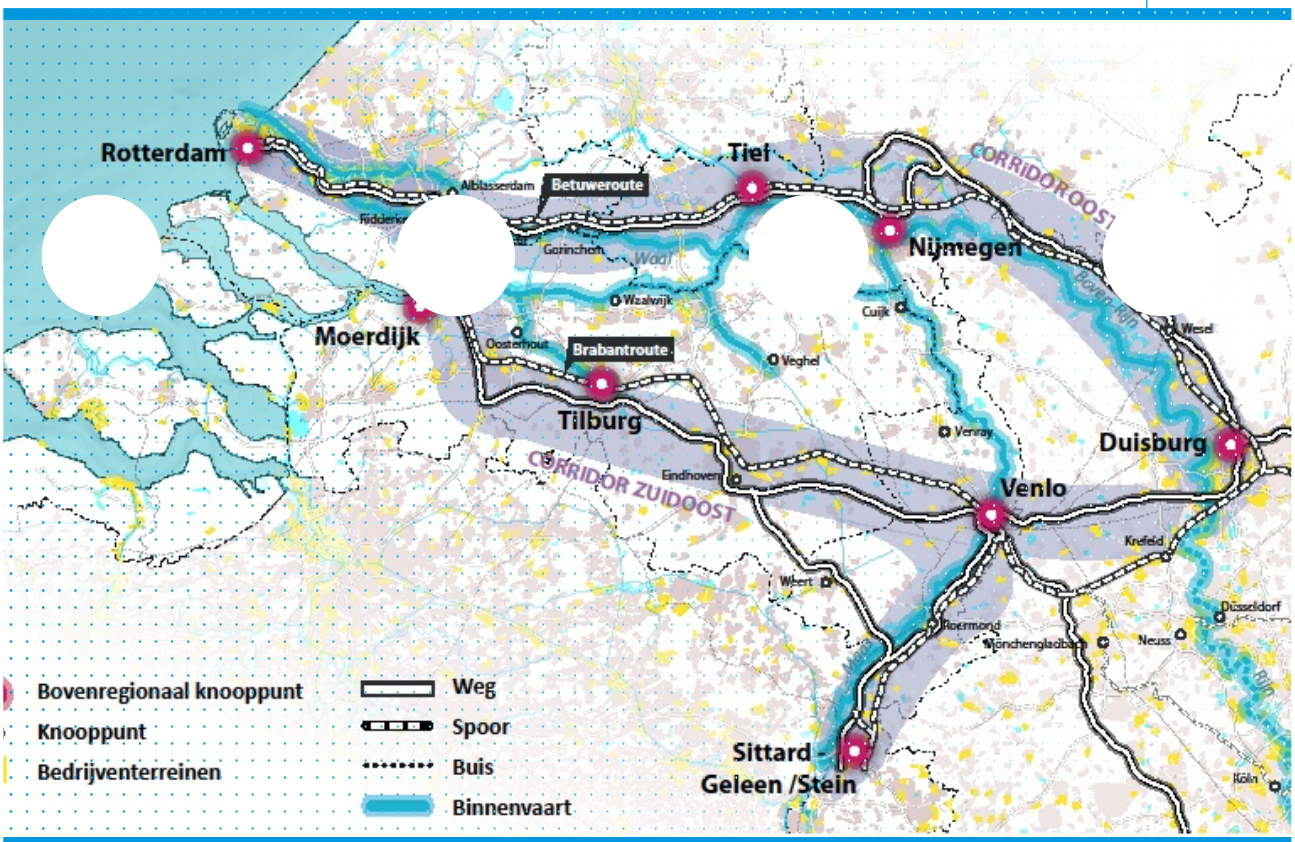
stec
groep



Ruimtelijke sturing op knooppunten

Stec Groep aan MIRT Goederenvervoercorridor

Wim Eringfeld, Esther Geuting en Hub Ploem
28 mei 2020

Inhoudsopgave

1 Advies 4

1.1 Achtergrond ... 4
1.2 Adviezen voor ruimtelijk economische beleidslijn ... 5
Advies 1: Maak uniforme afspraken over sturing op beperkt aantal knooppunten in de Goederenvervoercorridor ... 5
Advies 2: Stuur op complementariteit en bepaal op Corridorniveau het profiel van knooppunten ... 7
Advies 3: Organiseer bovenregionale afstemming op de Goederenvervoercorridor ... 8
Advies 4: Maak werk van (her)ontwikkelingsmogelijkheden in knooppunten ... 8
Advies 5: Verhoog het ambitieniveau voor duurzaamheid, zowel voor gebouwen en gebieden ... 10
Advies 6: Ga (lokaal) aan de slag met modal shift doelstellingen ... 11
1.3 Implementatie en organisatie (ruimtelijke) sturing ... 13

2 Inleiding 16

2.1 Achtergrond ... 16
2.2 Onze aanpak ... 17
2.3 Leeswijzer ... 18

3 Context 19

3.1 Waarom een ruimtelijk-economische beleidslijn wenselijk is? ... 19
3.2 Bijdrage aan ambities MIRT Goederenvervoercorridor ... 20
3.3 Ruimtelijk-economische beleidslijn op viertal thema's ... 21

4 Leidende principes 24

5 Modal shift 27

5.1 Achtergrond, ambities en doelstellingen ... 27
5.2 Instrumenten voor modal shift ... 28

6 Duurzaamheid 33

6.1 Achtergrond, ambities en doelstellingen ... 33
6.2 Instrumenten voor duurzaamheid ... 34

7 Complementariteit 42

7.1 Achtergrond, ambitie en doelstellingen ... 42
7.2 Instrumenten voor complementariteit ... 43

8 Sturing 51

8.1 Achtergrond, ambitie en doelstelling ... 51
8.2 Instrumenten voor sturing ... 52

9 Uitvoering 58

9.1 Uitwerking in MIRT-, provinciaal en/of lokaal programma: vestigingsklimaat versterken ... 58
9.2 Wat is nodig om succesvol te zijn? ... 59

Bijlagen 63

A. Deelnemers in ambtelijke werkgroep ... 63
B. Instrumenten voor ruimtelijke sturing ... 64
C. Nadere uitwerking van enkele instrumenten ... 70
1. Herstructureringsfonds ... 70
2. Voorkeursvolgorde XXL-logistiek ... 73
3. Gezamenlijke acquisitie en afstemming ... 74
D. Beknopte marktanalyse ... 76

1 Advies

1.1 Achtergrond

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek werken samen vanuit de visie dat de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost in 2030 Topcorridors zijn. Ambitie is het faciliteren van een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem dat bijdraagt aan duurzame economische groei en waarbij de gebruikers tevreden zijn. Deze ambitie past binnen de handelingsperspectieven die de Corridorpartijen hebben afgesproken, zijnde (1) Rotterdam als gateway, (2) sterk verbonden netwerken en (3) sterke knooppunten in grenzeloos netwerk.

In de BO-MIRT afspraken van november 2019 is afgesproken dat Corridorpartijen: "*een concentratiebeleid willen voeren uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke waarden, beter benutten van infrastructuur, agglomeratievoordelen en duurzaamheid (o.a. stimuleren modal shift). Dit betekent op de eerste plaats een actieve sturing van (grootschalige) logistieke infrastructuur en (bovenregionale) logistieke bedrijvigheid (en terreinen) in of nabij knooppunten op de Goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats houdt dit een concentratie op regionaal niveau in, gericht op de ruimtevraag van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel. [.....] We ontwikkelen beleid om selectiever te worden in het ruimtelijk lokaliseren van de grootschalige logistieke bedrijvigheid op deze corridors door te focussen op activiteiten die zo veel mogelijk aansluiten op de bestaande economische structuren, daadwerkelijk toegevoegde waarde leveren en betekenis hebben voor de arbeidsmarkt en transitieopgaven.*"

In deze ruimtelijk economische beleidslijn geven we invulling aan de afspraak uit het BO-MIRT 2019. Welke mogelijkheden zijn er voor sturing en we adviseren over de (eerste) stappen die de Corridorpartijen kunnen zetten.

Waarom clustering en sturing van belang is?

Zowel vanuit landschappelijk, infrastructureel als economisch perspectief is clustering wenselijk. Door meer clustering blijft de schade voor het landschap op veel andere plekken beperkt. Eenlingen hebben relatief een grote impact op de omgeving. Clustering houdt de kans in om zoveel mogelijk ongewenste maar noodzakelijke functies op één plek samen te brengen. Grote investeringen in infrastructuur, voorzieningen en faciliteiten worden beter benut in clusters en investeringen in uitbreiding van multimodale capaciteit en/of ten behoeve van de energietransitie renderen sneller. Streven naar een hogere toegevoegde waarde van de logistiek en een logistiek die de regionale economie versterkt is gemakkelijker bij een grote schaal. In grote clusters ontstaat een ecosysteem van bedrijven die elkaar versterken en wordt innovatie gemakkelijker. Beschikbaarheid van personeel, kennisinstituten, efficiënte distributienetwerken en toeleverende bedrijven bieden kansen tot het doorontwikkelen van een logistieke sector met steeds meer hoogwaardige banen, volgende stappen op digitalisering en het van de grond komen van circulaire stromen. Ook in internationaal perspectief biedt clustering een sterk wapen tegen concurrentie en een hoogwaardige logistieke sector in Nederland.

Brede instrumentenmix beschikbaar met een duidelijke samenhang

Sturing is goed mogelijk, het instrumentarium is beschikbaar en toepasbaar, mits zorgvuldig en coherent ingezet. Instrumenten zijn veel beter werkzaam indien goed is nagedacht over stapeling van verschillende ambities en het samenspel van de instrumenten die de verschillende overheidsniveaus tot hun beschikking hebben om de gestelde doelen te bereiken. Daarnaast is voor een goede werking van het instrumentarium belangrijk dat aan randvoorwaarden wordt voldaan, zoals het zorgen voor voldoende marktspanning en een gelijk speelveld (om overloop naar een andere provincie of knooppunten te vermijden) en in te zetten op het verleiden van de markt. Om zeker te stellen dat het gewenste effect optreedt is het noodzaak om 'de

stok' klaar te hebben staan. Als de markt weet dat 'de stok' wordt toegepast indien nodig, treedt het gewenste effect meestal al op en hoeft deze 'back-up' in de praktijk vaak al niet meer toegepast te worden.

Ambities en kernkeuzes binnen Goederenvervoercorridor leidend voor de sturingslijn
Welk instrumentarium ingezet wordt, is afhankelijk van de ambities die op elk niveau vastgesteld worden en wie de verantwoordelijkheid heeft hier invulling aan te geven. Instrumenten zijn daarmee niet los te zien van de ambities in de Goederenvervoercorridor, waarbij de Toekomstagenda en de provinciale en lokale ambities voor de knooppunten samen komen.

De instrumenten zijn uitgewerkt voor een viertal thema's, modal shift, duurzaamheid, complementariteit en sturing. Om instrumenten effectief in te kunnen zetten hebben we elk thema geoperationaliseerd door een aantal ambities te formuleren. Vervolgens worden per thema, per ambitie instrumenten beschreven die elk overheidsniveau tot haar beschikking heeft en kan inzetten. Voor zover beschikbaar hebben we formuleringen uit best practice voorbeelden per instrument opgenomen. Het is uw gereedschapskist om te werken aan de uitvoering op de verschillende (op Corridorniveau en lokaal geformuleerde) ambities.

1.2 Adviezen voor ruimtelijk economische beleidslijn

De ruimtelijk economische beleidslijn geeft invulling aan de ambitie om (meer) te sturen op de doelstellingen zoals geformuleerd in het Programma Goederenvervoercorridors. Hierbinnen kunnen diverse instrumenten, arrangementen en procesinterventies opgepakt worden. Vanuit deze optiek is ook een zekere gelaagdheid aan te brengen in de sturingsinstrumenten, namelijk een aanpak op Rijks- en Corridorniveau, op provinciaal niveau en op gemeentelijk niveau en instrumenten die al op korte termijn afgesproken kunnen worden. Het gaat bovenal om een integrale werkwijze die bijdraagt aan de (ruimtelijke) sturing en Corridordoelen.

Advies 1: Maak uniforme afspraken over sturing op beperkt aantal knooppunten in de Goederenvervoercorridor

Doel is om meer te clusteren op enkele knooppunten. Dit sluit aan bij de lijn die vanuit de Corridorpartijen in de BO-MIRT in november 2019 is vastgelegd. Clustering is ook in lijn met de beoogde sturing (van logistieke functies) die het rijk beoogd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Bovendien zorgt clustering voor bundeling van stromen en een efficiënt en samenhangend netwerk binnen de Goederenvervoercorridor. De markt vestigt zich graag in deze knooppunten, maar wijkt af en toe uit als op de knooppunten onvoldoende grond beschikbaar is. In de knooppunten moet dan ook voldoende aanbod beschikbaar zijn om de markt te kunnen faciliteren, zowel op greenfields als brownfields (zie ook advies 4). Ook faciliteiten (bijvoorbeeld huisvesting arbeidsmigranten), proactieve oplossingen voor stikstofdepositie en (multimodale) voorzieningen moeten hier optimaal zijn, zodat er sprake is van een extra vestigingsvoordeel ten opzichte van andere plekken buiten de Goederenvervoercorridor. Vanuit internationaal perspectief is het van belang dat in de Goederenvervoercorridor een robuust en sterk netwerk bestaat zodat hoogwaardige stromen in Nederland gevestigd zijn en blijven.

Provincies voeren de regie in de ruimtelijke ordening en vormen de schakel tussen de nationale ambities (o.a. via procesafspraken vastgelegd in de NOVI, maar ook in de landsdelige Omgevingsagenda's) en de lokale overheden (als uitvoerders van het ruimtelijke beleid). Het is wenselijk dat de Corridorpartijen vastleggen om op een uniforme wijze af te spreken welke knooppunten (zowel bovengemiddelde knooppunten als knooppunten voor regionale vestigers) versterkt en/of uitgebreid worden. Betrek hierbij ook het internationale perspectief. In de vier Corridor-provincies zijn al ontwikkelingen om te sturen op enkele knooppunten. We pleiten hier nadrukkelijk voor een bottom-up benadering waarbij samen met lokale overheden naar de optimale invulling van de beoogde clusters gezocht wordt, rekening houdend met het uitgangspunt van clustering op een beperkt aantal plekken. Afspraken worden vastgelegd in de programmeringsafspraken die regio's maken. De afspraken worden vervolgens – eventueel met lokaal/regionaal maatwerk – vastgelegd in de Provinciale Omgevingsvisie, Omgevingsverordening of een ander beleids- en/of besluitvormingsdocument. De uniforme werkwijze wordt in de vorm van een

procesafspraak in de Omgevingsagenda vastgelegd tussen de Corridorpartijen en het rijk. Nieuwe plannen en/of ontwikkelingen worden getoetst aan regionale programmeringsafspraken.

HOE AFWEGEN WELKE EN HOEVEEL KNOOPPUNTEN?

Clustering betekent dat activiteiten en investeringen zich concentreren op enkele aangewezen plekken. Door dit op uniforme wijze te doen ontstaat een gelijk speelveld voor alle partijen in de Goederenvervoercorridor. Hoe kunt u afwegen voor welke knooppunten te kiezen?

- Breng het regionale logistieke ecosysteem in beeld, rekening houdend met infrastructureel perspectief. Hierbij ook nadrukkelijk aandacht voor de ruimtelijke schaal van het ecosysteem; gaat het om een of meerdere fysieke plekken in een gemeente of zijn buurgemeenten onderdeel van het cluster. Over het algemeen geldt dat het bereik van een terminal circa 15 á 20 kilometer is.
- Welke uitbreidingsbehoefte is er vanuit grootschalige logistiek en in is deze regionaal gebonden?
- Breng in beeld welke knooppunten bovengemiddelde aantrekkingskracht hebben op de markt (en nu al een groot volume verwerken, dan wel uitstekende faciliteiten hebben). In feite zijn dit de bovengemiddelde knooppunten in de Goederenvervoercorridor. Bepaal daarnaast welke plekken ook knooppunten zijn en plek bieden aan regionaal gebonden logistiek.
- Maak onderscheid in primaire en secundaire clusters. Primaire clusters (bv. bovengemiddelde knooppunten) faciliteren vooral die logistiek die past bij de specialisatie van het knooppunt en vormen een opvanglocatie voor nieuwe bovenregionale spelers. Secundaire clusters zijn kleiner van omvang en faciliteren hoofdzakelijk regionaal gebonden spelers en netwerkbedrijven.
- Stel gezamenlijk criteria op voor (boven)regionale spelers / wanneer spelers de infrastructuur van een bovengemiddeld knooppunt gebruiken. Bepaal daarnaast de definitie van XXL, XL en L.
- In hoeverre heeft selectiviteit invloed op de dynamiek (vraag / aanbod) per type knooppunt?
- Beoordeel ruimtelijke en landschappelijke aspecten bij het toedelen van de knooppunten. Hierbij gaat het vooral over de omvang van de clusters, de landschappelijke inpassing, maar ook de relatie tot overige ruimtevragers (zoals wonen, andere economische functies, natuur, etc.).

Veel provincies hebben naast de bovengemiddelde knooppunten al beleid geformuleerd dat XXL logistiek op een beperkt aantal knooppunten mag landen. In veel gevallen gaat het dus om aanscherping.

De werkwijze die in de Goederenvervoercorridor tot stand komt kan als voorbeeld dienen voor de uitrol van de sturingslijn van het rijk richting de overige regio's in Nederland. Dit biedt voor de Goederenvervoercorridor de kans om het ruimtelijk beleid ten aanzien van clustering mede vorm te geven en als belangrijkste logistieke regio hier het voortouw te nemen. Het is wel van belang dat ook de regio's buiten de Goederenvervoercorridor een soortgelijk beleid gaan voeren om ongewenste weglekeffecten te vermijden. We adviseren de Corridorpartners het Ministerie van BZK te verzoeken deze aanpak te beschouwen als een bestuurlijke afspraak in het kader van de zogenaamde samenwerkingsafspraken over de NOVI en deze mee te nemen in de overleggen met de andere provincies en regio's.

VRAAGGERICHT ONTWIKKELEN VOOR XXL-LOGISTIEK IN DE KNOOPPUNTEN

Vraaggericht ontwikkelen houdt in dat er alleen wordt ontwikkeld bij concrete vraag. Dit vereist een andere manier van werken en denken dan aanbodgericht ontwikkelen. Aanbodgericht ontwikkelen van bedrijventerrein gaat uit van de ontwikkelingen van een bedrijventerreinen op basis van een toekomstige uitbreidingsvraag. Door bedrijventerreinen vraaggericht te ontwikkelen kan er geen programmatische overaanbod meer ontstaan. Als een bedrijf met een concrete vraag niet gehuisvest kan worden in de bestaande harde planvoorraad dan wordt deze vraaggericht ontwikkeld. Door met elkaar vast te leggen op welke plekken een ontwikkeling voor grootschalige bedrijven wenselijk is kan hier organisch een nieuw cluster ontwikkeld worden. Bij bestaande bedrijventerreinen kan dit door een projectafwijkingsbesluit (of omgevingsvergunning), terwijl op nieuwe greenfield locaties dit mogelijk is door een 'beginvolume' mogelijk te maken. De provincie Noord-Brabant heeft hier afgelopen jaren mee gewerkt en zowel provincie als gemeenten zijn positief over de aanpak. Mogelijk zijn onderdelen van de aanpak te kopiëren naar andere provincies in de Goederenvervoercorridor.

Advies 2: Stuur op complementariteit en bepaal op Corridorniveau het profiel van knooppunten

De bovengemiddelde knooppunten hebben een verschillend profiel en hebben een zekere specialisatie. Het gaat dan om diverse vormen van distributie (productiegerelateerde stromen of doorvoerstromen) of bedrijven die vallen onder productie, industrie of agrofood. De economische waarde van logistieke activiteiten in de bovengemiddelde knooppunten bevindt zich niet alleen bij logistieke dienstverleners, maar ook bij andere sectoren waar veel logistieke operaties plaatsvinden.

Niet elk cluster is echter even sterk in alle criteria, ook niet binnen de Goederenvervoercorridor. Visie op de inrichting van elk cluster helpt om op termijn invulling te geven aan een complementaire ontwikkeling en specialisatie van de verschillende knooppunten. Conceptueel denken heeft als doel te bewerkstelligen dat partijen die elkaar versterken samen een ecosysteem gaan vormen die een soortgelijke behoefte hebben en een soortgelijke bijdrage aan de gekozen ambities willen leveren. Het houdt ook in te accepteren dat partijen die niet in dat ecosysteem passen, beter naar andere - voor hen betere - locaties worden doorverwezen. Weten welke partij waar het beste past, draagt bij aan het optimaliseren van de meerwaarde voor de regio, versterkt het strategisch belang van het knooppunt en maakt het gemakkelijker meerdere ‘vliegen in een klap’ te slaan.

Ontwikkel daarom op Corridorniveau een visie op het ecosysteem dat bij elk knooppunt past en stem met elkaar af welke (logistieke) functies waar het beste passen. Wij adviseren daarbij in de uitwerking van de visie ook een aantal ambities te stapelen ten aanzien van infrastructuur en duurzaamheid, zodat specifieke kwaliteiten van de verschillende knooppunten worden benut. Ook de uitgangspunten en kansen ten aanzien van de circulaire economie moeten onderdeel zijn van de uitwerking van de visie op de verschillende knooppunten. Veranker de doelstellingen en ambities in beleidsdocumenten en vertaal provinciaal beleid en ambities via regionale programmeringsafspraken (uitgangspunten hiervoor worden in de Provinciale (Omgevings)verordening vastgelegd). Hierbij past ook de aanbeveling om voor de Goederenvervoercorridor een visie uit te werken waarin door stapeling van ambities de maatschappelijke meerwaarde van de sector logistiek fors wordt verhoogd. Gemeenten vertalen de ambities tot specialisatie door in een conceptueel plan. Dit wordt geborgd in de gemeentelijke Omgevingsvisie die vervolgens doorwerkt voor nieuwe ontwikkelingen (bv. nieuw bedrijventerrein), zoals in gebiedsvisie/Masterplan en uiteindelijk het bestemmingsplan (en straks Omgevingsplan).

Er is veel aandacht voor de toegevoegde waarde van de logistiek. De Corridorpartijen (en ook de gemeenten) zijn kritischer geworden op de toegevoegde waarde van de logistiek voor de regio. Focus op die logistiek (en industrie) met een belangrijke regionaal economische of maatschappelijke meerwaarde vraagt om een heldere toetsing van nieuwe initiatieven. Om hierop te sturen kan bijvoorbeeld aan bedrijven worden gevraagd om een format uit te werken bij het kenbaar maken van een huisvestingsvraagstuk.

Naast het faciliteren van regionaal gebonden bedrijven (geworteld in de regio of gelieerd aan bestaande regionale ecosystemen) kunnen de criteria bij afweging voor regionale meerwaarde/bijdrage aan de regionale economie of maatschappelijke opgaven bij nieuwe bedrijven als volgt geformuleerd worden:

- Binding met regio en regionale economie (koppeling met speerpuntsectoren en ambities).
- Bijdrage aan specialisatie en/of differentiatie van het knooppunt/regio.
- Bijdrage aan werkgelegenheid (kwantitatief en kwalitatief).
- Bijdrage aan de energietransitie en duurzaamheid.
- Bijdrage aan (innovatieve) transportoplossingen en modal shift.
- Bijdrage arbeidsmarkt (bv. afspraken met onderwijs, inzet mensen met afstand tot arbeidsmarkt, etc.).
- Visie op huisvesting van arbeidsmigranten die mogelijk gaan werken bij het bedrijf.
- Bijdrage aan (voorkomen van) landschap(svervuiling).

Bepaal minimale eisen waaraan een initiatiefnemer moet voldoen om regionaal voldoende (maatschappelijke) waarde toe te voegen om zich in een bovengemiddeld knooppunt te mogen vestigen en leg deze vast in een leidraad ten aanzien van de weging en besluitvorming. Het is raadzaam een adviescommissie aan te stellen die de afweging maakt wie in aanmerking komt.

Een dergelijke selectiviteit wordt vastgelegd in de vereisten rondom de programmeringsafspraken die de provincies maken met de regio's (via de Provinciale (Omgevings)verordening). Hierbij bestaat de mogelijkheid om op Corridorniveau te sturen op de specialisatie en complementariteit tussen de verschillende knooppunten. Lokaal kan specialisatie worden doorvertaald in het bestemmingsplan (bv. foodgerelateerde bedrijven, VAL/VAS-bedrijven, etc.).

Tot slot: We adviseren om een goede communicatiestrategie op te zetten om de boodschap over de economische en maatschappelijke waarde van de logistiek voor het voetlicht te brengen (*'licence to operate'*). Doe dit op Corridorniveau en haak aan bij initiatieven in de regio.

Advies 3: Organiseer bovenregionale afstemming op de Goederenvervoercorridor

Om de Goederenvervoercorridor en de (bovengemiddelde) knooppunten te versterken is het wenselijk om 'leads' voor XXL-logistiek of productie op regionaal (regio en provincie) en op corridorniveau te delen. Dit onder andere in het kader van het voorkomen van ´shopgedrag´ en een transparante afweging te maken ten aanzien van een eventuele locatieontwikkeling. Voor het versterken van de (functionele of sectorale) specialisatie (of juist differentiatie) van en tussen knooppunten en vanuit het oogpunt van het 'juiste bedrijf, op de juiste plek' is coördinatie wenselijk. Hierbij is het van belang om op regionaal niveau leads af te stemmen via een bestaande (organisatie/afstemmings-)structuur of een nieuw op te zetten regionaal bedrijvenloket. Haak aan op de diverse bestaande initiatieven.

Indien de conclusie is dat de regionale meerwaarde beperkt/gering is (of het bedrijf gelet op de afspraken in Goederenvervoercorridor elders een hogere toegevoegde waarde heeft), dan moet de lead doorgelegd worden voor afweging op corridorniveau. Creëer daarvoor ook de randvoorwaarden voor een succesvolle afstemming: openheid, transparantie en vertrouwen. Dit vereist ook de invulling van een Bedrijvenloket op niveau van de Goederenvervoercorridor.

Formuleer als provincies de 'opdracht' aan de regionale ontwikkelingsmaatschappijen (bv. BOM, Rewin, LIOF, OostNL) anders, zodat ook steeds meer 'gezocht' wordt naar bedrijven passend bij de beleidsuitgangspunten en -ambities. Breng daarnaast NFIA en NDL op de hoogte van de sturing op bepaalde bedrijven.

Advies 4: Maak werk van (her)ontwikkelingsmogelijkheden in knooppunten

In de NOVI-brief van 23 april 2020 streeft het rijk om - samen met de provincies - de realisatie van logistieke functies te concentreren op bestaande terreinen en in specifieke corridors, en alleen indien aantoonbaar nodig daarbuiten. Dit sluit aan bij de ambities en afspraken uit het BO-MIRT van november 2019. Clustering op enkele knooppunten zorgt voor bundeling en efficiencyverbetering in de Goederenvervoercorridor. Bovendien: hoe meer herontwikkeling van bestaande locaties van de grond komt, hoe minder greenfield locaties ontwikkeld hoeven te worden. Tot op heden wordt circa 20% van de transacties op brownfield-locaties gerealiseerd. Wij denken dat het mogelijk is dit te verdubbelen naar 40%, met meer inspanning hierop. Lokaal en regionaal maatwerk is hierbij gewenst en noodzakelijk. In sommige regio's is namelijk afgelopen jaren al intensief herontwikkeld, waardoor de mogelijkheden wellicht lager zijn of juist meer in de regio rondom het knooppunt liggen.

Marktspanning is cruciaal bij het van de grond krijgen van herontwikkeling in de bestaande voorraad. Indien er geen marktspanning is, voelt de markt geen druk om te investeren in brownfieldlocaties. Van belang is daarom om in de Provinciale (Omgevings)verordening op te nemen dat een behoefteraming leidraad is voor de regionale programmeringsafspraken, evenals afspraken over herontwikkeling van bestaande locaties. In combinatie met het vraaggericht ontwikkelen van greenfieldlocaties. Met andere woorden leg in deze afspraken vast dat naarmate brownfield herontwikkeling mogelijk is, terughoudend omgegaan dient te worden met greenfieldontwikkeling.

Realisatie van greenfields op gewenste plekken

Vanuit de logica van clustering – en gelet op de behoefte vanuit de markt – is nieuw aanbod wenselijk. Niet alle vraag kan worden opgevangen in de bestaande voorraad. Het heeft de voorkeur om meer aanbod te realiseren in de bovengemiddelde knooppunten. Overigens zijn al meerdere knooppunten aan de slag met de planontwikkeling voor nieuw aanbod. Van belang is om per project te beoordelen hoe een versnelling aangebracht kan worden, zodat het aanbod ook binnen afzienbare tijd op de markt komt. Bottlenecks als stikstof (PAS/PFAS), lange planprocedures, etc. dienen waar mogelijk – met prioriteit – opgelost te worden. Een 'stikstofbank' op Corridorniveau kan hierbij een oplossing bieden voor de problematiek. Tegelijkertijd werkt dit alleen als locatieontwikkeling elders ook daadwerkelijk ontmoedigd wordt. Hiervoor zijn de regionale programmeringsafspraken een belangrijk instrument om ontwikkelmogelijkheden van nieuwe locaties te borgen en stroomlijnen aan de clusterfilosofie.

Inzicht in kansen voor herontwikkeling en optuigen (financieel) instrumentarium

De bestaande Ladder voor duurzame verstedelijking biedt een toetsingskader en werkwijze hoe nieuwe ontwikkelingen te beoordelen. Hierbinnen wordt bij nieuwe ontwikkelingen (greenfields) gevraagd te motiveren of die behoefte ook in de bestaande voorraad opgevangen kan worden. Op dit moment is het relatief eenvoudig om de behoefte voor nieuwe locaties te motiveren. Zodra er meer inzicht en grip komt op de (on)mogelijkheden van herontwikkeling komt er automatisch meer druk op de bestaande voorraad voor herontwikkeling. We adviseren dan ook om dit inzicht te vergroten, door het uitvoeren van een of enkele pilots in de Goederenvervoercorridor. Brownfields kunnen – zowel in de bovengemiddelde knooppunten als de overige knooppunten – invulling geven aan de ruimtebehoefte die ontstaat bij regionaal gewortelde bedrijven en/of nieuwe vestigers, ook in situaties waar nog geen greenfieldaanbod beschikbaar is. Bovendien biedt herstructurering in zijn algemeenheid de mogelijkheid om kleinschalige bedrijven te faciliteren in de bestaande voorraad en zo ruimte op greenfields vrij te houden voor grootschalige bedrijvigheid.

Door in kaart te brengen waar en welke brownfields (a) herontwikkeld zijn, (b) welke leerervaringen hieruit naar voren komen en (c) het uitvoeren van een pilot om bestaande bedrijventerreinen (en kavels) te signaleren die geschikt zijn voor herontwikkeling (en plekken te signaleren die ongewenst zijn voor XXL-ontwikkelingen) ontstaat meer gevoel bij de (on)mogelijkheden. Hier zien we een belangrijke rol voor de provincies. Zij zijn idealiter in de lead waar het gaat om het initiëren van de pilot. 'Best practices' en meer kennis over kansrijke plekken kunnen ondernemers (ontwikkelaars en beleggers) en gemeenten stimuleren om verder te investeren op deze plekken. Bovendien bieden regionale programmeringsafspraken de basis voor meer aandacht en inzet op herstructurering.

Instrumenten voor beoordeling van kansrijke plekken:

- Ruimtelijke kenmerken: leeftijd panden, omvang panden, geclusterde leegstand/verouderde panden.
- Locatiekenmerken: ligging, dynamiek, logistieke toplocaties.
- Economische kenmerken: bedrijfssector, gerealiseerde omzet, aantal medewerkers, toegevoegde waarde.
- Overige kenmerken: bijdrage aan energietransitie, verwachte dynamiek/huisvestingsvraagstuk, grootschalige posities marktpartijen.

Een van de dilemma's bij herontwikkeling van bestaande locaties is dat kosten voor herontwikkeling vaak hoog zijn en gepaard gaan met hoge (financiële) risico's. Vandaar dat nu vaak pas herontwikkeling van de grond komt zodra een eindgebruiker in zicht is. Om meer potentieel aanbod beschikbaar te krijgen adviseren we om ook (financieel) instrumentarium op te zetten. Enkele kansrijke en nader uit te werken instrumenten:

- Stel een 'oliemannetje' voor brownfields aan. Deze persoon inventariseert of er op korte en middellange termijn kansen ontstaan voor herontwikkeling, schakelt met gevestigde bedrijven en marktpartijen om tot een haalbare businesscase te komen en neemt drempels weg om tot uitvoering over te gaan.

- Organiseer een of meerdere versnellingstafels al dan niet met marktpartijen waar de knelpunten van kansrijke plekken snel in kaart worden gebracht en oplossingen voor deze knelpunten in kaart worden gebracht.
- Overweeg het opzetten van een herstructureringsfonds. Dit fonds wordt gevuld door op greenfieldontwikkelingen een statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage te heffen. Alleen bedrijventerreinen gelegen in de knooppunten (bovenregionaal en regionaal) met uitstekende locatiekwaliteiten voor (XXL-)logistiek komen in aanmerking. Voorwaarde om als marktpartij geld uit het fonds te krijgen, is dat B&W van de betreffende gemeente het herontwikkelingsplan voor het terrein hebben goedgekeurd. Een andere vorm waarin het fonds haar werking kan hebben is om via een achtergestelde lening kapitaal te lenen aan een marktpartij om herontwikkeling mogelijk te maken. Eventueel kan het herstructureringsfonds ook een garantstelling geven voor de lening van de marktpartij. Dit om marktpartijen te bewegen 'op voorraad' brownfieldlocaties te ontwikkelen. Immers een eindgebruiker wil het liefst binnen 1 á 1,5 jaar zijn intrek nemen in een nieuw pand. Dit betekent dat er meer aanbod (gevulde pijplijn, 'warme broodjes') moet komen wil een substantieel deel van de vraag hier gefaciliteerd kunnen worden. Het herstructureringsfonds wordt door de provincie in samenspraak met de knooppuntgemeenten opgezet. Hierin wordt de werkwijze en aanpak verder uitgewerkt. De knooppuntgemeenten zijn de belangrijkste schakel tussen marktpartijen (die de herontwikkeling dragen) en te herontwikkelen plekken.
- Voor elk project is maatwerk nodig. Zorg er voor dat het keuzemenu van beschikbare publiek- en privaatrechtelijke instrumenten bekend is en dat de instrumenten op elkaar zijn afgestemd. We denken onder andere aan procescapaciteit voor uitvoering, stedelijke herverkaveling, verhandelbare ontwikkelrechten en/of transitie-exploitaties.

Advies 5: Verhoog het ambitieniveau voor duurzaamheid, zowel voor gebouwen en gebieden

Duurzaamheid betreft zowel energietransitie, biodiversiteit, klimaatadaptatie als circulariteit. Ook de landschappelijke inpassing van (nieuwe) terreinen verdient meer aandacht. Er ligt een grote kans om de ontwikkeling van logistiek en knooppunten te combineren met ambities op het gebied van duurzaamheid (landschap en modal shift). Clustering maakt het mogelijk grote investeringen in infrastructuur efficiënt te gebruiken en te laten renderen. (Logistieke) Bedrijvenparken kunnen daarnaast met hun grote platte daken en hun ruime opzet (een bruto/netto verhouding van 50-60% bebouwd) een belangrijke bijdrage leveren aan het genereren van energie. Wij bevelen aan het ambitieniveau te verhogen. Zon-op-het-dak en BREEAM-gecertificeerd bouwen zijn inmiddels breed geaccepteerd in de markt en moet de standaard zijn. Maar er kan veel meer. Ook logistieke dienstverleners, verladers en productiebedrijven hebben een duurzaamheidsstrategie met een nul-emissiedoelstelling die in 2050 gerealiseerd moet zijn. Zij moeten dus ook grote stappen gaan zetten. De Corridorpartijen en gemeenten kunnen daarbij helpen. Dit allereerst door een ambitie over verduurzaming met de knooppunten vast te leggen als streefwaarde of ambitieniveau. Maak daartoe een plan samen met de bovengemiddelde knooppunten hoe de duurzaamheidsambities (zowel op energietransitie, biodiversiteit, klimaatadaptatie, circulariteit als landschappelijke inpassing) te vertalen naar de lokale context. Van belang is om hierbij ook een gelijk speelveld te realiseren. Eisen in provincie X of gemeente Y moeten gelijk zijn bij de buren, anders sorteert een maatregel of beleidsinstructie geen effect.

De meest kansrijke instrumenten die de Corridorpartijen en betrokken gemeenten kunnen doorvoeren:
- Stapel ambities ten aanzien van clustering, nieuwe bedrijvenparken en duurzaamheid door in de Regionale Energie Strategie (RES) in te zetten op integratie van duurzaamheidsambities op logistieke knooppunten. Bijvoorbeeld door het vastleggen van de ambities over het aantal op te wekken Megawatt door zon-op-dak op bedrijventerreinen en dit ook in de regionale programmeringsafspraken te borgen (uitgangspunt welke gemeenten hanteren bij opstellen/herzien van uitgifteregels).
- Overweeg in hoeverre marktspanning georganiseerd kan worden door de aanleg van zonneparken elders te beperken of afhankelijk te maken van de mate waarin daken die wel geschikt zijn, maar niet gebruikt worden voor zonne-energie gebruikt moeten worden alvorens zonneparken toe te staan. Via de NOVI of via provinciaal beleid kan dit geborgd worden.

- Richt ontwerpend onderzoek in om bedrijventerreinen op grote schaal energiepositief te maken. Aspecten die in dergelijk onderzoek aan bod komen zijn: een duurzame (energie)infrastructuur voor de uitwisseling van reststromen of warmte, aanleg collectieve (parkeer)voorzieningen waardoor een hogere bruto/netto verhouding (70-80%) gerealiseerd kan worden, plaatsing van windmolens op het terrein en langs de openbare weg, laadpalen voor koppeling aan een shared shuttle service concept waardoor container-/vrachtwagenbewegingen van en naar de terminal en een gezamenlijke parkeervoorziening efficiënt kunnen worden afgehandeld, landschappelijke inpassing, stimuleren van biodiversiteit en klimaatadaptatie op bedrijventerreinen, etc.
- Gemeenten nemen in de gebiedsvisie (of masterplan) uitgangspunten op ten aanzien van landschapsontwikkeling, inpassing, duurzaamheid, et cetera, zodat sprake is van een geïntegreerde ontwikkeling van een bedrijventerrein in een bredere context. Stel eisen aan de ontwikkeling van locaties ten aanzien van inpassing in het landschap. Ondanks de stapeling van landschappelijke vervuiling door XXL-magazijnen, windmolens en grote parkeerplaatsen is veel te winnen voor de bewoners in de regio door veel aandacht te besteden aan landschappelijke inpassing en het creëren van “groene” doorgangen, juist ook in de grote clusters. Voor nieuwe bedrijventerreinen is het verplichten van parkmanagement aan te bevelen en zo energieambities uit te voeren.
- Gemeenten stellen voorwaarden aan gronduitgifte waardoor bedrijven verplicht worden aan bepaalde duurzaamheidseisen te voldoen, zoals zon-op-dak, (circulair of duurzaam) bouwen, gebruik niet-fossiele energie. Dit kan in bestemmingsplan en/of uitgiftevoorwaarden geborgd worden. Hierdoor wordt herontwikkeling in de toekomst eenvoudiger
- Zet op bestaande bedrijventerreinen subsidieregelingen in om ondernemers te stimuleren duurzame projecten uit te voeren. Het rijk kan hierbij overwegen om ook een landelijke streefnorm (labeling distributiecentra vastleggen in Besluit bouwwerken en leefomgeving) te introduceren. Dit past goed bij een verhoogd ambitieniveau en is analoog aan de minimale energieprestatie voor kantoren.

Zet bovendien een monitor op en deel kennis over ‘best practices’. Deel dit met Corridorpartijen, gemeenten en ondernemers om verdere verduurzaming te stimuleren.

Advies 6: Ga (lokaal) aan de slag met modal shift doelstellingen

De EU stelt zich tot doel om tot 2050 een fors deel van wat nu over de weg gaat op het water of spoor te krijgen (EU Green Deal, 2020). Ook de Corridorpartijen hebben ambities om meer vervoer over water te realiseren. De knooppunten zijn hiervoor de geijkte plekken. Een fors aanvullende capaciteit is nodig op het spoor en het water, waarin binnen de Goederenvervoercorridor ook investeringen plaatsvinden. Investeer daarnaast aanvullend in benutting van kade-capaciteiten waarin geïnvesteerd is door de overheid en kennis bij bedrijven over gebruik van water of spoor. Bovendien is het wenselijk om gebruik van water en spoor zo aantrekkelijk en concurrerend mogelijk te maken. Dit om de switch van weg naar andere modaliteiten zo interessant mogelijk te maken voor bedrijven. Onbekend maakt nu nog vaak onbemind.

Benutting van kade-capaciteiten

Op diverse niveaus kunnen Corridorpartijen afspraken maken over een betere benutting van kade-capaciteiten.

Op Corridorniveau bijvoorbeeld maken rijk met provincie(s), regiogemeenten en bedrijfsleven afspraken in ‘Beter Benutten Deals’ waarin wordt afgesproken dat “bedrijven en overheid zich inspannen om meer goederen via water te vervoeren”, inclusief een resultaatverplichting gemeten in aantal vrachtwagenkilometers die van de weg gehaald worden. We adviseren dit ook daadwerkelijk te monitoren en bij te sturen waar nodig.

De provincie adviseren we in de Omgevingsverordening op te nemen dat: “een omgevingsplan bestemt bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten alleen voor bedrijvigheid die voor goederenoverslag of productieactiviteiten afhankelijk is van een vestigingslocatie direct aan vaarwater met een eigen kade of in de directe nabijheid van een openbare kade.” Aanvullend hieraan kan de provincie overwegen om het overgangsrecht voor deze (strategische) locaties te beperken. Als het overgangsrecht zou worden

aangescherpt, zal daarmee een verplichting ontstaan voor gemeenteraden om omgevingsplannen in overeenstemming te brengen met de Verordening. Alternatief is om een procesafspraak op te nemen in de Omgevingsagenda dat in de regionale bedrijventerreinenafspraken hierover een afspraak gemaakt moet worden.

De Corridorpartijen koppelen aanvullend de investeringsagenda in de infrastructuur aan die 'extended gates', met het beste potentieel meer volume via water (of spoor) te vervoeren. Hierdoor ontstaat hier 'druk' om het water ook daadwerkelijk te gaan gebruiken.

Lokaal (op niveau van de gemeente of private eigenaar van gronden) zijn diverse sturingsmogelijkheden voor het stimuleren van gebruik van watergebonden kavels door watergebonden bedrijven. Zij zijn in de lead om daadwerkelijk stappen te zetten op dit thema. Bij een nieuw bedrijventerreinen zijn uitgifte in erfpacht, het bestemmingsplan en de uitgiftevoorwaarden hiervan de belangrijkste. Stuur hierin op gebruik van de multimodale voorzieningen en faciliteiten. Voor bestaande bedrijventerreinen hebben gemeenten minder sturingsmogelijkheden. In geval van nog niet-ingevulde bedrijfskavels (in eigendom van de gemeente of publiek-privaat orgaan) is het wijzigen van het bestemmingsplan een optie. Waar het gaat om al ingevulde of leegstaande bebouwde kavels (uitgegeven voorraad) is directe sturing minder voor de hand liggend. Bij een bestemmingsplanherziening zijn hiertoe wel mogelijkheden in de vorm van een uitsterfconstructie. Maak hierover dan ook afspraken op Corridorniveau, zodat de uitvoering hiervan gestalte krijgt. Binnen de Omgevingswet wordt het eenvoudiger om binnen afzienbare termijn (3 tot 5 jaar) functies weg te bestemmen zonder schadeloosstellingsplicht.

Verken daarnaast of privaatrechtelijke instrumenten lokaal kunnen bijdragen aan verplaatsing van aan het water gevestigde bedrijven die daar geen gebruik van maken. Het gaat hier dan om lokaal maatwerk waarover afspraken gemaakt kunnen worden met de knooppunten. Kansrijke instrumenten in dit verband zijn:

- 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.
- Transitie-exploitatie: bij leegstand aan het water '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).
- Kavelruil: afspraak met eindgebruiker of marktpartij over verplaatsing van activiteiten tegen de waardering van de beide panden/kavels.
- Onteigening: incidenteel kan onteigening een in te zetten instrument zijn om strategische posities te verwerven. Het is een relatief zwaar instrument en kan zeer hoge investering tot gevolg hebben.

In samenhang met initiatieven en actie ondernomen door de gemeente kan de provincie via bv. het herstructureringsfonds of via het Provinciaal Ontwikkelbedrijf financieel participeren bij de verplaatsing van bedrijven die geen gebruik maken van de kade.

Kennis delen en monitoring

De Corridorpartijen/provincie kunnen kennis delen stimuleren via (het opstellen van een bidbook) best practices, het faciliteren van pilots en het stimuleren van samenwerkingsverbanden (tussen bedrijven, tussen binnenhavens, etc.). De logistiek makelaars gaan hiermee aan de slag en leveren een groot deel van de gewenste informatie voor kennisdeling.

Door het opzetten van een monitoring-tool kunnen de Corridorpartijen inzicht krijgen in (de mate van) het gebruik van de havengebonden kavels, het cumulatieve volume van/naar de binnenhavens versus het potentiële volume dat nog aanvullend mulitmodaal vervoerd kan worden en inzicht verkrijgen in de afwegingen om multimodaliteit op minder plaatsen te focussen. Hieruit wordt ook zichtbaar waar nog aanvullende inzet nodig is en aan welke aspecten gewerkt kan worden.

Lokaal is het wenselijk om procescapaciteit beschikbaar te hebben zodat bedrijven die het water nog niet gebruiken, maar wel zouden kunnen gebruiken actief benaderd worden. Deze procesmanager kan bedrijven de voordelen van het gebruik van water uitleggen en de business case voorleggen en partijen bij elkaar brengen. Wellicht kan deze capaciteit via de Corridorpartijen georganiseerd worden.

1.3 Implementatie en organisatie (ruimtelijke) sturing

Er ligt een forse ambitie om de Goederenvervoercorridor te versterken en sturing toe te passen. Om hier de komende jaren stappen op te zetten is het noodzakelijk om ook kritisch te kijken naar de implementatie en organisatie om dit te bewerkstelligen. We geven enkele adviezen hierover.

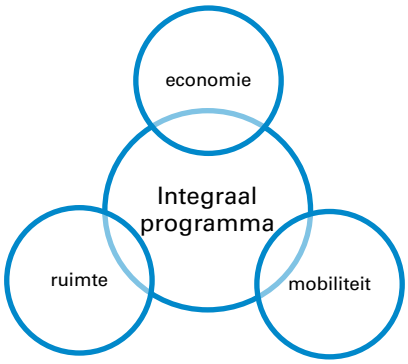
Bepaal ambities en stip aan de horizon, werk daar in stapjes naartoe

Binnen het programma Goederenvervoercorridor wordt gewerkt aan een Toekomstagenda. Deze agenda moet de koers voor de komende 10 tot 20 jaar bepalen. Deze ruimtelijk economische beleidslijn met instrumenten biedt instrumenten om de koers en ambities te verwezenlijken (hierop te sturen). Van belang is om met elkaar ambities te bepalen op de verschillende thema's en per knooppunt. Om stappen te maken is een visie nodig. Een visie moet een stip op de horizon zijn en moet enthousiasmeren. Ontwerpend onderzoek kan een middel zijn om de stip aan de horizon te bepalen. Het is onhaalbaar dat meteen na te streven. Wat wel kan, is dat elke actie die je nu neemt bijdraagt aan het realiseren van dit doel. Bovendien is het noodzakelijk om actiegericht te werk te gaan via een concreet plan van aanpak, proces en/of actie. Bestuurlijke daadkracht is noodzakelijk om de koers uit te dragen en de visie te (blijven) verkondigen.

Het is tussen de verschillende overheidsniveaus belangrijk de juiste combinatie van instrumenten op elkaar af te stemmen voor een maximale werking. Hierbij is het van belang altijd eerst de publieksrechtelijke instrumenten te borgen. Zonder publieksrechtelijke borging zijn privaatrechtelijke instrumenten amper of niet werkzaam. Spreek daarom met elkaar af welke instrumenten op de verschillende overheidsniveaus worden gekozen en geïmplementeerd. Door de verschillende lokale omstandigheden zal het ingezette instrumentarium echter regionaal / lokaal verschillen.

Werk bovendien met versnellingstafels om snel stappen te zetten in de uitvoering. Hierin komen belangrijke stakeholders bij elkaar. Samen doelen formuleren, knelpunten analyseren en acties bedenken om deze knelpunten op te lossen. Iedere partij neemt zijn deel van de opgaven op zich en koppelt regelmatig de voortgang terug.

Versterk het vestigingsklimaat van de knooppunten via een programma



De opgave voor de Goederenvervoercorridor en de knooppunten daarbinnen is groot en kent bovendien meerdere invalshoeken. Er ligt een forse opgave om de ambities waar te maken en op termijn een toppositie te behouden (zowel sociaal-economisch als op gebied van duurzaamheid). Bovendien komen vraagstukken rond economie, ruimte en mobiliteit in het programma samen. We adviseren daarom om een visie uit te werken waarin door stapeling van ambities de maatschappelijke meerwaarde van de sector en de knooppunten fors wordt verhoogd. Benut hiervoor het instrument 'programma' in de Omgevingswet. Dit omdat parallel aan meerdere samenhangende aspecten gewerkt moet worden. Onderdelen van dit programma zijn bijvoorbeeld het verbeteren van het vestigingsklimaat, het verbeteren van de beschikbaarheid van personeel, het stimuleren van innovatie, het ontstaan van een logistiek kennischuster, het ontwikkelen van businessmodellen voor de totstandbrenging van een circulaire economie, het ontwikkelen van een energiepositieve gebiedsontwikkeling, het realiseren van huisvesting voor arbeidsmigranten (en de koppeling met beleid rondom wonen), etc. Kortom, alle acties die bijdragen aan het vestigingsklimaat van de geselecteerde

knooppunten zodat deze plekken een magneet worden voor bedrijven met een hoge toegevoegde waarde (en/of bijdrage aan de versterking van het functionele profiel van het knooppunt).

Het realiseren van het programma zal de nodige investeringen in infrastructuur, vestigingsklimaat en energietransitie vergen. Een uitgelezen kans om het rijk te overtuigen dat u financiële middelen nodig hebt om de vastgestelde ambities te realiseren. Het streven is de Toekomstagenda te koppelen aan langjarige financiële arrangementen voor investeringen. Je kunt investeringen toewijzen, maar ook afhankelijk maken van de bijdrage aan het behalen van resultaten op de afgesproken ambities. Gemeenten, regio's en provincies zijn extra gemotiveerd om invulling te geven aan het sturen op de ambities als zij hier ook voor beloond worden.

In een programma formuleren ondertekenaars welke maatregelen genomen worden om de doelstellingen en ambities te realiseren. Onverplichte programma's zijn 'vormvrij' en vormen bij uitstek het instrument om ook financiële, stimulerende en faciliterende maatregelen te verankeren in beleid en koppelkansen te benutten. Bevorderen van sturing, duurzaamheid, modal shift en complementariteit vragen niet altijd om meer regels en kaders, maar om meer korte termijn acties en maatregelen, waarvan de uitwerking, planning en middelen worden uitgewerkt in programma's, die in samenwerking met gemeenten, regio's en marktpartijen worden vormgegeven.

Herzie de governance-structuur van het MIRT-Goederenvervoercorridor

De ambities en doelen uit de Toekomstagenda, met doorvertaling naar de lokale plannen van aanpak vragen om een integrale blik en aansturing. Daarvoor is een intensieve samenwerking tussen de verschillende overheidsniveaus en tussen verschillende domeinen nodig. Naast infrastructuur moet ook het belang van de ruimte, de economie, het milieu en zelfs het wonen worden meegenomen om ambities te realiseren en het vestigingsklimaat te versterken. De Omgevingswet vraagt van u overigens ook om integraal te denken en daarmee is dit een kans om precies dat te doen.

Zet procescapaciteit in voor inzet op de doelen/ambities

Voor zowel de doorontwikkeling van de (bovengemiddelde) knooppunten, de thema's als locaties/gebieden zijn instrumenten beschikbaar om te sturen op de (nog te bepalen) ambities. Om ze in te zetten is het van belang de instrumenten van de verschillende overheidsniveaus zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en de ambities ook elkaar te laten versterken. Het is belangrijk hier ambtelijke capaciteit voor te creëren en reserveren. Reeds bestaande resources zoals het programmateam, knooppunttrekkers, logistiek makelaars kunnen in deze structuur ingebed worden.

Monitor in BO-MIRT op voortgang en zet een lerende organisatie op

De ambities voor de Goederenvervoercorridor zijn fors. Het is daarom belangrijk om de vinger aan de pols te houden. Monitor de progressie, monitor of er goed wordt samengewerkt tussen de overheidslagen en tussen de verschillende regio's. Aangezien doelen verder weg liggen in de tijd, is het verstandig een lerende organisatie op te zetten. Leren van elkaar, weten wat wel werkt en wat niet, bereid zijn doelen aan te passen en bereid zijn andere instrumenten in te zetten zijn hier belangrijke onderdelen van. Stimuleer kennisdelen tussen Corridorpartijen, provincies en knooppunten. Omdat diverse regio's en gemeenten al goede voorbeelden in huis hebben van sturingsinstrumenten kunnen zij van elkaar leren. Faciliteer daarom blijvende interactie tussen de diverse samenwerkende partijen, zoals ook in dit traject is opgezet met de ambtelijke werkgroep. Kijk ook in elkaars 'keuken'.

Betrek daarnaast ook marktpartijen. Marktpartijen hebben dezelfde doelstellingen als de overheid. Ook zij willen en moeten in 2050 emissievrij zijn. Ook onderschrijft de logistieke vastgoedmarkt de wens om te clusteren, meer brownfields te herontwikkelen en pakt zij al actief verduurzaming op. Zij weten ook: de beste investeringswaarde wordt gegenereerd op de plekken waar iedereen wil zitten en door toekomstbestendig te bouwen. Gebruik de ideeën en kennis van marktpartijen en enthousiasmeer met de aanpak. Als zij zien dat de overheid stappen zet, zijn zij veel eerder geneigd te handelen. Voor hen is

cruciaal dat er een gelijk speelveld is. En dat is één van de belangrijkste redenen om onderling het beleid af te stemmen.

WAT LEVERT STURING OP?

De nut en noodzaak voor sturing op een beperkt aantal plekken hebben we hiervoor al toegelicht. We vinden het belangrijk om een aantal aspecten nogmaals te benadrukken. Door samenwerking en (voorkant)sturing realiseert u meerwaarde op een aantal belangrijke aspecten:

- Bijdrage aan de doelen en ambities binnen het programma Goederenvervoercorridor.
- Meer clustering met daardoor een betere benutting van de (al gerealiseerde en geplande) infrastructuur.
- Verhoogde maatschappelijke meerwaarde en economische toegevoegde waarde van de knooppunten en logistiek door de koppeling van meerdere ambities.
- Efficiënte inzet van middelen, waardoor het draagvlak voor grote investeringen gemakkelijker gevonden kan worden.
- Bijdrage aan relevante thema's met betrekking tot energietransitie, transitie naar circulaire economie en innovatie in de Goederenvervoercorridor.

Niets doen is geen optie. Niet alleen komen dan bovenstaande elementen minder goed van de grond, maar het resultaat is ook suboptimaal. Hierin schuilt ook het gevaar van het varen van een zelfstandige koers als Corridorpartijen. Alleen gaat u misschien sneller, samen komt u verder. De toegevoegde waarde, het economisch verdienvermogen, maar ook de landschappelijke context en het vestigingsklimaat van de knooppunten bieden het lange termijn perspectief om de opgave blijvend gezamenlijk op te pakken en hier extra energie in te steken. Noodzakelijk is dan wel een integrale aanpak waarin de verschillende belangen die intern en extern van belang zijn te integreren.

2 Inleiding

2.1 Achtergrond

In het BO-MIRT Programma Goederenvervoercorridors hebben de corridorpartijen (vier provincies en het rijk) afgesproken een ruimtelijk-economische beleidslijn voor logistieke activiteiten op de goederencorridor verder uit te werken en af te spreken. Door ruimtelijke bundeling worden agglomeratie- en schaalvoordelen benut, waardoor de toegevoegde waarde voor de economie toeneemt. Vanuit het oogpunt van een duurzame en leefbare goederenvervoercorridor kan door (gezamenlijk) afgestemd ruimtelijk beleid (en het inzetten van planologisch-juridische instrumenten) de druk van logistieke bedrijvigheid en het daarbij horende verkeer en de effecten op het landschap beter geregisseerd worden. Verder kan met een zekere mate van ruimtelijke bundeling van logistieke activiteiten in en nabij knooppunten modal shift bevorderd worden. Knooppunten bieden immers kansen voor ontsluiting via water en spoor.

Doel is te verkennen hoe een geheel van complementaire knooppunten vraaggericht te ontwikkelen en ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen, zodat de Goederenvervoercorridor in zijn totaliteit sterker wordt. Bovendien is de wens om aan te sluiten op de handelingsperspectieven (o.a. sterk verbonden mainportnetwerk en sterke knooppunten in een grenzeloos netwerk).

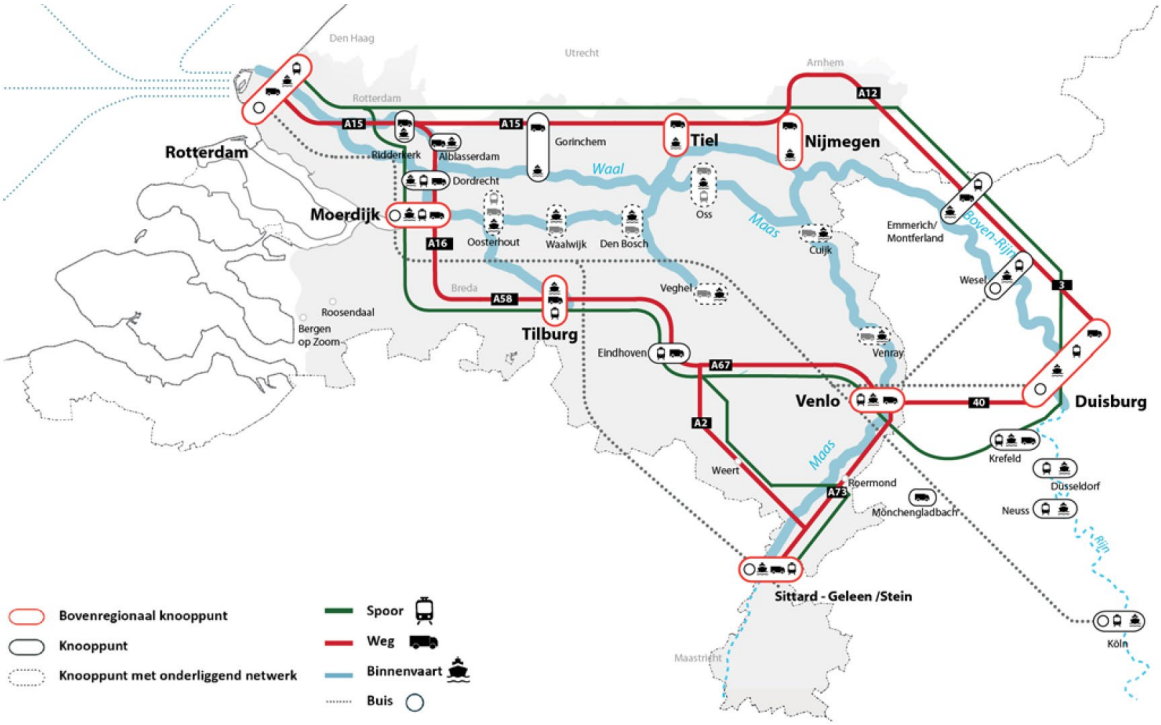
Via de werkgroep 'Sturingsafspraken Knooppunten' wordt gewerkt aan het concretiseren van ruimtelijk beleid en de afstemming hiervan op de programma-ambities. Centraal staat op welke wijze logistieke bedrijvigheid vraaggericht ontwikkeld kan worden in de bovengemiddelde knooppunten. Op grond van de resultaten van eerder onderzoek (BCI, Inspiratiedocument voor mogelijke sturingsafspraken voor bovengemiddelde knooppunten op de MIRT goederencorridor – 2019) heeft de werkgroep het advies gegeven om vier aspecten van doorwerking op te pakken: modal shift, duurzaamheid, complementariteit en sturing. U heeft Stec Groep gevraagd om de nadere concretisering van ruimtelijk beleid verder uit te werken.

BOVENGEMIDDELDE KNOOPPUNTEN

Binnen de goederenvervoercorridor zijn verschillende knooppunten te vinden, waar goederen kunnen worden overgeslagen van de ene naar de andere modaliteit. Vanuit deze knooppunten kunnen de goederen dan weer verder worden getransporteerd, naar een ander knooppunt of naar de eindgebruiker. Door de goede verbindingen kan zich rond knooppunten bedrijvigheid concentreren. In het MIRT-onderzoek is een selectie van "bovengemiddelde" knooppunten gemaakt. Het gaat daarbij om de volgende knooppunten:

- Moerdijk
- Tilburg
- Tiel
- Nijmegen
- Venlo
- Sittard-Geleen

Door activiteiten te concentreren op een beperkt aantal knooppunten, kunnen deze zich ontwikkelen tot knooppunten met een hoogwaardiger voorzieningenniveau dan de reguliere knooppunten, waaronder hoogfrequente verbindingen voor maritieme en continentale bestemmingen. Door de focus op een beperkt aantal knooppunten is het mogelijk om economische voordelen te genereren (schaal, scope, netwerk- en clustervoordelen) die anders niet mogelijk zijn. Overigens betekent deze afbakening niet dat overige plekken in de Goederenvervoercorridor niet meer bestaan of dat hier beleidsmatig geen aandacht meer naar uit gaat. Juist het ecosysteem en de uitwisseling tussen diverse knooppunten in de corridor maakt een sterk netwerk. Bovendien kunnen voor specifieke bedrijven lokale knooppunten van essentieel belang zijn voor de bedrijfsvoering.



Bron: Tussenrapportage Handelingsperspectieven Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (2019)

2.2 Onze aanpak

In onze aanpak zijn we uitgegaan van een aantal stappen om te komen tot voorliggend advies.

Stap 1: Uitgangspunten voor onderzoek en eerste brainstorm

Stap 2: Marktanalyse en longlist instrumenten

Stap 3: Beoordeling instrumenten(mix)

Stap 4: Opstellen shortlist met instrumenten per thema

Stap 5: Rapportage en advies

In februari zijn we gestart met een overleg in de werkgroep 'Sturingsafspraken Knooppunten'.[1] We hebben onze aanpak toegelicht en een eerste inventarisatie gehouden over mogelijk beschikbare instrumenten. Daarna voerden we een beknopte marktanalyse uit en zijn we gestart met het inventariseren van de planologisch-juridische instrumenten en arrangementen die beschikbaar zijn binnen publiek- en privaatrecht. Hierbij rekening houdend met de context en bestaande afspraken binnen MIRT Goederenvervoercorridor. Medio maart bespraken we in een tussenoverleg met de werkgroep het eerste overzicht van instrumenten en de eerste beoordeling op basis van (kosten)effectiviteit, bijdrage aan programmadoelen en timing.

Op basis van enkele verdiepende gesprekken en analyses is de beoordeling van instrumenten en arrangementen verder vormgegeven, welke medio april wederom met de werkgroep besproken is. Tijdens deze werkgroep zijn we dieper ingegaan op de instrumentenmix, het schaalniveau en de werking in de praktijk op de verschillende thema's. Ook is hier al een eerste selectie voorgelegd van meest kansrijk instrumentarium. Op basis van dit werkgroep overleg is dit instrumentarium verder uitgewerkt in een concreet advies en strategie voor de MIRT Goederenvervoercorridor. Deze rapportage wordt – naast de ambtelijke werkgroep – voorgelegd aan het kernteam, het Directeurenoverleg en met een advies ter vaststelling aangeboden aan het BO-MIRT in november 2020.

[1] In de bijlage een overzicht van de deelnemers binnen de ambtelijke werkgroep.

2.3 Leeswijzer

In hoofdstuk drie is de context beschreven die relevant is voor het opstellen van de ruimtelijk economische beleidslijn. Ook introduceren we de verschillende thema's waar de beleidslijn richting en sturing aan moet geven. Daarna geven we in hoofdstuk vier enkele leidende principes voor de toepassing en selectie van instrumenten. Deze principes zijn een belangrijke basis om te komen tot een selectie van instrumenten, samenhang tussen instrumenten en stapeling. Hoofdstuk vijf tot en met acht gaan in op de kansrijke instrumenten per thema (modal shift, duurzaamheid, complementariteit en sturing). Per hoofdstuk geven we de achtergrond (wat speelt, welke knelpunten zijn er, waarop wil MIRT-GVC sturen) en ambities/doelstellingen, gevolg door instrumentarium (naar schaalniveau). Het laatste hoofdstuk (negen) gaat vervolgens in op het vervolg en de implementatie.

In de bijlagen bij dit rapport gaan we nader in op:
A. Deelnemers ambtelijke werkgroep
B. Overzicht instrumenten en korte beschrijving
C. Nadere uitwerking van enkele instrumenten
D. Beknopte marktanalyse

Separaat bij dit rapport hoort een instrumentendashboard, een overzicht van instrumenten gerangschikt en voorzien van voorbeelden.

3 Context

3.1 Waarom een ruimtelijk-economische beleidslijn wenselijk is?

Het versterken van de Goederenvervoercorridor (GVC) en de (bovengemiddelde) knooppunten daarbinnen is wenselijk door een aantal ontwikkelingen waarmee zij geconfronteerd worden. Door deze context is het opzetten van een ruimtelijk-economische beleidslijn van meerwaarde. We lichten een aantal aspecten toe.

NOVI en rijksbeleid vragen om dialoog en doorvertaling op lager schaalniveau

Het rijk werkt aan de totstandkoming van de eerste Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI komt voort uit de Omgevingswet en is een integrale, samenhangende visie op hoe we er met elkaar voor gaan zorgen dat de fysieke leefomgeving maximaal bijdraagt aan de kwaliteit van het leven in Nederland. Onder de Omgevingswet is de bedoeling dat rijk, provincies en gemeenten meer samenwerken als één overheid. Om de opgaven samen aan te pakken wordt op basis van de vastgestelde NOVI toegewerkt naar samenwerkingsafspraken. Het is daarom belangrijk dat de omgevingsvisies van rijk, provincies en gemeenten waar nodig en mogelijk op elkaar aansluiten. De Omgevingsagenda is beoogd als nieuw instrument hiervoor. De provincies zijn primair verantwoordelijk voor de behoefteramingen en het al dan niet mogelijk maken van ontwikkeling(en) van bedrijventerreinen.

Ervaringen opgedaan bij een pilot omgevingsagenda Oost, dat door afspraken te maken over een plan van aanpak voor proces en inhoud van de omgevingsagenda en vooraf keuzes en scenario's te ontwikkelen voor de strategische positionering van de omgevingsagenda in relatie tot andere instrumenten voor beleidsontwikkeling en –uitvoeringbeleid (bron: leerplatformmirt.nl pilot omgevingsagenda Oost) duiden er op dat het zinvol is om in GVC verband samen te werken en waar zinvol afspraken vast te leggen in de MIRT-agenda's. Hierdoor kunnen de provincies invulling geven aan de verdere ontwikkeling van de bovengemiddelde knooppunten en bepalen in welke mate dit in de knooppunten mogelijk is. Uitvoering van dit beleid kan dan op lokaal niveau, met rekenschap voor de lokale omstandigheden, uitgewerkt worden in lokale plannen van aanpak MIRT.

De oproep van het College van Rijksadviseurs ten aanzien van de 'verdozing' heeft ertoe geleid dat discussie is ontstaan hoe het rijk middels de NOVI meer regie kan nemen op dit dossier. De toename van vestiging van grote distributiecentra in Nederland is het gevolg van de economische dynamiek. Op verschillende plekken heeft dit grote impact op het landschap. De vestiging van deze logistieke centra vraagt om meer actieve sturing vanuit de overheid om de impact op landschap, milieu- en natuurkwaliteit en de mobiliteit / infrastructuur te beperken (of in elk geval mee te nemen in de afweging daaromtrent). Daarom pleit het rijk voor een gecoördineerde strategie voor de vestiging van logistieke functies. Doel daarvan is samen met de provincies concentratie van logistieke functies te realiseren waarbij de knooppunten langs (inter)nationale corridors en bestaande terreinen een belangrijke rol spelen. De oproep vanuit de markt (eindgebruikers, beleggers, ontwikkelaars) is om meer regie en instrumentarium te ontwikkelen om dit gestalte te geven.

Wens tot sturing, maar tegelijkertijd is maatwerk van cruciaal belang voor regionale economie

De economische voorspoed van de afgelopen jaren heeft geleid tot een sterke vraag naar (bedrijfs-)ruimte, ook in de bovengemiddelde knooppunten. Uit recente ramingen van de individuele provincies en ook in het kader van de NOVI blijkt nog een aanzienlijke vraag naar (nieuwe) bedrijventerreinen te bestaan. We hebben de recente ramingen vertaald naar een indicatieve prognose voor de knooppunten (zie bijlage D).

Gezien de uitstekende ligging van de knooppunten in de goederenvervoercorridor landt een aanzienlijk deel van de geschetste vraag in deze specifieke plekken in de corridor. Kijken we naar de historische data dan blijkt dat 35% van de opname van logistiek vastgoed in de bovengemiddelde knooppunten landt. Gelet op aanbodontwikkelingen (bijvoorbeeld Logistiek Park Moerdijk, Wijkevoort, Medel Afronding) verwachten

we dat dit aandeel in de toekomst eerder hoger dan lager ligt. Bovendien leidt meer aandacht voor brownfields en herontwikkeling mogelijk tot een hogere opname van logistiek vastgoed op deze locaties.

Een deel van de logistieke ruimtevraag is sterk verbonden met de regio van oorsprong (bv. door historie of door een sterke connectie met maakindustrie). Dit betekent dat nooit 100% van de ruimtevraag in de bovengemiddelde knooppunten gefaciliteerd kan worden. Er zal altijd een 'weglekeffect' zijn en blijven. Ook hebben meerdere provincies in beleid en regionale programmeringsafspraken met regiogemeenten afspraken gemaakt over het faciliteren van de vraag op plekken buiten de knooppunten.

Toch is ruimtelijke sturing van de vraag naar bovengemiddelde knooppunten van belang. Immers, indien niet gestuurd wordt, zal ook een groter deel van de vraag buiten de knooppunten landen. Dit heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor ladingbundeling, capaciteit/bezettingsgraad van de inland terminals en de modal shift-doelstellingen.

Vermijden van waterbedeffect

Een beleidslijn voor ruimtelijke sturing dient niet alleen toe te zien op de bovengemiddelde knooppunten, maar juist ook op de gebieden daarbuiten. Immers, indien het doel is meer te sturen op clusters, dan is het niet fijn als elders nieuwe ontwikkelingen toegestaan worden. Iedereen zal bedrijven die voor de regionale economie belangrijk zijn regionaal, ook buiten de benoemde clusters, willen kunnen faciliteren. Maar, om te voorkomen dat hier te pas en te onpas ontwikkelingen gefaciliteerd worden, is het belangrijk om gezamenlijk een afwegingskader te ontwikkelen. Daarmee zijn de spelregels helder en ontstaat een speelveld waarin de kaders en afwijkmogelijkheden bekend zijn. Dit moet minimaal op corridorniveau gebeuren, maar nog beter is het om dit op landelijk niveau af te spreken. Het is in deze context zinvol in te zetten op een tweesporen beleid, waarin aan de ene kant de bovengemiddelde knooppunten superaantrekkelijk zijn of worden gemaakt, zodat marktpartijen zich hier graag willen vestigen en anderzijds een duidelijk nee, tenzij beleid te voeren waarbij voor alle partijen duidelijk is wanneer partijen buiten de benoemde knooppunten worden gefaciliteerd.

Duurzaamheidsambities dwingen na te denken over de ruimtelijke context van knooppunten en gebiedsontwikkeling in de corridor

De GVC wil ook sturen op twee thema's die samenhangen met duurzaamheid, het multimodaal vervoer en het verduurzamen van de logistiek. Het is relevant zich daarbij de vraag te stellen hoe ruimtelijk beleid het realiseren van deze ambities maximaal kan ondersteunen.

3.2 Bijdrage aan ambities MIRT Goederenvervoercorridor

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg, het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek werken samen vanuit de visie dat de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost in 2030 Topcorridors zijn. Ambitie is het faciliteren van een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem dat bijdraagt aan duurzame economische groei en waarbij de gebruikers tevreden zijn.

In lijn met eerder afgesproken corridordoelen streeft de Goederenvervoercorridor naar versterking op de thema's economie, milieu/duurzaamheid, sociaal/veiligheid, bereikbaarheid.

Figuur 1: Programmadoelen MIRT Goederenvervoercorridor

Bron: Tussenrapportage Goederenvervoercorridor Handelingsperspectieven, 2019

Een aantal aspecten speelt mee bij het opstellen van een ruimtelijk economische beleidslijn, namelijk:

- Een groeiende vervoersvraag en de knelpunten die hierdoor ontstaat (vooral op weg en spoor);
- De ambitie om vervoer van de weg te halen en andere modaliteiten te gebruiken (om congestie te voorkomen en duurzaamheidsdoelstellingen tot uitvoer te brengen);
- Clustering leidt tot agglomeratievoordelen (meer en betere diensten/faciliteiten/voorzieningen, flexibiliteit en wendbaarheid). Dit heeft een zichzelf versterkende werking en maakt investeringen rendabel en trekt bovendien investeringen van marktpartijen;
- Het realiseren van sterke knooppunten, met een ijzersterk vestigingsklimaat, draagt bij aan realisatie van doelen om te bundelen op de gewenste plekken.

Via de ruimtelijk economische beleidslijn wordt zekerheid en investeringsperspectief gegeven aan de markt waardoor deze ook sneller van de grond komen.

In de BO-MIRT afspraken van november 2019 is afgesproken dat corridorpartijen: "*een concentratiebeleid willen voeren uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke waarden, beter benutten van infrastructuur, agglomeratievoordelen en duurzaamheid (o.a. stimuleren modal shift). Dit betekent op de eerste plaats een actieve sturing van (grootschalige) logistieke infrastructuur en (bovenregionale) logistieke bedrijvigheid (en terreinen) in of nabij knooppunten op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats houdt dit een concentratie op regionaal niveau in, gericht op de ruimtevraag van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel. [.....] We ontwikkelen beleid om selectiever te worden in het ruimtelijk lokaliseren van de grootschalige logistieke bedrijvigheid op deze corridors door te focussen op activiteiten die zo veel mogelijk aansluiten op de bestaande economische structuren, daadwerkelijk toegevoegde waarde leveren en betekenis hebben voor de arbeidsmarkt en transitieopgaven.*"

Bovendien is in de BO-MIRT afspraken opgenomen een Toekomstagenda richting 2030 voor de Goederenvervoercorridor uit te werken. In de Toekomstagenda worden die activiteiten / projecten / maatregelen benoemd die vanuit Corridorperspectief de meeste impact hebben op bijdrage aan de corridordoelen of vanuit corridorontwikkeling bijdragen aan handelingsperspectieven.

Daarom worden een aantal hoofdmaatregelen uitgewerkt, zodat vanuit die hoofdmaatregelen bezien kan worden welke (deel)maatregelen belangrijke keuzes vragen voor de corridorontwikkeling, inclusief bijdrage aan corridordoelen. De uitwerking van de ruimtelijk-economische beleidslijn is onderdeel van de uitvoering van de toekomstagenda.

3.3 Ruimtelijk-economische beleidslijn op viertal thema's

In het BO-MIRT Programma Goederenvervoercorridors hebben de corridorpartijen afgesproken een ruimtelijk-economische beleidslijn voor logistieke activiteiten op de goederencorridor verder uit te werken.

Via de beleidslijn (in de vorm van sturingsafspraken) wordt ruimtelijk beleid en de afstemming hiervan op de programma-ambities verder geconcretiseerd. Centraal staat op welke wijze logistieke bedrijvigheid vraaggericht ontwikkeld kan worden in de bovengemiddelde knooppunten en wel op vier thema's:

1. **Modal shift:** bijdrage leveren aan doelstellingen voor vervoer via water, spoor en buis i.p.v. weg.
2. **Duurzaamheid:** bijdrage leveren aan de regionale en nationale energietransitie.
3. **Complementariteit:** versterken van de onderlinge samenhang tussen de Knooppunten en daarmee het versterken van het vestigingsklimaat in de Goederenvervoercorridor.
4. **Sturing:** invulling geven aan de wens om (logistieke) activiteiten te concentreren in de bovengemiddelde knooppunten vanuit de gedachte dat door ruimtelijke bundeling agglomeratie- en schaalvoordelen benut worden, waardoor de toegevoegde waarde voor de economie toeneemt.

Vanuit het oogpunt van een duurzame en leefbare goederenvervoercorridor kan door (gezamenlijk) afgestemd ruimtelijk beleid (en het inzetten van planologisch-juridische instrumenten) de druk van logistieke bedrijvigheid en het daarbij horende verkeer en de effecten op het landschap beter geregisseerd worden. Verder kan met een zekere mate van ruimtelijke bundeling modal shift bevorderd worden.

Divers aantal instrumenten beschikbaar

Er zijn legio instrumenten beschikbaar om deze ambitie (meer) gestalte te geven. In bijlage B zijn deze verder uitgewerkt en toegelicht. Deze hebben we verdeeld naar publiekrechtelijk instrumentarium (planologisch juridisch), privaatrechtelijk instrumentarium (contractuele of financiële afspraken en arrangementen) en instrumenten die bijdragen aan (economische) stimulering van het vestigingsklimaat.

Publiekrechtelijke instrumenten	Privaatrechtelijke (financiële) instrumenten	Economische stimulering
• NOVI, incl. instructieregels in het besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) • Specifieke instructieregel: Ladder voor duurzame verstedelijking of XXL-ladder • (Omgevings)verordening / POVI, incl. vrije ruimte in programmering op knooppunten • Omgevingswet/visie: regionaal differentiëren, projectbesluit, instructieregels, toedelingsregels • Regionale afstemming en programmering borgen in verordening en doorvertalen in plannen en juridisch kader • GOVI / Structuurvisie • Bestemmings- en Omgevingsplan, waaronder wijzigings- en uitwerkingsplan bestaande locaties • Overgangsrecht beperken • Niet verplicht programma	• Verhandelbare rechten en -plichten • Stedelijke kavelruil • Opzetten herstructureringsfonds (statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage) • Dispositiestrategie • Transitie/Transformatie-exploitatie • Compensatiefonds en/of exploitatieplan • Onteigening • Circulaire/duurzame uitgiftevoorwaarden • Uitgifte in erfpacht (en stellen van erfpachtvoorwaarden) • Anterieure overeenkomst: bv. duurzame uitgiftevoorwaarden, deelname parkmanagement, zon-op-dak, etc. • Uniforme grondprijssystematiek • Verplichten zon-op-dak, recht op gebruik van dak voor duurzame energie • Toetsingscommissie voor gebouwen, duurzaamheid en inpassing in landschap • Oprichten financieringsfaciliteit en cofinancieren	• Expertteam voor begeleiding van herontwikkeling en instrumenten • Kwartiermaker knooppunten • Inzet van een 'makelaar multimodaal vervoer' • Investeringsfonds vestigingsklimaat knooppunten (bv. Infrastructuur, verduurzaming, arbeidsmarkt, huisvesting, etc.), gekoppeld aan programmering/sturing • Gecoördineerde Acquisitie Goederenvervoercorridor • Voorwaardelijke koppeling (provinciale /rijks)programma's infrastructuur, en bereikbaarheid en energietransitie • Doorbraak- en versnellingstafels voor concrete projecten • Voortoets, passende beoordeling en ADC-toets voor stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden

Het overzicht met instrumenten is niet bedoeld om compleet te zijn. We hebben een selectie gemaakt van instrumenten die in onze optiek passen bij de opgave waar u voor staat.

Beoordeling van instrumenten om selectie te maken van kansrijk instrumentarium per thema

Om uiteindelijk te beoordelen of en in welke mate (een combinatie van) instrumenten geschikt zijn, hebben we deze beoordeeld. We beoordelen de instrumenten op:

1. Bijdrage aan programmadoelen MIRT Goederenvervoercorridor
2. Effectiviteit van instrumenten
3. Kosteneffectiviteit van instrument
4. Timing

Hierbij brengen we in elk geval een gelaagdheid aan. Immers de ‘bijdrage aan de programmadoelen’ brengt indirect al een selectie van instrumenten op de verschillende thema’s met zich mee. Omdat sommige instrumenten ook een spin off realiseren op andere programmadoelen of thema’s benoemen we dit bij de uitwerking van de instrumenten. We beoordeelden ook de ‘effectiviteit’, ‘kosteneffectiviteit’ en ‘timing’ per instrument Bovendien is gekeken naar de meerwaarde van ‘stapeling’ van instrumenten (werkt het instrument beter als er andere instrumenten aan worden toegevoegd) en de ‘samenhang’ van de inzet op verschillende bestuurslagen (dit vanuit het principe van de ‘wortel en de stok’).

Waarom samen optrekken op dit vlak?

Sturen van locatiebeslissingen naar de benoemde knooppunten en het beperkt mogelijk maken van ontwikkelingen daarbuiten kan alleen indien hier regionaal afspraken over worden gemaakt. Als één provincie het wel doet en een ander niet, is het niet werkzaam en ontstaat het hierboven beschreven waterbedeffect. Door wel regionaal afspraken te maken en instrumenten die werkzaam zijn op verschillende overheidsniveaus op elkaar af te stemmen wordt het gewenste doel bereikt. Hierdoor heeft elke regio meer zekerheid over het rendement op zijn eigen investeringen in bijvoorbeeld infrastructuur en het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen en zal daarom eerder geneigd zijn deze investeringen ook daadwerkelijk te doen. Sterker nog, op het moment dat dit werkzaam is, heb je als Goederenvervoercorridor een sterk verhaal richting het rijk om een beroep te doen op extra rijksmiddelen om bijvoorbeeld te investeren in verbetering van de infrastructuur of het vestigingsklimaat in bredere zin.

De benoemde knooppunten worden dan extra aantrekkelijk voor marktpartijen. Daarmee wordt de samenwerking een zichzelf versterkend vliegwiel. Dit speelt nog sterker naarmate meerdere ambities met hetzelfde beleid gediend zijn. Als clustering leidt tot minder landschapsvervuiling, een betere benutting van multimodaal vervoer, een bijdrage levert aan het verduurzamen van de economie en als bedrijven zich in een specifiek knooppunt willen vestigen omdat dit knooppunt conceptueel het optimale vestigingsklimaat heeft gecreëerd (complementariteit) en daardoor nog beter gebruik maken van specifieke infrastructuur toegespitst op dit type bedrijven dan is het effect van het beleid meer dan de som der delen. Dit maakt de claim richting het rijk nog sterker.

4 Leidende principes

De Goederenvervoercorridor groeit. De corridorpartners willen gezamenlijk de bovengemiddelde knooppunten in de corridor versterken. U zoekt naar een effectieve aanpak om te voorzien in deze ambitie via flankerend beleid en instrumenten. Hierbij gaan we in op de planologische-juridische mogelijkheden (publiekrechtelijk), financieel instrumentarium (privaatrechtelijk) en aspecten die het vestigingsklimaat versterken (economische stimulering). Daaraan voorafgaand zetten we de belangrijkste principes op een rij die leidend zijn voor de inzet van arrangementen.

Deze leidende principes zijn als het ware rand- en succesvoorwaarden om te komen tot een effectieve sturing en realisatie van de ambities.

Principe 1: Marktspanning is essentieel bij inzet ruimtelijk instrumentarium
Instrumenten werken het best indien er een zekere marktspanning is. Hoe hoger de marktspanning, hoe hoger de effectiviteit van het betreffende instrument. In een situatie waarin er geen enkele vraag is, valt er niet veel te sturen. Het is daarom ook tijdsafhankelijk hoe effectief een instrument is. Het creëren van een zekere schaarste kan zeer behulpzaam zijn om de gewenste ontwikkeling in gang te zetten. Het is wel van belang dat het een gezonde marktspanning is. Dat betekent dat het belangrijk is dat er geen te grote schaarste is, maar ook geen overaanbod waardoor marktspanning ontbreekt.

Peilstok is telkens de periodiek geactualiseerde prognose voor bedrijventerreinen. Belangrijke uitgangspunten hiervoor zijn de ontwikkeling van het aantal banen per m^2, aansluitend bij de economische scenario's en de beoogde baanontwikkeling. Vanuit dit perspectief moeten de gemeenten in de Goederenvervoercorridor als marktmeester ervoor zorgen dat er kwantitatief en kwalitatief de juiste hoeveelheid (planologisch harde) ontwikkellocaties beschikbaar zijn. De provincie ziet hierop toe en stelt de kaders beschikbaar.

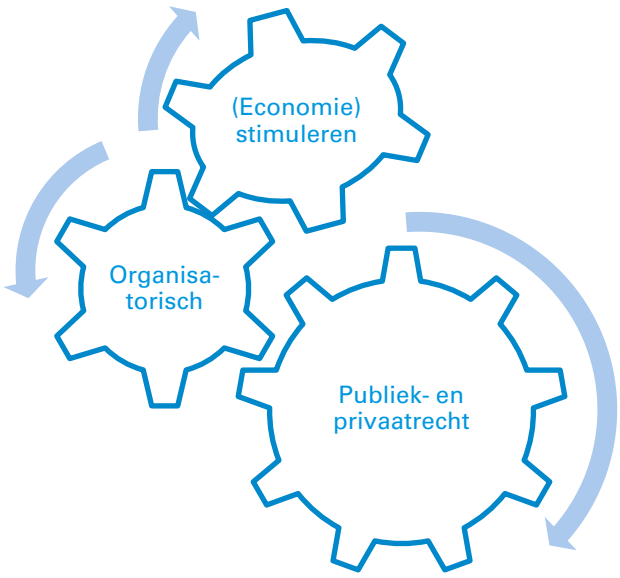
Principe 2: Marktpartijen accepteren instrumenten, zolang er een gelijk speelveld is
Het is een misvatting te denken dat de markt geen regels opgelegd wil krijgen of eisen wil accepteren die tot kostenverhogingen leiden. Het allerbelangrijkste voor de markt is dat geen concurrentienadeel ontstaat ten opzichte van concurrenten. Voor iedereen blijven de kansen en de risico's vergelijkbaar. Als alle concurrenten met dezelfde maatregelen worden geconfronteerd, ontstaan er geen verschillen in kosten en kunnen marktpartijen dit als de nieuwe werkelijkheid presenteren aan hun afnemers. Je kunt zeggen, de markt accepteert dit als gegeven en de zaken gaan door. Ze vormen geen belemmering. Het helpt daarbij zeker om uitleg te geven waarom men dit doet. Als de drijfveren van de overheid begrijpelijk zijn en hoe meer maatschappelijk draagvlak ervoor is, hoe sneller het draagvlak is gevonden. Marktpartijen zijn vaak ook over de landsgrenzen actief. Het is wel van belang de marktsituatie in omliggende landen in ogenschouw te nemen en te vermijden dat er internationaal een concurrentienadeel ontstaat.

Principe 3: Denk als een belegger
Een marktpartij kijkt niet alleen naar kosten, maar kijkt ook naar zijn business case als geheel. Daarin speelt de investeringswaarde en beleggingswaarde een grote rol. Panden worden zo gebouwd zoals ze gebouwd worden, omdat de markt bepaald heeft dat dit de beste garantie op (her-)verhuurbaarheid geeft en daarmee de hoogste zekerheid voor de toekomst. Als iets doen vanuit beleggingsoogpunt goed is, dan wil je het ook doen. Een mooi voorbeeld is: de markt heeft geen enkele moeite met de eis om zonnepanelen (te kunnen) aanleggen op daken. De businesscase is vanaf dag één positief waardoor het dak een positieve bijdrage levert aan de operationele kosten van het pand. Daarbovenop komt dat de marktwaarde van deze panden nu en in de toekomst beter is dan van panden waarop geen zonnepanelen op het dak kunnen. Daarmee zijn deze panden couranter in de markt.

Principe 4: Denk in kasstromen voor gebieden als basis voor projecten
Het is belangrijk zoveel mogelijk gebiedsgericht te komen tot een integratie van alle kasstromen die in gebieden voorkomen. Dit wijkt af van een traditioneel traject van gebiedsontwikkeling waarin sprake is van gescheiden ontwikkeling, exploitatie en beheer van bestaand stedelijk gebied. Daarnaast gaat het erom binnen heldere planologische kaders privaat initiatief zoveel mogelijk te verleiden te investeren. In deze integrale benadering worden alle kasstromen zoals die binnen een gebied voorkomen meegenomen in de afweging of een bepaalde businesscase aantrekkelijk is. Dit in contrast tot een klassieke benadering waarin alleen kasstromen gerelateerd aan de grondexploitatie en het bouwproces worden meegenomen in de afweging of een business case, zodat brownfields herontwikkelen of het verplaatsen van bedrijven die bijvoorbeeld geen gebruik maken van hun watergebonden kavels toch aantrekkelijk is. De kasstromen hebben naast de grond- bouw en ontwikkelingsexploitatie betrekking op bijvoorbeeld de beheerexploitatie, verduurzaming en renovatie, en overwegingen over de mate waarin investering in infrastructuur effectief worden gebruikt. De rapportage van de commissie Alternatieve Bekostiging Gebiedsontwikkeling heeft een aantal instrumenten voorgesteld die mogelijk als pilot aangemerkt kunnen worden en een bijdrage kunnen leveren aan de uitvoering van de instrumenten.

Principe 5: Differentieer instrumenten naar gelang de situatie in de knooppunten
Er bestaan potentieel grote verschillen tussen de knooppunten in zaken als marktspanning, de beschikbaarheid van kavels, de inschatting in hoeverre brownfieldlocaties voor herontwikkeling beschikbaar (kunnen) komen, de toegang tot watergebonden kavels, druk op locaties buiten de benoemde knooppunten, et cetera. Dit betekent dat de gewenste inzet van instrumenten zal verschillen. Om deze reden zien wij alle instrumenten die wij beschrijven als een ‘cafétariamenu’ of als ‘snoepkist’. Kies de voor uw situatie meest effectieve set van instrumenten.

Principe 6: Stapeling van instrumenten veel effectiever dan inzet individuele instrumenten
Instrumenten hebben meer effect indien ze elkaar versterken. Een privaatrechtelijk instrument is effectiever als er een publiekrechtelijke borging onderligt. Publiekrechtelijke instrumenten leggen een mandaat onder bepaald privaatrechtelijk handelen. Privaatrechtelijke instrumenten hebben vaak alleen zin, als er ook echt werk van wordt gemaakt en marktpartijen ook actief benaderd worden en aangezet mee te denken. Kennis over en inzicht in wat er speelt is een voorwaarde voor het effectief inzetten van instrumenten. Energie op iets zetten, zonder de doorzettingskracht in te zetten, als het nodig is, verlaagt het rendement van de inzet. Investeringen in infrastructuur en het verbeteren van het vestigingsklimaat is alleen zinvol als marktpartijen de meerwaarde van de plek en de acties zien. Als meerdere instrumenten dezelfde richting in duwen, dan versterken ze elkaar en wordt een hefboomwerking zichtbaar.



Nodig is een stap-voor-stap-aanpak, binnen een algemeen gedeeld eindbeeld. Visionair denken, maar klein en stapsgewijs handelen is hierbij het sleutelbegrip. (Financiële) risico’s worden daarmee ook hanteerbaar en dus aanvaardbaar, tevens is bijsturing permanent mogelijk.

Principe 7: Stem acties uit verschillende programma’s of thema’s op elkaar af
Als instrumenten uit verschillende thema’s op elkaar afgestemd worden of zelfs aan elkaar gekoppeld worden versterkt dit de werkzaamheid van de instrumenten. Daarvoor is nodig dat de neuzen in de verschillende programma’s dezelfde kant opstaan. Een mooi voorbeeld is het afstemmen van de

duurzaamheidsagenda in de Goederenvervoercorridor vertaald in het lokale plan van aanpak en de Regionale Energie Strategie waardoor het realiseren van een logistiek knooppunt tot een energie-hub ook aansluiting vindt in bijvoorbeeld het realiseren van de nodige netwerkinfrastructuur van energiebedrijven. Instrumenten die ingezet worden zodat zij bijdragen aan meerdere ambities vanuit meerdere thema's, versterken het realiseren van de verschillende doelstellingen. In optima-forma levert een instrument een bijdrage aan clustering waardoor dit leidt tot minder landschapsvervuiling, een betere benutting van multimodaal vervoer, een verduurzaming van de economie en tot een optimaal ecosysteem waarin bedrijven zich in een specifiek knooppunt willen vestigen omdat dit knooppunt conceptueel het optimale vestigingsklimaat voor hen heeft gecreëerd, dan is het effect van het beleid meer dan de som der delen.

Principe 8: Zorg voor afgestemd instrumentarium tussen de overheidsniveaus

Het is zaak de samenhang van de instrumenten van de verschillende overheidslagen op elkaar in te laten werken. De werkzaamheid van instrumenten is veel effectiever indien de instrumenten tussen de verschillende overheidsniveaus op elkaar zijn afgestemd: publiekrechtelijke borging is vereist voor handelen. Dit begint binnen de nieuwe omgevingswet al met het goed borgen van de ambities in beleidsdocumenten, zoals een omgevingsagenda, omgevingsvisie en niet-verplichte programma's. Hiermee kan ook effectief gestuurd worden op het voorkomen van planschade. Het is daarom handig om de werkzaamheid van de instrumenten op elkaar af te stemmen en met elkaar te verbinden. Hiervoor is uiteraard een nauwe samenwerking tussen en binnen de verschillende overheidslagen vereist. Hogere overheden kunnen daarbij ook overwegen een principe dat in het bedrijfsleven algemeen geaccepteerd is te introduceren, namelijk belonen naar gelang doelstellingen zijn gehaald. Hogere overheden zouden lagere overheden kunnen verleiden het door hen gewenste beleid te voeren door ze een bonus in het vooruitzicht te stellen indien ze een bepaalde doelstellingen halen. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van investeringen toezeggen als een bepaalde ambitie tot stand komt. Daarmee ontstaat een aanvullend sturingsinstrument. Ook de samenwerking binnen afdelingen ruimte, economie en mobiliteit is nodig.

Hogere overheidslagen moeten met name faciliteren, mogelijk maken en gemeenten in positie brengen. De daadwerkelijke uitvoering en het gebruiken van de ter beschikking staande instrumenten vindt voor het grootste gedeelte plaats op het niveau van de gemeente (of op kavelniveau). De organisatorische invulling (bemensing, procescapaciteit, energie) ligt ook primair bij de gemeenten.

Principe 9: Wortel en de stok

Verleiden is beter dan dwingen. Verleiden is ook veel meer geaccepteerd dan dwingen. Zet daarom instrumenten in die een benoemd knooppunt superaantrekkelijk te maken. Houd de markt de wortel voor. De markt wil er gewoon naar toe, omdat het de beste plek is. Daar wil je als belegger en als gebruiker zitten. Op deze plek heb je de beste kans om een nieuwe huurder / gebruiker voor een pand te vinden. De beleggingsrisico's zijn hier gewoon beter. Soms echter is alleen een wortel voorhouden niet voldoende. Dan is het goed om ook een stok achter de deur te hebben staan, niet om die persé te gebruiken, maar wel als het moet. Alleen al het feit dat de markt weet dat er uiteindelijk een stok achter de deur staat helpt in het beweging creëren.

Principe 10: Belang bestaand vastgoed en bestaande terreinen

Bestaand vastgoed is moeilijker dan nieuwe uitleg. Er is meer energie en commitment voor nodig om brownfieldherontwikkeling mogelijk te maken. Vaak liggen de bestaande bedrijventerreinen echter op strategische plekken. Logistieke bedrijven zijn op zoek naar zekerheid of ze kunnen bouwen en wanneer ze kunnen bouwen. Als je op individuele projectbasis kijkt zijn er al snel beren op de weg. Als je echter een cumulatieve pijplijn van potentiele locaties hebt waarvan je weet dat ze op goede plekken liggen, dan kunnen potentiële gebruikers kiezen uit meerdere opties die al wat verder in het herontwikkeltraject zitten. Het Center of Gravity is voor de meeste bedrijven geen absolute punt op de kaart, maar een indicatie van waar ze ongeveer willen zitten. Gebruikers hebben dus een zekere flexibiliteit.

5 Modal shift

5.1 Achtergrond, ambities en doelstellingen

De Goederenvervoercorridors nemen een belangrijk deel van het vervoer in Nederland voor hun rekening. In 2014 bedroeg het totale goederenvervoer in Nederland circa 216 miljoen tonkilometers (= vervoerd gewicht x afstand).[2] De Goederenvervoercorridors hebben een aandeel van 65%. Op het vlak van duurzaamheid kan de bijdrage van de goederenvervoercorridors aan de klimaatverandering substantieel zijn. Het aandeel van het transport op de goederenvervoercorridors qua CO_2 productie bedraagt meer dan de helft van het totale Nederlandse vervoer.

Door de verwachtte toename van de hoeveelheid goederen wordt een toename van de hoeveelheid vervoerbewegingen zal de uitstoot naar verwachting toenemen. De emissie van het wegvervoer is daarbij het grootst. Om de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te halen, zijn maatregelen op de goederenvervoercorridors nodig met nadruk op het wegvervoer. De emissie kan daarbij verminderd worden door verduurzaming van het wegvervoer zelf, maar ook door over te stappen op een meer duurzame modaliteit zoals binnenvaart en spoor.

Aanvullend stelt de EU zich tot doel om tot 2050 75% van wat nu over de weg gaat op het water of spoor te krijgen (EU Green Deal, 2020). Hiervoor is een fors aanvullende capaciteit nodig op het spoor en het water. Het ligt voor de hand dat de MIRT investeringen in spoor en waterverbindingen fors zullen toenemen.

We constateren daarbij de volgende aspecten die relevant zijn voor de keuze voor instrumenten:

a) Slechts een klein deel, indicatief en op basis van metingen 25-30% van bedrijven die aan water gevestigd zijn, gebruiken ook daadwerkelijk het water. Dat betekent dat kade-capaciteiten waarin geïnvesteerd is door de overheid, niet of onvoldoende benut worden. Een gebrek aan kennis is hiervan een belangrijke oorzaak (men kent de business case niet, waarbij met name de looptijd als onoverkomelijk en/of cut-off tijden als bezwaar worden gezien).
b) De voordelen (of kennis over) de kansen die multimodaal vervoer (via water, spoor of buisleiding) bieden zijn voor veel bedrijven nog onbekend of onderbelicht. Deels heeft dit te maken met de looptijd van contracten en de beperkte financiële ruimte voor vernieuwing en implementatie van nieuwe vormen van vervoer. Ook ontbreekt vaak een stabiele volumebasis.
c) Veel bedrijven (zowel producenten, retailers en contractlogistiek) kennen weliswaar het bestaan van de andere modaliteiten, maar gebruiken deze in de praktijk onvoldoende. Het komt helemaal niet zo vaak voor dat de klant inbound, warehousing en outbound vergeeft aan één logistiek dienstverlener of transportbedrijf. Het betekent dat de contractant niet écht geprikkeld wordt slimme oplossingen te bedenken voor de in- en/of outbound vrachten. Zelfs als de contracten wel aan één partij zijn vergeven zijn verschillende Business Units betrokken die vaak niet goed met elkaar samenwerken.
d) Het transport van en naar de consument, winkel of producent kan in veel gevallen niet via water of spoor. Hiervoor ontbreekt de fijnmazigheid in het netwerk. Er is steeds meer sturing op innovatieve concepten die slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk maken. Met verdere restricties van vervoer in binnensteden (en mogelijk ook op andere plekken in de bebouwde kom) moet ook de logistiek hier oplossingen voor bedenken.

[2] Bron: Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Handelingsperspectieven – Tussenrapportage September 2019, Defacto, Panteia en AT Osbourne.

Op basis van de hierboven beknopt beschreven situatie geven we voor dit thema een aantal ambities en doelstellingen waar de instrumenten een bijdrage aan zouden moeten leveren.

Achtergrond	Ambitie/doel
• Wegvervoer (te) dominant als modaliteit • Congestie en capaciteitsbeperking (weg en spoor) vormen belemmering voor toekomstige groei • Milieu- en klimaatdoelstellingen dwingen tot heroverweging van mobiliteitsmix • Oneigenlijk gebruik van kavels aan de kade • Mind shift nodig (onbekend met multimodale vervoersoplossingen maakt onbemind)	• Sturen van gebruik watergebonden kavels (door watergebonden bedrijven) & spoorcapaciteit • Stimuleren gebruik water door gevestigde bedrijven • Indien nodig: inzetten op verplaatsen bij geen gebruik • Innovatie & verduurzaming last mile

5.2 Instrumenten voor modal shift

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de instrumenten die toepasbaar en in eerste instantie geschikt zijn voor het realiseren van de ambities en doelstellingen op het thema modal shift. Hierna geven we een overzicht van de meest kansrijke instrumenten en de samenhang daartussen. Daarbij is het samenspel tussen de verschillende bestuurslagen van groot belang waar het gaat om de effectiviteit van de in te zetten instrumenten.

Wat is nodig?

Het verankeren van doelstellingen en ambities ten aanzien van modal shift in beleidsdocumenten is noodzakelijk. Dit omdat instrumenten op basis van de ambities geformuleerd worden om de effectiviteit te vergroten. Bovendien is verankering in beleidsdocumenten een stok achter de deur waar het gaat om de uitvoering en is het bovendien relevant voor eventuele claims ten aanzien van economische en planschade. Ook creëer je door deze verankering in beleidsdocumenten haakjes voor privaatrechtelijke instrumenten die nodig zijn / kunnen zijn in de uitvoering.

Voor het realiseren van modal shift-ambities zijn de instrumenten die beschikbaar zijn gericht op ‘afdwingen’ of ‘verleiden’. Bij afdwingen gaat het om publiek- of privaatrechtelijke instrumenten die gebruik van kavels mogelijk maken en bepalen. In het verleden zijn hier vaak uitzonderingen op gemaakt of boden de gebruiksregels mogelijkheden voor die uitzondering. Op nieuwe kavels kan hierop gestuurd worden. Voor bestaande (en uitgegeven) bedrijfskavels is afdwingen minder voor de hand liggend. Hier zullen bedrijven verleid moeten worden om de ambities kracht bij te zetten. Toch zijn hier mogelijkheden voor binnen het planologisch-juridisch instrumentarium. Ook organisatorisch / procesmatig zijn er kansen voor het verleiden van bedrijven en daarmee is een bijdrage te leveren aan de ambities.

Ambitie: Sturen op gebruik van watergebonden kavels (door watergebonden bedrijven) & spoorcapaciteit

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	Binnen de NOVI en de vertaling naar de Omgevingsagenda worden doelstellingen ten aanzien van de modal shift opgenomen, bijvoorbeeld in de vorm van een nader af te spreken CO_2-reductie die vanuit het goederenvervoer tot stand komt. Ook wordt een investeringsagenda afgesproken voor het verbeteren en robuuster maken van verbindingen via water en spoor. Om dit te bestendigen kan het rijk met provincie(s), regiogemeenten en bedrijfsleven afspraken maken in ‘Beter Benutten Deals’ waarin wordt afgesproken dat *“bedrijven en overheid zich inspannen om meer goederen via water te vervoeren”*
Provincie	In de provinciale Omgevingsverordening kan de provincie sturen op het gebruik van watergebonden kavels door watergebonden bedrijven. In de verordening kan bijvoorbeeld worden opgenomen dat: *“Een bestemmingsplan bestemt bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten alleen voor bedrijvigheid die voor goederenoverslag of productieactiviteiten afhankelijk is van een vestigingslocatie direct aan vaarwater met een eigen kade of in de*

	directe nabijheid van een openbare kade." Omdat een dergelijke bepaling vooral geldt op plannen en kavels die nog beschikbaar komen (immers de verordening is pas na vaststelling rechtsgeldig) worden bestaande locaties hiermee uitgezonderd. De provincie kan overwegen om het overgangsrecht voor dergelijke (strategische) locaties te beperken. Het bestaande overgangsrecht eerbiedigt bestaande planologische rechten; gemeenten zijn niet verplicht hun bestemmingsplannen aan te passen. Dat betekent dat bestaande bestemmingsplanrechten ingevuld kunnen worden, ook al strookt die invulling niet meer met het provinciale ruimtelijke beleid. Als het overgangsrecht zou worden aangescherpt, zal daarmee een verplichting ontstaan voor gemeenteraden om bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met de Verordening. Belangrijk om te realiseren is dat gemeenten in dat geval geconfronteerd kunnen worden met planschadeclaims en onder omstandigheden wellicht ook met schadeclaims wegens contractuele aansprakelijkheid. Denkbaar is dat gemeenten of initiatiefnemers zullen trachten hun schade op de provincie te verhalen. Op dit punt kunnen risico's beperkt worden door de termijn waarbinnen bestemmingsplannen moeten worden aangepast op bijvoorbeeld 3 jaar te stellen. Door een dergelijke (overgangs-)termijn te introduceren kan voorzienbaarheid (in de vorm van passieve risicoaanvaarding) gecreëerd worden, waardoor gemeenten voor planschadeclaims niet bevreesd hoeven zijn. In de Omgevingsverordening kan de provincie bovendien opnemen dat de regio bij het opstellen van de regionale programmeringsafspraken voor bedrijventerreinen visie moet hebben hoe zij watergebonden kavels wenst in te vullen met dergelijk gebruik. Kennisdeling is een goed instrument om multi-modaliteit te bevorderen. MCA (Multi-modaal coördinatie- en adviescentrum)-Brabant brengt bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen bij elkaar en adviseert over multimodaal transport. In Blueports Limburg werken alle 14 Limburgse binnenhavens samen. De provincie kan faciliteren dat deze samenwerking van de grond komt of beklijft en verder uitgebouwd wordt. De provincie kan in MIRT-verband de investeringsagenda in de infrastructuur afstemmen op de beste binnenhavens, met het beste potentieel meer volume multi-modaal te vervoeren.
Regio	Regiogemeenten kunnen in de programmeringsafspraken de status van watergebonden kavels bevestigen door op te nemen dat het gebruik uitsluitend bedoeld is voor bedrijven die ook daadwerkelijk gebruik maken van het water/de kade. Ook kan een afspraak worden opgenomen in de programmeringsafspraken dat pas geïnvesteerd wordt in een nieuwe kade als X% (indicatief 70%) van de bestaande kavels aan het water zijn ingevuld met watergebonden bedrijvigheid. Clustering van volume helpt. Er zijn eigenlijk teveel binnenhavens, die individueel onvoldoende volume genereren om in de haven Rotterdam impact te kunnen hebben. De regio kan haar propositie op het gebied van de binnenvaart verbeteren door grotere schepen in te zetten door ladingbundeling van een aantal binnenhavens. Hierdoor kunnen met het havenbedrijf Rotterdam afspraken worden gemaakt over vaste tijdsvensters waarin de containers overgeslagen worden. Hierdoor verbetert de doorlooptijd van containers, wordt de zekerheid voor de verzendende / ontvangende partijen groter en wordt binnenvaart aantrekkelijker als alternatief.
Gemeente	Gemeenten vertalen de afspraken zoals regionaal en provinciaal gemaakt in de bestemmingsplannen. Hierbij is een tweedeling te maken in nieuwe bedrijfskavels en bestaande bedrijfskavels/plannen: **Nieuwe bedrijventerreinen** Er zijn diverse instrumenten beschikbaar om te sturen op het gebruik van watergebonden kavels door watergebonden bedrijven bij een nieuw plan. Het bestemmingsplan en de uitgiftevoorwaarden zijn hiervan de belangrijkste. Enkele voorbeelden: • In de regels van het bestemmingsplan kan de gemeente opnemen dat *"de voor 'XXX' aangewezen gronden zijn bestemd voor havengebonden en havengerelateerde bedrijven, opslagen en installaties"* Hierbij dan wel de uitdrukkelijke verwijzing naar de afwijkingsregels en specifieke gebruiksregels dat ander gebruik niet is toegestaan. Bovendien kan via een kettingbeding worden vastgelegd dat specifieke gebruiksregels ook gelden voor rechtsopvolgende partijen op het kavel. • Indien er uitgegeven wordt in erfpacht: In de erfpachtovereenkomst of bepalingen opnemen dat: *"De contractpartij verplicht zich tegenover XXX jaarlijks als minimum havengeldgarantie een vergoeding te betalen gebaseerd op het tarief XXX, waarbij per strekkende meter oeverlengte van het uitgegeven terrein een garantie van XXX wordt aangehouden. De jaarlijkse som van de havengelden, zal op het garantiebedrag in mindering worden gebracht."* Of: *" gebruiker is verplicht een bepaalde modal split te realiseren (en jaarlijks gegevens over aan- en afvoer via rail en water aan te leveren) op straffe van een extra vergoeding van €XX/m2/jaar."*

	Bestaande bedrijventerreinen Voor bestaande bedrijventerreinen hebben gemeenten minder sturingsmogelijkheden voor de benutting van bestaande kavels. In geval van nog niet-ingevulde bedrijfskavels (in eigendom van de gemeente of publiek-privaat orgaan) is het wijzigen van het bestemmingsplan een optie. Dit kan zonder risico. Waar het gaat om al ingevulde of leegstaande bebouwde kavels (uitgegeven voorraad) is directe sturing minder voor de hand liggend. Bij een bestemmingsplanherziening opnemen van *"de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven'."* En vervolgens *"Ter plaatse van deze aanduiding zijn uitsluitend vaarwater gerelateerde bedrijven toegestaan, met uitzondering van niet-vaarwater gerelateerde bedrijven die nu al aanwezig zijn"* Met deze bepaling wordt voorkomen dat bedrijven die nu gevestigd zijn aan het water claims indienen, maar wordt wel geborgd dat een volgend bedrijf vaarwater gerelateerd moet zijn. Binnen de Omgevingswet is het mogelijk om met uitsterfconstructies te werken, waarbij bestaande functies op termijn (3 tot 5 jaar) wegbestemd worden, zonder schadeloosstellingsplicht. **Logistiek makelaar:** Er is iemand nodig die spreekt met de bedrijven, met name voor de bedrijven die al op een bestaand bedrijventerrein zitten, hetzij op een watergebonden kavel, hetzij op het bedrijventerrein en gebruik kunnen maken van de binnenhaven. De logistiek makelaar inventariseert welke bedrijven gebruik maken van het water, of zij potentie hebben om er gebruik van te maken en spreekt met de bedrijven over de verschillende opties. De logistiek makelaar kan het instrumentarium inzetten. In de BO-MIRT afspraken 2019 is de aanstelling van een logisitek makelaar aangekondigd.
Private (markt)partijen	Een deel van de bedrijfskavels aan het water vallen onder het werkgebied/verantwoordelijkheid van publiek-private organen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het Havenschap Moerdijk, verantwoordelijk voor de uitgifte en beheer van het Industrieterrein Moerdijk (en straks Logistiek Park Moerdijk). Ook in Rotterdam is Port of Rotterdam verantwoordelijk voor uitgifte en beheer. Deze partijen kunnen via erfpachtvoorwaarden en -bepalingen sturen op het gebruik van de watergebonden kavels.

Ambitie: Stimuleren gebruik water door gevestigde bedrijven

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	NOVI en vertaling naar Omgevingsagenda (idem) Om dit te bestendigen kan het rijk met provincie(s), regiogemeenten en bedrijfsleven <u>gevestigd aan het water</u> afspraken maken in 'Beter Benutten Deals' waarin wordt afgesproken dat *"bedrijven en overheid zich inspannen om meer goederen via water te vervoeren"* Hiertoe kan de inzet van de 'logistiek makelaars' focus leggen op de bedrijven gevestigd aan het water. Door businesscases door te rekenen en voordelen te benoemen voor een specifiek bedrijf of logistieke keten kan een bedrijf overtuigd worden van gebruik van de kadefaciliteiten en -voorzieningen. Het Rijk kan het intensiever gebruik van de modaliteiten water en spoor stimuleren, door het gebruik van de weg te beprijzen. Rekeningrijden voor vrachtverkeer, of zoals is Duitsland een MAUT-belasting op kilometers weggebruik zet een prijsprikkel om alternatieven te gebruiken. Alternatief kan gewerkt worden met emissierechten op CO2 en/of NOx, die stap-voor-stap ingetrokken worden, waardoor bedrijven de tijd krijgen zich aan te passen aan de nieuwe werkelijkheid. Voordeel van rekeningrijden voor vrachtverkeer is dat zij niet gevoelig is voor electrificatie van het wagenpark en dus meer prikkels inbouwt om van de weg op andere modaliteiten over te stappen.
Provincie	• De provincie kan een monitoring-tool opzetten om inzicht te krijgen in (de mate van) het gebruik van de havengebonden kavels, het cumulatieve volume van / naar de binnenhavens versus het potentiële volume dat nog intermodaal vervoerd kan worden en inzicht verkrijgen in de afwegingen intermodaliteit op minder plaatsen te focussen. Op grond van de inzichten kan de provincie in MIRT-verband de investeringen in water- en spoorverbindingen gerichter doen. • De provincie kan kennis delen faciliteren in de vorm van best practice sharing, het faciliteren van pilots en het stimuleren van samenwerkingsverbanden zoals MCA Brabant waarin alle belanghebbenden samenwerken of Blueports Limburg waarin alle binnenhavens met elkaar samenwerken.
Regio	-
Gemeente	De gemeente neemt een actieve bemiddelende en faciliterende rol in. • Monitoring: het is van belang om inzicht te hebben in welke bedrijven met een watergebonden kavel

	volumestromen hebben en op basis van het type logsistiek / volume in te schatten of deze stromen geschikt zijn voor verlading per binnenvaart. • Accountmanagement/logistiek makelaar: bedrijven die het water nog niet gebruiken, maar wel zouden kunnen gebruiken worden actief benaderd. Indien informatie voor de monitoring niet beschikbaar is, kan via accountmanagement geprobeerd worden de volumestromen in kaart te brengen. De accountmanager kan bedrijven de voordelen van het gebruik van water uitleggen en de business case voorleggen en partijen bij elkaar brengen. Als bedrijven tijd nodig hebben kan men bedrijven de tijd geven dit te regelen. Ook kan accountmanagement het bedrijf in kwestie overtuigen aanvullende activiteiten te starten door wel watergebonden activiteiten in het productportfolio op te nemen. • Om bedrijven de tijd te geven en te stimuleren kan overwogen worden het kavel aan te kopen en vervolgens aan hetzelfde bedrijf weer in erfpacht ter beschikking te stellen. De erfpachtcanon kan daarbij afhankelijk worden gemaakt van de mate waarin de kade gebruikt wordt. Feitelijk is dit een Sale and lease back constructie.
Private (markt)partijen	De meeste logistieke marktpartijen hebben in hun bedrijfsstrategie inmiddels opgenomen dat ze in 2050 netto geen CO_2 en NOx meer uitstoten. De marktpartijen gaan in toenemende mate druk ervaren om substantiële stappen te zetten. Voor marktpartijen is met name van belang dat er een gelijk speelveld is voor alle partijen. Voorlichting geven aan de marktpartijen, drempels wegnemen en bedrijven uit te nodigen actief deel te nemen aan samenwerkingsverbanden zoals MCA-Brabant of Vijfsterren Logisiek en / of ze actief te betrekken bij een gezamenlijke agenda, zoals in de Samenwerkingsovereenkomst A12 corridor tot stand is gekomen.

Ambitie: Indien nodig inzetten op verplaatsing bij geen gebruik van kade

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	-
Provincie	Van belang is om in de provinciale Omgevingsverordening te sturen op het gebruik van watergebonden kavels door watergebonden bedrijven. In de verordening kan bijvoorbeeld worden opgenomen dat: *"Een bestemmingsplan bestemt bedrijfskavels die door een kade zijn ontsloten alleen voor bedrijvigheid die voor goederenoverslag of productieactiviteiten afhankelijk is van een vestigingslocatie direct aan vaarwater met een eigen kade of in de directe nabijheid van een openbare kade."* Omdat een dergelijke bepaling vooral ziet op plannen en kavels die nog beschikbaar komen (immers de verordening is pas na vaststelling rechtsgeldig) worden bestaande locaties hiermee uitgezonderd. De provincie kan overwegen om het <u>overgangsrecht</u> voor dergelijke (strategische) locaties te beperken. Zie ook hiervoor. Belangrijk om te realiseren is dat gemeenten in dat geval geconfronteerd kunnen worden met planschadeclaims en onder omstandigheden wellicht ook met schadeclaims wegens contractuele aansprakelijkheid. Denkbaar is dat gemeenten of initiatiefnemers zullen trachten hun schade op de provincie te verhalen. Op dit punt kunnen risico's beperkt worden door de termijn waarbinnen bestemmingsplannen moeten worden aangepast op bijvoorbeeld 3 jaar te stellen. Door een dergelijke (overgangs-)termijn te introduceren kan voorzienbaarheid (in de vorm van passieve risicoaanvaarding) gecreëerd worden, waardoor gemeenten voor planschadeclaims niet bevreesd hoeven zijn. In samenhang met initiatieven en actie ondernomen door de gemeente kan de provincie via bv. een herstructureringsfonds of via het <u>Provinciaal Ontwikkelbedrijf</u> financieel participeren bij de verplaatsing van bedrijven die geen gebruik maken van de kade.
Regio	-
Gemeente	Privaatrechtelijke instrumenten kunnen bijdragen aan verplaatsing van aan het water gevestigde bedrijven die daar geen gebruik van maken. Van belang is wel om de publiekrechtelijke borging hiervan op orde te hebben. Dus, het wijzigen van het bestemmingsplan om oneigenlijk gebruik in de toekomst te voorkomen. Een aantal instrumenten die ingezet kunnen worden in specifieke cases: • <u>Compensatiefonds</u>: 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. • <u>Transitie-exploitatie</u>: bij leegstand aan het water '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). • <u>Kavelruil</u>: afspraak met eindgebruiker of marktpartij over verplaatsing van activiteiten tegen de waardering van de beide panden/kavels. Binnen deze regeling kan ook worden afgesproken dat er een vorm van

	saldering plaatsvindt; het afstaan van bijvoorbeeld 1 hectare kavel aan het water staat voor het terugkrijgen van 2 hectare kavel op een andere locatie. Dit om de businesscase voor het bedrijf aantrekkelijker te maken. • Onteigening: incidenteel kan onteigening een in te zetten instrument zijn om strategische posities te verwerven. Het is een relatief zwaar instrument en kan zeer hoge investering tot gevolg hebben. Laatste middel om grondeigenaren op strategische posities te dwingen grond over te dragen. Kan alleen toegepast worden mits algemeen belang kan worden aangetoond en indien er eerst op een normale manier getracht is de grond te verwerven (minnelijke schikking). Mogelijk kan het Provinciaal Ontwikkelbedrijf een bijdrage leveren. Om tot een afweging te komen welk instrument het beste past is maatwerk vereist. In feite moeten de instrumenten in de 'tas' van de accountmanager of kwartiermaker zitten om in gesprekken met bedrijven te verkennen. Verplaatsing is alleen aan de orde als bedrijven na meerdere gesprekken (verspreid over de tijd) aangeven geen gebruik te maken van de multimodale voorzieningen en er ook daadwerkelijk de verwachting bestaat dat er behoefte is aan het betreffende watergebonden kavels. Op basis van toekomstverwachtingen en de bedrijfsstrategie kan dan gekeken worden welk instrument reeel is en welke andere partijen nodig zijn om tot een succesvolle businesscase te komen.
Private (markt)partijen	idem

Ambitie: Innovatie in de last mile

Veel bedrijven zijn niet bekend met de business case en de mogelijkheden van water en spoor. Daar komt bovenop dat de mind-set bij velen is dat de doorlooptijden lang zijn, het moeilijk is er gebruik van te maken als je geen grote volumes hebt en dat het veel minder flexibel is dan wegvervoer. Het bekend maken met de mogelijkheden, het voorrekenen van de business case, het inzichtelijk maken van de bijdrage aan de emissiedoelstellingen van bedrijven, het wegnemen van drempels en het zelfs heel gemakkelijk maken om er gebruik van te maken is daarom allemaal van belang om gebruik te willen maken van multimodaal vervoer. Zelfs als bedrijven bereid zijn gebruik te maken van water of spoor, is er altijd nog het belang ook de *last mile* goed te organiseren. Dit bestaat uit twee elementen:

a. Het vervoer van de terminal naar het DC of van het DC naar de terminal moet efficiënt en duurzaam mogelijk zijn;
b. De levering naar eindafnemers die niet via water of spoor kan plaatsvinden. Denk daarbij aan de belevering via LTL en/of pakketnetwerken.

De meeste bedrijven die gebruik maken van een binnenhaven of railterminal hebben geen directe toegang tot de overslagterminals. Het transport van en naar de terminals is daarom van cruciaal belang en wordt nu vaak door de terminal-operators uitgevoerd tegen een commercieel tarief. Bovengemiddelde knooppunten kunnen zich differentiëren doordat parkmanagers zich actief inzetten een infrastructuur op het bedrijventerreinen waar de terminal zit en naar nabij gelegen bedrijventerreinen op te zetten waardoor het transport van en naar de terminals gemakkelijk en goedkoop gemaakt wordt. Dit kan bijvoorbeeld door een shared services shuttle service op te zetten. Gezamenlijk regelen / inkopen van dit soort services maakt multimodaal vervoer toegankelijker en gemakkelijker.

Voor het transport van het bovengemiddelde knooppunt naar de eindklanten in de regio. Dit wordt grotendeels onder de ambitie duurzaamheid verder uitgewerkt, bijvoorbeeld doordat magazijnen de oplaadstations zijn voor de elektrische bestelauto's, waar ze opgeladen worden met energie van de zonnedaken. Maar innovatieve last-mile begint eigenlijk heel eenvoudig bij het zo goed mogelijk laten aansluiten van bedrijven op de transportnetwerken. Door bovengemiddelde knooppunten bewust vanuit functionaliteit conceptueel uit te werken is het mogelijk dat hubs van LTL of pakketnetwerken op hetzelfde bedrijventerrein zitten als waar veel zendingen vanuit magazijnen vertrekken dan is theoretisch het transport van het magazijn tot deze hubs (bijna) volledig te vermijden. Dit werken we verder uit in het laatste deel van hoofdstuk 6.2, onder de laatste ambitie specialisatie of concept denken onder de hoofdambitie complementariteit.

6 Duurzaamheid

6.1 Achtergrond, ambities en doelstellingen

De klimaat- en duurzaamheidsagenda vereist dat de bedrijfsvoering in 2050 circulair is en er netto geen CO_2/NOx-emissie meer plaatsvindt. Voor de sector logistiek is dit geen eenvoudige opgave, omdat de sector relatief veel energie verbruikt en veel schadelijke stoffen uitstoot. Desalniettemin hebben veel logistieke concerns dit al wel als ambitie geformuleerd en in hun jaarverslagen gecommuniceerd. Ze hebben zich daarmee gecommitteerd aan deze ambitie. Om de ambities te realiseren is het belangrijk dat grote stappen worden gezet.

In het minimale scenario betekent dit in ieder geval:
- CO_2 en NOx-neutraal vervoer;
- Energieneutrale of energiepositieve gebouwen;
- Hergebruik van materialen;
- Hergebruik van reststromen;
- Recycling van retour(stromen);
- Locaties en gebieden die een bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, hittestress en biodiversiteit.

Er is weinig of geen coördinatie om eenheid te verkrijgen in gezamenlijke (minimale) eisen rondom duurzaamheid. Zowel Gelderland als Noord-Brabant hebben in haar recente Aanpak voor bedrijventerreinen, duurzaamheid tot één van de kernthema's benoemd om toekomstbestendige werklocaties te realiseren.

Eerste stappen voor een nadrukkelijker beleid op verduurzaming worden nu ingezet. Er is nog meer nodig om een sterke bijdrage te leveren aan de klimaatopgave.
- Tot op heden wordt vereist dat de dakconstructie het leggen van zonnepanelen toelaat. De verplichting daadwerkelijk zonnepanelen te leggen of ook voor derden te produceren komt beperkt voor. Inmiddels stellen de logistieke vastgoedontwikkelaars dat elk nieuw gebouw aan de eis voldoet dat er zonnepanelen op kunnen.
- Duurzaam bouwen wordt steeds meer noodzaak en ontwikkelaars en beleggers begeven zich met eerste stappen op deze markt. Inmiddels worden al heel veel nieuwe gebouwen conform BREAAM certificering opgeleverd, omdat het vanuit beleggers oogpunt de enige manier is om toekomstbestendige panden te ontwikkelen. De gebruikersmarkt neemt deze panden ook daadwerkelijk af en vraagt er inmiddels ook meer en meer naar. In aanvulling hierop kan meer gedaan worden aan het hergebruik van het gebouw zelf na afloop van de levensduur (circulair bouwen). Ook hieraan kunnen voorwaarden gesteld worden.
- Windenergie is mogelijk op bedrijventerreinen, de impact van windmolens op de landschappelijke waarden is in bijna alle gevallen op bedrijventerreinen het geringst en het gemakkelijkst in te passen. Windenergie op bedrijventerreinen vereist wel een zone waarin geen gevaarlijke goederen mogen worden opgeslagen. Maar er zijn genoeg logistieke bedrijven waarvoor dit geen belemmering is.
- Bedrijventerreinen zijn vaak versteend, er is weinig groen of blauw aanwezig en de biodiversiteit laat te wensen over. Om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen en -adaptatie is het wenselijk om meer inpassing in en integratie met het landschap te realiseren.
- De energie- en brandstoffentransitie en verduurzaming moet gepaard gaan met investeringen in de infrastructuur en het wagenpark. Het is van belang om ook een sterke infrastructuur te hebben om de transitie vorm te geven.

Op basis van de hierboven beknopt beschreven situatie geven we voor dit thema een aantal ambities en doelstellingen waar de instrumenten een bijdrage aan zouden moeten leveren.

Achtergrond	Ambitie/doel
• Verminderen gebruik van fossiele brandstoffen, CO_2 -uitstoot en NOx-dispositie (vervoer en gebouw) • Hergebruik materiaal en reststromen hoger op de agenda en als onderdeel van productieketen • Nu geen gecoördineerde aanpak / beperkt inzicht in verdienmodel van hergebruik (onder invloed van korte termijn denken) • Verstening op bedrijventerreinen vormt een probleem vanwege hittestress • Beperkt groen en blauw op bedrijventerreinen en daardoor problemen ten aanzien van waterberging, hittestress, uitstraling/verblijfskwaliteit	• Gebouw energieneutraal/positief (KT) • Gebied energieneutraal/positief (MT/LT) • Bijdrage aan klimaatadaptatie/doelstellingen • Vervoer verduurzamen (waterstof of elektrisch / infrastructuur) • Nieuwe businessmodellen ontwikkelen hergebruik/reststromen

6.2 Instrumenten voor duurzaamheid

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de instrumenten die toepasbaar en geschikt zijn voor het realiseren van de ambities en doelstellingen op het thema duurzaamheid. Hierna geven we een overzicht van de meest kansrijke instrumenten en de samenhang daartussen. Daarbij is het samenspel tussen de verschillende bestuurslagen van groot belang waar het gaat om de effectiviteit van de in te zetten instrumenten.

Wat is nodig?

Het verankeren van doelstellingen en ambities ten aanzien van duurzaamheid in beleidsdocumenten is noodzakelijk. Gedeeltelijk bestaat deze verankering van de ambities al: vanuit de klimaatdoelstellingen van Parijs, de klimaatdoelstellingen vanuit de NOVI voor een energieneutraal Nederland in 2050 en de invulling daarvan hoe dit te bewerkstelligen is geformuleerd in de Regionale Energie Strategie voor 30 Nederlandse energieregio's.

Bedrijventerreinen kunnen in het behalen van de doelstellingen een grote rol spelen: circa 60% van de totale energieconsumptie in Nederland vindt hier plaats. Concrete verankering van de duurzaamheids-ambities op het gebied van bedrijventerreinen zijn echter schaars: naast duurzaamheidseisen aan nieuwbouw zijn er voor bestaande terreinen weinig concrete instrumenten die toegepast en/of ingezet worden. Initiatieven worden veelal privaat gestart vanuit een private businesscase. Om meer resultaat en voortgang te boeken is een generiekere en alomvattende aanpak vanuit een visie noodzakelijk.

Voor het realiseren van duurzaamheidsambities zijn een mix van instrumenten beschikbaar die gericht zijn op 'afdwingen' of 'verleiden'. Bij afdwingen gaat het om publiek- of privaatrechtelijke instrumenten die eisen stellen voorafgaand aan het gebruik van gronden of gebouwen, zowel op nieuwe ontwikkelingen als bestaande locaties kan hierop gestuurd worden. In het kader van verleiden wordt bij ondernemers het belang van verduurzaming benadrukt en is het van belang om aan te jagen, kennis te delen en initiatieven te ondersteunen.

Ambitie: gebouw energieneutraal / positief

In onderstaande tabel geven we aan hoe op de verschillende bestuursniveaus gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• Per 1 januari 2021 is voor alle nieuwbouw in Nederland vereist dat deze voldoet aan de BENG-indicatoren (Bijna Energie Neutraal Gebouw). Deze eisen vervangen de EPC, de huidige eis voor nieuwbouw. De nieuwe BENG omvat eisen aan energieverbruik, aandeel hernieuwbare energie en een maximaal aandeel fossiele brandstof. • Verplicht energielabel voor distributiecentra en/of bedrijfspanden (analoog aan de Labelverplichting kantoorgebouw: Artikel 5.11 uit het bouwbesluit). Tekst hiervoor kan zijn: *"Het is vanaf [datum] verboden om een distributiecentrum in gebruik te nemen of te gebruiken zonder een geldig energielabel als bedoeld in het Besluit energieprestatie gebouwen met een energie-index van XX of beter. Het voorgaande is niet van toepassing op een gebouw met een gebruiksoppervlakte voor logistiek kleiner dan 50% van de totale gebruiksoppervlakte aan gebruiksfuncties van het gebouw waarvan het distributiecentrum deel uitmaakt. Wanneer de maatregelen die nodig zijn om de energie-index te realiseren voor [datum], een terugverdientijd*

	hebben van meer dan 10 jaar worden maatregelen genomen die een terugverdientijd hebben tot en met 10 jaar. In die gevallen kan worden volstaan met de daarbij behorende energie-index." De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) kan de certificering/monitoring op zich nemen. Door te werken met enkele stappen tot en met 2040 of 2050 wordt een duidelijke richting gegeven voor de sprongen die noodzakelijk zijn en kunnen private vastgoedeigenaren in investeringsbeslissingen hierop inspelen/anticiperen. • In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), de opvolger van het Bouwbesluit 2012 onder de Omgevingswet, krijgen gemeenten de bevoegdheid via een zogenoemde maatwerkregel voor bestaande gebouwen de mogelijkheid om zon op daken te stimuleren. Hierbij zijn de maatregelen wel case-specifiek. Zo kan duurzaam gebruik van een bestaand dak alleen haalbaar zijn als hier financiële mogelijkheden, zoals een subsidie, tegenover staan of wordt aangesloten op een natuurlijk vervangingsmoment, zoals renovatie. Een dergelijk voorschrift landt in een maatwerkbesluit en moet altijd in het individuele geval door het bevoegd gezag gemotiveerd worden.
Provincie	Provincies vertalen de afspraken die op Rijksniveau gemaakt zijn in de provinciale omgevingsvisie. Ook hebben provincies verschillende instrumenten tot hun beschikking om de duurzaamheidsambities te behalen. Dit zijn voornamelijk instrumenten gericht op 'verleiden' van ondernemers. • Omgevingsvisie: Verankeren van de verduurzaming van bedrijventerreinen in de omgevingsvisie zoals "Op bedrijventerreinen liggen grote opgaven en kansen in het kader van klimaatadaptatie en energietransitie. Het (kwalitatief) 'up to date' houden van de bestaande werklocaties is van vitaal belang voor een concurrerende economie door (…) en realisatie van vergroenings- en duurzaamheidsambities". En de koppeling hiervan naar de programmeringsafspraken met de (regio)gemeenten. • Subsidieregeling: Eigenaren van bestaande bedrijfspanden stimuleren gebruik te maken van de SDE+ (of vergelijkbare provinciale) subsidieregeling. De provincie speelt hierin een ondersteunende rol voor de ondernemer, met technisch of financieel advies. • Monitor / kennisdeling: in kaart brengen waar en welke verduurzamingsmogelijkheden er zijn op de bestaande bedrijventerreinen. Gebiedsgerichte aanpak met specifieke 'best practices' om ondernemers en gemeenten te stimuleren om verder te verduurzamen. • Overweeg in hoeverre marktspanning georganiseerd kan worden door de aanleg van zonneparken elders te beperken of afhankelijk te maken van de mate waarin daken die wel geschikt zijn, maar niet gebruikt worden voor zonne-energie gebruikt moeten worden alvorens zonneparken toe te staan.
Regio	In regionale afspraken worden gezamenlijke doelstellingen vastgesteld wat betreft verduurzaming. • Regionale Energie Strategie: Verwerking van de nationale verduurzamingsdoelstellingen op regionaal niveau en focus op bedrijventerreinen in de vorm van: *"Stimuleer zon op bedrijfsdaken, liefst in samenwerking met burgers. Benut restwarmte- en stromen bij industrie- en bedrijventerreinen en koppel kansen, bijvoorbeeld vervuild oppervlaktewater en zonnepanelen. Focus op de positieve kanten van energietransitie en compensatie zoals een verbeterde luchtkwaliteit en leefomgeving"* • In de regionale afspraken borgen van ambities ten aanzien van duurzaamheid op bedrijventerreinen in de vorm van: *"energieneutraliteit op bedrijfsniveau als uitgangspunt. Het dakoppervlak van bedrijfsgebouw wordt, waar mogelijk, beschikbaar gesteld voor de opwek van energie."*
Gemeente	Gemeenten hebben een belangrijke positie in de verduurzamingsambities. Onder andere door middel van voorwaarden te stellen aan gronduitgifte kunnen bedrijven verplicht worden aan bepaalde eisen te voldoen. Voor nieuwe bedrijventerreinen kan worden opgenomen: • Uitgiftevoorwaarden: Opnemen van voorwaarden aan nieuwe gronduitgifte voor bedrijvigheid zoals: *"Bedrijven die bedrijfsgrond aankopen en daarop bouwen, zijn verplicht hun daken geschikt te maken voor zonnepanelen. Het betreffende bedrijf kan zelf zonnepanelen plaatsen of het dak beschikbaar stellen aan een derde partij die de panelen kan exploiteren."* • Verankering in bestemmingsplan: Energieneutrale gebouwen kunnen via het bestemmingsplan worden afgedwongen (voor zover de marktpartijen hier niet aan willen voldoen). In bestemmingsplanregels opnemen dat: *"Het bouwen van gebouwen is toegestaan indien sprake is van certificering volgens de beoordelingsrichtlijn zoals BREEAM-NL of een ander (strenger) beoordelingsinstrument onafhankelijk aangetoond niveau. Ook dient te worden aangetoond dat het plan niet wordt aangesloten op het aardgasnet."* Omdat er voor diverse beoordelingsinstrumenten gradaties zijn is het goed om regionaal af te spreken welke norm te hanteren in de regio (of Goederenvervoercorridor). • Ook de sprong naar circulaire/modulaire gebouwen en/of materiaalgebruik kan via het bestemmingsplan afgedwongen worden. In bestemmingsplanregels opnemen dat: "*Het bouwen van gebouwen is toegestaan indien sprake is van circulair materiaalgebruik vastgelegd in een materialenpaspoort en/of doordat gebouwen demontabel zijn."* • Uitgifte in erfpacht: door uitgifte in erfpacht kan sturing op de duurzaamheid van het gebouw plaatsvinden door het in de erfpachtovereenkomst opnemen van de volgende bepaling: *"gebruiker is verplicht (op straffe van een extra vergoeding van €XX/m2 vastgoed) om een gebouw met BREEAM certificaat 'very good' te realiseren."* Omdat er voor diverse beoordelingsinstrumenten gradaties zijn is het goed om regionaal af te spreken welke norm te hanteren in de regio (of Goederenvervoercorridor).

	Duurzaamheidsambities afdwingen bij bestaande bedrijfspanden is lastiger dan nieuw uit te geven grond. • Bij vergunningsaanvragen van bestaande bedrijven voor uitbreiding of aanbouw kunnen duurzaamheidseisen worden gesteld. • Ook kan de gemeente door middel van subsidieregelingen ondernemers stimuleren duurzame projecten uit te voeren. Deze regelingen werken optimaler indien er ook een landelijke streefnorm (labeling distributiecentra) wordt geïntroduceerd. • Maatwerkegels: Gemeenten kunnen maatwerkregels (voortkomend uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) opnemen in het omgevingsplan. Zo kunnen de landelijke eisen energieprestatie uit het Bouwbesluit voor bepaalde gebieden of categorieën gebruiksfuncties worden aangescherpt. De gemeente kan ook in individuele gevallen maatwerkvoorschriften stellen over de regels van bestaande bouw (artikel 3.7 Bbl), tot maximaal het niveau van nieuwbouw.
Private (markt)partijen	Verduurzaming van gebouwen door private (markt)partijen gebeurt vaak op individueel niveau. Ook kan vanuit een (nieuw op te zetten) gebiedsontwikkelingsbedrijf hier sturing aan worden gegeven. Parkmanagement: (verplicht) parkmanagement kan bij vestigingsvoorwaarden van bedrijfsontwikkeling op gemeentelijke kavels geregeld worden. Collectieve maatregelen op gebouwniveau zijn: investering in zon-op-dak, verduurzaming van panden, collectieve afvalinzameling, etc.. Parkmanagementorganisaties voeren collectieve energiemaatregelen uit die kostenefficiënter zijn dan een individuele aanpak voor bedrijven. Parkmanagement op bestaande bedrijventerreinen is beperkt te realiseren (niet af te dwingen).

Ambitie: gebied energieneutraal/positief

In onderstaande tabel geven we aan hoe op de verschillend bestuursniveaus gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• Een nationaal dekkende aanpak over de verduurzaming van bedrijventerreinen (zowel nieuw als bestaand) maakt werk van de klimaatambities van de overheid. Op dit moment zijn er diverse initiatieven, maar deze zijn versnipperd of case-specifiek. Een generieke aanpak kan een vliegwiel betekenen voor de aanpak. • Structuurvisie Windenergie: In het Energieakkoord uit 2013 is afgesproken om in 2020 6.000 MW opgesteld vermogen windenergie op land operationeel te hebben. Zowel het Rijk als verschillende provincies hebben haven-, industrie- en bedrijventerreinen aangewezen als locaties voor de realisatie van windenergie. Voornaamste reden is dat windturbines hier relatief goed landschappelijk inpasbaar zijn, in vergelijking met het buitengebied. • Aanleg energie-infrastructuur: de Nederlandse overheid is (volledig) eigenaar van de netbeheerders van de Nederlandse energie-infrastructuur. Zo is de Rijksoverheid 100% aandeelhouder van transmissienetbeheerder TenneT, en zijn alle aandelen van de gasnetwerk-beheerders in handen van verschillende overheden en gemeenten. Hierdoor kan op Rijksniveau een proactieve rol spelen in het verzwaren van het hoogspanningsnet of het geleidelijk gebruiken van aardgasleidingen voor het transport van waterstof.
Provincie	Provincies vertalen de afspraken die op Rijksniveau gemaakt zijn in de provinciale omgevingsvisie. Ook hebben provincies verschillende instrumenten tot hun beschikking om de duurzaamheidsambities te behalen. • Ruimtelijk ontwerp: energieneutrale ambities opnemen in het ruimtelijk ontwerp van een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Zo kan worden opgenomen dat: *"De ambitie is zo mogelijk energie- en CO_2 neutraal te ontwikkelen, door gebruikmaking van wind- en zonne-energie, rest- en afvalwarmte. Duurzame koppelingen moeten zorgen voor de uitwisseling van reststromen door een utilitycentre en multicore ringleiding. Het ruimtelijk ontwerp dient de ruimtelijke dragers te bevatten om de energieneutrale ambitie te realiseren, en zoveel mogelijk CO_2-reductie te behalen."* • Monitor / kennisdeling: in kaart brengen waar en welke verduurzamingsmogelijkheden er zijn op de bestaande bedrijventerreinen. Gebiedsgerichte aanpak met specifieke 'best practices' om ondernemers en gemeenten te stimuleren om verder te verduurzamen. • Subsidievoorwaarden herstructurering bestaande bedrijventerreinen: bij mogelijke subsidie voor herstructurering van bestaande bedrijventerreinen (het streven van/ambities voor) energieneutraliteit op gebiedsniveau in de voorwaarden borgen om voor subsidie in aanmerking te komen.
Regio	• In regionale afspraken worden door een aantal gemeenten gezamenlijke doelstellingen vastgesteld wat betreft verduurzaming. In de regionale afspraken borgen van ambities ten aanzien van duurzaamheid op bedrijventerreinen in de vorm van: *"energieneutraliteit op gebiedsniveau als uitgangspunt."* • Regionale Energie Strategie: Verwerking van de nationale verduurzamingsdoelstellingen op regionaal niveau en focus op bedrijventerreinen in de vorm van: *"Stimuleer zon op bedrijfsdaken, liefst in samenwerking met*

	burgers. Benut restwarmte- en stromen bij industrie- en bedrijventerreinen en koppel kansen bijvoorbeeld vervuild oppervlaktewater en zonnepanelen. Focus op de positieve kanten van energietransitie en compensatie zoals een verbeterde luchtkwaliteit en leefomgeving". • Zorg er in de RES voor dat de netwerkinfrastructuur voldoende is om een gebiedspositieve energiebalans mogelijk te maken. Leg daarvoor in de RES doelstellingen vast hoeveel energie op een bedrijventerrein opgewekt kan worden en hoeveel energie er vanuit het bedrijventerrein geleverd kan worden.
Gemeente	Gemeenten hebben een belangrijke positie in de verduurzamingsambities. Onder andere door middel van voorwaarden te stellen aan gronduitgifte kunnen bedrijven verplicht worden aan bepaalde eisen te voldoen. Voor **nieuwe bedrijventerreinen** kan worden toegepast: • Structuurvisie / omgevingsvisie: Uitgangspunten voor energieneutrale gebieden verwoorden in de structuurvisie en/of omgevingsvisie, zoals: *"XXX ambieert het meest duurzame bedrijventerrein te worden. Het bedrijventerrein wordt aardgasvrij en zet maximaal in op lokale duurzame energieproductie, zowel op het terrein zelf als op de bedrijfskavels."* • Masterplan en gebiedsvisie: In de gebiedsvisie (of masterplan) uitgangspunten opnemen ten aanzien van landschapsontwikkeling, inpassing, duurzaamheid, et cetera, zodat sprake is van een geïntegreerde ontwikkeling van een bedrijventerrein in een bredere context. Opnemen dat: "*Het werklandschap is gebaseerd op principes vanuit duurzaam ruimtegebruik. Belangrijk bij de vormgeving van het werklandschap is het feit dat het landschap als groen casco dient. Dit betekent dat de huidige (landschaps-)structuur waardevol wordt geacht, zodanig zelfs dat deze als leidend ontwerpprincipe voor de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen wordt gehanteerd. Door de infrastructurele en stedenbouwkundige ontwikkelingen gaat echter een groot deel van de herkenbaarheid, de identiteit, de uniciteit en de functie van het huidige landschap verloren. De voorgenomen grootschalige stedelijke ontwikkelingen maken het daardoor noodzakelijk het aanwezige groene casco een stevige impuls te geven. Daarom wordt voorgesteld om, grotendeels vooruitlopend op de stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen, een robuuste groene structuur te ontwikkelen. In het gebied wordt in totaal ca. XXX hectare nieuwe natuur en nieuw landschap gerealiseerd. Met de inrichting van deze nieuwe natuur ontstaat een robuust en samenhangend groen raamwerk."* In een dergelijke gebiedsvisie kan bovendien een streefwaarde met een open norm (bv. laag, medium, hoog) worden opgenomen voor een circulaire gebiedsontwikkeling, met uitgangspunten ten aanzien van materiaalgebruik, energieverbruik, klimaatadaptatie, waterberging en sociaal maatschappelijke aspecten. • Collectieve (parkeer)voorzieningen: De bruto/netto verhouding van veel kavels is 50-60% bebouwd. Het onbebouwde deel is voor een groot gedeelte verhard ten behoeve van parkeren en bewegingsruimte voor vrachtwagens. Denk – samen met marktpartijen – na over het aanleggen van een centrale parkeerplaats waar (alle) bedrijven gebruik van maken, waardoor de kavels kleiner kunnen worden en de het aandeel bebouwd toeneemt. De ruimte die dit in de businesscase geeft kan gebruikt worden voor de financiering van de gedeelde parkeervoorziening. Op deze parkeerplaats worden windmolens geplaatst, evenals langs de openbare weg, waardoor meer energie op het bedrijventerrein opgewekt wordt. De laadpalen op de centrale parkeerplaats gebruiken stroom van de windmolens en de zonnepanelen op de daken van de omliggende bedrijven. Dit kan met een ontwerpend onderzoek nader uitgewerkt worden. • Lokaal Energie Managementsysteem (LEM): door middel van slimme meet- en regelsystemen wordt lokaal opgewekte energie zover mogelijk op het terrein zelf gebruikt. Maak het afnemen van energie op bedrijventerreinen gemakkelijker. Het is logisch dat het opladen van (vracht-)auto's gebeurt op bedrijventerreinen, zodat laad-en lostijden voor het opladen van de vrachtauto's gebruikt kunnen worden. Dit kan op gebouwniveau, aan de docks, maar bijvoorbeeld ook op een centraal aangelegde parkeerplaats voorzien van oplaadstations. Ook draagt collectieve inkoop van extra benodigde energie en minder kosten van transport van energie bij aan kostenbesparing voor de deelnemers. Aandachtspunt is wel de capaciteit van het netwerk, gelet op de grote belasting hiervan. • Uitgiftevoorwaarden: Opnemen van energieneutrale voorwaarden aan nieuwe gronduitgifte voor bedrijvigheid. Voor **bestaande bedrijventerreinen** kan worden toegepast: • Lokaal Energie Managementsysteem (LEM): Idem nieuwe bedrijventerreinen. • Green Deal stimuleringsmaatregelen: stimuleringsfonds om bestaande bedrijven te stimuleren om duurzame plannen (eerder) uit te voeren.
Private (markt)partijen	Verduurzaming van gebieden door private (markt) partijen gebeurt vaak op parkmanagement niveau. Ook kan vanuit een (nieuw op te richten) gebiedsontwikkelingsbedrijf sturing worden gegeven. • Parkmanagement: (verplichten van) parkmanagement kan bij vestigingsvoorwaarden van bedrijfsontwikkeling op gemeentelijke kavels gerealiseerd worden. Binnen de organisatie kan een collectieve aanpak worden opgezet voor collectieve energiemaatregelen op terreinniveau, zoals investeringen in duurzaam vervoer, laadinfrastructuur, of verkenningen naar een warmtenet of lokaal energiesysteem. • Energy Service Company (ESCO): ESCO is een besparingsdienst die de aanleg, het onderhoud en het beheer van energiebesparende maatregelen op gebiedsniveau op zich neemt. Het bedrijf garandeert een

	afgesproken energiebesparing (gebaseerd op een vooraf gestelde ambitie). De (publieke) ESCo regelt het ontwerp, realisatie, beheer, onderhoud en zelfs ook de financiering. Via het initiatief BE+ van SKBN worden nu eerste ervaringen opgedaan. • Ontwikkelbedrijf/Industrieschap/Havenbedrijf: het ontwikkelbedrijf/Industrieschap/Havenbedrijf van een bedrijventerrein kan bij de inrichting en uitgifte van gronden rekening houden met duurzaamheid. Zo kan er ruimte voor geothermie, een windmolenpark of een zonnepark op gronden met een planologische beperking worden gereserveerd.

Ambitie: Bijdrage aan klimaatadaptatie en -doelstellingen

In onderstaande tabel geven we aan hoe op de verschillende bestuursniveaus gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• In de NAS (Nationale Klimaatadaptatie Strategie) is de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' opgenomen. Deze houdt in dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten uiterlijk in 2020 onderdeel uitmaakt van het beleid en het handelen van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. • De doelstellingen uit de NAS zijn verder gespecificeerd voor het MIRT in de 'Handreiking verduurzaming MIRT', waarin per MIRT-project uiteen wordt gezet hoe deze bij kunnen dragen aan klimaatadaptatie. Zo kunnen: *"MIRT-projecten daaraan bijdragen door nieuwe infrastructuur meteen klimaatbestendig te maken en bij de (her)inrichting van een gebied ook andere kansen voor klimaatadaptatie te benutten."*
Provincie	Provincies vertalen de afspraken die op Rijksniveau gemaakt zijn in de provinciale omgevingsvisie. Ook hebben provincies verschillende instrumenten tot hun beschikking om de ambities te behalen. • Omgevingsvisie: Klimaatadaptie opnemen in de provinciale omgevingsvisie als speerpunt. Zo kan worden opgesteld dat: *"Klimaatadaptatie vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie en waterschappen, gemeenten en grondbezitters. Via (hitte)stresstesten een beeld vormen over de kwetsbaarheden en kansen in verschillende gebieden, om vervolgens via klimaatdialogen in het gebied te komen tot maatregelen op het geschikte schaalniveau."* • Visie op toekomstbestendige bedrijventerreinen: opstellen van een visie hoe de provincie de bedrijventerreinen van de toekomst ziet zoals: *"Toekomstbestendige bedrijventerreinen zijn terreinen waar bedrijven, overheden en beheerders samenwerken aan toekomstige kansen en aanpak van knelpunten op het gebied van economie, duurzame energie, klimaat, gezondheid en ecologie, waarmee een aantrekkelijker vestigingsklimaat wordt gecreëerd en wordt toegewerkt naar energieneutrale en klimaatbestendige bedrijventerreinen in 2050"* • Samenwerking met Waterschappen: Participatie met waterschappen (voor de Waterschappen geldt geen verplichte omgevingsvisie) om een 'blauwe omgevingsvisie' op stellen, samen met gemeenten en provincies. De Blauwe Omgevingsvisie (BOVI) is zelfbindend en richtinggevend voor co-creatieve planprocessen waarin duurzaam water een ruimtelijk, sturend principe is. Gezamenlijke waterbelangen van de waterschappen is hiervoor de aanleiding. • Ruimtelijk ontwerp: in het ruimtelijk ontwerp bijvoorbeeld opnemen dat: *"de ambitie is 'waterneutraal' te ontwikkelen. Dat wil zeggen dat de wateropgave volledig opgelost dient te worden binnen de grenzen van het plangebied. De realisatie mag het omliggende watersysteem niet meer belasten dan nu het geval is."* Een stap verder gaan is ook mogelijk, waarbij water vastgehouden wordt voor aanpalende activiteiten en/of natuur. *"Tevens zal in het plangebied ruimte worden gereserveerd om regenwater dat valt op de daken van bedrijven af te voeren naar een eventueel te realiseren glastuinbouwgebied nabij de locatie ('gietwatersloot'). De berging en eventuele infiltratie van dat water naar aquifers, zal dan plaatsvinden in het glastuinbouwgebied".*
Regio	Regio's vormen een bestuurlijk samenwerkingsverband tussen provinciaal en gemeentelijk niveau in. In regionale afspraken worden door een aantal gemeenten gezamenlijke doelstellingen vastgesteld wat betreft verduurzaming. • Opstellen klimaatatlas: Hierin worden de landelijke doelstellingen vanuit de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie vertaalt naar regionale doelen. Zo toont *"De Klimaatatlas de diverse klimaatrisico's in XXX. Sommige zijn meer lokaal en vragen om een lokale oplossing. Andere zijn regionaal van aard en hangen samen met de grotere opgaven voor de regio."* • Regionale afspraken bedrijventerreinen: In de regionale afspraken borgen van ambities ten aanzien van duurzaamheid op bedrijventerreinen in de vorm van: *"energieneutraliteit op gebiedsniveau als uitgangspunt."*
Gemeente	Gemeenten hebben een belangrijke positie in de verduurzamingsambities. Onder andere door middel van voorwaarden te stellen aan gronduitgifte kunnen bedrijven verplicht worden aan bepaalde eisen te voldoen. • Bestemmingsplan: in het bestemmingsplan opnemen dat *"Het dak van gebouwen moet worden gebruikt om voor waterberging tot XXX."* • Subsidieregelingen: Gemeente stelt subsidie beschikbaar voor de aanleg van groen of blauw in hittegebieden

	binnen de gemeente. • Tijdelijke natuur: gebruik open ruimte of nog niet beschikbare kavels voor het stimuleren van biodiversiteit en tijdelijke natuur. Schrijf een prijsvraag uit zodat burgers (of bedrijven) met initiatieven komen. • Verankering in beeldkwaliteitsplan: vastleggen van eisen aan klimaatadaptie in het beeldkwaliteitsplan voor een nieuw uit te ontwikkelen terrein. Zo kan worden opgenomen dat: *"Groene daken, groene gevels en bovengrondse afvoer van overtollig hemelwater ter versterking van het groenblauwe beeld is verplicht".* Ook de gemeente kan bij ontwikkeling van het terrein ruimte voor groen- en blauwstructuren opnemen in het bestemmingsplan.
Private (markt)partijen	Toepassingen ter verbetering van de klimaatadaptie komen het best van de grond als ondernemers betrokken worden en actief meedenken. Ondernemers (ondernemersvereniging of een BIZ) kunnen in samenwerking met gemeente een gezamenlijk doel voor ogen hebben: *"Het terrein duurzamer, groener, kleurrijker en levendiger te maken voor werknemers, bewoners en passerende recreanten. Om dit te bereiken worden delen van het bedrijventerrein op een meer natuurlijke wijze ingericht en beheerd, zodat herkenbare routes ontstaan en groene plekken onderling worden verbonden voor flora en fauna."* Ook het ontwikkelingsbedrijf van een bedrijventerrein of gebied kan bij inrichting en uitgifte van gronden rekening houden met aandacht voor natuur. Hierbij wordt niet alleen de biodiversiteit en klimaatadaptatie van het terrein verbeterd, ook wordt het terrein als werk- en vestigingslocatie een aantrekkelijkere plek. Daarnaast profileert het terrein zich een klimaatbestendig bedrijventerrein zonder afbreuk te doen aan het ondernemerschap

Ambitie: Verduurzamen vervoer

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• Mobiliteitsfonds Rijksoverheid: beschikbaar gesteld budget om een inhaalslag te maken in het aanpakken van knelpunten en verduurzamen van mobiliteit in brede zin. Hieronder valt onder andere ook de bestaande Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, hierin worden *"bedrijven gecompenseerd om elektronische bestelwagens te kopen, om de binnensteden te bevoorraden. Daarnaast wordt een impuls gegeven aan innovaties op het gebied van waterstof."* • Green Deal binnenvaart: de binnenvaartsector is een zelfstandig onderdeel binnen het ontwerp-klimaatakkoord. Hierin is de ambitie vastgelegd om: *"de CO2-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot gereduceerd te hebben met 40% tot 50% ten opzichte van 2015 en tenminste 150 binnenvaartschepen voorzien te hebben van een zero-emissie aandrijflijn".* Ook is deze Green Deal bedoelt als inspiratiebron voor ondernemers met verduurzamingsambities. Ook kunnen ondernemers een aanvraag doen voor subsidieverstrekking voor verduurzaming van vervoer. • Invoering kilometerheffing vrachtverkeer: in navolging met omliggende landen, wordt in Nederland zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut") ingevoerd. Opbrengsten van deze heffing worden onder andere gebruikt voor subsidieverstrekking voor verduurzaming van de transportsector. • Aanleg energie-infrastructuur: de Nederlandse overheid is (volledig) eigenaar van de netbeheerders van de Nederlandse energie-infrastructuur. Zo is de Rijksoverheid 100% aandeelhouder van transmissienetbeheerder TenneT, en zijn alle aandelen van de gasnetwerk-beheerders in handen van verschillende overheden en gemeenten. Hierdoor kan op Rijksniveau een proactieve rol spelen in het verzwaren van het hoogspanningsnet of het geleidelijk gebruiken van aardgasleidingen voor het transport van waterstof. • Waterstofagenda: Zowel op rijks- als provinciaal niveau wordt geïnvesteerd in visieontwikkeling en de uitrol van waterstof als nieuwe energiedrager. Hierbij wordt ook gekeken naar fysieke mogelijkheden voor toepassing in het bedrijfsleven en in het vervoer. In het oog springt bijvoorbeeld de toepassing in de logistiek (transport) en de benodigde infrastructuur. Er zijn subsidies en projecten in uitvoering om de basisinfrastructuur vorm te geven. • Sustainable Urban Mobility Plan: Lidstaten van de EU worden aangemoedigd om op nationaal niveau duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's) te promoten en lokale autoriteiten passende steun en wetgeving te bieden. Om steden in staat te stellen een SUMP te ontwikkelen, blijft de Europese Commissie het bewustzijn vergroten door middel van cursussen, voorbeelden van goede praktijken, netwerkmogelijkheden en door financieringsmogelijkheden en een coördinatieplatform te bieden voor SUMP-gerelateerde projecten: https://www.eltis.org
Provincie	Provincies vertalen de afspraken die op Rijksniveau gemaakt zijn in de provinciale omgevingsvisie. Ook hebben provincies verschillende instrumenten tot hun beschikking om de duurzaamheidsambities te behalen. Op het gebied van het verduurzamen van vervoer wordt op provinciaal niveau de landelijke doelstelling om in 2050 energieneutraal te zijn uitgewerkt.

	• Koersdocument duurzame mobiliteit: opstellen van provinciale uitgangspunten met betrekking tot het verduurzamen van vervoer zoals: *"Duurzame mobiliteit is een onderdeel van de totale energietransitie: - elektrische voertuigen (batterij en waterstof) bieden grootschalige opslagmogelijkheden en dragen bij aan een duurzaam energiesysteem; mobiliteit zien als 'enabler' voor de regionale (waterstof)economie. Het doel is nul emissie, aan de uitlaat én aan de bron."* • Mobiliteitsvisie (uit omgevingsvisie): Voortvloeiend uit de provinciale omgevingsvisie kan een mobiliteitsvisie worden opgesteld: hierin de ambitie opnemen om: *"de provincie zet in op een robuust verkeersnetwerk, duurzaam mobiliteitsgedrag, met schone alternatieven voor alle modaliteiten. Gevoed door technische ontwikkelingen ontstaan nieuwe producten en diensten. Slimme mobiliteit biedt kansen om infrastructuur en transportsystemen beter te benutten."*
Regio	Regio's vormen een bestuurlijk samenwerkingsverband tussen provinciaal en gemeentelijk niveau in. In regionale afspraken worden door een aantal gemeenten gezamenlijke doelstellingen vastgesteld wat betreft verduurzaming. • Profilering: Een regio (maar ook op provinciaal- en gemeentelijk niveau) profileert zich als 'proeftuin'-regio of als 'energy-hub' om innovatieve duurzame bedrijvigheid aan zich te binden. Ook vanuit de Europese Commissie kan hier subsidie mee worden verkregen.
Gemeente	Gemeenten hebben een belangrijke positie in de verduurzaamingsambities. Gemeenten hebben een aantal 'stokken' om verduurzaming van vervoer te versnellen of af te dwingen. • Milieuzonering: milieuzonering uitrollen van binnensteden tot werklocaties of bedrijventerreinen: hiermee gebruikers dwingen op straffe van een extra vergoeding van €XX/(vracht)voertuigbeweging het wagenpark te verduurzamen. • Regionale laadinfrastructuur: de gemeente streeft ambities uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur na, door in de uit te werken parkeervisie vast te leggen hoe beleidsmatig om te gaan met parkeer- en laadplekken voor elektrische (vracht)auto's. Opladen van elektrische (vracht)auto's tijdens het laden/lossen/werken, waarbij energie van de zonnedaken gebruikt wordt.
Private (markt)partijen	Het parkmanagement kan bij bestaande bedrijventerreinen de wens uitspreken een XX aantal elektrische laadpalen per YY parkeerplaatsen. Voor nieuwe bedrijventerreinen kan dit als eis worden opgenomen in de vestigingsvoorwaarden.

Ambitie: Nieuwe businessmodellen voor circulaire economie

Door het streven naar gesloten kringlopen kan de geografie van waardeketens veranderen en dit kan ook invloed hebben op wat er wordt vervoerd. De grondstoffentransitie (circulair maken van producten) is een fundamenteel onderdeel van de aanpak van de klimaatopgave en heeft invloed op de logistieke sector. De opkomst van de grondstoffentransitie biedt veel kansen voor versterking van de concurrentiepositie en vestiging van nieuwe activiteiten. De concentratie van grondstof- en reststromen, afkomstig van industrie en logistiek vormt een uitstekende basis voor introductie van circulair produceren en consumeren.

Aansluiting van bestaande en nieuwe activiteiten op een gezamenlijk, efficiënt energie- en grondstoffensysteem maakt het mogelijk reststromen optimaal te verwaarden en opnieuw in te zetten. Door de overgang van fossiele naar secundaire grondstoffen ontstaan daarnaast nieuwe activiteiten. Hierbij gaat het onder andere om verwaarding van reststromen door demontage, sortering, bewerking, mechanische en chemische recycling. Logistiek is niet de sector die van nature een rol heeft bij de productieprocessen, echter kan een heel grote rol spelen bij de retourstromen (en bewerking hierop). Hiermee dient de sector ook een groot maatschappelijk belang.

Retourstromen (en supply chain hierachter) worden belangrijker. Steeds meer producenten willen eigenaar van (kapitaal)intensieve producten blijven. Dit betekent dat producten gedurende of aan het eind van de levenscyclus terug komen. De logistiek die hierachter schuil gaat is van grote waarde. In toenemende mate zien we al dergelijke activiteiten ontstaan in de markt. In retourstromen zitten veel VAL/VAS activiteiten voor logistieke bedrijven (zoals demontage, sorteren, documenteren, certificatie, technical distribution, reinigen). Zeker bij producten met een hogere waarde is een eerste bewerking/activiteit door logistieke bedrijven waardevol.

Er ontstaan nieuwe supply chains (o.a. recollectie in stedelijke omgeving, businessmodellen) rondom retouren. De circulaire economie is een enorme kans voor de logistieke sector. Het is de uitgelezen kans om een onbalans in bestaande routes te verkleinen en op den duur op te lossen. De nieuwe logistieke stroom levert ook een aanvullende omzet, waarin voor de klanten en de maatschappij als geheel veel

waarde toegevoegd kan worden. De logistieke sector is dienstverlenend aan haar klanten. Het ontwikkelen van kennis en logistieke concepten die nodig zijn is een eerste stap om meer grip te krijgen op circulaire stromen.

Verkenning kansen circulaire logistiek

Begin met een analyse welke sectoren primair bediend worden vanuit de knooppunten en ontwikkel kennis en logistieke concepten die met name deze sectoren nodig hebben. Bekijk per sector welke veranderingen in businessmodellen (kunnen) gaan ontstaan. Een voorbeeld is dat een artikel niet verkocht wordt maar door de leverancier geleased wordt. Dit betekent dat het product na een aantal jaren terugkomt, gerenoveerd wordt, dan wel dat het materiaal hergebruikt wordt. Werk hier met elkaar samen en bundel volumes. Deze verkenning – samen met universiteit en bedrijfsleven –naar relevante (retour)goederenstromen in de regio moet inzicht bieden in de benodigde activiteitenexpertise/faciliteiten en nieuwe businessmodellen en -kansen die de transitie met zich mee brengt. Specifiek verkennen van de kansen voor het toevoegen van waarde aan de logistieke keten. Het ligt voor de hand hier ook de kans te benutten meer toegevoegde waarde voor de regio te realiseren. De logistieke sector is een dienstverlenende sector voor haar klanten. Door circulaire logistiek te ontwikkelen voor sectoren die in de regio sterk vertegenwoordigd zijn, versterkt men niet alleen de logistiek maar ook de betreffende sectoren in de regio.

Ambities en doelstellingen rondom de circulaire economie worden vastgelegd in rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. De toepassing van nieuwe kennis zal vooral in de praktijk zijn weerslag vinden. Om coalities en/of samenwerkingspartners te smeden is het van belang dat in gesprekken met bedrijven de interesse gepeild wordt voor dit onderwerp.

Ruimtelijke sturing op dit onderwerp zal hoofdzakelijk vorm krijgen door in de bedrijventerreinprogrammering rekening te houden met voldoende milieuruimte voor circulaire activiteiten (mogelijk dus ook vormen van recycling en demontage in logistieke hallen) en afhankelijk van type en volume van de retourstroom ook het beschikbaar hebben van watergebonden kavels. Hier ligt ook een koppeling met het onderwerp modal shift en het hebben van (milieu)ruimte op een multimodaal ontsloten locatie. Gemeenten kunnen dit via het bestemmingsplan en de uitgiftevoorwaarden vastleggen/borgen.

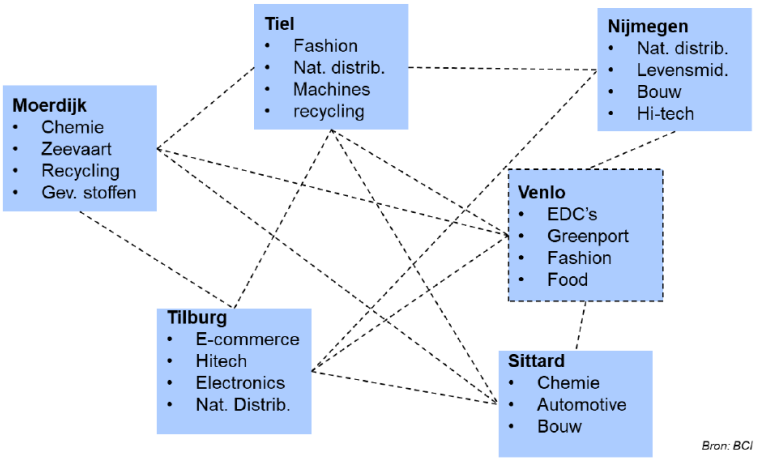
7 Complementariteit

7.1 Achtergrond, ambitie en doelstellingen

Gemeenten staan regelmatig in concurrentie met elkaar om (logistieke) bedrijvigheid aan te trekken. Iedereen probeert de bedrijven te overtuigen met voordelen die de regio en specifiek de gemeente te bieden heeft.

BCI heeft in 2019 in opdracht van MIRT-Goederenvervoercorridor onderzocht welke specialisaties terug te zien zijn in de verschillende knooppunten (BCI 2019, Inspiratiedocument sturingsafspraken bovengemiddelde knooppunten). Gelet op bestaande gevestigde bedrijven komen enkele specialisaties naar voren.

Figuur 2: Specialisaties in bovengemiddelde knooppunten



Bron: BCI, Inspiratiedocument sturingsafspraken bovengemiddelde knooppunten, 2019

Naast sectorale specialisatie kan ook worden nagedacht over een vorm van functionele specialisatie in de Goederenvervoercorridor. Hiermee bedoelen we dat er naast een cluster van hightech, fashion of levensmiddelen ook sprake kan zijn van een clustering van vaarwatergerelateerde stromen, doorvoerstromen of business-to-consumer-logistiek. Door functionele specialisatie kijk je veel meer naar welke infrastructuur nodig is voor die specialisatie en wordt deze infrastructuur ook veel beter benut. Het is logisch om in een doorvoerhub in te zetten op een infrastructuur die dit ondersteunt (denk aan trimodaliteit, digitalisering, etc.), maar ook bedrijven te wijzen op de voordelen van een dergelijk knooppunt (propositie). Voor een business-to-consumer hub zijn dergelijke infrastructurele investeringen niet relevant. Hier zal het meer gaan om verduurzaming van vervoer over de last-mile en richting de consument.

Gelet op de discussie over de toegevoegde waarde van de logistieke sector voor de regionale economie, kan specialisatie (of sturing op regionale economie of maatschappelijke meerwaarde) een positief effect hebben op de doorontwikkeling van knooppunten. Immers; als in de corridor een complementair netwerk van knooppunten ontstaat (die zich niet op dezelfde segmenten richten), heeft dit positieve effecten op het vestigingsklimaat en functioneren van de gehele Goederenvervoercorridor. Hierbij ook in acht nemend dat productiegerelateerde stromen een hogere toegevoegde waarde hebben dan doorvoerstromen. Dus; logistiek gekoppeld aan productie, gericht op belevering van consumenten of gecombineerd met een vorm van verwerkende industrie is vaak sterker geworteld in de regio, dan sec logistiek gericht op het doorvoeren van goederen van Rotterdam – via een distributiecentrum in de corridor – naar (Noordwest) Europa. Specialisatie heeft als nadeel dat er een vorm van 'overbevolking' kan ontstaan. Als voorbeeld

noemen we hiervoor een regio waar veel e-commerce bedrijven gevestigd zijn zal op gebied van arbeidsmarkt problemen kunnen ondervinden omdat gezocht wordt naar steeds hetzelfde type werknemer (namelijk flexibel beschikbaar, met name in de avonduren en op piekmomenten). Juist hier zou ook een 'differentiatie-strategie' kunnen passen. Welk element ontbreekt in mijn ecosysteem en spreekt – op gebied van arbeidsmarkt – een heel ander segment aan?

Op dit moment bestaat zowel in de markt als bij overheden weinig zicht op wat de specialisatie is. Een nieuwe lead dient zich aan en wordt indien mogelijk gefaciliteerd. Dit terwijl een alternatieve locatie in de corridor mogelijk beter past voor een bedrijf (vanwege clustervoordelen, synergie met andere bedrijven of vanuit optimalisatie van vervoersstromen). Tot op zekere hoogte wegen knelpunten wel mee in locatiebeslissingen, maar bedrijven houden in hun locatiebeslissing geen rekening met de mate waarin zij infrastructuur al dan niet benutten.

Op basis van voorgaande kunnen we een aantal aspecten constateren.

- Gemeenten staan regelmatig met elkaar in concurrentie voor vestiging van nieuwe (logistieke) activiteiten. In de markt is specialisatie van/binnen knooppunten nauwelijks zichtbaar.
- In de discussie omtrent verdozing, meerwaarde voor de regionale economie en bijdrage aan het regionale ecosysteem is een vorm van specialisatie (of juist differentiatie) wenselijk. We zien hier ook een beweging toe binnen de provincies om een zekere vorm van selectiviteit na te streven. Afstemmen en vergaand samenwerken binnen de knooppunten biedt meerwaarde en versterkt de gehele Goederenvervoercorridor op langere termijn.
- Voordeel van een complementaire Goederenvervoercorridor is een optimaler gebruik van de infrastructuur en andere resources, waaronder terminals, personeel, ladingbundeling.
- Logistiek is geen doel op zich. De sector logistiek is een dienstverlener voor haar klanten. Meer focus op het versterken van de regionale economie, betekent dat de regionale logistieke sector met name goed aansluit op de regionaal sterk vertegenwoordigde sectoren. De rol van de sector logistiek in het realiseren van een circulaire economie biedt in dit perspectief enorme kansen. De andere sectoren in de regionale economie zullen van haar logistiek dienstverleners vragen retouren / end-of-life programma's op te zetten. Het biedt kansen voor de logistiek, haar klanten in de regio en voor ladingbundeling, mits nagedacht wordt over de ruimtelijke inpassing van de circulaire economie in relatie tot de rol die de logistiek hierin kan en moet spelen.
- Een conceptueel plan om de specialisatie en complementariteit in de corridor nader gestalte te geven kan wenselijk zijn als bijdrage aan een sterkere Goederenvervoercorridor.

Op basis van de hierboven beknopt beschreven situatie geven we voor dit thema een aantal ambities en doelstellingen waar de instrumenten een bijdrage aan zouden moeten leveren.

Achtergrond	Ambitie/doel
• Nu (beperkte) concurrentie tussen regio's voor vestiging nieuwe bedrijven • Specialisatie van de knooppunten beperkt zichtbaar in markt • Functionele 'overbevolking' in de knooppunten waardoor knelpunten op arbeidsmarkt, transportnetwerk versterkt worden	• Selectiever in wie wel/niet faciliteren (toegevoegde waarde, regionale meerwaarde, bijdrage aan regionaal ecosysteem) • Juiste bedrijf op juiste plek (niet concurreren, maar samenwerken in de corridor) • Specialisatie of conceptueel denken vergroten, ook koppeling met ladingbundeling

7.2 Instrumenten voor complementariteit

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de instrumenten die toepasbaar en geschikt zijn voor het realiseren van de ambities en doelstellingen op het thema complementariteit. Hierna geven we een overzicht van de meest kansrijke instrumenten en de samenhang daartussen. Daarbij is het samenspel tussen de verschillende bestuurslagen van groot belang waar het gaat om de effectiviteit van de in te zetten instrumenten.

Wat is nodig?

Het verankeren van doelstellingen en ambities ten aanzien van complementariteit in beleidsdocumenten is noodzakelijk. Dit omdat instrumenten op basis van de ambities geformuleerd worden om de effectiviteit te vergroten. Bovendien is verankering in beleidsdocumenten een stok achter de deur waar het gaat om de uitvoering. Ook creëer je door deze verankering in beleidsdocumenten haakjes voor privaatrechtelijke instrumenten die nodig zijn / kunnen zijn in de uitvoering.

Complementariteit begint bij het hebben van een conceptueel plan voor de doorontwikkeling van de knooppunten. Bij de inspanningen die hierop volgen vormt dit plan de basis voor vervolgstappen. Inspanningen, faciliteiten, voorzieningen en infrastructuur dienen zoveel mogelijk aan te sluiten bij het plan. Hiermee kan sturing op lokaal niveau worden gepromoot. Afstemming tussen de knooppunten draagt bij aan de versterking van de complementariteit tussen de verschillende plekken en daarmee een sterker corridor. Zowel met publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en organisatorische instrumenten is het mogelijk om meer te sturen op complementariteit.

Ambitie: Selectiever in wie wel/niet faciliteren in de knooppunten (en daarbuiten)

Hieronder geven we aan hoe op verschillend niveau gestuurd kan worden op deze ambitie.

Provincie in wisselwerking met de regio's

In vrijwel alle provincies binnen de Goederenvervoercorridor wordt op dit moment gestuurd op een selectiever beleid ten aanzien van de vestiging van logistiek. Doorvertaling van provinciaal beleid en ambities vindt vaak plaats via regionale programmeringsafspraken (uitgangspunten hiervoor worden in de Provinciale Verordening vastgelegd).

Een overzicht van ontwikkelingen binnen de selectiviteit van provincies:

Provincie	Hoe selectiever zijn?
Noord-Brabant	Bron: Aanpak Werklocaties 2020-2023 • Brabant biedt ruimte aan bedrijven die waarde toevoegen aan de provinciale economie, sterk verbonden zijn met aanwezige clusters en een bijdrage willen leveren aan de omgevingskwaliteit. Zittende bedrijven met lokale en regionale binding die extra ruimte nodig hebben worden zoveel mogelijk gefaciliteerd. Tegelijkertijd wordt meer getoetst op de bijdrage die een (nieuw) bedrijf kan betekenen voor Brabant. Hoe draagt vestiging bij aan belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals werkgelegenheid, digitalisering, de energietransitie, de arbeidsmarkt, huisvesting van arbeidsmigranten? Voor alle typen logistiek is de beleidsinzet dat nieuwe – of uitbreiding van bedrijvigheid nadrukkelijk regionale meerwaarde dient te hebben. Bij regionale meerwaarde gaat het om de balans tussen de mate van regionale gebondenheid en de mate van maatschappelijke, economische meerwaarde. Dit vraagt in de toekomst – nog vaker – en zeker voor de doorvoerlogistiek om een kritische houding en scherpe keuzes. • De provincie maakt hierover met de regio's programmeringsafspraken over uitgifteregels en (nieuwe locatie) ontwikkelingen op basis van die regionale meerwaarde. Hierin komen ook bestaande afspraken terug over mogelijkheden die er in de provincie nog zijn ten aanzien van uitbreiding van het areaal aan bedrijventerrein geschikt voor logistiek. De aanpak 'vraaggericht ontwikkelen' was de basis voor de programmeringsafspraken met de regio's in 2016 en vormt een belangrijke basis voor het faciliteren van de vraag. • In de regio Zuidoost-Brabant is bijvoorbeeld afgesproken dat de regio zich alleen richt op specifieke Brainport-gerelateerde logistiek. Het gaat dan om logistiek die gericht is op de High Tech Systems & Materials (denk aan ASML, Philips) en/of op de eigen inwoners (zoals stadsdistributie/last mile).
Limburg	Bron: Missiegedreven Economisch Beleidskader (2020) • Om de concurrentiepositie te behouden en verder uit te breiden moeten in de logistieke sector andere verdienmodellen ontwikkeld worden die inspelen op concepten zoals ketenregie, multimodaal transport, 4C logistiek, block chain etc. Verder zal een toenemende integratie van logistieke processen in andere bedrijfstakken plaatsvinden. Bijvoorbeeld met de maakindustrie in de vorm van value added manufacturing. Hierbij ontstaat een steeds grotere verwevenheid tussen maakindustrie en logistiek en krijgen logistieke activiteiten een grotere toegevoegde waarde en zijn daarmee een belangrijke randvoorwaarde in het realiseren van de missies. Limburg zet in op een toekomstbestendige logistieke sector, die innovatief en duurzaam is en bijdraagt aan de Limburgse missies: mede gericht op meer efficiënte transportbewegingen waardoor de CO2-emissies en uitstoot van andere schadelijke stoffen afnemen. De logistiek in Limburg focust op hoogwaardige, kennisintensieve producten (elektronica,

	medische producten, hoogwaardige voedingsmiddelen). Door de hogere (toegevoegde) waarde is er ruimte om te investeren in meer geavanceerde logistieke systemen. De logistieke dienstverleners maken zo veel mogelijk gebruik van de logistieke faciliteiten in Limburg (rail- en barge terminals, pakketsorteerhubs, MAA). De acquisitie-aanpak zal volledig gericht zijn op de doelgroep van hoogwaardige logistieke dienstverleners en hoogwaardige, kennisintensieve producten, gericht op het verder versterken van de twee logistieke hotspots (Venlo-Venray en Sittard-Geleen/Stein).
Gelderland	Bron: Coalitieakkoord 2019-2023 Samen voor Gelderland • Als het gaat om het vinden van voldoende passende werklocaties blijven we inzetten op een regionaal programma werklocaties. Aanbod en vraag zijn aan elkaar gerelateerd. Alvorens te kijken naar uitbereiding van locaties of nieuwe locaties willen we eerst de beschikbare ruimte benutten. Zo houden we Gelderland ook mooi en aantrekkelijk. We willen lege bedrijfshallen in het landschap voorkomen en circulair bouwen versterken. Extra XXL logistieke centra worden alleen toegestaan op locaties aan logistieke corridors die op provinciaal en regionaal draagvlak kunnen rekenen en een positieve impact hebben op de lokale en regionale werkgelegenheid. • Gelderland kiest voor drie plekken aan de A15-A12-corridor (Logistics Valley) waar logistiek geclusterd moet worden. In de uitwerking van de regionale programmeringsuitspraken vraagt de provincie aan de regio's (in dit geval Rivierenland en Arnhem-Nijmegen) om hier uitwerking aan te geven.
Zuid-Holland	• Ambitie is om pro-actiever te sturen met ruimtelijk instrumentarium om de juiste economische functie op de juiste plek te krijgen. Op dit moment is er binnen de provincie nog geen specifieke aandacht in het bedrijventerreinenbeleid voor logistieke en andere grootschalige (zoals datacenters) bedrijvigheid. Het bedrijventerreinenbeleid wordt nu echter geactualiseerd en hierin wordt dit vraagstuk wel meegenomen. • Binnen het spanningsveld van de schaarse ruimte in Zuid-Holland, het goed faciliteren van het bedrijfsleven en de regionale economie en het aantrekkelijk houden van de leefomgeving lijken dit soort sectoren namelijk niet altijd goed te passen binnen de ruimtelijke structuren. De provincie Zuid-Holland onderzoekt daarom de mogelijkheid om te komen tot een selectiever vestigingsbeleid voor grootschalige logistiek en datacenters. Voor logistiek wordt dit uitgewerkt in een knooppuntenanalyse. Daarnaast vindt momenteel een onderzoek plaats naar datacenters. Mogelijk wordt dit onderzoek verder doorvertaald naar generiek beleid. • Bij de uitwerking van een selectiever vestigingsbeleid wordt gedacht aan clustering van bepaalde segmenten waardoor de juiste functie op de juiste plaats komt en er minder overlast is voor de directe omgeving. Deze clustering leidt tot clusteringsvoordelen en daarmee bijvoorbeeld mogelijkheden om belangen van verschillende sectoren en opgaven met elkaar te verbinden. Denk aan kansen voor investeringen in duurzame energie, kansen voor circulaire economie, draagvlak voor duurzame mobiliteitsoplossingen en bijvoorbeeld ook voor het beter benutten van de bestaande voorraad. Naar verwachting gaat de provincie in haar nieuwe bedrijventerreinenbeleid zoeken naar (extra) meekoppelkansen, zoals landschappelijke inpassing en duurzaamheid, bij nieuwe vestigers die veel ruimte consumeren en weinig economische waarde toevoegen. • Over de voorgenomen beleidswijzigingen is de provincie op dit moment in gesprek met haar partners. Het is op dit moment niet te verwachten dat 'top-down' vanuit de provincie logistieke knooppunten worden aangewezen.

Binnen de bestaande programmeringsafspraken die in de verschillende provincies met de regio's gemaakt zijn is nog maar beperkt rekening gehouden met deze vormen van selectiviteit. Indien een provincie selectiever wordt in welke bedrijven toegestaan worden zich te vestigen (meer sturen op regionale meerwaarde) kan dit ook tot gevolg hebben dat de behoefte lager wordt, mede ook gekoppeld aan hogere ambities ten aanzien van herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen.

Hoe de regionale meerwaarde afwegen?

Grootschalige logistiek en industrie – zeker in hogere milieucategorie (HMC) – zoekt vaak over grotere afstand naar een bedrijfslocatie. Zo komt een deel van de logistieke vestigingsdynamiek van regio van buiten. De grote zoek-/verhuisradius hangt samen met de specifieke locatie-eisen die deze bedrijven hebben (grote kavels, hinderruimte, bouwhoogte). Toch zijn ook grote (gevestigde) logistieke en industriële bedrijven vaak honkvast (door gedane investeringen, herkomst werknemers, relaties toeleveranciers en afnemers). Circa 70% blijft bij voorkeur in de directe omgeving van de huidige vestigingsplaats/-regio gevestigd. Focus op die logistiek (en industrie) met een belangrijke regionaal economische of maatschappelijke meerwaarde vraagt om een heldere toetsing van nieuwe initiatieven. Hiervoor kan bijvoorbeeld aan bedrijven een format ter uitwerking worden gevraagd bij het kenbaar maken van een huisvestingsvraagstuk. Dit kan er als volgt uit zien:

VOORBEELD FORMAT INVENTARISATIE RUIMTEVRAAG BEDRIJF	
Herkomst bedrijf	• huidige vestigingslocatie • historie van het bedrijf
Inhouse/outsourced	• inhouse • outsourced: wie is klant erachter en wat is de contractduur, dedicated voor 1 klant of public DC? Indien public: hoe is de verdeling van de oppervlakte per klant
Type bedrijfsactiviteiten	Sbi code
Verzorgingsgebied van het bedrijf	Regio / land en procentuele verdeling
Beknopte samenvatting van het initiatief	
Hoeveel vierkante meters kavel/gebouw wordt gevraagd	• m² bvo • m² kavel • nieuw (1e vestiging) of uitbreiding of verhuizing van elders • risico's / opslag gevaarlijke stoffen / certificaten / etc.
Hoeveel vierkante meters kavel/gebouw wordt mogelijk elders achtergelaten	• m² bvo • m² kavel • locatie • wat gebeurt er met deze locatie
Werkgelegenheid, naar functieniveau	• totaal van de vestiging, nu en verwacht over 5 jaar • laaggeschoold • middelbaar geschoold • hooggeschoold • verhouding vast/flex • inzet arbeidsmigranten • bijdrage aan huisvesting arbeidsmigranten • gemiddeld, piek(en) en dal(en)
Economische binding met gemeente en regio (onderdeel van een keten / cluster)	• relatie met topsectoren in regio • bedrijven in regio waar bedrijf mee samenwerkt/relatie mee heeft • bestaand # FTE in de regio • belang van deze regio in totale omzet van het bedrijf?
Tijdpad van de ruimtevraag (urgentie)	
Plannen met de huidige bedrijfslocatie	
Eigendom nieuwe locatie	• eigendom / huur • plannen voor sale lease-back
Beoogde locatie(s) waar het bedrijf zich wil vestigen	• locatie • status • benodigde procedure
Bijdrage aan Regionale Energie Strategie (RES)	• op niveau van in- en uitkomende (volume)stromen • op niveau van pand, locatie, kavel • op niveau van bedrijfsvoering
Mate van gebruik multimodaal vervoer	• oorsprong goederen en modaliteitsplit inkomende goederenstroom • bestemming goederen en modaliteitsplit uitgaande goederenstroom • retourstromen • gebruik shared services, shuttle-service
Bijdrage aan functionele specialisatie	• bijdrage aan lokaal en regionaal profiel / doelstellingen
Mobiliteit	• verwachte personen/goederenstromen per dag

Overige bestuurslagen (Rijk en gemeente)

Selectiever worden betekent ook dat de provincies de 'opdracht' aan de regionale ontwikkelingsmaatschappijen (bv. BOM, Rewin, LIOF, OostNL) anders formuleren, zodat ook steeds meer 'gezocht' wordt naar bedrijven passend bij de beleidsuitgangspunten en -ambities. Onder andere in Limburg is deze ambitie al geformuleerd.

In samenhang met de sturing en het selectiever worden van de provincies ten aanzien van vestiging is het mogelijk om in de Omgevingsagenda[3] op te nemen welke specialisatie gekozen wordt en waar dit kan

[3] Juridische borging: Indien provincie Omgevingsagenda mede ondertekend dan is zij hieraan gebonden. Maar Omgevingsagenda is vormvrij. Hierdoor is de vorm vooraf niet duidelijk (gaat het om samenwerkingsafspraken of zit er een vorm van juridische borging in).

landen (knooppunten aanwijzen). Hierbij kunnen ook de voorwaarden worden genoemd die nodig zijn om te kunnen beoordelen of een bedrijf past bij de regionale economie en of zij van maatschappelijke meerwaarde is. Ook kunnen organisatorische (proces)afspraken gemaakt worden voor begeleiding van bedrijven die een locatie zoeken (zie ook de ambitie 'juiste bedrijf op de juiste plek'). In het verlengde kan de nieuwe 'selectieve propositie' ook kenbaar gemaakt worden aan nationaal opererende investeringsagentschappen (zoals NFIA en NDL).

Gemeenten kunnen de ambities tot specialisatie doorvertalen in het conceptuele plan voor een nieuwe ontwikkeling (nieuw bedrijventerrein), middels het bestemmingsplan (en gebiedsvisie/Masterplan). Voorbeelden hiervan zijn onder andere het Inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk (*focus op (havengerelateerde) VAL/VAS logistiek >5 hectare*), Inpassingsplan Nieuw Reijerwaard (*focus op agrologistiek, agro- en foodgerelateerde bedrijven, bedrijven op het gebied van be- of verwerkende agrologistiek en bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie*) en/of Foodpark Veghel (*focus op aan voedingsmiddelenindustrie-gelieerde bedrijven*).

Ambitie: Juiste bedrijf op juiste plek (niet concurreren, maar samenwerken in de corridor)
Hieronder geven we aan hoe gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving naar bijlage C.

Om de MIRT-Goederenvervoercorridor en de (bovengemiddelde) knooppunten te versterken is het wenselijk om 'leads' voor zeer grootschalige logistiek of productie op regionaal (regio en provincie) en op corridorniveau te delen. Dit onder andere in het kader van het voorkomen van ´shopgedrag´ en een transparante afweging te maken ten aanzien van een eventuele locatieontwikkeling. Voor het versterken van de (functionele of sectorale) specialisatie (of juist differentiatie) van en tussen knooppunten en vanuit het oogpunt van het 'juiste bedrijf, op de juiste plek' is coördinatie wenselijk.

Vooropgesteld: bedrijven met een regionale binding dienen en willen – bij voorkeur – in de regio / gemeente zelf gefaciliteerd worden. Dit belang dient in elk geval meegewogen te worden bij het doorgeleiden van leads naar andere regio's. Voor bedrijven die nieuw naar de Goederenvervoercorridor toe komen is het in elk geval wenselijk om af te stemmen.

Een deel van de bedrijven met uitbreidingswensen zal zich melden bij de betreffende gemeente (al dan niet via een intermediair). Voor buitenlandse investeerders (al dan niet gevestigd in Nederland) kan het ook zijn dat NFIA, NDL of de regionale ontwikkelingsmaatschappij het eerste aanspreekpunt is. Om 'shopgedrag' van bedrijven te voorkomen is het bovendien gewenst dat concrete leads bekend zijn en zo nodig gedeeld kunnen worden. Hiermee wordt voorkomen dat gemeenten tegen elkaar uitgespeeld worden. Iedere gemeente blijft dan wel in de lead als het gaat om acquisitie en het faciliteren van geïnteresseerde bedrijven.

Hoe afstemmen?
Allereerst is het van belang om op regionaal niveau leads af te stemmen via een bestaande (organisatie/afstemmings)structuur of een nieuw op te zetten regionaal bedrijvenloket. Er zijn diverse voorbeelden van organisatievormen om leads te bespreken. Dit kan bijvoorbeeld middels een (maandelijkse) afstemmingsoverleg (vast te leggen in bv. een afsprakenkader), via een (digitaal) informatiesysteem en/of via een (op te zetten) bedrijvenloket. Voorbeelden zijn onder andere 1loket in het Stedelijk Gebied Eindhoven, Regionaal Acquisitie Punt in Rivierenland. Ook andere regio's – bijvoorbeeld in Noord-Brabant – werken aan verbetering van de afstemming ten aanzien van huisvestingsvraagstukken.

Afstemming vindt plaats over bedrijven die willen verhuizen binnen de gemeente/regio, willen uitbreiden met een nieuwe extra vestiging, of zich nieuw van buiten de regio melden voor vestiging.[4] Belangrijk uitgangspunt is het streven naar duidelijke spelregels en een betere samenwerking om zo te zorgen voor een zo goed mogelijk allocatie van de ruimtevraag ('juiste bedrijf op de juiste plek'). Zo ontstaat voor bedrijven met een ruimtevraag én aanbieders van ruimte een gelijk speelveld, transparantie en het voorkomen van onderlinge concurrentie op vestiging. Daarbij zijn de toegevoegde waarde (zowel sectoraal, functioneel, sociaal-economisch en maatschappelijk) van een bedrijf als de mate waarin het bedrijf bestaande infrastructuur gebruikt (water, rail, weg) voor de regio een leidend principe. Het ruimtelijk faciliteren van lokaal en regionaal gebonden MKB en multinationals (en waar nodig zoeken naar maatwerkoplossingen) is een belangrijk uitgangspunt hierbij.

Naast het faciliteren van regionaal gebonden bedrijven (geworteld in de regio of gelieerd aan bestaande regionale ecosystemen) kunnen de criteria bij afweging voor regionale meerwaarde/bijdrage aan de regionale economie of maatschappelijke opgaven bij nieuwe bedrijven als volgt geformuleerd worden:

- binding met regio en regionale economie (koppeling met speerpuntsectoren en geformuleerde ambities).
- bijdrage aan specialisatie en/of differentiatie van het knooppunt/regio.
- bijdrage aan werkgelegenheid (kwantitatief en kwalitatief).
- bijdrage aan de energietransitie en duurzaamheid.
- bijdrage aan (innovatieve) transportoplossingen en modal shift.
- bijdrage aan arbeidsmarkt (zoals afspraken met onderwijs, inzet mensen met afstand tot arbeidsmarkt, etc.).
- visie op huisvesting van arbeidsmigranten die mogelijk gaan werken bij het bedrijf.
- bijdrage aan / voorkomen van landschapsvervuiling.

Via het format zou hier invulling aan gegeven kunnen worden.

De afweging vindt in eerste instantie plaats in de regio waar het bedrijf zich aandient. Indien de conclusie is dat de regionale meerwaarde beperkt/gering is (of het bedrijf gelet op de afspraken in Goederenvervoercorridor elders een hogere toegevoegde waarde heeft), dan moet de lead doorgelegd worden voor afweging op corridorniveau.

Bespreking van leads die passen bij voorgaande criteria worden regionaal (via bestaande organisatiestructuren) besproken en geregistreerd. Bij bovenregionaal zoekende bedrijven en/of bedrijven die ook passen bij een ander cluster wordt een melding gemaakt in een nieuw op te zetten systeem (bv. Lead me) die voor corridorpartijen inzichtelijk is. Elke corridorpartije heeft een totaaloverzicht van spelers die boven de markt hangen. Een onafhankelijke partij signaleert daarmee dus ook leads die mogelijk elders 'beter' passen, en organiseert vervolgens ad hoc de afstemming tussen deze gemeenten/regio's.

Randvoorwaarden voor de samenwerking

Randvoorwaarden voor deze samenwerking zijn:

- Vertrouwen in de ander (zodat open en vrij gesproken kan worden over leads). Dit kan via een vertrouwelijkheidsclausule/afspraak geregeld worden;
- Openheid en transparantie over de rol van de regionale ontwikkelingsmaatschappij (Oost NL, BOM, LIOF) bij acquisitie (o.a. totaaloverzicht leads, opdracht, samenwerking);
- Openheid en transparantie over besluitvorming en afhandeling;
- Een eigen structuur waarin samenwerking tot stand komt, voortbouwend op bestaande structuren.
- Optioneel: het gezamenlijk aanstellen van een marketing- en / of programmamanager

Borging van de samenwerking en de vertrouwelijkheid kan via een convenant vorm krijgen.

[4] De vraag kan ook bij andere partijen binnenkomen, zoals bij de regionale ontwikkelingsmaatschappij in het geval van een vestiger van buiten de regio. Maar bv. ook bij private partijen zoals een Haven- of Industrieschap. De ROM of private partij is dan dossiereigenaar en in de lead. Bij gronden in handen van projectontwikkelaars is het lastig om werkafspraken te maken.

Ambitie: Specialisatie of conceptueel denken vergroten, ook koppeling met ladingbundeling

In paragraaf 6.1 beschreven we al kort het belang van conceptueel denken. Hieronder geven we aan hoe op verschillend niveaus gestuurd kan worden op deze ambitie.

Wat opvalt is dat ieder bedrijf voor zich probeert de optimale locatiebeslissing te nemen, maar dat niet gekeken wordt naar wat samenwerking met andere bedrijven kan brengen. Het gevolg is uiteindelijk een suboptimale logistiek. Meestal wordt sectoraal gedacht en hebben we het over e-commerce, fashion, chemie, et cetera. Op zich is dat goed, maar er kan zoveel meer als we kijken naar het optimale logistieke ecosysteem dat nodig is voor een optimale logistiek voor elke sector. Dan kan de energie erop gericht worden juist business kolom gedreven clusters te realiseren waarbij alle investeringen erop gericht zijn dit te realiseren. Dat conceptueel denken kan werken blijkt wel uit een heel klassiek voorbeeld: de bloemenveiling, alle groothandelaren en logistieke specialisten in het vervoer van bloemen en planten bij elkaar zitten en een optimale logistiek hebben gerealiseerd, met maximale ladingbundeling tot gevolg. We beschrijven kort twee voorbeelden.

Voorbeeld 1:

Als we naar de supply chain van e-commerce bedrijven kijken onderscheiden we pure players zoals Amazon, Zalando, Bol.com, Wehkamp of Picnic en een bijna oneindig aantal (omnichannel of dedicated online) magazijnen van waaruit merken in vele sectoren hun b2c klanten bedienen van AH tot H&M, van IKEA tot Media Markt of Miele. Zij gebruiken nu opvallend vaak eigen distributienetwerken die onafhankelijk van elkaar bij de klant afleveren. Helemaal niet efficiënt. Ze doen het uit marketingoverwegingen.

Een conceptueel e-commerce logistiek park zit er in optima forma zo uit: je hebt vier typen e-commerce bestellingen:

a. kleine artikelen die in hoge mate geautomatiseerde DC's worden verwerkt – de zogenaamde sorteerbare goederen. De aanvoerlijn bestaat uit consolidatiehubs in Azië / containers uit Azië die per binnenvaart en LTL / FTL netwerken die vanuit Europa, Turkije en Noord-Afrika goederen aanleveren bij de DC's. Deze goederen worden door een pakketvervoerder bij de klant geleverd.
b. middelgrote artikelen die te groot zijn om in een geautomatiseerd DC verwerkt te worden, maar ook niet zo groot / zwaar zijn dat ze alleen door twee mensen gehandeld kunnen worden: de zogenaamde niet-sorteerbare goederen. Voor de aanvoer en de distributie geldt voor deze goederen hetzelfde als voor de sorteerbare goederen;
c. de grote/zware artikelen die zo zwaar zijn of bijzondere afmetingen hebben dat ze door twee medewerkers uitgeleverd moeten worden: de zogenaamde 2-man handling goederen. Voor de aanvoer geldt hetzelfde, maar deze goederen worden door een separaat netwerk van 2-manhandling (twee mensen in de bestelauto) uitgeleverd. Deze 2-manhandling bedrijven installeren de apparaten meestal ook thuis, zetten een bed of een keuken in elkaar of monteren een flatscreen tv aan de muur.
d. gekoelde goederen, denk hier aan levensmiddelen. De distributie vindt plaats in netwerken die gekoeld transport kunnen aanbieden.

Optima-forma zouden dan e-commerce bedrijven die eenzelfde type netwerk gebruiken, zich bundelen met in het midden een grote pakkethub of 2-manhandling hub. De grote e-commerce DC's leveren vervolgens via een conveyorkanaal direct hun pakketjes in de sorteermachine van de pakkethuboperator aan. Het gevolg: geen transport tussen e-commerce DC en distributiehub meer, je kunt nog langer doorgaan pakketjes die vandaag laat besteld worden, morgen of vandaag binnen twee of vier uur te leveren en de bestelgebieden van elke bestelauto wordt kleiner (de besteldichtheid neemt toe). Er komt in principe maar één auto in elke straat, misschien een paar keer dezelfde als de bestellevertijd korter wordt. Het optimale logistieke bedrijventerrein is dat terrein dat het in zich heeft alle delen van de supply chain bij elkaar te brengen en dichtbij grote concentraties consumenten zit.

Voorbeeld 2

Of neem het voorbeeld van de onderdelendistributie voor de autobranche. Inmiddels is de standaard dat iedereen zijn auto 's-ochtends vroeg brengt. De monteurs bekijken eerst in alle auto's welke onderdelen ze nodig hebben. Vóór 10 uur worden deze onderdelen besteld en vervolgens vóór 13 uur uitgeleverd. In deze tijd hebben ze koffiepauze en lunchtijd en verrichten alle handelingen die ze alvast kunnen doen. In deze drie uur tijd worden alle bestelde onderdelen aan alle dealers in Nederland door alle merken beleverd. Vanaf 13 uur worden de onderhoudsbeurt afgerond met de nieuwe onderdelen. Het aantal micro-DC's dat merken hebben wordt bepaald door de aanrijtijd en het beperkte aantal verschillende dealers dat ze kunnen beleveren in die drie uur tijd met één bestelauto en omdat de rijtijd tussen twee adressen veel geringer wordt, wordt het verzorgingsgebied van een micro-DC groter en zijn er dus minder micro-DC's nodig.

Optima-forma zou het veel efficiënter zijn als alle merken hun onderdelen in bijvoorbeeld 2 logistieke centra zouden hebben liggen (dus meerdere micro-DC's van meerdere merken in één groter DC) en dat één bestelwagen de onderdelen voor alle merken aflevert in die ene straat in elke grote stad waar inmiddels alle automerken naast elkaar hun werkplaatsen hebben zitten. De bestelwagens zouden veel minder kilometers maken.

Bovenstaande high-level concepten zijn uit te werken voor alle typen supply chains. Samenwerking zou tot veel efficiëntere logistiek leiden. Het probleem is dat ieder merk voor zich besluit en ook een verschillende marktpenetratie heeft, waardoor zwaartepunten iets anders liggen. de kracht van het concept zal bedrijven moeten verleiden hiervan gebruik te maken. Het vereist een conceptuele verkoop richting brancheorganisaties (en via hen naar de leden). Ondersteunende maatregelen om de gewenste ontwikkeling te sturen is mogelijk door te denken aan voorwaarden voor stadsdistributie of bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van OV-stroken voor vrachtverkeer gekoppeld aan deze efficiëntieslag.

8 Sturing

8.1 Achtergrond, ambitie en doelstelling

In het programma zijn op basis van het MIRT-onderzoek (2017) de zes belangrijkste knooppunten voor multimodale goederenoverslag geselecteerd. In deze knooppunten vestigen zich belangrijke afgeleide economische bedrijvigheid (logistiek, bewerking, services e.d.). Het gaat om: Moerdijk, Nijmegen, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen en Tiel. De kracht van de goederenvervoercorridors is vooral gelegen in goed functionerende knooppunten. In het BO-MIRT van 2019 is afgesproken om de knooppunten verder te ontwikkelen, waarbij de regio's verkennen op welke wijze zij hierin kunnen sturen.

Tegelijkertijd wordt in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) – onder andere op basis van de visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, 'kernopgaven' en maatschappelijke discussies – geconstateerd dat voor de vestiging van logistieke activiteiten meer sturing nodig is van de overheid om de landschapskwaliteit te bewaken, de gevolgen voor milieu, natuur, mobiliteit en infrastructuur in te perken, maar daarnaast ook ruimte te bieden aan de economische dynamiek. Binnen de voorgestelde strategie voor vestiging van logistieke functies wordt concentratie van de logistieke functies beoogd.

De strategie gaat uit van een voorkeursvolgorde om eerst op bestaande terreinen en vervolgens op knooppunten langs nationale en internationale corridors te ontwikkelen. Op zich bestaat de voorkeursvolgorde grotendeels al door de Ladder voor duurzame verstedelijking. Probleem is dat de bestaande werkwijzen naar de huidige inzichten toch tot te weinig clustering van activiteiten hebben geleid.

Vanuit deze logica heeft het de voorkeur dat meer aanbod gerealiseerd wordt in de bovengemiddelde knooppunten. Maar, dan moet dat ook gebeuren en dat gebeurt niet vanzelfsprekend. Het is binnen de Goederenvervoercorridor nodig met elkaar afspraken te maken hoe deze aanvullende vraag te accommoderen en de impact op de regio en de infrastructuur te kennen. Tegelijkertijd werkt dit alleen als vestiging elders ook daadwerkelijk ontmoedigd wordt. En ook dat is zeker niet vanzelfsprekend, gelet op de behoefte aan regionaal maatwerk en het kunnen faciliteren van bedrijven die een duidelijke regionale binding of meerwaarde hebben. Om succesvol te kunnen zijn moet ook de markt dan erkennen dat de knooppunten de plekken zijn waar zij naar toe moeten komen en ook willen komen. De vraag is daarmee ook voor de Goederenvervoercorridor wat gedaan kan worden om deze plekken bovengemiddeld tot super interessant te maken. Het is daarom niet alleen zaak te ontmoedigen, maar ook te verleiden.

Bijkomend element is dat op dit moment grotendeels inzicht ontbreekt in de beoordeling van en kansen voor herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen. Dit ondanks dat de markt geregeld investeert in dergelijke locaties. Als de ambitie geformuleerd is om meer vraag te accommoderen op bestaande terreinen is het logisch dat ook meer inzicht en middelen hiervoor beschikbaar komen.

Op basis van de hierboven beknopt beschreven situatie geven we voor dit thema een aantal ambities en doelstellingen waar de instrumenten een bijdrage aan zouden moeten leveren.

Achtergrond	Ambitie/doel
• Beperkt ruimte / ruimtegebrek in knooppunten voor vestiging van XXL-logistiek • Maatschappelijke discussie rondom verdozing en arbeidsmigranten (meerwaarde XXL-logistiek) • Nauwelijks tot geen inzicht in brownfields die beschikbaar komen op termijn en een deel van de vraag kunnen faciliteren • Wildgroei aan logistieke parken buiten de knooppunten waardoor gemiste kans op synergie- en schaalvoordelen	• Snelle, vlotte procedures in knooppunten zodat hier nieuw aanbod komt en beperken aanbod buiten de aangewezen knooppunten. • Meer herontwikkeling van brownfields • Landschappelijke inpassing borgen

8.2 Instrumenten voor sturing

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de instrumenten die toepasbaar en in eerste gezicht geschikt zijn voor het realiseren van de ambities en doelstellingen op het thema sturing. Hierna geven we een overzicht van de meest kansrijke instrumenten en de samenhang daartussen. Daarbij is het samenspel tussen de verschillende bestuurslagen van groot belang waar het gaat om de effectiviteit van de in te zetten instrumenten.

Wat is nodig?

Het verankeren van doelstellingen en ambities ten aanzien van sturing in beleidsdocumenten is noodzakelijk. Dit omdat instrumenten op basis van de ambities geformuleerd worden om de effectiviteit te vergroten. Bovendien is verankering in beleidsdocumenten een stok achter de deur waar het gaat om de uitvoering ('stok achter de deur'). Ook creëer je door deze verankering in beleidsdocumenten haakjes voor privaatrechtelijke instrumenten die nodig (kunnen) zijn in de uitvoering.

Voor het realiseren van sturing zijn de instrumenten die beschikbaar zijn vooral gericht op de 'spelregels' die met elkaar nageleefd worden. Het om publiek- of privaatrechtelijke instrumenten die ontwikkelingen (of een werkwijze) mogelijk maken en bepalen. Ook het 'verleiden' moeten worden om de ambities kracht bij te zetten. Zowel binnen het planologisch-juridisch instrumentarium en ook organisatorisch / procesmatig zijn er kansen en daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities.

Ambitie: Aanbod in knooppunten en vlotte procedures en daarmee beperken ontwikkelingen buiten knooppunten

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• Binnen de NOVI en de vertaling naar de Omgevingsagenda worden afspraken gemaakt over de gewenste plekken voor ontwikkeling van nieuw aanbod (greenfields) en de samenhang met herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen (brownfields). Deze gewenste locaties worden gekozen op basis van de beschikbare data en analyses uit de MIRT-GVC en op basis van provinciale behoefteramingen (eventueel aangevuld met analyses vanuit het rijk). Het betreft *op de eerste plaats terreinen in of nabij knooppunten op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Op de tweede plaats een concentratie op regionaal niveau, gericht op de ruimtevraag van regionaal gebonden bedrijven, passend bij het logistieke industriële profiel van de regio.* Rijk en provincie stellen de Omgevingsagenda's op. De MIRT-GVC afspraken kunnen hierin ook een plek krijgen. • De bestaande Ladder voor duurzame verstedelijking biedt een toetsingskader en werkwijze hoe nieuwe ontwikkelingen te beoordelen. Voor XXL-ontwikkelingen kan gedacht worden aan een nadere invulling in de vorm van een XXL-Ladder als instructieregel in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hierin kan in de prioritering worden toegevoegd dat XXL-ontwikkelingen van een X-tal hectare binnen de daarvoor aan te wijzen XXL-knooppunten moet landen. Al dan niet aangevuld met uitzonderingen waardoor de XXL-ontwikkelingen daar niet kunnen landen. Een dergelijke ladder schrijft een motiveerplicht voor gericht op het accommoderen van XXL-ontwikkelingen op plekken die daar optimaal in (kunnen) voorzien. *In de bijlage zijn concept-teksten voor de XXL-ladder uitgewerkt.* • Stikstofbank (& prioriteren): Op Corridorniveau is het mogelijk om stikstofruimte dusdanig in te zetten zodat gewenste ontwikkelingen met prioriteit ontwikkeld kunnen worden. Door gezamenlijk hiervoor aankopen te doen en ruimte onderling uit te wisselen kan een versnelling van projecten gerealiseerd worden.
Provincie	• Provinciale Omgevingsvisie: in de POVI is het mogelijk om de gewenste profielen en specialisatie van de knooppunten vast te leggen en verder vorm te geven. • Provincale verordening: opnemen van een behoefteraming voor bedrijventerreinen als leidraad voor de regionale programmeringsafspraken bv. *"Gedeputeerde Staten stellen in overleg met de regio's ten minste eens per bestuursperiode relevante prognoses en analyses op voor de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen, die richting gevend zijn voor de gezamenlijk te maken afspraken."* • Provinciale verordening: verankeren van regionale programmeringsafspraken incl. borging what if scenario bv. "*per regio stellen de gemeentebesturen een Regionaal programma werklocaties op voor de typen werklocaties. Gedeputeerde Staten stellen het Regionaal programma werklocaties vast. Een Regionaal programma werklocaties wordt eenmaal per vier jaar geactualiseerd en opnieuw ter vaststelling*

	aangeboden aan Gedeputeerde Staten. Als naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in een regio een Regionaal programma werklocaties niet tijdig wordt opgesteld of geactualiseerd, of bij het opstellen van het programma onvoldoende rekening is gehouden met de inhoudelijke eisen, kunnen Gedeputeerde Staten zelf een programma voor die regio opstellen. Gedeputeerde Staten maken van deze bevoegdheid alleen gebruik, nadat zij de gemeentebesturen in die betreffende regio een redelijke termijn hebben gegeven om het programma alsnog op te stellen, te actualiseren of de kwaliteit daarvan te verbeteren." • Provinciale verordening: provincies worden selectiever. Om dit verder te borgen kan in de provinciale verordening de regionale meerwaarde verankerd worden, bv. *"Zittende bedrijven met lokale en regionale binding die extra ruimte nodig hebben worden zoveel mogelijk gefaciliteerd. Tegelijkertijd wordt meer getoetst op de bijdrage die een (nieuw) bedrijf kan betekenen voor de regionale en provinciale economie. Hoe draagt vestiging bij aan belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals werkgelegenheid, digitalisering, de energietransitie, de arbeidsmarkt, huisvesting van arbeidsmigranten? Voor alle typen logistiek is de beleidsinzet dat nieuwe – of uitbreiding van bedrijvigheid nadrukkelijk regionale meerwaarde dient te hebben. Bij regionale meerwaarde gaat het om de balans tussen de mate van regionale gebondenheid en de mate van maatschappelijke, economische meerwaarde. Dit vraagt in de toekomst – nog vaker – en zeker voor de doorvoerlogistiek om een kritische houding en scherpe keuzes. De provincie maakt hierover met de regio's programmeringsafspraken over uitgifteregels en (nieuwe locatie) ontwikkelingen op basis van die regionale meerwaarde."* Met name voor bovenregionaal georiënteerde spelers (bv. nieuw in Nederland, of doorvoerlogistiek, kunnen de eisen hoger zijn dan voor een bedrijf dat al in de regio gevestigd is (en dus al een bijdrage levert aan de werkgelegenheid/economie).
Regio	Regiogemeenten kunnen in de programmeringsafspraken de voorgaande aspecten overnemen en op maat vertalen naar de regio. Binnen de context en dynamiek van de regio kan invulling gegeven worden aan: • Regionaal economisch profiel en speerpuntsectoren. • Vertaling van de behoefte naar concrete locaties voor XXL-logistiek (gericht op schaarste en vraaggerichte aanpak). • Inzicht, ambitie en plan van aanpak voor herontwikkeling van XXL-brownfields. • Plan van aanpak huisvestings- en ontwikkelvraagstukken, incl. processchema. • Inrichting van een regionaal bedrijvenloket, voor huisvestingsvraagstukken. • Format ontwikkelen voor beoordeling regionale meerwaarde.
Gemeente	Gemeenten (in de knooppunten) vertalen de afspraken zoals regionaal en provinciaal gemaakt in de bestemmingsplannen (in de uitgiftevoorwaarden of in de regels van het bestemmingsplan). Bovendien gaan ze bij huisvestingsvraagstukken aan de slag met het beoordelen van de prospects. Ook kan de gemeenten in de Omgevingsvisie de gewenste profilering vastleggen en hierop sturen. Via een onverplicht programma wordt gewerkt aan verbetering van het vestigingsklimaat van de regio en gemeenten. We werken dit verder uit in hoofdstuk 9.
Private (markt)partijen	Idem

Vraaggericht ontwikkelen als strategie voor doorontwikkeling logistiek op knooppunten?

Op basis van de prognoses voor de ruimtebehoefte van (logistieke) bedrijven – die in de provincies regelmatig worden opgesteld als uitwerking van de Provinciale Verordening – maken de provincies afspraken over planning, programmering en fasering van werklocaties. Het faciliteren van de ruimtevraag van XXL-logistiek en doorontwikkeling van de knooppunten is daarbij een belangrijk thema. Nog onduidelijk is hoeveel en op welke locaties de vraag precies gaat landen. In plaats van aanbodgericht locaties te ontwikkelen adviseren we te verkennen om een systematiek op te zetten in de Goederenvervoercorridor waarbij zoveel mogelijk vraaggericht aanbod gerealiseerd wordt. De provincie Noord-Brabant werkt al op deze wijze. Ervaringen zijn positief.

Vraaggericht ontwikkelen houdt in dat er alleen wordt ontwikkelt bij een concrete vraag van een bedrijf. Dit vereist een andere manier van werken en denken dan aanbodgericht ontwikkelen van zowel de overheden als ondernemers. Aanbodgericht ontwikkelen van bedrijventerrein gaat uit van de ontwikkelingen van een bedrijventerreinen op basis van een toekomstige uitbreidingsvraag van bedrijven voor bijvoorbeeld tien jaar. Door bedrijventerreinen vraaggericht te ontwikkelen kan er geen programmatische overaanbod meer ontstaan. Als een bedrijf met een concrete vraag niet gehuisvest kan worden in de bestaande harde planvoorraad dan wordt deze vraaggericht ontwikkeld op vooraf bepaalde locaties die passen bij de ruimtevraag van grote bedrijven (dus niet zonder meer waar het bedrijf wil of waar geen bedrijventerrein voorzien is, maar sturing naar een locatie die beleidsmatig gewenst is). Ondanks het feit dat op voorhand

geen grote oppervlakten bouwrijpe hectares meer ontwikkelen is het wenselijk om snel te kunnen leveren aan bedrijven als die concrete vraag er ligt. Dit vraagt om anders organiseren. In de provincie Noord-Brabant zijn hier in de afgelopen jaren goede ervaringen mee opgedaan. Verken of uitrol naar de andere provincies mogelijk is.

In de kern heeft ieder knooppunt een - in omvang beperkte - hoeveelheid onherroepelijk aanbod aan kwalitatief sterke logistieke capaciteit beschikbaar om grote spelers te bedienen (het huidige geschikte en uitgeefbare aanbod). Ieder knooppunt heeft daarnaast een opschaalstrategie waardoor aanvullende vraag kan worden gefaciliteerd en indien nodig de locatie snel vergroot kan worden. Daarnaast wordt bovenregionale afstemming geïntroduceerd. Grote logistieke spelers (vanaf een bepaalde omvang en met een 'bovenregionaal' karakter die niet passen binnen de bestaande en uitgeefbare bedrijventerreinen) worden binnen de Goederenvervoercorridor begeleid naar de best passende locatie voor het bedrijf (onder andere op basis van complementariteit en specialisatie van de knooppunten).

Vraaggericht ontwikkelen en het faciliteren van een actuele vraag (van een eindgebruiker die een intentie- of koopovereenkomst tekent) op een locatie zonder rechtstreekse vestigingsmogelijkheid vraagt om maatwerk. Het huidige instrumentarium maakt het mogelijk om eindgebruikers te faciliteren door middel van een projectafwijkingsbesluit. Van belang is om in elk geval een afweging te maken van de ruimtelijke uitvoerbaarheid van een dergelijk plan. Door in de programmeringsafspraken 'ruimte te laten' voor dergelijke ontwikkelingen is het mogelijk om procedures vlot te doorlopen. De regio's verankeren in de programmeringsafspraken uitgangspunten ten aanzien van het vraaggericht ontwikkelen:

- Bestaand (onherroepelijk) aanbod blijft gereserveerd voor XXL. Het gaat dan om aanbod binnen en buiten de bovengemiddelde knooppunten in de Goederenvervoercorridor.
- Nieuwe greenfield locaties kunnen ontwikkeld worden voor de doelgroep, waarbij een beginvolume nodig is om tot ontwikkeling te komen. Dit omdat volume nodig is voor een zelfstandig functionerend terrein, infrastructurele voorzieningen te kunnen borgen en vanuit een goede ruimtelijke ordening. Indien voldoende perspectief kunnen deze locaties vraaggericht doorontwikkeld worden. De contouren van het terrein (en eventuele plan-MER) kunnen in een Masterplan geborgd worden. Het gaat dan met name om locaties in de bovengemiddelde knooppunten.
- Locaties en plannen die voortbouwen op een bestaand bedrijventerrein lenen zich goed voor een vraaggerichte doorontwikkeling. Door middel van een projectafwijkingsbesluit (buitenplans) is het mogelijk om individuele ruimtevragers te faciliteren (na bovenregionale afstemming). In de programmeringsafspraken wordt dit geborgd.

Ambitie: Meer herontwikkeling van brownfields

In onderstaande tabel geven we aan hoe op verschillend bestuursniveau gestuurd kan worden op deze ambitie. We verwijzen voor een uitgebreider beschrijving en voorbeelden naar het instrumentendashboard.

	Wie doet wat?
Rijksniveau en interprovinciaal	• Binnen de NOVI en de vertaling naar de Omgevingsagenda worden afspraken gemaakt over de gewenste plekken voor ontwikkeling van nieuw aanbod (greenfields) en de samenhang met herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen (brownfields). • De bestaande Ladder voor duurzame verstedelijking biedt een toetsingskader en werkwijze hoe nieuwe ontwikkelingen te beoordelen. Hierbinnen wordt bij nieuwe ontwikkelingen (greenfields) gevraagd te motiveren of die behoefte ook in de bestaande voorraad opgevangen kan worden. Op dit moment is het relatief eenvoudig om de behoefte voor nieuwe locaties te motiveren. Zodra er meer inzicht en grip komt op de (on)mogelijkheden van herontwikkeling komt er automatisch meer druk op de bestaande voorraad voor herontwikkeling. • Op het niveau van de MIRT-Goederenvervoercorridor kunnen afspraken gemaakt worden over de systematiek van grondprijsbepaling voor nieuwe bedrijventerreinen. Hierdoor wordt een marktconforme prijs gevraagd voor nieuw te ontwikkelen terreinen en wordt prijsstunten voorkomen. In lijn met Europees recht is het mogelijk om afspraken te maken over de methodiek (bv. residuele grondwaardemethodiek) en deze per knooppunt te berekenen. Hierdoor worden prijsafspraken voorkomen die in stijd zijn met het Mededingingsrecht.
Provincie	• Provincale verordening: opnemen van een behoefteraming voor bedrijventerreinen als leidraad voor de

	regionale programmeringsafspraken. Dit om te voorkomen dat er overaanbod ontstaat. Immers schaarste zorgt voor 'druk' op de bestaande voorraad. • Provinciale verordening: verankeren van regionale programmeringsafspraken incl. afspraken over het verkrijgen van inzicht in de mogelijkheden voor herontwikkeling in de bestaande voorraad, bv. *"het Regionaal programma werklocaties bevat afspraken over het vitaal houden van de bestaande voorraad, bijvoorbeeld door herstructurering of revitalisering."* • Monitor / kennisdeling: (samen met de regiogemeenten/knooppuntgemeenten) in kaart brengen waar en welke brownfields (a) herontwikkeld zijn, (b) welke leerervaringen hieruit naar voren komen en (c) het uitvoeren van een pilot om bestaande bedrijventerreinen (en kavels) te signaleren die geschikt zijn voor herontwikkeling. 'Best practices' en meer kennis over kansrijke plekken kunnen ondernemers (ontwikkelaars en beleggers) en gemeenten te stimuleren om verder te investeren op deze plekken. Instrumenten voor beoordeling van kansrijke plekken: - ruimtelijke kenmerken: leeftijd panden, omvang panden, geclusterde leegstand/verouderde panden - locatiekenmerken: ligging, dynamiek, logistieke toplocaties - economische kenmerken: bedrijfssector, gerealiseerde omzet, aantal medewerkers, toegevoegde waarde - overige kenmerken: verwachte dynamiek/huisvestingsvraagstuk, grootschalige posities marktpartijen • Subsidievoorwaarden herstructurering bestaande bedrijventerreinen. • Opzetten van een herstructureringsfonds, in samenspraak met de gemeenten. Zie voor verdere uitwerking bijlage C.
Regio	Regiogemeenten kunnen in de programmeringsafspraken de voorgaande aspecten overnemen en op maat vertalen naar de regio. Voor de concrete uitvoering van het herstructureringsfonds kan de regio afspraken over nieuwe terreinen voorwaardelijk maken aan inzet op en realisatie van de ambities door de knooppuntgemeenten.
Gemeente	Het herstructureringsfonds wordt door de provincie in samenspraak met de knooppuntgemeenten opgezet. Hierin wordt de werkwijze en aanpak verder uitgewerkt. De knooppuntgemeenten zijn de belangrijkste schakel tussen marktpartijen (die de herontwikkeling dragen) en te herontwikkelen plekken. Binnen ieders rol en verantwoordelijkheden is het wenselijk dat partijen meer op de hoogte zijn van kansen in de markt. Versnellingstafels en oliemannetje voor brownfields: De knooppuntgemeenten pakken de rol van aanjager op om (meer) plannen tot uitvoering te brengen. Daarvoor organiseren zij versnellingstafels. 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. 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 versnelligstafel ook alleen opgepakt worden door de overheden. Marktpartijen kunnen dan één-op-één gevraagd worden deel te nemen. Zo wordt strategisch gedrag voorkomen. Er is een 'oliemannetje' nodig die spreekt met de bedrijven, met name bedrijven op kansrijke herontwikkelingsplekken om te inventariseren of er kansen zijn voor herontwikkeling/relocatie. Het oliemannetje inventariseert welke bedrijven/percelen op korte of middellange termijn beschikbaar komen (leegstand, huisvestingsvraagstuk, etc.), of er potentie is voor herontwikkeling en hoe dit er uit kan zien. Nu is de aanpak ad hoc (bv. bij grootschalige leegstand ontstaat actie, of een marktpartij doet strategische overnames). Samen met gevestigde bedrijven / eigenaren en/of marktpartijen wordt gekeken naar een haalbare businesscase. Per knooppunt gaat het om één oliemannetje die jaagt op de versnellingsprojecten en betrekt waar nodig externe expertise. Het kan gaan om de volgende manieren van versnelling: - 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 van 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. Privaatrechtelijke instrumenten kunnen daarnaast bijdragen aan herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen. Een aantal instrumenten die ingezet kunnen worden in specifieke cases (en daarmee onderdeel kunnen zijn van een aanpak om brownfields cq. het herstructureringsfonds te laten slagen in haar ambities): • 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. • 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). • Kavelruil: afspraak met eindgebruiker of marktpartij over verplaatsing van activiteiten tegen de waardering van de beide panden/kavels. Binnen deze regeling kan ook worden afgesproken dat er een vorm van saldering plaatsvindt; het afstaan van bijvoorbeeld 1 hectare kavel op de brownfield staat voor het terugkrijgen van 2 hectare kavel op een andere locatie. Dit om de businesscase voor het bedrijf aantrekkelijker te maken. Let op: alleen inzetten op moment dat een specifiek kavel/perceel ontbreekt om een realistische businesscase te krijgen. • 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 'dwarsliggers'. 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 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. • Verhandelbare ontwikkelrechten bij een (greenfield)ontwikkeling. Verhandelbare ontwikkelingsrechten geven de mogelijkheid tot kostenverevening van investeringen in bijvoorbeeld 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. Zo kan een ontwikkelaar de verplichting van een investering overnemen van een andere investeerder en mag deze in ruil daarvoor meer programma (bijvoorbeeld in een hogere dichtheid) realiseren. Belangrijk is te komen tot verankering daarvan in bijvoorbeeld een (regionale) omgevingsvisie. Alleen zo kan dit gericht worden ingezet. Dit instrument kan ook ingezet worden om 'eenlingen' buiten de knooppunten op te ruimen. Een ontwikkeling op een greenfield is alleen mogelijk bij sloop/sanering van een 'eenling'. Om te voorkomen dat de markt vast loopt kan overwogen worden dit ook te kapitaliseren en een 'bank' op te richten waar te saneren 'eenlingen' gekocht kunnen worden. • Onteigening: incidenteel kan onteigening een in te zetten instrument zijn om strategische posities te verwerven. Het is een relatief zwaar instrument en kan zeer hoge investering tot gevolg hebben. Laatste middel om grondeigenaren op strategische posities te dwingen grond over te dragen. Kan alleen toegepast worden mits algemeen belang kan worden aangetoond en indien er eerst op een normale manier getracht is de grond te verwerven (minnelijke schikking). Mogelijk kan het Provinciaal Ontwikkelbedrijf een bijdrage leveren. • Prijsvraag: Vorming van een fonds van meerdere marktpartijen waarin herstructureringsprojecten ondergebracht worden, om zowel de kapitaalbehoefte als de opbrengsten meer te stroomlijnen. Binnen het fonds worden financiële tegenvallers van het ene project opgevangen door de inkomsten van andere projecten. Het gaat om een revolverend fonds: de revenuen uit de ontwikkelde projecten vloeien terug in het fonds. Methodiek om via gecombineerde projecten efficiency- en schaalvoordelen te behalen. Publieke partijen bakenen pakketjes met sloop, transformatie en nieuwbouwprojecten af, waar diverse marktpartijen op kunnen inschrijven. Door zoet en zuur met elkaar te verbinden (en juridisch samen te brengen) ontstaat een 'window' waarin marktpartijen bereid zijn te investeren in de sloopopgave. De samen te stellen pakketjes zijn af te stemmen met marktpartijen in een 'concurrentiegericht dialoog', waarbij publieke en private partijen vooraf onderhandelen over de samenstelling van de projecten die in de portfolio ondergebracht worden. Om tot een afweging te komen welk instrument het beste past is maatwerk vereist. In feite moeten de instrumenten in de 'tas' van de accountmanager of oliemannetje zitten om in gesprekken met bedrijven te verkennen. Op basis van toekomstverwachtingen en de bedrijfsstrategie kan dan gekeken worden welk instrument reeel is en welke andere partijen nodig zijn om tot een succesvolle businesscase te komen.
Private (markt)partijen	Idem

Ambitie: Landschappelijke inpassing borgen

Hieronder geven we aan hoe op verschillend niveau gestuurd kan worden op deze ambitie.

Landschappelijke inpassing begint bij het voorkomen van een versnipperde ontwikkeling. Clustering van (nieuwe) ontwikkelingen is van groot belang. Hiervoor is meer regie nodig, zowel van de landelijke overheid, provincie en regio. Door de ontwikkeling van knooppunten voorrang te geven ontstaat meer clustering en kunnen ambities ten aanzien van landschappelijke inpassen (maar ook schaal- en synergievoordelen in de MIRT-GVC ambities) vorm krijgen.

Gemeenten (en soms provincie) verantwoordelijk voor uitwerking plannen

Gemeenten zijn over het algemeen aan zet waar het gaat om de uitwerking van plannen voor (nieuwe) locaties. Hierbij volgen zij de richtlijnen die vanuit hogere bestuurslagen zijn opgelegd (NOVI, Provinciale Omgevingsvisie/verordening).

Een sterke gebiedsontwikkeling kenmerkt zich door:

- Gebiedsvisie (zowel voor bedrijventerrein als omliggend gebied)
- Structuurvisie/masterplan (met daarin aandacht voor concept en aanpalende thema's zoals duurzaamheid, inpassing, beeldkwaliteit, etc.)
- Uitwerking in (landschappelijk) kwaliteitsplan
- Vertaling in bestemmingsplan en uitgifteprotocol

Ontwerpend onderzoek kan een bijdrage leveren in de discussie omtrent de gebiedsontwikkeling lokaal en inpassing in het stedelijk weefsel.

Enkele aspecten die landschappelijke inpassing versterken:

- Gevel, magazijn, gebied laten verdwijnen achter bomen / bosschages
- Het gebied/magazijn (deels) laten verdwijnen achter aarden wallen
- Het magazijn een gevelbeplating geven met een kleurstelling die het gebouw min of meer laten opgaan in de omgeving

Verankering van deze aspecten vindt plaats in het bestemmingsplan of inpassingsplan voor de locatie. Enkele voorbeelden:

- *"Ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' wordt een aaneengesloten gevelband gebouwd, met dien verstande dat deze op ten minste X m en ten hoogste Y m afstand van de interne perceelgrens wordt gebouwd"*
- *"De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor grondwallen met een hoogte van ten minste 7,5 meter"*

Een toetsingscommissie kan in het leven worden geroepen om de nieuwe plannen te toetsen aan de gestelde uitgangspunten uit de provinciale verordening of landelijke richtlijn.

9 Uitvoering

9.1 Uitwerking in MIRT-, provinciaal en/of lokaal programma: vestigingsklimaat versterken

Binnen de Omgevingswet kunnen programma's een belangrijke rol vervullen in de uitwerking van gebieden en thema's. In een programma formuleren ondertekenaars welke maatregelen genomen worden om de doelstellingen en ambities te realiseren. De kracht van een programma is dat de overheid transparant maakt wat ze in een bepaalde periode gaat doen om doelen te bereiken.

Programma's zijn vormvrij en kunnen specifiek gericht zijn op een specifiek gebied, een sectoraal belang, meerdere gebieden en/of belangen tegelijkertijd, etc. Programma's hoeven dus niet noodzakelijkerwijs een integraal perspectief te hebben. In zekere zin lijkt het programma op de huidige structuurvisies, masterplannen en andere uitvoeringsprogramma's, zoals een werklocatiestrategie of gebiedsgerichte aanpak. Dergelijke beleidsdocumenten kunnen in de toekomst een programma worden genoemd of onderdelen van meeromvattende programma's zijn.

Wat staat er in het programma?
Programma's kunnen gaan over de ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en/of behoud van de fysieke leefomgeving. Daarbij kunt u denken aan vitale bedrijventerreinen, aanpak verduurzaming, multimodale ontwikkelingen, aanpak van leegstand vastgoed & herstructurering van bestaande terreinen, klimaatadaptatie van de openbare ruimte en gebouwde omgeving. Om de onder het programma liggende doelstelling uit de omgevingsvisie te realiseren, kunt u voor het programma putten uit diverse maatregelen. Bijvoorbeeld beleidsregels, financiële instrumenten, communicatie, convenanten of uitvoering van concrete projecten. Programma's zijn echter alleen bindend voor het bestuursorgaan zelf. Het instrument is op zichzelf dus niet bindend voor externe stakeholder, al kent de programmatische aanpak een derdenwerking. Wel kan het programma hier een ambitie of voor formuleren of aankondiging voor zijn, of stakeholders stimuleren om een bepaalde doelstelling te halen en kan een maatregel zijn om afspraken te maken met stakeholders Daarnaast is een programma – wanneer ondertekend door andere bestuursorganen – inzetbaar om (inter)regionale samenwerking te faciliteren.

Programma's zijn in principe vormvrij, maar bevatten normaliter in ieder geval de volgende onderdelen:
- De relevante doelstelling(en) voor de fysieke leefomgeving en maatregelen om deze te bereiken;
- De relevante omgevingswaarde(n) en maatregelen om hieraan te voldoen;
- De uitwerking van maatregelen die bijdragen aan het voldoen aan de omgevingswaarde of het bereiken van een andere doelstelling, en de verwachte gevolgen hiervan.

Daarnaast is een aantal elementen nuttig om in een programma te verwerken, zodat er geen twijfel bestaat over de invulling hiervan en zodat u de uitvoering van het programma effectief kunt monitoren.
- Het gebied waarvoor het programma geldt;
- De periode waarvoor het programma geldt;
- De bestaande toestand van het onderdeel van de fysieke leefomgeving waarvoor het programma is vastgesteld;
- De verwachte activiteiten en ontwikkelingen in het gebied die, tijdens de periode van het programma, gevolgen zullen hebben voor de doelstelling(en) of de omgevingswaarde(n);
- De termijn waarbinnen u de verschillende maatregelen verwacht uit te voeren.

In de meeste gevallen zijn programma's niet verplicht, maar vooral een nuttig beleidsinstrument om uitvoering te geven aan de visie. Vooruitlopende op de invoering van de Omgevingswet is het mogelijk om een niet-verplicht programma op te stellen. Voor de MIRT-opgave lijkt dit ook het meest relevant.

Programma als schakel tussen doelstellingen en uitvoering

In de basis geldt dat die koppeling bestaat bij doelstellingen (omgevingsvisie) en omgevingswaarden (omgevingsplan), waarvoor de maatregelen om deze te bereiken of hieraan te voldoen in een programma uitgewerkt worden.

Programma's voor regionale opgaven

Een programma hoeft zich niet te beperken tot de gemeente en leent zich, door de B&W-bevoegdheid, beter voor de aanpak van regionale en/of provinciale opgaven dan een omgevingsvisie of omgevingsplan. Samen met uw regiogemeenten kan bijvoorbeeld een regionaal programma XXL-werklocaties opgesteld worden. Een programma kan door meerdere gemeentelijke (maar ook provinciale, rijks-) overheden tegelijkertijd en de gemeentegrens overschrijdend worden vastgesteld. Zo is een programma bijvoorbeeld een zinvol instrument voor de logistieke corridors als uitwerking van de ambities in de MIRT-GVC.

Faciliterende beleidsmaatregelen rondom het versterken van de knooppunten in de corridor, het versnellen van de modal shift en duurzaamheidsdoelstellingen en het versterken van het vestigingsklimaat kunnen dus gestalte krijgen in een programma's. Onverplichte programma's zijn 'vormvrij' en vormen bij uitstek het instrument om ook financiële, stimulerende en faciliterende maatregelen te verankeren in beleid en koppelkansen te benutten. Bevorderen van sturing, duurzaamheid, modal shift en complementariteit vragen niet altijd om meer regels en kaders, maar om meer korte termijn acties en maatregelen, waarvan de uitwerking, planning en middelen worden uitgewerkt in programma's, die in samenwerking met gemeenten, regio's en marktpartijen worden vormgegeven.

9.2 Wat is nodig om succesvol te zijn?

In hoofdstuk 5 tot en met 8 hebben we uitgewerkt welke instrumenten door wie in te zetten zijn om gestelde ambities te bereiken. In deze paragraaf geven we antwoord op de vraag wat nodig is om succesvol te zijn en staan we stil bij de vraag wat dit betekent voor de samenwerking in de MIRT-GVC.

Pas instrumenten aan Toekomstagenda MIRT-GVC en de lokale plannen van aanpak aan

In deze rapportage hebben wij ons met name bezig gehouden met de *hoe-vraag*. Hoe kan men sturen en welke instrumenten staan daarvoor ter beschikking? We hebben alle instrumenten beoordeeld op bijdrage aan programmadoelen, (kosten)effectiviteit en timing en op grond daarvan de werkzame instrumenten opgenomen in dit rapport. U heeft daarmee een heel pallet aan instrumenten. Ons rapport is te zien als een cafetaria-model, als een keuzemenu voor de *hoe*-vraag.

Inzicht en koppeling met de *wat*-vraag is onvermijdelijk. Als je op iets wilt sturen is het wel belangrijk te weten waarop je wilt sturen. Dit hebben wij vertaald in ambities en die gebruikt als kapstok om de instrumenten te beoordelen en benoemen per bestuurslaag.

Het is belangrijk deze ambities te toetsen en waar nodig aan te passen aan de uitkomst van de Toekomstagenda MIRT-GVC zodra deze is vastgesteld. Enerzijds is het streven een langere termijn horizon te definiëren en ruimtelijke- en financieringsarrangementen hierop af te stemmen, anderzijds is het streven die ambities te kiezen en strategische overwegingen te beantwoorden zoals de vraag of u op sectoren moet gaan sturen.

Niet elk bedrijventerrein of bovengemiddeld knooppunt heeft dezelfde uitgangssituatie en ook niet in dezelfde mate dezelfde ambities. Prioriteiten kunnen per provincie of bovengemiddeld knooppunt

verschillen. Dit betekent dat de ambities zoals in de Goederenvervoercorridor vastgesteld vertaald zijn/worden in een lokaal uitvoeringsprogramma. Dit zijn de lokale MIRT-plannen van aanpak. Hier wordt de wat-vraag concreet vormgegeven in beleid.

Afhankelijk van beide zet u die instrumenten in die u nodig heeft. Mogelijke uitwerking in een (lokaal) programma zorgt ervoor dat u zowel stuurt op het versterken van het vestigingsklimaat, alsmede op de programmadoelen van de MIRT-GVC en tegelijkertijd de inzet van instrumenten legitimeert.

Nut & noodzaak van borging op provinciaal niveau

De provincie borgt de ambities (en sturingsmogelijkheden) in de provinciale verordening. De omgevingsverordening is bindend voor lagere overheden, markt en andere partijen en is daarmee wenselijk om de ruimtelijk economische beleidslijn te borgen. In de verordening werkt de provincie regels en normen uit voor de fysieke leefomgeving en plannen die de fysieke leefomgeving wijzigen, gekoppeld aan de Omgevingsvisie, en onder andere de programmering van bedrijventerreinen en overige gebiedsopgaven. De verordening is van de bindende instrumenten die de provincie ter beschikking heeft het lichtst, omdat gemeenten hiermee aan de voorkant weten waar ze aan toe zijn. Deze duidelijkheid geeft de verordening een groot doorwerkingseffect naar gemeenten, markt en andere partijen. Deze borging is wenselijk, om zo haar provinciaal belang zeker te stellen dat actie ontstaat op de MIRT-GVC ambities. Ook voorkomt een gerichte borging in de verordening de mogelijke inzet van zwaardere instrumenten.

De verordening werkt als ‘de stok achter de deur’, die omdat de verordening er is, praktisch nagenoeg niet ingezet hoeft te worden. Daarnaast kunnen heldere regels en kaders helpen om (vaak complexe en lange) procedures van regionale afstemming en besluitvorming te versnellen en er voor zorgen dat gemeenten meer in positie komen om succesvol te kunnen sturen op het verbeteren van het vestigingsklimaat en de gewenste sturing. Dat de provincie regels in de verordening opneemt als ‘stok achter de deur’ wil niet zeggen dat de provincie deze ‘stok’ in de praktijk zal moeten gebruiken. Instructieregels hebben een faciliterend effect (a priori) en geven de duidelijkheid die nodig is om alle neuzen dezelfde kant op te laten staan. Zodoende is ingrijpen doorgaans niet meer nodig. Uitgangspunt blijft immers dat de diverse partijen op basis van vertrouwen en samenwerking tot uitvoering komt. Daarom regelt de provincie in de verordening alleen wat strikt noodzakelijk is voor succesvolle uitvoering.

Bestuurlijk draagvlak en daadkracht nodig

Instrumenten in het keuzemenu hebben, wil nog niet zeggen dat ze werkzaam zijn. Ze worden pas werkzaam op het moment dat er bestuurlijk draagvlak en daadkracht is ze ook in te zetten en tot leven te brengen. Pas als bestuurders actief communiceren dat ze achter de benoemde ambities staan en bereid zijn de instrumenten ook werkelijk in te zetten ontstaat draagvlak en daadkracht in de eigen organisaties en geloofwaardigheid in de markt. Om de daad bij het woord te sturen is het nodig om de organisatorische capaciteit en de benodigde budgetten op te tuigen en bijvoorbeeld met behulp van pilots of cases te laten zien dat er actie en reuring ontstaat.

Intensiveer samenwerking in de Goederenvervoercorridor en zet een lerende organisatie op

Om het maximale uit de inzet van de instrumenten te krijgen is het belangrijk dat een samenspel wordt gerealiseerd tussen de verschillende ambities, instrumenten, bestuurslagen, provincies, regio’s en gemeenten. Daarvoor is samenwerking nodig. Dit begint bij het met elkaar in overleg blijven / zijn en het delen *best practices*. We raden aanvullend aan het programma op te zetten als een lerende organisatie. Een lerende organisatie wil weten wat wel werkt en wat niet. Als iets niet werkt is het belangrijk dat de organisatie dit vaststelt en bereid is het instrument aan te passen, om de maximale werking te verkrijgen.

In een lerende organisatie zet u in op:

1. Vooraf gedefinieerde doelen en meetbare indicatoren. Succes wordt in grote mate bepaald door het vooraf helder hebben van het nagestreefde doel, inclusief het gebruik van indicatoren om dit succes te meten. De meetbare doelen ten aanzien van de logistiek makelaars actief met modal shift zijn hier een goed voorbeeld van.

2. Een objectieve monitoring. Het is belangrijk te meten waar u staat ten opzichte van de doelen en om te bepalen hoe werkzaam het gebruikte instrumentarium is. Elke regio kiest (misschien) deels andere instrumenten. Het is belangrijk om de effectiviteit van het beleid in de verschillende provincies/regio's/gemeenten met elkaar te kunnen vergelijken. Definieer bijvoorbeeld het doel zo dat je het beter wilt doen dan andere regio's buiten de bovengemiddelde knooppunten en zet doelen ten opzichte van referentiegemeenten of -regio's. Monitor vervolgens hoe elke regio presteert op de gekozen indicatoren ten opzichte van de gekozen referentieregio's of -gemeenten.
3. Het analyseren van verschillen in ontwikkeling en ingezet instrumentarium. Doe onderzoek en stel vast wat werkt en wat niet werkt in een regio en waarom. En deel deze kennis met andere regio's / bovengemiddelde knooppunten. Leer van elkaar. Zet daarbij in op data, aangevuld met expertinterviews.
4. Intervisie (intern en extern) om elkaar verder te helpen en problemen in de kiem te smoren. Hoe kunnen knooppunten van elkaar leren? Het is raadzaam om jaarlijks hier met elkaar over te praten en expliciet aandacht voor te vragen. Men kan zich op zulke momenten vragen stellen als: Waar gaan we mee door? Waar stoppen we mee? Wat doen we minder? En waar gaan we meer van doen?

Betrek de markt bij de uitvoering

De logistieke vastgoedmarkt roert zich na het verschijnen van het rapport (X)XL verdozing van het College van Rijksadviseurs. Toch deelt een groot deel van de markt de conclusies van het rapport. De gebruikers – logistiek dienstverleners en bedrijven die zelf hun logistiek uitvoeren – roeren zich niet (nauwelijks). Er is opvallend veel steun voor ruimtelijk economisch beleid en zelfs begrip voor de invoering/inzet van instrumenten die nodig / behulpzaam zijn bij de realisatie van gestelde doelen of het sturen naar de goede plekken. De markt is zogezegd vooral gebaat bij een *level playing field* en duidelijkheid. De overheid is bij uitstek in staat om dit gelijke speelveld (voor iedereen) te geven.

Op grond hiervan is het verstandig om zowel de vastgoedontwikkelaars als de gebruikers te betrekken bij het vervolg. Dit kan in de vorm van het organiseren van een versnellingstafel, waarin geprobeerd wordt de positieve energie vorm te geven in een samenwerkingsovereenkomst of convenant. Marktpartijen en gebruikers gaan dan al handelen in lijn met en naar de intentie van de gestelde ambities / beleidsdoelen. De instrumenten worden daardoor effectiever. Sterker; u hebt voor een groot deel van de uitvoering de markt nodig om stappen te kunnen zetten. Door in gesprek te gaan en blijven worden eerder stappen gezet en doelen bereikt.

Daag marktpartijen uit om nieuwe concepten toe te passen in de corridor, zodat u voorop blijft lopen

De Goederenvervoercorridor is koploper, maar het peloton komt dichterbij. Dit is onder andere te zien in de marktdynamiek: het onderscheid tussen de koplopers (knooppunten) en overige locaties (binnen en buiten de corridor) wordt kleiner. Het vestigingsklimaat is wellicht objectief nog steeds beter, maar wordt minder goed waargenomen in de markt. Het is zaak om een nieuwe demarrage te plaatsen en als Goederenvervoercorridor (knooppunten) met 'kop en schouders' boven de concurrentie uit te steken.

De sturing op de (bovengemiddelde) knooppunten biedt kansen voor out-of-the-box-ideeën. Hier worden dé toonaangevende bedrijventerreinen van de toekomst neergezet en ingericht, met vernieuwende concepten op gebied van duurzaamheid (windenergie, ruimtegebruik, clean energy hubs, etc.), complementariteit (ladingbundeling, circulaire ketens, etc.) en mobiliteit (shared services, parkeren, last-mile oplossingen, etc.). De knooppunten laten zien dat brownfields een goed alternatief zijn voor het faciliteren van de ruimtevraag en bieden dusdanig services en connecties aan dat modal shift een vlucht neemt. En dit alles met de markt samen. Gelet op de jarenlange investeringen in de logistieke sector en het logistieke ecosysteem (met bedrijven, onderwijs en partners) loopt u mijlenver voor op de concurrentie.

Daag daarom de markt uit om vernieuwing toe te passen in de corridor. Niet de standaard, maar juist afwijkend en vernieuwend. Zorg dan voor een uitdagende visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en clustering in de knooppunten, bijvoorbeeld in de vorm van ontwerpend onderzoek.

Koppel doelen aan investeringsprogramma's

Realisatie van de doelen kan gestimuleerd worden door een integrale benadering waarbij een directe koppeling wordt gelegd met investeringsprogramma's van het rijk of andere investeringsprogramma's van de provincie. De bovengemiddelde knooppunten kunnen (gezamenlijk) een claim proberen te leggen op de noodzaak de bovengemiddelde knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken. We denken bijvoorbeeld aan middelen en/of programma's die betrekking hebben op klimaat- en energietransitie en/of circulaire economie.

Bijlagen

A. Deelnemers in ambtelijke werkgroep

In onderstaand overzicht is weergegeven wie betrokken was bij de totstandkoming van dit advies en heeft meegedacht in de ambtelijke werkgroep.

- Ton Neumann, provincie Limburg / actietrekker knooppunten MIRT GVC
- Frits Verhees, programmateam MIRT GVC
- Luc de Vries, programmateam MIRT GVC

- Charles Aangenendt, ministerie binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties
- Bart Heinz, ministerie van infrastructuur en waterstaat

- Pieternel Ritsema, provincie Noord-Brabant
- Mark Spanjers, provincie Noord-Brabant
- Fea von der Heide, provincie Gelderland
- Rogier van Aaken, provincie Gelderland
- Nicolette Knols, provincie Limburg
- Raymond Creemers, provincie Limburg
- Raymond Linssen, provincie Zuid-Holland

- Willeke Beex, gemeente Tilburg
- Frank van Mil, gemeente Tilburg
- Arjan Wennink, gemeente Tilburg
- Gert Slager, Port of Moerdijk
- Raymond Ubachs, gemeente Sittard-Geleen
- Jos Hensgens, gemeente Venlo
- Leon Peeters, gemeente Venlo
- Ryan Bevers, gemeente Tiel
- Marie-Thérèse Marcusse, gemeente Nijmegen
- Carin Derks, gemeente Nijmegen

- Wim Eringfeld, Stec Groep
- Hub Ploem, Stec Groep
- Esther Geuting, Stec Groep

B. Instrumenten voor ruimtelijke sturing

Er zijn legio instrumenten beschikbaar om deze ambitie (meer) gestalte te geven. Deze zijn verdeeld in:
1. Publiekrechtelijk instrumentarium;
2. Privaatrechtelijk instrumentarium;
3. Instrumenten die bijdragen aan (economische) stimulering van o.a. het vestigingsklimaat.

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de diverse beschikbare instrumenten, geordend naar type. We gebruiken hierbij zowel bestaand instrumentarium alsmede nieuwe instrumenten onder de Omgevingswet.

Publiekrechtelijke instrumenten	Privaatrechtelijke (financiële) instrumenten	Economische stimulering
• NOVI, incl. instructieregels in het besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) • Specifieke instructieregel: Ladder voor duurzame verstedelijking of XXL-ladder • (Omgevings)verordening / POVI, incl. vrije ruimte in programmering op knooppunten • Omgevingswet/visie: regionaal differentiëren, projectbesluit, instructieregels, toedelingsregels • Regionale afstemming en programmering borgen in verordening en doorvertalen in plannen en juridisch kader • GOVI / Structuurvisie • Bestemmings- en Omgevingsplan, waaronder wijzigings- en uitwerkingsplan bestaande locaties • Overgangsrecht beperken • Niet verplicht programma	• Verhandelbare rechten en -plichten • Stedelijke kavelruil • Opzetten herstructureringsfonds (statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage) • Dispositiestrategie • Transitie/Transformatie-exploitatie • Compensatiefonds en/of exploitatieplan • Onteigening • Circulaire/duurzame uitgiftevoorwaarden • Uitgifte in erfpacht (en stellen van erfpachtvoorwaarden) • Anterieure overeenkomst: bv. duurzame uitgiftevoorwaarden, deelname parkmanagement, zon-op-dak, etc. • Uniforme grondprijssystematiek • Verplichten zon-op-dak, recht op gebruik van dak voor duurzame energie • Toetsingscommissie voor gebouwen, duurzaamheid en inpassing in landschap • Oprichten financieringsfaciliteit en cofinancieren	• Expertteam voor begeleiding van herontwikkeling en instrumenten • Kwartiermaker knooppunten • Inzet van een 'makelaar multimodaal vervoer' • Investeringsfonds vestigingsklimaat knooppunten (bv. Infrastructuur, verduurzaming, arbeidsmarkt, huisvesting, etc.), gekoppeld aan programmering/sturing • Gecoördineerde Acquisitie Goederenvervoercorridor • Voorwaardelijke koppeling (provinciale /rijks)programma's infrastructuur, en bereikbaarheid en energietransitie • Doorbraak- en versnellingstafels voor concrete projecten • Voortoets, passende beoordeling en ADC-toets voor stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden

Hierna volgt een korte beschrijving per instrument.

Publiekrechtelijke instrumenten

Instrument	Toelichting instrument
NOVI, incl. instructieregels in het besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	Benoemen nationale belang van Knooppunten, goederenvervoer en modal shift. Clustering van bedrijvigheid op locaties bij knooppunten van infrastructuur kan de economische vitaliteit van een regio bevorderen. Dit beleid dient een nationaal belang, maar vraagt decentrale uitwerking. (Boven) Regionale overheden voorkomen deze overschotten zowel als tekorten enhouden bij inpassing rekening met de kwaliteit van het landschap. Een aaneenschakeling van grootschalige, eenvormige opslag- en distributiecentra lang rijkswegen moet zoveel mogelijk worden voorkomen.
Ladder voor duurzame verstedelijking of XXL-ladder	Wettelijk kader, vastgelegd in Bkl hoe en onder welke motivering en voorkeursvolgorde nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. (prio bij brownfields en greenfields in Knooppunten)
(Omgevings)verordening / POVI	Provinciale regels voor de fysieke leefomgeving. De provincie kan hierin de kaders stellen die doorwerken in de regionale of gemeentelijke plannen. Een provincie kan knooppunten aanwijzen en verplichten in regionale afspraken (incl.inhoud). In Omgevingsverordening worden afspraken vastgelegd: sturingsfilosofie, differentiëren naar gebied of hoe afwijking mogelijk is.Ook kunnen aanvullende eisen worden opgenomen om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik (bv. benutting van watergebonden kavels, bestaande bedrijventerreinen, etc.)
Regionale afstemming	Regionaal bekrachtigen van de afspraken over behoefte, herstructurering en knooppunten. Het idee hierachter is om het ruimtelijk (en hieraan gekoppeld het economisch) beleid in de gemeenten van een regio op elkaar af te stemmen.

GOVI	Iedere gemeente stelt een eigen omgevingsvisie (GOVI) op. Dit is een integrale visie met strategische hoofdkeuzes van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. De omgevingsvisie vervangt daarmee de huidige structuurvisie en relevante delen van de natuurvisie, verkeers- en vervoersplannen, strategische gedeelten van nationale en provinciale waterplannen en milieubeleidsplannen. Wel moet de gemeenteraad aantonen dat ze de omgevingsvisies van andere relevante bestuursorganen hebben betrokken bij het opstellen van hun eigen visies.
Bestemmings- en Omgevingsplan	Via het bestemmingsplan zijn tal van zaken te regelen t.a.v. gebruik van een kavel/terrein. In bestaande situaties lastig te wijzigen, maar via spoor van voorzienbaarheid en dialoog doorbraak realiseren. In bestemmingsplannen moet een overgangsrecht voor gebruik worden opgenomen. Dit overgangsrecht omvat op een situatie waarin het gebruik van grond of een gebouw in strijd is met de huidige bestemming, maar op het moment dat het huidige bestemmingsplan in werking trad al bestond. Het overgangsrecht staat dan toe dat het gebruik wordt voortgezet.
Overgangsrecht beperken	Beperken van oude rechten die 'in de weg zitten'. Door een termijn te koppelen aan het beperken van het Overgangsrecht kunnen partijen zich hierop voorbereiden (en claims verminderen)
Niet verplicht programma	Gezamenlijk (zelfbindend) programma met afspraken over beoordelingsregels, financiële instrumenten, arrangementen, investeringen en maatregelen in gebied. Het opstellen van en deelname aan dit programma is (nog) niet verplicht, maar voor deelnemende partijen is het programma zelfbindend.

Privaatrechtelijke instrumenten

Instrument	Toelichting instrument
Verhandelbare rechten en -plichten	Beperken ontwikkelrecht tot de marktvraag. Dan kan handel ontstaan tussen private partijen waarbij de rechten op ontwikkeling van vastgoed voorwaardelijk wordt gemaakt aan uit de markt nemen van bestaand vastgoed. Voorwaarde van deze verhandelbare rechten is dat in het gebied waarbinnen deze rechten benut kunnen worden in publiekrechtelijke zin geen concurrentie mogen ondervinden met andere reeds vergeven ontwikkelingsrechten.
Stedelijke kavelruil	Eigenaren in gebied dragen grond- en vastgoedrechten over aan een gebiedsontwikkelingsmaatschappij, tegen de waarde bij huidige gebruik. De ontwikkelingsmaatschappij werkt vervolgens aan de herontwikkeling van het kostenverhaal bij herontwikkeling en /of transformatie, waarbij sloop, toevoeging van te bebouwen oppervlak en herverkaveling plaatsvindt. Daarna krijgen de oorspronkelijke eigenaren weer eigendomsrechten toegewezen, gelijk aan hun oorspronkelijk aandeel in het gebied of ze worden gecompenseerd voor eventueel verlies van hun rechten.
Opzetten herstructureringsfonds (statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage)	Een deel van de inkomsten van greenfield ontwikkeling reserveren om herontwikkeling bestaande bedrijventerreinen te financieren / onrendabele top af te romen. Doelbereik en gebieden definiëren.
Dispositiestrategie	Schuiven' met huurders in halflege distributiecentra naar één DC om herontwikkeling mogelijk te maken. De waarde van beide panden bestaande uit huuropbrengst, vastgoedwaarde, afschrijving, en dergelijke gaat in een gezamenlijk fonds. Daaruit wordt het ene pand gekocht en het andere getransformeerd of uit de markt gehaald volgens nader te bepalen verdeelsleutel.
Transitie/Transformatie-exploitatie	Tijdelijke exploitatie van 'strategische' posities aan water of herontwikkeling om inkomsten te genereren of grotere herontwikkeling mogelijk te maken.
Compensatiefonds en/of exploitatieplan	Privaatrechtelijke afspraak met marktpartij/eindgebruiker om kavel te verwerven op een vooraf bepaalde tijd, tegen een vooraf bepaalde vergoeding. Hiermee kan gebruiker alternatief zoeken.
Onteigening	Zwaar instrument om strategische posities te verwerven op enkele locaties. Kan zeer hoge investering tot gevolg hebben. Laatste middel om grondeigenaren op strategische posities te dwingen grond over te dragen. Kan alleen toegepast worden mits algemeen belang kan worden aangetoond en indien er eerst op een normale manier getracht is de grond te verwerven (minnelijke schikking).
Circulaire of duurzame uitgiftevoorwaarden	Binnen de uitgiftevoorwaarden (privaatrechtelijke overeenkomst) kunnen eisen worden gesteld aan materiaalgebruik, duurzaamheid, etc.). Vanaf 1 januari 2021 wordt het wettelijk verplicht om (bijna) energieneutraal te bouwen.Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). BENG wordt dat genoemd (Bijna EnergieNeutraal Gebouw).

Uitgifte in erfpacht (en stellen van erfpachtvoorwaarden)	Door uitgifte in erfpacht blijft de erfpachtgever eigenaar van de grond en kan daarmee sturen op gebruik. In voorwaarden kan gebruik van faciliteiten en voorzieningen worden gegarandeerd (bv. gebruik haven).
Anterieure of posterieure overeenkomst	Privaatrechtelijke afspraak waarbij een deel van de bovenplanse investeringen worden verhaald op de gebruiker. Een anterieure overeenkomst sluit men in de beginfase van een project vóór de vaststelling van een exploitatieplan. Een posterieure overeenkomst wordt gesloten indien het exploitatieplan al is vastgesteld, maar partijen nog aanvullende afspraken willen maken of regels uit het exploitatieplan nog verder moeten worden uitgewerkt.
Verplichte deelname parkmanagement met maatregelen voor energietransitie	In uitgiftevoorwaarden / contract verplichting opnemen voor deelname in parkmanagement. Voor nieuw uit te geven terreinen is dit eenvoudig verplicht te stellen, voor bestaande bedrijventerreinen zonder parkmanagement is dit onmogelijk juridisch af te dwingen.
Uniforme grondprijssystematiek	In de MIRT goederenvervoercorridor afspraken maken over de te hanteren grondprijssystematiek waardoor speculatie op de grond voorkomen wordt en opbrengsten ingezet worden voor brownfields. Knooppunten aan de corridors hanteren dezelfde uniforme grondprijssystematiek voor hun bedrijventerreinen.
Verplichten zon-op-dak, recht op gebruik van dak voor duurzame energie	Een gemeente, corporatie of private vastgoedeigenaar laat zonnepanelen plaatsen op daken van het vastgoed. Beheer en onderhoud worden afgesproken met een 'delivery partner'. De investering in de zonnepanelen wordt gefinancierd met een mix van eigen vermogen en vreemd vermogen dat is ondergebracht in een SPV (special purpose vehicle). Indien mogelijk kan dit voor een gunstig tarief bij de gemeentebank
Toetsingscommissie voor gebouwen, duurzaamheid en inpassing in landschap	Een beoordeling van de bouwplannen dient verplicht (in vroeg stadium) voorgelegd te worden aan een onafhankelijke toetsingscommissie. Aandachtspunten: inpassing, duurzaamheid, functiemenging, stapeling). Provincies en gemeenten kunnen regels voor landschappelijke inpassing uiteraard wel op eigen gezag opnemen als instructieregels in de Omgevingsverordeningen: compleet met toetsing van gemeentelijke omgevingsplannen aan landschappelijke kernkwaliteiten.
Oprichten van financieringsfaciliteit en cofinancieren	Vehicel om investeringen in brownfields op te pakken, bv. met achterstallige leningen of gunstige voorwaarden, ter ondersteuning van marktpartijen. Bv. regionale of lokale herstructureringsmaatschappij.

Instrumenten die het vestigingsklimaat in de Knooppunten stimuleren

Instrument	Toelichting instrument
Expertteam voor begeleiding van herontwikkeling en instrumenten	In het proces om te komen tot meer sturing en regie op XXL-ontwikkelingen kan ook instrumentarium worden ontwikkeld. We denken in dit verband aan het bij elkaar brengen van kennis en kunde. Het instellen van een expertteam (met diverse expertises zoals sanering, milieu, juridisch, bouw, duurzaamheid, landschappelijke inpassing, etc.) die knooppunten kan ondersteunen bij (her)ontwikkelingen.
Kwartiermaker knooppunten	Een of meerdere personen die actief in de Knooppunten aan de slag gaat om kansen voor herontwikkeling / kadegebruik te signaleren/ op te sporen, bv. organiseren van een 'marktdialoog'
Inzet van een ‘makelaar multimodaal vervoer’	Aanstellen van regionale 'makelaars', die zich inzetten om bedrijven te overtuigen van gebruik andere modaliteiten, berekenen van businesscases, test, etc. Al bestaande actie uit BO-MIRT afspraken. De regie op de doelen, targets en voortgang van deze regionale programmamanagers, hun resultaten en hun onderlinge samenwerking en uitwisseling van good practices wordt algemeen aangestuurd.
Investeringsfonds vestigingsklimaat knooppunten (bv. Infrastructuur, verduurzaming, arbeidsmarkt, huisvesting, etc.), gekoppeld aan programmering/sturing	Optuigen van een investeringsfonds (regiodeal, programma) die bijdraagt aan investeringen in versterking van het vestigingsklimaat. Via heldere criteria besluit over investeringen.
Gecoördineerde Acquisitie Goederenvervoercorridor	Optuigen van een gezamenlijk acquisitie-overleg tussen de Knooppunten, waarin (op termijn) leads worden gedeeld en voor bedrijven de beste plek wordt gezocht. Centrale coördinatie nodig. Dit onder andere in het kader van het voorkomen van ´shopgedrag´ en een transparante afweging te maken ten aanzien van een eventuele locatieontwikkeling.

Voorwaardelijke koppeling (provinciale /rijks)programma's infrastructuur, en bereikbaarheid en energietransitie	Investeringen op andere programma's voorwaardelijk maken aan investeringen die bijdragen aan de doelstellingen van de MIRT
Doorbraak- en versnellingstafels voor concrete projecten	Private markttafel/ opstellen bidbook om concrete projecten vlot te trekken of om doorbraak te realisern/nieuwe projecten te initiëren. Met behulp van een deze versnellingstafels worden knelpunten in kaart gebracht, en opgelost waar nodig.

Beoordeling op criteria

Om uiteindelijk te beoordelen of en in welke mate (een combinatie van) instrumenten geschikt zijn, hebben we deze beoordeeld. We beoordelen de instrumenten op de bijdrage aan programmadoelen MIRT Goederenvervoercorridor en geven daarbij aan de mate van impact (effectiviteit en kosteneffectiviteit) en timing (wanneer resultaat te verwachten is).

Bijdrage aan programmadoelen MIRT Goederenvervoercorridor, incl. impact en timing

Instrument	Korte toelichting instrument	Clustering	Vestigingsklimaat	Verdichten	Modal shift	Specialisatie	Energietransitie	Toelichting
NOVI, incl. instructieregels in het besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	Benoemen nationale belang van Knooppunten, goederen-vervoer en modal shift. Instructieregel hoe te komen tot afbakening van gebieden en systematiek afweging nieuw							Het benoemen van het nationaal belang van Knooppunten in de NOVI (en instructieregels in het Bkl) heeft veel impact op de clustering- en verdichtingsdoelen uit de MIRT-GVC. De uitwerking staat of valt met mogelijkheden buiten de knooppunten (en doorwerking van beleid).
Ladder voor duurzame verstedelijking of XXL-ladder	Wettelijk kader, vastgelegd in Bkl hoe en onder welke motivering en voorkeursvolgorde nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden (prio bij brownfields en greenfields in Knooppunten)							De ontwikkeling van een XXL-ladder, waarin XXL-ontwikkeling binnen toegewezen sleutelgebieden moet landen, draagt in hoge mate bij aan clustering. Invoering van de XXL-ladder (verankerd in het Bkl) is een effectieve en kostenefficiente manier om clustering (van nieuwbouw) af te dwingen
(Omgevings)verordening / POVI	Aanwijzen knooppunten en verplichten regionale afspraken (incl.inhoud). In Omgevingsverordening afspraken vastleggen; sturingsfilosofie, differentiëren naar gebied, hoe afwijking mogelijk is.							Provinciale uitwerking van afspraken uit NOVI (en Omgevingsagenda). Verordening heeft veel impact op de clusteringsdoelen door provinciale knooppunten aan te wijzen en hier verplichte regionale afspraken aan te verbinden.Staat of valt met mogelijkheden buiten de knooppunten (en doorwerking beleid).
Regionale afstemming	Regionaal bekrachtigen van de afspraken over behoefte, herstructurering en knooppunten. Evt gekoppeld aan financiële opgave							Op regionaal niveau verplichtingen uit de provinciale verordening uitwerken. Regio-specifieke uitwerking en zwaarte per doelstelling uit de MIRT-GVC. Uitvoering op een meer gedetailleerd schaalniveau dan landelijk of provinciaal.
GOVI (Gemeentelijke Omgevingsvisie)	Ambities, sturingsfilosofie, ontwikkelpotentie samengevat in een plan voor de gemeente							Op gemeentelijk niveau (ook uitwerking van mogelijke regionale afpraken) ambities en ontwikkelpotentie uitwerken in de GOVI. Door laag schaalniveau en gedetailleerde uitwerking van aangewezen knooppunt is er een hoge mate van effectiviteit.
Bestemmings- en Omgevingsplan	Via het bestemmingsplan zijn tal van zaken te regelen t.a.v. gebruik van een kavel/terrein. In bestaande situaties lastig te wijzigen, maar via spoor van voorzienbaarheid en dialoog doorbraak realiseren.							Eisen aan het gebruik van gronden in het bestemmings- of omgevingsplan kan aan nieuwbouw veel afgedwongen worden m.b.t. verdichting of intensivering. In bestaande situaties beperkt het overgangsrecht de effectiviteit.
Overgangsrecht beperken	Beperken van oude rechten die 'in de weg zitten'. Door een termijn te koppelen aan het beperken van het Overgangsrecht kunnen partijen zich hierop voorbereiden (en claims verminderen)							Overgansrecht aanscherpen verplicht gemeenten het bestemmingsplan in overeenstemming met de Verordening te brengen. Planschade-claims beperken door overgangstermijn van 3 jaar te introduceren (creeren van passieve risicoaanvaarding), waardoor risico op planschadeclaims lager zijn.
Niet verplicht programma	Gezamenlijk (zelfbindend) programma met afspraken over beoordelingsregels, financiële instrumenten, arrangementen, investeringen en maatregelen in gebied (bv. MIRT of regionaal)							Vrijwillige deelname aan een zelfbindend programma met andere gezagsdragende partijen. Gemaakte afspraken zijn voor deelnemers bindend, en kunnen van invloed zijn op alle programmadoelen uit de MIRT-GVC. Effecten van programma zullen op middellange/lange termijn zichtbaar zijn.
Verhandelbare rechten en -plichten	Beperken ontwikkelrecht tot de marktvraag. Dan kan handel ontstaan tussen private partijen waarbij de rechten op ontwikkeling voorwaardelijk wordt gemaakt aan uit de markt nemen van bestaand.							De handel tussen private partijen die hierdoor onstaat zorgt voor het 'uit de markt nemen' van bestaand vastgoed op minder courante locaties als compensatie voor de ontwikkeling van vastgoed op Knooppunten. Hiermee draagt dit instrument bij aan de clusteringsdoelen.
Stedelijke kavelruil	Eigenaren in gebied dragen grond- en vastgoedrechten over aan een gebiedsontwikkelingsmaatschappij, tegen de waarde bij huidige gebruik. Na herontwikkeling herverdeling rechten/compensatie.							Herontwikkeling van bestaande gebieden met diverse eigenaren, die naar rato inleggen en uitnemen. Na herontwikkeling meer dichtheid en duurzaamheid gebouwen en gebied. Totstandkoming kavelruil kent veel tijd en investering, maar het uiteindelijk resultaat heeft veel impact op gebied
Opzetten herstructureringsfonds (statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage)	Een deel van de inkomsten van greenfield ontwikkeling reserveren om herontwikkeling bestaande bedrijventerreinen te financieren / onrendabele top af te romen. Doelbereik en gebieden definiëren.							Fondsvorming die bijdrage levert aan de herontwikkeling / transformatie van brownfields. Gedeelte van de opbrengst van greenfieldontwikkeling hiervoor reserveren. Draagt bij aan verdichting / clustering bedrijvigheid rondom Knooppunten (en het ontrekken van vastgoed op ongunstige locaties)
Dispositiestrategie	Schuiven' met huurders in halflege distributiecentra om herontwikkeling mogelijk te maken. Via een gezamenlijk fonds of als onderdeel van een vastgoedstrategie met logistiek dienstverlener.							Dispositiestrategie zorgt voor verdichting door het uiteindelijk samenvoegen van van halflege DC's tot één gevuld DC. Overige gronden herontwikkelen tot andere functies (bijvoorbeeld natuur) draagt bij aan duurzaamheidsdoelen.
Transitie/Transformatie-exploitatie	Tijdelijke exploitatie van 'strategische' posities aan water of herontwikkeling om inkomsten te genereren of grotere herontwikkeling mogelijk te maken.							Tijdelijke exploitatie van strategische kavels todat er een geschikte eindgebruiker gevonden is zorgt voor het terugdringen van de exploitatiekosten van een gebied als geheel, en voorkomt onnodig braakliggende kavels. Duidelijke afspraken maken over gebruik- en beëindiging tijdelijk gebruik gronden.
Compensatiefonds en/of exploitatieplan	Privaatrechtelijke afspraak met marktpartij/eindgebruiker om kavel te verwerven op een vooraf bepaalde tijd, tegen een vooraf bepaalde vergoeding. Hiermee kan gebruiker alternatief zoeken.							Afspraken met huidige eigenaar kavel maken om op een bepaald moment het kavel te verwerven. Verwerving kavels van een te herontwikkelen gebied kan gedurende een langere periode voor de aanvang van de daadwerkelijke herontwikkeling, waardoor mogelijke problemen in ververwerving al eerder zijn opgelost.
Onteigening	Zwaar instrument om strategische posities te verwerven op enkele locaties. Kan zeer hoge investering tot gevolg hebben.							Onteigening van gronden op stratgische locaties op Knooppunten. Maximale verdichting gebied is mogelijk en het kan bovendien een bijdrage leveren aan verduurzaming en modal shift. Kosten onteigening zijn hoog, alleen toepasbaar als eindoplossing.
Circulaire of duurzame uitgiftevoorwaarden	Binnen de uitgiftevoorwaarden (privaatrechtelijke overeenkomst) kunnen eisen worden gesteld aan materiaalgebruik, duurzaamheid, etc.)							Duurzame uitgiftevoorwaarden stellen aan nieuwe kavels dragen bij aan de energietransitie-doelstellingen. Mate van voorwaarden bepalen effectiviteit, maar ook de toename in de totale kosten van realisatie. Op bestaande terreinen minder makkelijk af te dwingen
Uitgifte in erfpacht (en stellen van erfpachtvoorwaarden)	Door uitgifte in erfpacht blijft de erfpachtgever eigenaar van de grond en kan daarmee sturen op gebruik. In voorwaarden kan gebruik van faciliteiten en voorzieningen worden gegarandeerd (bv. gebruik haven).							Erfpachtgever blijft eigenaar grond en behoudt mogelijkheid tot sturing of herontwikkeling (na afloop erfpachtperiode). Door korting op te betalen erfpacht (korting bij hogere modal-shift of verduurzaming pand) kan gemotiveerd worden bij te dragen aan behalen doelen uit de MIRT-GVC.
Anterieure of posterieure overeenkomst	Privaatrechtelijke afspraak waarbij een deel van de bovenplanse investeringen worden verhaald op de gebruiker. Kan ook achteraf gesloten worden.							Gedeeltelijk verhalen kosten bovenplanse ontwikkeling op eindgebruiker drukt de kosten voor de ontwikkelaar. Meer investering in verduurzaming / energietransitie is hiermee mogelijk. Zorgt voor hogere kosten eindgebruiker.
Verplichte deelname parkmanagement met maatregelen voor energietransitie	In uitgiftevoorwaarden / contract verplichting opnemen voor deelname in parkmanagement.							Verplicht deelname aan parkmanagment door eindgebruiker draagt bij aan het (gemakkelijker) collectief verduurzamen van een bedrijventerrein: opname van een verplicht duurzaam karakter conform het beeldkwaliteitsfonds.
Uniforme grondprijssystematiek	In de MIRT goederenvervoercorridor afspraken maken over de te hanteren grondprijssystematiek waardoor speculatie op de grond voorkomen wordt en opbrengsten ingezet worden voor brownfields.							Uniforme grondprijsmethodiek onder Knooppunten zorgt transparantie en voorkomt oneerlijke vestigingsvoordelen per locatie. Fysieke locatie en voorzieningen/randvoorwaarden geven de doorslag bij een locatiekeuze.
Verplichten zon-op-dak, recht op gebruik van dak voor duurzame energie	In uitgiftevoorwaarden / contract verplichting opnemen van zon op dak of gebruik van materialen.							Zon-op-dak verplicht stellen bij nieuwe ontwikkeling draagt bij aan de energietransitie-doelstellingen. Mate van voorwaarden bepalen effectiviteit, maar ook de toename in de totale kosten van realisatie.

Instrument	Korte toelichting instrument	Clustering	Vestigingsklimaat	Verdichten	Modal shift	Specialisatie	Energietransitie	Toelichting
Toetsingscommissie voor gebouwen, duurzaamheid en inpassing in landschap	Een beoordeling van de bouwplannen dient verplicht (in vroeg stadium) voorgelegd te worden aan een onafhankelijke toetsingscommissie. Aandachtspunten: inpassing, duurzaamheid,							Bouwplannen vooraf beoordelen op vastgelegde criteria aan duurzaamheid, bouwhoogte of landschapsinpassing. Effectiviteit instrument en toename kosten afhankelijk van typologie criteria.
Oprichten van financieringsfaciliteit en cofinancieren	Vehicel om investeringen in brownfields op te pakken, bv. met achterstallige leningen of gunstige voorwaarden, ter ondersteuning van marktpartijen. Bv. regionale of lokale							Herstructureringsfonds vanuit private partijen en mogelijke overheidssubsidie met als doel vitale en aantrekkelijke werklocaties te creeren. Voornamelijk het vestigingsklimaat op terreinen wordt hiermee verbeterd. Kostenverdeling tussen private partijen en subsidieregeling vergroot de aantrekkelijkheid.
Expertteam voor begeleiding van herontwikkeling en instrumenten	Capaciteit vrij maken om regio's en gemeenten te ondersteunen met het bedenken, inzetten, uitvoeren van instrumeten. Kan als 'vliegend' team opgezet worden ten dienste van de hele corridor.							Bovenregionaal team optuigen om decentraal te ondersteunen bij het behalen van doelstellingen uit de MIRT-GVC, met name de herontwikkeling van terreinen
Kwartiermaker knooppunten	Een of meerdere personen die actief in de Knooppunten aan de slag gaat om kansen voor herontwikkeling / kadegebruik te signaleren/ op te sporen, bv. organiseren van een 'marktdialoog'							Kavels en het gebruik hiervan in knooppunten doorlichten om maximaal effcient gebruik hiervan proberen te bereiken. Draagt bij aan verdichting en modal shift door onbebouwde gronden of waterontsloten kavels zonder watergebonden bedrijvigheid in kaart te brengen, mits doelstellingen gehaald worden
Inzet van een 'makelaar multimodaal vervoer'	Inzet van capaciteit om berekenen van businesscases, test, etc. Al bestaande actie uit BO-MIRT afspraken. SMART-doelen meegeven.							Bedrijven overtuigen van gebruik andere modaliteiten of verduurzaming vervoer aan de hand van best practices en doorrekening van de businesscase. Kosten worden gedragen door overheden. Hoe meer capaciteit, hoe hoger de bijdrage aan modal shift en energietransitie-doelstellingen.
Investeringsfonds vestigingsklimaat knooppunten (bv. Infrastructuur, verduurzaming, arbeidsmarkt,	Optuigen van een investeringsfonds (regiodeal, programma) die bijdraagt aan investeringen in versterking van het vestigingsklimaat. Via heldere criteria besluit over investeringen.							Investeringsfonds opgezet door overheden en/of marktpartijen, gericht op het verbeteren van het vestigingsklimaat of andere doelstellingen zoals opgesteld in de MIRT-GVC
Gecoördineerde Acquisitie Goederenvervoercorridor	Optuigen van een gezamenlijk acquisitie-overleg tussen de Knooppunten, waarin (op termijn) leads worden gedeeld en voor bedrijven de beste plek wordt gezocht. Centrale coördinatie nodig.							Centraal platform van knooppunten, waarin leads gezamenlijk worden besproken, en zo landen op de meest geschikte plek landen. Ten gunste van het vestigingsklimaat en versterking van het individuele profiel per knooppunt.
Voorwaardelijke koppeling (provinciale /rijks)programma's infrastructuur, en bereikbaarheid en energietransitie	Investeringen op andere programma's voorwaardelijk maken aan investeringen die bijdragen aan de doelstellingen van de MIRT							Doelstelling uit de MIRT-GVC worden randvoorwaaedelijk gemaakt aan investeringen in andere programma's. Effectiviteit is afhankelijk aan de mate van koppeling en welke programma's gekoppeld worden.
Doorbraak- en versnellingstafels voor concrete projecten	Private markttafel/ opstellen bidbook om concrete projecten vlot te trekken of om doorbraak te realiseren/nieuwe projecten te initiëren.							Gericht op het ondersteunen van initiatieven of wegnemen hinder bij het opstarten hiervan. Mate van effectiviteit en kosten afhankelijk van het vastgelopen initiatief of probleem.

C. Nadere uitwerking van enkele instrumenten

Hierna beschrijven we enkele instrumenten in een concreet format. We gaan nader in op de werking en geven beeld van de financiële mogelijkheden/kansen.

1. Herstructureringsfonds

Achtergrond en inleiding

De herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen en/of (logistieke) brownfields komt niet optimaal van de grond. Brownfields kennen vaak een strategische ligging, bijvoorbeeld omdat de infrastructuur al op orde is, het dichtbij personeel gesitueerd is of omdat multimodaliteit (bijvoorbeeld in de vorm van rail of barge) dichtbij is. Meer geslaagde herontwikkeling (ook van en voor XXL) betekent automatisch dat sprake zal zijn van een verminderde ontwikkeling op en van greenfields. En bovendien wordt geïnvesteerd in de bestaande voorraad vastgoed.

Waarom komen brownfield herontwikkelingen nu beperkt van de grond? Een aantal redenen hiervoor:

- De markt is intransparant, vraag en aanbod zijn niet openbaar beschikbaar/bekend;
- Herontwikkeling is duur of kent onzekere kosten/risico's (bv. sanering van grond);
- Kavels op strategische locaties (bv. aan vaarwater) worden als investeringsobject aangehouden. Hierdoor zijn partijen niet genegen te verkopen. Men wacht op de hoogste bieder;
- Factor tijd: op bestaande terreinen zijn vaak meerdere kavels nodig om tot herontwikkeling te komen. Die moeten volgtijdelijk / tegelijkertijd beschikbaar komen. Nu zien we vooral herontwikkeling van de grond komen op grote al verkavelde plots.

Overwogen kan worden om fondsvorming in te richten waarbij investeringen in brownfields eerder haalbaar zijn. Er wordt op dit moment veel geld verdiend aan de ontwikkeling van XXL-vastgoed (met name op greenfields). Door een fonds (of statiegeldregeling / verwijderingsbijdrage) te maken waarbij een afdracht plaatsvindt bij realisatie van een greenfield kan een complexe herontwikkeling eerder tot stand komen.

Hoe werkt een herstructureringsfonds?

De bedrijfsruimtemarkt voor XXL-logistiek is krap; er is beperkt nieuw terrein direct beschikbaar in de knooppunten. Bovendien bestaat de wens om meer op bestaande bedrijventerreinen te ontwikkelen (brownfield herontwikkeling). Dit komt vooralsnog beperkt van de grond. Verouderde bedrijventerreinen (en locaties) glijden af en leveren steeds minder bijdrage aan de versterking van de lokale en regionale economie. Herstructurering van verouderd bedrijventerrein verloopt echter moeizaam en kostbaar.

Hieronder wordt de werking van het fonds beschreven.

Welke terreinen vallen onder het fonds?

Bedrijventerreinen gelegen in de knooppunten (bovenregionaal en regionaal) met uitstekende locatiekwaliteiten voor (XXL-)logistiek. Het gaat om zowel nieuwe als bestaande bedrijventerreinen. In de regionale programmeringsafspraken moeten de terreinen aangemerkt zijn als locatie voor (XXL-)logistiek. Binnenstedelijke terreinen of terreinen ver weg van de snelweg zijn minder geschikt en vallen daardoor buiten de werking van het fonds.

Wanneer is sprake van herontwikkeling?

Bij herontwikkeling is op delen van terreinen sprake van noodzakelijke verwerving van gronden waarna deze bouwrijp worden gemaakt. Bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van (nieuwe) infrastructuur is veelal onderdeel van dit proces. De gronden kunnen aansluitend (deels) opnieuw worden uitgegeven. De huidige werkfunctie van het terrein, met reguliere bedrijfsruimtes, blijft behouden.

Marktpartij vraagt bijdrage uit fonds voor herstructurering, goedkeuring door gemeente

Marktpartijen kunnen verzoeken om een bijdrage uit het fonds om een verouderd terrein / locatie te herontwikkelen. Het fonds geldt voor specifieke locaties en vanaf een zekere omvang. Dit vanwege het

belang van deze gebieden voor de regionale economie, maar ook vanwege de specifieke problematiek op deze terreinen, waardoor herstructurering extra moeilijk van de grond komt.

Voorwaarde om als marktpartij geld uit het fonds te krijgen, is dat B&W van de betreffende gemeente het herontwikkelingsplan voor het terrein hebben goedgekeurd.

De marktpartij kan het geld inzetten voor de kosten van *fysieke ingrepen* op het terrein. De gemeente kan maximaal X% van de kosten voor fysieke ingrepen financieren uit het fonds. De bovengrens is € XXX per ha. Op locaties waar de bodem zwaar vervuild is en de kosten voor bodemsanering dus hoog zijn, kan de gemeente maximaal X% van € XXX per ha uit het fonds krijgen.

De herontwikkeling moet leiden tot ruimtewinst (bijvoorbeeld aankoop en herontwikkeling specifiek kavel op het terrein) en/of tot verbeteringen op het vlak van duurzaamheid (of modal shift) op het terrein. Denk aan het realiseren van gedeelde parkeerfaciliteiten, (circulaire) duurzame gebouwen, verbeteren van de bodemkwaliteit, gebruik van bestaande multimodale faciliteiten en voorzieningen.

Een andere vorm waarin het fonds haar werking kan hebben is om via een achtergestelde lening kapitaal te lenen aan een marktpartij om herontwikkeling mogelijk te maken. Eventueel kan het herstructureringsfonds ook een garantstelling geven 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. Hierdoor zijn er slechts beperkt bestaande kavels ‘op voorraad’. Meer dynamiek op brownfields kan vorm krijgen als er meer aanbod beschikbaar is. Immers een eindgebruiker wil het liefst binnen 1 á 1,5 jaar zijn intrek nemen in een nieuw pand. Dit betekent dat er meer aanbod (gevulde pijplijn, ‘warme broodjes’) moet komen wil een substantieel deel van de vraag hier gefaciliteerd kunnen worden.

Fonds gevuld met bijdrage uit uitgifte nieuw bedrijventerrein

Het fonds wordt gevuld met opbrengsten uit nieuw uit te geven gronden.

De provincie(s) voeren regie over het fonds en deze kent een aparte juridische rechtsvorm

Komende maanden werken provincie en gemeenten verder aan de juridische uitwerking van het fonds. De dekkingsmiddelen voor de herstructureringsopgave moeten worden samengebracht en verdeeld. Daarbij moet rekening worden gehouden met de noodzaak van langetermijnafspraken, onregelmatige kasritmen en onafhankelijke toetsing. Een regionaal herstructureringsfonds kan hiervoor de garanties bieden.

Als basis voor het fonds tekenen de provincies en knooppuntgemeenten een samenwerkingsovereenkomst Regionaal Bedrijventerreinenfonds voor XXL, waarin alle afspraken zijn vastgelegd.

Het regionaal fonds krijgt een eigen juridische entiteit (stichting?) inclusief beslisstructuur (bestuur/beoordelingscommissie). Deze beslist ook over de toepassing van de regels over het fonds.

De stichting krijgt ook een aanjager aan het roer, die de gemeenten begeleidt bij het maken van goede, uitvoerbare plannen voor bedrijventerreinen.

Financiële uitwerking van een herstructureringsfonds

Voor de financiële uitwerking van het fonds geven we een eenvoudig rekenvoorbeeld.

De volgende uitgangspunten gelden:

- In regio X is een vraag van circa 340 hectare vanuit XXL-logistiek tot en met 2040.
- Op dit moment (gemeten over periode van 5 jaar) is circa 20% herontwikkeling. Ambitie is om het aandeel herontwikkeling te vergroten. De ambitie wordt gesteld op de herontwikkeling van 100 hectare

voor XXL-logistiek in de periode tot en met 2040. In een alternatief scenario werken we de case uit in het geval er 120 hectare herontwikkeld wordt.

- Dit betekent dat er circa 240 hectare (in alternatief scenario 220 hectare) aan nieuwe bedrijfsgrond op greenfields beschikbaar moet zijn. De regio heeft dit – onder andere via vraaggericht programmeren – uitgewerkt in regionale programmeringsafspraken en wijst terreinen aan die organisch kunnen ontwikkelen.
- Een marktconforme grondprijs in regio X voor nieuwe bedrijfsgrond bedraagt circa €150 per m². Dit geldt voor zowel nieuwe als herontwikkelde kavels.
- Kosten voor verwerving van brownfieldlocaties bedragen circa € 80 per m². Hierbij gaan we grofweg uit van de helft van de waarde van de grond waar herontwikkeling plaatsvindt na realisatie hiervan.
- Kosten voor sloop van opstallen bedragen circa € 30 per m².
- Kosten voor bouw- en woonrijp maken van brownfieldlocaties bedragen circa € 60 per m².
- We hanteren een stelpost van 5% voor sanering en overige risico's bij herontwikkeling. In sommige cases is dit bedrag te hoog, terwijl in andere cases (bv. waar bodemsanering aan de orde is) dit bedrag te laag ingeschat is.

	Variant 1	Variant 2
Omvang brownfields (=ambitie)	100 hectare	120 hectare
Kosten voor herontwikkeling (verwerving, sloop, bouw/woonrijp maken)	€ 170.000.000	€ 204.000.000
Stelpost sanering / risico's (5%)	€ 7.850.000	€ 10.200.000
Kosten herontwikkeling	€ 178.500.000	€ 214.200.000
Opbrengsten nieuwe uitgifte brownfields	€ 150.000.000	€ 180.000.000
Saldo brownfield herontwikkeling	-/- € 28.500.000	-/- € 34.200.000
Omvang greenfields	240 hectare	220 hectare
Bedrag uit greenfields nodig voor 'saldo 0' brownfield herontwikkeling	€ 11,88	€ 15,55

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat een bedrag tussen €12 en €16 euro per uitgegeven vierkante meter de kosten voor de herontwikkeling van brownfields financieel aantrekkelijker kan maken. Indien er aanvullende middelen vrijgemaakt worden (bv. bijdrage van het rijk, provincie, MIRT-GVC) en/of er financiële optimalisaties (tijdelijk door exploiteren, verkoopoptimalisatie, etc.) mogelijk zijn, kan dit bedrag mogelijk nog lager uitvallen.

De meerprijs op de greenfields komt dus niet ten laste van de bestaande exploitaties van de betreffende terreinen en kan dan ook gezien worden als 'statiegeld' of een 'verwijderingsbijdrage'.

2. Voorkeursvolgorde XXL-logistiek

In Nederland kennen we sinds 2012 de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro). De Ladder geeft vorm aan het nationaal ruimtelijk belang van zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij ruimtelijke plannen. Gemeenten die een nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken moeten deze motiveren volgens de Ladder met als doel zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik.

De Ladder vraagt daarvoor:
1. Een beschrijving van de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling en indien het een ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied betreft;
2. Een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De provincies hebben de Ladder (eventueel met aanvullende eisen) overgenomen in de Omgevingsverordening. Veel regionale programmeringsafspraken (en toetsing van plannen) zijn gebaseerd op de uitgangspunten van de Ladder.

Voor XXL-ontwikkelingen kan gedacht worden aan een nadere invulling in de vorm van een voorkeursvolgorde die als instructieregel in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) kan worden opgenomen. Hierin kan in de prioritering worden toegevoegd dat XXL-ontwikkelingen van een X-tal hectare binnen de daarvoor aan te wijzen XXL-sleutelgebieden moet landen. Al dan niet aangevuld met uitzonderingen waardoor de XXL-ontwikkelingen daar niet kunnen landen. Een dergelijke ladder schrijft een motiveerplicht voor gericht op het accommoderen van XXL-ontwikkelingen op plekken die daar optimaal in (kunnen) voorzien.

Een voorkeursvolgorde voor XXL kan er bijvoorbeeld als volgt uit zien (het betreft hier geen juridische formuleringen! gericht aan gemeenten, kan in andere vorm ook gericht aan provincies):

Inspiratie instructieregels	Toelichting
Gemeenten die een XXL-ontwikkeling mogelijk maken houden rekening met de daarvoor aangewezen sleutelgebieden zoals verbeeld op kaart A.	• Eerst zoeken binnen sleutelgebied (brownfield en greenfield) • Buiten sleutelgebied aanvullend motiveren waarom het niet binnen steutelgebied kan (eventueel met aanvullende eisen ten aanzien van deze plekken, zoals multimodaliteit, inpassing, etc.)
Gemeenten die een XXL-ontwikkeling mogelijk maken in het omgevingsplan doen dit in de daarvoor aangewezen sleutelgebieden zoals verbeeld op kaart A.	• XXL-ontwikkelingen kunnen alleen binnen sleutelgebieden • Buiten sleutelgebieden geen nieuwe mogelijkheden voor XXL
Gemeenten die een XXL-ontwikkeling mogelijk maken in het omgevingsplan: 1: doen dit in de daarvoor aangewezen sleutelgebieden zoals verbeeld op kaart A. 2: indien de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied in het sleutelgebied kan landen is een motivering nodig waarom dit niet kan.	• XXL-ontwikkelingen kunnen alleen binnen sleutelgebieden • Binnen de sleutelgebieden eerst de brownfields (bestaand stedelijk gebied) voordat greenfields in ontwikkeling kunnen komen • Afwijken hiervan alleen mogelijk met aanvullende motivering (aanvullende eisen ten aanzien van deze plekken, zoals multimodaliteit, inpassing, etc.)
Gemeenten die een XXL-ontwikkeling mogelijk maken in het omgevingsplan: 1: houden rekening met de daarvoor aangewezen sleutelgebieden zoals verbeeld op kaart A. 2: buiten de sleutelgebieden zijn XXL-ontwikkelingen enkel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied.	• Eerst zoeken binnen sleutelgebied (brownfield en greenfield) • Buiten de sleutelgebieden zijn XXL-ontwikkelingen alleen mogelijk op brownfields (binnen bestaand stedelijk gebied)
Et cetera	

3. Gezamenlijke acquisitie en afstemming

Achtergrond en inleiding

Om de MIRT-Goederenvervoercorridor en de (bovengemiddelde) knooppunten te versterken is het wenselijk om 'leads' voor zeer grootschalige logistiek of productie op regionaal (regio en provincie) en op corridor niveau te delen. Dit onder andere in het kader van het voorkomen van ´shopgedrag´ en een transparante afweging te maken ten aanzien van een eventuele locatieontwikkeling. Voor het versterken van de specialisatie (of juist differentiatie) van en tussen knooppunten en vanuit het oogpunt van het 'juiste bedrijf, op de juiste plek' is coördinatie wenselijk.

Vooropgesteld: bedrijven met een regionale binding dienen en willen – bij voorkeur – in de regio / gemeente zelf gefaciliteerd worden. Dit belang dient in elk geval meegewogen te worden bij het doorgeleiden van leads naar andere regio's. Voor bedrijven die nieuw naar de Goederenvervoercorridor toe komen is het in elk geval wenselijk om af te stemmen.

Een deel van de bedrijven met uitbreidingswensen zal zich melden bij de betreffende gemeente (al dan niet via een intermediair). Voor buitenlandse investeerders (al dan niet gevestigd in Nederland) kan het ook zijn dat NFIA, NDL of de regionale ontwikkelingsmaatschappij het eerste aanspreekpunt is. Om 'shopgedrag' van bedrijven te voorkomen is het bovendien gewenst dat concrete leads bekend zijn en zo nodig gedeeld kunnen worden. Hiermee wordt voorkomen dat gemeenten tegen elkaar uitgespeeld worden. Iedere gemeente blijft dan wel in de lead als het gaat om acquisitie en het faciliteren van geïnteresseerde bedrijven.

Hoe afstemmen?

Allereerst is het van belang om op regionaal niveau leads af te stemmen via een bestaande (organisatie/afstemmings)structuur of een nieuw op te zetten regionaal bedrijvenloket. Er zijn diverse voorbeelden van organisatievormen om leads te bespreken. Dit kan bijvoorbeeld middels een (maandelijkse) afstemmingsoverleg (vast te leggen in bv. een afsprakenkader), via een (digitaal) informatiesysteem en/of via een (op te zetten) bedrijvenloket. Voorbeelden zijn onder andere 1loket in het Stedelijk Gebied Eindhoven, Regionaal Acquisitie Punt in Rivierenland.

Voor welke (logistieke) bedrijven is het wenselijk om bovenregionaal af te stemmen?

- Regionale bedrijven groter dan 3 hectare (kavelomvang) die zich in de knooppunten willen vestigen.
- Bedrijven die zich <u>nieuw</u> willen vestigen (Nederlandse en buitenlandse bedrijven gevestigd in Nederland).
- Bedrijven die zich <u>nieuw</u> willen vestigen uit het buitenland.

Inschatting is dat het om een 20 tot 30-tal concrete bedrijven per jaar gaat, waar deze discussie/afweging speelt.

Bespreking van leads die passen bij voorgaande criteria worden regionaal (via bestaande organisatiestructuren) besproken en geregistreerd. Bij bovenregionaal zoekende bedrijven en/of bedrijven die ook passen bij een ander cluster wordt een melding gemaakt in een nieuw op te zetten systeem (bv. Lead me) die voor corridorpartijen inzichtelijk is. Een van de corridorpartijen heeft een totaaloverzicht van spelers die boven de markt hangen. Deze partij signaleert daarmee dus ook leads die mogelijk elders 'beter' passen, en organiseert vervolgens ad hoc de afstemming tussen deze gemeenten/regio's.

Randvoorwaarden voor (boven)regionale afstemming

Randvoorwaarden voor deze (boven)regionale afstemming zijn:

- Vertrouwen in de ander (zodat open en vrij gesproken kan worden over leads). Dit kan via een vertrouwelijkheidsclausule/afspraak geregeld worden;
- Openheid en transparantie over de rol van de regionale ontwikkelingsmaatschappij (Oost NL, BOM, LIOF) bij acquisitie (o.a. totaaloverzicht leads, opdracht, samenwerking);
- Openheid en transparantie over besluitvorming en afhandeling;

- Een eigen regionale structuur waarin samenwerking tot stand komt, voortbouwend op bestaande regionale structuren.

D. Beknopte marktanalyse

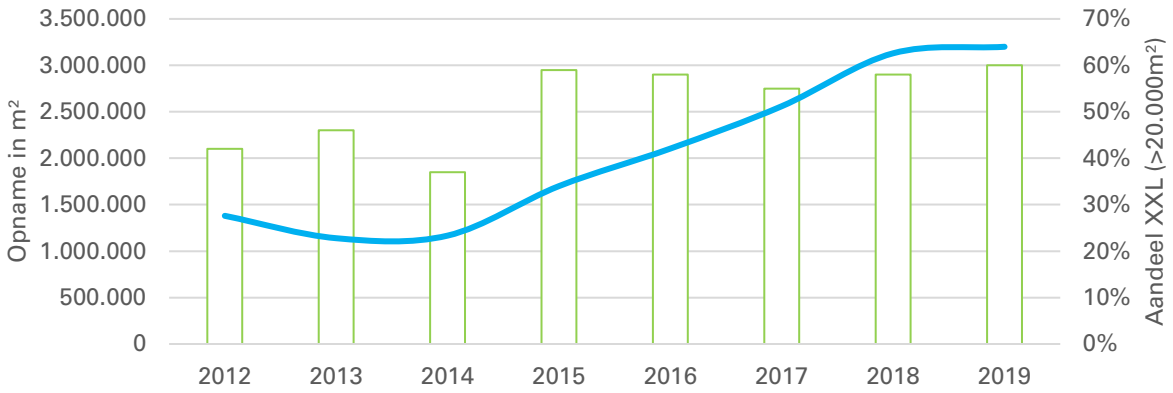
Door middel van een beknopte marktanalyse schetsen we een beeld voor middellange en lange termijn voor de bovengemiddelde knooppunten en de MIRT Goederenvervoercorridor. Bij ruimtelijke sturing is het van belang om grip te hebben op de ontwikkelingen die op de regio's af komen. Deze ontwikkelingen vormen namelijk een belangrijke basis voor de mate van sturing die nodig is.

Opname logistiek vastgoed al enkele jaren zeer hoog

De opname in logistiek vastgoed in Nederland is extreem hoog. Normaal wordt circa 1 tot 1,5 miljoen vierkante meter per jaar opgenomen (nieuw verhuurd/bijgebouwd, exclusief huurverlengingen). Sinds 2016 ligt dit boven de 2 miljoen vierkante meter en de laatste 2 jaar boven de 3 miljoen vierkante meter. Opvallend is wel dat de groei van 2018 niet versterkt heeft doorgezet in 2019. Mogelijk is sprake van afvlakking.

Zuid-Nederland (de Goederenvervoercorridor) is dominant in de opnamecijfers (circa 50% gemeten naar volume). Bovendien betreft een groot deel van de opname XXL-panden. 50-60% van de opname betrof panden groter dan 20.000 vierkante meter (omgerekend gaat het om een kavel van 4 - 5 hectare).

Figuur 3: Opname logistiek vastgoed in Nederland, 2012-2019



Bron: NVM Logistiek Vastgoed in Cijfers, diverse jaargangen, bewerking Stec Groep 2020 & Eigen data Stec Groep.

Gemeten over de laatste 2 jaar hebben de Bovengemiddelde Knooppunten een aandeel van circa 30-35% in de vraag in de Goederenvervoercorridor. Deels heeft dit 'lage' percentage te maken met gebrek aan aanbod in enkele Knooppunten. Hierdoor ontwikkelen andere plekken (zoals Roosendaal, Waalwijk, Eindhoven, Veghel, Zaltbommel, Weert en Heerlen) in de Goederenvervoercorridor zich ook.

Op lange termijn verwachten we een kentering in de vraag. Tot 2025 is het XXL-segment dominant, daarna wint ook kleiner vastgoed aan terrein (bv. <10.000 m²). XXL blijft wel een segment om rekening mee te houden. We verwachten dat de jaarlijkse opname naar normale waarden zakt (1-1,5 miljoen vierkante meter per jaar). Een substantieel aandeel hierbinnen komt nog steeds voor rekening van XXL.

IMPACT CORONA OP LOCATIEDYNAMIEK

De corona-crisis zal in 2020 en mogelijk in 2021 leiden tot een verdere afvlakking of daling van de opname van logistiek vastgoed. Uit eigen databases blijkt dat de opname in Q1 van 2020 al circa 25% lager ligt ten opzichte van 2018 en 2019. BCI voorspelt eveneens een terugval voor de korte termijn (BCI, 2020).

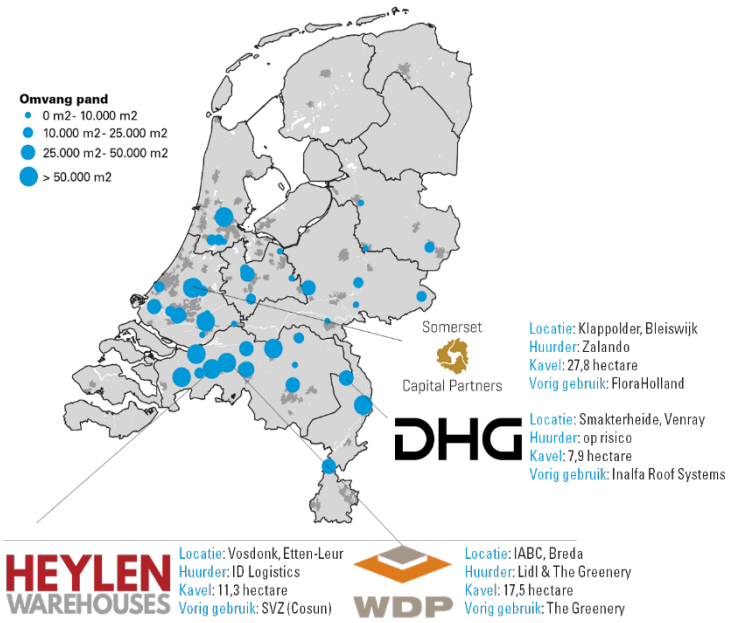
Als gevolg van de coronacrisis zullen bedrijven de productieketen minder gevoelig willen maken voor incidenten en minder afhankelijk maken van wat er in één land gebeurt en besloten wordt. Spreiding is 'key'. We verwachten dat er meer productielocaties in Europa zullen ontstaan en dat landen, organisaties en bedrijven grotere strategische voorraden zullen gaan aanhouden in nationale distributiecentra dichtbij de klanten, in plaats van centrale distributiecentra voor meerdere landen. Het traditionele EDC-model verliest daarmee niet zijn functie, maar er komen meer kleinere 'satellieten' bij. We verwachten dan meer vraag naar een kleiner vastgoedtype, dichtbij de grote concentraties van klanten.

Naast greenfield ook brownfield herontwikkeling

In de Goederenvervoercorridor is de afgelopen 10 jaar circa 1.200 hectare aan bedrijventerrein verkocht/uitgegeven aan logistieke bedrijven. Het betrof circa 60-65% van de totale uitgifte van bedrijfsgrond in de corridor.[5] Circa 70-80% van deze (logistieke) vraag landt op een greenfield. Dit kan een verlader of retailer zijn die in eigen beheer bouwt, maar het gaat ook vaak om een projectontwikkelaar die (al dan niet op risico) grond verwerft, bouwt en (deels) verhuurt aan een verlader, retailer of logistiek dienstverlener. Daar waar krapte is komen ook bestaande bedrijventerreinen in aanmerking voor vestiging en herontwikkeling.

In de markt wordt ongeveer 20% van het logistieke opnamevolume gedaan op een brownfield; dus een gebied dat al in gebruik was/is door een bedrijfsfunctie (of leegstand). Een recente grote brownfield investering is bijvoorbeeld Decathlon in Tilburg of Heylen Warehouses in Etten Leur (ID Logistics) en ook in Venlo (Broekman Logistics). Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van transacties sinds 2018.

Figuur 4: Overzicht van brownfield-transacties in Nederland, 2018 en 2019



Bron: Stec Groep 2020

Waarom komen brownfield herontwikkelingen nu beperkt van de grond? Een aantal redenen hiervoor:

- De markt is intransparant, vraag en aanbod zijn niet openbaar beschikbaar/bekend;
- Herontwikkeling is duur of kent onzekere kosten/risico's (bv. sanering van grond);

[5] We baseren ons hier op recente prognoses en inzicht in uitgiftecijfers in Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. Ter vergelijking; in de afgelopen 10 jaar werd er in de Goederenvervoercorridor circa 7 miljoen vierkante meter aan nieuw logistiek vastgoed geregistreerd, blijkt uit recente cijfers van NVM in Business, 2020.

- Kavels op strategische locaties (bv. aan vaarwater) worden als investeringsobject aangehouden. Hierdoor zijn partijen niet genegen te verkopen. Men wacht op de hoogste bieder;
- Factor tijd: op bestaande terreinen zijn vaak meerdere kavels nodig om tot herontwikkeling te komen. Die moeten volgtijdelijk / tegelijkertijd beschikbaar komen. Nu zien we vooral herontwikkeling van de grond komen op grote al verkavelde plots.

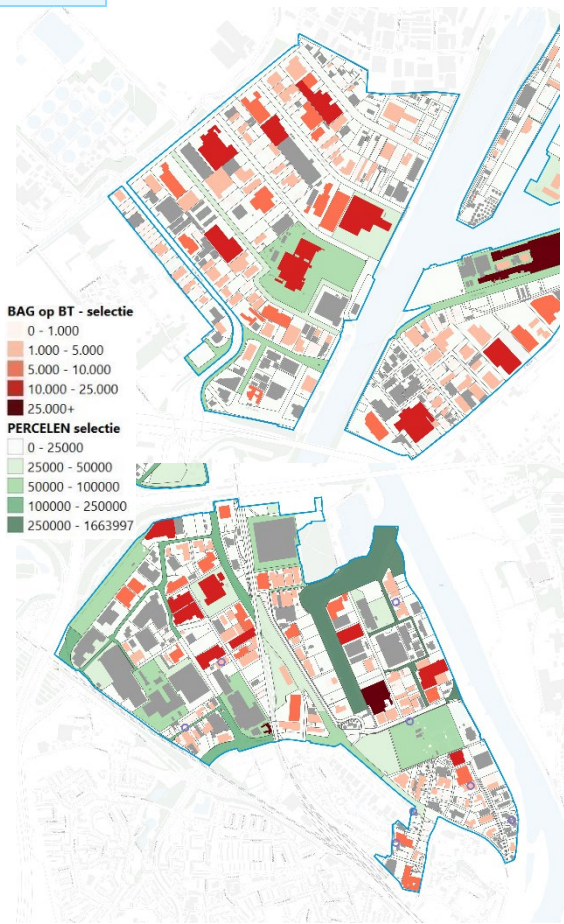
Ons beeld is dat – met extra instrumenten en inzet circa 40% van de vraag te faciliteren is op brownfields, zeker als ook het dominant gerealiseerde vastgoedtype kleinschaliger wordt. Om dit te staven hebben we een aantal bedrijventerreinen in de bovengemiddelde knooppunten aan een nadere analyse onderworpen. Hierbij hebben we vooralsnog alleen ruimtelijke aspecten meegenomen. Daarnaast zijn ook van belang; de mate waarin logistiek al op een locatie gevestigd is, de bereikbaarheid van de locatie (multimodaal), arbeidsmarkt, duurzaamheid/energie(capaciteit) en dynamiek op de locatie.

We keken voor deze eerste analyse naar een viertal (ruimtelijke) hoofdindicatoren, namelijk leeftijd panden, omvang panden, omvang kavels en leegstand. Daarbinnen hebben we enkele subindicatoren gebruikt voor een nadere specificatie en duiding van de uitkomst. We keken bijvoorbeeld naar clusters van oudere panden, braakliggende gronden of clusters van leegstand. Op deze manier kunnen we inschatten in welke Knooppunten herontwikkeling meer kansrijk is en waar minder.

Figuur 5: Denkmodel brownfields

Indicator	Subindicator
Leeftijd panden	Concentratie van 'oudere' panden
	Clustering van 'oudere' panden in een straat
Omvang panden	Omvang van 'oudere' panden
	Verhouding kavel en panden (fsi)
Omvang kavels	Omvang van kavels en percelen
	Braakliggende kavels (zonder gebouw)
Leegstand	Grootschalige leegstaande panden
	Clustering van leegstand

Deze analyse is uitgevoerd voor diverse (20) grote (bestaande) bedrijventerreinen in de bovengemiddelde knooppunten. Zie de voorbeelden van kaarten hiernaast ter indicatie. Hieruit komt naar voren dat de potentie voor herontwikkeling van bedrijventerreinen het grootst is in Nijmegen, Venlo, Tiel en Moerdijk. In Tilburg en Sittard-Geleen zijn minder (geschikte) kavels beschikbaar voor herontwikkeling. Overigens kan een nadere analyse wel meer plekken zichtbaar maken. Om daadwerkelijk kansrijke plekken te identificeren is maatwerk nodig, onder andere op voorgenoemde aspecten, zoals (sociaal) economische en energetische aspecten. Binnen de genoemde gebieden en terreinen zijn deelgebieden kansrijker dan andere. Bovendien is het noodzakelijk dat de marktpartij (eigenaar van de plek) mee wil denken over herontwikkeling. Dit vraagt om nader uitzoekwerk en actie op lokaal niveau.



Risico van herontwikkeling is dat dit ook op ongewenste plekken kan plaatsvinden (dichtbij woonwijk, op plek waar gemeente liever andere functie ziet terugkomen). Voorbeelden hiervan zijn onder andere de herontwikkeling van een oud Philipscomplex in Roosendaal en op bedrijventerrein Het Laar in Tilburg. Door hier beleid of instrumentarium op te formuleren kan gestuurd worden op de gewenste plekken voor herontwikkeling.

Marktoriëntatie van logistieke bedrijven is leidend bij locatiekeuze: vandaar ook vraag in verschillende regio's

Binnen de vraag zien we dat de marktoriëntatie van bedrijven leidend is in de regio- en uiteindelijke locatiekeuze. Regionale distributiecentra komen verspreid over Nederland voor. Het gaat met name om supermarkten en overige 'groothandels'. Distributiecentra met een nationale oriëntatie (vooral retailers, maar ook e-commerce) zijn gevestigd in de as Tilburg-Almere. EDC (Europese distributiecentra) zien we vooral in de Zuidelijke corridor en met name ook aan de grens.

Figuur 6: Regionale spreiding van distributiecentra op basis van marktoriëntatie

Bron: Stec Groep, 2020

Indicatieve vraagprognose

Van belang is welke vraag er op de regio's en knooppunten afkomt in de toekomst. Vooropgesteld: het betreft een indicatieve prognose waarbij we op basis van liggend materiaal en beschikbare bronnen een inschatting maken van de vraag tot en met 2040 (en voor de tussenliggende periode 2020-2030 en 2030-2040).

Regio	Uitgangspunten vraagprognose	Vraag
Logistics Valley (Rivierenland en Arnhem-Nijmegen)	• Prognose van de behoefte vormt de basis voor regionale programmeringsafspraken in de regio • Gewerkt wordt met 'laag' en 'hoog' scenario voor de ruimtevraag • (Grootschalige) logistiek is belangrijkste ruimtevrager	• In de periode 2020-2030 is de totale ruimtevraag circa 400 hectare • Voor de periode 2031-2040 is de ruimtevraag circa 250 hectare. • (Grootschalige) logistiek kent een groot aandeel hierbinnen, namelijk 150 hectare (2020-2030) en 100 hectare (2031-2040)
Limburg	• Historische uitgifte vormt basis voor regionale afspraken over bedrijventerreinen en verhouding vraag en aanbod. Er wordt een correctie voor zuinig ruimtegebruik toegepast. • (Grootschalige) logistiek is belangrijkste ruimtevrager	• In de periode 2020-2030 is de totale ruimtevraag circa 300-350 hectare • Voor de periode 2031-2040 is de ruimtevraag circa 200-250 hectare. • (Grootschalige) logistiek kent een groot aandeel hierbinnen, namelijk 200 hectare (2020-2030) en 150 hectare (2031-2040)
Midden- en West-Noord-Brabant	• Prognose van de behoefte vormt de basis voor regionale programmeringsafspraken in de regio • Gewerkt wordt met 'laag', 'midden' en 'hoog' scenario voor de ruimtevraag • (Grootschalige) logistiek is belangrijkste ruimtevrager	• In de periode 2020-2030 is de totale ruimtevraag circa 450 hectare • Voor de periode 2031-2040 is de ruimtevraag circa 50 hectare. • (Grootschalige) logistiek kent een groot aandeel hierbinnen, namelijk 300 hectare (2020-2030) en 40 hectare (2031-2040)

Overig Noord-Brabant	• Prognose van de behoefte vormt de basis voor regionale programmeringsafspraken in de regio • Gewerkt wordt met 'laag', 'midden' en 'hoog' scenario voor de ruimtevraag	• In de periode 2020-2030 is de totale ruimtevraag circa 350 hectare • Voor de periode 2031-2040 is de ruimtevraag beperkt. • (Grootschalige) logistiek kent een groot aandeel hierbinnen, namelijk 150 hectare (2020-2030) en is in periode 2031-2040 beperkt.

We vertalen de vraag naar de Knooppunten. Hiervoor doen we een aanname op basis van historisch aandeel en (toekomstig) planaanbod:

- Tiel en Nijmegen kennen historisch gezien een aandeel van 30-40% in de vraag naar bedrijventerrein in Logistics Valley. Aanbod wordt ontwikkeld in Tiel (Afronding Medel) en is nog beschikbaar in Nijmegen (Park15 en mogelijk in de toekomst De Grift). Hierdoor verwachten we dat tot circa 50% van de toekomstige logistieke vraag kan landen in de knooppunten (75 + 50 hectare).
- In Limburg zijn Venlo-Venray en Sittard-Geleen goed voor 50% van de uitgifte op bedrijventerreinen in de laatste 10 jaar. Met name in Venlo-Venray is ook in de toekomst nog bedrijfsgrond beschikbaar voor logistiek. We verwachten een aandeel van circa 60-70% in de Limburgse knooppunten als gevolg hiervan (130+100 hectare).
- Midden- en West-Brabant hebben afgelopen jaren een sterke uitgifte gekend. Met name Waalwijk, Roosendaal, Tilburg en Moerdijk hebben hiervan geprofiteerd. (Grootschalige) aanbodontwikkelingen zijn geconcentreerd op drie locaties namelijk Logistiek Park Moerdijk, Wijkevoort en Haven 8 Oost. Hierdoor zal het aandeel in de totale logistieke vraag van de knooppunten toenemen. Nu ligt deze rond 40%, we verwachten een aandeel van circa 70-80%, mits plannen op de markt komen op korte termijn (220+30 hectare).

Naast de overige vraag (andere sectoren en segmenten) landt ook elders in de provincie vraag. Die vraag valt buiten de scope van deze analyse.

We schatten in dat een deel van de vraag in de bestaande voorraad gefaciliteerd kan worden. Indicatief gaat we – op basis van de eerdere analyse – uit van een volgende verdeling:

- Logistics Valley (Gelderland): circa 40-50 hectare in bestaande voorraad (en dus 75-85 hectare greenfield).
- Limburg: circa 50 hectare in bestaande voorraad (en dus 180 hectare greenfield).
- Midden- en West-Brabant: circa 40-50 hectare in bestaande voorraad (en dus 180-200 hectare greenfield).

Aanbod: knelpunt met name op korte termijn

Minstens zo interessant is hoeveel aanbod er is en dan ook specifiek voor XXL. Onderstaande tabel geeft een actueel overzicht van het aanbod in de Knooppunten (en omgeving). We geven daarbij aan of de kavels direct beschikbaar zijn, danwel er nog een planologische procedure moet plaatsvinden en of de beschikbare kavels ook geschikt zijn voor XXL (>5 hectare).

Tabel 1: Overzicht uitgeefbaar aanbod voor (grootschalige) logistiek

		Terstond uitgeefbaar	Niet terstond uitgeefbaar	Wat is geschikt voor XXL?	Opmerking
Gelderland	Nijmegen	46	43		
	Bijsterhuizen	16	0	3	Geen grote kavels beschikbaar
	De Grift uitbreiding	0	23	19	Nog geen planologische procesdure gestart
	Park 15	30	20	40	2x 3,5 hectare vrij uitgeefbaar, 19 hectare VGP, 20 ha nog niet bouwrijp
	Tiel	29,4	34,4		
	Medel afronding (fase 2)	0	34,4	34,4	Planprocedure opgestart
	Medel fase 1b	17,5	0	17,5	Planprocedure opgestart
	Medel Rivierenland	11,9	0	-	Kleinere kavels
Limburg	Venlo-Venray	116,4	190,4		
	Freshpark	22,3	0	-	Alleen agrofood / veiling
	Trade Port Noord	32	40	65	32 ha max 5 ha, 40 ha bijna onherroeppelijk
	Trade Port West	3	0,4	-	Kleinere kavels

	Klaver 11	24,3	10,4	-	Agribusiness
	Klaver 5	28,8	28,4	56	Deel in optie
	Klaver 7	0	57,1	57	5 ha mkb
	Klaver 8	0	5,7	5,7	1 kavel
	De Blakt (Venray)	4,5	0	-	Kleinere kavels
	Haven Wanssum (Venray)	0	18,4	18	Watergebonden bedrijven
	Klaver 15 (Venray)		30	30	Planprocedure opgestart
	Sittard-Geleen	87,2	51		
	Chemelot	73,3	24	-	Chemische industrie
	IPS	13,9	0	13,9	Logistiek
	Nedcar Yard	0	27	-	Uitbreiding VDL
	BPMAV	39	0	28	14 ha in optie
Brabant	Tilburg-Waalwijk	3	140		
	Tradepark 58	2	0	-	5 ha in reservering
	Vossenberg West II	1	0	-	Uitverkocht
	Wijkevoort	0	80	80	Planprocedure opgestart
	Waalwijk Haven Oost	0	60	60	Vraaggericht ontwikkelen
	Moerdijk	108	142		
	Logistiek Park Moerdijk	0	142	142	Raad van state
	Moerdijk	108	0	-	Voor zware (biobased) bedrijven

Bron: Inventarisatie gemeenten in het kader van MIRT-GVC en op basis van IBIS bedrijventerreinen, bewerking Stec Groep 2020

Uit de analyse blijkt dat in diverse regio's het aanbod beperkt is, zeker voor grootschalige ruimtevragers. In veel regio's zijn wel plannen om aanbod toe te voegen. Daarmee ontstaat voor de middellange termijn een evenwichtige situatie. De periode na 2030 is onzekerder. Hoe zet de vraag door? Welke ruimte komt vrij? Welke potentie ligt er in brownfields? Lukt het om te sturen richting de Knooppunten? Etc.

Conclusies ten aanzien van de marktanalyse

Ter afsluiting van de marktanalyse sommen we nog de belangrijkste conclusies op:

- In alle regio's is nog substantiële vraag van logistiek te verwachten, XXL-logistiek in bijzonder.
- De ruimtevraag tot 2030 is goed te voorspellen. De ruimtevraag na 2030 is onzeker. Mogelijk zorgen (nieuwe) disrupties voor andere vormen van opslag en locatievoorkeuren.
- Ook buiten Bovengemiddelde Knooppunten is nog vraag naar kavels (bv. vanwege regionale binding van bedrijven). Hier dus niet alle mogelijkheden 'dicht' zetten.
- Het beschikbare aanbod is niet in alle regio's uitsluitend voor XXL-logistiek bedoeld. Ook andere doelgroepen kunnen zich vestigen op deze kavels.
- Het aanbod van en voor watergebonden kavels/bedrijven (en hogere milieucategorieën) is beperkt aanwezig.
- Een deel van het nieuwe aanbod in Knooppunten is vertraagd (o.a. door de stikstof-crisis). Onder andere Logistiek Park Moerdijk, Wijkevoort en Medel Afronding zijn hierdoor nog niet op de markt. Planprocedures lopen wel/ naderen afronding.
- Het inzicht in en daarmee de potentie van brownfields wordt nog niet overal maximaal benut.