



Informatienota raad

Voorkomen ongewenste grootschalige logistieke ontwikkelingen op De Run

Voor vragen

Telefoonnummer: 14 040
E-mail: gemeente@veldhoven.nl
Datum B en W: 21 juni 2022
Registratienummer: 22bs00063

Kennisnemen van

Het proces dat de Gemeente Veldhoven met regio en provincie doorloopt om te voorkomen dat ongewenste grootschalige logistieke ontwikkelingen op bestaande bedrijventerreinen kunnen plaatsvinden.

Inleiding

De vestiging van grootschalige logistieke bedrijven vraagt veel ruimte.

In Brabant werken de regio's en provincie al sinds 2016 nauw samen aan het ruimtelijk-economisch beleid voor (X)XL logistiek. Dit beleid is erop gericht om uitbreiding van (X)XL logistiek mogelijk te maken op een beperkt aantal (nieuwe) terreinen. Dit noemen we selectief clusteringsbeleid. Daarmee versterken we het logistieke systeem en de economie, maar houden we de impact op de (kwaliteit van de) omgeving, het landschap en de mobiliteit beperkt. In Zuidoost-Brabant zijn de terreinen GDC Acht (Eindhoven) en Westfields (Oirschot) aangewezen als mogelijk nieuwe locaties. Als regio hebben we de aanvullende voorwaarde gesteld dat logistieke vestigers/ontwikkelingen Brainport-gerelateerd zijn.

Brownfields zijn nadrukkelijk in beeld bij de markt voor vestiging van (X)XL logistiek.

We zien dat marktpartijen verder kijken dan alleen de aangewezen nieuwe terreinen. Ontwikkelaars en ondernemers gaan steeds vaker op zoek naar mogelijkheden om op bestaande (verouderde) bedrijventerreinen (de zogenaamde brownfields) grootschalige logistieke vestigingen te ontwikkelen.

Recent is in opdracht van de provincie voor alle regio's onderzoek uitgevoerd (door Stec Groep) naar de vestigings- en herontwikkelingsmogelijkheden op brownfields voor (X)XL logistiek (> 3 ha.).

Herontwikkeling van brownfields voor logistiek vastgoed komt in Brabant relatief veel voor. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat ongeveer 1/3 van de Brabantse bedrijventerreinen voor de markt interessant is voor vestiging van of herontwikkeling voor grootschalige logistiek. Het onderzoek noemt ook een aantal locaties op bedrijventerrein De Run.

Kernboodschap

Gemeenten en provincie maken afspraken over mogelijke logistieke ontwikkeling op 'brownfields' Brownfields zijn voor herontwikkeling in aanmerking komende gebieden op bestaande bedrijventerreinen. Op de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant van 8 december 2021 hebben gemeenten en provincie besloten om gezamenlijk beleid te voeren om de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek (>3 ha) op ongewenste locaties te beperken c.q. voorkomen. Afgesproken is om gezamenlijk



locaties te selecteren waar vestiging/ontwikkeling van grootschalige logistiek is toegestaan en waar niet, en daarover afspraken te maken tijdens de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant op 21 december 2022. Inmiddels hebben Gedeputeerde Staten een openbare kennisgeving met "voornemen tot beleidsontwikkeling voor vestigingsmogelijkheden grootschalige logistieke bedrijven" gepubliceerd. De gemeenten zijn nu aan zet om de locaties af te wegen. Daarna kunnen op regionaal niveau keuzes gemaakt worden. Een basis voor deze afweging is het rapport "Potentie herontwikkeling voor grootschalige logistiek op brownfields", dat de Stec Groep in opdracht van de Provincie Noord-Brabant heeft opgesteld. In het rapport zijn bedrijventerreinen/locaties in Noordoost- en Zuidoost-Brabant afgewogen aan de hand van criteria op het gebied van ligging, bereikbaarheid en multimodaliteit, logistiek/industriële profiel, clustering grootschalige logistiek en koppelkansen tussen logistiek en andere bedrijven. Parallel hieraan doorloopt de provincie een plan-MER. De gemeente Veldhoven reageert aan de provincie op het Stec rapport. Het voorstel op De Run zoals dat in dit rapport is opgenomen is onwenselijk. Uit de omgevingsvisie kan worden opgemaakt dat grootschalige logistiek zich geenszins verhoudt tot de ambitie om hier juist hightech industrie te willen ontwikkelen. Ook vanuit ruimtelijk en mobiliteitsperspectief is dit een ongewenste en ongepaste ontwikkeling.

Gelet op bovenstaande én op het faciliteren van de enorme groei van de hightechbedrijvigheid op De Run, is het uiterst onwenselijk om de schaarse bedrijfsgrond op De Run te gebruiken voor XXL-logistiek.

Vervolg

Gemeenten worden gevraagd op de inventarisatie van Stec Groep te reageren.

In het eerder genoemde onderzoek van Stec Groep zijn bedrijventerreinen/locaties in Noordoost- en Zuidoost-Brabant afgewogen aan de hand van criteria op het gebied van ligging, bereikbaarheid en multimodaliteit, logistiek/industriële profiel, clustering grootschalige logistiek en koppelkansen tussen logistiek en andere bedrijven.

In het rapport heeft Stec Groep brownfield-locaties aangegeven, die voor (X)XL logistiek in aanmerking zouden kunnen komen.

Gemeenten zijn nu aan zet om de door Stec Groep aangegeven locaties af te wegen op wenselijkheid en haalbaarheid. Daarbij zijn de eigen gemeentelijke visie, mogelijk financiële aspecten en de mogelijkheid tot het aanwijzen van delen van terreinen enkele aspecten om mee te nemen. De colleges van B&W maken deze afwegingen en leveren hiermee input voor het regionale gesprek. In dit regionale gesprek zal afstemming van vraag en aanbod op regionale schaal met elkaar besproken worden. Voor de locaties waar grootschalige logistiek zich kan vestigen gaat het nadrukkelijk niet om exclusiviteit voor vestiging van grootschalige logistiek. De terreinen die hiervoor in beeld komen hebben veelal een gemengd profiel.

Op de Omgevingsdag van december 2022 worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Het regionale gesprek moet leiden tot een gezamenlijk gedragen lijst van locaties die voor (X)XL logistiek in aanmerking komen (en welke dus ook niet). Op 21 december 2022 zal deze lijst worden vastgesteld op de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant. Op basis daarvan kan de provincie het genoemde voorbereidingsbesluit nemen. Nadat dit voorbereidingsbesluit is genomen, moeten gemeenten dit (op een zelf te kiezen moment) verwerken in lokale omgevingsplannen. Deze (herzieningen van) omgevingsplannen worden door de gemeenteraad vastgesteld.

Communicatie en samenspraak

Wij vinden het belangrijk om u als raad goed te informeren.



Hoewel de provincie de colleges van B&W in de regio heeft gevraagd input te leveren voor deze afspraken, willen wij u graag meenemen in dit proces. Met deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de afweging die wij als college hebben gemaakt en die wij aan de provincie kenbaar hebben gemaakt. Wij hebben als college van B&W aangegeven dat de in het rapport van Stec Groep aangewezen locaties op bedrijventerrein De Run als ongewenst moeten worden beschouwd. Daarmee sluiten we aan op het beleid in onze gemeentelijke omgevingsvisie om bedrijventerrein De Run te ontwikkelen tot tot campus - een innovatief werklandschap - gericht op high-tech bedrijvigheid. Uit de omgevingsvisie kan worden opgemaakt dat grootschalige logistiek zich geenszins verhoudt tot de ambitie om hier juist hightech industrie te willen ontwikkelen. Ook vanuit ruimtelijk en mobiliteitsperspectief is dit een ongewenste en ongepaste ontwikkeling.

Vestiging van grootschalige logistiek wordt in de huidige bestemmingsplan voor De Run niet onmogelijk gemaakt. Dat betekent bij de uitwerking van bovengenoemd proces, dat er een juridische aanpassing van beleid nodig is (tegen de tijd dat een en ander moet worden verankerd in het omgevingsplan). Op dat moment wordt het omgevingsplan ter vaststelling aan uw raad voorgelegd, maar bent u verplicht om de regels uit het provinciale voorbereidingsbesluit hierin te verwerken. Mocht u als raad voorafgaand aan het voorbereidingsbesluit nog andere aandachtspunten willen meegeven, dan kunt u dit onderwerp op de raadsagenda te agenderen. Deze aandachtspunten kunnen dan als input meegenomen worden in het regionale gesprek en richting de Omgevingsdag van december. Vanwege het streven om in december met de provincie afspraken te maken, zal op basis van de eerste voorlopige input van het college het regionale gesprek al wel worden opgestart. Tussentijds zullen we u op de hoogte houden van de eerste resultaten van het regionale gesprek.

Bijlagen

Besluit omgevingsdag december 2021

Ingekomen brief van MRE met verzoek om reactie college van B&W

Rapport Stec Groep

Reactie college van B&W Veldhoven naar de provincie 22UIT02411



Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

datum : 24 juni 2022 ons kenmerk : 22UIT02411
uw brief van : 29 maart 2022 uw kenmerk : -100567-2452\MDE\HLE
bijlage : - IBAN : NL08BNGH 0285 0087 14
onderwerp : Afwegingen gemeente Veldhoven Brownfields

Beste heer/mevrouw,

U heeft de Gemeente Veldhoven gevraagd afwegingen kenbaar te maken over de inventarisatie Grootchalige Logistiek op Brownfields.

In de door Stec Groep uitgevoerde studie naar mogelijkheden voor grootschalige logistiek op Brownfields in de provincie is bedrijventerrein De Run tot onze verrassing (en schrik) boven komen drijven als een terrein met potentieel daarvoor. Wij kunnen ons voorstellen dat de ligging nabij de hoofdinfrastructuur De Run op papier tot een interessante locatie maakt, maar er zijn veel meer belangen in het geding, belangen die zo'n afweging juist zeer onwenselijk maken.

De Veldhovense omgevingsvisie geeft aan:

Een deel van bedrijventerrein De Run zal zich stap voor stap ontwikkelen tot campus - een innovatief werklandschap - gericht op high-tech bedrijvigheid. Daarbij hoort de ontwikkeling van meer gemengde, stedelijke werkmilieus, waarbij sprake is van verdichting en menging van werken, wonen en recreëren, met een hoge omgevingskwaliteit. Een belangrijke voorwaarde voor de intensivering is de bereikbaarheid, met beter OV en nieuwe fietsverbindingen. Ook het aanzicht van De Run is van belang en moet onderscheidend zijn in kwaliteit ten opzichte van reguliere bedrijventerreinen.

Uit de omgevingsvisie kan worden opgemaakt dat grootschalige logistiek zich geenszins verhoudt tot de ambitie om hier juist hightech industrie te willen ontwikkelen. Ook vanuit ruimtelijk en mobiliteitsperspectief is dit een ongewenste en ongepaste ontwikkeling.

Gelet op bovenstaande én op het faciliteren van de enorme groei van de high-techbedrijvigheid op De Run, is het uiterst onwenselijk om de schaarse bedrijfsgrond op De Run te gebruiken voor XXL-logistiek. Het bedrijventerrein De Run is grotendeels nodig voor de groei van ASML en haar toeleveranciers, de motor van de economische groei in de regio en van nationaal belang. Vestiging van XXL-logistiek belemmert tevens de transformatie naar een innovatief werklandschap gericht op high-tech bedrijvigheid. Logistiek is op De Run alleen passend als dit rechtstreeks gelieerd is aan reeds gevestigde high-tech bedrijvigheid, zoals bijvoorbeeld ASML en haar toeleveranciers.

Veldhoven werkt op afspraak

Voor alle producten en diensten waarvoor u aan de balie moet zijn, maakt u een afspraak via www.veldhoven.nl of bel 14 040. Via de site kunt u ook producten en diensten vanuit thuis regelen.

In dat geval kan het bijdragen aan het beoogde werklandschap, en dan gaat het meestal niet om XXL-locaties. Ook in de programmeringsafspraken werklocaties van het SGE is afgesproken dat De Run zich zal doorontwikkelen als high-tech bedrijventerrein, waar expliciet geen ruimte beschikbaar zou moeten zijn voor grootschalige logistiek.

Het kan immers niemand de afgelopen maanden zijn ontgaan dat de groeiverwachtingen van ASML alle eerdere scenario's overtreffen en kunnen leiden tot een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen in Veldhoven (en nog een factor 2,5 daarvan in de regio). De kernstrategie voor ASML is om haar activiteiten zoveel mogelijk in Veldhoven te concentreren. Economisch gezien is dit een ontwikkeling met implicaties op landelijke schaal. Een ontwikkeling waarbij we als regio al alle zeilen bij moeten zetten om deze zo goed mogelijk te faciliteren. Op alle mogelijke manieren werken we aan het scheppen van bijpassende ruimtelijke, economische en mobiliteitsrandvoorwaarden. Daarbij rekening houdend met de leefomgeving waarin de groei plaatsvindt. Een extra belasting van de leefomgeving, bijvoorbeeld door grootschalige logistiek, vormt hierbij een belemmering.

Pijlers in die randvoorwaardelijke ontwikkelingen zijn onder meer het faciliteren van de transitie naar duurzame mobiliteit, met meer aandacht voor fietsen, lopen en ov, en het waar mogelijk integreren van bedrijvigheid, woningbouw en maatschappelijke voorzieningen (alles onder handbereik voorkomt onnodige verplaatsingen). Voor de Run specifiek is een afzonderlijk maatregelenpakket tot stand gekomen, worden voorbereidingen getroffen voor HOV4, die Eindhoven CS moet gaan verbinden met de Run en op termijn Eersel en snelfietsroutes onder de noemer van de F67. Alles bij elkaar moet het gebied langs de Kempenbaan juist een verdere verstedelijking ondergaan waarin een gecombineerd woon-werkmilieu wordt ontwikkeld. Die verstedelijking is op haar beurt weer een randvoorwaarde voor het kunnen beperken van de groei van het autogebruik en het ruimtebeslag ervan, waar omgekeerd de bereikbaarheid met alternatieven voor de auto weer een randvoorwaarde is om die ontwikkeling te laten slagen. Het organiseren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer naar een arbeidsintensieve locatie als De Run en ASML die zijn weerga niet kent, verdraagt zich op geen enkele manier met grootschalige logistieke activiteiten.

Samengevat adviseren wij de provincie om nieuwe ontwikkelingen voor grootschalige logistiek op De Run te bestempelen als ongewenst. We verzoeken de locaties op De Run zoals ze in het rapport van Stec Groep zijn genoemd niet op te nemen op de lijst van locaties die voor XXL-logistiek in aanmerking komen. In het regionale gesprek willen we graag met u in gesprek over mogelijke uitzonderingen die onmiskenbaar bijdragen aan het High-tech profiel van De Run.

U geeft verder aan in uw ambtelijke reactie dat een bestuursorgaan van eventuele planschadeclaims ingevolge art 13.3 lid 1 Ow, de hogere kosten die vanwege een verzoek gebaseerd op artikel 15.1 (nadeelcompensatie) Ow worden gemaakt, kan verhalen op het hogere bestuursorgaan als die kosten het gevolg zijn van een verzoek van dat orgaan. Om heel helder met elkaar te communiceren dat eventuele planschadekosten gericht aan de gemeente verhaald kunnen worden op de provincie (ook als de gemeente nu haar overwegingen aangeeft over locaties), verzoekt het college de provincie dit schriftelijk te bevestigen. De gemeente Veldhoven hecht grote waarde aan de voorwaarde dat ze eventuele planschadekosten kan verhalen op de provincie. Dit is de voornaamste reden geweest om in te stemmen met de gezamenlijke aanpak tussen provincie en gemeenten.

Heeft u vragen of opmerkingen over deze brief? Neem dan contact op met Margriet Bräuner van het cluster Ruimte. Stuur daarvoor een e-mail naar gemeente@veldhoven.nl of bel het algemene telefoonnummer 14 040.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven,

Miriam Oosterwijk Keulers
gemeentesecretaris/algemeen directeur a.i.

Marcel Delhez
burgemeester

Aanpak beperken vestigingsmogelijkheden grootschalige logistiek op ongewenste locaties in Brabant

Alle regio's worden op de Ontwikkeldagen eind 2021 voorgesteld het volgende besluit te nemen:

- Kennisnemen van de resultaten van het onderzoek van Stec Groep;
- Instemmen om gezamenlijk beleid te voeren om de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek (> 3 ha.) op ongewenste locaties te beperken c.q. te voorkomen;
- Hierbij te kiezen voor een gezamenlijke centrale aanpak en het daarbij behorende proces in gang te zetten (optie 2, zoals verwoord in de nadere toelichting van dit memo);
- Gezamenlijk komen tot een selectie van locaties waar vestiging/ontwikkeling van grootschalige logistiek is toegestaan en waar niet, en daarover regionale afspraken te maken;
- Instemmen met de inhoud van de gezamenlijke kennisgeving en publicatie begin 2022.

Nadere toelichting

Logistiek: belangrijke speerpuntsector voor economie in Brabant

De logistieke sector is één van de economische topclusters in Brabant en randvoorwaardelijk voor het Brabantse vestigingsklimaat. Alle regio's in Brabant hebben een logistiek profiel, veelal gekoppeld aan de van oudsher aanwezige industrieën en economische topsectoren in die regio's en/of de centrale ligging tussen de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen en de achterliggende Europese landen (waarde-toevoeging en doorvoer) en in de Benelux (voor e-commerce).

Schaalvergroting is een belangrijke trend in de logistiek, die het gevolg is van groeiende welvaart, investeringen in robotisering, automatisering en circulariteit en van het consumentengedrag (e-commerce).

Schaalvergroting in de logistiek uit zich in ruimtelijke zin in een grotere ruimtevraag naar (zeer) grootschalig ((X)XL) logistiek vastgoed. Voor Brabant is een uitbreidingsvraag van ca. 250-500 ha geprognosticeerd tot 2030.

Selectief clusteringsbeleid voor (zeer) grootschalige logistiek in Brabant

In Brabant werken de regio's en provincie al sinds 2016 nauw samen om het ruimtelijk-economisch beleid voor (zeer) grootschalige logistiek vorm te geven.

Het huidige gezamenlijke beleid is erop gericht om de uitbreidingsvraag van de grootschalige logistiek te accommoderen op een beperkt aantal (nieuwe) terreinen (selectief clusteringsbeleid). Het gaat om Logistiek Park Moerdijk, Haven Oost (Waalwijk), Wijkevoort (Tilburg), Heesch-West (Oss/'s-Hertogenbosch), Foodpark (Veghel) Laarakker (Haps), GDC Acht (Eindhoven) en Westfields (Oirschot).

Het beleid voor de betreffende (nieuwe) terreinen is gericht op een vraaggerichte programmering en ontwikkeling. Dit beleid is verankerd in regionale afspraken.

In Zuidoost-Brabant wordt de aanvullende voorwaarde gesteld dat logistieke vestigers/ontwikkelingen Brainport-gerelateerd zijn. In Midden- en West-Brabant is het principe van regionale meerwaarde – als randvoorwaarde voor nieuwe logistieke ontwikkelingen en bij gronduitgifte – vastgelegd in regionale afspraken.

Brownfields zijn nadrukkelijk(er) in beeld bij de markt en vormen risico voor het clusteringsbeleid

Recent is in opdracht van de provincie voor alle regio's onderzoek uitgevoerd (door Stec Groep) naar de vestigings- en herontwikkelingsmogelijkheden op brownfields voor grootschalige logistiek (> 3 ha.). Herontwikkeling van brownfields voor logistiek vastgoed komt in Brabant relatief veel voor. 20-30% van de logistieke vastgoedtransacties (in omvang) vindt plaats op brownfields (t.o.v. 15% landelijk). Dit komt door het logistieke profiel van de Brabantse regio's, maar ook door de hoge rendementen die op dit moment behaald worden bij de (her)ontwikkeling van logistiek vastgoed en het gevoerde schaarste beleid. Op dit moment is het voor de markt zelfs interessant om (grootschalig) logistiek vastgoed te ontwikkelen (ook op brownfields) zonder contracten met concrete eindgebruikers te hebben. De markt struint om die reden ook nadrukkelijk de ontwikkelmogelijkheden op brownfields in Brabant af. Steeds vaker worden hierbij door de markt ook posities ingenomen op ongewenste en/of ongeschikte locaties.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat ongeveer 1/3 van de Brabantse bedrijventerreinen voor de markt interessant is voor vestiging van of herontwikkeling voor grootschalige logistiek. Doordat bestemmingsplannen vestiging van grootschalige logistiek op deze terreinen veelal niet onmogelijk maken, is dit een risico voor het selectieve clusteringsbeleid. Ongeveer 1/3 van het grootschalig vastgoed op deze bedrijventerreinen nadert het einde van de economische levensduur. Op de korte termijn wordt verwacht dat op deze terreinen zo'n 150 ha in beeld komt voor herontwikkeling, en op de middellange termijn nog eens 250 ha.

Deels ligt de potentie op ongewenste locaties (niet alle terreinen zijn vanuit ruimtelijk en/of infrastructuur oogpunt geschikt). Tevens kunnen logistieke ontwikkelingen op brownfields zorgen voor verdringing van de vestigingsmogelijkheden van bedrijven van het lokaal MKB en van de (andere) regionaal speerpuntsectoren en eventuele transformaties in de weg zitten¹.

Gelet op bovenstaande agendeert het onderzoek van Stec Groep de vraag of er in het kader van het selectieve clusteringsbeleid meer sturing/beleid nodig is door de overheid op de vestigingsmogelijkheden van grootschalige logistiek op brownfields/ongewenste locaties. Stec Groep adviseert in regionale afspraken vast te leggen op welke locaties grootschalige logistiek gevestigd kan worden en voor welke locaties dit moet worden beperkt/uitgesloten. Voor de locaties waar grootschalige logistiek zich kan vestigen gaat het nadrukkelijk niet om exclusiviteit voor vestiging van grootschalige logistiek. De terreinen die hiervoor in beeld komen hebben veelal een gemengd profiel.

Regionale afspraken over een selectief clusteringsbeleid voor de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek in Brabant op greenfields én brownfields:

- Geven duidelijkheid aan overheid, markt en burgers;
- Geven focus voor publieke investeringen en subsidies (ook bij Rijk) en collectieve voorzieningen en laten deze optimaal renderen;
- Voorkomen een 'waterbed-effect' (bv. door vestiging op ongewenste plekken of afvloeiing naar andere regio's);
- Bieden input en (juridische) houvast voor regionale programmeringsvraagstukken van (logistieke) bedrijventerreinen, de 'voorkeursvolgorde' uit de NOVI en individuele (ladder-)onderbouwingen voor (logistieke) bedrijventerreinenontwikkelingen;

¹ Stec Groep geeft in haar onderzoek aan dat de herontwikkeling voor grootschalige logistiek op brownfields ook nodig is om de ruimtevrage te accommoderen. Zo niet, dan zal dat tot extra ruimtevrage voor grootschalige logistiek op greenfields leiden. Bovendien zorgt herontwikkeling voor toekomstwaarde en investeringspotentie op bestaande bedrijventerreinen. Greenfields zijn, vanwege de benodigde schuifruimte, nodig om herontwikkeling op brownfields mogelijk te maken. Het zijn communicerende vaten.

- Werken via de (Interim-)Omgevingsverordening door naar gemeentelijke plannen (bij herziening/ buitenplanse afwijkingen).

Bestuurlijk overleg: meer sturing op vestigingsmogelijkheden (X)XL-logistiek op brownfields noodzakelijk

In alle regio's zijn de onderzoeksresultaten bestuurlijk besproken. De bestuurders herkennen de in het onderzoek van Stec Groep geschetste marktdynamiek en het (hyperactieve) gedrag van (de) markt(partijen). Meer en strakkere regie op de vestigingsmogelijkheden voor (X)XL-logistiek op brownfields wordt noodzakelijk geacht, liefst ook kwalitatief. Het belang van een gezamenlijke aanpak en (regionale) samenwerking wordt gezien, maar wel met oog voor elkaars bevoegdheden.

Beleidsstrategie korte en middellange termijn

De strategie voor de korte termijn is gericht:

- op keuzes maken op welke (delen van) bedrijventerreinen vestiging van grootschalige logistieke bedrijven toegestaan/ongewenst is (regio's in de lead);
- het beperken/onmogelijk maken van grootschalige logistieke vestigingen op ongewenste locaties.

Pas als duidelijk is op welke locaties in Brabant (X)XL-logistiek kan en mag landen, is het zinvol om te bekijken welke instrumenten daar (gezamenlijk) ingezet kunnen worden, bv. om knelpunten weg te nemen (veelal maatwerk, niet generiek). Het 'dichtzetten van de achterdeur' is nodig om investeringen optimaal te laten renderen en beter kwalitatief te kunnen sturen op brownfields.

Advies Hekkelman Advocaten

Hekkelman Advocaten is om juridisch advies gevraagd over een slimme en effectieve inzet van publiekrechtelijke instrumenten om de vestigingsmogelijkheden voor (X)XL-logistiek op brownfields te kunnen beperken (een al dan niet gecombineerde inzet van instrumenten door gemeenten én/of provincie en op basis van huidige wetgeving én/of nieuwe Omgevingswet). Het advies is bijgevoegd.

In het advies worden verschillende opties toegelicht. Uitgangspunt is dat er regionale afspraken (kunnen) worden gemaakt over de bedrijventerreinen (of delen daarvan) waar vestiging van grootschalige logistiek toegestaan/ongewenst zijn (greenfields én brownfields).

Gelet op tijd die nodig is voor beleidsontwikkeling en juridische verankering komen uitsluitend de instrumenten van de nieuwe Omgevingswet in beeld.

Concreet zijn er dan 2 opties:

1. Individuele gemeentelijke aanpak
2. Gezamenlijke centrale aanpak

Voorzienbaarheid

In beide opties is het nodig om voorzienbaarheid te creëren om schadeclaims te voorkomen. Dit kan door nieuw beleid aan te kondigen in een openbare kennisgeving, bijvoorbeeld gebaseerd op regionale afspraken. Het kan hierbij gaan om nieuw beleid van individuele gemeenten, de provincie of van gezamenlijk beleid.

Er zijn hierbij enkele aandachtspunten vanuit de Wet: het nieuwe beleid moet zijn opgenomen in een openbaar document. De Wet zegt niet wat voor document.

Het moet uiteraard wel duidelijk zijn voor derden wat het nieuwe beleid betekent (het hoeft nog niet echt uitgewerkt te zijn).

Op basis van concrete regionale afspraken kan een openbare kennisgeving worden geplaatst via overheid.nl en in de Staatscourant. In de publicatie wordt de inhoud van de regionale afspraken opgenomen en wordt aangegeven hoe het beleidstraject er verder uitziet (optie 1 of 2 dus). Omdat het om een regionale afspraak gaat, is het logisch om de publicatie regionaal gezamenlijk op te pakken in plaats van iedere gemeente individueel.

Optie 1: Individuele gemeentelijke aanpak

Nadat de kennisgeving is gepubliceerd, werkt iedere gemeente aan het opstellen van nieuw beleid onder de Omgevingswet. De Omgevingswet gaat sterker dan huidige wetgeving uit van cyclische beleidsvorming. De gemeenteraad stelt de kaders vast (bij voorkeur in de omgevingsvisie maar een separaat besluit kan ook) en B&W werken – als dat nodig is – binnen die kaders beleid en uitvoering uit (in een omgevingsprogramma/uitvoeringsagenda). Aandachtspunt bij nieuw beleid is het participatietraject: een ‘los’ raadsbesluit heeft waarschijnlijk geen participatietraject doorlopen. Uitwerking in een omgevingsprogramma is dan raadzaam. De juridische doorwerking van beleid wordt weer door de gemeenteraad vastgesteld (omgevingsplan).

Het is aannemelijk dat de meeste gemeenten nog niet over specifiek beleid beschikken rondom (X)XL-logistiek, zodat betrokkenheid op niveau van de gemeenteraad nodig is. Daarnaast moeten de kaders, respectievelijk het uitgewerkte beleid, juridisch vertaald worden. Er moet minstens een jaar tussen de openbare bekendmaking van nieuw beleid en de juridische doorwerking van dat beleid zitten om schadeclaims te voorkomen. Dat betekent – uitgaande van inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 juli 2022 – dat dit met een (wijziging van het) Omgevingsplan moet. Door beleidsontwikkeling en de juridische vertaling in het Omgevingsplan parallel te laten lopen, hoeft er maar 1 procedure doorlopen te worden.

Een andere optie is om gelijktijdig met de vaststelling van nieuw beleid (voor de risicovolle terreinen) een voorbereidingsbesluit te nemen. Na vaststelling van een voorbereidingsbesluit is er 1,5 jaar de tijd om een Omgevingsplan vast te stellen. Bij overschrijding van die termijn vervallen de voorbereidingsregels. Om een waterbedeffer te voorkomen, zijn goede afspraken nodig zodat gemeenten de stappen zoveel als mogelijk gelijktijdig zetten.

Het nieuwe beleid voor (X)XL-logistiek kan ook worden vastgesteld in een (regionaal of subregionaal) interbestuurlijk programma dat dan de basis vormt voor een voorbereidingsbesluit/gemeentelijk Omgevingsplan. Ook hier geldt dat dit alleen kan als dit past binnen de door de gemeenteraad vastgestelde kaders (visie of sectoraal besluit) van de verschillende gemeenten.

Deze optie betekent dat iedere individuele gemeente binnen een jaar na de kennisgeving:

- moet zorgen voor kaders en beleid voor (X)XL-logistiek, inclusief de daarbij horende procedure en participatie;
- moet zorgen voor een juridische doorvertaling van dat beleid door:
 - o aanpassing van het Omgevingsplan, of
 - o vaststelling van een voorbereidingsbesluit waarna er 1,5 jaar de tijd is om het Omgevingsplan vast te stellen.

Optie 2: Gezamenlijke centrale aanpak

Nadat de kennisgeving is gepubliceerd, werken gemeenten en regio samen aan de verdere uitwerking. Dit landt in de uitwerking van de Brabantse Omgevingsvisie: het Beleidskader Leefomgeving met bijbehorende uitvoeringsagenda. Gekoppeld aan dat beleidskader met bijbehorende uitvoeringsagenda, wordt ten behoeve van de afweging op welke locaties vestiging van

grootschalige logistiek toegestaan/ongewenst is, ook gelet op effecten op N2000 gebieden, het instrument van een plan-m.e.r (beoordeling) toegepast.

PS nemen een jaar nadat de openbare kennisgeving in werking is getreden, een voorbereidingsbesluit met voorbeschermingsregels én doorlopen een wijziging van de omgevingsverordening zodat er instructieregels worden opgenomen voor de vestigings- en ontwikkelmogelijkheden van (X)XL-logistiek op brownfields.

Gemeenten moeten vanwege de instructieregels uiteindelijk wel zelf de omgevingsplannen aanpassen, maar kunnen dat ieder voor zich in eigen tempo doen (binnen de kaders van de Wet). De voorbeschermingsregels voorkomen direct ongewenste ontwikkelingen en blijven gelden zolang het Omgevingsplan niet is aangepast.

Deze optie betekent:

- kaders en beleid voor (X)XL-logistiek, inclusief plan m.e.r. (beoordeling), worden op provinciaal niveau doorlopen en vastgesteld;
- juridische doorwerking vindt plaats door:
 - o voorbeschermingsregels, en
 - o instructieregels voor het omgevingsplan;
- gemeenten vertalen de instructieregels later in eigen tempo in Omgevingsplan.

Voor/nadelen

In onderstaande tabel zijn voor- en nadelen van beide opties uitgewerkt.

	Optie 1	Optie 2
1 overheid	Basis is regionale afspraken	Basis is regionale afspraken
Subsidiariteit	gemeenten houden besluitvorming geheel in eigen hand	provincie coördineert een deel van de besluiten, de wijziging van omgevingsplan blijft verantwoordelijkheid gemeente
Bestuurlijke lasten	individuele gemeenten moeten minstens 2 procedures (beleid en juridische doorvertaling) in krap tijdsbestek doorlopen	1 gecoördineerde procedure op provinciaal niveau
Financiële gevolgen	risico ligt bij gemeenten	risico ligt bij provincie
Eenheid van beleid en tempo	raad kan afwijkende koers kiezen (met effect op omliggende gemeenten en tempoverschillen)	1 regio, 1 beleidskader
Moment van beleidsdoorwerking	Beleidsdoorwerking na inwerkingtreding vbb en vaststelling (alle) omgevingsplan(nen) (ca. 1 - 2,5 jaar na regionale afspraken / openbare kennisgeving)	Beleidsdoorwerking na inwerkingtreding voorbeschermingsregels (ca. 1 jaar na regionale afspraken / openbare kennisgeving)

Wat is er nodig op de korte termijn?

Als er breed bestuurlijk draagvlak is om de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek op ongewenste locaties te beperken cq. te voorkomen, en hiermee 'de achterdeur te sluiten' in het kader van het gezamenlijke selectieve clusteringsbeleid, is het nodig om op de Ontwikkeldag eind 2021 een aantal besluiten te nemen.

In het kader van eenduidig beleid in Brabant, worden alle regio's voorgesteld een besluit te nemen om gezamenlijk beleid te voeren/ontwikkelen om de vestiging van grootschalige logistiek (> 3 ha.) op ongewenste locaties te voorkomen cq. te beperken.

Zoals gezegd zijn er twee opties om dit te kunnen doen: een individuele gemeentelijke aanpak vs. een gezamenlijke centrale aanpak. Hierover zal ook in alle regio's een besluit moeten worden genomen. Als gekozen wordt voor de gezamenlijke centrale aanpak, kan de provincie de benodigde beleidsuitwerking en participatie meenemen in het Beleidskader Leefomgeving (uitwerking provinciale Omgevingsvisie), dat in 2022 wordt opgesteld. Ook zal de benodigde plan m.e.r. (beoordeling) in dit kader worden meegenomen. Een zelfstandig besluitvormingstraject met bijbehorende participatie is dan niet nodig.

Het is nog niet nodig om op deze Ontwikkeldag te besluiten over de locaties. Dat volgt in 2022, waarbij dan ook de resultaten van de plan m.e.r. (beoordeling) goed kunnen worden betrokken. Hierbij is er voor regio's en gemeenten voldoende ruimte voor eigen inkleuring/keuzes.

Hoe ziet het verdere proces eruit?

Op grond van de besluiten op de Ontwikkeldagen, zal de provincie begin 2022 een gezamenlijke kennisgeving publiceren. Doel van deze kennisgeving is breed informeren en voorzienbaarheid creëren. De gezamenlijke kennisgeving is bijgevoegd.

Eind 2022 zullen de regio's op de Ontwikkeldagen moeten besluiten over de locaties. Bij de keuze voor een gezamenlijke centrale aanpak zullen PS begin 2023 (minimaal een jaar na de kennisgeving) worden voorgesteld om een voorbereidingsbesluit met voorbeschermingsregels te nemen en de Omgevingsverordening aan te passen met instructieregels voor de Omgevingsplannen.

De voorbescherming voorkomt direct ongewenste ontwikkelingen op ongewenste locaties en blijven gelden zolang het Omgevingsplan niet is aangepast. Gemeenten kunnen in eigen tempo de Omgevingsplannen aanpassen.

Beslispunten:

- Kennisnemen van de resultaten van het onderzoek van Stec Groep;
- Instemmen om gezamenlijk beleid te voeren om de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek (> 3 ha.) op ongewenste locaties te beperken c.q. te voorkomen;
- Hierbij kiezen voor een gezamenlijke centrale aanpak en het daarbij behorende proces in gang te zetten (optie 2, zoals verwoord in de nadere toelichting van dit memo);
- Gezamenlijk komen tot een selectie van locaties waar vestiging/ontwikkeling van grootschalige logistiek is toegestaan en waar niet, en daarover regionale afspraken maken;
- Instemmen met de inhoud van de gezamenlijke kennisgeving en publicatie begin 2022.

Aan de Colleges van Burgemeester en
Wethouders van de deelnemende gemeenten

Bezoekadres
Raiffeisenstraat 18
5611 CH Eindhoven
Postadres
Postbus 985
5600 AZ EINDHOVEN

uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk 100567-2452\MDE\HLE	datum 29 maart 2022
onderwerp Inventarisatie Brownfields Logistiek		e-mailadres m.denissen@metropoolregioeindhoven.nl	

Geacht college,

Gemeenten en provincie maken afspraken over mogelijke logistieke ontwikkeling op 'brownfields'
Brownfields zijn voor herontwikkeling in aanmerking komende gebieden op bestaande bedrijventerreinen. Op de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant van 8 december 2021 hebben gemeenten en provincie besloten om gezamenlijk beleid te voeren om de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige logistiek (>3 ha) op ongewenste locaties te beperken c.q. voorkomen. Afgesproken is om gezamenlijk locaties te selecteren waar vestiging/ontwikkeling van grootschalige logistiek is toegestaan en waar niet, en daarover afspraken te maken tijdens de Omgevingsdag Zuidoost-Brabant op 21 december 2022. Inmiddels hebben Gedeputeerde Staten een openbare kennisgeving met "voornemen tot beleidsontwikkeling voor vestigingsmogelijkheden grootschalige logistieke bedrijven" gepubliceerd.

De gemeenten zijn nu aan zet om de locaties af te wegen

Daarna kunnen op regionaal niveau keuzes gemaakt worden. Een basis voor deze afweging is het rapport "Potentie herontwikkeling voor grootschalige logistiek op brownfields", dat de Stec Groep in opdracht van de Provincie Noord-Brabant heeft opgesteld. In het rapport (zie bijlage) zijn bedrijventerreinen/locaties in Noordoost- en Zuidoost-Brabant afgewogen aan de hand van criteria op het gebied van ligging, bereikbaarheid en multimodaliteit, logistiek/industriële profiel, clustering grootschalige logistiek en koppelkansen tussen logistiek en andere bedrijven. Parallel hieraan doorloopt de provincie een plan-MER.

Concreet vragen we uw college voor uw eigen gemeente de afwegingen te maken

In nog te plannen overleggen van medio juli (ambtelijk) en medio september (bestuurlijk) willen we een eerste overzicht van locaties (of delen daarvan) bespreken. Voor dit overleg zullen de subregionale vertegenwoordigers worden uitgenodigd, maar kunnen gemeenten die graag bij het overleg willen aansluiten zich ook aanmelden. Bij het afwegen van mogelijke locaties in uw gemeente zijn uw eigen gemeentelijke visie, mogelijk financiële aspecten en de mogelijkheid tot het aanwijzen van delen van terreinen enkele aspecten om mee te nemen. Indien nodig is er in het proces nog ruimte voor een tweede ronde van ambtelijk en bestuurlijk overleg.

METROPOOL

REGIO

EINDHOVEN

Stuur uiterlijk vrijdag 24 juni uw gemeentelijke afwegingen naar MRE en provincie

Om alle gemeentelijke reacties goed met elkaar te kunnen bespreken en een regionaal standpunt te kunnen bepalen, is het van belang dat u tijdig uw lokale afwegingen en standpunten doorgeeft. Wij vragen u om deze reactie te sturen naar m.denissen@metropoolregioeindhoven.nl én caarntzen@brabant.nl. Metropoolregio Eindhoven en provincie zorgen samen voor de coördinatie op dit dossier.

Wij adviseren om uw gemeenteraad te informeren over het proces

Volgens de gemaakte afspraken maken de colleges de afwegingen op basis van het rapport "Potentie herontwikkeling voor grootschalige logistiek op brownfields". Om te zorgen dat uw gemeenteraad goed geïnformeerd is over het proces, sturen wij u binnenkort een concept raadsinformatiebrief toe.

Wij kunnen ons voorstellen dat u nog vragen heeft

Als dit zou is, neem dan contact op met de ambtelijk coördinator in uw subregio, of met Maikel Denissen (m.denissen@metropoolregioeindhoven.nl / 040-2594598).

Hoogachtend,

Stan van der Heijden, bestuurlijk coördinator Bedrijventerreinen SGE
Frans Kuppens, bestuurlijk coördinator Bedrijventerreinen A2-gemeenten
Tonnie Meulenstein, bestuurlijk coördinator Bedrijventerreinen De Peel
Frank Rombouts, bestuurlijk coördinator Bedrijventerreinen De Kempen

Bijlagen: * Statenmededeling 'Aanpak beperken vestigingsmogelijkheden grootschalige logistiek op
ongewenste locaties in Brabant
* Aanpakdocument
* Onderzoek grootschalige logistiek op brownfields



Potentie herontwikkeling voor grootschalige logistiek op brownfields

Kansen, risico's en aanbevelingen voor
Noordoost- en Zuidoost-Brabant

Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant en gemeenten in Noordoost- en Zuidoost-Brabant

Hub Ploem, Peter Stopel en Callum Lewis
22 oktober 2021

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond.....	3
1.2	Onze aanpak	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Brownfields in beeld	6
3	Conclusies analyse	8
3.1	Brownfields goed voor circa 20% van totale opname logistiek vastgoed	8
3.2	Lokale marktkennis noodzakelijk voor opsporen potentiële cases....	10
3.3	Slechts deel van bestaande bedrijventerreinen geschikt voor herontwikkeling voor grotere logistiek	11
3.4	Op zowel korte als middellange termijn potentie voor nieuwe brownfield-ontwikkelingen.....	12
3.5	Schuifruimte (soms) noodzakelijk voor herontwikkeling	13
4	Adviezen	14
	Advies 1: Cluster grootschalige logistiek op beperkt aantal bedrijventerreinen.....	14
	Advies 2: Koppel de afspraken over selectief beleid aan programmeringsafspraken en investeringsagenda	17
	Advies 3: Zet instrumentarium in om selectief beleid uit te voeren.....	19
	Advies 4: Ontmoedig herontwikkeling op ongewenste locaties.....	22
	Bijlage 24	
	Methodiek.....	24
	Selectie van bedrijventerreinen.....	28

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Groei van logistiek vastgoed een actueel thema

De ruimtevraag vanuit XXL-logistiek blijft de komende 10 – 15 jaar aanwezig in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. In de meest recente prognose¹ van de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen is grootschalige logistiek de belangrijkste ruimtevragert tot 2030. Tegelijkertijd neemt de maatschappelijke weerstand toe, met als uiting daarvan de ‘verdozingsdiscussie’. Dit is door het Rijk opgepikt: in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt ingezet op meer sturing en concentratie van logistieke activiteiten, bij voorkeur op bestaande terreinen en waar noodzakelijk op nieuwe (uitleg)locaties.

De provincie Noord-Brabant heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in het verbeteren van de regionale programmeringsafspraken voor het accommoderen van XXL-logistiek. Zo is de werkwijze vraaggericht ontwikkelen voor grootschalige logistiek ontwikkeld. Ook sturen provincie en regio's meer op selectiviteit en regionale meerwaarde van logistieke activiteiten. Zo heeft Zuidoost-Brabant afspraken gemaakt over selectief beleid rondom XXL-logistiek, deze moet Brainport-gerelateerd zijn.

Bestaande (logistieke) bedrijventerreinen meer onder de aandacht

In de Aanpak Werklocaties (Provincie Noord-Brabant, 2020) verschuift de aandacht naar de bestaande voorraad bedrijventerreinen, de zogenaamde *brownfields* (zie kader hieronder). Hoe deze bestaande terreinen vitaal te houden en er investeringen uitlokken, zodat zo min mogelijk nieuw terrein noodzakelijk is, is daarbij een relevant aspect.

De provincie Noord-Brabant wil – samen met de regio's Noordoost- en Zuidoost-Brabant – meer inzicht verkrijgen in de (on)mogelijkheden en (on)wenselijkheden van herontwikkeling op bestaande bedrijventerreinen voor XXL-logistiek. Nu hebben de provincie en de regio's beperkt zicht op de plekken die potentie bieden en worden provincie en de gemeenten soms ‘overvallen’ door investeringen van marktpartijen op ongewenste locaties.

Primair ligt de focus in dit onderzoek op locaties voor XXL-logistiek (>5 hectare), met een doorkijk/analyse van plekken geschikt (of ongewenst) voor L en XL. We hanteren hiervoor een ondergrens van 3 hectare. Met nadruk benoemen we hier dat we primair kijken naar logistiek. Immers, logistiek vastgoed is zeer gewild. Als we kijken naar de invulling van grootschalige panden (eindgebruikers) dan bestaat dit vaak uit een mix van bedrijven die actief zijn in diverse economische sectoren, zoals transport, logistieke dienstverlening, e-commerce, (agro)food, groothandel, productie, etc. Het onderzoek heeft dus een brede(re) economische scope.

DEFINITIE BROWNFIELD

In dit onderzoek hanteren we de volgende definitie voor een brownfield:

Een voor herontwikkeling in aanmerking komend gebied, vanwege veroudering en/of lage of sterk afnemende economische waarde, gelegen binnen bestaand stedelijk gebied (op bestaande bedrijventerreinen).

¹ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ontwikkeling/werklocaties/prognoses-werklocaties>. Een actualisatie van de prognose is voorzien in 2022.

1.2 Onze aanpak

Potentie brownfields in beeld met beoordelingsmodel

Centraal in onze aanpak is de beoordeling van bestaande locaties/kavels in Noordoost- en Zuidoost-Brabant op potentie voor herontwikkeling voor (zeer) grootschalige logistiek. Pas als er inzicht is in locaties waar potentie voor herontwikkeling ligt, kan hierop gestuurd worden (gewenst of ongewenst).

Hiertoe heeft Stec Groep een model gemaakt welke op objectieve wijze de kansen voor herontwikkeling voor (zeer) grootschalige logistiek in kaart brengt: 'Brownfield Potentie Indicator'. Met behulp van kwantitatieve data, aangevuld met kwalitatieve aspecten hebben we de verschillende bedrijventerreinen en kavels/percelen beoordeeld op diverse indicatoren.

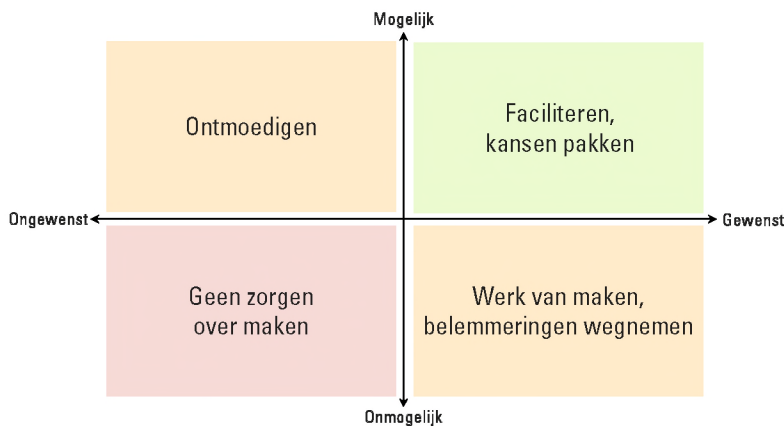
In de bijlage leest u een uitgebreide toelichting op de methodiek. Kort samengevat (1) maken we een selectie van bedrijventerreinen die vanuit de markt gezien interessant zijn voor vestiging van grootschalige logistiek, (2) beoordelen we binnen deze bedrijventerreinen alle kavels op potentie voor herontwikkeling (kwantitatief en kwalitatief) en (3) kijken we vervolgens naar de (on)gewenstheid en (on)mogelijkheden op deze locaties.

Tussenresultaten en uitkomsten op kavelniveau zijn gedeeld en besproken met provincie, de regio's en betreffende gemeenten voor verdere aanscherping van analyses en conclusies.

Denkkader voor koppeling tussen resultaten en sturing

We brengen in dit onderzoek de (on)mogelijkheden en (on)gewenstheid van herontwikkeling van brownfields in beeld. Door deze twee aspecten te combineren ontstaat een matrix dat kan helpen bij beleid en sturing op herontwikkeling voor grootschalige logistiek. In figuur 1 staat dit denkkader weergegeven.

Figuur 1: Denkkader sturing op herontwikkeling brownfields



Bron: Stec Groep, 2021

De kwadranten rechtsboven en linksonder vergen de minste sturing vanuit de overheid. Op locaties waar herontwikkeling voor grootschalige logistiek zowel gewenst als mogelijk is, is het zaak om deze herontwikkeling te faciliteren en kansen te verzilveren. Over plekken waar het zowel onwenselijk en onmogelijk is, hoeft u zich weinig/geen zorgen te maken. Immers, voor marktpartijen zijn dit vaak plekken die niet 'op de radar' staan. Deze plekken zijn vaak markttechnisch ongewenst voor investeerders.

De kwadranten linksboven en rechtsonder zijn vanuit sturing het meest relevant. De locaties waar een herontwikkeling mogelijk maar ook ongewenst is, zijn locaties waar gemeenten en regio's 'overvallen' kunnen worden door initiatieven. Hier is het beleid vooral gericht op ontmoedigen van initiatieven. Er kunnen ook locaties zijn waar herontwikkeling naar grootschalige logistiek wel gewenst is, maar waar het op dit moment niet mogelijk is. Denk aan beperkingen in het bestemmingsplan (milieucategorie, bouwhoogte) of infrastructuur. Op dit soort locaties is de opgave om belemmeringen weg te nemen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we een overzicht van typen herontwikkeling van brownfields die we in de praktijk zien voorkomen. Per type herontwikkeling geven we een voorbeeld. In hoofdstuk 3 gaan we in op een vijftal hoofdconclusies uit dit onderzoek. Vervolgens geven we in hoofdstuk 4 ons advies voor vervolg.

In de bijlage leest u meer over de gehanteerde methodiek en een overzicht van de onderzochte bedrijventerreinen.

De individuele score van terreinen en score per kavel is vertrouwelijk en daarom geen onderdeel van deze (openbare) rapportage. We willen daarmee voorkomen dat er speculatie of strategisch gedrag plaatsvindt op deze locaties. Immers, een investering is hier kansrijk. Provincie en gemeenten beschikken (ambtelijk) wel over de resultaten van dit onderzoek.

2 Brownfields in beeld

Er zijn meerdere vormen van herontwikkeling mogelijk. De complexiteit en haalbaarheid van projecten is hier mede van afhankelijk. In onderstaande tabel geven we een aantal voorbeelden van recent uitgevoerde projecten.

Tabel 1: Varianten van herontwikkeling brownfields

	<p>Toelichting 1-op-1 herontwikkeling</p> <p>Voorbeeld Herontwikkeling voormalig multi-tenant dc naar nieuw single tenant pand voor UPS op GDC Acht in Eindhoven.</p> <p>Toelichting variant Een grootschalig bedrijf verlaat de kavel en na sanering wordt deze herontwikkeld naar nieuw distributiecentrum. Vaak worden door ontwikkelaars al posities ingenomen, bijvoorbeeld door een sale-and-lease back constructie of bij reorganisaties.</p>
	<p>Toelichting variant Een ontwikkelaar/belegger koopt een bestaande kavel en knipt deze op in twee (of meer) kavels. Of koopt een deel van een bestaande kavel (die niet meer of extensief in gebruik is).</p>
	<p>Opknippen kavel</p> <p>Voorbeeld Exeter Property Group en Heembouw kochten een deel van een kavel van zo'n 4 ha van Algeco in Moerdijk, en ontwikkelden hier een nieuw DC (gehuurd door Yusen Logistics).</p> <p>Toelichting variant Een ontwikkelaar/belegger koopt een bestaande kavel en knipt deze op in twee (of meer) kavels. Of koopt een deel van een bestaande kavel (die niet meer of extensief in gebruik is).</p> <p>Puzzel / schuifoperatie</p> <p>Voorbeeld HVBM Vastgoed kocht kavels Coymans Distilleerderij (failliet) en P&M Express, zorgde voor verplaatsing en nieuwbouw voor P&M Express op andere grondpositie, en kon zo gehele locatie herontwikkelen tot nieuw DC voor Decathlon.</p> <p>Toelichting variant Een ontwikkelaar/belegger herontwikkelt een deelgebied door meerdere eindgebruikers uit te kopen en/of te herplaatsen door gebruik te maken van meerdere grondposities.</p>



Buurman business case

Voorbeeld

Nabuurs Logistiek kocht pand van de buurman in Katwijk (Haven Cuijk) om bestaand distributiecentrum uit te breiden.

Toelichting variant

De kavel van de 'buurman' komt beschikbaar, en wordt herontwikkeld om een bestaand distributiecentrum uit te breiden.



Carrousel

Voorbeeld

ProDelta verhuurde een (bestaand) DC aan Bidfood in Ede en kocht tegelijkertijd de achtergelaten locatie (ook in Ede) voor herontwikkeling.

Toelichting variant

Een ontwikkelaar/belegger begeleidt een huurder naar een nieuwe locatie (nieuwbouw dan wel bestaand vastgoed), en vewerft achtergelaten locatie voor herontwikkeling.



Belegging met ontwikkelruimte

Voorbeeld

Aankoop DC Blokker in Geldermalsen door Somerset Capital Partners.

Toelichting variant

Een ontwikkelaar/belegger koopt een bestaand distributiecentrum op, waar nog ontwikkelruimte (in vorm van bijvoorbeeld strategische voorraad) ligt. Locatie kan op termijn volledig worden herontwikkeld, of worden uitgebreid met een nieuw DC.



Belegging voor herontwikkeling op termijn

Voorbeeld

Aankoop DC Jan de Rijk Logistics in Roosendaal door Intervest.

Toelichting variant

Een ontwikkelaar/belegger koopt een bestaand distributiecentrum dat op lange termijn kansrijk is voor herontwikkeling.

We concentreren ons in dit onderzoek met name op de kansen en risico's die in Noordoost- en Zuidoost-Brabant liggen ten aanzien van de eerste vijf varianten (1-op-1 herontwikkeling, opknippen kavel, puzzel/schuifoperatie, buurman business case en carrousel). De laatste twee varianten zijn zijdelings wel meegenomen in het onderzoek.

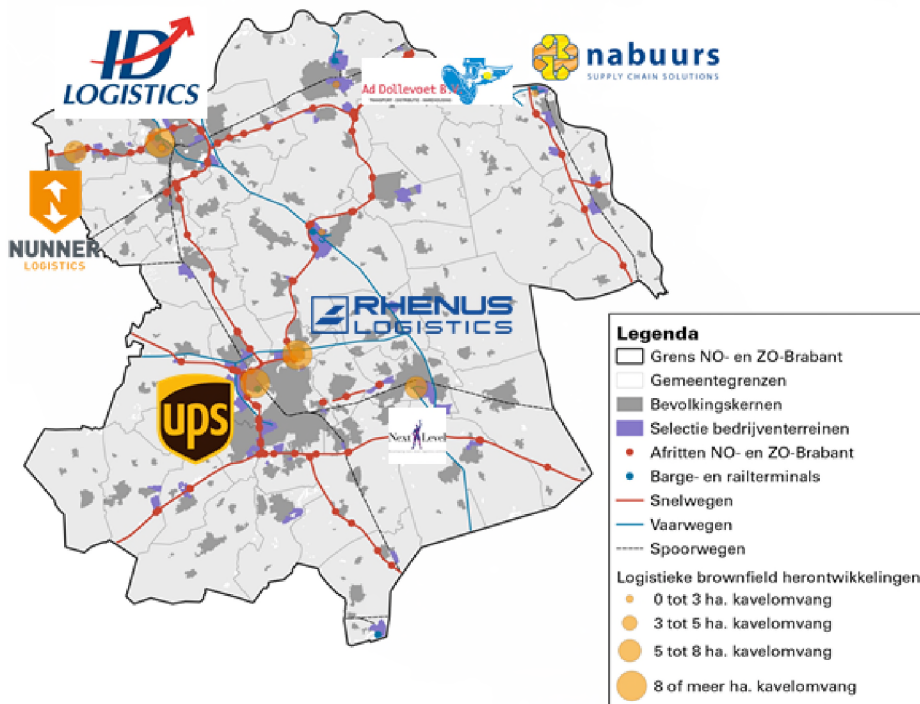
3 Conclusies analyse

3.1 Brownfields goed voor circa 20% van totale opname logistiek vastgoed

Brownfields goed voor gemiddeld aandeel in opname Noordoost- en Zuidoost-Brabant

Herontwikkeling van bestaande bedrijfslocaties en bestaande bedrijventerreinen vindt al regelmatig plaats in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Gemeten over de laatste drie jaar (periode 2018-2020 op basis van eigen monitoring) bestaat 17% van het logistieke transactievolume ² uit projecten die ontstaan na herontwikkeling van bestaande (al uitgegeven) panden/kavels. In totaal bedroeg de vraag vanuit logistieke eindgebruikers in de gemeten periode circa 1,8 miljoen vierkante meter (nieuwbouw: 1,2 miljoen vierkante meter) in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. In totaal bedroeg de nieuwbouw op brownfields circa 300.000 vierkante meter. Dit aandeel ligt hoger dan gemiddeld in Nederland (circa 15%). Gemiddeld lag de opname in brownfields lager dan in Midden- en West-Brabant (hier werd in dezelfde periode circa 30% opgenomen op een brownfield). Onderstaand figuur toont een overzicht van recente brownfield ontwikkelingen.

Figuur 2: Overzicht van recente herontwikkelingen



Gemeente	Bedrijventerrein	Ontwikkelaar / bedrijf	Omvang kavel	Voormalig gebruik
Cuijk	Haven Cuijk	Nabuurs	1,3 ha	n.v.t. (vervanging)
Den Bosch	De Rietvelden	WDP / ID Logistics, Rorix & Spierings S.L.	9,3 ha	Brandstofsilo's, metaalindustrie & warmtekrachtcentrale
Den Bosch	De Rietvelden	Intervest Offices & Warehouses	1,1 ha	Autodealer
Heusden	Metal Valley	Somerset Capital Partners / Nunner Logistics	5,5 ha	Industrie (scheepsschroevengietery)
Meerijstad	De Amert	Next Level*	2,8 ha	Logistiek
Oss	Moleneind	Dollevoet Expeditie & Transport	2,4 ha	Industrie (textiel)

² Vraag vanuit eindgebruikers. Hierin wordt gekeken naar (1) ingebruikname van bestaand vastgoed, (2) vraag die landt op greenfields en (3) vraag die landt op brownfields.

Gemeente	Bedrijventerrein	Ontwikkelaar / bedrijf	Omvang kavel	Voormalig gebruik
Eindhoven	GDC Acht	UPS	14,8 ha	Logistiek
Helmond	Hoogeind	Next Level*	6,1 ha	Industrie (diervoeders) & afvalverwerking
Son en Breugel	Ekkersrijt	Exeter/Worldpack Trading	3,6 ha	Logistiek
Son en Breugel	Ekkersrijt	Rhenus Logistics & PostNL	22,2 ha	Industrie (beton)

Bron: Stec Groep, 2021 op basis van transactiedatabases. * nog geen eindgebruiker bekend

Redenen voor een hoog aandeel in de regio's zijn:

- Noordoost- en Zuidoost-Brabant zijn zeer gewenste vestigingslocaties voor grootschalige logistieke bedrijven;
- er schaarste is aan greenfields voor grootschalige logistiek in de regio's (mede door de sturing door provincie, regio en gemeenten hierop);
- omdat projectontwikkelaars de regio afstruinen voor interessante investeringskansen, mede vanwege de hoge rendementen op logistiek vastgoed in combinatie met de aanhoudende vraag naar nieuwe vierkante meters vanuit de markt.

Een deel van de herontwikkelingen vindt plaats voor eindgebruikers. Toch zien we ook vaak dat ontwikkelende partijen al posities hebben ingenomen, starten met de sloop/sanering van de locatie en daarna een eindgebruiker (voor een deel van de nieuwbouw) contracteren. Zonder de brownfield ontwikkelingen zou de ruimtevraag naar greenfields groter zijn geweest. Er is dus een duidelijke samenhang tussen nieuwe en bestaande terreinen. Denk bijvoorbeeld ook aan een samenvoeging van meerdere vestigingen, waarbij een achterblijvende locatie beschikbaar komt. Sturing hierop is dan wenselijk om in te kunnen spelen op gewenste ontwikkelingen/type eindgebruiker.

HERONTWIKKELING IN RELATIE TOT DE PROGNOSE VOOR BEDRIJVENTERREINEN

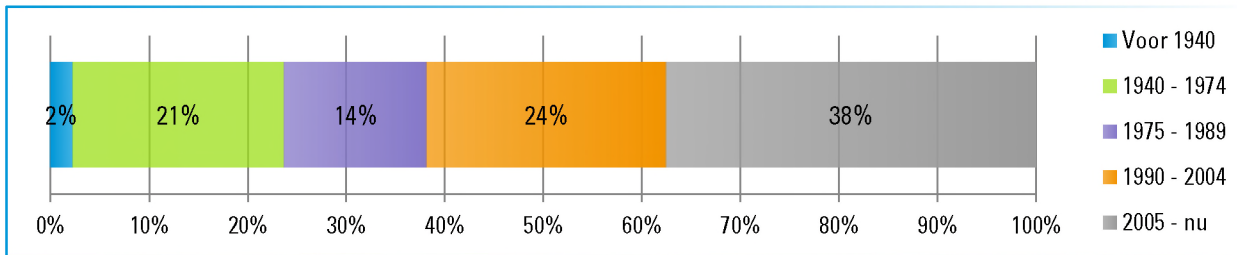
De Noord-Brabantse prognose van de uitbreidingsvraag voor bedrijventerreinen (opgesteld in 2018) is een saldobenadering. Dit betekent dat de prognose er rekening mee houdt dat vrijkomende locaties (door krimp/beëindiging van activiteiten) worden ingevuld door groeiende sectoren. In die zin houdt de prognose rekening met het feit dat een deel van de vraag op brownfields landt. Echter, door beperkt nieuw aanbod voor grootschalige logistiek, is een deel van de uitbreidingsvraag ook op brownfields geland. Nog zonder actieve sturing vanuit provincie en regio's. Relatief makkelijk te herontwikkelen brownfields zijn al door de markt ontwikkeld.

Ruim een derde van huidige grootschalige panden nadert einde economische levensduur

37% van de huidige bestaande grootschalige vastgoedvoorraad (>10.000 m² bvo) op bedrijventerreinen in Noordoost- en Zuidoost-Brabant is gebouwd voor 1990, en dus ouder dan 30 jaar. Dat betekent dat voor dit deel van de grootschalige vastgoedvoorraad het einde van de economische en technische levensduur³ in zicht is. Er ligt dus een behoorlijke opgave om de courantheid up-to-date te houden op middellange termijn. Voor veel eigenaren van vastgoed komt er op termijn een momentum om te investeren in vastgoed of het kavel. Hiermee verwachten we dat brownfields op de agenda blijven staan.

³ De economische en technische levensduur van logistiek vastgoed is gelegen op 25 á 30 jaar. Vastgoed wordt over het algemeen in een periode van 40 jaar boekhoudkundig afgeschreven. Ten aanzien van de technische levensduur van logistiek vastgoed wordt een kortere periode gehanteerd. Dit heeft te maken met diverse technologische en bouwkundige ontwikkelingen. Door nieuwe eisen en wensen van gebruikers ten aanzien van de functionaliteit, omvang, hoogte en duurzaamheid van panden is het aannemelijk dat na 25 tot 30 jaar vernieuwing noodzakelijk is.

Figuur 3: Leeftijd van panden > 10.000 m² op bedrijventerreinen in Noordoost- en Zuidoost-Brabant⁴



Bron: BAG, 2021; Bewerking: Stec Groep, 2021.

3.2 Lokale marktkennis noodzakelijk voor opsporen potentiële cases

Noordoost- en Zuidoost-Brabant kennen diverse voorbeelden van herontwikkeling van bestaande bedrijfspaviljoenen voor nieuwe logistieke activiteiten. Van een aantal cases hebben we onderzocht waarom herontwikkeling van de grond gekomen is, wat er voor nodig was en welke leerervaringen er te trekken zijn. Dit op basis van eigen monitoring van locatiedynamiek en een verdiepende analyse van enkele cases.

Tabel 2: Succesfactoren en leerervaringen best practices

Succesfactoren	Leerervaringen
<ul style="list-style-type: none"> Lokale ontwikkelaar die de markt kent en positie inneemt. Eindgebruiker die zich graag wil vestigen, maakt besluitvorming makkelijker. Hoge marktdruk en beperkt aanbod greenfields zorgt voor extra aandacht voor brownfields bij marktpartijen. Ruime, marktconforme bestemmingsplanmogelijkheden zijn een pré voor marktpartijen om te investeren. Marktpartijen willen liever niet bestemmingsplanherziening doorlopen. Financiële businesscase meest aantrekkelijk als er een waardesprong mogelijk is, bijvoorbeeld wanneer een laagwaardige economische activiteit (bv. opslag of beperkt ruimtegebruik) kan worden vervangen door een hoogwaardiger activiteit (veel werkgelegenheid, intensief gebruik, etc.). Dit heeft effect op de huurwaarde en beleggingswaarde van de plek. Ligging van brownfield nabij snelweg en multimodale terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> Oude industriële panden bieden potentie voor herontwikkeling. Marktpartijen (ontwikkelaars/beleggers investeren al op voorhand in vastgoed, bijvoorbeeld met behulp van een sale-and-lease-back constructie. Hierdoor hebben zij al vroeg positie en zorgen ze voor huurinkomsten zodat de financiële druk op herontwikkelingsproject lager ligt. Verhuiscarroussel met bedrijven is mogelijk, mits alternatief beschikbaar is (schuifruimte). Hiermee wordt de huisvesting van een bedrijf geoptimaliseerd en ontstaat ruimte voor een herontwikkeling. Om dit te kunnen realiseren is (vaak) een greenfield-locatie nodig om te kunnen verplaatsen. Oudere bestemmingsplannen kennen ruime mogelijkheden voor vestiging. Hierdoor is beperkte kwalitatieve sturing mogelijk. Marktpartijen maken hier gebruik van door een bouwvergunning aan te vragen en daarmee gemeente voor blok te stellen. Infrastructuur niet overal uitgerust voor (X)XL logistiek (aantal verkeersbewegingen). Ook verder op het bedrijventerrein (snelweglocatie) kan vestiging van logistiek tot verkeersoverlast zorgen.

HOE OPEREREN MARKTPARTIJEN?

De markt voor logistiek vastgoed is heet en het aanbod aan greenfields is beperkt. Marktpartijen zijn dus steeds vaker op zoek naar kansen voor herontwikkeling op bestaande terreinen. Marktpartijen beschikken vaak over veel lokale kennis. Brabant kent veel ontwikkelaars/bouwers die heel goed op de hoogte zijn van wat er speelt op de bedrijventerreinen, denk aan Somerset/Intospace uit Oisterwijk, HVBM uit Tilburg, Hercuton uit Nieuwkuijk, Heembouw met kantoor in Breda en Next Level uit Veghel/Eindhoven. Maar daarnaast is logistiek vastgoed zo'n interessant beleggingsproduct geworden dat de concurrentie inmiddels ook bestaat uit vele internationale partijen. WDP, Prologis, Heylen, Montea, Logistic Capital Partners, VGP, Panattoni, GLP, CTP en Exeter zijn inmiddels bekende namen in Nederland.

⁴ Gemeten in oppervlakte

Deze partijen scannen voortdurend de markt voor potentiële locaties. Hierbij maken ze gebruik van locatieonderzoeken, waarbij ze beoordelen op diverse indicatoren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan omzetonwikkeling van bedrijven, einde van huurcontracten, faillissementen, risico op vervuiling, et cetera. Zo proberen ze tijdig posities in te nemen en lopen ze voor op de markt. Hoewel een *brownfield* risicovoller is dan een *greenfield*, is het in de huidige markt financieel aantrekkelijk om brownfields te herontwikkelen. Met bruto aanvangsrendementen die richting 4% zakken, en investeringssommen van beleggers oplopend tot € 700 tot 800 m² per kavel blijft er voldoende marge voor ontwikkelaars.⁵ Marges die partijen verrekenen met eventuele risico's op andere locaties, zoals bodemsanering of langere leegstand.

3.3 Slechts deel van bestaande bedrijventerreinen geschikt voor herontwikkeling voor grotere logistiek

In totaal zijn er zo'n 315 bedrijventerreinen met uitgegeven voorraad in Noordoost- en Zuidoost-Brabant⁶. Daarvan voldoen ongeveer 110 terreinen (met een oppervlakte van circa 4.600 hectare) aan de locatievereisten van grotere logistieke bedrijven: goed bereikbaar per vrachtwagen en/of water, nabijheid van snelwegafslag, passende infrastructuur en milieucategorie. Een deel van deze circa 110 bedrijventerreinen is vanwege andere redenen niet interessant voor herontwikkeling voor grootschalige logistiek, bijvoorbeeld omdat het terrein nog relatief nieuw is (zoals Vorstengrafdonk), of omdat het gericht is op een andere doelgroep (zoals het Brainport Industries Campus of High Tech Campus). 35% van de totale oppervlakte bedrijventerrein in Noordoost- en Zuidoost-Brabant betreft kavels groter dan 3 hectare (ruim 2.000 hectare in totaal).

Er zijn dus circa 215 bedrijventerreinen niet meegenomen in het potentieonderzoek, goed voor zo'n 1.800 netto uitgegeven hectares en daarmee circa 30% van de totale voorraad. Het gros hiervan bestaat uit kleine tot middelgrote, reguliere bedrijventerreinen, veelal gelegen nabij dorpskernen of binnen het stedelijk weefsel. Het zijn vaak lokale bedrijventerreinen met een relatief kleine korrelgrootte, en op wat grotere afstand van de snelweg. Grootschalige logistiek is hier minder interessant. Daarnaast zijn er nog enkele grotere terreinen die markttechnisch niet primair in beeld zullen zijn bij logistieke eindgebruikers en ontwikkelaars, maar waar het ook niet op voorhand is uit te sluiten dat er zeer incidenteel toch een ontwikkeling op wordt gepakt. We denken dan aan locaties als Wolfsveld in Gemert, Kranenmortel in Deurne en Sluis in Someren.

OOK VESTIGINGSMOGELIJKHEDEN BUITEN BESTAANDE CONTOUREN BEDRIJVENTERREINEN

Naast de beschikbare (geregistreerde) bedrijventerreinen zijn we enkele bestemmingsplanmogelijkheden tegen gekomen die niet tot de contour van een bedrijventerrein behoren (op dit moment). Het gaat dan vaak om solitaire locaties, of locaties aan de rand van een bedrijventerrein waar op dit moment of in het verleden een bedrijf zich heeft gevestigd of voornemens was dit te doen. Een deel van de bedrijven is conservatief bestemd of opgenomen in een plan Buitengebied of bedrijventerrein. In totaal identificeren we circa 45 bedrijfsbestemmingen groter dan 4 hectare op relatief korte afstand van de snelweg (<4 km). Een aantal voorbeelden van dergelijke locaties zijn:

- Locatie Sterksel (Poort43), in de gemeente Heeze-Leende. Voor Poort43 biedt een logistiek centrum mogelijk een kans om een bestaande overlastgevende locatie te transformeren tot een locatie met minder overlast op de omgeving. Of een logistiek centrum ook daadwerkelijk leidt tot minder overlast op de omgeving, wordt de komende tijd onderzocht.
- Locatie van Refresco in Maarheeze in de gemeente Cranendonck. Hier is een grootschalige productielocatie gevestigd waar mogelijk ook een logistieke functie aan wordt toegevoegd.

⁵ In een sterk vereenvoudigde rekensom gaan we uit van een aankoop van grond voor circa € 100 per m², sloop van eventuele opstallen á € 50 per m² (30-50% van perceel bebouwd), bouw- en ontwikkelkosten voor nieuwbouw van € 600-800 per m² (uitgaande van 50-60% bebouwd) en een stelpost voor onvoorzien kosten van € 75 per m² (bodemsanering, grondwerk, verharding, etc.). De kosten voor een herontwikkeling komen daarmee op circa € 700 per m².

⁶ Op basis van IBIS. Hierin worden diverse terreinen zoals De Run 1000, 2000, 3000, etc. als losse bedrijventerreinen gezien.

- Locatie Friesland Campina Rijkevoort in de gemeente Boxmeer. Friesland Campina heeft aangekondigd deze locatie (op termijn) te verlaten. De locatie kent een specifieke bedrijfsbestemming.
- Locatie Eeneind-West in de gemeente Nuenen. Op deze locatie ligt een vigerend plan. De grond is nog niet uitgeefbaar.⁷

3.4 Op zowel korte als middellange termijn potentie voor nieuwe brownfield-ontwikkelingen

Circa 45 hectare in bestaande voorraad biedt potentie op dit moment.....

Op basis van de BPI concluderen we dat circa 45 hectare op bestaande bedrijventerreinen in Noordoost- en Zuidoost-Brabant kansrijk is voor herontwikkeling. Het gaat dan hoofdzakelijk om plekken waar al actief herontwikkeling speelt (laaghangend fruit). Een voorbeeld van een dergelijke plek is bijvoorbeeld gelegen op het bedrijventerrein Hoogeind in Helmond, waar een voormalige locatie van een veevoederbedrijf wordt herontwikkeld voor een moderne logistieke ruimte.

...daarnaast op termijn circa 150 hectare potentieel geschikt voor herontwikkeling....

We signaleren ook diverse middellange en lange termijn kansen/risico's. Hoewel nog onzeker, zal een (groot) deel van deze plekken op termijn mogelijk op de markt komen. Indicatief schatten we in dat het hierbij ook om circa 150 hectare gaat. Omdat er relatief veel dynamiek is verwachten we dat het hier niet bij blijft. De inschatting van de potentie baseren we op basis van de huidige meting. Op termijn kan er meer/minder potentie zijn voor herontwikkeling.

...maar kansen/potentie deels op ongewenste locaties

Een deel van de potentie voor herontwikkeling is gelegen op terreinen waar grootschalige logistiek mogelijk ongewenst is. Dit vanwege het specifieke profiel (doelgroep) welke de gemeente nastreeft of de ligging van de locatie (ongeschikt voor veel vrachtverkeer). In Zuidoost-Brabant bijvoorbeeld is regionaal de afspraak gemaakt om alleen Brainport-gerelateerde logistiek te huisvesten. Een deel van de gesignaleerde kansen voor herontwikkeling is gelegen op plekken waar overheden voorkeur hebben voor maakbedrijven. Dit ondanks dat bestemmingsplannen de mogelijkheid voor grootschalige logistiek slechts ten dele beperken.

Op korte termijn verwachten we dat circa 25 hectare geschikt (en gewenst) is voor herontwikkeling en circa 80 hectare op middellange/ lange termijn. Omgekeerd betekent dit dat circa 20 hectare aan potentiële locaties op korte termijn en 70 hectare op middellange termijn op ongewenste locaties gelegen is. Met name in Zuidoost-Brabant ligt er relatief veel potentie/kansen op ongewenste plekken.

Inzet op brownfields noodzakelijk om grotere vraag naar nieuwe locaties te vermijden

De bedrijfsruimte- en zeker de logistieke markt zijn volop in beweging. In het bijzonder de logistieke markt kent een hoge dynamiek en veel investeringen. Dit betekent dat er veel huisvestingsvraagstukken spelen. We denken in dit verband aan de vestiging van nieuwe (buitenlandse) bedrijven, bedrijfsuitbreidingen (extra vestiging vanwege groei), vernieuw- en/of verbouwplannen om te voldoen aan capaciteitsgebrek of volumegroei, etc. Uit eerdere onderzoeken van Stec Groep (Logistiek in Beeld 2016 en 2019) bleek al dat bij circa 30 tot 40% van de grotere logistieke bedrijven in Nederland een huisvestingsvraagstuk speelt op korte of middellange termijn. Een groot deel van de dynamiek, zo blijkt uit historische data, betreft bedrijven die nu al in Noordoost- of Zuidoost-Brabant gevestigd zijn. Deze dynamiek kan niet alleen opgevangen worden

⁷ In de regionale programmeringsafspraken van Stedelijk Gebied Eindhoven is hierover opgenomen: "De gemeente Nuenen en de regio bespreken de invulling van dit terrein vanuit het nieuwe regionaal perspectief wanneer het mediationtraject tussen de gemeente Nuenen en de ontwikkelcombinatie geen oplossing oplevert om Eeneind-West te ontwikkelen. Met deze besprekingen wordt in ieder geval een start gemaakt begin september 2021. Voor zover de (koop)overeenkomsten tussen partijen op dat moment nog verplichtingen met zich meebrengen, kan de gemeente met de regio nog geen afspraken maken en zijn de besprekingen slechts oriënterend van aard. Onderwerp van gesprek is in elk geval de huidige mogelijkheid voor de vestiging van grootschalige logistiek op deze locatie in relatie tot de kwalitatieve locatie-eigenschappen die voortkomen uit regionaal beleid. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische en financiële positie van de gemeente Nuenen ten aanzien van Eeneind-West hierdoor geen onoverkomelijke nadelige gevolgen mag ondervinden. Partijen informeren elkaar actief en periodiek over de voortgang van Eeneind-West en/of de ontwikkelingen in de regio."

op nieuwe locaties zoals Heesch West, Laarakker, Westfields. Ook de bestaande bedrijventerreinen spelen hierin een belangrijke rol. Ook in de toekomst verwachten we dat circa 15-20% van de dynamiek in de bestaande voorraad zal plaatsvinden in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Hiervoor is goed inzicht in de kansen op bestaande bedrijventerreinen noodzakelijk.

3.5 Schuifruimte (soms) noodzakelijk voor herontwikkeling

Herontwikkeling is een optie zodra de economische activiteit op een locatie sterk is afgenomen of vertrokken. Het gaat dan bijvoorbeeld om plekken waar een bedrijf vertrokken is, of waar vastgoed / kavel dusdanig verouderd is dat de functionaliteit beperkend is voor de bedrijfsactiviteiten (te krap, te ruim, niet meer passend bij de activiteiten, etc.).

Bedrijven blijven liefst op bestaande plek

De context van een bestaand bedrijventerrein maakt dat herontwikkeling of groei voor zittende bedrijven niet altijd te realiseren is. Verhuizen is voor bedrijven een laatste optie. Eerst zal een bedrijf kijken naar het optimaliseren van bedrijfsprocessen, maatwerkoplossingen en/of aanhuur om de *overflow* te organiseren. Pas als dat niet lukt is verhuizen of een extra locatie een optie. Immers, hier zijn grote kosten en (bedrijfs)risico's aan verbonden. Vaak wordt gezegd dat 'het kavel van de buurman maar een keer te koop is'. Indien dit het geval is kan een bedrijf groei realiseren met behoud van de bestaande locatie.

Greenfields nodig om herontwikkeling te stimuleren

De vraag naar logistiek vastgoed blijft hoog de komende jaren. Een deel van die ruimtebehoefte kan op bestaande bedrijventerreinen gerealiseerd worden. Echter, er zijn ook nieuwe locaties nodig. Met de (mogelijke) realisatie van (bijvoorbeeld) Heesch West wordt hierop geanticipeerd. Soms is ook nieuw aanbod nodig om herontwikkeling of investeringen op bestaande terreinen mogelijk te maken. Het vertrek van een bedrijf kan aanleiding zijn voor een ander bedrijf om te investeren in vernieuwing of uitbreiding binnen de contouren van bestaande bedrijventerreinen. Voor een optimaal functionerende marktwerking is zowel de bestaande voorraad (incl. enige leegstand – tot het niveau van frictieleegstand van circa 5%) als nieuwe uitleg nodig. Immers, zonder deze schuifruimte loopt de markt vast. Bedrijven kunnen dan bij tijdelijke of acute ruimtevrage of bij aanhuur van een nieuwe locatie terecht in de bestaande voorraad.

4 Adviezen

Advies 1: Cluster grootschalige logistiek op beperkt aantal bedrijventerreinen

Selectief beleid voor vestiging van grootschalige logistiek op bestaande terreinen noodzakelijk

Analoog aan de aanpak voor nieuwe bedrijventerreinen voor grootschalige logistiek⁸, adviseren we om ook voor bestaande terreinen een selectief beleid te voeren. Hiervoor zijn een aantal argumenten aan te voeren.

Voorkomen wildgroei van grootschalige logistiek in Noordoost- en Zuidoost-Brabant

In Noordoost- en Zuidoost-Brabant zijn circa 315 bedrijventerreinen. Hiervan zijn er circa 110 markttechnisch geschikt voor grootschalige logistiek. Ze zijn gelegen bij hoofdinfrastructuur, aan waterwegen of hebben een grootschalig karakter. Beleidsmatig is het onwenselijk dat grootschalige logistiek zich op al deze 110 terreinen vrij kan vestigen. Hiermee ontstaat een wildgroei van grootschalige logistiek op allerlei bedrijventerreinen in de regio's. Er ontstaat geen focus (o.a. op investeringen) en MKB kan worden 'verdrongen'.

Regio's, waaronder ook Noordoost- en Zuidoost-Brabant, zijn steeds kritischer op de vestiging van grootschalige logistiek. In programmeringsafspraken hebben regiogemeenten afspraken gemaakt over welk type logistiek zij bij voorkeur willen faciliteren, op welke locaties en onder welke voorwaarden sprake is van die regionale meerwaarde (bv. in Zuidoost Brainportgerelateerde logistiek en in Noordoost een koppeling met de agrifood en pharma clusters). Dit vanuit de schaarse ruimte, economische profilering en werkgelegenheid. Bestaande bestemmingsplannen op bestaande bedrijventerreinen sluiten mogelijkheden voor vestiging van grootschalige logistiek op veel plekken echter niet uit. Dit onderzoek kan een bijdrage leveren aan het identificeren van plekken waar potentie is voor herontwikkeling, zodat gemeenten actief/actiever kunnen sturen op de beleidsmatige doelen die zij stellen. Marktpartijen zijn zeer actief, ook in Noordoost- en Zuidoost-Brabant, waardoor gemeenten nu vaak overvallen worden door nieuwe vestigingsmogelijkheden. Dichter op de markt zitten helpt dus om te sturen op de economische profilering.

Trechteren van investeringen in infrastructuur en voorzieningen

Door op een select aantal terreinen de focus te leggen kunnen investeringen in infrastructuur en voorzieningen getrechterd worden naar die terreinen. Vaak zijn op deze bedrijventerreinen al grootschalige (logistieke) activiteiten gevestigd en zijn infrastructuur en voorzieningen al toegespitst op deze doelgroepen. Focus op een aantal locaties zorgt ervoor dat ook investeringen in infrastructuur en voorzieningen getrechterd kunnen worden op enkele locaties, bijvoorbeeld investeringen in een hogere verkeersintensiteit, realisatie van clean energy hubs, vrachtwagenparkeerplaatsen of collectieve voorzieningen voor energietoepassingen. Wildgroei maakt dergelijke businesscases minder kansrijk.

Clustering op een aantal plekken zorgt voor synergie- en efficiencyvoordelen

Door te clusteren ontstaan synergie- en efficiencyvoordelen, bijvoorbeeld voor gezamenlijke investeringen of faciliteiten, zoals collectief vervoer (van medewerkers), gezamenlijke arbeidsmarktprogramma's (bijscholing, omscholing, werknemerspool, etc.), het opzetten van een shuttle service vanaf (droge) bedrijventerreinen naar een terminal, oplaadstations voor elektrische voertuigen voor stedelijke distributie, et cetera.

⁸ In regionale afspraken zijn een beperkt aantal locaties vastgelegd waar de uitbreiding of vestiging van nieuwe (X)XL-logistiek mogelijk zal zijn (clusteringsbeleid). Deze locaties worden vraaggericht ontwikkeld, dus wanneer er een concreet initiatief in beeld is. Daarvoor is in iedere regio een werkwijze opgesteld. In 2016 is hiertoe een bovenregionaal afstemmingstraject overeengekomen waarbij uitbreidingsvragen voor (X)XL-logistiek op een beperkt aantal locaties kan landen in Brabant.

Focus – zonder exclusiviteit – op 30 bedrijventerreinen als mogelijke locaties voor grootschalige logistiek

Stec Groep adviseert om voor de vestiging van grootschalige logistiek in Noordoost- en Zuidoost-Brabant te focussen op een 30-tal bedrijventerreinen. Het gaat dan om locaties waar al grote logistieke bedrijven aanwezig zijn, nieuw te ontwikkelen locaties (of locaties met nog een deel uitgeefbare grond) en locaties waar herontwikkeling opportuun is. Op deze terreinen is de infrastructuur en voorzieningen (grotendeels) op orde, worden (vaak al) planologische mogelijkheden geboden voor deze doelgroep en zijn volgens de uitgevoerde analyses ook in de toekomst (korte, middellange en lange termijn) kansen voor herontwikkeling of hergebruik. Opvallend in Noordoost- en Zuidoost-Brabant is dat er diverse bedrijventerreinen zijn waar een of enkele (grootschalige) logistieke bedrijven gevestigd zijn. Ten opzichte van Midden- en West-Brabant is er sprake van een meer versnipperd beeld. Hierdoor komt het dus voor dat op een grotendeels lokaal MKB-terrein toch een grootschalig logistiek bedrijf gevestigd is.

Criteria die voor de afweging van de locaties voor clustering relevant zijn:

- Locaties kennen een uitstekende bereikbaarheid over de weg, bijvoorbeeld door de ligging nabij de snelwegafslag maar ook door beperkte belemmeringen en een goede infrastructuur naar het terrein/terreindelen (bijvoorbeeld niet door een woonwijk).
- De locatie/het terrein kent een logistiek/industriële profiel. Dat wil zeggen; er zijn nu al diverse (grote) logistieke en/of productiebedrijven gevestigd, waardoor synergie tussen bedrijven en collectieve voorzieningen mogelijk zijn.
- Gelet op de ambities van multimodaal vervoer en modal shift is er in de directe omgeving een spoor- of bargeterminal aanwezig, waar logistieke bedrijven gebruik van kunnen maken.
- Er zijn op de locatie koppelkansen mogelijk tussen logistiek en overige bedrijven/omgeving, bijvoorbeeld waar het gaat om levering/ontvangen van energie, gebruik/ontvangen van warmte, etc.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de terreinen die Stec Groep adviseert voor (clustering van) grootschalige logistiek. Herontwikkeling voor deze doelgroep is daarmee op alle overige bedrijventerreinen onwenselijk. Hierbij overigens wel de kanttekening dat er vaak wel planologische mogelijkheden zijn voor herontwikkeling naar grootschalige logistiek. Zaak is om via (bestaand) instrumentarium deze mogelijkheden te beperken (zie hiervoor advies 2, 3 en 4).

Dat een terrein of terreindeel wordt aangemerkt als locatie waar grootschalige logistiek kan landen betekent overigens niet dat de locaties exclusief voor grootschalige logistiek zijn. Ook MKB-bedrijven (logistiek en niet-logistiek) blijven welkom op deze terreinen (indien planologisch mogelijk). Sturing op het type logistiek (bv. Brainport-gerelateerd of lokaal geworteld) is via publiekrechtelijk instrumentarium vrijwel niet mogelijk. Echter, naarmate vestigingsmogelijkheden beperkt worden tot een selectief aantal locaties wordt het voor overheden makkelijker om ook in gesprek te gaan en blijven met eigenaren op die locaties en daarmee te sturen op de gewenste (her)invulling van locaties.

Tabel 3: Advies Stec Groep voor selectie (bestaande) terreinen waar grootschalige logistiek mogelijk blijft

	Noordoost-Brabant	Zuidoost-Brabant
Locaties waar grootschalige logistiek kan landen (waar logistiek profiel deels aanwezig is)	<ul style="list-style-type: none"> • Regionaal Bedrijvenpark Laarakker – Cuijk • Metal Valley – Heusden* • Amert – Meierijstad • Oude Haven – Meierijstad* • De Dubbelen – Meierijstad[^] • Doornhoek – Meierijstad • Danenhoef – Oss • De Geer (diverse deelgebieden) – Oss • Elzenburg (diverse deelgebieden) – Oss[^] • Vorstengrafdonk – Oss • Brabantpoort – Den Bosch* • Maaspoort – Den Bosch* • De Herven – Den Bosch* • Rietvelden – Den Bosch^{**^} • Hoogveld – Uden 	<ul style="list-style-type: none"> • Breeven – Best* • Heide – Best* • I.T. Hapert – Bladel* • Kempisch Bedrijvenpark – Bladel^{****} • Meerheide, KLG, Becx – Eersel • Eindhoven Airport – Eindhoven^{**} • Flight Forum – Eindhoven • GDC Eindhoven Acht – Eindhoven • BZOB – Helmond • Hoogeind – Helmond • Bemmer A/B – Laarbeek* • Westfields I en II – Oirschot • Ekkersrijt – Son en Breugel^{**} • De Run (4000, 5000, 6000*, 7000*) – Veldhoven^{*****}
Nieuwe (nog te ontwikkelen) terreinen voor grootschalige logistiek	<ul style="list-style-type: none"> • Heesch West, Bemheze • Foodpark, Meierijstad^{***} 	<ul style="list-style-type: none"> • Eeneind West, Nuenen^{*****} • Westfields Fase 3, Oirschot
Onwenselijke locaties voor grootschalige logistiek	Alle overige bedrijventerreinen in Noordoost-Brabant	Alle overige bedrijventerreinen in Zuidoost-Brabant
UITZONDERINGEN EN/OF BIJZONDERHEDEN		
* op deze locaties is slechts een enkel grootschalig logistiek bedrijf ('eenlingen') gevestigd. Op deze locaties alleen de huidige vestiging 'positief' bestemmen en geen verdere clustering. Nadere uitwerking als vervolg op dit advies.		
** op deze locaties zijn delen van het terrein gewenst voor grootschalige logistiek, met name omdat deze doelgroep al gevestigd is op deze terreindelen		
*** locatie is grotendeels uitgegeven, voor fase 4 lopen diverse opties		
**** de Kempengemeenten hebben in het uitgiftebeleid van KBP opgenomen dat grootschalige logistiek van buiten de Kempen niet wordt gefaciliteerd. Dat betreft kavels vanaf 1ha. Lokale logistiek, afkomstig uit de Kempen kan zich wel vestigen. Inmiddels is het KBP uitverkocht. De huidige logistiek kan gehandhaafd blijven.		
***** op deze locaties is de infrastructuur mogelijk een beperking voor herontwikkeling naar grootschalige logistiek. Bij de afweging of deze locaties in aanmerking komen voor herontwikkeling is dit een belangrijk criterium.		
***** zie hiervoor voetnoot 7		
[^] op deze locaties zijn ook watergebonden kavels gelegen. Hier dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden over al dan niet herontwikkelen van delen van het terrein voor grootschalige (droge) logistiek.		

Het overzicht in bovenstaande tabel geeft een beeld van mogelijke locaties waar grootschalige logistiek zich ook in de toekomst kan vestigen. Het gaat dus – zoals ook al eerder beschreven – niet om exclusiviteit. Ook andere functies blijven welkom op deze locaties. Verdere sturing op het type logistiek is ook mogelijk, echter valt buiten de scope van dit onderzoek, maar kan wel in een vervolgaanpak verder invulling aan gegeven worden.

Potentie watergebonden kavels of kavels met hogere milieucategorieën

Een deel van de gesignaleerde potentiële locaties voor herontwikkeling zijn gelegen aan het water of kennen een HMC-label. Op diverse terreinen zijn kavels gelegen direct aan vaarwater. Op een deel van deze kavels zijn bedrijven gevestigd die nu geen gebruik maken van dat water. Andere bedrijven zijn juist afhankelijk ervan. Een aantal locaties wordt nu herontwikkeld zonder dat hier watergebonden bedrijvigheid terug komt. Hetzelfde geldt voor kavels met hogere milieucategorieën. Van belang is om de potentie van watergebonden kavels zo goed mogelijk te benutten en hier hoofdzakelijk vestiging van watergebonden bedrijvigheid te stimuleren. Ook dit pleit voor meer sturing en regie op bestaande bedrijventerreinen en selectiviteit ten aanzien van de vestigingsmogelijkheden op specifieke plekken.

KRUIP DICHTER OP DE MARKT OM BROWNFIELD-HERONTWIKKELING AAN TE JAGEN

De ontwikkelde Brownfields Potentie Indicator (BPI) biedt nieuwe inzichten over de courantheid van plekken voor grootschalige logistieke activiteiten in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Lokale kennis en data is noodzakelijk om de potentie van plekken op waarde te schatten en te koppelen aan het economische profiel en beleidsambities.

Door de uitkomsten uit dit onderzoek **verder te verrijken met lokale data en kennis** kruipt de overheid dichterbij de markt. We denken aan kennis over groeiende en krimpende bedrijven, (periodieke) accountgesprekken en/of investeringsdynamiek. Hierdoor kan sneller gehandeld worden. Marktpartijen werken ook zo. Via *business intelligence* en lokale marktkennis weten zij vaak al posities in te nemen op bestaande bedrijfskavels. Gemeenten verliezen hiermee de regie en/of kunnen beleidsambities niet realiseren. Om te voorkomen dat ontwikkelingen zich op ongewenste plekken voordoen, adviseren we de gemeente **actief beleid te voeren op bestaande bedrijventerreinen**. Dit kan bijvoorbeeld door actief beleid te voeren op leegkomende plekken en in gesprek te gaan met eigenaren op die locaties over de gewenste invulling.

Vanuit dit perspectief ligt er een **noodzaak om veel energie en mankracht te zetten op de bestaande bedrijven en bedrijventerreinen**. Via accountmanagement kunnen wensen, kansen en bedreigingen worden opgespoord zodat vroegtijdig gewerkt kan worden aan verbetering van het ondernemersklimaat op de terreinen. Dit kan meegenomen worden met andere thema's waarvoor accountmanagers regelmatig bij bedrijven op bezoek gaan, zoals arbeidsmarkt, openbaar gebied, veiligheid/ondermijning, energie/duurzaamheid. Uit de gesprekken is gebleken dat de gemeenten goed op de hoogte zijn wat er op de bedrijventerreinen en op de bedrijfskavels speelt. Dit is een sterk vertrekpunt. Toch zijn er ook plekken op bedrijventerreinen die minder bekend zijn, of waar contact met de ondernemers nog maar beperkt is (deels ook omdat de hoofdzetel van bedrijven in het buitenland gevestigd zijn).

Advies 2: Koppel de afspraken over selectief beleid aan programmeringsafspraken en investeringsagenda

Bestaande en nieuwe bedrijventerreinen zijn sterk verbonden met elkaar

Bestaande bedrijventerreinen vormen de *backbone* van de economie in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Een groot deel (indicatief tussen 50 en 70%) van de nieuwe bedrijven op greenfields komt van bestaande bedrijventerreinen (door ruimtegebrek, verplaatsing of veroudering van bestaande huisvesting), bedrijven die al in de regio gevestigd zijn.

Programmeringsafspraken: meer plek voor bestaande terreinen

In de programmeringsafspraken die regio's en provincie opstellen ligt de focus vaak op de nieuw te ontwikkelen locaties. Gelet op het belang is het wenselijk om ook **voldoende aandacht** te hebben voor bestaande bedrijventerreinen. In de huidige afspraken wordt vaak wel de notie gemaakt van het belang van de bestaande voorraad, maar worden **beperkt afspraken** gemaakt over hoe deze te versterken.

Het vitaal houden van deze plekken en zorgen dat hier investeringskansen verzilverd worden, moet **een plek krijgen binnen de programmeringsafspraken**. Welke knelpunten ervaren bedrijven hier? Wat zijn kansen voor verbetering van het vestigingsklimaat? Welke investeringsdynamiek hebben zittende bedrijven? Welke potentie bieden brownfields? Is er schuifruimte? Wie pakt dit op? En hoe? De afgelopen drie jaar vond 20% van het transactievolume in de logistiek plaats op een brownfield. Ook uit de BPI komt naar voren dat er op korte en middellange termijn ruimte op brownfields (her)ingevuld kan worden. Sterker; als het transactievolume te sterk daalt (en er dus minder herontwikkeling is), dan zijn meer greenfield-locaties nodig. Immers, de uitgifte zal dan hoger liggen. Gelet op de huidige discussie zal hiervoor veel maatschappelijke weerstand zijn. Tegelijkertijd zorgt schaarste voor meer druk op de bestaande bedrijventerreinen waardoor herontwikkeling opportuun wordt. Dit toont de noodzaak om ook bestaande bedrijventerreinen (en locaties op die terreinen voor grootschalige logistiek) mee te nemen in

de programmeringsafspraken. Dit mede ook vanuit het voorkomen van wildgroei van grootschalige logistieke herontwikkeling op bestaande bedrijventerreinen en bijvoorbeeld beleidsambities om minder of slechts een bepaald type logistiek te faciliteren.

Welke afspraken ten aanzien van bestaande bedrijventerreinen op te nemen in de regionale programmeringsafspraken om brownfield-herontwikkeling te stimuleren?

We bevelen een aantal afspraken aan voor de regionale programmeringsafspraken, te weten:

1. **Opnemen van gewenste locaties voor grootschalige logistiek (>3 hectare) op bestaande (en nieuwe) terreinen.** In het proces om te komen tot de programmeringsafspraken in Noordoost- en Zuidoost-Brabant worden de voorkeurslocaties voor herontwikkeling vastgelegd. Het overzicht met de +/- 30 locaties (advies 1 Stec Groep) vormt hiervoor de basis. Een nadere verkenning op deze locaties is hierbij wenselijk. Omgekeerd zijn de locaties die niet als gewenst worden aangemerkt daarmee ongewenst. Provincie en gemeenten kunnen instrumentarium inzetten om op deze locaties stappen te zetten.

Borging van de keuze voor terreinen kan plaatsvinden in de Omgevingsverordening (of via een parapluplan). Hierin wordt opgenomen een maximale kavelgrootte voor logistiek (bv. > 3 hectare of > 5 hectare) en een lijst met (deelgebieden van) bedrijventerreinen waar vestiging mogelijk is (en uitgewerkt in een kaartbeeld). Door hierin gezamenlijk op te trekken ontstaat een level playing field voor de markt, en sturing naar de gewenste plekken. Een nadere uitwerking van instrumentarium moet onderdeel zijn van vervolg in de regio's.

2. **Regionale afspraak over het 'beter benutten' van watergebonden (en hogere milieucategorie) bedrijfskavels** in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. In de programmeringsafspraken wordt de afspraak gemaakt om watergebonden kavels exclusief te behouden voor watergebonden bedrijven (of kavels waar hogere milieucategorie mogelijk is te behouden voor deze doelgroep). Op deze kavels zijn nu vaak niet-watergebonden (of lichtere) bedrijven gevestigd. Op enkele plekken liggen – aldus de BPI – kansen voor herontwikkeling. Het zou zonde zijn als 'droge' logistiek zich hier vestigt.

Diverse gemeenten hebben bestemmingsplannen gewijzigd en daarin opgenomen dat huidig gebruik mogelijk is, maar bij vervreemding een watergebonden bedrijf op de locaties gevestigd moet worden. In de regionale programmeringsafspraken kan met de gemeenten over behoud van watergebonden locaties een termijn/afpraak gemaakt worden. Gemeenten kunnen dit dan op eigen tempo (en naar gelang de opgave/urgentie doorvoeren).⁹ Zo wordt voorkomen dat plekken aan het water en investeringen in infrastructuur niet optimaal benut worden. Regiogemeenten pakken dit op, de provincie ziet toe op het nakomen van deze afspraak.

3. Nog voordat het bedrijf tekent voor een nieuwe locatie is een ideaal moment om ook te **beoordelen of de achtergebleven plek potentie biedt voor herontwikkeling**. Zodra het bedrijf vertrokken is en een investeerder neemt positie in, wordt het moeilijker om een gewenste ontwikkeling af te dwingen. Uit gesprekken met marktpartijen en gemeenten blijkt dat er diverse nieuwbouwontwikkelingen spelen (bv. zodra Heesch West op de markt komt), waarbij bestaande locaties (distributiecentra) achtergelaten worden. Kortom, een ideaal moment om herontwikkeling met de eigenaar te bespreken en eventueel hierin te participeren. Het gaat dan niet zozeer om actieve grondpolitiek (hoewel dit wel een van de opties kan zijn), maar om het faciliteren van een gewenste ontwikkeling. Hiervoor is kennis en inzicht nodig en zijn actuele ruimtelijke kaders wenselijk om ontwikkelingen aan te jagen (zie ook het eerste advies). Gemeenten zijn hiervoor in principe aan zet, na een regionale afspraak hierover.

Investeringsagenda bedrijventerreinen kan knelpunten wegnemen voor herontwikkeling

Reserveer voldoende middelen voor het toekomstbestendig maken van bestaande bedrijventerreinen.

Dit komt bovenop het maken van regionale programmeringsafspraken voor bestaande bedrijventerreinen.

⁹ Onder andere de gemeente Venlo heeft recent een nieuwe bestemmingsplan gemaakt voor de haven. Hierbij geldt vanaf in werking treden van het bestemmingsplan een uitsterf beleid voor niet-watergebonden activiteiten op locaties aan het water.

Vanuit breder perspectief (samenhang en integraliteit van middelen) gaat het dan om de maatschappelijke opgaven die voor bedrijventerreinen en de regionale economie van belang zijn (energietransitie, transitie naar circulaire economie, opleiden/arbeidsmarkt, etc.) en de toekomstbestendigheid van terreinen (zoals investeringen in de bereikbaarheid van gebieden zowel via de weg als andere modaliteiten). Door het wegnemen van knelpunten stimuleert en faciliteert u investeringen op bestaande bedrijventerreinen. We adviseren om ook op te nemen welke investeringen nodig zijn om op gewenste locaties toekomstbestendig te worden voor grootschalige logistiek. Een stimuleringsbeleid en een ontmoedigingsbeleid kunnen in onze ogen goed naast elkaar bestaan.

WAT KAN EEN GEMEENTE ZELF DOEN OM HERONTWIKKELING TE STIMULEREN/OP TE SPOREN?

Enkele tips en aanbevelingen aan gemeenten voor het opsporen, aanjagen en behouden van toekomstbestendige bedrijventerreinen:

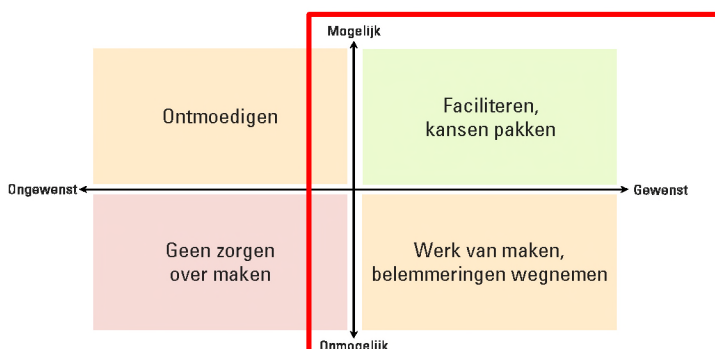
- Gemeenten kunnen in de (nog op te stellen) Omgevingsvisie gewenste en ongewenste ontwikkelingen op bestaande bedrijventerreinen duiden. Door in de visie beleid hierover te implementeren en dit vervolgens te vertalen in Omgevingsplannen ontstaat sturing op plekken.
- Zaak is om – ook in economisch mindere tijden – niet te bezuinigen op bedrijvencontact.
- Niet bezuinigen, maar investeren op beschikbare capaciteit en middelen voor het (snel) aanpakken van knelpunten of investeringen in het verbeteren van de operationele bedrijfsvoering van bedrijven. Denk in dit verband bijvoorbeeld aan investeringen in de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, personeel en/of de multimodale ontsluiting van terreinen.
- Zorgen voor investeringsgerichte bestemmingsplannen (of Omgevingsplannen) met mogelijkheden voor bedrijven om te voldoen aan moderne kwaliteitseisen, zoals bouwhoogte en duurzaamheid. Wanneer is een bestemmingsplan investeringsgericht? We denken dan vooral aan een bouwhoogte van minimaal 15 meter, een bebouwingspercentage van 50 tot 70% (of hoger), de verplichting om parkeren op eigen terrein op te lossen (eventueel slechts beperkt op maaiveld) en het eisen van duurzaamheidsinvesteringen (zoals zon-op-dak, klimaatadaptatie en/of kwaliteitsniveau van BREEAM-certificering). Met name op oudere bedrijventerreinen zijn de bestemmingsplannen (voorschriften en regels) vaak minder courant. Met name een beperkte bouwhoogte of maximale kavelomvang kan beperkend zijn voor de herontwikkeling van plekken.

Omgekeerd kan de gemeente via een voorbereidingsbesluit op ongewenste risicolocaties voorkomen dat er een ontwikkeling kan plaatsvinden. Nadeel is wel dat gemeenten dan genoodzaakt zijn om binnen een jaar ook daadwerkelijk het bestemmingsplan te wijzigen. Alternatief is om dit samen met de provincie op te pakken.

Advies 3: Zet instrumentarium in om selectief beleid uit te voeren

Gewenste plekken waar herontwikkeling nu zonder meer mogelijk is, dan wel onmogelijk is vanwege belemmeringen, verdienen een sterke aanpak om tot ontwikkeling te komen. We benoemen een drietal instrumenten om te sturen op gewenste locaties voor grootschalige logistiek.

Figuur 4: Sturen op gewenste en (on)mogelijke locaties



1. Versnellingstafels en procescapaciteit organiseren

Om (meer) plannen tot uitvoering te brengen adviseren we **(sub)regionaal versnellingstafels te organiseren**. Hieraan nemen in elk geval deel: lokaal actieve (logistiek) ontwikkelaars, beleggers en bouwers, provincie en (mogelijk) adviseurs. Allereerst wordt het belang van herontwikkeling geschetst. Daarna wordt gekeken of er op korte en middellange termijn kansen zijn of waar marktpartijen tegenaan lopen (en/of posities hebben). Eerste analyses over kansrijke plekken worden gedeeld met de markt en waar mogelijk aangevuld. Met behulp van deze kansen wordt gekeken waar daadwerkelijk tot actie kan worden overgegaan en knelpunten op te lossen waar nodig. Indien gewenst kan de versnellingstafel ook alleen opgepakt worden door overheden. Marktpartijen kunnen dan één-op-één gevraagd worden deel te nemen. Zo wordt strategisch gedrag voorkomen.

In het verlengde hiervan adviseren we ook de **inzet van extra procescapaciteit**. De inzet van een 'oliemannetje' die spreekt met bedrijven op kansrijke herontwikkelings-plekken om te inventariseren of er kansen zijn voor herontwikkeling/relocatie. Samen met gevestigde bedrijven, eigenaren en/of marktpartijen wordt gekeken naar een haalbare businesscase. Het kan gaan om de volgende inzet:

- Optimalisatie van projecten bijvoorbeeld door specifiek advies en/of onderzoek.
- Van plan naar actie zoals het wegnemen van drempels, bij elkaar brengen van partijen, brugfunctie naar diverse ambtelijke afdelingen, schakelen of verbinden met specifieke marktpartijen.
- Ondersteuning gemeentelijke projectteams die werken aan een specifiek project.
- Inzet van expertise op specifieke onderwerpen, zoals expertise op wet en regelgeving en planeconomie.
- Financiële invulling, waaronder een bijdrage voorbereiden voor het herstructureringsfonds.

2. Opzetten van een fonds om herontwikkeling (mede) te financieren (indien wenselijk opnemen in regionale programmeringsafspraken)

Via een revolverend fonds kan actief geparticipeerd worden in herontwikkeling, intensivering en kwaliteitsverbetering van grootschalige bedrijfskavels. Op projectniveau (individuele cases/terreinen) kan een dergelijk fonds een bijdrage leveren aan herontwikkeling. Het fonds/vehikel kan (1) zelf participeren in een gebiedsontwikkeling (bv. verwerven, saneren, hernieuwd uitgeven), kan (2) bijdragen via een achtergestelde lening en daarmee kapitaal lenen aan een marktpartij om herontwikkeling mogelijk te maken. Eventueel kan (3) ook een garantstelling gegeven worden voor de lening van de marktpartij. De overheid kan kapitaal tegen een gunstiger tarief verwerven (of financieren) dan marktpartijen, waardoor herontwikkeling eerder rendabel te maken is. De grond kan dienen als onderpand. Nu is de neiging van marktpartijen om pas te investeren in herontwikkeling als een eindgebruiker in zicht is. Indien op risico gebouwd wordt, leidt dit niet tot een werkgelegenheidseffect. Hierdoor zijn beperkt bestaande kavels 'op voorraad'.

Een fonds kan **worden opgezet voor herontwikkeling van brownfields, maar ook onderdeel zijn van een op te zetten investeringsagenda**. Naast een startkapitaal bijeengebracht door overheden, wordt het fonds gevuld met een afdracht per m² op uit te geven bedrijventerrein.¹⁰ Het houdt in dat een marktpartij/bedrijf bij de koop van een bedrijfskavel (van een specifiek benoemd bedrijventerrein) een extra bedrag bovenop de grondprijs betaald en de uitgevende partij dit afdraagt in het fonds. Het geld in het fonds kan ingezet worden om kansrijke herontwikkelingen door marktpartijen (mede) te financieren. Hieraan kunnen condities worden verbonden wanneer de marktpartij voor een bijdrage uit het fonds in aanmerking komt (bijvoorbeeld dat het plan voor herontwikkeling goedgekeurd moet zijn door college van B&W). Het te heffen extra bedrag op de nieuw uit te geven kavels komt niet ten laste van de bestaande exploitaties van de betreffende terreinen. Het is expliciet een bijdrage aan sloop, herontwikkeling en kwaliteitsbehoud van bestaande panden/kavels ('statiegeld' of 'verwijderingsbijdrage') en dus iets anders dan een herstructurerings(fonds) op basis van verevening. Daarbij worden de grex-opbrengsten (positieve saldi) die gerealiseerd worden door de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen gebruikt om herstructurering te

¹⁰ Het Stedelijk Gebied Eindhoven heeft al een dergelijk fonds. Herontwikkeling van bestaande terreinen kan een (alternatief) bestedingsdoel kunnen zijn.

financieren. We verwachten dat een bedrag van circa 10 euro per m² nodig is om een fonds op te tuigen met voldoende middelen. Het is wel noodzakelijk dat de nu nog te ontwikkelen terreinen meedoen in een dergelijke regeling, bijvoorbeeld zoals de SGE-gemeenten nu al georganiseerd hebben. Spelregels zullen moeten worden gemaakt om heldere afspraken vast te leggen.

Een fonds kan ook worden gebruikt om financiële risico's op plekken waar herontwikkeling ongewenst is af te dekken. Immers, hier kan planschade ontstaan.

3. Specifieke privaatrechtelijke instrumenten voor gemeenten in te zetten voor cases

Privaatrechtelijke instrumenten kunnen daarnaast bijdragen aan herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen voor grootschalige bedrijven/logistiek. Een aantal instrumenten¹¹ die ingezet kunnen worden in **specifieke cases** waar gemeenten tegenaan lopen:

1. **Compensatiefonds:** afspraak met marktpartij/eindgebruiker om kavel te verwerven op een vooraf bepaalde tijd, tegen een vooraf bepaalde vergoeding/waardering. Hiermee kan gebruiker alternatief zoeken om activiteiten voort te zetten.
2. **Transitie-exploitatie:** bij leegstand 'strategische' positie verwerven en tijdelijk exploiteren (verhuren) om inkomsten te genereren en op termijn grotere herontwikkeling mogelijk te maken (als het buurkavel ook beschikbaar komt of te verwerven valt).
3. **Stedelijke kavelruil:** Voor XXL is veel ruimte nodig. Op bestaande bedrijventerreinen is het eigendom vaak versnipperd en zijn meerdere eigenaren nodig om een herontwikkeling tot stand te brengen. Dit geeft macht aan de 'dwarsslagers'. Via een wettelijke regeling voor stedelijke herverkaveling kan een eigenaar 'gedwongen' worden om bij de herontwikkeling mee te participeren. Op dit moment is stedelijke herverkaveling alleen op vrijwillige basis. Dwang is in de huidige wetgeving niet mogelijk. Dat betekent dat de plannen alleen door kunnen gaan als alle betrokken partijen zich kunnen vinden in de plannen. Bij meer doorzettingskracht (bijvoorbeeld 70-80% van de eigenaren in het gebied wil meedoen) ontstaat een systeem waarin meer investeringen (en daarmee toekomstige waarde) in bestaande bedrijventerreinen plaatsvinden, zonder dat de overheid het onteigeningsrecht hoeft toe te passen.
4. **Verhandelbare ontwikkelrechten** bij een (greenfield)ontwikkeling. Verhandelbare ontwikkelingsrechten geven de mogelijkheid tot kostenverevening van investeringen in de sloop van bestaande bedrijfspanden, doordat zowel het nieuwe programma als de sloop van het vastgoed een commerciële waarde genereren. Zonder onttrekking van een bedrijfspand (sloop, herinrichting) is er geen nieuw recht op ontwikkeling van nieuwbouw en zonder dat nieuwe verhandelbare ontwikkelingsrecht kan er geen omgevingsvergunning worden verleend. De ontwikkelrechten en plichten kunnen onderling worden verhandeld. Belangrijk is te komen tot verankering daarvan in bijvoorbeeld een (regionale) omgevingsvisie.
5. **Onteigening/verwerving:** incidenteel in te zetten instrument om strategische posities te verwerven. Het is een relatief zwaar instrument en kan zeer hoge investering tot gevolg hebben. Een laatste middel om grondeigenaren op strategische posities te dwingen grond over te dragen. Mogelijk kan het Provinciaal Ontwikkelbedrijf een bijdrage leveren. Bij verhuiscens van een bedrijf en gesprek hierover met de gemeente (of een gemeente in de regio) momentum om tot verwerving over te gaan.

HOUD VINGER AAN DE POLS DOOR DYNAMISCHE MONITORING

¹¹ De instrumenten behoren tot de 'gereedchapskist' van gemeenten en kunnen in specifieke cases worden ingezet, al naar gelang de situatie en behoefte.

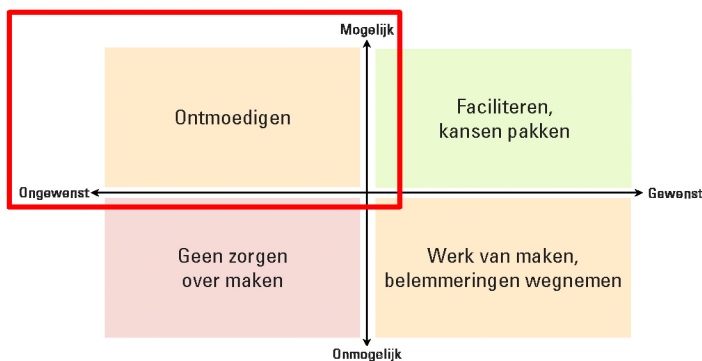
De uitkomsten van dit onderzoek zijn een momentopname. Er is gebruik gemaakt van data en bronnen die jaarlijks wijzigen en daarmee snel verouderen. We adviseren om de **uitkomsten van dit onderzoek regelmatig te actualiseren** (minimale frequentie tweejaarlijks, liefst dynamisch¹²). De provincie heeft hierbij een belangrijke rol, mede gelet op het informeren van gemeenten over ontwikkelingen op werklocaties. Van belang is daarbij wel om de data te optimaliseren en verbeteren waar mogelijk. We denken in dit verband aan verbeteringen in de gegevens over werkgelegenheid per vestiging, het basisbestand over verkaveling en percelen en data over bedrijfsgebouwen. Overigens heeft de provincie Noord-Brabant de databestanden al goed op orde in vergelijking met andere provincies. Echter, er is altijd ruimte voor verbetering, zoals de aansluiting met het Data Warehouse van de provincie.¹³

Grootste voordeel van dynamische monitoring is dat gemeenten hierdoor dichter op de markt komen. Zoals gezegd is de huidige meting een 'nulmeting'. Bij dynamische monitoring komen plekken naar boven die (sterk) verbeteren of juist (sterk) verslechteren. Dit kan de inzet van accountmanagement trechteren. Bovendien kan het **huidige model uitgebreid worden** met nieuwe indicatoren. We denken bijvoorbeeld aan informatie over huisvestingsdynamiek (bijvoorbeeld beschikbaar via provincie en BOM of leads beschikbaar bij gemeenten) of over faillissementen van bedrijven. Door eerder op de hoogte te zijn van een verhuiscens of vertrek van een bedrijf is het mogelijk om samen met de eigenaar van de grond een **strategie te bepalen voor de locatie**. In feite kan een gemeente dus proactief aan de slag met de resultaten en de resultaten actueel houden door lokale informatie toe te voegen aan het model.

Advies 4: Ontmoedig herontwikkeling op ongewenste locaties

We zoomen ook in op plekken die ongewenst zijn voor herontwikkeling, maar waar deze herontwikkeling nu zonder meer mogelijk is (bijvoorbeeld omdat het bestemmingsplan de vestiging mogelijk maakt).

Figuur 5: Sturen op ongewenste plekken waar herontwikkeling mogelijk is



Ontmoedigen 'kansrijke, maar ongewenste locaties' op 80 bedrijventerreinen vooral via publiekrechtelijk instrumentarium

De BPI geeft een beeld van plekken waar herontwikkeling opportuun is. We achten circa 80 bedrijventerreinen¹⁴ markttechnisch gezien aantrekkelijk voor grootschalige logistiek. Op een groot deel van de locaties zijn al logistieke activiteiten (zoals transport, grootschalige productie met veel logistieke stromen, logistieke dienstverlening, groothandel, e-commerce, etc.) gevestigd. Toch is niet op alle locaties doorontwikkeling van logistiek of vestiging van zeer grootschalige logistiek wenselijk. We denken aan plekken 'achteraf' op bedrijventerreinen, locaties zeer dicht bij de woonomgeving of plekken die qua

¹² De indicatoren in de BPI worden jaarlijks/continue geactualiseerd. Het is van groot belang dat gemeenten, regio en provincie het belang van actuele data onderkennen en investeren in het actueel houden van bronbestanden. Zonder deze data blijft sturen op actuele ontwikkelingen moeilijk/onmogelijk. Marktpartijen monitoren wel. In dat geval loopt de overheid achter op de markt.

¹³ Om dit te kunnen realiseren is de basisdata van belang. Dit betekent een koppeling van data omtrent eigendom van percelen en omgevormd naar verkaveling op bedrijventerreinen. Overige data is vervolgens hieraan te koppelen. Enige bewerking van data is daarbij overigens wel noodzakelijk.

¹⁴ Er zijn 110 markttechnisch geschikte terreinen, waarvan circa 30 gewenste vestigingslocaties voor grootschalige logistiek. Hiermee blijven nog circa 80 terreinen over die weliswaar geschikt zijn, maar ongewenst.

autobereikbaarheid onwenselijk zijn. Ook zijn er (incidenteel) plekken waar wel een bedrijfsbestemming is, maar waar een logistieke herontwikkeling niet past bij de locatie of waar de locatie beter geschikt is voor andere doelgroepen (of door gemeente andere keuzes gemaakt zijn in de Omgevingsvisie). De lijst van de **locaties waar herontwikkeling naar grootschalige logistiek gewenst is (en daarmee dus ook de locaties die ongewenst zijn), worden vastgelegd in de regionale programmeringsafspraken, inclusief in te zetten instrumentarium** vormen hiervoor de basis.

Instrumenten – die naast de borging van de lijst met gewenste en ongewenste locaties – ingezet kunnen worden om ongewenste ontwikkeling op dit soort plekken te ontmoedigen zijn:

- **In gesprek met eigenaren** op kansrijke locaties volgend uit de BPI, maar ongewenst vanuit beleid, infrastructuur, etc. Op deze wijze sturing uitoefenen. (-> *wie? gemeenten*)
- Nemen van een **voorbereidingsbesluit** op kansrijke, maar ongewenste locaties zodat vestigingsmogelijkheden beperkt worden. Bij het nemen van een voorbereidingsbesluit moet de bestemming na 1 á 1,5 jaar gewijzigd worden. (-> *wie? gemeenten en/of provincie*)
- In gesprek met eigenaren in gebied om **eerste recht van verkoop af te dwingen (vestigen voorkeursrecht)**. Hierdoor meer sturing op locaties wanneer deze aangeboden worden. (-> *wie? gemeenten*)
- In regionale structuurvisie/Omgevingsplan gewenste plekken benoemen en voor overige locaties een parapluplan opstellen om vestiging van bedrijven >3 hectare onmogelijk te maken. Voor zittende bedrijven geldt een uitsterfconstructie. (-> *wie? gemeenten, regio en provincie*)
- Op strategische locaties **grondpositie verwerven** zodat (lokale) overheid aan zet is bij herontwikkeling. (-> *wie? gemeente en provincie*)

In veel gevallen gaat het om een 'juiste' timing en een combinatie van in te zetten instrumenten (bijvoorbeeld een voorbereidingsbesluit nemen en pas daarna het bestemmingsplan wijzigen). Door beter te weten wat speelt op bestaande bedrijventerreinen kan de gemeente anticiperen op ontwikkelingen en daarmee een voorsprong opbouwen ten opzichte van de markt.

Overige 220 bedrijventerreinen in Noordoost- en Zuidoost-Brabant, via Omgevingsverordening en regionale afspraken

Naast de 110 markttechnisch geschikte bedrijventerreinen voor vestiging van grootschalige logistiek in, zijn er nog 220 overige terreinen in Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Het gaat dan om binnenstedelijke bedrijventerreinen, kleine bedrijventerreinen nabij dorpskernen of in het buitengebied of bedrijventerreinen op locaties verder dan 1 kilometer van de snelwegafslag. Markttechnisch (vanuit bereikbaarheid, omvang kavels, korrelgrootte, omgeving) zijn deze locatie minder / niet aantrekkelijk voor grootschalige logistiek.

Een beknopte analyse van het risico hebben we ingeschat op basis van de verkaveling (>3 hectare) en panden >15.000 m² bvo te beoordelen op deze 220 terreinen. Het blijkt dat het risico op ongewenste ontwikkelingen meevalt. Op enkele terreinen, zoals Duin (Schijndel), Wolfsveld (Gemert) en Kranenmortel (Deurne) zien we grootschalig vastgoed. Risico op herontwikkeling hier is beperkt, maar zeker niet onmogelijk.

Om te voorkomen dat er ongewenste ontwikkeling voordoen op deze locaties, kan de **verankering via de regionale programmeringsafspraken en de in te zetten instrumenten** uitkomst bieden. Hierop zal wel 'snel' gehandeld moeten worden, nu is er momentum om deze afspraken te maken. **Lokaal maatwerk** zou in principe wel mogelijk moeten blijven, alleen onder zeer strikte voorwaarden. We denken bijvoorbeeld aan een lokaal geworteld logistiek bedrijf dat beperkt wil uitbreiden, of een logistieke onderneming die naast een productiebedrijf zich wil vestigen vanwege synergievoordelen. Hierbij dient uiteraard aan overige voorwaarden van het ruimtelijk beleid van de provincie en de regionale programmeringsafspraken voldaan te zijn. Gemeenten, regio en provincie zijn hiervoor aan zet.

Bijlage

Methodiek





We lichten toe welke stappen we nemen om tot de conclusies en adviezen van dit onderzoek te komen. Het gaat achtereenvolgens om (1) het maken van een selectie van bedrijventerreinen die vanuit de markt gezien interessant zijn voor vestiging van grootschalige logistiek, (2) het beoordelen van alle kavels binnen deze bedrijventerreinen op potentie voor herontwikkeling (kwantitatief en kwalitatief) en vervolgens (3) het kijken naar de (on)gewenstheid en (on)mogelijkheden op deze locaties.

1. Selectie bedrijventerreinen die markttechnisch geschikt zijn voor grootschalige logistiek

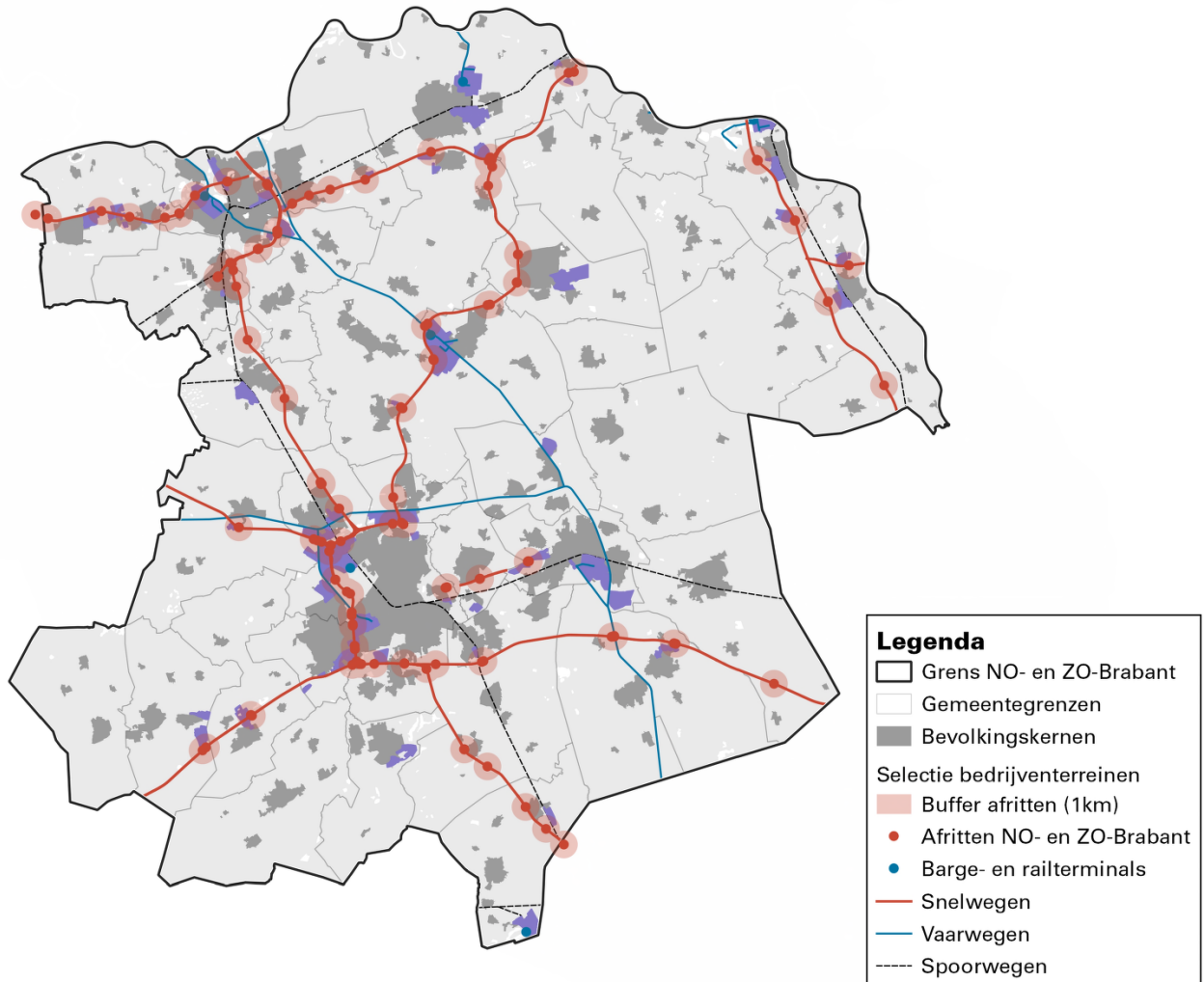
We brengen met een aantal stappen het totaal aantal terreinen met uitgegeven voorraad in Noordoost- en Zuidoost-Brabant (315 terreinen) terug naar 110 bedrijventerreinen die markttechnisch geschikt zijn voor grootschalige logistiek.

- Allereerst selecteren we alle bedrijventerreinen met een omvang van minimaal vijf hectare netto (uitgegeven).
- Vervolgens selecteren we alleen terreinen die binnen 1 kilometer van een afrit van een snelweg of vierbaans N-weg liggen. Terreinen die verder dan 1 kilometer van een afrit gelegen zijn maar multimodaal ontsloten zijn (door middel van een barge- en/of railterminal) worden wel meegenomen in de selectie, omdat multimodale bereikbaarheid interessant kan zijn voor grootschalige logistiek.
- Als laatste stap zijn alle locaties kwalitatief afgewogen, een klein aantal terreinen is op basis van onder andere (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen / kenmerken, geobserveerde marktdynamiek en marktverwachtingen voor de toekomst toegevoegd of verwijderd uit de selectie. Uiteindelijk blijven er 110 bedrijventerreinen over die markttechnisch geschikt zijn voor grootschalige logistiek, zie ook het figuur op de volgende pagina.

Tabel 4: Ruimtelijk relevante vestigingskenmerken grootschalige logistiek

Kenmerk	Toelichting	
 Ligging	Rand kern / perifeer	
 Bereikbaarheid	Weg	Snelweg(afslag)/aan vierbaans N-weg
	Water/spoor	Aanwezigheid terminal / kade in directe nabijheid sterke pré, toenemend belang
	OV	Pré, toenemend belang
 Kavelomvang	<ul style="list-style-type: none"> • XL: 3 tot 5 hectare • XXL: vanaf 5 hectare 	
 Gebruiksmogelijkheden (bestemmingsplan)	<ul style="list-style-type: none"> • Maximale bouwhoogte: tussen 15 en 20 meter • Maximale milieucategorie: 4.2 	

Figuur 6: Selectie markttechnisch geschikte bedrijventerreinen



2. Beoordeling kavels op potentie voor herontwikkeling

Voor alle terreinen die markttechnisch geschikt zijn voor grootschalige logistiek beoordelen we de kavels op potentie voor herontwikkeling. Dit doen we met behulp van onze Brownfield Potentie Indicator (BPI), met daarin ruimtelijke en economische kenmerken. Voor elk van de vier indicatoren kan een kavel 1 tot en met 5 scores, waarbij 1 staat voor weinig potentie voor herontwikkeling en 5 staat voor veel kans voor herontwikkeling. De som van de vier indicatoren geeft aan of de kavel veel of weinig potentie heeft voor herontwikkeling naar een kavel voor grootschalige logistiek.

Hieronder lichten we kort elke indicator toe:

Leeftijd vastgoed

De leeftijd van vastgoed is een goede indicator voor de waarde van het betreffende vastgoed. Oudere panden hebben vaak een lagere vastgoedwaarde dan nieuwere panden. Een kavel met ouder vastgoed is vaak minder courant en voor een lagere investeringssom aan te kopen. Hiermee is een kavel met ouder vastgoed aantrekkelijker om aan te kopen ten behoeve van een herontwikkeling dan een kavel met nieuw vastgoed. Ook is het einde van de technische en economische levensduur van vastgoed bereikt. Investerings zijn in veel gevallen nodig om de plek weer courant te maken. Hierdoor ontstaat een momentum voor investeringen.

Floor Space Index

De floor space index (FSI) geeft de verhouding tussen vastgoed (vloeroppervlakte) en grond op een kavel weer. Een kavel met een lage FSI duidt op extensief ruimtegebruik, en kan duiden op een suboptimale benutting van de kavel en/of laagwaardige activiteiten (bijvoorbeeld veel buitenopslag). Een kavel met relatief weinig vastgoed is vanuit een ontwikkelaar ook aantrekkelijk: zowel de aankoopssom als de sloopkosten zijn relatief laag.

Terreinquotiënt

Het terreinquotiënt (TQ) geeft het aantal vierkante meters kavel per werknemer weer. Kavels met een hogere TQ (dus meer vierkante meters per werknemer) hebben een hogere potentie voor herontwikkeling. Dit zijn namelijk kavels met een relatief lage werkgelegenheidsfunctie, of waar de werkgelegenheidsfunctie in de afgelopen jaren is afgenomen. Een hoge TQ kan ook duiden op laagwaardige activiteiten (weinig toegevoegde waarde, zoals opslag van goederen).

Ontwikkeling banen

De ontwikkeling van de werkgelegenheid op een kavel zegt iets over het economisch functioneren van het bedrijf op de betreffende kavel. Op kavels waar de werkgelegenheid van het daarop gevestigde bedrijf hard achteruit loopt is het aannemelijk dat het economisch slechter gaat. Mogelijk speelt hier (op termijn) een huisvestingsvraagstuk. Voor een investeerder is dit een momentum omdat er bij een hoogwaardiger economische activiteit ook vaak een hogere huurwaarde te genereren is.

Voor elk van deze indicatoren geldt dat ze op zichzelf geen definitieve uitsluitsel geven maar gezamenlijk een helder beeld geven van de potentie van kavels voor herontwikkeling, zo blijkt ook uit herontwikkelingen van grootschalige logistiek in de praktijk.

Figuur 7: Beoordelingsmodel brownfield potentie indicator

Brownfield potentie indicator							
A		B		C		D	
Leeftijd vastgoed	Score	Floor Space Index	Score	Terreinquotiënt	Score	Ontwikkeling banen	Score
tot en met 1980	5	tot en met 0,30	5	350 m ² of hoger	5	< - 20%	5
1981 – 1990	4	0,31 – 0,40	4	300 – 350 m ²	4	-20 tot -10%	4
1991 – 2000	3	0,41 – 0,50	3	250 – 300 m ²	3	-10 tot -5%	3
2001 – 2010	2	0,51 – 0,60	2	200 – 250 m ²	2	-5 tot 0%	2
2011 – 2020	1	0,61 of hoger	1	lager dan 200 m ²	1	0% of hoger	1

Kwalitatieve verdieping

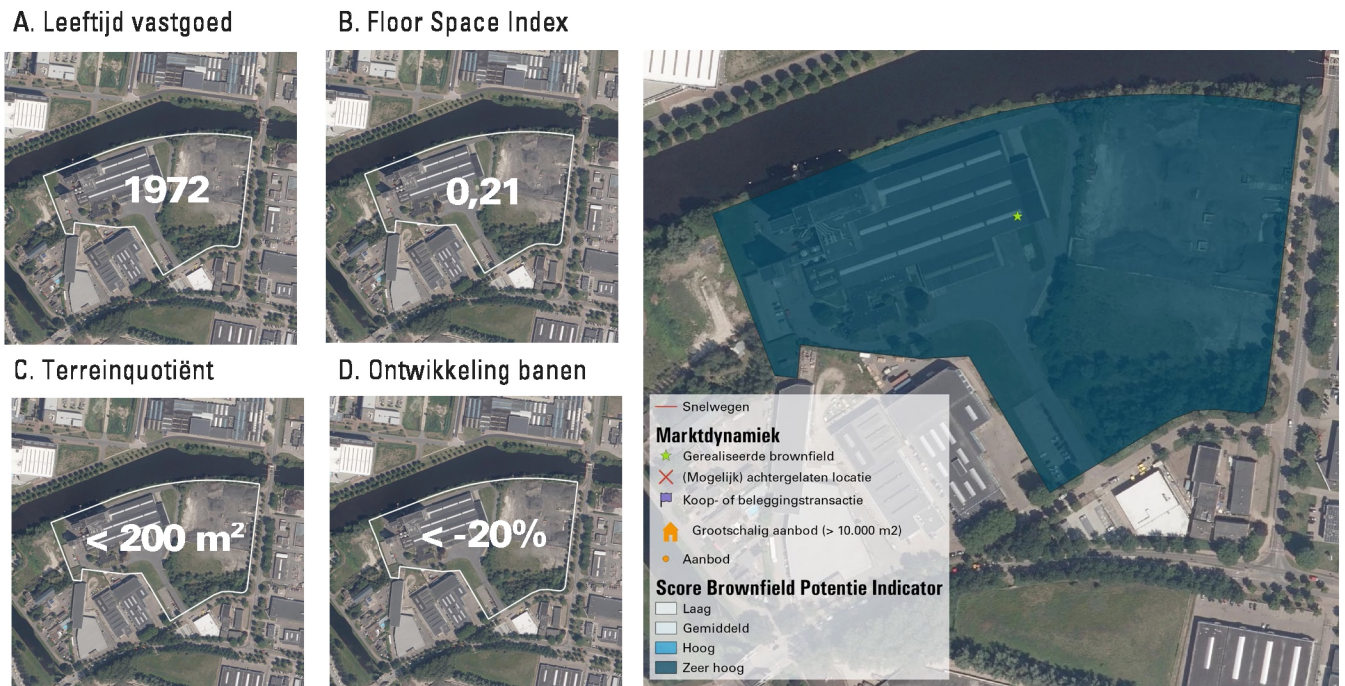
Als aanvulling op deze kwantitatieve, harde data kijken we naar een aantal kwalitatieve indicatoren om het beoordelingsmodel compleet te maken:

- De Brownfield Potentie Indicator beredeneerd voornamelijk vanuit afname van en lage economische activiteit. Echter, locaties kunnen ook vrijkomen door **groei van bedrijven**. Voor alle kavels vanaf 1 hectare is daarom ook een score toegekend op basis van leeftijd vastgoed (oud=hoge score), terreinquotiënt (laag=hoge score), en ontwikkeling banen (groei=hoge score).
- Kooptransacties en/of **beleggingen** in vastgoed: we zien in de markt vaak dat bedrijven via beleggingen al posities in nemen op bedrijventerreinen, om op langere termijn te kunnen herontwikkelen.
- Informatie uit onze Database Locatiebeslissingen Nederland: we registreren onder andere (aangekondigde) **bedrijfsverplaatsingen** op bedrijventerreinen en weten op deze manier welke locaties worden achtergelaten.

- Actuele aanbod- en **leegstand**scijfers op bedrijventerreinen.

De kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren leveren gezamenlijk per bedrijventerrein een kaartbeeld op. Op kavelniveau is met kleurenggradaties de potentie voor herontwikkeling weergegeven. In onderstaand figuur ziet u een voorbeeld van locatie Hoogeind in Helmond.

Figuur 8: Voorbeeld kaartbeeld Brownfield Potentie Indicator, Kavel Hoogeind (thans herontwikkeling NEXT Level)



Toetsing bij gemeenten

Tot slot zijn de resultaten voor de grotere gemeenten ook gedeeld en besproken in individuele sessies met gemeenteambtenaren. Op deze manier is lokale kennis opgehaald en toegevoegd aan de beoordeling van locaties.

3. Beoordeling (on)gewenstheid en (on)mogelijkheid herontwikkeling op kavels met hoge potentie

Als laatste stap zijn de (grootschalige of geclusterde) kavels met een hoge potentie beoordeeld op de (on)gewenstheid en (on)mogelijkheid van een logistieke herontwikkeling op die plek. De beoordeling is gebaseerd op:

- Ligging van de kavels met hoge potentie binnen grotere ruimtelijke structuren (denk aan ligging ten opzichte van woonwijken en capaciteit van het lokale wegennet);
- Geldende bestemmingsplannen op de bedrijventerreinen waarop de betreffende kavels met een hoge potentie zich bevinden;
- Gesprekken over (on)gewenstheid en (on)mogelijkheid van logistieke herontwikkeling op kavels met hoge potentie met de betrokken gemeenten.

Selectie van bedrijventerreinen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderzochte bedrijventerreinen in dit onderzoek. Het betreft de terreinen die aan de hiervoor gestelde criteria voldoen dat ze markttechnisch geschikt zijn voor het faciliteren van grootschalige bedrijvigheid (logistieke activiteiten). Overige terreinen zijn markttechnisch niet geschikt voor grote(re) logistiek en daarmee per definitie ongewenst.

Noordoost-Brabant

Gemeente	Bedrijventerrein	Bruto omvang (in ha)	Netto omvang (in ha)
Bernheze	CERESLAAN-WEST	33,12	26,7667
Bernheze	DE BEEMD	21	19
Boxmeer	STERCKWIJCK	27,0989	20,4
Boxmeer	STERCKWIJCK HEALTHCAMPUS	26,8807	21,4094
Boxmeer	SAXE-GOTHA	78	66
Boxmeer	TRANSPORTCENTRUM	7	6
Boxmeer	SAXE-GOTHA II	17,5	15
Boxtel	LADONK / VORST	134,6102	117,992
Cuijk	BEYERD EN T RIET	112,6074	96,2248
Cuijk	HAVEN CUIJK	94,67	80,22
Cuijk	REGIONAAL BEDRIJVENPARK LAARAKKER	73,67	53
Eersel	MOLENAKKERS NOORD	5,3636	5,3636
Eersel	DE HAAGDOORN	21,75	18,0533
Eersel	MEERHEIDE	23,8	18,56
Eersel	MEERHEIDE III FASE 1	16,749	6,9152
Eersel	KLG	7,6	7,6
Eersel	BECX	2	2
Eersel	MEERHEIDE II	6	4,42
Heusden	METAL VALLEY	48,9	45,5
Heusden	IND PARK VLIEDBERG	10,07	8,95
Heusden	NASSAULAAN	7,7	6,68
Heusden	BT NIEUWKUIJK	24,35	19
Heusden	GROENEWOUD (voorheen Groenewoud II en III)	37,041	27,18
Heusden	MEEUWAERT I	11,36	10,48
Heusden	BEDRIJFSLOCATIE INNOSEEDS	8,377	8,377
Heusden	HET HOOG	31,5	23,3
Heusden	HET HOOG II	18,05	13,3
Meerijstad	DE DUBBELEN	244	198,95
Meerijstad	DE KAMPEN	8,635	7,5
Meerijstad	DOORNHOEK	95,817	76
Meerijstad	OUDE HAVEN	44,5473	39,5985
Meerijstad	AMERT	78,753	66,739
Meerijstad	FOODPARK / DE KEMPKENS	38,5	27,6
Oss	LANDWEER	67,455	56,955
Oss	MOLENEIND	61	54
Oss	DANENHOEF	74,7	59,5058
Oss	ELZENBURG A	133	103
Oss	T KOLKSKE	16	16
Oss	ELZENBURG ZUID	28	19,76
Oss	DE GEER	40	32
Oss	ELZENBURG WEST	32	14,5
Oss	DE BULK I	9,5	7,1
Oss	ELZENBURG NOORD	40	22,64
Oss	DE GEER ZUID/OOST	38,48	26,52
Oss	VORSTENGRAFDONK	91,6	75,3
Oss	PIEKENHOEF	10	7,4504
Oss	DANENHOEF-OOST	12,04	6,67
Oss	DE BULK II	7,5	5,2

Den Bosch	DE RIETVELDEN	250	198
Den Bosch	KNOOPPUNT HINTHAM (HEYMANS)	17	14
Den Bosch	DE TERP (BT NULAND)	13	13
Den Bosch	DE KRUIHOOORN	14	10
Den Bosch	DE VUTTER	36	27
Den Bosch	BP DE HERVEN	73	58,624
Den Bosch	MAASPOORT	45	39
Den Bosch	HIGH TECH PARK	26	21
Den Bosch	BRABANTPOORT	9	6
Den Bosch	DE BRAND	90,52	54,3
Den Bosch	TREURENBURG	13	9,58
Uden	LOOPKANT-LIESSANT	169	134,86
Uden	HOOGVELD	42	33,6
Uden	GOORKENS	58,7	48,71
Vught	INDUSTRIEWEG	10	9,1

Zuidoost-Brabant

Gemeente	Bedrijventerrein	Bruto omvang (in ha)	Netto omvang (in ha)
Asten	ASTEN MOLENAKKERS	19,1412	17,0221
Asten	ASTEN 'T HOOGVELT	7,1801	5,4966
Asten	NOBISWEG	19,4333	14,0451
Asten	FLORAPARK	10,8	7,4
Best	T ZAND	67,42	59,82
Best	BREEVEN	55,5	51,5
Best	HEIDE	50	48,56
Bladel	I.T. HAPERT	45,75	41,69
Bladel	KEMPISCH BEDRIJVENPARK	106,18	73,734
Cranendonck	I.T. DORPLEIN	200	200
Cranendonck	DEN ENGELSMAN	32,72	31,95
Cranendonck	RONDVEN	14,5835	12,2185
Eersel	MOLENAKKERS NOORD	5,3636	5,3636
Eersel	DE HAAGDOORN	21,75	18,0533
Eersel	MEERHEIDE	23,8	18,56
Eersel	MEERHEIDE III FASE 1	16,749	6,9152
Eersel	KLK	7,6	7,6
Eersel	BECK	2	2
Eersel	MEERHEIDE II	6	4,42
Eindhoven	EINDHOVEN AIRPORT (WELSCHAP A)	57	46
Eindhoven	KAPELBEEMD	55	37
Eindhoven	DE HURK	212	164,5
Eindhoven	HERZENBROEKEN	10	7
Eindhoven	HIGH TECH CAMPUS EINDHOVEN	54	54
Eindhoven	GDC EINDHOVEN ACHT	235,8205	203,1
Eindhoven	ESP	20	15,5
Eindhoven	FLIGHT FORUM	65	29,0019
Eindhoven	BRAINPORT INNOVATIE CAMPUS	178,93	66,63
Geldrop-Mierlo	EMOPAD	14,8372	13,0741
Helmond	HOOGIEND	311,5	250,78
Helmond	GROOT SCHOOTEN	37,3	28,14
Helmond	DE WEIJER WEST	42	30,2
Helmond	BP SCHOOTEN	21	12,4
Helmond	BZOB TERREIN	180	149,68
Helmond	BRANDEVOORT	48	33
Helmond	DE WEIJER-OOST	16,52	15,49
Helmond	KANAALDIJK ZUIDWEST	18	17
Laarbeek	BEMMER A/B - VAN THIEL	25	25
Laarbeek	BEMMER C	18,8	14,7

Laarbeek	BEMMER IV	28,44	21,8
Nuenen	EENEIND WEST	34	26
Oirschot	WESTFIELDS	46,2188	37,6007
Oirschot	DE SCHEPER	21,5664	16,32
Son en Breugel	EKKERSRIJT	227,8429	149,6944
Son en Breugel	STEENFABRIEK	20	20
Valkenswaard	SCHAAPSLOOP 1	85,0942	76,8786
Valkenswaard	SCHAAPSLOOP 2	27,0473	24,3769
Veldhoven	DE RUN 1000	8,6	8
Veldhoven	DE RUN 2000	5,16	5
Veldhoven	DE RUN 3000	4,67	4
Veldhoven	DE RUN 4000	43,55	38,3
Veldhoven	DE RUN 5000	35	31
Veldhoven	DE RUN 6000	22,3	18,2
Veldhoven	DE RUN 7000	10	8
Veldhoven	DE RUN 8000	9,88	7,39
Veldhoven	DE HEIBLOEM	17,8	17,8