

## Memo van de gedeputeerde

H.A.G. Ronnes

Gedeputeerde Ruimte en Wonen

### Onderwerp

Provinciaal beleid en regionale samenwerking bij (X)XL-logistiek

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over het provinciaal beleid en regionale samenwerking bij (X)XL-logistiek.

### Aanleiding

N.a.v. de themabijeenkomsten van PS over (X)XL Logistiek op 2 en 9 oktober 2020, is u een memo toegezegd over het bestaande provinciale beleid en de werkwijze van de provincie in de regionale samenwerking bij (X)XL Logistiek. Omdat tijdens de themabijeenkomst veel vragen zijn gesteld over de (integrale) afwegingen die worden gemaakt bij de vestiging van (X)XL Logistiek, bevat deze memo extra uitleg en informatie over de bestaande beleidspraktijk van regionale samenwerking en programmering van locaties voor Logistiek.

Kernboodschap:

*De provincie voert een selectief beleid als het gaat om de locaties waar (X)XL-logistiek zich kan vestigen. 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. Verder is bij de nieuwvestiging en verplaatsing van zeer grootschalige logistieke bedrijven het beleid gericht op een regionale meerwaardebenadering. Dit is maatwerk. Met dit beleid willen we samen met gemeenten en bedrijven voorkomen dat het landschap wordt aangetast door grote ruimtevragers die slechts beperkt van waarde zijn voor onze provincie.*

Het provinciaal beleid ligt vast in de [Aanpak Werklocaties 2020-2023](#), waarover u via de [Statenmededeling aanpak werklocaties 2020-2023](#) bent geïnformeerd. Hierin is aangegeven hoe we selectief beleid omtrent (X)XL Logistiek deze bestuursperiode verder uitwerken en verankeren. Samengevat komt dit neer op:

- Versterken samenwerking Rijk en andere provincies rond knooppunten op de Goederen Vervoer Corridor (GVC);
- Onderzoek naar (on)mogelijkheden van brownfields<sup>1</sup> voor (X)XL Logistiek;
- Aanscherping regionale afspraken t.a.v. (X)XL Logistiek.

In de Aanpak Werklocaties is ook achtergrondinformatie opgenomen over o.m. de te verwachten ruimtevraag voor (X)XL logistiek tot 2030, het belang van de logistieke

### Datum

3 november 2020

### Documentnummer

4783442

### Aan

Provinciale Staten van Noord-Brabant

### Kopie aan

--

### Van

H.A.G. Ronnes

### Telefoon

--

### Email

hronnes@brabant.nl

### Bijlage(n)

--

<sup>1</sup> Brownfields: bestaande ((bijna) volledig) uitgegeven bedrijventerreinen incl. (deels) leegstaande en/of verouderde bedrijventerreinen

sector voor de Brabantse economie, de grotendeels regionale logistieke markt (ca. 80% van de logistieke vastgoedtransacties is regionaal gebonden), en de verschillende typen logistiek. Verder is het begrip *regionale meerwaarde* geïntroduceerd. Deze aspecten zijn in de beantwoording van de [technische vragen van de PvdD over de themabijeenkomst Logistieke Distributiecentra](#) van 9 juni nader toegelicht.

**Datum**

3 november 2020

**Documentnummer**

4783442

### **Regionale samenwerking en programmering**

De provincie maakt regionale bedrijventerreinenafspraken met regio's en gemeenten, waaronder over de ontwikkeling van logistiek en heeft daarbij een regierol. De regionale afspraken hebben juridische doorwerking via de provinciale Interim-Omgevingsverordening naar bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie beoordeelt bestemmingsplannen op basis van de regionale afspraken (en het ruimtelijk beleid dat vastligt in regels van de IOV) en grijpt in (via een zienswijze of beroep) als een bestemmingsplan niet in lijn is met de afspraken en het beleid (provincie als 'hoeder' van de regionale afspraken).

Al in 2016 is op initiatief van de provincie een bovenregionaal afstemmingstraject gestart met alle logistieke gemeenten in Brabant, MCA Brabant en andere (logistieke) experts (o.a. Logistieke Agenda Brabant, Stec Groep en Hekkelman Advocaten). Aanleiding hiervoor was de forse geprognosticeerde ruimtevraag naar (zeer) grootschalige logistiek en de nog grotere planomvang die in voorbereiding was bij logistieke gemeenten. Hoewel het grootste deel van de ruimtevraag regionaal van aard is, kent de marktvrage naar logistiek ook een bovenregionale component (footloose bedrijven).

Resultaat van de bovenregionale afstemming was overeenstemming over een beperkt aantal locaties waar de uitbreidingsvraag van (X)XL-logistiek in Brabant geacommodeerd kan worden (clusteringsbeleid). Bovendien is afgesproken om deze locaties vraaggericht te gaan ontwikkelen. Dit betekent een (regionale werkwijze voor een) vraaggerichte programmering en ontwikkeling van logistieke bedrijventerreinen op basis van (een) concrete marktvrage/eindgebruiker (en dus geen aanbodgerichte programmering op basis van prognoses). Hiermee is een belangrijke slag gemaakt van een aanbodgericht naar vraaggericht bedrijventerreinenbeleid- en programmering. In alle regio's zijn derhalve afspraken gemaakt over:

- De locatie(s) waar de uitbreidingsvraag van (X)XL-logistiek geacommodeerd wordt (en dus ook waar niet);
- Het principe dat deze locaties vraaggericht ontwikkeld gaan worden;
- Een werkwijze voor programmering op basis van een concrete eindgebruiker en een werkwijze bij huisvestingsvragen van bedrijven (waaronder (X)XL-logistiek).

Concreet gaat het om de volgende locaties:

- West-Brabant: LPM
- Midden Brabant: Wijkevoort en Haven 8
- Zuidoost Brabant: GDC Acht (Eindhoven), Westfields (Oirschot)
- Noordoost-Brabant: Heesch-West, Foodpark II (Veghel), Laarakker (Haps).

Hierbij gaat het veelal om uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen, waarbij een vraaggerichte ontwikkeling goed mogelijk is (o.a. omdat kan worden aangesloten op bestaande ruimtelijke-, fysieke- en organisatiestructuren). Uitzondering zijn een beperkt aantal greenfieldontwikkelingen (LPM, Wijkevoort en Heesch-West), waarbij voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan een zekere plancapaciteit nodig is. Deze locaties worden (daarna) ook vraaggericht doorontwikkeld.

Voor de ontwikkeling van de genoemde locaties zijn soms ook nog specifieke(re) afspraken gemaakt. Zo is voor LPM afgesproken dat deze locatie ontwikkeld wordt voor VAL/VAS-bedrijven (Value Added Logistics/Services) groter dan 5 ha. Diverse andere terreinen worden niet alleen ontwikkeld voor logistiek, maar ook voor (maak)industrie.

Bij vraaggericht ontwikkelingen wordt op basis van een concrete markt vraag of een bundeling van vragen regionaal afgestemd (zoals vastgelegd in de regionale werkwijzen). Pas na regionale afstemming start de gemeente een ruimtelijke procedure om de ontwikkeling te realiseren.

### **Toelichting Aanpak Werklocaties 2020-2023 en voortgang**

In de op 31 maart 2020 vastgestelde aanpak Werklocaties 2020-2023 is het (selectieve) provinciale beleid omtrent (X)XL-logistiek opgenomen en verder uitgewerkt. Er wordt met de aanpak voortgebouwd op het ingezette beleid (vraaggericht ontwikkelen). Aanvullend wil de provincie:

- De samenwerking met andere provincies en het Rijk over het ruimtelijk-economisch beleid op de (bovengemiddelde) knooppunten (op de goederencorridor) verder vormgeven (o.a. via BO-MIRT GVC). Een eerste bijeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden.
- Samen met de regio's en gemeenten meer zicht krijgen op de mogelijkheden en onmogelijkheden van brownfields/herontwikkelingsplekken voor (zeer) grootschalige logistiek. Belangrijk hierbij is ook in beeld te brengen op welke locaties logistieke ontwikkelingen mogelijk zijn (op grond van het bp), maar toch ongewenst. Doel is om op basis van dit onderzoek aanvullende regionale bedrijventerreinensafspraken te maken.  
Inmiddels heeft Stec Groep opdracht gekregen om dit in beeld te brengen voor Midden- en West-Brabant. De logistieke gemeenten in die regio's zijn betrokken bij dit onderzoek. Eind 2020 worden resultaten verwacht.
- Nieuwe logistieke bedrijvigheid (of uitbreiding van bestaande logistieke bedrijvigheid) koppelen aan het principe van regionale meerwaarde. Het gaat hierbij om de balans tussen de mate van regionale gebondenheid en de mate van maatschappelijke, economische meerwaarde. In West-Brabant is deze koppeling al vastgelegd in regionale (bedrijventerreinen)afspraken.
- PS hebben op 8 november 2019 een motie aangenomen om te borgen dat bij nieuwe werklocaties in Brabant zonnepanelen op de daken worden geplaatst. In Hart van Brabant en West-Brabant is in de regionale afspraken eind 2019 al vastgelegd dat gebouwen en constructies geschikt moeten zijn voor energievoorziening op het dak en ook zo benut dienen te worden (eventueel door derden). In de andere regio's moet deze motie nog doorvertaling krijgen in de regionale afspraken.

**Datum**

3 november 2020

**Documentnummer**

4783442

## De praktijk

Bij gemeenten, regionale bedrijvenloketten en provincie komen regelmatig vragen binnen van (X)XL-logistieke bedrijven die op zoek zijn naar een geschikte locatie. Als provincie stimuleren we de totstandkoming van regionale bedrijvenloketten.

Logistieke leads kunnen daar worden gedeeld om te voorkomen dat gemeenten tegen elkaar worden uitgespeeld. Via de regionale afspraken met gemeenten zetten we bovendien in op selectief beleid t.a.v. (X)XL logistiek. Dat houdt in dat voor alle typen logistiek de inzet is dat nieuwe – of uitbreiding van bedrijvigheid nadrukkelijk regionale meerwaarde heeft. Regionale meerwaarde kent twee componenten. De mate van *regionale gebondenheid* en de mate van *maatschappelijke en economische meerwaarde*.

Beoordelingsaspecten voor Regionale gebondenheid zijn bijvoorbeeld: Brabantse toeleveranciers, -afnemers / -innovatiepartners en het gebruik van regionale haven, spoor, buis, binnenvaart.

Beoordelingsaspecten voor Maatschappelijke en economische meerwaarde zijn bijvoorbeeld: een gezonde balans tussen inzet van (boven)regionaal personeel en inzet arbeidsmigranten, bereidheid om samen te werken met onderwijsinstellingen, bijdrage aan klimaatopgave, energietransitie, modal shift, en (sociale) innovatieprojecten.

Op deze wijze ontwikkelen we samen met regio's en gemeenten een gezamenlijke werkwijze om bewuster om te gaan met ruimtevragen van (X)XL logistiek. Hierbij betrekken we ook BOM FI, regionale acquisitiepartners (zoals REWIN) en andere ontwikkelende partijen die gronden uitgeven (zoals Havenbedrijf Moerdijk). Op basis van het regionale-meerwaarde principe voeren gemeenten en acquisitiepartijen gesprekken met beleggers, ontwikkelaars en eindgebruikers. Afhankelijk van de aard van de partij wordt bekeken welke afspraken gemaakt kunnen worden (maatwerk). Zo kunnen met ontwikkelaars/beleggers afspraken gemaakt worden over zonnepanelen op daken, circulair bouwen, omgevingskwaliteit en groen en water; met een eindgebruiker heeft dat niet veel zin. Andersom kunnen juist met de eindgebruiker belangrijke afspraken gemaakt worden over arbeidsmarkt, huisvesting arbeidsmigranten, modal shift, duurzame bedrijfsprocessen, etc.

### **Omgevingsbeleid: hoe komen locaties voor bedrijventerreinen tot stand?**

Voordat een locatie voor (X)XL logistiek wordt bestemd en er zich daadwerkelijk bedrijven kunnen vestigen, worden veel stappen doorlopen.

Gemeenten zetten meestal de eerste stap via het opstellen van een structuurvisie of omgevingsvisie. Hierbij wordt via de lagenbenadering en de 'diep, rond, breed' analyse bekeken wat de waarden in het betreffende gebied zijn, welke functies worden voorzien en wat het effect van deze functies op die waarden zijn. In de omgevingsvisie legt de gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Bij de voorbereiding wordt participatie (bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en mede-overheden) georganiseerd.

Een tweede belangrijke stap is het maken van regionale bedrijventerreinenafspraken (zie hierboven). Regiogemeenten en provincie spreken samen af voor welke locaties een bestemmingsplan mag worden ontwikkeld ('op groen worden gezet').

Vervolgens stelt de gemeente een bestemmingsplan / omgevingsplan en eventuele MER op. Voorafgaand daaraan worden diverse onderzoeken uitgevoerd en vindt een

**Datum**

3 november 2020

**Documentnummer**

4783442

dialogoog met de omgeving plaats. De gemeente is dus in de eerste plaats verantwoordelijk voor de inrichting van het plan. (zie als voorbeeld van concrete casuïstiek de beantwoording van de statenvragen van [GroenLinks](#) over het Philipsterrein in Roosendaal en de [beantwoording](#) van een brief van bewonersgroepen over (X)XL Logistiek).

Als laatste stap beziet de provincie of het ontwerp bestemmingsplan / omgevingsplan past binnen de (interim) Omgevingsverordening (o.a. regionale afspraken, onderbouwing Ladder voor Duurzame Verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, meerwaardecreatie en rekening houden met aanwezige waarden).

**Datum**

3 november 2020

**Documentnummer**

4783442

Met vriendelijke groet,

H.A.G. Ronnes