden afgewezen. De niet-geslaagde nieuwe vestigingen (o.a. wegens ruimtegebrek, gebrek aan beschikbaarheid of bedrijf wordt niet geschikt geacht).

Stad / gemeente	Geschat aantal aanvragen	Reden van de weigering
Brüggen (D)	10-20	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar
Niederkrüchten (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar
Schwalmtal (D)	50	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar • Bedrijf niet geschikt
Wegberg (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar • Bedrijf niet geschikt
District Viersen (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • aangevraagde oppervlakte niet beschikbaar
Beese (NL)	5	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar
Roerdalen (NL)	Geen informatie	<ul style="list-style-type: none"> • geen informatie
Roermond (NL)	Geen informatie	<ul style="list-style-type: none"> • geen informatie
Totaal:	365-375 aanvragen	

Tabel 4: Aantal terreinaanvragen

Uit een evaluatie van de geschatte concrete vraag naar bedrijventerreinen in de afgelopen vijf jaar blijkt dat ongeveer 370 aanvragen niet met succes konden worden afgerond (zie

Stad / gemeente	Geschat aantal aanvragen	Reden van de weigering
Brüggen (D)	10-20	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar
Niederkrüchten (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar

Schwalmtal (D)	50	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar • Bedrijf niet geschikt
Wegberg (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar • Bedrijf niet geschikt
District Viersen (D)	100	<ul style="list-style-type: none"> • aangevraagde oppervlakte niet beschikbaar
Beese (NL)	5	<ul style="list-style-type: none"> • geen commercieel vastgoed beschikbaar
Roerdalen (NL)	Geen informatie	<ul style="list-style-type: none"> • geen informatie
Roermond (NL)	Geen informatie	<ul style="list-style-type: none"> • geen informatie
Totaal:	365-375 aanvragen	

Tabel 4). De redenen hiervoor waren over het algemeen het vaak genoemde gebrek aan bedrijventerreinen, dat al elders is geconstateerd (o.a. in de IHK-ledenenquête uit 2021).

Uit onze praktijkervaring blijkt dat enige nuancering van het aantal van 360 tot 370 aanvragen (zonder aanvragen uit Nederland) op zijn plaats is. We moeten ervan uitgaan dat ongeveer een kwart daarvan standaardaanvragen uit heel Duitsland zijn voor min of meer alle economische subsidies. De aanvragen aan het districtsbestuur van Viersen (ongeveer 100 meldingen) werden ofwel onmiddellijk afgewezen op basis van lokale kennis of doorgegeven aan de steden en gemeenten. Van deze tellingen, die mogelijk dubbel zijn geregistreerd, wordt eveneens ongeveer 10% afgetrokken. De aldus aangepaste, conservatief berekende waarde is echter nog steeds ongeveer 240 aanvragen in de afgelopen vijf jaar. Het aantal niet succesvol afgeronde nieuwe vestigingen (o.a. wegens ruimtegebrek en gebrek aan beschikbaarheid) bedraagt naar schatting jaarlijks ongeveer 48 aanvragen binnen het onderzoeksgebied aan de Duitse kant, ongeacht of het aanvragende bedrijf definitief geschikt en wenselijk werd geacht. Deze gemiste kansen wijzen op regionale problemen, die echter op middellange tot lange termijn kunnen worden opgelost door het Energie- en Bedrijvenpark Elmpit.

5.1.2 Aangrenzende economische regio's

De regio Midden-Limburg vormt het hart van de provincie Limburg en grenst direct aan de onderzoeksregio. Het Nederlandse grensgebied heeft ook goede verbindingen met het Belgische en Duitse achterland. De A73 en A2 zijn de belangrijke infrastructuurverbindingen van en naar Midden-Limburg en het omliggende achterland. Net als het Energie- en Bedrijvenpark Elmpit in Nederkruchten wijst de regio Midden-Limburg vanwege haar strategische ligging ten opzichte van de grote hotspots zoals Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam en het Duitse Ruhrgebied op de vestigingsfactor multimodaliteit te land, te water, per spoor, maar ook via de lucht.

In Nederland wordt regionale economische steun verleend door de Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg (OML²⁴), die tot doel heeft de Midden-Limburgse economie te ondersteunen bij ruimtelijke en economische vraagstukken zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen en transformatieprocessen. In totaal vijf gemeenten in Midden-Limburg – Leudal, Maasgouw, Echt-Susteren, en de twee projectdeelnemers **Roermond** en **Roerdalen** – zijn aandeelhouders van de OML.

De OML speelt een sleutelrol bij de ontwikkeling en verkoop van nieuwe bedrijventerreinen. In dit verband moet vooral de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Oosttangent en de Hanze in Roermond worden benadrukt. De OML is rechtstreeks betrokken bij de verkoop van de volgende bedrijventerreinen:

- Bedrijventerrein Montfort in de gemeente Roerdalen
- Bedrijventerrein Spickerhoven in Roermond
- Bedrijventerrein Reubenberg in de gemeente Roermond
- Het bedrijvenpark Roerstreek-West (Oosttangent) vormt samen met de bedrijventerreinen Roerstreek-Noord en Roerstreek-Zuid een belangrijk bedrijventerrein in de gemeente Roermond.

Met het businesspark Midden-Limburg met een totale oppervlakte van ongeveer 40 ha kan een vergelijkbare concurrent in de regio worden aangewezen. Het bedrijventerrein ligt centraal aan de A73 en A2, bij het snelwegknooppunt “Het Vonderen” in Echt-Susteren. De doelgroep in de regionale, nationale en internationale context zijn logistieke bedrijven met een grote behoefte aan ruimte, die een Europees vestigingspotentieel zien in het drielandenpunt tussen Duitsland, Nederland en België. De bedrijfslocatie is goed bereikbaar, zowel vanuit Eindhoven-Maastricht (A2) als vanuit Venlo-Nijmegen (A73). Daarnaast kan het vervoer over water via de Barge Terminal Born worden afgehandeld. Voor de vrachtsector worden verschillende luchthavens genoemd (Maastricht, Aachen Airport, Eindhoven, Brussel, Düsseldorf).

5.2 Arbeidskrachten

Het district Viersen, en dus ook de vier onderzoeksgemeenten, kampen nu al met een aanzienlijk tekort aan arbeidskrachten, met name in de ambachtelijke sector, de industrie en de dienstverlening²⁵. In de conjunctuurenquête van de IHK Mittlerer Niederrhein en Düsseldorf gaf meer dan de helft (54%) van de ondervraagde bedrijven aan op dit moment niet alle vacatures te kunnen vervullen. Dit is de hoogste waarde die ooit is behaald in de regelmatig door beide kamers uitgevoerde enquête. Desalniettemin is 18,6% van de ondervraagde bedrijven van plan hun personeelsbestand uit te breiden ondanks de economische problemen als gevolg van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne.²⁶ Door demografische factoren zal deze trend zich in de toekomst voortzetten. Ongeveer 20% van de huidige werknemers in Noordrijn-Westfalen zal tegen 2033 de pensioengerechtigde leeftijd bereiken. Het merendeel daarvan is hoog opgeleid. De

²⁴ OML: Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg BV

²⁵ Interview met de heer Schmidt, gemeente Brüggen

²⁶ IHK Mittlerer Niederrhein/IHK Düsseldorf (2023): Conjunctuurenquête van de *Industrie- und Handelskammern* [Kamers van Koophandel en Industrie] Mittlerer Niederrhein en Düsseldorf in het voorjaar van 2023.

Bundesagentur für Arbeit beschouwt daarom de werving van potentiële nieuwe werknemers als een centrale taak voor de ontwikkeling van de arbeidsmarkt.

Ook in de provincie Limburg is de situatie op de arbeidsmarkt extreem krap. Sinds 2020 is het aantal werknemers in de regio Midden-Limburg met 4.800 gestegen²⁷ Het aantal werknemers zal naar verwachting niet verder toenemen, ondanks een constante of stijgende productie, omdat er onvoldoende arbeidskrachten beschikbaar zijn.²⁸ Alleen al de Brainport Eindhoven zal volgens experts de komende jaren 72.000 arbeidskrachten nodig hebben.²⁹

Dit wordt nog verergerd door het feit dat Nederland van alle Europese landen een van de hoogste percentages oudere werknemers heeft. Meer dan 10% van de werknemers in de provincies Limburg en Noord-Brabant is zelfs ouder dan 60 jaar en zal de arbeidsmarkt in de komende jaren verlaten. Als gevolg daarvan zal er in Nederland voldoende werkgelegenheid blijven.

Dit maakt het werken in Duitsland voor inwoners van Nederland zeer onaantrekkelijk vanwege de in hoofdstuk 3 beschreven loonverschillen en bureaucratische obstakels. Het is dus niet te verwachten dat het aantal werknemers uit Nederland in Duitse bedrijven aanzienlijk zal toenemen. Nederland is dus geen relevante doelgroep voor het zoeken naar arbeidskrachten door Duitse bedrijven in het bedrijvenpark Elmpt.

Het hoge percentage uitreizende forenzen is de belangrijkste factor voor de arbeidsmarktsituatie aan de Duitse kant van de grens. In de vier gemeenten wonen, zoals in hoofdstuk 3 aangegeven, 14.000 mensen die in een andere gemeente werken. Van deze 14.000 werkt minder dan de helft binnen het eigen district (district Viersen of district Heinsberg). In theorie levert dit een aanzienlijk potentieel aan arbeidskrachten op, aangezien werknemers kunnen worden geworven met het vooruitzicht op kortere reistijden.

De werkgelegenheidsstructuur in het district Viersen wordt bovendien gekenmerkt door een ondergemiddelde vertegenwoordiging van werknemers met een academische graad. Dit betekent dat bedrijven zich hebben aangepast aan het feit dat er geen universiteit/hogeschool in het district is, waardoor er van oudsher minder hoger opgeleide mensen op de arbeidsmarkt werkzaam zijn dan elders. Dit betekent dat op de locatie in de regel vooral potentiële werknemers met de vereiste niveaus van “geschoolde arbeidskracht” of “helper” (niveau 1 en 2) beschikbaar zijn.³⁰

²⁷ UWV – Regionale Arbeidsmarktprognose 2023 – 204 – Midden-Limburg

²⁸ Idem

²⁹ Interview met Michael Boers, gemeente Roerdalen

³⁰ De classificatie van beroepen, die in 2010 door de *Bundesagentur für Arbeit* [Federaal Arbeidsbureau] is opgesteld, geeft voor beroepscategorieën in totaal vier vereiste niveaus aan:

- Vereiste niveau 1: Hulp- en inleeractiviteiten
- Vereiste niveau 2: Vaktechnische activiteiten
- Vereiste niveau 3: Complexe specialistenactiviteiten
- Vereiste niveau 4: Zeer complexe activiteiten

Het vereiste niveau van helper geldt dus ook voor laaggeplaatste ambtenaren en voor beroepen waarvoor een beroepsopleiding van ten hoogste één jaar vereist is.

Tegelijkertijd blijkt uit de migratiebewegingen dat vooral personen die ouder zijn dan 30 jaar (famiemigranten) en dus al een zekere beroepservaring hebben, in het district Viersen komen wonen. Dit zijn vaak bewoners van de omliggende steden die vanwege de prijzen en beschikbaarheid van woningen naar omliggende gemeenten verhuizen. Dit betekent dat er in de potentiële doelgroep van uitreizende forenzen een meer stedelijke verdeling van de werkgelegenheid te verwachten valt. Dit wil zeggen dat het aandeel werknemers met een hoger opleidingsniveau en banen in kennisintensieve beroepen doorgaans hoger is onder forenzen dan onder werknemers in de betreffende gemeente.

In het algemeen kan worden gesteld dat de uitgangssituatie voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Elmpt moeilijk is wat betreft de beschikbaarheid van arbeidskrachten en geschoolde arbeidskrachten. Een aanzienlijk deel van de bestaande bedrijven in de regio kan nu al niet in zijn eigen behoefte aan geschoolde arbeidskrachten voorzien. De vestiging van verdere bedrijven in het nieuwe ontwikkelingsgebied zal dit waarschijnlijk verergeren.

5.2.1 Schatting van het aantal nieuw gecreëerde banen

Als het aantal arbeidskrachten wordt gerelateerd aan een oppervlakte (bijvoorbeeld gemiddeld één hectare) wordt de zogenaamde “arbeidskrachtenbezetting” verkregen. In het verleden werkten men met een simpele “vuistregel”³¹, die zijn weg vond naar gemeentelijke beleidsdiscussies in vakcommissies.

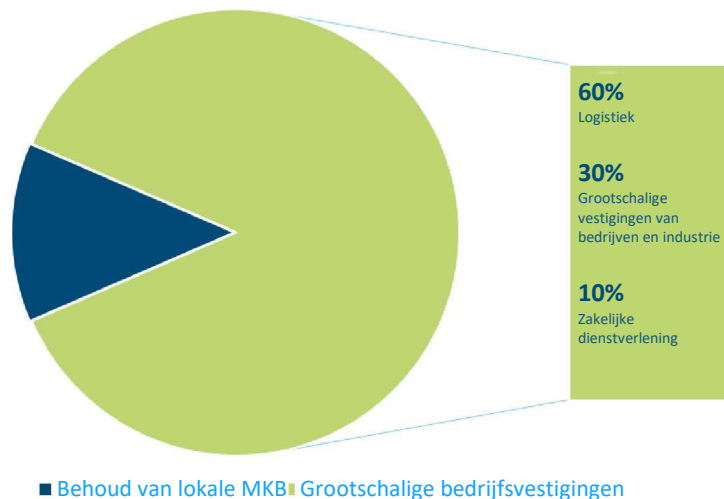
Een vaak gebruikte, sterk vereenvoudigde standaardname die al vele jaren wordt gehanteerd – omgerekend voor het totale bedrijven- en industrieterrein van 103 ha in Niederkrüchten-Elmpt – levert een baandichtheid van 50-100 werknemers per hectare op. Voor de bedrijfslocatie Elmpt zou dit betekenen dat - in verhouding tot het te ontwikkelen gebied - een werkgelegenheidseffect van 5.150 - 10.300 nieuwe banen wordt gecreëerd. Deze voorstelling van een vereenvoudigde oriëntatiewaarde kan niet langer onvoorwaardelijk van toepassing zijn, simpelweg omdat, onder andere, industrie 4.0-bedrijven met hun grootschalige digitalisering van de industriële automatisering van de productie door het gebruik van elektronica en IT (met name programmeerbare logische controllers en CNC-machines) en de daaruit voortvloeiende differentiatie strategieën altijd ook gevolgen kunnen hebben voor de productieprocessen en dus ook voor de baandichtheid op bedrijventerreinen.

Dit gezegd hebbende, moeten er verschillende basisaannames worden gedaan met betrekking tot de terreinontwikkeling en -verkoop op basis van alternatieve gebruiksvarianten voor de locatie Niederkrüchten-Elmpt (rekening houdend met de huidige planningsstand in het gemeentelijke ruimtelijke-orderingsbeleid):

- In een eerste fase werd een ruwe voorselectie gemaakt van de potentiële gebruiksmogelijkheden van de grond in het kader van voorbereidende gesprekken en interviews met vertegenwoordigers van de gemeente Niederkrüchten. Daaruit kwamen de gebruiksvarianten bedrijven/industrie/logistiek naar voren.
- Het door PROGNOSE gepresenteerde scenario “recreatief gebruik door pret- en themaparken” wordt momenteel niet proactief doorgezet door de opdrachtgever of grondeigenaar VERDION. De hierdoor vrijgekomen gebieden worden toegevoegd aan de gebruiksvarianten bedrijven/industrie/logistiek.
- Om de voorspelde werknemersbezetting te kunnen vergelijken, zijn naast de aanwijzing van oppervlakten voor de bedrijfsuitbreidingen/bedrijfsverplaatsingen van bestaande ondernemingen ook de wegingsfactoren van de PROGNOSE-studie en de verdeelsleutel overgenomen voor de grootschalige vestiging van bedrijven en overgedragen naar de voorziene commerciële en industriële grond (zie ook Afbeelding 26).
 - 60% logistiek / groothandel
 - 30% be- en verwerkende industrie
 - 10% dienstverlening

³¹ Methode om snel en bij benadering een planningswaarde te bepalen zonder nauwkeurige of zelfs gedifferentieerde berekeningen uit te hoeven voeren.

- Al in een eerdere planningsfase werden de toepassingen “locatie voor een hogeronderwijsinstelling”, “innovatiecampus”, “onderwijs/cultuur”, “woningen / stadskwartier” en “detailhandel” definitief onderzocht en consequent uitgesloten.
- We besteden bijzondere aandacht aan een gedifferentieerde benadering van de logistieke sector (die immers voor 60% van het geplande landgebruik verantwoordelijk is!). Afhankelijk van de kenmerken van de sector (bv. het dienstenaanbod van de verschillende logistieke dienstverleners 1PL–5PL, zie de volgende uitweiding in hoofdstuk 4.2.2) kunnen per geval zeer uiteenlopende werkgelegenheidseffecten ontstaan.



Afbeelding 26: Gepland gebruiksprofiel voor de vestigingsplaats Niederkrüchten-Elmpt

Aanwijzingen van terreinen voor grootschalige vestigingen uit de logistieke sector (oppervlakte > 10 ha) zullen in de toekomst steeds belangrijker worden. De achtergrond van deze ontwikkeling is de toenemende vraag naar ruimte als gevolg van de groeiende postordersector en de toeleveringsindustrie, die sterk wordt gekenmerkt door logistiek. Een bijzondere positie wordt ingenomen door de gestaag groeiende onlinehandel, die wordt bediend door grootschalige logistieke centra aan de rand van stedelijke centra. De experts gaan er verder van uit dat de voedsellogistiek in de toekomst steeds belangrijker zal worden.

De lokalisatiecoëfficiënt van 2,1, zoals berekend in de studie van de IHK Mittlerer Niederrhein, toont aan hoe belangrijk de logistieke sector in zijn geheel voor Niederkrüchten is. Het aandeel werknemers dat sociale premies afdraagt is hier twee keer zo groot als in Noordrijn-Westfalen of het district Viersen als geheel. “11,6% van alle werknemers in Niederkrüchten die sociale premies

afdragen, is werkzaam in deze sector. De logistieke sector is hier de afgelopen tien jaar met 44,1% meer gegroeid dan in Noordrijn-Westfalen of het district (+34,3% en +35%).”³²

Ten slotte wordt in de IHK-studie gewezen op de gunstige regionale randvoorwaarden op de locatie Niederkrüchten-Elmpt. In het district Viersen zijn de sectoren logistiek/groothandel en voedingsindustrie bovengemiddeld sterk vertegenwoordigd. De IHK beveelt derhalve aan om het gebied verder te ontwikkelen tot een bedrijven- en industrieterrein met veel logistieke ondernemingen.

Wij zijn van mening dat locatiegebonden logistiek (bijv. afvalbeheer in de circulaire economie) ook deel uitmaakt van deze ondernemingen en nader moet worden bekeken. Daarom vinden wij een meer gedifferentieerde kijk op logistieke dienstverleners van hoge kwaliteit die relevant zijn voor de locatie, zinvol. Wat betreft de logistieke dienstverleners wordt niet nader ingegaan op First Party Logistics Providers en Second Party Logistics Providers, aangezien het bedrijf (fabrikant/producent) zelf het vervoer met eigen voertuigen (1PL) regelt of een extern transportbedrijf namens het bedrijf het vervoer als dienstverlener met zijn eigen wagenpark overneemt (2PL).

De gedetailleerde tabel 6 geeft een uitgebreid overzicht van de directe werkgelegenheidseffecten voor het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt. Voor de verdere planning wordt uitgegaan van de volgende oriëntatiecijfers:

Gebruikscategorieën	Banen min.	Banen max.
Behouden van het lokale MKB (meestal kleinschalig)	390 banen	1.300 banen
Logistieke bedrijven (meestal grootschalig)	1.620 banen	3.445 banen
Bedrijven en industrie (meestal grootschalig)	1.296 banen	3.880 banen
Zakelijke dienstverlening	450 banen	1.800 banen
Totaal	3.756 banen	10.425 banen

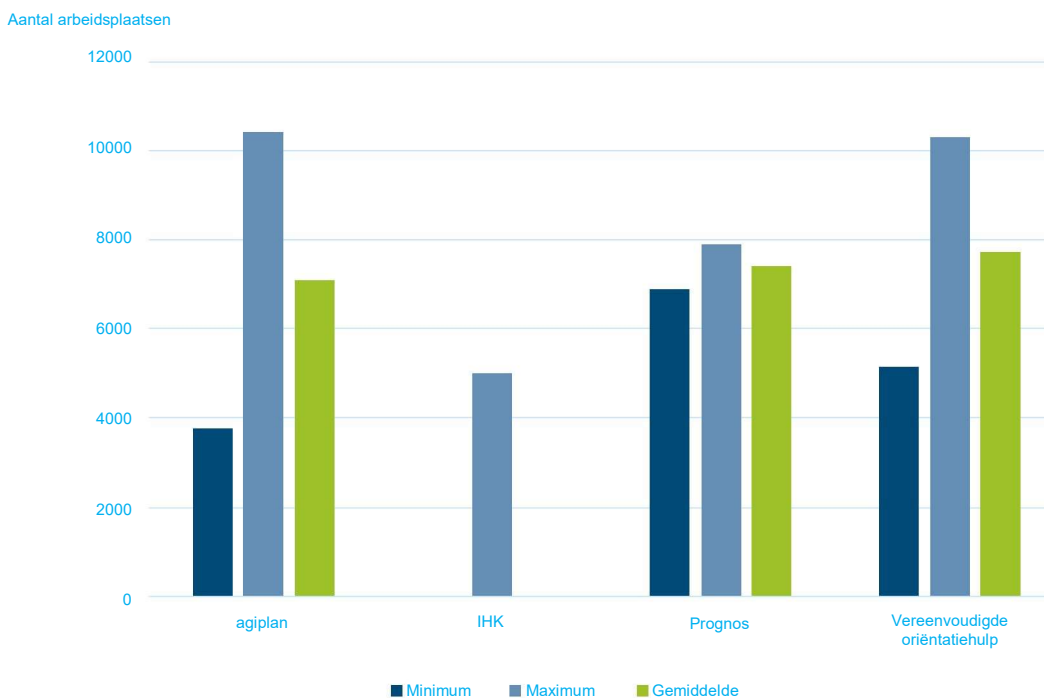
Tabel 5: Nieuw te creëren banen op basis van de marketingaanpak

We hebben met behulp van een multivariabele analysemethode (hier: grootte/aandeel van de oppervlakte, verdeling over brancheaandelen en ontwikkelingsperioden) verschillende statistische variabelen gecombineerd (bv. banen/ha, banen totaal). De berekeningen van de verwachte baandichtheid uit verschillende perioden variëren zeer sterk. Afbeelding 27 toont de bandbreedte van de nieuw te creëren banen vanaf min.: 3.750 banen tot max.: 10.400 banen.

Met behulp van een multivariabele analysemethode (hier: grootte/aandeel van de oppervlakte, verdeling over brancheaandelen en ontwikkelingsperioden) hebben we verschillende statistische variabelen gecombineerd (bv. banen/ha, banen totaal). De berekeningen van de verwachte

³² Niederkrüchten: economische structuur en locatiekwaliteit, IHK-reeks, uitgave 183, maart 2021

baandichtheid uit verschillende perioden variëren zeer sterk. Afb. 27 toont de bandbreedte van de nieuw te creëren banen vanaf min.: 3.750 banen tot max.: 10.400 banen.



Afbeelding 27: Oriëntatiewaarden m.b.t. het verwachte aantal banen in het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt

5.2.2 Uitweiding: vestiging van logistieke dienstverleners van hoge waarde

Innovatieve industrie-4.0-bedrijven willen ook logistiek 4.0. Dit betekent dat de kenmerken van netwerken, decentralisatie, real-time-capaciteit en servicegerichtheid ook in de logistiek moeten worden toegepast om de industriële productie soepel te laten verlopen. Dit benadrukt het belang van logistiek: logistiek is de ruggengraat van de industrie waardoor een onderneming een marktvoordeel kan verkrijgen. Voor de 3PL-, 4PL- en 5PL-logistieke dienstverleners zullen de werkgelegenheidseffecten aanzienlijk hoger zijn.

Third Party Logistics Providers



Sinds de jaren tachtig wikkelen de productiebedrijven hun vervoersdiensten niet meer zelf af, maar huren ze daar derden voor in. In het kader van de internationalisering en het toen nog nieuwe managementconcept 'lean management', werden logistieke diensten uitbesteed. Een zogenaamde "verlader" neemt het operationele beheer voor de gehele vervoersdienst over. Het gaat om in het systeem

geïntegreerde logistieke dienstverleners die op maat gemaakte logistieke oplossingen voor hun klanten aanbieden.

Fourth Party Logistics Providers

4 PL

De kerncompetentie van 4PL-dienstverleners (die ontstonden halverwege de jaren negentig om de systeemintegratie te optimaliseren) is het coördineren van bedrijfsoverschrijdende en complexe bedrijfsprocessen met behulp van moderne technologieën (o.a. digitale producten, cloud computing, big data, machine learning en nog veel meer). De logistieke dienstverlener controleert, beheert en optimaliseert zelfstandig alle strategische processen.

Fifth Party Logistics Providers

5 PL

Een lead logistics provider heeft een wereldwijd netwerk en koopt er, indien nodig, de meest effectieve oplossing op de logistieke markt bij, die wordt gebundeld met zijn eigen mogelijkheden. De meest veeleisende logistieke dienstverleners bieden hun klanten strategisch gerichte innovatieve logistieke oplossingen, waarbij rekening wordt gehouden met alle waarde- en toeleveringsketens (o.a. materiaal- en kapitaalstromen, innovatieve transportsystemen). Daartoe kunnen onder meer banenrijke diensten behoren, zoals: Orderverwerking, voorraadbeheer, digitalisering van toeleveringsketens, facturatie, fulfilment services, incasso, confectionering, productveredeling, kwaliteitscontrole, retourbeheer, transportcontrole, verpakkingen enz., (pre-)assemblagewerkzaamheden enz.

Uit de interviews met deskundigen uit de regio is over het algemeen gebleken dat de vestiging van logistieke ondernemingen over het algemeen positief wordt opgevat. Dat komt onder meer doordat het belang van onroerend goed voor logistieke en productiebedrijven met opslagmogelijkheden voor goed functionerende toeleveringsketens duidelijk realistisch kan worden ingeschat en de economie er absoluut van afhankelijk is. Niet elke gemeente in Duitsland staat echter open voor de vestiging van logistieke bedrijven, of de wettelijke voorschriften zijn in strijd met de wens om zich te gaan vestigen. Eén uitspraak uit het deskundigeninterview is representatief voor vele meningen: “We hebben logistiek overall nodig, maar niemand wil het echt hebben. Maar uiteindelijk zal de regio hiervan profiteren.” Vooral aan de Nederlandse kant staat men open voor de vestiging van logistieke bedrijven.

5.2.3 Aanwijzingen voor de oriëntatiewaarden t.b.v. de planning

In het kader van complexe planningsprocessen (bv. in het gemeentelijke ruimtelijke-orderingsbeleid) zijn vaak prognose- of oriëntatiewaarden nodig om bijvoorbeeld de behoeften van woongebieden of infrastructuurvoorzieningen te kunnen inschatten.

Gebruikscategorie	Sectoraandelen	Oppervlakte in ha	Oppervlakte in m ²	Arbeitsplaatsen MIN	Arbeitsplaatsen MAX
Midden- en kleinbedrijf	100%	13 ha (GE)	130.000 m ²		
Kleinschalige handel, behoud van bestaande bedrijven, ambachtelijke bedrijven, lokale vraag	100%	13 ha (GE)	130.000 m ²	390	1.300
I. Handel / Industrie / Logistiek / Dienstverlening	100%	90 ha (GI / GE)	900.000 m ²		
Grootschalige logistieke bedrijven	waarvan 60%	54 ha (GE)	540.000 m ²		
Contractlogistiek (contractueel geregelde overname op lange termijn van complexe logistieke dienstenpakketten)	pro rata 20%:	10,8 ha (GE)	108.000 m ²	432	340
Transport en omslag (verschillende basisdiensten zoals opslag, omslag, transport en/of orderverzamenen gecombineerd)	pro rata 20%:	10,8 ha (GE)	108.000 m ²	432	702
Distributie, voedsellogistiek, groothandel (distributie en/of verkoop van handelsgoederen)	pro rata 20%:	10,8 ha (GE)	108.000 m ²	432	734
Speciale gevallen van online- en postorderbedrijven (levering op dezelfde dag en nu)	pro rata 40%:	21,6 ha (GE)	216.000 m ²	324	1.469
II. Grootschalige vestigingen van bedrijven en industrie					
Grootschalige bedrijfsvestigingen	waarvan 30%:	27 ha	270.000 m ²		
Grootschalige handelsbedrijven en focus op voedingsindustrie (lage emissie)	pro rata 30%:	8,1 ha	81.000 m ²	403	910
Grootschalige industriële bedrijven (hoge emissie)	pro rata 50%:	13,5	135.000 m ²	405	1.350
Toeleveringsindustrie met "Just-in-time" en "Just-in-sequence"	pro rata 20%:	16,2 ha	162.000 m ²	486	1.620
III. Dienstverlening					
Zakelijke dienstverlening en kantoorgebruik	pro rata 10%:	9 ha	90.000 m ²	450	1.800
				3.756	10.425

Tabel 6: Directe werkgelegenheidseffecten op de terreinen in Niederkrüchten-Elmpt

Deze oriëntatiewaarden³³ moeten worden opgevat als een aanbeveling die doorgaans wordt voorgesteld door een groep deskundigen. Deze toekomstgerichte voorspellingswaarden hebben geen

³³ Gegevensbronnen: a. Oriëntatiewaarden (richtwaarden) t.b.v. de planning (Schroeter, Braunschweig 2021), b. Deskundigenrapport regionale economische beoordeling van commercieel/industriële hergebruik (PROGNOS, Düsseldorf, Bremen 2017), c. Advies over de ontwikkeling van bedrijventerreinen (HWWI Hamburgisches

rechtsgeldigheid en vormen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld wettelijk vastgestelde grenswaarden, geen bindende norm. De verwezenlijking van deze doelstellingen is dus ook niet afdwingbaar, wel de naleving ervan bij benadering in het kader van doordachte planning. Oriëntatiewaarden veranderen met de tijd, net als alle maatschappelijke waarden.

Weltwirtschaftsinstitut et al., Nuremberg 2015), d. Eigen afleiding uit TBS-GIFPRO-modellen en berekeningen door agiplan public (Mülheim 2023).

5.2.4 Regionale behoefte aan vakmensen en arbeidskrachten

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.2.1., zullen er op de totale oppervlakte van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt, afhankelijk van het scenario, tussen de 3.700 en 10.400 banen worden gecreëerd. Deze moeten worden gecreëerd door de bedrijven die zich hier gaan vestigen. Door de krappe arbeidsmarkt in de regio wordt het werven van het benodigde vakpersoneel en de benodigde arbeidskrachten een uitdaging. Daarbij dient rekening te worden gehouden met verschillende aspecten:

- Het bedrijventerrein wordt niet in één keer ontwikkeld, maar in verschillende bouwfases. Dit betekent dat de vraag naar arbeidskrachten een golfbeweging zal doormaken en zich waarschijnlijk zal uitstrekken over 15 jaar.
- Niet alle banen op het bedrijventerrein moeten door nieuwe mensen worden ingevuld. Noch de geplande vestiging van grote bedrijven, noch de gebieden voor kleinschalige bedrijven zullen naar verwachting worden ingevuld door nieuwe bedrijven. Dit betekent dat de bedrijven die zich daar zullen vestigen, hun locatie verplaatsen of een extra locatie creëren. Aangezien de kleinere terreinen worden gebruikt door bedrijven uit de regio, is het waarschijnlijk dat de bestaande werknemers zullen meegaan met de verplaatsing naar een andere locatie en dat alleen de groei-behoefte als gevolg van de bedrijfsverplaatsing (en eventueel de uitbreiding van de vestiging) door nieuwe werknemers zal moeten worden gedekt. Bij de vestiging van grotere bedrijven is de vorige locatie van het bedrijf van doorslaggevend belang. Als deze bereikbaar is vanaf een redelijke afstand (ongeveer 1 uur reistijd), kan worden aangenomen dat de personeelsbehoefte in hoge mate zal worden gedekt door het bestaande personeel. Aangezien er vooral banen in de logistiek en productie zullen ontstaan, spelen mogelijkheden voor thuiswerken een ondergeschikte rol. Het is echter mogelijk dat een deel van het beheer van de nieuwe locatie door werknemers op andere locaties of vanuit het thuishkantoor kan worden uitgevoerd.
- Vooral voor leidinggevende functies en kritische onderzoeks- en ontwikkelingsfuncties moet ervan worden uitgegaan dat de vacatures niet door nieuwe, maar door bestaande werknemers van het bedrijf zullen worden bezet. Dit vermindert met name de behoefte aan hoogopgeleide werknemers.

Dit betekent dat het aantal vacatures dat moet worden ingevuld naar verwachting aanzienlijk lager zal zijn dan het totale aantal in het bedrijvenpark gecreëerde banen. Aangenomen kan worden dat hoe kennisintensiever de activiteit is en hoe hoger de vergoeding, hoe meer bestaande medewerkers er worden meegenomen. Er bestaat dus een aanzienlijke behoefte aan nieuwe werknemers op het kwalificatieniveau “helper”, en deels ook bij geschoold personeel. Al met al ligt het aantal vacatures op basis van deze aannames rond enkele duizenden, verspreid over 15 jaar.

Niettemin kan worden aangenomen dat aan deze vraag naar arbeidskrachten niet vanuit de regio kan worden voldaan. Voor de betrokken spelers zijn er echter uitdagingen bij de werving van arbeidskrachten:

- Het verhuizen naar een andere regio betekent doorgaans het verlies van bestaande sociale en familiebanden. Bovendien zorgen bijvoorbeeld bestaande eigendomsverhoudingen, clubs of andere verplichtingen er vaak voor dat personen alleen naar andere regio's verhuizen als dit hun levensomstandigheden aanzienlijk kan verbeteren. Verhuizingen naar andere regio's voor

werk zijn daarom meestal gekoppeld aan huidige of toekomstige carrièremogelijkheden en aan betere verdienmogelijkheden, en worden daarom vaker gedaan door personen met een universitaire opleiding die ook al tijdens hun opleiding (met name studie) van woonplaats zijn veranderd en daardoor minder aan hun huidige woonplaats zijn gebonden.

- In de doelsectoren kan onder andere worden aangenomen dat er ook banen zullen worden gecreëerd die minder verdienmogelijkheden en weinig flexibele arbeidsomstandigheden bieden, terwijl banen met zeer goede verdienmogelijkheden (managementposities, onderzoek & ontwikkeling van industriële vestigingen, kennisintensieve banen in de industrie en de value added logistiek) voor een groter deel zullen worden bezet door personen die al in een andere vestiging van het bedrijf werkzaam zijn. Aangezien het tekort aan arbeidskrachten over de hele linie bestaat en werknemers met alle kwalificatieprofielen meestal ook in de buurt van hun woonplaats kunnen werken, zullen verhuizingen naar de regio dus waarschijnlijk een ondergeschikte rol spelen bij de bezetting van vacatures. Dit wordt benadrukt door het feit dat het loonniveau in de regio niet hoger is dan elders, zodat er geen structureel voordeel voor de locatie ontstaat. Als het gaat om het werven van externe geschoolde arbeidskrachten concurreert de locatie eerder met locaties met hoge lonen, zoals [sic]
- Juist in de logistieke sector is concurrentie te verwachten met andere logistieke spelers in de regio. Naast lokale logistieke bedrijven is vooral Mönchengladbach een potentiële concurrent bij het werven van arbeidskrachten. Tegelijkertijd kan de bovengemiddelde werkloosheid in Mönchengladbach een kans bieden om deze werklozen als arbeidskrachten voor de locatie te winnen.

Uit het voorgaande blijkt dat het een grote uitdaging zal zijn om in de huidige behoeften aan arbeidskrachten te voorzien. Dit kan een probleem worden voor de gemeente Niederkrüchten en aangrenzende gemeenten:

- Als er niet voldoende vakmensen en arbeidskrachten beschikbaar zijn, kan dit de vestiging van bedrijven belemmeren. Er is een toenemend risico dat de verkoop van de grond langer gaat duren dan gepland of vanwege de grote totale oppervlakte niet volledig kan plaatsvinden.
- De vestiging van nieuwe bedrijven met een grote behoefte aan (geschoold) personeel zal de druk op de arbeidsmarkt in de gehele regio doen toenemen. In dit verband moet worden aangenomen dat ook werknemers van bestaande bedrijven uit de regio geworven zullen worden om in de behoefte aan arbeidskrachten te voorzien. Hoe groter het aantal weggekaapte werknemers, hoe groter dit kannibaliseringseffect, dat het gegroeide bestand aan bedrijven in de doelsectoren aanzienlijk kan verzwakken. Deze bestaande bedrijven zullen namelijk op hun beurt door de sterke concurrentie problemen ondervinden om in hun behoeften aan arbeidskrachten te voorzien.

Aangezien de daadwerkelijke vestigingen op het terrein nog niet bekend zijn, kunnen geen concrete uitspraken worden gedaan over toekomstig woon-werkverkeer. Op basis van de beschikbare informatie kan worden aangenomen dat forenzen uit eenzelfde straal zullen komen als de inreizende forenzen tot nu toe in de gemeente Niederkrüchten (zie afbeelding 16). Het aantal forenzen uit Mönchengladbach zou kunnen toenemen, omdat men door de structureel hogere werkloosheid en de bestaande logistiek in Mönchengladbach meer arbeidskrachten zou kunnen die in Mönchengladbach wonen. Bijzondere effecten treden op wanneer bedrijfsverplaatsingen ertoe leiden dat bestaande werknemers worden meegenomen naar de nieuwe vestigingsplaats van een bedrijf en daarmee (voorlopig) uit de omgeving naar hun werk



moeten reizen. Het is mogelijk dat een deel van deze werknemers na verloop van tijd gaat wonen in Niederkrüchten of de buurgemeenten.

5.3 Mobiliteit en verkeer

Door de ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt zullen er nieuwe verkeersbewegingen ontstaan. Tegen de achtergrond van klimaatbeschermingsinspanningen op federaal, deelstaats- en lokaal niveau, andere milieurelevante aspecten en om redenen van acceptatie, is het essentieel om benaderingen en manieren te vinden om deze verkeersactiviteiten milieu- en klimaatvriendelijk te maken. Op basis van de status quo en inschattingen van de nieuwe verkeerssituatie, actuele planningen en projecten kunnen dienovereenkomstig aanbevelingen worden gedaan.

In het kader van het “Verkeersonderzoek bij de 61e wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten uit 2023 is er een uitvoerig verkeersonderzoek gedaan in het kader waarvan

- de huidige verkeerssituatie is vastgelegd,
- de huidige vraag naar vervoer is geregistreerd,
- het toekomstige verkeersvolume is voorspeld, en
- de huidige en toekomstige verkeerssituatie verkeerstechnisch is beoordeeld.

De resultaten van dit onderzoek worden hier behandeld en verwerkt in de aanbevelingen.³⁴

5.3.1 Bereikbaarheid van het gebied

Zoals Afbeelding 28 laat zien, ligt het toekomstige Energie- en Bedrijvenpark Elmpt ten zuiden van de Duitse snelweg 52 (A52), in de onmiddellijke nabijheid van het knooppunt (AS) 2 Elmpt. Het plangebied is toegankelijk vanaf hier of vanuit het stadsdeel Elmpt via de Nollsweg/de Roermonder Straße.

Qua openbaar vervoer is het plangebied momenteel bereikbaar via de buslijnen 072, 073 en SB83, die door Kraftverkehr Schwalmatal GmbH und Co. KG (KVS) en NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH (SB83) worden geëxploiteerd. Op loopafstand van het plangebied bevinden zich de bushaltes “Deutsches Zollamt”, “Nollsweg” en “An der Wae”. De bushalte “Deutsches Zollamt” is de eindhalte voor alle drie de lijnen. De buslijnen 072 en 073 rijden vooral op schooldagen en bieden onder meer een directe verbinding naar Brügggen en Schwalmatal, maar met een onregelmatige frequentie in de loop van de dag. De buslijn SB83 tussen Mönchengladbach HBF/Europaplatz en Elmpt D Zollamt rijdt momenteel op werkdagen één keer tussen 05:37 en 20:24 uur, waarbij de laatste rit vanuit Elmpt richting Mönchengladbach vertrekt om 20:37 uur.

³⁴ Brilon Bondzio Weiser (2023): Verkeersonderzoek bij de 61e wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten

onderzochte aangrenzende gemeenten nauwelijks een rol (<1 % van de inreizende forenzen over gemeentegrenzen heen).

Door de ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt wordt verwacht dat het woon-werkverkeer in het district Viersen zal veranderen als gevolg van de talrijke verplaatste en nieuwe banen in de productie- en dienstensector. In het in de zomer van 2023 voltooide verkeersonderzoek voor het plangebied wordt op grond van de ontwikkeling een bijkomend verkeersvolume van 22.172 auto's per dag in 2035 voorspeld (gemeten voor de drie bovenstaande knooppunten), bestaande uit:³⁶

- Werknemersverkeer: 11.544 auto's/24u
- Klanten-/bezoekersverkeer: 1.412 auto's/24u
- Goederenvervoer: 9.216 voertuigen/24u, waarvan 8.984 (97%) vrachtwagens

Op basis van de bereikbaarheid van het plangebied binnen 30 minuten reistijd en de ruimtelijke spreiding van de inwoners wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 7,5% van het woon-werk- en klantenverkeer via de hoofdweg door Elmpt zal verlopen en 70% via de A 52 vanuit Mönchengladbach. De overige 22,5% van het woon-werk- en klantenverkeer zal volgens de prognose uit Nederland komen, waarvan het grootste deel via de A 52. Om het nieuw ontstane goederenvervoer te kunnen voorspellen, wordt in het onderzoek een onderscheid gemaakt tussen commercieel en industrieel gebruik: Het merendeel van het goederenvervoer, ongeacht of door commercieel of industrieel gebruik, zal voor meer dan 80% plaatsvinden via de A 52. 12,5% van het commerciële goederenvervoer en 2,5% van het industriële goederenvervoer zal naar verwachting via de hoofdweg door Elmpt moeten geschieden. Dit leidt tot een extra belasting van ongeveer 1.300 auto's per dag bij volledige ontwikkeling van het plangebied. Rekening houdend met de dagelijkse verlooplijnen die zijn opgesteld op basis van ploegendiensten binnen de industrie, levert de hoofdweg in de middagspits (16–17 uur) een extra belasting op van ongeveer 70 voertuigen in het bronverkeer en ongeveer 25 voertuigen in het bestemmingsverkeer.³⁷

Wat het goederenvervoer betreft, is het belangrijk te vermelden dat het district Viersen gelegen is in het achterland van de zeehavens Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam (ZARA-havens), waarvandaan 82% van de internationale zeehandel van Noordrijn-Westfalen wordt afgewikkeld en die derhalve van groot belang zijn voor de economie van het Rijnland.³⁸ Met betrekking tot het goederenvervoer over de weg speelt de A 52 in het gedeelte tussen Nederland en Mönchengladbach/Düsseldorf dus vandaag al een belangrijke rol. In de studie van 2022 over het goederenvervoer voor de metropoolregio Rijnland wordt dit duidelijk, en wordt het onderhavige gebied qua logistiek als waardevol voor de centrale bevoorrading beschouwd. Logistieke zones voor de centrale bevoorrading zijn gelegen aan belangrijke interregionale

³⁶ Brilon Bondzio Weiser (2023): Verkeersonderzoek bij de 61e wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten. De waarden komen overeen met de som van het bron- en het doelverkeer.

³⁷ Idem

³⁸ Zie ook Logistikregion Rheinland e.V. (2023): Standortfaktor Schiene – Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für das Rheinland. Online op: https://www.logistikregion-rheinland.de/wp-content/uploads/2023/11/Bedeutung-Schienengueterverkehr_Logistikregion-Rheinland.pdf

verkeersassen en maken het mogelijk om goederen van de meest uiteenlopende aard binnen 24 uur vanaf deze plek naar alle regio's van Duitsland te vervoeren.³⁹

Tegen de achtergrond van de federale beleidsdoelstellingen met betrekking tot klimaatbescherming, het daarmee gepaard gaande voornemen om het goederenvervoer naar het spoor te verplaatsen en de doelstelling van de deelstaat om nieuwe of te reactiveren spooransluitingen voor belangrijke industrie- en bedrijventerreinen te onderzoeken, moet ten aanzien van het plangebied in Elmpt wel positief worden aangemerkt dat het tracé (paars gekleurd in Afbeelding 22) planologisch-rechtelijk is vastgelegd.

5.3.3 Plannen en projecten

In het verkeersonderzoek bij de 61e wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten wordt erop gewezen dat de vervoersvraag op de knooppunten (KP's) aanzienlijk zal toenemen, zoals hierboven is beschreven. Terwijl bij de eerste deelontwikkeling (bestemmingsplan Elm-131) de huidige bouw- en exploitatievormen van de KP1 en KP2 (zie Afbeelding 28) niet geschikt zijn om met een zekere kwaliteit aan de vervoersvraag te voldoen, is dit bij volledige ontwikkeling van het gehele terrein op alle drie knooppunten het geval – hier is te verwachten dat de kwaliteit van het vervoer te wensen overlaat. Daarom wordt voorgesteld om de afrit Elmpt naar het westen te verplaatsen (zie ook Afbeelding 28), omdat de bouw- en bedrijfsvorm ervan in zijn geheel aan de verwachte verkeersvraag kan worden aangepast. Daarom moet in het kader van de volgende planprocedures samen met Autobahn GmbH de bereikbaarheid van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt via het interregionale wegennet in detail worden uitgewerkt. Wat de grensoverschrijdende verbinding betreft, wordt volgens de studie niet verwacht dat de geplande ontwikkeling van het areaal negatieve gevolgen zal hebben voor de N280.⁴⁰

De berekeningen in het verkeersonderzoek met betrekking tot het woon-werkverkeer gaan ervan uit dat 95% van de werknemers in het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt met de auto naar werk komt, met een bezetting van ongeveer 1,1 personen. In het licht van de beoogde mobiliteitstransitie (zie ook hoofdstuk 4.4) is het weliswaar zinvol om een dergelijk hoog percentage te hanteren voor de berekening van de kwaliteit van het vervoer in de omgeving van het plangebied, maar niet om het aldaar benodigde aantal parkeerplaatsen te berekenen.

Als de 4 basisregels van een toekomstgerichte verkeersplanning daadwerkelijk moeten worden toegepast, moeten de milieuvriendelijke verkeersmiddelen worden versterkt of moet het mobiliteitsaanbod op de plaatsen van herkomst en bestemming zodanig worden vormgegeven dat, afhankelijk van de afstand, de trein/bus of de fiets als (hoofd-)vervoersmiddel kan worden gebruikt in het woon-werkverkeer. Aangezien het openbaar vervoer meestal wordt beschouwd als de

³⁹ Zie ook Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland – Schlussbericht. Online op: https://metropolregion-rheinland.de/wp-content/uploads/2023/07/Gueterverkehrsstudie_Schlussbericht.pdf

⁴⁰ Brilon Bondzio Weiser (2023): Verkeersonderzoek bij de 61e wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Niederkrüchten

ruggengraat van de verkeerstransitie, is het belangrijk (maar ook een uitdaging qua financiering en personeel) om in dit verband ook op het platteland het aanbod uit te breiden (lijnen, frequentie).

Op verzoek van het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) heeft het district Viersen de volgende lijnen voorgesteld voor de verdere invoering van snelbuslijnen:

- X72: Roermond – Elmpt – Niederkrüchten – Schwalmatal – Viersen/MG en
- X73: Straelen – Herongen – Kaldenkirchen – Brügggen – Niederkrüchten – Wegberg – Erkelenz.

De VRR voert voor deze projecten potentieelanalyses uit, zodat de realisering ervan kan worden onderzocht (situatie per december 2022). Het stads- en streekvervoersplan van het district Viersen bevat ook de aanbeveling om de snelbuslijn SB 83, die momenteel rijdt tussen de haltes “Deutsches Zollamt” en “Mönchengladbach Hbf”, in het kader van een proefbedrijf te verlengen tot aan Roermond. Deze aanbeveling is nog niet uitgevoerd vanwege openstaande financieringskwesties, met name aan de Nederlandse kant.⁴¹

Volgens de mobiliteitsaanpak van Niederkrüchten is het mogelijk mobiele stations te installeren om de netwerkmobiliteit te bevorderen en daarmee de milieuvriendelijke verkeersmiddelen te versterken. Zo'n station zal ook vlak bij de toegangsweg naar het plangebied ontstaan, maar de uitrusting ervan moet nog in detail worden gepland.⁴² Voor de installatie van grotere mobiele stations zijn OV-haltes geschikt, omdat hier de koppeling van bus en/of trein met fietsen, e-scooters en auto's in sharingsystemen zinvol is voor de “laatste kilometer”. Bovendien kunnen veilige stallingsmogelijkheden voor eigen fietsen, buurtvoorzieningen (kiosk) en weerbestendige wachtruimtes een groter mobiel station nog verbeteren. In het plangebied zelf kan het opzetten van kleinere mobiele stations zinvol zijn, die in de eerste plaats zijn uitgerust met deelvoorzieningen en fietsenstallingen, zodat er een netwerk ontstaat van mobiele stations. Voor het geval er op middellange termijn een buslijn door het plangebied komt, is het dus zinvol om de haltes als mobiele stations te ontwerpen.⁴³

⁴¹Gemeente Niederkrüchten (2022): Algehele Gemeentelijke Aanpak Mobiliteit. Online op: https://www.niederkruechten.de/system/files/2023-04/mobilitaetskonzept_bericht_0.pdf en district Viersen (2018): lokaal vervoersplan – 2e herziening. Online op: https://www.viersen.de/C125716C0029A475/files/nahverkehrsplan_kreis_viersen_-_2._fortschreibung.pdf/%24file/nahverkehrsplan_kreis_viersen_-_2._fortschreibung.pdf

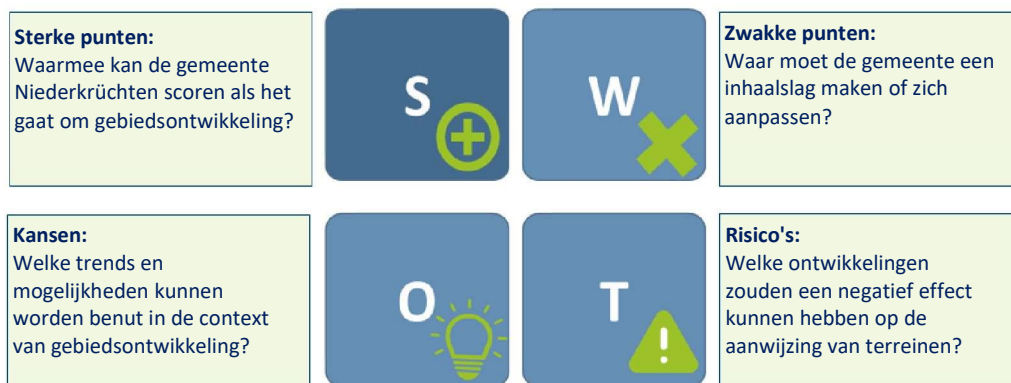
⁴² Idem

⁴³ Zie voor meer informatie Informationen Mobilstationen Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen NRW, 3e bijgewerkte en herziene uitgave. Online op: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf>

6 SWOT-analyse en aanbevelingen

6.1 Opbouw van de SWOT-analyse

De SWOT-analyse⁴⁴ is een instrument voor strategische planning. De analyse is bedoeld voor het bepalen van het eigen standpunt en het ontwikkelen van een strategie, onder meer door gemeenten of regio's. Kansen zijn bijvoorbeeld mogelijkheden om door nieuwe strategische benaderingen nieuwe bedrijven aan te trekken die zich graag in de regio willen vestigen, of om bestaande bedrijven te behouden. Deze kansen kunnen echter ook in gevaar komen door aanbiedingen van concurrenten of door technologische en economische veranderingen (risico's). Zodra deze risico's in de ogen van de verantwoordelijken te groot worden, moeten er passende maatregelen worden genomen om ze te beperken. De keuze van de actiegebieden en maatregelen wordt bepaald door de beoordeling van de eigen sterke en zwakke punten door de beleidsmakers.



Afbeelding 29: Belangrijkste vragen in de SWOT-analyse

6.2 Sterke en zwakke punten Energie- en Bedrijvenpark Elmpt

Belangrijke sterke punten

- Dankzij de zeer goede bereikbaarheid via het (snel-)wegennet, de grootte van het beschikbare ontwikkelingsgebied en de verdere sterke punten op dit gebied zijn er goede ontwikkelingsmogelijkheden in het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt in Niederkrüchten.
- Met name het feit dat het hergebruik van het voormalige militaire terrein wordt gekoppeld aan hernieuwbare energiebronnen (o.a. de bouw van windmolens en fotovoltaïsche installaties) draagt bij aan een herkenbaar imago.

⁴⁴ staat in het Engels voor strengths (sterke punten), weaknesses (zwakke punten), opportunities (kansen) en threats (risico's)

- Het huidige, goedgekeurde mobiliteitsconcept van de gemeente Niederkrüchten en de verschillende concepten, plannen en projecten van het district Viersen bevatten een groot aantal benaderingen om met name het woon-werkverkeer klimaatvriendelijk te maken.

Belangrijke zwakke punten

- De niet meer bestaande spoorverbinding moet worden beschouwd als een zwak punt van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt. De reactivering is technisch mogelijk en het spoortracé is planologisch-rechtelijk vastgelegd in het Regionaal Plan Düsseldorf. Hoewel de besluitvormers in de regio dit infrastructuurproject steunen, passeert het spoor particuliere terreinen, zodat eerst alle eigendomskwesaties moeten worden opgelost.
- Er bestaat geen netwerk of “regionaal ecosysteem” van universiteiten en onderzoeksinstituten, dat voor technologie- en onderzoeksgespecialiseerde bedrijven een voorwaarde is om zich te gaan vestigen.
- In de regio bestaat al een tekort aan arbeidskrachten, dat door de ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt nog zal toenemen.

6.3 Kansen en risico's Energie- en Bedrijvenpark Elmpt

Belangrijke kansen

- Projecten, maatregelen en subsidies op het gebied van duurzaamheid en klimaatneutraliteit, zoals fotovoltaïsche energie of windenergie, ook met grensoverschrijdend belang, kunnen als een kans worden gezien.
- Extra beschikbare grond van regionaal belang versterkt de ontwikkelingsmogelijkheden van de hele regio en biedt de mogelijkheid om te voldoen aan de bestaande vraag naar bedrijventerreinen, ook door bestaande bedrijven.
- Hogere opbrengst van de gemeentelijke bedrijfsbelastingen door vestiging van meer bedrijven.
- De nadruk die de regio legt op bepaalde economische sectoren (hoofdbranches) kan helpen het profiel van de regio naar buiten en binnen te versterken. Met name de mogelijkheid om zelfstandig energie op te wekken in het Energie- en Bedrijvenpark biedt mogelijkheden voor specialisatie.
- Door de vele uitreizende forenzen beschikt de regio over een reserve aan geschoolde arbeidskrachten die mogelijk ook kunnen worden geworven voor bedrijven in de regio zelf.

Belangrijke risico's

- De relatief lange tijdshorizon voor het realiseren van planningsbehoeften en gebruiksconcepten, terwijl de randvoorwaarden voortdurend veranderen, kan een ontwikkelingsrisico vormen.
- Vanwege de prioriteiten van de projectontwikkelaar zullen de beoogde sectoren naar verwachting een hoger aandeel werknemers met geringere verdienmogelijkheden hebben. Banenprofielen met een academische graad zullen naar verwachting ondervertegenwoordigd zijn.
- Het risico bestaat dat bedrijven die zich nieuw gaan vestigen steeds meer werknemers van bestaande bedrijven zullen weggapen, waardoor de gegroeide economische structuur wordt verzwakt.

6.4 Samenvoeging van de resultaten

	Sterke punten	Zwakke punten
Endogeen niveau	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Zeer goede bereikbaarheid via het (snel-)wegennet <input type="checkbox"/> Voldoende capaciteit voor grote projecten met een grote oppervlakbehoefte, inclusief goede uitbreidingsopties <input type="checkbox"/> Grote vraag naar kleinschalige bedrijventerreinen voor bestaande lokale kleine en middelgrote bedrijven <input type="checkbox"/> Bestaande strategieën en concepten voor klimaatbescherming en duurzame mobiliteit <input type="checkbox"/> Integratie van hernieuwbare energieën door de installatie van windmolens en/of fotovoltaïsche systemen 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Geen regionaal ecosysteem van universiteiten en onderzoeksinstituten <input type="checkbox"/> Relatief weinig hoogopgeleide werknemers in bestaande ondernemingen <input type="checkbox"/> Er is nu al een duidelijk tekort aan arbeidskrachten te constateren <input type="checkbox"/> Geen bi-modaliteit: er komt geen verbinding met het spoorwegnet <input type="checkbox"/> Benedengemiddelde economische kracht
	Kansen	Risico's
Exogeen niveau	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> De verduurzaming van de economie biedt kansen voor de ruimtelijke integratie van energieopwekking en bedrijven <input type="checkbox"/> Vergroten van de waarneembaarheid en zichtbaarheid van de economische regio naar buiten toe, met name door de aandacht te richten op specifieke economische sectoren (hoofdbranches) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Meer concurrentie voor bestaande bedrijven om geschoold personeel door vestiging van nieuwe bedrijven <input type="checkbox"/> De behoefte aan geschoolde arbeidskrachten versterkt de neiging om arbeidskrachten van andere bedrijven te werven, waardoor bestaande bedrijven onder druk komen te staan, vooral omdat het tekort aan

	<p>om het profiel van de regio te versterken</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vestigingsbesluiten die sterker op kwalitatieve kenmerken baseren, die verder gaan dan louter kernfactoren, maken actieve controle mogelijk <input type="checkbox"/> Uitreizende forenzen uit de regio bieden arbeidspotentieel voor de regio <input type="checkbox"/> Een potentieel aan arbeidskrachten ontstaat bijvoorbeeld ook door de hoge werkloosheid in Mönchengladbach of de mogelijke integratie van vluchtelingen in de regio <input type="checkbox"/> De aantrekkelijkheid van het platteland door de huisvestingskosten in steden kan op lange termijn leiden tot verplaatsing van de werkplek <input type="checkbox"/> In de toekomst kan aan het vraagpotentieel voor oppervlak-intensieve commerciële en industriële projecten worden voldaan <input type="checkbox"/> Gebrek aan logistieke ruimte in de regio stimuleert de ontwikkeling van een lokale logistieke hub <input type="checkbox"/> Het bakenkarakter in termen van duurzaamheid kan worden ingezet, met name bij een eigenaar <input type="checkbox"/> Buurgemeenten (met name in het district Viersen) zien de ontwikkeling van nieuwe gebieden niet als concurrentie, wat de inspanningen tot regionale samenwerking versterkt <input type="checkbox"/> Oormerking als locaties van bovenregionaal belang voor industriële en commerciële ontwikkelingen in Noordrijn-Westfalen 	<p>arbeidskrachten de komende jaren waarschijnlijk nog zal toenemen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Regionale stijging van de loonkosten als gevolg van een vraagoverschot naar arbeidskrachten <input type="checkbox"/> Versterking van de concurrentie met Nederland op het gebied van investeringen en geschoold personeel <input type="checkbox"/> Steeds heviger concurrentie om de beste of slimste koppen <input type="checkbox"/> Relatief lange tijdshorizon voor het realiseren van planningsbehoeften en gebruikskoncepten
--	---	---

Tabel 7: Lijst van belangrijke sterke en zwakke punten, kansen en risico's

6.5 Actiegebieden en afleiding van strategische maatregelen

Door de endogene en exogene elementen van de bovenstaande SWOT-analyse paarsgewijs te combineren, kunnen verschillende benaderingen voor een bedrijfs-, klimaat- en milieuvriendelijke ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt worden afgeleid. De **combinatie van sterke punten en kansen** begint bijvoorbeeld met de vraag hoe bestaande sterke punten kunnen worden ingezet om bestaande kansen in het kader van de ruimtelijke ordening te benutten. Een voorbeeld hiervan is de combinatie “grote aaneengesloten oppervlakte bij gebrek aan oppervlakte elders” – “bestaande gemeentelijke plannen en concepten inzake klimaatbescherming” – “transformatie van de economie naar klimaatneutraliteit”. De **combinatie van zwakke punten en kansen** zoekt daarentegen naar benaderingen om kansen voor gebiedsontwikkeling te benutten om bestaande zwakke punten te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld de combinatie zijn van “gebruikmaken van het bakenkarakter” om het zwakke punt “geen herkenbare aanpak om bedrijven uit klimaatvriendelijke sectoren aan te trekken” te verminderen. De **combinatie van sterke punten en risico's** identificeert benaderingen waarbij de sterke punten worden ingezet om risico's te voorkomen. Hier kan de vastberaden uitvoering van het klimaat- en mobiliteitsconcept (in combinatie met een doelgerichte communicatiestrategie) bijdragen aan het verminderen van bepaalde acceptatieproblemen. De **combinatie van zwakke punten en risico's** is erop gericht nadelen af te zwakken om risico's te voorkomen. Door middel van een wervingsprogramma voor geschoold personeel op gemeentelijk of districtsniveau kan bijvoorbeeld een eventueel terughoudend investeringsgedrag worden tegengegaan.

De volgende organisatorische en inhoudelijke voorstellen voor maatregelen zijn gebaseerd op de combinaties die kort als voorbeeld zijn geschetst. Ze worden genoemd in de actiegebieden “bedrijventerreinen”, “arbeidskrachten” en “mobiliteit en verkeer”.

6.5.1 Actiegebied “Bedrijventerreinen”

Aanbiedingen voor industrial services ontwikkelen

De aanbiedingen voor industriële diensten kunnen in verschillende taken worden verdeeld. Industriële dienstverleners dragen er onder meer toe bij dat de functionaliteit gewaarborgd blijft en de efficiëntie wordt verbeterd. Daartoe behoren ook taken waarvoor in de dagelijkse workflow van de toekomstige lokale bedrijven geen tijd, personeel of voldoende deskundigheid beschikbaar is. Deze industriële diensten omvatten onder meer planning, inkoop, installatie, inspectie, bevoorrading en afvalverwijdering, alsmede onderhoud, service en reiniging. De grondeigenaar en projectontwikkelaar Verdion zou deze taak kunnen uitvoeren mits er sprake is van een positieve voortgang van het project; dit hoort immers bij het identiteitsbesef van dit bedrijf.

Institutionalisering van managers/beheerders voor bedrijventerreinen

De manager van het bedrijventerrein zorgt voor de verwezenlijking van doelstellingen en maatregelen in het toekomstige Energie- en Bedrijvenpark Elmpt, die ook van essentieel belang kunnen zijn voor de ontwikkeling van de gehele regio. Dit omvat met name het vermogen om vaardig te kunnen onderhandelen en een gemeenschappelijke consensus te bereiken. De “beheerder” heeft gezag en legitimiteit nodig om zichzelf te kunnen laten gelden. Ook in dit geval

lijkt het zinvol dat de grondeigenaar en projectontwikkelaar Verdion deze taak op zich neemt, eventueel samen met de gemeente Niederkrüchten en/of de Entwicklungsgesellschaft Energie- und GewerbePark Elmpt mbH, als het project positief verloopt. De huidige verkoopstructuur bepaalt dat Verdion verantwoordelijk is voor de verkoop van de industriële grond en de gemeente Niederkrüchten en de Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Viersen mbH (WFG) voor de commerciële grond.

Ontwikkeling van duurzaamheidsadvies, hulpbronnen- en energie-efficiëntie

Alle bedrijven die zich op het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt zullen gaan vestigen, zullen energie en grondstoffen moeten besparen. Dit vereist uitgebreide transparantie en een strategische focus van de processen op duurzaam economisch handelen. Om onder meer te voldoen aan de toekomstige wettelijke rapportageverplichtingen en de focus van de bedrijven te richten op duurzaam economisch handelen, is een brede, gebiedsgebonden adviesaanpak nodig, die rekening houdt met de belangrijkste invloeden op de duurzaamheidsdoelstellingen van de bedrijven. In het ideale geval wordt een duurzaamheidsadvies opgezet in samenwerking met de bedrijventerreinmanager.

Gelijktijdige uitvoering van compensatiemaatregelen en bescherming van vrije ruimtes

Naast de centrale ontwikkeling van het bedrijventerrein is een duidelijk standpunt nodig over de bescherming van vrije ruimtes en de ecologische compensatiemaatregelen op de locatie. Het basisidee is als volgt: als natuur en landschap worden beïnvloed door bouwwerkzaamheden, moeten elders vervangende maatregelen worden getroffen – de zogenaamde ecologische compensatiemaatregelen. Er moeten dus maatregelen worden genomen in compensatie- en vervangingsgebieden die de ecologische waarde van het omringende gebied vergroten - idealiter in de onmiddellijke omgeving van de ingreep. De afstemming vindt plaats onder leiding van de afdeling Plannen Bouwen & Milieu van de gemeente Niederkrüchten in samenwerking met het departement Planten, Bouwen & Milieu van het districtsbestuur van Viersen en met betrokkenheid van de grondeigenaar Verdion.

Analyse van de oppervlakbehoeften van bestaande ondernemingen

Er is al een enquête uitgevoerd onder het lokale midden- en kleinbedrijf. Deze enquête kan duidelijke aanwijzingen opleveren over de toekomstige ontwikkeling van de bedrijven. Zo werd in de regio Ibbenbüren in het Münsterland aan de vertegenwoordigers van de bedrijven gevraagd of zij van plan waren de komende drie jaar een extra vestigingsplaats op te richten of hun gehele bedrijf te verplaatsen. Het eindresultaat was een netto uitbreidingsbehoefte op korte termijn van meer dan 50 ha, wat onmiddellijk tot activiteiten leidde op het gebied van economische ontwikkeling.⁴⁵

⁴⁵ Opstelling van een intergemeentelijk concept voor bedrijventerreinen binnen de kolenregio Ibbenbüren (Schnittstelle Kohlekonversion, 2022/23)

6.5.2 Actiegebied “Arbeidskrachten”

Het actiegebied “arbeidskrachten” is gericht op het vergroten van het aantal werknemers dat in theorie beschikbaar zal zijn voor bedrijven in het Bedrijvenpark Elmpt, om zo het toch al toenemende tekort aan geschoold personeel tegen te gaan. Op basis van de inventarisatie lijkt het waarschijnlijk dat het gebrek aan geschoold personeel een belangrijke belemmering voor de locatie zou kunnen worden.

De toenemende druk op bedrijven op de arbeidsmarkt heeft ook directe gevolgen voor bestaande bedrijven in de gemeente Niederkrüchten en de omliggende gemeenten, aangezien zij rechtstreeks concurreren om schaarse arbeidskrachten.

Op deze “werknemersmarkt” kunnen werknemers kiezen tussen verschillende vacatures. Bestaande bedrijven lopen dus het risico dat nieuw gevestigde bedrijven werknemers wegkapen met betere verdienmogelijkheden en arbeidsomstandigheden en daardoor de bestaande bedrijven verzwakken, temeer daar het voor hen ook moeilijk kan zijn om de desbetreffende vacatures te bezetten of extra werknemers aan te nemen. Een gevolg daarvan zal waarschijnlijk zijn dat de lonen op regionaal niveau aanzienlijk zullen stijgen als gevolg van het vraagoverschot naar arbeid. Naast nieuwe bedrijven die zich in de regio vestigen, worden ook bestaande bedrijven nu al ondersteund bij het veiligstellen van hun arbeidskrachten.

Om het tekort aan geschoold personeel in de omgeving van het Bedrijvenpark Elmpt te verlichten, zijn vanuit gemeentelijk oogpunt de volgende benaderingen zinvol:

Benutten van het lokale arbeidsmarktpotentieel

Aangezien het voor de meeste vacatures onaantrekkelijk is om geschoolde arbeidskrachten uit andere regio's aan te trekken, moet de belangrijkste aanpak zijn om het lokale arbeidsmarktpotentieel te benutten en het aantal mensen op de arbeidsmarkt te vergroten:

In beginsel kan een onderscheid worden gemaakt tussen verschillende manieren om werknemers voor bedrijven in de regio te werven en in de regionale arbeidsmarkt te integreren:

- Werklozen uit de regio zijn in theorie rechtstreeks beschikbaar voor de arbeidsmarkt.

In oktober 2023 registreerde de Bundesagentur für Arbeit in het district Viersen 9.011 werklozen, waarvan ongeveer 3.145 werklozen volgens het *Sozialgesetzbuch* (SGB) [Sociaal Wetboek] III (werkloosheidsverzekering), waarbij de ervaring heeft geleerd dat ongeveer 50-60% van hen minstens voldoet aan het vereiste niveau van “professional”, alsook 5.866 werklozen volgens het SGB II (burgeruitkering), waarvan ongeveer 25-30% professionals. Een van de manieren om deze mensen voor een baan te “activeren” is het ondersteunen van opleidings- en kwalificatiemaatregelen voor werknemers die soms al langer op zoek zijn naar werk en die alleen met een hogere inspanning terug kunnen keren op de arbeidsmarkt. Tegelijkertijd bieden juist de te creëren “helperbanen” mogelijkheden om ook laaggeschoolden aan het werk te krijgen.

- Schoolverlaters zijn degenen die in aanmerking komen voor een opleiding of eventueel een studie. Ze kunnen daarmee helpen het aanzienlijke tekort aan vakkundig personeel op te lossen. Het is van belang dat de beroepsoriëntatie goed verloopt en dat er passende

opleidingen worden aangeboden. Ook marketing en reclame voor lokale beroepen in plaats van een opleiding of studie in een andere stad of regio is van belang om jongeren en schoolverlaters in te lichten over de mogelijkheden.

- Deeltijdwerkers zijn slechts beperkt beschikbaar voor de arbeidsmarkt. Wanneer een deel van de deeltijdwerkers overstapt naar voltijdsbanen, kan de druk op de arbeidsmarkt verder worden verlicht.
- De zogenaamde “verborgen reserve” zijn personen die niet als werkloos zijn geregistreerd, maar vaak vooral onbetaald werk in het huishouden of in het gezin (“zorgtaken”) doen.

Om de twee laatstgenoemde groepen aan te trekken voor de arbeidsmarkt, zijn soortgelijke maatregelen nodig. De meest voorkomende redenen om niet fulltime te werken, zijn gezinstaken, met name kinderopvang en verzorging van familieleden. Een belangrijk instrument om de capaciteit aan geschoold personeel te vergroten, is de verbetering van de sociale infrastructuur, met name de aanwijzing van voldoende plekken in kinderdagverblijven en crèches en de verbetering van de regionale zorgsituatie. Een van de problemen van deze strategie is dat nog steeds meer vrouwen dan mannen gezinstaken uitvoeren, d.w.z. dat met deze maatregelen vooral vrouwen voor de regionale arbeidsmarkt zouden kunnen worden geworven, terwijl de productie- en logistieke beroepen, waarnaar de vraag het grootst is, vaker worden uitgeoefend door mannen. Dit betekent dat de “verborgen reserve” mogelijk niet goed overeenkomt met de gezochte beroepsprofielen.

Bovendien kan de gezinsvriendelijkheid van werkgevers bewust worden versterkt, waardoor het combineren van werk en gezin wordt bevorderd. Voorbeelden hiervan zijn de bevordering van flexibele werktijdmodellen en de inrichting van kinderopvangvoorzieningen, in het beste geval centraal gelegen op het terrein van het Energie- en Bedrijvenpark of in de directe nabijheid van de hoofdtoegangsweg, de voormalige oprit naar het militaire terrein.

De integratie van delen van deze drie groepen op de arbeidsmarkt kan het aantal beschikbare arbeidskrachten verhogen om de gevolgen van de demografische veranderingen te verzachten. Daarbij gaat het er niet noodzakelijkerwijs om dat de personen in kwestie bij bedrijven in het bedrijvenpark Elmpt gaan werken, maar überhaupt aan een baan beginnen en daarmee in totaal meer mensen voor de arbeidsmarkt ter beschikking staan.

Er moeten ook inspanningen worden geleverd om het arbeidsmarktpotentieel in een vroeg stadium te benutten om de arbeidsmarkt in een vroeg stadium te ontlasten, d.w.z. voordat de eerste gebouwen in het bedrijvenpark Elmpt worden opgeleverd, en vervolgens om de vraag naar arbeid die in de loop van de tijd ontstaat op te vangen door middel van voortdurende maatregelen.

Omkeren van het woon-werkverkeer

In de gemeente Niederkrüchten wonen ongeveer 4.750 mensen die in een andere gemeente werken (Afbeelding 17). In alle vier de gemeenten binnen de onderzoeksregio bij elkaar zijn er ongeveer 25.000 uitreizende forenzen. Deze uitreizende forenzen vormen een groot potentieel. Als zij zouden kunnen worden overgehaald om naar de lokale arbeidsmarkt over te stappen, zou in theorie kunnen worden voldaan aan alle personeelsbehoeften van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt.

In de praktijk lukt dit niet, omdat de gezochte beroepsgroepen niet overeenkomen met die van de uitreizende forenzen. Voor een deel van de werknemers lijkt dit echter wel mogelijk. Met name naar Mönchengladbach reizende forenzen zouden hier een interessante doelgroep kunnen zijn, omdat Mönchengladbach deels vergelijkbare voordelen heeft, met name als logistieke locatie, maar ook in de industriële sector, waardoor er overlappings in het gezochte profiel zijn. Uit de gemeente Niederkrüchten reizen immers bijna 1.000 mensen naar Mönchengladbach voor werk. Een groot deel daarvan is werkzaam in de dienstensector, maar ook in andere sectoren, met name de logistieke en andere productiesectoren. Een aanzienlijk deel van deze mensen zou dus kunnen passen bij het zoekprofiel van de nieuw te vestigen bedrijven. Vanwege de structurele zwakte van Mönchengladbach met een regionaal bovengemiddelde werkloosheid, kan niet worden aangenomen dat er in Mönchengladbach op dit vlak betere arbeids- en loonvoorwaarden heersen dan in het toekomstige Bedrijvenpark Elmpt. Er is dus een realistische mogelijkheid om werknemers aan te trekken naar bedrijven in het Bedrijvenpark Elmpt met het argument van werken in de nabijheid van de woonplaats.

Om dit te bereiken is het belangrijk dat de toekomstige werkgevers in de gemeente Niederkrüchten voldoende aantrekkelijk zijn en dat er aantrekkelijke werkomgevingen ontstaan die het mogelijk maken de overstap naar een nieuwe werkgever te overwegen. Dit omvat naast verdienmogelijkheden onder meer wervingsstrategieën (marketing) en persoonlijke ontwikkelingsmogelijkheden binnen de bedrijven. De gemeente moet er binnen de grenzen van de beschikbare mogelijkheden op toezien dat de bedrijven die zich gaan vestigen, dit ook doen. De behoefte aan actie van de kant van gemeentelijke spelers is echter beperkt.

Werving van geschoold personeel uit het buitenland

Het aantrekken van arbeidskrachten van buiten de regio biedt een mogelijkheid om de pool van arbeidskrachten te vergroten. Omdat het, gezien de verwachte hoogstens gemiddelde loon- en arbeidsomstandigheden van de nieuwe banen, bijna onmogelijk lijkt om in grote hoeveelheden werknemers uit andere regio's in Duitsland over te halen om naar Niederkrüchten te verhuizen, is één mogelijk scenario dat de toestroom van geschoold personeel vanuit het buitenland komt. Gezien het steeds grotere tekort aan arbeidskrachten wordt dit steeds meer een deel van de oplossing voor het tekort aan (geschoold) personeel.

Dit geldt met name voor laagbetaalde banen waarvoor (in eerste instantie) geen hoogwaardige of erkende opleiding nodig is. Dit is dus met name denkbaar voor activiteiten van helpers bij onder meer logistieke bedrijven. Voor hen is een baan in Duitsland zeer aantrekkelijk vanwege de verdienmogelijkheden ook in de lagelonnensector, als gevolg van de leef- en arbeidssituatie in hun land van herkomst.

Een belangrijke groep zijn dus werknemers uit de oostelijke EU-lidstaten, met name Roemenië en Bulgarije. Deze vormen reeds vandaag een belangrijk deel van de arbeidskrachten, met name in transportbedrijven. Vanwege het vrije verkeer van werknemers in de EU hebben deze personen een onbeperkte werkvergunning en vormen zij voor werkgevers derhalve ook een aantrekkelijke groep werknemers.

Een tweede groep bestaat uit werknemers uit derde landen. De wet inzake de immigratie van geschoolde arbeidskrachten, die in november 2023 in werking is getreden, maakt de toegang van

geschoolde arbeidskrachten uit niet-EU-landen in beginsel eenvoudiger. Voorwaarde is een gekwalificeerde baan en een in Duitsland erkende beroepskwalificatie. Met een minimumsalaris van € 43.800 is een toestroom van arbeidskrachten uit derde landen in de lagelonnensector nauwelijks mogelijk.

Vluchtelingen zijn de derde groep die een potentiële bron van aanvullende arbeidskrachten vormt. Vluchtelingen zijn echter doorgaans niet onmiddellijk beschikbaar voor de arbeidsmarkt vanwege hun aanvankelijk onduidelijke verblijfsstatus en gebrek aan werkvergunningen. Voor de duur van de ontwikkeling van het energie- en bedrijvenpark kunnen vluchtelingen een aantrekkelijke doelgroep zijn voor bedrijven die zich daar gaan vestigen. Uit onderzoek van het Instituut voor Arbeidsmarkt en Beroepsonderzoek (IAB) blijkt dat na een jaar verblijf in Duitsland ongeveer 10% van de vluchtelingen werkzaam is. Na vijf jaar is dat 50%, en na 15 jaar is het percentage werkenden vergelijkbaar met dat van de gehele bevolking (ongeveer 70%). Dit betekent dat de snelle integratie van vluchtelingen op de arbeidsmarkt kan zorgen voor extra potentieel aan arbeidskrachten op de middellange termijn.

Verbetering van zachte locatiefactoren

Zachte, persoonlijke locatiefactoren hebben betrekking op niet-materiële aspecten die van invloed zijn op de aantrekkelijkheid van een locatie voor mensen. Hieronder vallen factoren als levenskwaliteit, sociale infrastructuur, culturele voorzieningen, onderwijsinstellingen, gezondheidszorg en recreatiemogelijkheden. Deze factoren zijn van belang om hoogopgeleide professionals aan te trekken en op lange termijn aan een locatie te binden.

Door een passende kwaliteit van leven in de gemeente Niederkrüchten en de omliggende gemeenten te garanderen, kan de kans toenemen dat mensen langdurig hier blijven wonen. Dit heeft tot gevolg dat professionals sterker verbonden zijn met de regio en haar werkgevers. De nadruk ligt op het voorkomen van een braindrain uit de regio en daarmee van het verminderen van de bestaande pool van professionals. Ook de leefomgeving is van cruciaal belang voor de werving van geschoold personeel.

Het centrale doel van de regio zou moeten zijn om mensen die daar wonen te houden en een braindrain te voorkomen. Een manier om dit te bereiken is een aantrekkelijk aanbod op de woningmarkt. Daarbij is niet alleen de prijs, maar ook de toestand en de beschikbare oppervlakte bepalend. De doelgroep bestaat dan voornamelijk uit jonge gezinnen die een woning kopen.

Aangezien deze mensen doorgaans al een vast inkomen moeten hebben, komen er niet onmiddellijk potentiële nieuwe geschoolde werknemers bij. Sommige mensen, met name degenen die uit de omliggende steden naar woningen verhuizen en in het begin van en naar hun werk kunnen reizen, zijn mogelijk beschikbaar voor de regio als arbeidskrachten, indien ten minste een gelijkwaardig arbeidsaanbod kan worden gedaan.

Bovendien moeten zachte locatiefactoren worden afgestemd op de behoeften van gezinnen. Dit omvat aantrekkelijk openbaar vervoer (zie het actiegebied Mobiliteit) en goed bereikbaar algemeen onderwijs voor alle leeftijden.

Een andere maatregel zou de recreatiewaarde van de regio kunnen verhogen, bijvoorbeeld door het aanbod van amateursport of culturele voorzieningen aan te moedigen. Hier zou met name ook samenwerking binnen de Euregio Rijn-Maas-Noord een optie kunnen zijn.

Bevordering van technologie in bestaande ondernemingen

De bevordering van moderne, met name digitale technologieën kan een manier zijn om de structuur van de economie te moderniseren en te diversifiëren. Het doel is de automatisering van bedrijfsprocessen en de verbetering van de efficiëntie, wat kan leiden tot een verlaging van de arbeidsintensiteit bij constante productiviteit. De belangrijkste thema's zijn bijv. automatisering, digitalisering en kennisoverdracht, met name in de productiesector. Mits de nieuw op te richten vestigingen in het Energie- en Bedrijvenpark modern zijn, zouden de activiteiten zich voornamelijk moeten richten op bestaande bedrijven.

Dit heeft twee gevolgen: enerzijds zijn er meer hoogopgeleide werknemers nodig voor creatieve en probleemoplossende taken, terwijl vooral op handmatige taken kan worden bespaard. Hoewel de ervaring heeft geleerd dat dit de totale personeelsbehoefte niet vermindert, leidt dit wel tot een zekere diversificatie van de gezochte profielen. Het kleine aantal helpers dat in bestaande bedrijven nodig is, zou daardoor in het zoekprofiel van de nieuw te vestigen bedrijven kunnen passen en aldus mede kunnen voorzien in de nieuw ontstane behoefte aan geschoold personeel.

Bovendien leiden de efficiëntieverbeteringen tot een betere concurrentiepositie van bestaande bedrijven en zouden zij een stimulerend effect hebben op de economie.

Samenvatting: Actiegebied “Arbeidskrachten”

In totaal konden vijf actiegebieden worden geïdentificeerd die vanuit het oogpunt van lokale of regionale spelers kunnen worden ondersteund en die kunnen bijdragen aan het voldoen aan de vraag naar geschoold personeel en het veiligstellen van het personeelsbestand.

In het algemeen moet echter worden opgemerkt dat, hoewel de gemeenten bepaalde randvoorwaarden kunnen stellen, de aantrekkelijkheid van de bedrijven die zich in het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt zullen vestigen, de sleutel zal zijn tot het aanbod. De belangrijkste instrumenten om de beschikbaarheid van geschoold personeel te waarborgen, liggen dus in handen van de bedrijven zelf.

Het huidige tekort aan arbeidskrachten zal hierbij een grote uitdaging worden. Bedrijven met een grote personeelsbehoefte zullen ofwel hun personeel van een oude locatie moeten overnemen, ofwel veel capaciteit moeten investeren om een extra personeelsbestand op te bouwen. Dit kan alleen als deze bedrijven aantrekkelijker zijn dan de bestaande bedrijven waarmee ze gaan concurreren om geschoold personeel.

6.5.3 Actiegebied “Mobiliteit en verkeer”

Door de ontwikkeling van het Industrie- en Bedrijvenpark Elmt zullen er verschillende nieuwe verkeersbewegingen ontstaan: woon-werkverkeer, dienstreizen, bevoorrading en afvalverwijdering zullen leiden tot een toename van het verkeer rond de gemeente Niederkrüchten (zie ook hoofdstuk 5.3) Een groot deel daarvan zal via de A 52 worden afgewikkeld, maar in het licht van een duurzame ontwikkeling van de stad, het district en de regio ter bescherming van het milieu en het klimaat is het belangrijk dat er in het kader van de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met de vier basisregels voor verkeersplanning. In principe betekent dit dat reeds in het planningsproces en later in het dagelijkse leven ruimte wordt gegeven aan preventie, verplaatsing, duurzame afwikkeling en onderlinge koppeling van het verkeer.

Zoals hierboven beschreven, zijn er voor de gemeente en het district tal van plannen en concepten beschikbaar om het verkeer te verduurzamen en dus toekomstbestendig te maken. Deze moeten in het kader van de ruimtelijke ordening voortvarend worden uitgevoerd. Dit betekent onder meer dat er een aantrekkelijke OV-verbinding moet komen, dat het gebied moet worden opgenomen in het fietsnetwerk en dat het gebruik en beheer van parkeerterreinen moeten worden beperkt.

Om ervoor te zorgen dat de versterking van de milieuvriendelijke verkeersmiddelen aan de aanbodzijde tot uiting komt in een milieu- en klimaatvriendelijker mobiliteitsgedrag en dus verkeer, zijn naast de aansturing en het beheer van parkeerplaatsen ook aan de vraagzijde verdere sturende maatregelen nodig. In dit verband kan een belangrijke rol worden weggelegd voor het mobiliteitsmanagement binnen of zelfs tussen bedrijven.

In haar aanbevelingen voor de toepassing van mobiliteitsmanagement definieert de Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [onderzoeksmatenschap voor wegen en verkeer] mobiliteitsmanagement als volgt:

"[...] doelgerichte en doelgroepspecifieke beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag met coördinerende, informatieve, organisatorische en raadgevende maatregelen, doorgaans met betrokkenheid van andere actoren buiten de verkeersplanning."⁴⁶

Volgens dit rapport zijn de constitutieve eigenschappen van het mobiliteitsmanagement onder meer:

- doelgerichtheid (vaak vermindering van problemen die gepaard gaan met autogebruik),
- doelgroepgerichtheid in de zin van een focus op verschillende categorieën van weggebruikers zoals leerlingen, forenzen, buurtbewoners, en
- nadruk op het mobiliteitsgedrag en het ontstaan van verkeersbewegingen.

De doelgroep van een bedrijfsmobiliteitsmanagement zijn de werknemers binnen een bedrijf of, in het geval van bedrijfsoverschrijdend mobiliteitsmanagement, de bedrijven in bedrijven- en industrieterreinen of zones met gemengd gebruik. Tegen de achtergrond van algemene en concrete doelstellingen is het vooral zaak de werknemers aan te sporen om een milieu- en klimaatvriendelijke en efficiënte invulling voor het werk- en dienstverkeer te vinden. In het beste

⁴⁶ Zie Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, p. 5.

geval is het bedrijfs(overschrijdend) mobiliteitmanagement gebaseerd op een organisatie- en uitvoeringsconcept, d.w.z. verantwoordelijkheden en taken zijn duidelijk verdeeld, overkoepelende en SMARTe doelstellingen zijn vastgesteld of afgeleid, er zijn reeksen van maatregelen opgezet en ze worden regelmatig geëvalueerd. Samenwerking met de lokale verantwoordelijken op het gebied van mobiliteit en verkeer is belangrijk. Om de positieve synergieën te benutten, is het zinvol om in bedrijven- en industrieterreinen een bedrijfsoverschrijdend mobiliteitsmanagement te implementeren en te verstevigen, d.w.z. de hoofdverantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en realisering van de bovengenoemde concepten is in handen van een “beheerder” in de vorm van een manager van het bedrijvenpark o.i.d.

Via het Zukunftsnetz Mobilität NRW, de samenwerking met het IHK BEMO-netwerk, waarin ook de IHK Mittlerer Niederrhein actief is, en de richtlijnen ter bevordering van verbonden mobiliteit en mobiliteitsmanagement (FöRi MM), is er in Noordrijn-Westfalen veel steun voor de invoering en versteviging van bedrijfsmobiliteitsmanagement.

Aangezien het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt door een investeerder zal worden ontwikkeld en vormgegeven/beheerd, is het mogelijk een echt bakenproject op te zetten met het oog op een brede, duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein, waaronder een bedrijfsoverschrijdend mobiliteitsmanagement.

In het kader van de beleidsdoelstellingen op deelstaats- en federaal niveau is het ook zaak het goederenvervoer te verplaatsen naar het spoor. Daarom moet serieus vaart worden gemaakt met de heractivering van de spoorlijn, met name gezien het feit dat bedrijven uit de logistieke sector de aangewezen doelgroep zijn.

Belangrijkste doelstelling

Duurzaam Energie- en Bedrijvenpark Elmpt voor bedrijfsvestigingen met intensief oppervlaktegebruik

Actiegebieden

Bedrijventerreinen

Mobiliteit en
verkeer

Arbeidskrachten

Maatregelen

Aanbiedingen voor
"industrial services"

Snelle busverbinding

Vergroten van het
potentieel aan
arbeidskrachten in de

Institutionalisering van
managers/beheerders
voor bedrijventerreinen

Integratie van fietspadennetwerk

Omkeren van het
woon-werkverkeer

Ontwikkeling van
duurzaamheidsadvies,
hulpbronnen- en energie-
efficiëntie

Bedrijfsoverschrijdend
mobiliteitsmanagement

Werving van geschoold
personeel uit het buitenland

Gelijktijdige uitvoering
van
compensatiemaatregelen

Aansluiting op het spoor

Versterking van zachte
vestigingsfactoren zoals
huisvesting, openbaar

Analyse van de
oppervlaktebehoeften van
bestaande ondernemingen

Bevordering van
technologie in bestaande

Communicatie en
samenwerking

Uitwerking
ontwikkelingsconcept van

Doelgerichte
locatiemarketing

Ontwikkeling van een
webgebaseerde informatietool

Samenwerking met
ontwikkelingsmaatschap
pij Midden-Limburg

Aanscherping profiel door
definiëren van leidende

Afbeelding 30: Hoofddoelstelling, actiegebieden en maatregelen (eigen presentatie)

7 Bijlage

7.1 Vragenlijst voor het verzamelen van de basisgegevens

Deel 1: Algemene informatie

1. In welke gemeente bent u werkzaam?

- Gemeente Niederkrüchten
- Gemeente Brüggen
- Gemeente Schwalmtal
- Stad Wegberg
- District Viersen
- Gemeente Roerdalen
- Gemeente Roermond
- Gemeente Beese

2. Voor welk vakgebied / welke afdeling bent u verantwoordelijk?

Deel 2: Commerciële ontwikkeling

3. Zijn er strategieën voor economische en commerciële ontwikkeling in uw gemeente?

ja nee weet ik niet

4. Voert uw gemeente momenteel een expliciete strategie voor economische of commerciële ontwikkeling?

ja nee weet ik niet

4.1 Zo ja: Wat is de huidige status?

in voorbereiding wordt uitgevoerd al gerealiseerd

5. Hoeveel bedrijventerreinen zijn er in uw gemeente?

6. Hoeveel braakliggend terrein voor commercieel vastgoed dat op korte termijn op de markt kan worden gebracht, is er in totaal in de gemeente nog beschikbaar?

ha

7. Als u kijkt naar de afgelopen 5 jaar: Hoeveel aanvragen voor bedrijventerreinen moesten worden afgewezen?

Aantal aanvragen: ca. (schatting)

Reden van de weigering

- Geen commercieel vastgoed beschikbaar Bedrijf niet geschikt
 overig

Deel 3: Arbeidskrachten

8. Is er volgens u momenteel een tekort aan gekwalificeerde werknemers voor bedrijven in uw gemeente?

- ja nee weet ik niet

8.1 Zo ja: Hoeveel werknemers ontbreken er momenteel ongeveer in de bedrijven?

8.2 Zo ja: Welke sectoren worden het meest getroffen door het tekort aan gekwalificeerde werknemers?

9. Hoe denkt u dat de beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten zich lokaal zal ontwikkelen in de komende 15 tot 20 jaar?

- zal aanzienlijk verbeteren zal iets verbeteren blijft onveranderd
 zal iets verslechteren zal aanzienlijk verslechteren

10. Is er bij u ter plaatse significant woon-werkverkeer tussen Duitsland en Nederland in uw regio?

- ja – voornamelijk inreizende forenzen ja – voornamelijk uitreizende forenzen nee weet ik niet

11. Heeft de gemeente een locatiemarketingprogramma of speciale activiteiten om geschoolde werknemers aan te trekken?

- ja nee weet ik niet

11.1 Zo ja: Welke activiteiten worden er uitgevoerd?

Deel 4: Verkeer en mobiliteit

12. Heeft uw gemeente een mobiliteitsconcept, een vervoersontwikkelingsplan of iets dergelijks dat niet ouder is dan zes jaar?

- ja nee weet ik niet

12.1 Zo ja: Is er in het kader van het project een model ontwikkeld voor mobiliteits- en vervoersontwikkeling in de toekomst?

- ja nee weet ik niet

13. Omvat dit concept een geplande modal split voor de toekomst?

- ja nee weet ik niet

14. Zijn er concrete plannen of projecten in uw gemeente om het fietsen te promoten (bijv. uitbreiding van het fietspadennetwerk)?

- ja nee weet ik niet

15. Wat is de prioriteit van uitbreiding van het openbaar vervoer in uw gemeente?

- hoog gemiddeld laag weet ik niet

16. Zijn er al projecten in uw gemeente of regio, zoals het initiëren en implementeren van bedrijfsmobiliteitsmanagement, die tot doel hebben het mobiliteitsgedrag van forenzen te beïnvloeden om de vervoerstransitie te realiseren?

- ja nee weet ik niet

7.2 Gespreksleidraad deskundigengesprek

Blok 1: Persoonlijke inschattingen

- Hoe beoordeelt u persoonlijk het potentieel van de Duits-Nederlandse grensregio op het gebied van zakendoen/werken?
- Wat is uw persoonlijke beoordeling van het voormalige militaire terrein in Elmpt als toekomstige GI/GE-locatie, in het bijzonder met betrekking tot de regio?
- Hoe beoordeelt u de impact van de ontwikkeling van het Energie- en Bedrijvenpark Elmpt in termen van...?
 - Vraag naar GE/GI in de eigen gemeente
 - Beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten (in het algemeen en voor bedrijven in uw gemeente)
 - Mobiliteit en verkeer
- Zijn er volgens u belemmeringen voor de ontwikkeling van het gebied of de vestiging van bedrijven?
- Welke risico's en kansen ziet u bij het opzetten van duurzame economische sectoren (bijv. groene waterstof, circulaire economie)?
- Welke risico's en kansen ziet u met betrekking tot de vestiging van logistieke bedrijven?

Blok 2: Bespreking van bestaande/in voorbereiding zijnde strategieën/concepten

- Indien beschikbaar: Hoe categoriseert u de gebiedsontwikkeling in Elmpt in de context van bestaande of in voorbereiding zijnde economische ontwikkelingsstrategieën of plannen voor economische ontwikkeling/ontwikkeling van bedrijventerreinen in uw gemeente?
- Indien beschikbaar: Hoe categoriseert u de gebiedsontwikkeling in Elmpt in de context van bestaande of in voorbereiding zijnde mobilitateconcepten en dergelijke in uw gemeente?

Blok 3: Eigen aanbevelingen

- Wat zou u aanbevelen met betrekking tot de afhandeling van commercieel en personenvervoer?
- Uw wens voor het gebied in Elmpt - Op welke sectoren moet de marketing zich primair richten?