



Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen

Ruimtelijk onderzoek eerste deel – Clustering & Gebiedstypologie

COLOFON

Onderzoek

Merten Nefs, Thomas Bonte en Paul Gerretsen

Vereniging Deltametropool

Floris van der Zee, Basia van Rijt, Geert Das, Rebecca Smink & Hesse de Jonge

BURA urbanism

Fotografisch onderzoek

Rufus de Vries

In opdracht van het ministerie van BZK

Contactpersoon Charles Aangenendt

Grip op grootschalige bedrijventerreinen

Ruimtelijk onderzoek eerste deel — Clustering & Gebiedstypologie

14 maart 2023

54 pagina's full-colour

interactieve pdf (lees bij voorkeur in twee-pagina-weergave)

Creative Commons license BY-SA

Vector iconen Wikimedia Commons

www.deltametropool.nl

Zie ook het tweede deel — Inrichtingsprincipes

vereniging
delta —
metropool

BURA
u r b a n i s m



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Inhoud

4	Introductie
5	Samenvatting
7	Clustering & Gebiedstypologie
9	Aanpak
11	Ruimtebehoefte van de opkomende economie
14	Typologie voor grootschalige bedrijfsclusters
17	Geschiktheidskaarten
19	Omgevingsfactoren - geschiktheid economie
28	Omgevingsfactoren - gepastheid landschap
32	Clustertypen <ul style="list-style-type: none">- Materiaal en energie- (inter)Nationale distributie- (re)Manufacturing- Stadslogistiek
51	Mogelijkheden voor sturing
42	Met dank aan

Introductie

De Kamerbrief RO van 17 mei 2022 benoemt de groei van grote logistieke gebouwen als een cruciale uitdaging, die sterk raakt aan andere ruimteveragende opgaven en tevens een belangrijke rol vervult in de huidige economie. Minister De Jonge heeft aangegeven op zoek te zijn naar mogelijkheden om de groei van grootschalige bedrijfsvestigingen gezamenlijk in de praktijk op te lossen, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma bij de NOVI, de NOVEX. Een goede clustering, betere benutting en goede inrichting van grote bedrijfsvestigingen is onderdeel van de aanpak van ruimtelijke kwaliteit, zoals Rijk en Provincies hebben besproken (Mooi Nederland). In juni 2022 gaf het ministerie van BZK een opdracht aan Vereniging Deltametropool en BURA Urbanism voor een tweedelige ruimtelijke analyse, binnen het sinds 2019 lopende programma 'Grip op Grootschalige Bedrijventerreinen'. Deze publicatie toont de resultaten van het eerste deel - het definiëren en in kaart brengen van de typen gebieden met grootschalige bedrijvigheid, die we in de (circulaire) economie van 2050 nodig zullen hebben. Een tweede publicatie verkent de ruimtelijke kwaliteiten en functiemix die we als randvoorwaarden moeten stellen om deze gebiedstypen te ontwikkelen en verbeteren. De twee publicaties kunnen afzonderlijk van elkaar gelezen worden, maar hangen inhoudelijk sterk samen. Tientallen belanghebbenden van o.a. Rijk, provincies en logistieke sector gaven hun inbreng in beide delen van het onderzoek.

Zowel vanuit economisch als landschappelijk perspectief zijn grootschalige bedrijfsvestigingen een urgent onderwerp. Voor de circulaire economie – zoals de toekomstige verwerking van materialen en energie – reserveren we nog te weinig ruimte. En ook de integratie van (nieuwe) maakindustrie en stadslogistiek in het stedelijk weefsel staat nog in de kinderschoenen. Op het gebied van e-commerce en robuuste voorraden maakt Nederland een inhaalslag, en ondanks het maatschappelijke belang hiervan maakt men zich ook zorgen over de ruimtelijke impact van deze ontwikkelingen. Met name XXL logistiek heeft een dusdanige schaal dat het nauwelijks is in te passen in bestaande landschappen, en feitelijk nieuwe landschappen creëert. Bovendien hebben we voor deze landschappen en bedrijventerreinen in het algemeen nog niet de hoogstaande ontwerptraditie, die we in Nederland hebben voor onze woonomgeving. Uitgangspunt van ons ruimtelijk onderzoek is dan ook dat we oog moeten hebben voor de plekken waar gewerkt wordt, en dat

deze naast slimmere locatiekeuze en efficiënt ruimtegebruik ook de omgevingskwaliteit moeten krijgen die de werknemers en omwonenden verdienen.

Bewustwording, voorbij de snelle indruk, is daarbij belangrijk. Fotograaf Rufus de Vries bracht daarom voor het onderzoek in beeld wat mensen eigenlijk doen in en rond de 'big boxes' van onze economie. Onbekend maakt immers onbemind. Eerst heeft hij de locaties gescout

en verkend. Daarna maakte hij afspraken met de bedrijven om zijn foto's te ensceneren, zodat meerdere activiteiten tegelijk te zien zijn.

De vraagstelling in dit eerste deel van het onderzoek is:

In welke typen gebieden is logistieke clustering mogelijk en wenselijk; waar liggen deze in Nederland, c.q. met welke locatiecriteriën kunnen deze in kaart worden gebracht; en hoe kunnen verschillende overheden samen deze clustering bevorderen?



Hessenpoort, Zwolle. Foto: Rufus de Vries

Samenvatting

Om grip te krijgen op grootschalige bedrijfsvestigingen is het cruciaal om een goed geïnformeerde dialoog te faciliteren tussen o.a. Rijk en provincies. Relevante informatie in deze dialoog is de differentiatie van grootschalige bedrijvigheid in verschillende gebiedstypen, het wegen van omgevingsfactoren die de (on)geschiktheid van locaties bepalen, en het in kaart brengen van kansrijke locaties voor uitbreiding of een nieuw cluster. Voor deze ontwikkelingen zijn ook ruimtelijke inrichtingsconcepten nodig, die overheid en marktpartijen kunnen inspireren om meer kwaliteit uit elke vierkante meter te halen. Lees hierover meer in het tweede deel van het ruimtelijk onderzoek — Inrichtingsconcepten. Hieronder benoemen we de belangrijkste resultaten van het eerste deel — Clustering & Gebiedstypologie.

Ruimtebehoefte

Er is een landsbelang om voldoende hoogwaardige ruimte voor de opkomende economie te reserveren, ook voor footloose of overlast veroorzakende activiteiten, die men liever niet in de achtertuin heeft. Een tweede landsbelang is om die economie met zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te combineren - denk aan ruimte voor natuur.

De opkomende (circulaire) economie stelt hogere eisen aan de beschikbare bedrijventerreinen. Deze moeten het mogelijk maken grondstoffen duurzaam in te zamelen en te hergebruiken, en productieprocessen van verschillende bedrijven te koppelen. Hiervoor is multimodale bereikbaarheid een voorwaarde. Functiemenging en -stapeling wordt de norm. Ook is er een kwantitatieve behoefte; om duurzaam te produceren en hergebruiken is meer ruimte nodig dan nu beschikbaar is. Die ruimtevraag komt bovenop autonome trends, zoals veerkrachtige ketens en e-commerce.

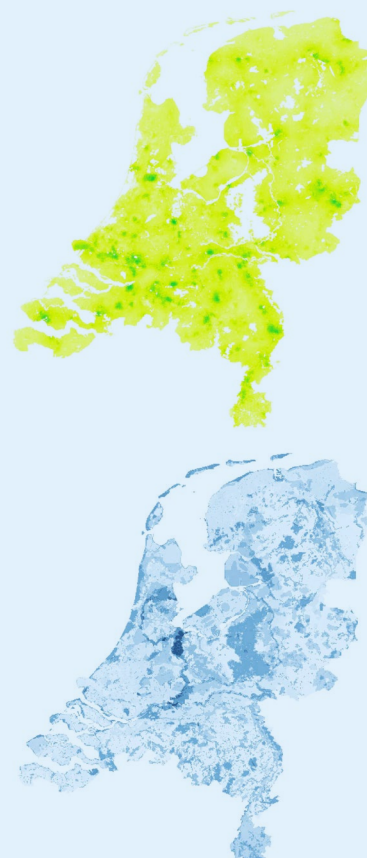
Gebiedstypen

De ruimte voor grootschalige bedrijfsvestigingen kan worden onderverdeeld in vier gebiedstypen: Materiaal en energie, (re) Manufacturing, (inter)Nationale distributie, en Stadslogistiek. Voor elk van deze typen zijn de ideale condities weer anders. Omgevingsfactoren kunnen dus (positief en negatief, licht en zwaar) worden gewogen voor elk van de gebiedstypen. De studie heeft

gekeken naar zowel Geschiktheid voor de economische functie, en Gepastheid in het landschap.

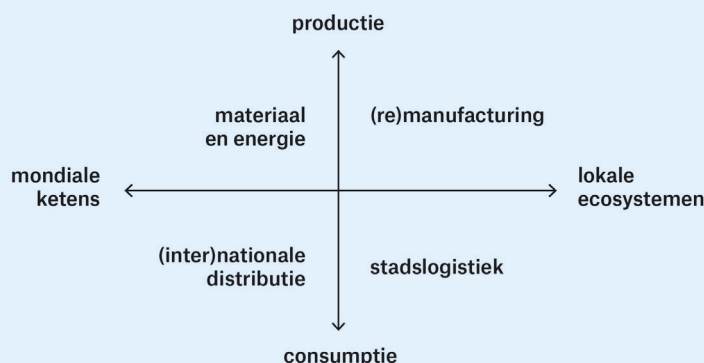
Geschiktheidskaarten

De resulterende kaarten zijn een informatievoorziening, die het Rijk als hulpmiddel aanreikt voor de dialoog met de provincies, voornamelijk om locatiekeuze en regionale programmeringsafspraken te faciliteren. De datagedreven kaarten zijn opgesteld door Vereniging Deltametropool, met input (factoren en wegen) van de vele stakeholders in het Grip programma. Ons advies is om de kaarten als hulpmiddel te gebruiken in de dialoog tussen provincies onderling en met het Rijk in de NOVEX. Indien de gestelde landsbelangen toch niet voldoende geborgd worden in dat proces, bieden de kaarten mogelijk aanknopingspunten voor sturende maatregelen.



Geschiktheidskaart
(inter)Nationale distributie

Gepastheidskaart
landschap en natuur



Gebiedstypologie
grootschalige bedrijfsclusters



XXL logistieke ontwikkeling Barendrecht

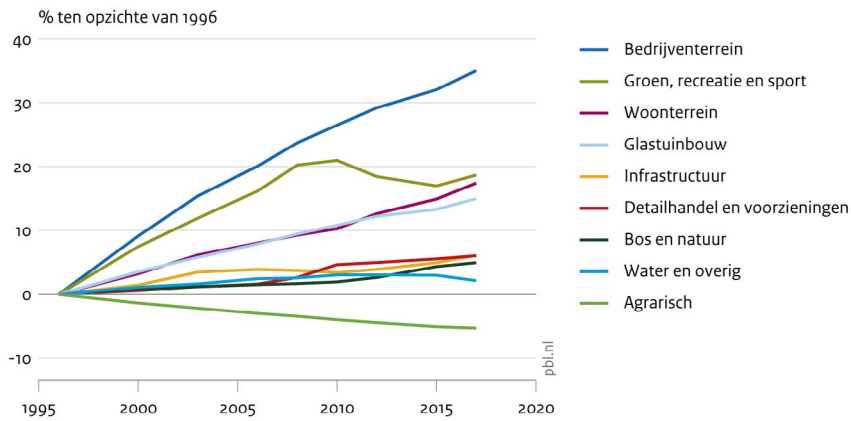
Foto: Rufus de Vries

Clustering & Gebietstypologie




Verandering van bodemgebruik

Bedrijventerreinen beslaan weliswaar slechts twee procent van Nederland, maar ze groeien harder dan andere typen grondgebruik (35% in 20 jaar), blijkt uit de PBL monitor ruimtelijke omgevingsvisie 2022. Dezelfde monitor laat zien dat Nederland het hoogste versteningspercentage heeft in Europa.



Bron: CBS Mutatiebestand bodemgebruik; bewerking PBL



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Datum 17 mei 2022
Betreft Ruimtelijke ordeningsbrief

Nationale regie in de ruimtelijke ordening

De ruimte in Nederland is schaars, terwijl de ruimtelijke opgaven groter worden. De ruimte wordt steeds meer gebruikt voor woningbouw, recreatie en sport, en de verduurzaming van de natuur, de transitie van de landbouw en de verduurzaming van de energievoorziening hebben allemaal grote ruimtelijke impact. De regie in de ruimtelijke domeinen maakt dat het Rijk de regie in het ruimtelijke domein kan voeren en om een eerlijke uitkomst voor de ruimte te maken. Deze aanpak betekent een verandering in de manier waarop de ruimtelijke opgaven worden aangepakt. Een goede aanpak betekent een eerlijke verdeling van de ruimte. Deze aanpak betekent een verandering in de manier waarop de ruimtelijke opgaven worden aangepakt. Een goede aanpak betekent een eerlijke verdeling van de ruimte. Deze aanpak betekent een verandering in de manier waarop de ruimtelijke opgaven worden aangepakt. Een goede aanpak betekent een eerlijke verdeling van de ruimte.

MOTIE VAN HET LID BONTENBAL C.S.
Voorgesteld 27 september 2022

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat er de afgelopen jaren steeds meer grote distributiecentra bij zijn gekomen in Nederland en er nog zeker 64 grote distributiecentra in de pijplijn zitten tot eind 2023;
overwegende dat het College van Rijksadviseurs er al in november 2019 voor heeft gepleit dat er grenzen worden gesteld aan de opmars van enorme, raamloze distributiecentra in het landschap en het Rijk heeft verzocht meer regie te nemen;
constaterende dat de regering in gesprek is met provincies over beleid op grootschalige bedrijfsvestigingen;
verzoekt de regering – in afstemming met de provincies – een landelijke beleidslijn op te stellen met een zwaar afwegingskader om nieuwe grootschalige distributiecentra op ongewenste plekken te voorkomen en de Tweede Kamer eind 2022 te informeren over de voortgang,
verzoekt de regering tevens de provincies en gemeenten ondertussen op te roepen restrictief om te gaan met verzoeken tot de bouw van nieuwe distributiecentra op ongewenste plekken,
en gaat over tot de orde van de dag.

Bontenbal
Geurts
Grinwis
Boulakjar
Bromet
Beckerman
Van Esch
Nijboer

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Vergaderjaar 2022–2023
29 383
Regelgeving Ruimtelijke Ordening en Milieu
2

Nr. 377

Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 383, nr. 377

Aanpak

De vraag naar grootschalige bedrijfslocaties zit in een stroomversnelling, veroorzaakt door allerlei macro-economische, geopolitieke en technologische veranderingen. Na decennia faciliterend beleid, wordt nu steeds vaker de vraag gesteld of een ontwikkeling wel of niet voldoende meerwaarde biedt in een bepaalde regio, en of deze een acceptabele impact heeft op landschap en leefomgeving. Ook de veranderende en verduurzamende economie roept vragen op omtrent de ruimte die we daarvoor nodig zullen hebben.

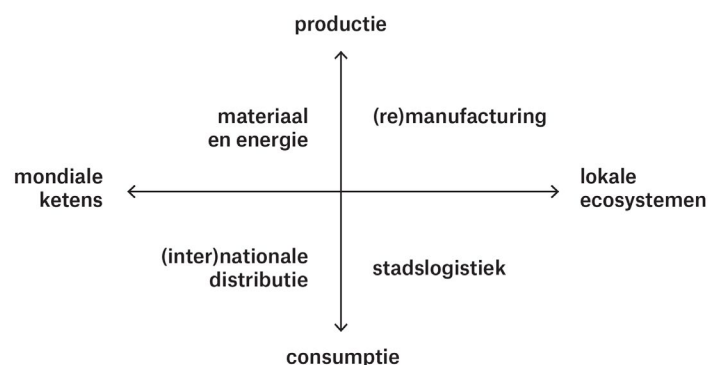
Een kennisvraag, die hieruit direct voortvloeit gaat over de typen gebieden die passen bij de zich ontwikkelende economie, en hoe we die kunnen bevorderen. Op korte termijn gaat het concreet om de vraag of de huidige plannen van bedrijventerreinen een goede eerste stap zijn in deze richting (liggen ze op de juiste plek, zijn ze gericht op de juiste activiteiten?). Op lange termijn gaat het om het vinden van uitbreidingslocaties en eventueel nieuwe clusters met de juiste kwaliteiten – wetende dat de ruimte aldoor schaarser wordt en juist de circulaire activiteiten en verkeersintensieve logistiek door hun hinder afnemend draagvlak hebben bij bewoners in delen van het land. Bovendien heeft grootschalige bedrijvigheid een sterke impact op het landschap. De resultaten van dit ruimtelijk onderzoek helpen om bovenstaande vragen te beantwoorden, en de kennis toepasbaar te maken voor stimulerend en regulerend beleid op verschillende schaalniveaus.

Om de gebiedstypen van de toekomstige economie in te schatten, doen we een aantal aannames. We nemen aan dat in 2050 de Nederlandse economie circulair is en zero-emissie (zie EZ & IenW, 2016). Grote (logistieke) bedrijfsvestigingen kunnen een middel zijn om dat doel te bereiken, geen doel op zich. Steeds meer diensten en maakprocessen vinden plaats in de logistieke keten (Buck Consultants, 2021) en steeds meer onderdelen van de economie worden bemiddeld in (omni-channel) platforms. We nemen aan dat deze trend doorzet. Transportinfrastructuur

kent een trage ontwikkeling, grote investeringen en een grote padafhankelijkheid. Het toekomstige logistieke complex is daarom grotendeels het huidige, met aanpassingen in de vorm van verdichting, functiemenging en uitbreiding. Bestaande (multimodale) infrastructuur wordt in de toekomst beter benut (zie ook NOVI principes, BZK, 2020). Tot slot nemen we aan dat niet alle vraag overal kan worden geacomodeerd. Niet alleen stikstof en andere wetgeving stellen grenzen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Scherpe keuzes maken is ook noodzakelijk om schaarste te creëren, en alleen met schaarste kan de grondprijzen - en daarmee de kwaliteit en dichtheid van ontwikkelingen - worden verhoogd.

In de volgende paragrafen verkennen we eerst de ruimtebehoefte van de opkomende economie, en werken deze uit in een typologie met vier

gebiedstypen. Voor elk van deze typen stellen we locatiecriteria op en wegen deze, aan de hand van redeneringen uit literatuur, interviews en sessies met betrokkenen in het Grip programma. De locatiecriteria bestaan uit geschiktheidsfactoren (netwerken, aanwezigheid van markten etc.) en gepastheidsfactoren (beschermd landschappen en erfgoed). Hieruit volgen vier kaarten, die inzicht geven in het potentieel van Nederlandse gebieden. Ze zijn geen blauwdruk of visie, maar een middel om een onderbouwd gesprek te voeren tussen provincies (onderling) en met het Rijk, over de bestaande plannen en eventuele nieuwe clusterlocaties van grootschalige bedrijfsvestigingen. We geven hiervoor een aantal voorbeelden. Dezelfde gebiedstypologie wordt gebruikt en ruimtelijk uitgewerkt in het tweede deel van de publicatie, waar we nader ingaan op inrichtingsconcepten, omgevingskwaliteit, functiemenging en goede voorbeelden.



Gebiedstypologie grootschalige bedrijfsclusters

Circular Building Blocks

Circular (City) Ports

1010au and AWB

Circular Flanders/OVAM and Delta Atelier

ONTWERPEND ONDERZOEK

BIOBASED (VER-)BOUWEN IN GROOT HAARZULENS

Zuid-Holland

HMC²

INTENS

GIDS VOOR INSPIRATIE EN ADVIES

bedrijfsinterne nieuwe stijl 2021-2031
integrale en kwalitatieve intensivering

PROFIEL BUREAU

Profiel Advies Architectuur Buijs

Waardlandengebied

Circulair Netwerk Waardlanden

kansen circulair net

duurzaam distributieland

ontwerpend onderzoek Goederenvervoer corridor
Tilburg, Nijmegen en Mierlo

Guiding Principles

Metro Mix

Cra
College van Bestuur

Hoog gemiddelde hoogstedelijke milieus met meerwaarde voor Nederland te ontwikkelen

Bio-based Backbone

Integrale gebieds- en regionale transitie, CO2 en grondstoffen

Bio-based Backbone Zeeland

Towards a sustainable, economically resilient and more beautiful Dutch-Belgian delta region.

Delta Development and the 21st century

Circular Mainframe

Een ontwerperkenning naar een grensoverschrijdend Smart Multi Commodity Grid.

STUDIOMARCOVERMEULEN

GeosJournal Library 128

Libera Amenta
Michelangelo Russo
Arjan van Timmeren Editors

Regenerative Territories

Dimensions of Circularity for Healthy Metabolisms

OPEN ACCESS

Springer

Urban - synergy

(X)XL-bouwen in het Flevolandse landschap
Kansen voor landschappelijke meerwaarde

19.01.2022

stec groep

Logistiek: naar een kernwaarde in regionale ontwikkeling

DENC

Geef wat die paper

In dit paper onderzoeken Denc en DENC of het voor de regio mogelijk is om te investeren in een logistiek gebied. Het is belangrijk om te weten wat de mogelijkheden zijn en wat de uitdagingen zijn. Dit paper is bedoeld voor de regio en de stakeholders die erin zijn betrokken.

De logistiek is een belangrijke sector voor de regio. Het is belangrijk om te weten wat de mogelijkheden zijn en wat de uitdagingen zijn. Dit paper is bedoeld voor de regio en de stakeholders die erin zijn betrokken.

Met dit paper wordt de regio geholpen om te weten wat de mogelijkheden zijn en wat de uitdagingen zijn. Dit paper is bedoeld voor de regio en de stakeholders die erin zijn betrokken.

Kampen, Meppel en Zwolle

Perspectieven voor een circulaire Port of Zwolle

Ruimtebehoefte van de opkomende economie

Het is onmogelijk om precies te weten hoe de economie in 2050 eruit ziet, en hoeveel ruimte deze zal innemen. Dat hangt immers af van nog te nemen beleidsbeslissingen, demografische en technologische ontwikkelingen, en economische of geopolitieke shocks. We kunnen echter wel op hoofdlijnen iets zeggen over de kwaliteit en kwantiteit van de gebieden, die we voor de opkomende economie nodig zullen hebben: bepaalde trends zullen zich grotendeels doorzetten, en vanuit harde internationale afspraken (circulaire economie in 2050) kunnen we terug redeneren.

Kwaliteit

Verskillende ruimtelijke verkenningen en ontwerpend onderzoek hebben licht geworpen op de ruimtelijke condities van de opkomende economie. Voor ons zijn op hoofdlijnen twee benaderingen belangrijk: enerzijds het scheppen van condities voor circulariteit/biobased, anderzijds het stimuleren van meervoudig en duurzaam ruimtegebruik door functiecombinaties en inpassing in het landschap. Het is onduidelijk hoeveel precies, maar er zal zeker substantieel ruimte nodig zijn voor de circulaire economie. Die ruimte is ten eerste geconcentreerd nodig bij grote container-, droge, natte- en breakbulk terminals, in een grensoverschrijdend netwerk van grondstoffen-, goederen- en energiestromen. Ten tweede is ook een fijnmazig netwerk nodig, adaptief en uitbreidbaar, als onderdeel van stedelijke en landschappelijke ontwikkelingen (zie o.a. de verkenning van ruimtegebruik in de Circulaire Economie door PBL en CE Delft, 2022; Regenerative Territories; Circular Mainframe, Studio Marco Vermeulen; Circular CityPorts, Architecture Workroom Brussels; Circulaire Port of Zwolle, Defacto e.a., 2021). Ook tussen de verschillende (nieuwe) maakindustrieën en kennisinstituten zijn verbanden nodig voor circulariteit (zie o.a. Cities of Making, TUD & UCL; VerdraaidGoed & Superuse, 2021).

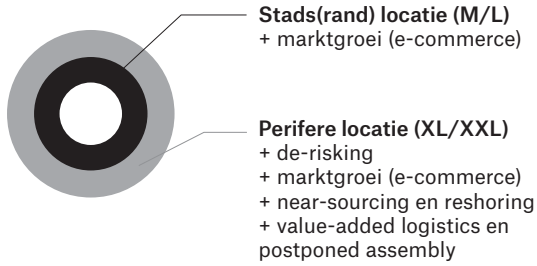
Het versterken van de biobased economie, bijvoorbeeld op gebied van bouwmaterialen, vraagt om ruimte voor opslag en verwerking van o.a. hout, vezelgewassen en suikerbieten nabij teeltlocaties, aangesloten op de netwerken van bulktransport, buisleidingen van CO₂ e.d. (zie o.a. Biobased (ver)bouwen, Boom & Natuurverdubelaars, 2022; Biobased Backbone, Studio Marco Vermeulen, 2015).

Functiemenging is het nieuwe normaal, blijkt uit de basisprincipes van de NOVI (2020) en het ontstaan van nieuwe gemengde gebiedsontwikkelingen. In veel bestaande bedrijventerreinen en plannen zit nog een hoop lucht, wanneer je ze met een driedimensionale blik bekijkt (o.a. Intens, Vereniging Deltametropool, PARK Utrecht en architecten, 2019). Toch is het in de praktijk nog vaak lastig om te mengen, omdat bewoners hinder ondervinden van maakindustrie en woningen in de huidige markt vaak nog meer opleveren dan werkgebouwen. Gemeenten belijden met de mond het behoud van maakindustrie en praktische banen, maar rollen vaak transformatieprojecten uit op bedrijventerreinen (zie o.a. HMC2, BURA & Stec, 2021). Slimme horizontale en verticale zoneringen kunnen hierbij helpen, net als "plint-regisseurs" en andere actoren die de

juiste mix weten te vinden voor een plek (zie Metromix, BURA & CRa, 2019). Het scherper profileren van knooppuntlocaties (agro, energie, hightech, bouwhub, machinebouw etc.) kan ook helpen (zie Duurzaam Distributielandchap, Defacto & Vereniging Deltametropool, 2021). Ook het aantonen van betaalbaarheid van functiecombinaties – bijvoorbeeld meerlaagse logistiek met MKB en groene energiedaken – in de context van toenemende schaarste en grondprijzen speelt een stimulerende rol (zie Stec & Denc, 2022). Omgevingskwaliteit wordt in bovengenoemde ontwerpend onderzoeken genoemd als cruciale voorwaarde om op termijn de nodige werknemers te kunnen aantrekken en aan boord te houden.

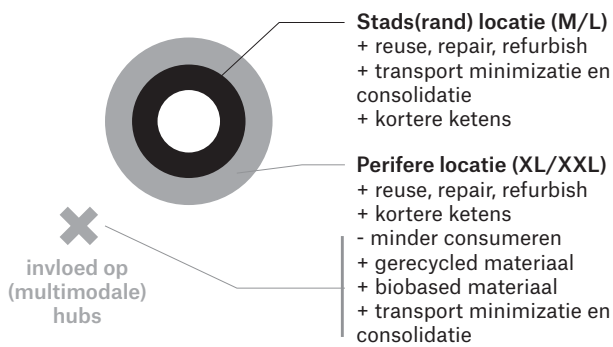
Grootschalige bedrijfsvestigingen creëren door hun schaal een eigen landschap. Bij het inpassen van grote bedrijfsclusters in de omgeving maakt het veel uit of het een stedelijke of landschappelijke omgeving betreft. Bij de eerste gaat het om combineren van functies en intensiveren en delen van stedelijke programma's en voorzieningen, in combinatie met aantrekkelijke gevels en straten. Bij de tweede vooral om het 'lezen' van het bestaande landschap en daarbij scherp te kiezen voor een bepaalde inpassingstactiek aan de hand van gevels, groenstructuren, daklandschappen e.d. (zie PARK Noord-Holland,

Autonome logistieke trends



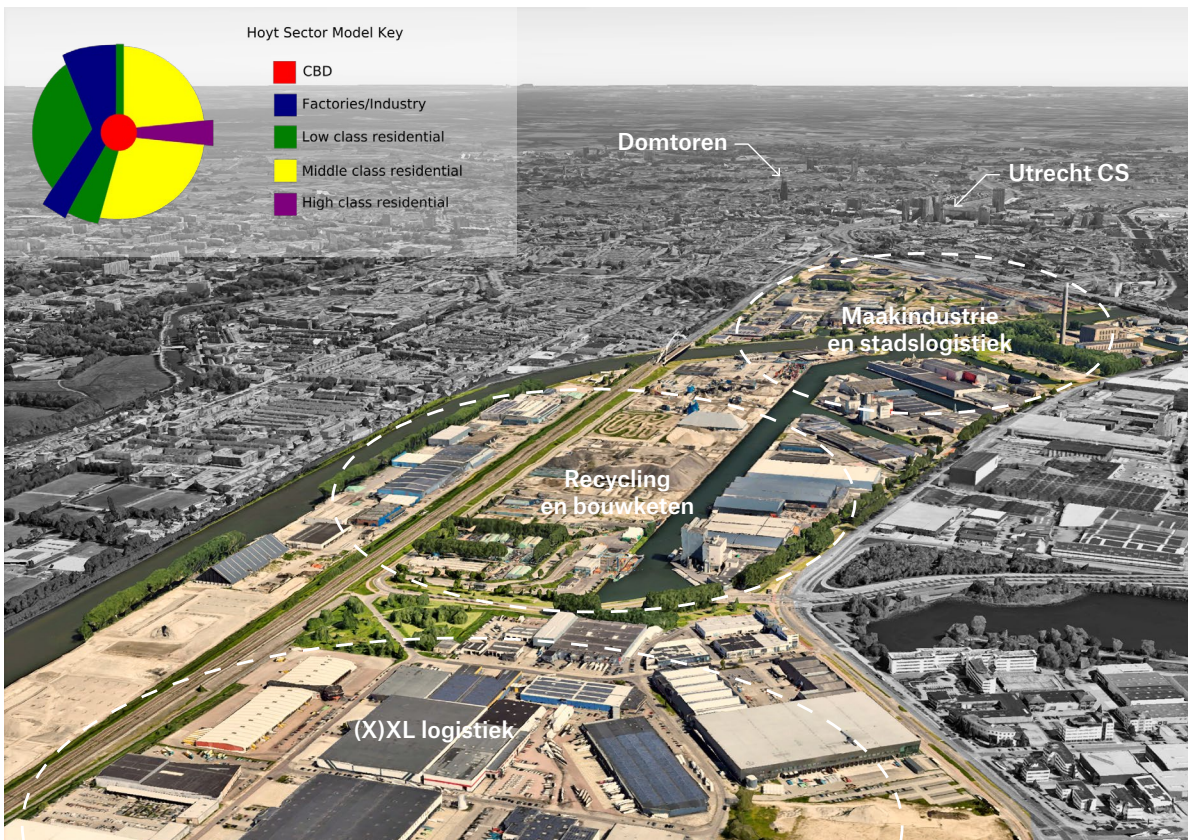
ca. 6% groei landelijk tot 2030
(inventarisatie Stec 2022)

Logistieke trends in de Circulaire Economie



ca. 30% groei landelijk tot 2050
(CE Delft; Ecorys; Hiemstra, 2022)

Trends grootschalige bedrijfsvestigingen, verzameld uit o.a. Stec, CE Delft, Ecorys, BCI en Hiemstra



Variatie van functie en schaal in typische industriële wiggen van de stad, voorbeeld van Utrecht Lage Weide

2021). In beide gevallen helpt het om een ontwikkeling groots en geclusterd aan te pakken, en eenlingen te voorkomen. Alleen dan zijn de functiecombinaties of groenstructuren mee te plannen en financieren (zie o.a. XXL gebouwen in het Flevolandse landschap, Urban Synergy & Vereniging Deltametropool, 2022; XXL verdozing, Rademacher De Vries & CRa, 2019; ontwerpen van Intospace & Mulder Blauw; Leidraad Werklandschap Wijkevoort Tilburg, 2022). Ambitie moet het dan lokaal wel winnen van de snelle grondverkoop.

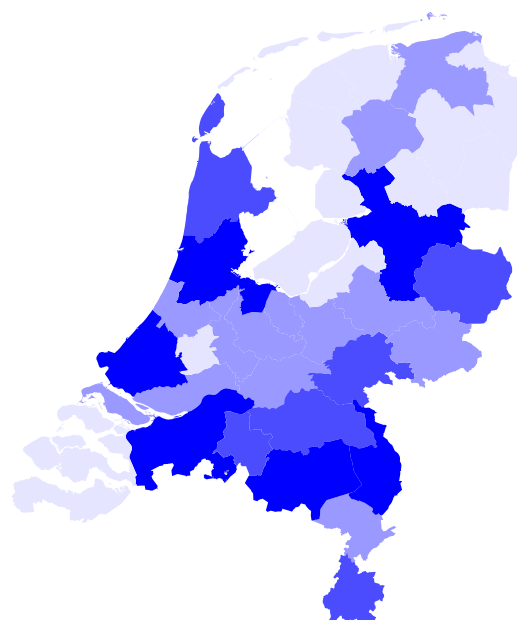
Kwantiteit

Ook voor de kwantitatieve behoefte is er voldoende richting. Laten we beginnen met enkele autonome trends, die zich al jaren voltrekken en versneld zijn door o.a. de Covid-pandemie (2019), Brexit (2020) en de oorlog in Oekraïne (2022). Online retail (e-commerce) zorgt de laatste 10 jaar voor de grootste toename in grote bedrijfsvestigingen, in de vorm van XXL distributiecentra. Deze zijn nodig om in plaats van just-in-time nu ook just-in-case te kunnen leveren aan de klant. De onzekere macro-economische situatie zet ondernemers ertoe aan grotere voorraden aan te houden en het risico te spreiden in meerdere aanvoerketens (derisking). Voor sommige producten geldt ook dat er sprake is van het verkorten van ketens, bijvoorbeeld vanuit Oost-Europa (near-sourcing) of het terughalen van productie naar eigen land (reshoring). Een andere trend, value-added logistics (VAL), integreert diensten en maakprocessen in de logistieke keten, soms ook in dezelfde distributiecentra. Een specifiek voorbeeld is postponed assembly, het gereed maken van producten nabij de consument, zodat deze zo snel mogelijk geleverd kunnen worden volgens de wensen van de consument. Al deze trends leiden tot groei van distributiecentra in stedelijke en vooral ook grootschalige perifere locaties. Goederenknooppunten en overslaglocaties moeten dan soms meegroeien.

Daarnaast zijn er verwachte effecten van de omschakeling naar een circulaire economie tot 2050. Circulaire kernactiviteiten zoals hergebruik, reparatie en refurbishing van producten, biobased en recycling van materialen, vragen om ruimte. Daarnaast zijn er ook secundaire activiteiten die horen bij zero-emissie transport en streekproducten, zoals consolidatie van goederenstromen en faciliteren van korte ketens, hebben loodsruimte nodig. Sommige activiteiten vragen vanwege hun hinder en behoefte aan ruimte en arbeidskrachten om een stedelijke omgeving, of juist om een perifere. Er is eigenlijk maar één aspect van de circulaire economie, dat de vraag naar ruimte verkleint: minder consumeren.

Uit een inventarisatie van vraag en aanbod van bedrijventerreinen in provincies en subregio's blijkt dat er een forse vraag is tot 2032, die in sommige provincies het harde planaanbod overstijgt (Stec & Vereniging Deltametropool, 2022). De verhouding tussen vraag en aanbod is niet de enige factor

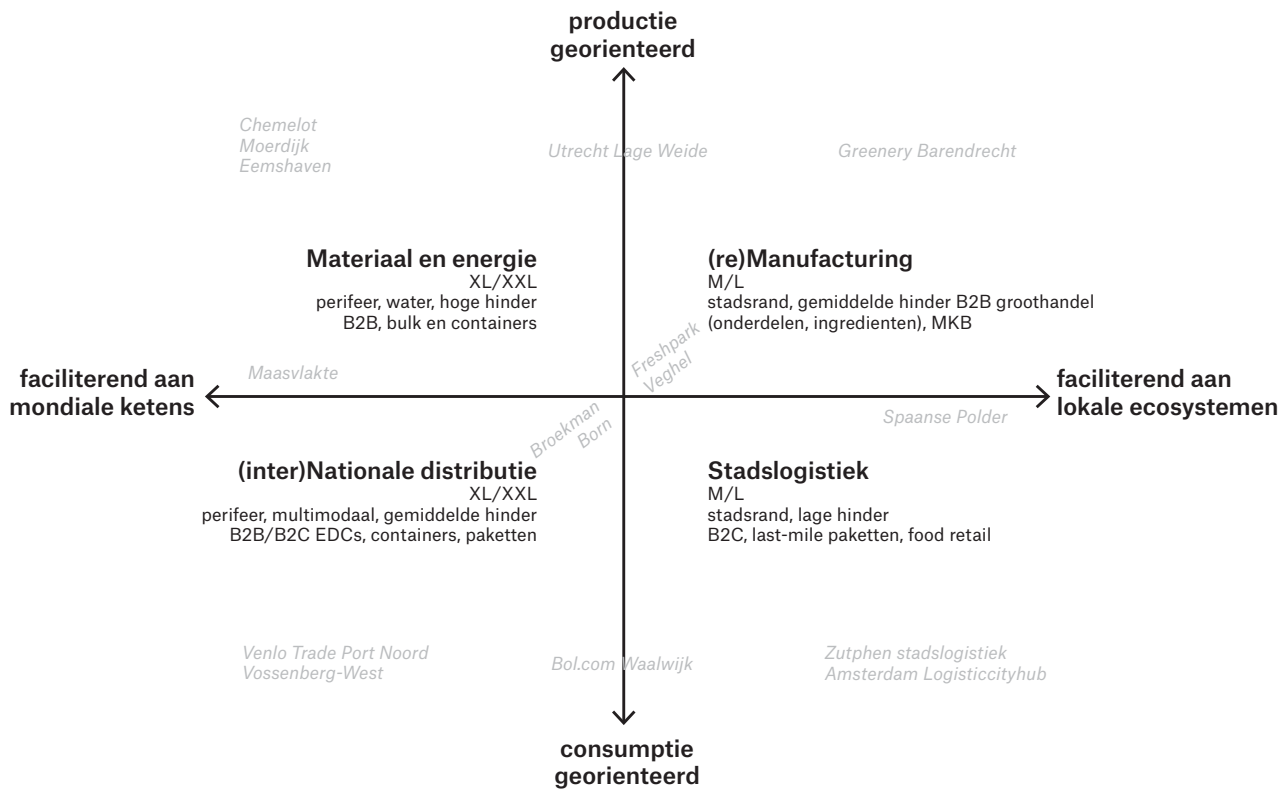
die plaatsing van nieuwe clusters zou kunnen bepalen. Per regio zijn de prognoses van de bevolking bijvoorbeeld erg verschillend (zie CBS en EIB, 2022) - een belangrijke factor voor de ontwikkeling van consumenten- en arbeidsmarkten. Ook de positie in transportnetwerken verschilt behoorlijk per regio. We concluderen dus dat er, naast het benutten van bestaande terreinen, tot 2050 ook nieuwe terreinen nodig zijn voor groeiende en nieuwe activiteiten, in een context waarin de ruimte schaarser zal worden. En dat niet elke locatie zomaar geschikt is om die extra ruimte te bieden. Om de vraag naar ruimte scherper te kunnen beoordelen, vanuit de gewenste circulaire toekomst, verdelen we deze in vier typen werkmilieus.



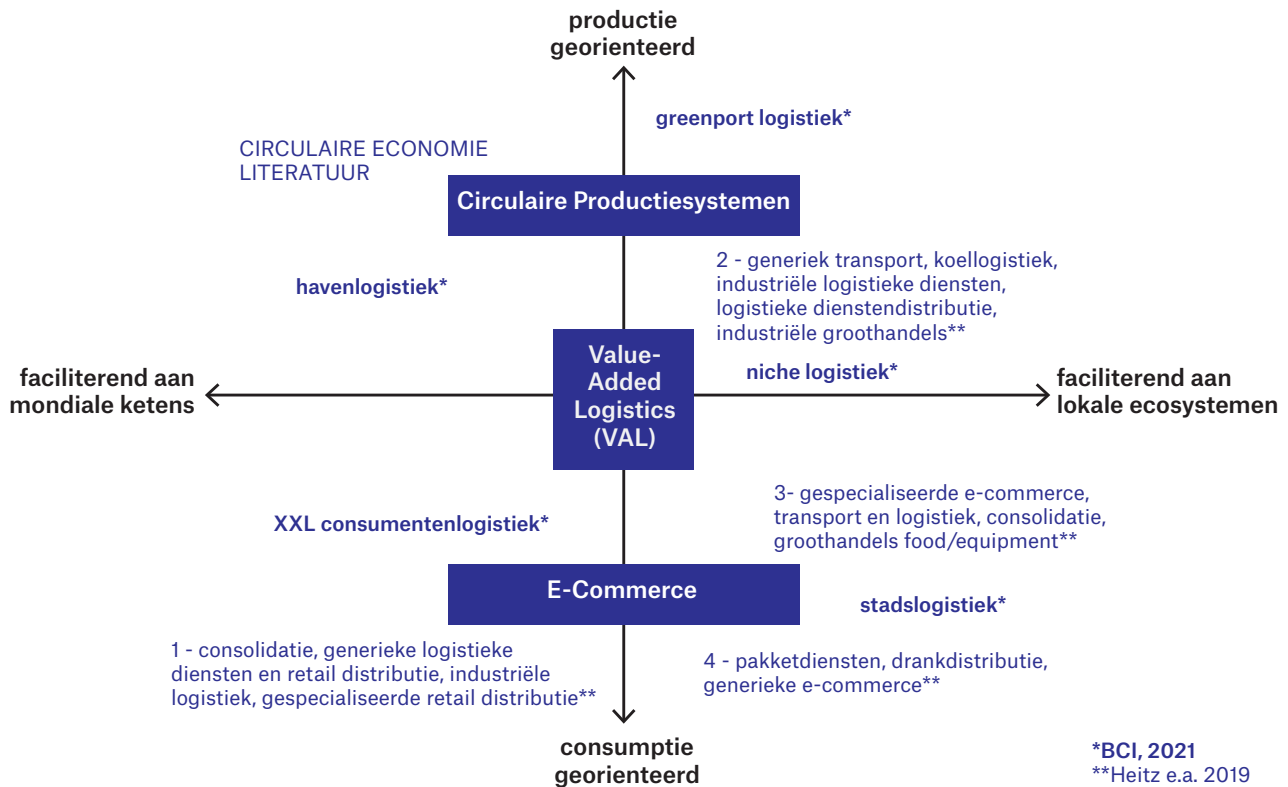
Vraag (uitbreiding en vervanging, in hectare)



Vraag naar bedrijventerreinen per subregio.
Bron: inventarisatie door Stec Groep, visualisatie Vereniging Deltametropool, 2022



Gebiedstypologie grootschalige bedrijfsclusters, vergeleken met bestaande bedrijventerreinen



Gebiedstypologie grootschalige bedrijfsclusters, vergeleken met veelbesproken typologieën en economische activiteiten door experts

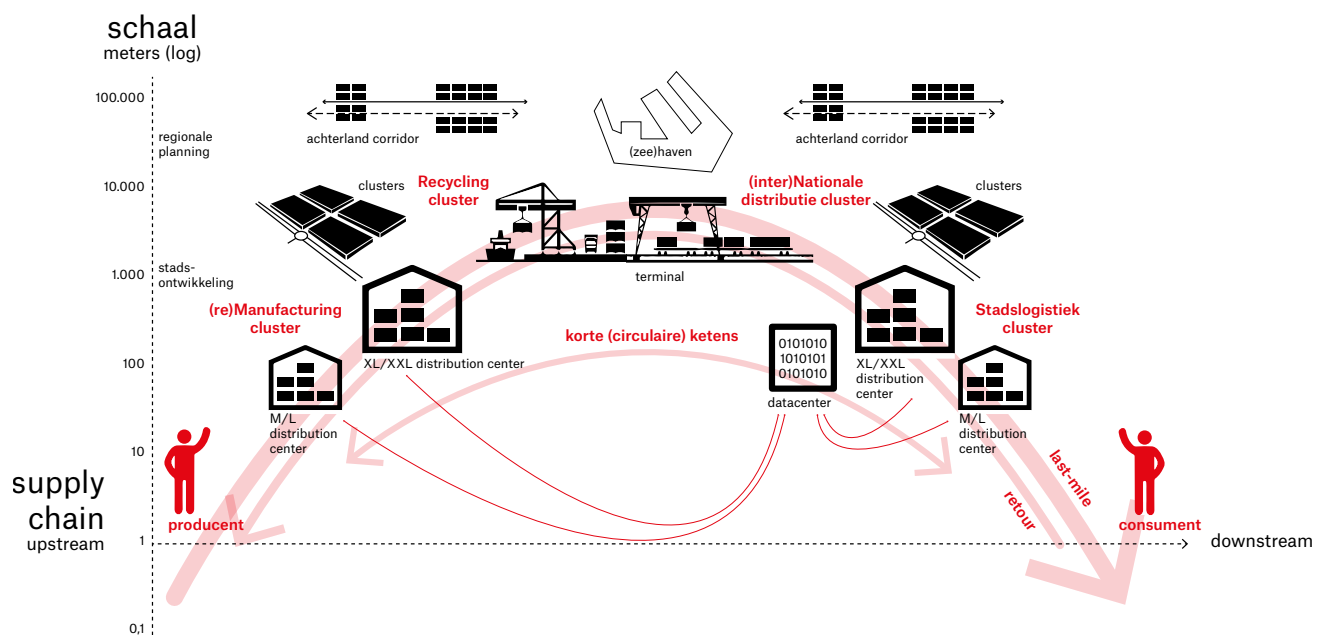
Typologie voor grootschalige bedrijfsvestigingen

Veel onderzoekers en adviseurs zien de noodzaak om gedetailleerder te kijken naar logistieke en andere grootschalige bedrijfslocaties. We kunnen hiervoor o.a. gebruik maken van het werk van Adeline Heitz, die logistieke functietypen onderscheidt, van het werk door Buck Consultants gericht op verschillende logistieke marktsegmenten, en het werk van de Stec Groep dat onderscheid maakt tussen business-to-business en business-to-client en regionale, nationale en internationale oriëntatie. Om goed antwoord te kunnen geven op onze vraag naar gebiedskwaliteiten in de circulaire economie, voegen we een aantal aspecten toe.

Alle vier gebiedstypen in de typologie beschouwen we als ruimtelijke clustercombinaties van logistiek met andere activiteiten in een gebied. Deze andere activiteiten spitsen we op de verticale as toe op enerzijds productie en anderzijds consumptie. We sorteren hierbij voor op de doelstelling van Nederland en de EU om in 2050 een volledig circulaire economie te zijn. Omdat het in de circulaire economie draait om benutten van bestaande producten en materialen staan de productieactiviteiten in het teken van (re)manufacturing

en verwerking van materialen en energie. In de huidige situatie zijn de bovenste twee kwadranten dus nog onderontwikkeld, maar er is wel op korte termijn al ruimte nodig om deze toekomstige activiteiten mogelijk te maken. De horizontale as maakt onderscheid tussen het faciliteren van mondiale ketens of lokale bedrijfsecosystemen. Aan de linkerzijde van het diagram vinden we daarom de grootschaliger bedrijfsclusters, gericht op bijvoorbeeld materialen en energie, of (inter)nationale distributiecentra. De clusters aan de rechterzijde zijn

kleiner van schaal en horen in een stedelijker context. De grenzen tussen de vier gebiedstypen zijn vloeiend. Een sector als e-commerce en activiteiten als value-added-logistics (VAL) liggen soms in het midden, en ook in de werkelijkheid zien we nu al dat sommige van de typen gebieden in elkaars verlengde liggen – letterlijk in het geval van Utrecht Lage Weide (zie illustratie op pagina 12). De vier gebiedstypen worden in kaart gebracht vanuit verschillende omgevingsfactoren, die we in de volgende paragrafen toelichten.



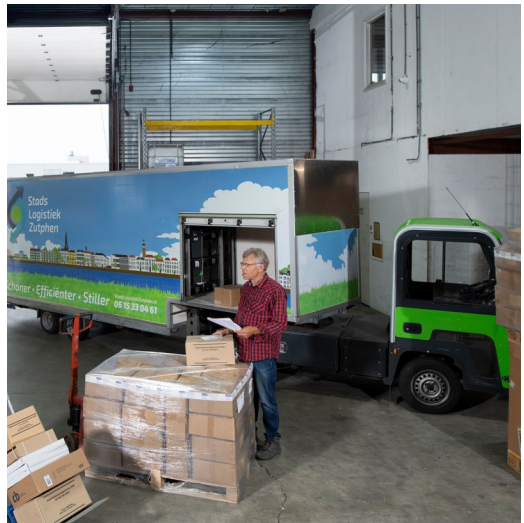
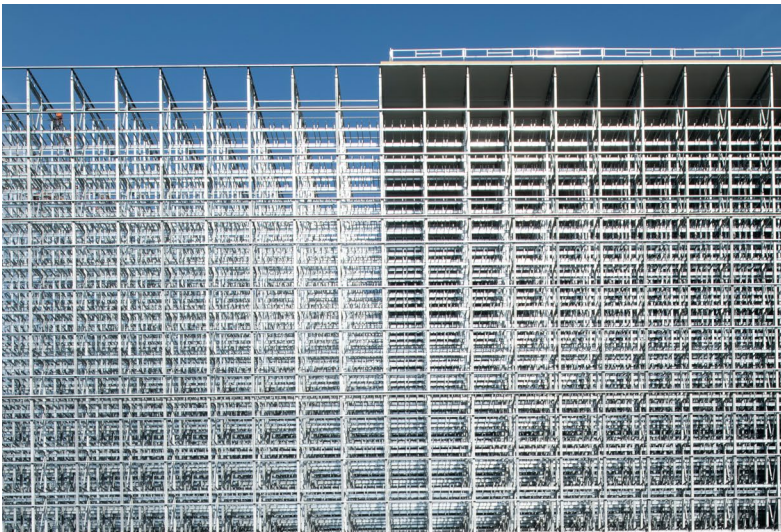
Gebiedstypologie grootschalige bedrijfsclusters, gepositioneerd langs de productie-consumptie keten



Foto: Rufus de Vries

Geschiktheids- kaarten





Gebiedstypologie grootschalige bedrijfsclusters, verbeeld door
fotograaf Rufus de Vries

Omgevingsfactoren wegen

De geschiktheid van plekken voor de vier gebiedstypen wordt in kaart gebracht vanuit verschillende omgevingsfactoren, die bij elk van de typen anders worden gewogen. Door optellen van alle factoren in cellen van 500 x 500 meter ontstaan vier kaarten. Deze worden gecorrigeerd door een kaart van gepastheid in het landschap, eveneens verkregen door landschappelijke omgevingsfactoren te wegen en bij elkaar op te tellen. In de komende hoofdstukken worden de factoren en wegen toegelicht.

Er zijn twee groepen omgevingsfactoren meegenomen, de ene groep gericht op de ruimtelijk-economische geschiktheid voor een bepaald gebiedstype, de andere voor de gepastheid van grootschalige bebouwing in het landschap. In sommige locaties doven deze twee elkaar deels uit. Bij de gepastheid is ook gebruik gemaakt van enkele knock-out factoren, omdat sprake is van internationale afspraken waaraan voldaan moet worden.

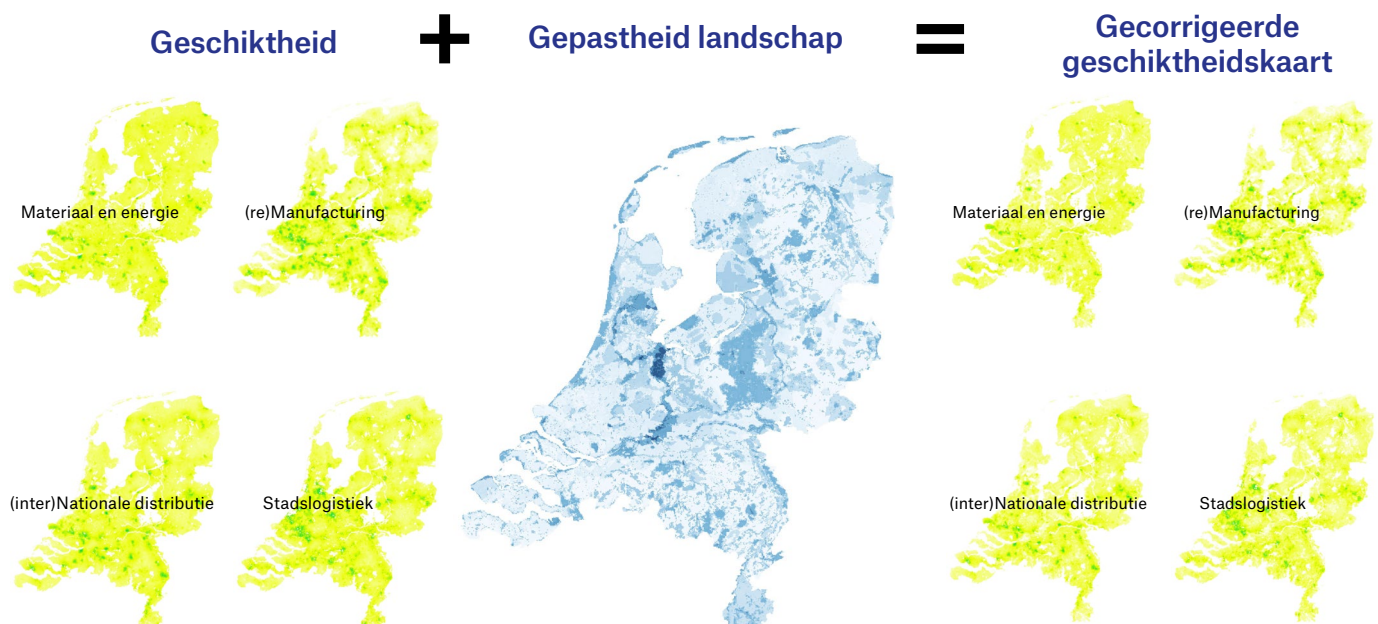
De omgevingsfactoren zijn in verschillende iteraties verzameld, gewogen, besproken met betrokkenen en verbeterd. Het startpunt waren factoren die uit eerder onderzoek van belang zijn gebleken (door adviesbureaus als Stec en BCI, en relevante academici zoals Onstein, Tavasszy, Dablanc en Raimbault). In tweede instantie zijn in gesprekken met de betrokken partijen in het Grip programma factoren toegevoegd. Vervolgens zijn aan de hand van de voorlopige uitkomsten de factoren nogmaals kritisch bekeken, soms aangepast of anders gedefinieerd (andere data),

en indien nodig anders gewogen. Dit levert een werkbare basis op, die op een later moment geupdate kan worden als men dit nodig vindt. Uitgangspunt is geweest om zoveel mogelijk bruikbare verschillen te laten zien tussen de vier typen gebieden. Wanneer mogelijk is daarom gekozen voor positieve of negatieve wegingen, in plaats van de neutrale waarde nul.

De factoren zijn geen glazen bol, maar manieren om vanuit de bestaande situatie inzicht te krijgen in toekomstige ontwikkelingen. Zijn er ergens dus al infrastructuren, bedrijvigheid in een bepaalde sector of andere kwaliteiten, dan bepalen die mede de geschiktheid in de toekomst. Dit klopt met hoe het vaak gaat in de praktijk, en met veelgebruikte onderzoeksmethoden die grondgebruik voorspellen. Het kan echter zo zijn dat een grote beleidsingreep, zoals het aanleggen van zware infrastructuur of stimuleren van een nieuw bedrijfscluster, de geschiktheid van een gebied sterk verandert. Dit zijn lastig te voorspellen en realiseren

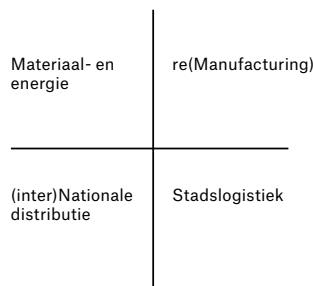
veranderingen, maar niet helemaal in de tijd uit te sluiten. Ook kunnen andere factoren een rol spelen, die niet als omgevingsfactoren kunnen worden meegerekend, bijvoorbeeld de bereidheid van mensen om te reizen naar hun werk in een regio, rampen of toekomstig economisch beleid.

De kaarten uit deze analyse zijn primair hulpmiddelen in het gesprek over locatiekeuze en regionale programmering. Daarnaast kunnen ze inzicht geven in het herontwikkelingspotentieel van bestaande terreinen. Bestaand verstedelijkt gebied kleurt ook regelmatig groen - zo kan herontwikkeling van een wijk mogelijkheden bieden voor meekoppelen van stadslogistiek. De kaarten krijgen betekenis door ze te combineren met de lokale politiek-bestuurlijke afwegingen van dat moment, bijvoorbeeld omtrent zoekgebieden en maatschappelijke discussies.



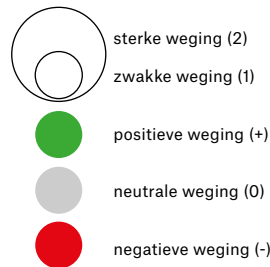
Geschiktheid

De vier gebiedstypen worden in kaart gebracht vanuit verschillende omgevingsfactoren, die bij elk van de typen anders worden gewogen. Door optellen van alle factoren in cellen van 500 x 500 meter ontstaan vier kaarten. Ca. een derde van de factoren gaan over netwerken en bereikbaarheid, een derde over productief ruimtegebruik (bedrijvigheid) en een derde over stedelijkheid (aanwezigheid van consumenten en werknemers). Schaarse (punt)elementen krijgen een zwaarder gewicht voor een significante invloed. Hieronder worden de factoren en wegingen toegelicht.



LEGENDA

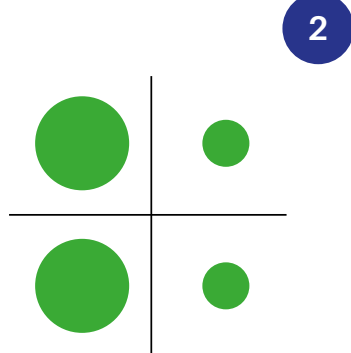
2
globale weging van de omgevingsfactor



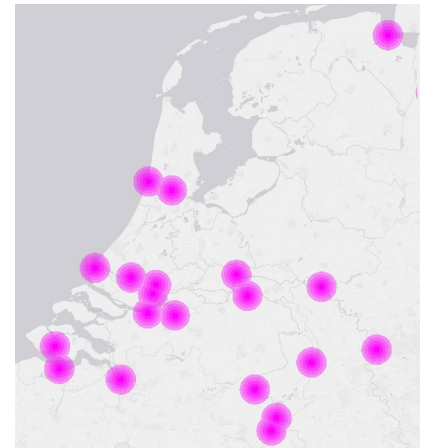
Bij relevante punten, lijnen en vlakken, waar een afnemende invloed van uitgaat, is gebruik gemaakt van stapsgewijze afname van de score van 1 naar 0, in 4 stappen van 2500m (totaal 10km). Bij data met grote hoeveelheden punten is een hittekaart gebruikt, die de intensiteit van de punten weergeeft. Hierbij is een radius van 3km gebruikt.

NETWERKEN EN BEREIKBAARHEID

Trimodale hubs (rail en binnenvaart gecombineerd met wegvervoer)

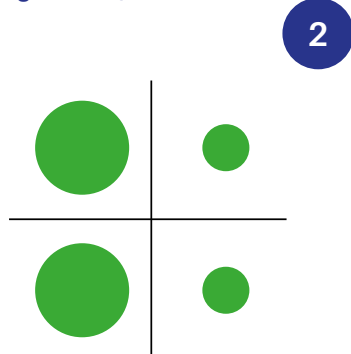


Trimodale hubs maken zero-emissie transport mogelijk in grote volumes van containers. Consolideren van grote goederenstromen via deze modaliteiten wordt dan ook als belangrijke stap gezien richting een circulaire economie. Gunstig bij-effect is dat de congestie op het wegennet verminderd kan worden. Voor kleinere goederenstromen is het netwerk minder relevant. De hubs worden gezien als zeer belangrijke locaties in het toekomstige transportnetwerk.

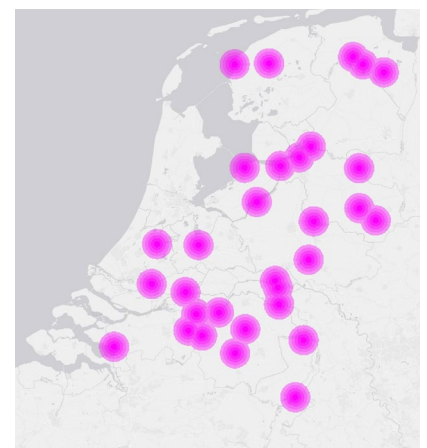


Trimodale terminals. Bron: ministerie IenW. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

Bimodale hubs (rail of binnenvaart met wegvervoer)



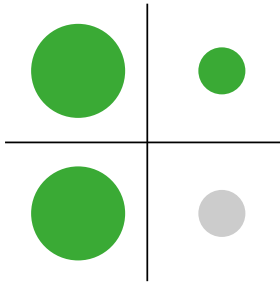
Rail en binnenvaart maken (op termijn) zero-emissie transport mogelijk in grote volumes. Consolideren van grote goederenstromen van bulk en containers via deze modaliteiten wordt dan ook als belangrijke stap gezien richting een circulaire economie. Gunstig bij-effect is dat de congestie op het wegennet verminderd kan worden. Voor kleinere goederenstromen is het netwerk minder relevant, omdat daar vaker gebruik moet worden gemaakt van vervoer over de weg.



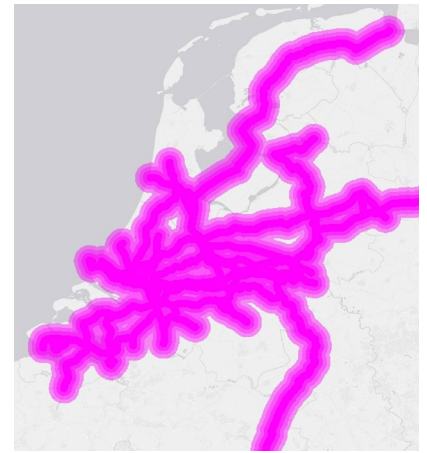
Bimodale terminals Bron: ministerie van IenW. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

**Europees Ten-T netwerk
(kernnetwerk binnenvaart en spoor)**

0.5



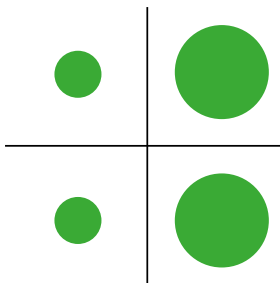
Binnenvaart en railvervoer maken zero-emissie transport mogelijk in grote volumes. Consolideren van grote goederenstromen via deze modaliteiten wordt dan ook als belangrijke stap gezien richting een circulaire economie. Gunstig bij-effect is dat de congestie op het wegennet verminderd kan worden. Op Europees niveau worden deze netwerken gestimuleerd in het Ten-T programma. Voor kleinere goederenstromen is het netwerk minder relevant.



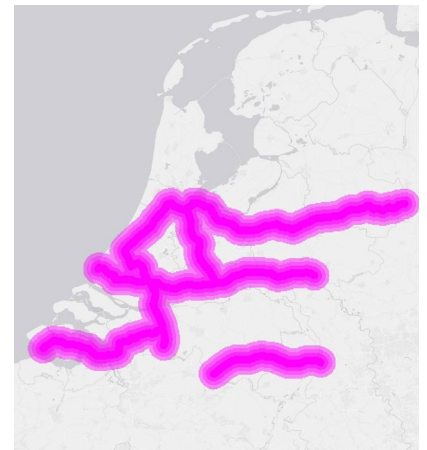
Ten-T barge & rail core network. Bron: Europese Unie. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

**Europees Ten-T netwerk
(kernnetwerk wegen)**

0.5



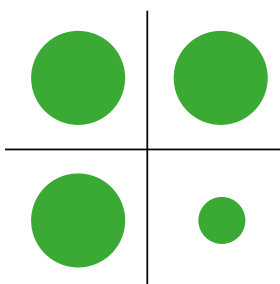
Wegtransport is een belangrijke vervoersmodaliteit voor flexibel snel vervoer, geschikt voor kleinere goederenstromen die niet geconsolideerd kunnen worden, of vervoer richting kleinere bevolkingskernen en afnemers in Europa. Op Europees niveau worden deze netwerken gestimuleerd in het Ten-T programma. Congestie is een risico op delen van het wegennet (zie omgevingsfactor knelpunten).



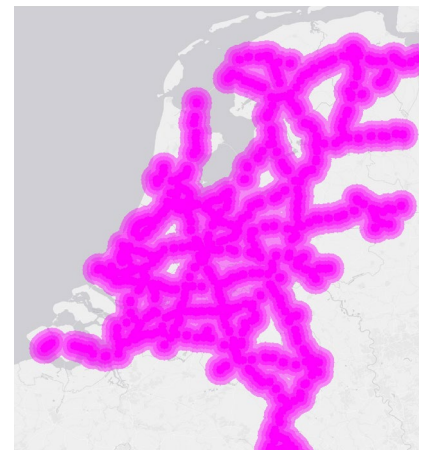
Ten-T road core network. Bron: Europese Unie. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

Snelwegafslagen

1



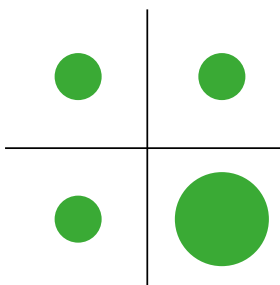
Wegtransport is een belangrijke vervoersmodaliteit voor flexibel snel vervoer, geschikt voor kleinere goederenstromen die niet geconsolideerd kunnen worden, of vervoer richting kleinere bevolkingskernen en afnemers in Nederlandse regio's. Locaties nabij snelwegafslagen zijn daarvoor beter geschikt. Congestie is een risico op delen van het wegennet (zie omgevingsfactor knelpunten).



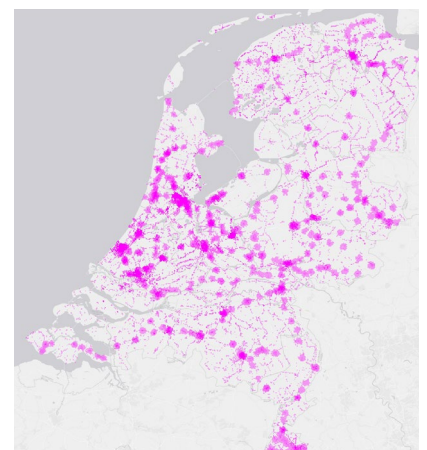
Snelwegafslagen. Bron: BGT topografie. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

Openbaar vervoer

1



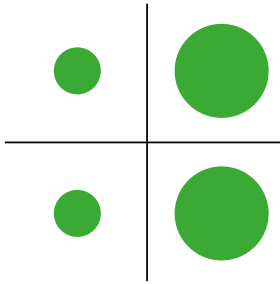
Beschikbaarheid van openbaar vervoer is cruciaal voor het aantrekken van voldoende werknemers in de grootschalige werklocaties in de toekomst. Tevens is het een effectieve manier om emissies van het woon-werktransport te verminderen. Voor stadslogistiek zijn OV-stations bovendien kansrijke locaties voor organisatie van de last-mile, pakketpunten e.d.



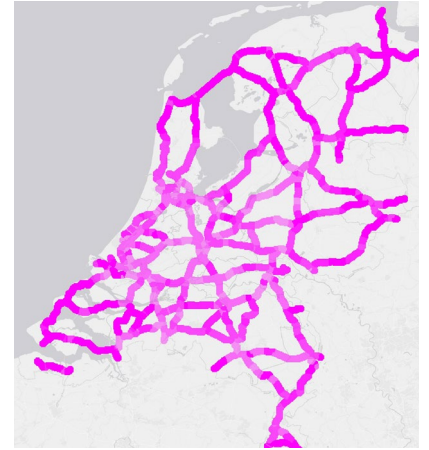
Public Transport Accessibility Level (PTAL). Bron: Vereniging Deltametropool. Scores lopen in 6 stappen af van 1 naar 0.

Infrastructuur knelpunten (wegen)

0.5



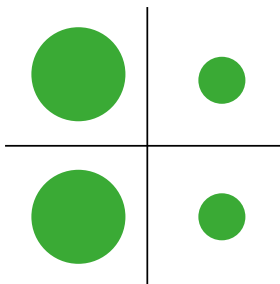
Knelpunten op het wegennet maken het goederenvervoer minder effectief. Dit is voor alle soorten grote bedrijvigheid relevant, maar het meest voor activiteiten die op het wegvervoer zijn aangewezen (niet te consolideren stromen). Aangezien goederenvervoer 24/7 kan doorgaan, zijn de knelpunten die ook buiten de spits nog worden verwacht het belangrijkste.



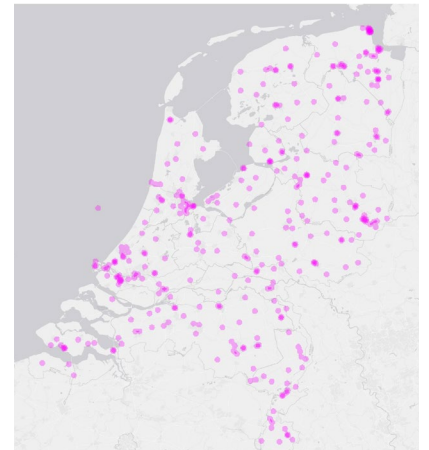
Verwachte knelpunten tot 2030 - hoog scenario. Bron: Integrale Mobiliteits Analyse (IMA), ministerie IenW. Scores lopen in 4 stappen af naar 0.

Energienetwerk

1



Aansluiting op het elektriciteitsnetwerk is van steeds groter belang voor grootschalige bedrijven, omdat ze ofwel veel energie gebruiken (elektrische voertuigen laden bijvoorbeeld), ofwel opwekken (bijvoorbeeld door zonnepanelen). De (onder)stations van het hoogspanningsnetwerk zijn hierbij leidend, omdat hier daadwerkelijk de toegang tot het net wordt verzorgd. Uiteraard worden deze onderling verbonden door bovengrondse of ondergrondse kabels.

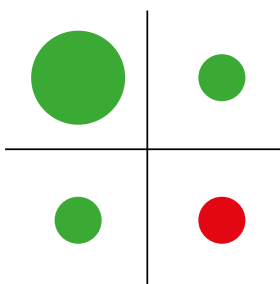


Electra (onder)stations, gewogen naar het voltage. Bron: TenneT. Scores lopen in vier stappen af naar 0 (r = 3km).

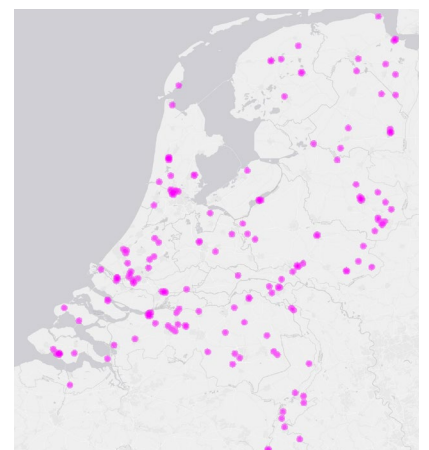
PRODUCTIELOCATIES

Recycling

2

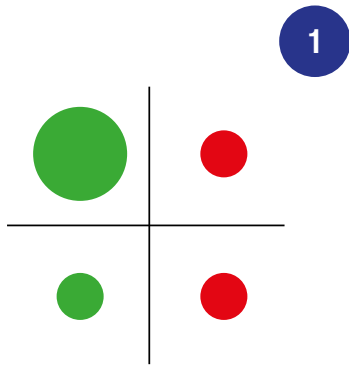


Aanwezigheid van bestaande recycling bedrijven (afvalstroom, en hergebruik en verwerking van materialen) is vanzelfsprekend een relevante factor voor het clusteren van grootschalige bedrijvigheid in dezelfde sector. Daarnaast ligt combinatie voor de hand met de energiesector (zie omgevingsfactor energie), vanwege dezelfde behoefte aan ruimte met bulkvervoer en hoge milieucategorie. Om die reden is het niet logisch voor meer stedelijke bedrijven om in de directe omgeving te zitten, wel op een afstandje.

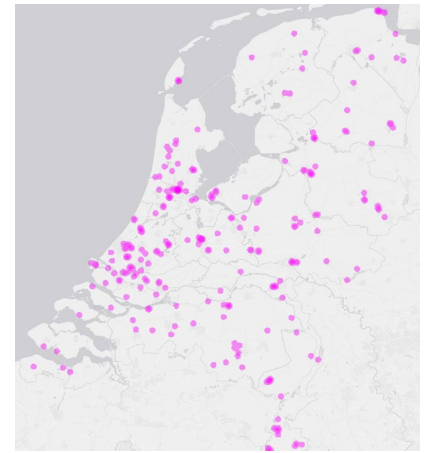


Concentratie van recyclingbedrijven. Bron: Lisa 2017 (SBI 382). Scores lopen in density heatmap af naar 0 (r = 3km).

Energieproductie

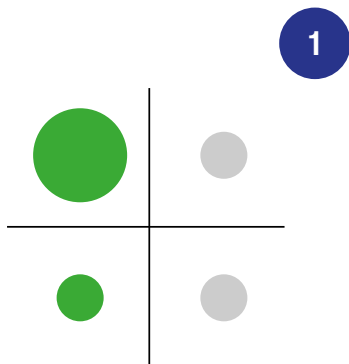


Aanwezigheid van bestaande energieproducerende bedrijven is vanzelfsprekend een relevante factor voor het clusteren van grootschalige bedrijvigheid in dezelfde sector. Daarnaast ligt combinatie voor de hand met de recycling sector, vanwege dezelfde soort ruimtebehoefte. Er is een synergie mogelijk met (energieleverende) XXL distributiecentra, (energieintensieve) maakindustrie en datacenters.

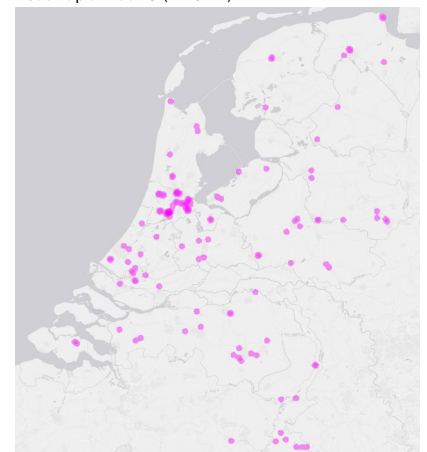


Concentratie van energieproducenten. Bron: Lisa 2017 (SBI 06, 091, 035). Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

Datacenters

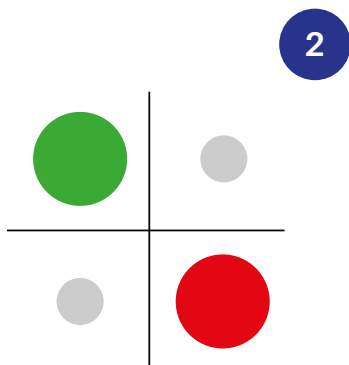


Datacenters verbruiken veel energie en kunnen daarom een goede combinatie zijn met grootschalige bedrijvigheid zoals de energiesector. De hyperscale datacenters zijn in het bijzonder goed te koppelen met de haventerreinen en aanlandpunten van windenergie. In stedelijk gebied zijn ze een minder relevante factor voor clustering van andere bedrijven.

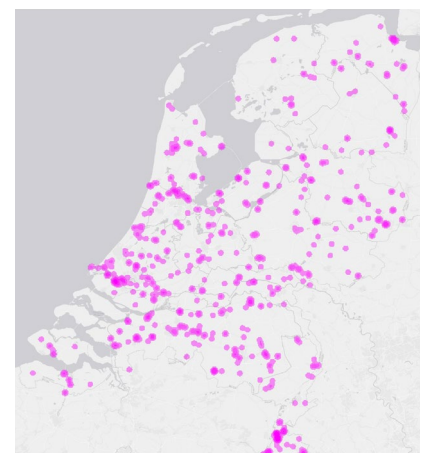


Concentratie van datacenters. Bron: Vereniging Deltametropool & VU, 2021. Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

Chemie

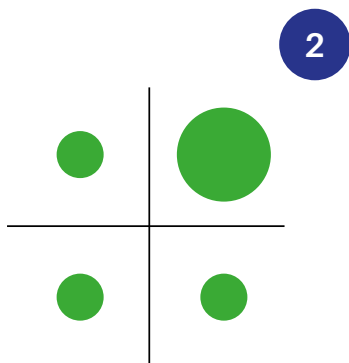


Chemische industrie verhoudt zich niet eenduidig t.a.v. de verschillende typen grootschalige bedrijfslocaties. Vanwege het grootschalige (bulk) transport en hoge milieucategorie is de combinatie met materialen en energie heel voor de hand liggend. Voor distributie en maken kan het zowel een voor- als nadeel vormen. En chemie verhoudt zich zeer slecht met stedelijke gebieden waar veel mensen komen.

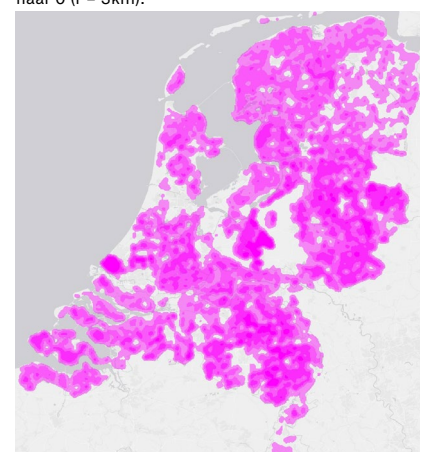


Concentratie van chemische industrie. Bron: Lisa 2017 (SBI 20). Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

Agrifood

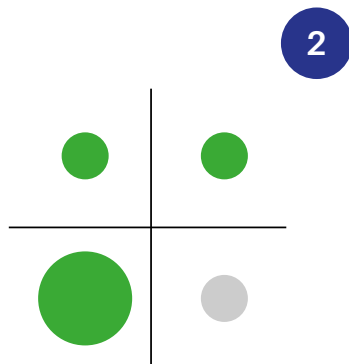


Aanwezigheid van de agrifood sector is vaak een positieve factor voor clusteren van grootschalige bedrijvigheid, omdat deze sector verschillende ketens omvat. Zo zijn er grote agrobulk ketens in de sfeer van materialen en energie, verwerkende bedrijven, bevoorrading van supermarkten, en e-commerce en last-mile delivery van food producten. Handel en verwerking van food heeft mogelijk extra belang bij de nabijheid. Daarnaast zijn er ook bedrijven in veredeling, kassenbouw en teeltmachines.

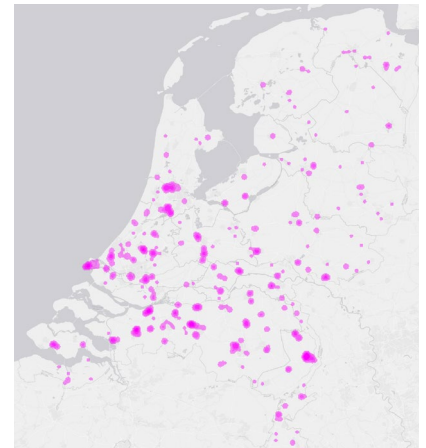


Concentratie van agrifood bedrijven. Bron: Lisa 2017 (SBI 0111, 0113, 0116, 012, 0141, 0142, 0145, 0146, 0147, 015, 016, 03, 10, 11, 12). Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

(X)XL logistiek

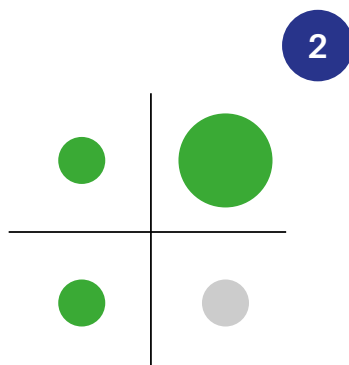


Grootschalige logistiek is faciliterend voor veel andere (grootschalige) bedrijfsprocessen, dus is het logisch dat aanwezigheid van (X) XL logistiek een relevante factor is. In de praktijk blijkt de grote schaal en snelle ontwikkeling van deze sector ook de schaarste van bedrijfsruimte te versterken in met name stedelijke omgevingen, waar MKB en maakbedrijven last kunnen krijgen van ruimtegebrek. (X)XL warehouses gebruiken ook niet altijd het watergebonden transport van haventerreinen, waardoor ook daar conflicten kunnen ontstaan.

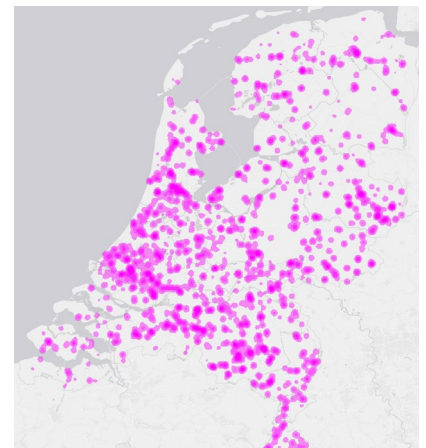


Concentratie van (X)XL logistiek. Bron: Landscapes of Trade, Merten Nefs, 2021. Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

Maakindustrie



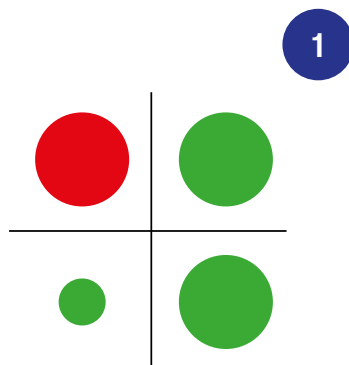
Aanwezigheid van bestaande maakindustrieën, bijvoorbeeld hightech, machinebouw en bouwcomponenten, zijn relevant voor grootschalige bedrijfsclusters die deze industrieën kunnen versterken en bevoorraden. Omdat dit type bedrijven niet vaak kan verhuizen en vaak onderlinge relaties heeft (producten, personeel, kennis), zijn bestaande maakclusters een belangrijk uitgangspunt voor nieuwe bedrijven in deze sectoren.



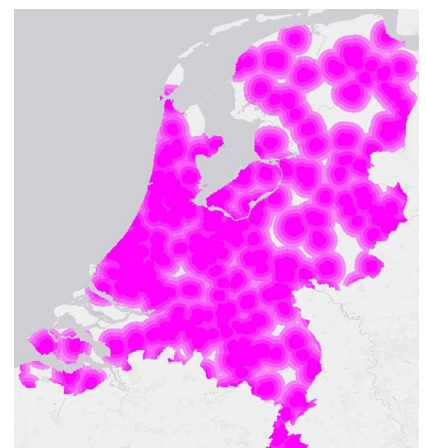
Concentratie van maakindustrie. Bron: Lisa 2017 (SBI 13:17, 19, 21:32). Scores lopen in density heatmap af naar 0 ($r = 3\text{km}$).

STEDELIJKHEID

Afstand tot stedelijke kernen

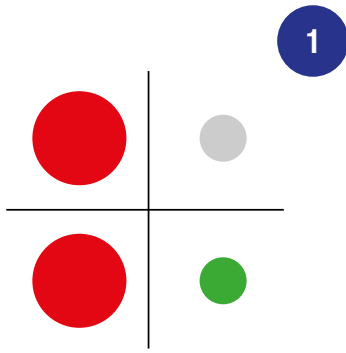


Aanwezigheid van steden is belangrijk voor veel grootschalige bedrijfsclusters. Enerzijds zijn het concentraties van potentiële consumenten, afnemers en werknemers. In het geval van materialen en energie is juist een zekere afstand gewenst tot stedelijke gebieden, vanwege de hinder die deze activiteiten veroorzaken voor inwoners. Ook afstand tot over de grens gelegen stedelijke kernen in België en Duitsland is hierbij uiteraard relevant en dus meegenomen.

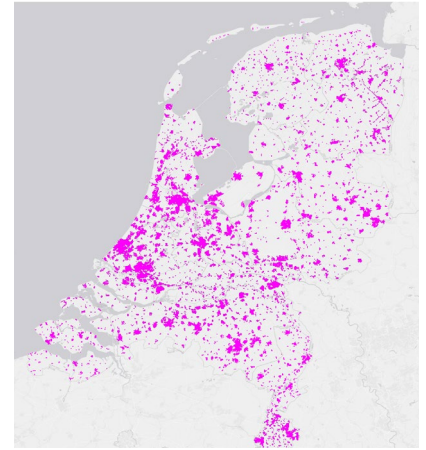


Afstand tot stedelijke kernen > 500 ha. Bron: BGT topografie en Corine Land Cover. Scores lopen in stappen van 2500m af naar 0.

Woonfunctie

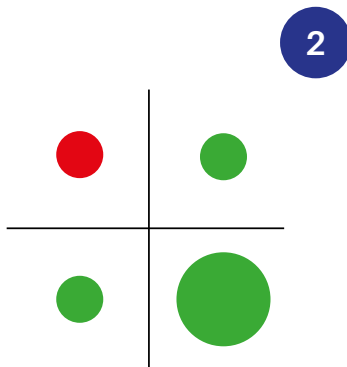


Aanwezigheid van steden zijn belangrijk voor veel grootschalige bedrijfsclusters. Enerzijds zijn het concentraties van potentiële consumenten, afnemers en werknemers. In het geval van materialen en energie is juist een zekere afstand gewenst tot stedelijke gebieden, vanwege de hinder die deze activiteiten veroorzaken voor inwoners.

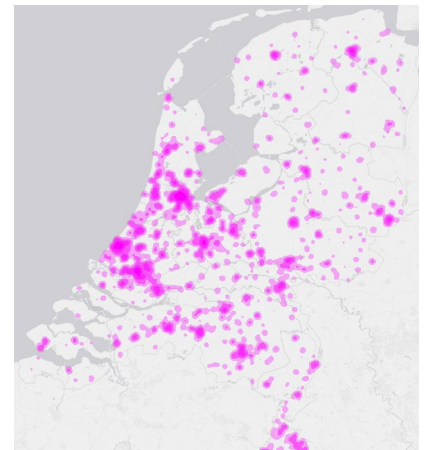


Locatie in stedelijke kernen > 500 ha. Bron: BGT topografie.

Omgevingsadressen dichtheid

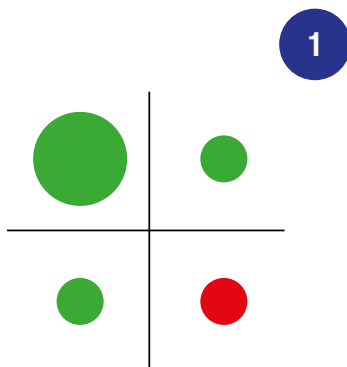


De dichtheid van omgevingsadressen (OAD) is een andere maatstaf van stedelijkheid, die een gedetailleerder beeld geeft dan de afstand tot stedelijke kernen. Ook deze is van belang voor concentraties van potentiële consumenten, afnemers en werknemers. In het geval van materialen en energie is juist een zekere afstand gewenst tot bewoners, voorzieningen en bedrijven (adressen), vanwege de hinder die deze activiteiten veroorzaken voor inwoners.

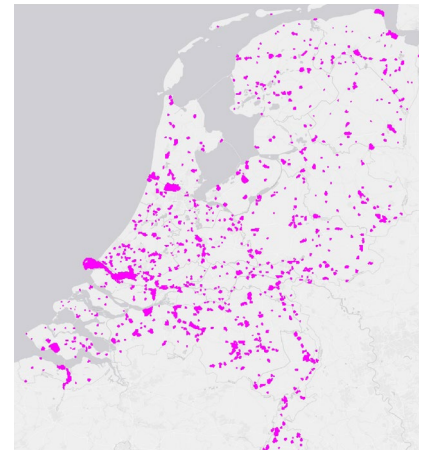


Omgevingsadressen dichtheid. Bron: CBS, 2021. Scores lopen af van 1 naar 0.

Hoge milieucategorie

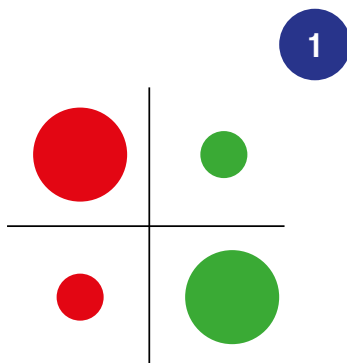


Een bestemmingsplan, dat activiteiten met een hoge milieucategorie mogelijk maakt, is vanzelfsprekend een voorwaarde voor grote bedrijvigheid met veel hinder (geluid, verkeersbewegingen, stof, geur). Voor veel logistieke activiteiten of hightech maakindustrie is het echter niet nodig.

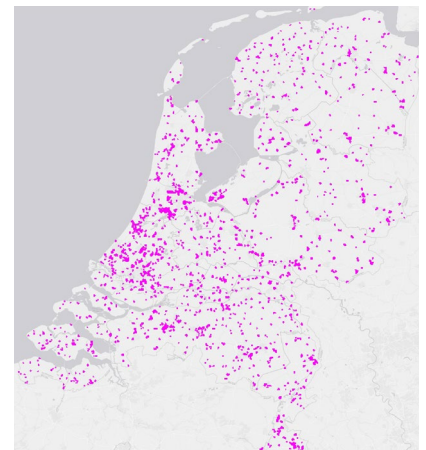


Bedrijventerreinen met milieucategorie > 3, met een buffer van 500m. Bron: Ibis, 2022. Scores 1 of 0.

Lage milieucategorie

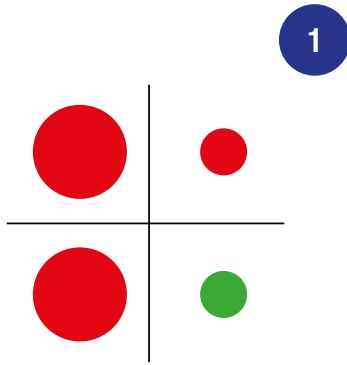


Een bestemmingsplan, dat activiteiten met een lage milieucategorie mogelijk maakt, is een voorwaarde voor grote bedrijvigheid met beperkte hinder. Voor grootschalige bulkoverslag, zware industrie en chemie zijn deze terreinen echter niet geschikt.



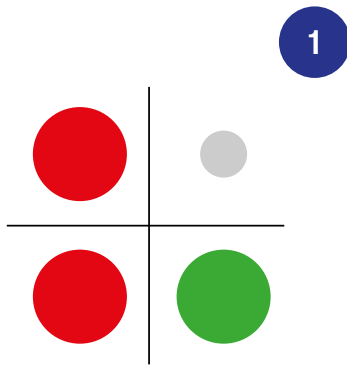
Bedrijventerreinen met milieucategorie < 4, met een buffer van 500m. Bron: Ibis, 2022. Scores 1 of 0.

Grondprijs

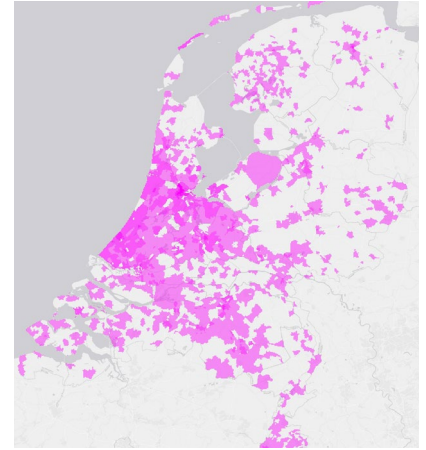


Een hoge grondprijs is een belangrijke negatieve omgevingsfactor voor grootschalige bedrijven, vanwege de hogere kosten van de vestiging (daarom is schaarste + hoge prijs ook zo'n effect instrument voor intensivering/stapeling). Tegelijkertijd is de hoge grondprijs ook een indicator voor aanwezigheid van veel voorzieningen, afnemers en consumenten die meer dan gemiddeld te besteden hebben. Dat kan voor stadslogistiek een reden zijn om juist wel deze plekken op te zoeken.

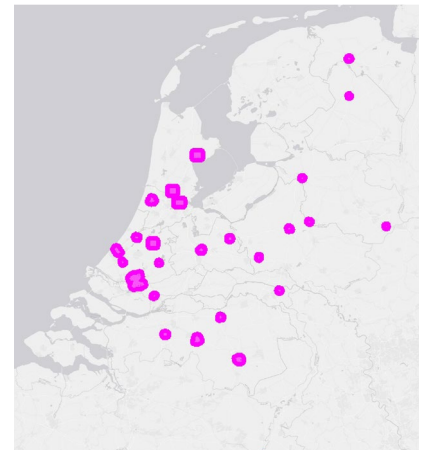
Zero-emissie zones



Zero-emissie zones worden in verschillende steden van het land ingevoerd, geleidelijk tot 2030. In deze zones mag goederenvervoer geen uitstoot meer hebben en moet daarom elektrisch of bijvoorbeeld met de fiets gebeuren. Dit houdt in dat aan de randen van deze zones, en soms ook erin, stadsdistributiehubs moeten komen. Tegelijkertijd wordt het voor bedrijven die nog even afhankelijk blijven van vervoer met emissies niet in deze zones kunnen zitten.



Hedonische grondprijsberekening. Bron: VU & NVM. Scores lopen van 1 naar 0.

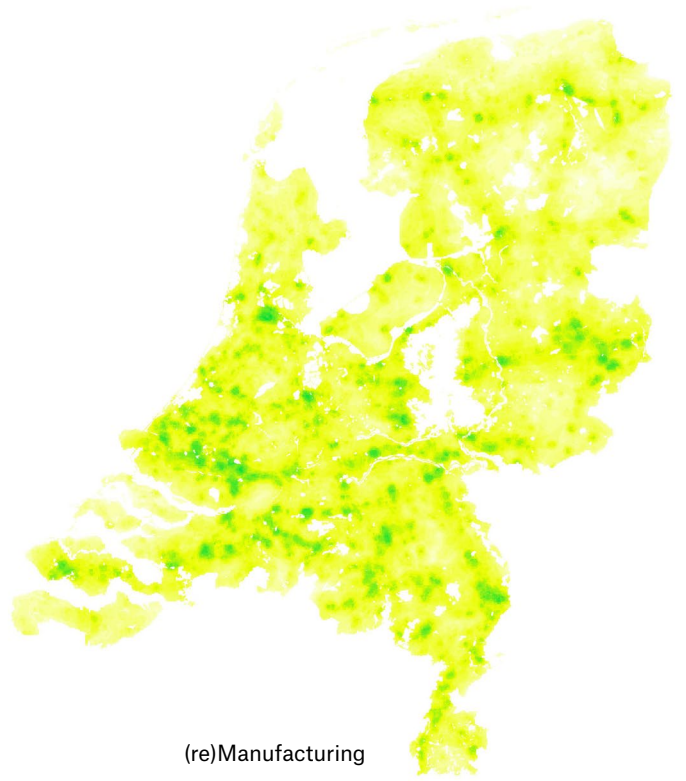


Gegevens van www.stadshubs.nl, door o.a. TLN. Scores zijn 1 net buiten de zero-emissiezone, en 0.5 daarbinnen.

Geschiktheid



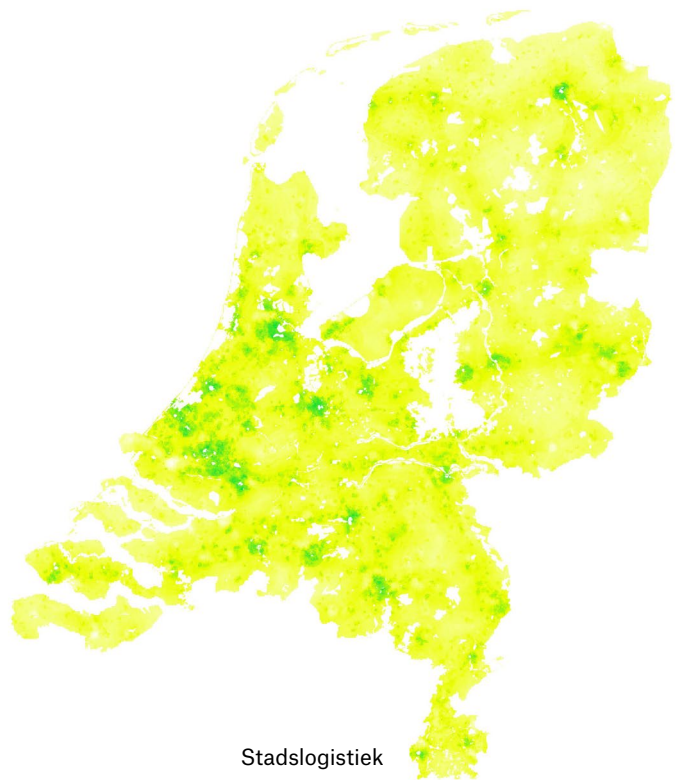
Materiaal en energie



(re)Manufacturing



(inter)Nationale distributie



Stadslogistiek

Gepastheid

Vanuit het landschap bekeken is grootschalige bedrijvigheid soms meer en soms minder gepast. Dit betekent dat op sommige plekken geen bedrijven kunnen komen, bijvoorbeeld in een Natura2000 gebied of ter plekke van een rijksmonument. En op sommige plekken is extra aandacht nodig voor inpassing, bijvoorbeeld in de inundatiezones van de Hollandse Waterlinies. Ook spelen aspecten van bodemgesteldheid een rol. Uitgangspunt bij Grip is dat deze beperkingen m.b.t. gepastheid gelden voor elk van de vier gebiedstypen van grootschalige bedrijfsclusters. Alle gebruikte gepastheidsfactoren spelen een belangrijke rol in de NOVI programma's.

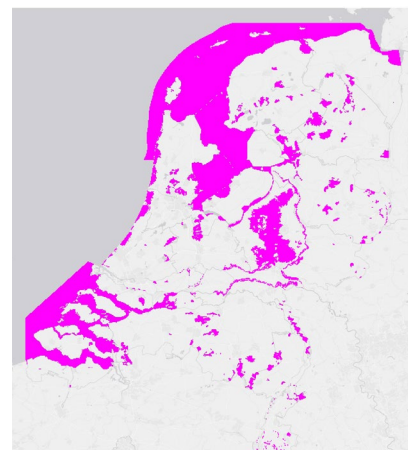
LEGENDA



Natura 2000



Door internationale afspraken is het uitgesloten om in deze kwetsbare en waardevolle natuurgebieden grootschalige bedrijfsclusters te realiseren.



Natura 2000 gebieden Nederland. Bron: Europese Unie.

UNESCO werelderfgoed locaties



Door internationale afspraken is het uitgesloten om in deze kwetsbare en waardevolle erfgoedlocaties grootschalige bedrijfsclusters te realiseren.

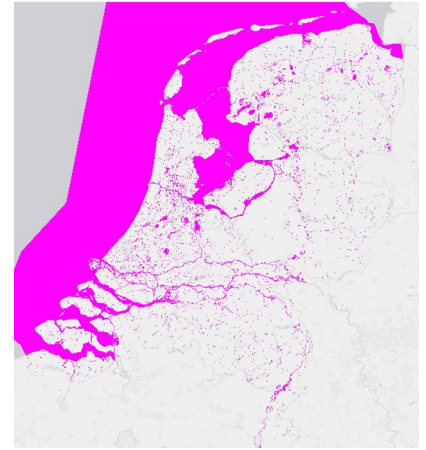


UNESCO werelderfgoed locaties. Bron: RCE.

Water



In gebieden waar nu oppervlaktewater is, is het vrijwel onmogelijk om grootschalige bedrijfsclusters te realiseren. Een mogelijke uitzondering is een eventuele derde Maasvlakte, waarvoor nog geen concrete plannen bestaan. In het binnenland heeft Nederland het oppervlaktewater hard nodig voor klimaatadaptatie.

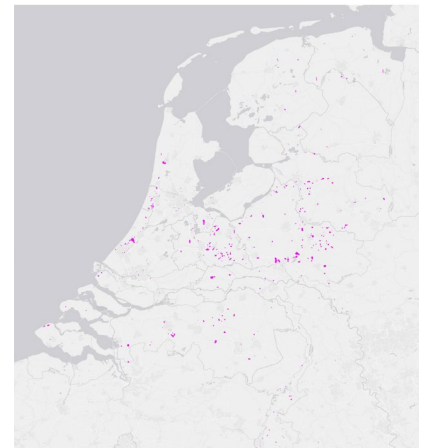


Oppervlaktewater > 10 ha. Bron:

Groene rijksmonumenten



Door nationale afspraken is het uitgesloten om in groene rijksmonumenten, kwetsbare waardevolle erfgoedlocaties zoals buitenplaatsen, grootschalige bedrijfsclusters te realiseren.

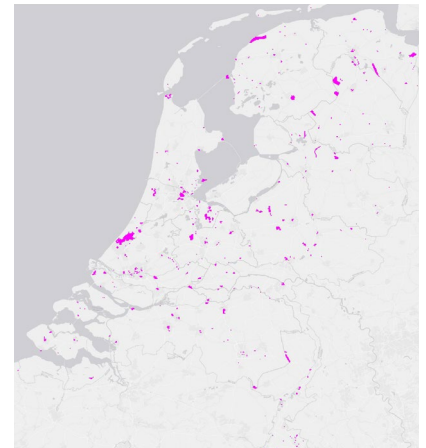


Hedonische grondprijsberekening. Bron: VU & NVM. Scores lopen van 1 naar 0.

Beschermde stads- en dorpsgezichten

4

In gebieden met beschermd stads- of dorpsgezicht zijn wel ontwikkelingen mogelijk, maar deze moeten wel in het beschermde beeld passen, en hieraan geen afbreuk doen. In de praktijk zijn grootschalige ontwikkelingen dan vaak niet mogelijk, of specifiek achter de gevels of in binnenterreinen.

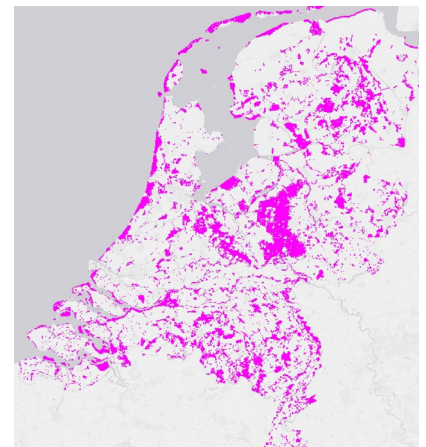


Beschermde stads- en dorpsgezichten. Bron: RCE.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

8

Natuurnetwerk Nederland is als opvolger van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) een structuur op nationale schaal, die door de provincies wordt uitgevoerd en gepland. Grootschalige bedrijvigheid ligt in deze beschermde gebieden niet voor de hand. Toch vinden in de NNN al wel economische activiteiten plaats, zoals recreatie en extensieve landbouw. Het is voorstelbaar dat in de toekomst bepaalde ontwikkelingen van grootschalige bedrijvigheid samen kunnen gaan met natuurontwikkeling.



Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bron: Nationaal Georegister, 2022.

UNESCO werelderfgoed zones

6

UNESCO werelderfgoed kent naast locaties ook zones, zoals de Beemster en de inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In dergelijke zones kan niet zomaar een grootschalige ontwikkeling plaatsvinden, maar in de praktijk zijn deze er wel te vinden (soms uit eerdere periodes). Hier is in ieder geval extra aandacht voor inpassing nodig, en in bepaalde gevallen is een ontwikkeling niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan het erfgoedcomplex.

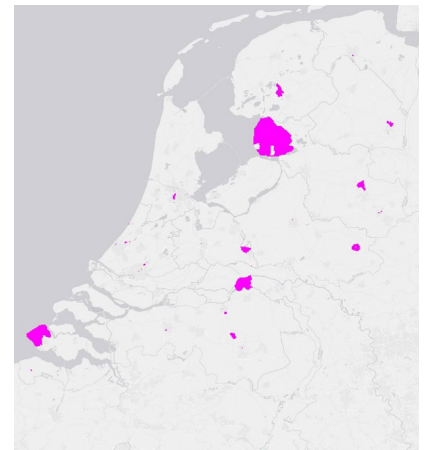


UNESCO werelderfgoed zones. Bron: RCE.

Wederopbouwgebieden

2

Wederopbouwgebieden zijn landinrichtingszones van na de Tweede Wereldoorlog met een uniek karakter. Grootschalige ontwikkelingen zijn hier niet per se vreemd, vanwege de grote rationale landschapsstructuren. Wel is grote voorzichtigheid en inpassing een vereiste, op de plekken die zich lenen voor grootschalige ontwikkelingen.

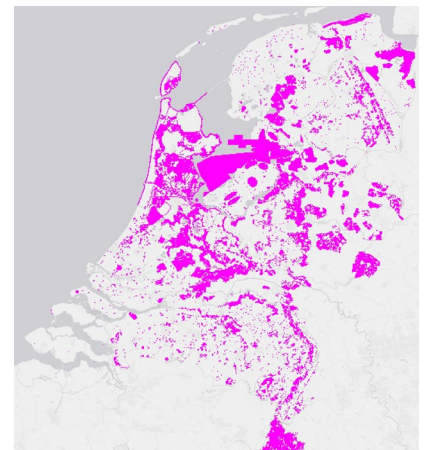


Wederopbouwgebieden. Bron: RCE.

Provinciaal beschermde landschappen

2

Op provincie-niveau zijn er ook verschillende beschermingsregimes, die niet allemaal zomaar nationaal vergelijkbaar zijn. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) verzamelt momenteel deze provinciale beschermingsregimes en brengt ze onder één noemer. De talrijke locaties leveren een voorlopige maar inzichtelijke kaart op van beperkingen vanuit landschap. Om overlap te voorkomen, is uit deze kaartlaag het NNN verwijderd.

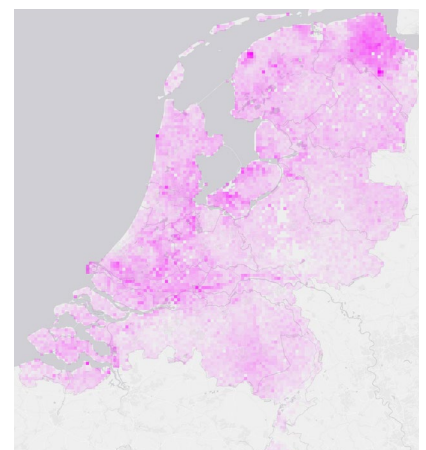


Provinciaal beschermde landschappen. Bron: RCE.

Bodemdaling

2

Gebieden met dalende bodem, meestal veengronden in het westen en noordoosten van het land, zijn minder geschikt voor grootschalige bedrijvigheid. De geringe draagkracht en het dalen van het maaiveld maken bouwen lastig en publieke infrastructuur duur om te onderhouden (wegen, riolering en straatverlichting bijvoorbeeld).

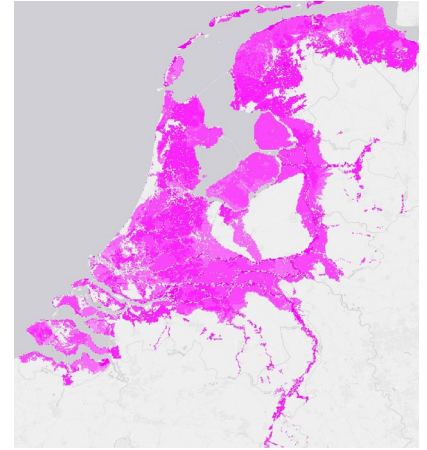


Bodemdalingsgevoeligheid. Bron: Bodemdalingskaart

Overstromingsrisico

2

Gebieden met groot overstromingsrisico, meestal gelegen in het rivierengebied in het midden en zuid-oosten van het land, of in buitendijkse zones, zijn minder geschikt voor grootschalige bedrijvigheid. Op termijn zijn in deze gebieden aanzienlijke klimaatadaptieve maatregelen nodig, bijvoorbeeld om ruimte te geven aan de rivieren. Grootschalige ontwikkelingen die hieraan kunnen bijdragen zijn mogelijk wel in te passen. De gebieden kennen een grote overlap met waardevolle landbouwgrond.

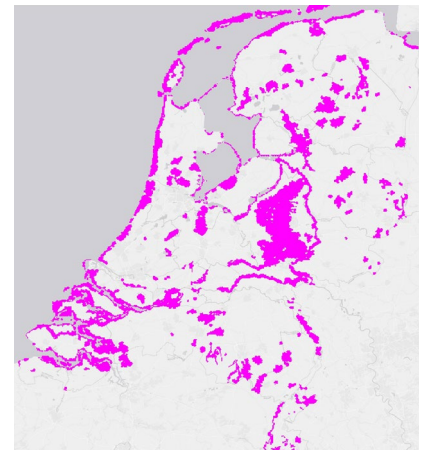


Overstromingsrisico. Bron: Klimateffectatlas.

Stikstofgevoelige natuur

4

Sommige habitats in natuurgebieden zijn extra kwetsbaar voor stikstofdepositie. Daarom zijn de gebieden rondom deze kwetsbare 'hexagonen' ongeschikt voor grootschalige clustering van bedrijven, tenzij deze stikstofneutraal kan plaatsvinden.



Stikstofgevoelige hexagonen. Bron: RIVM.

Gepastheid landschap

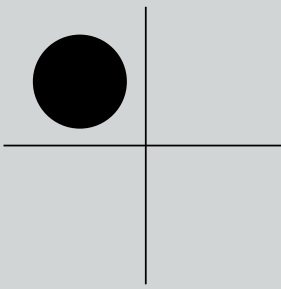




Refurn, Apeldoorn

hergebruik van componenten uit zonnepanelen en CV ketels
Foto: Rufus de Vries



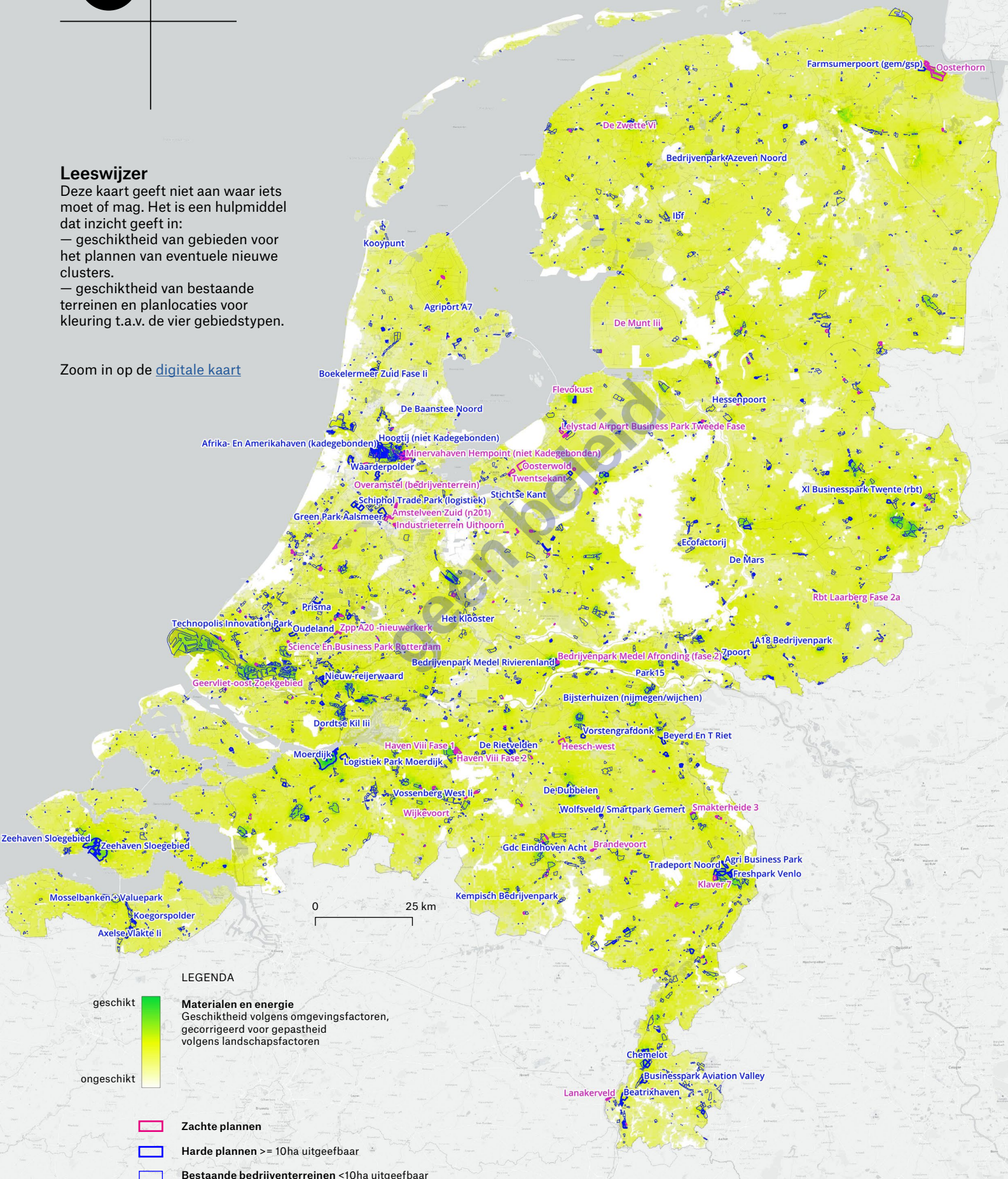


Leeswijzer

Deze kaart geeft niet aan waar iets moet of mag. Het is een hulpmiddel dat inzicht geeft in:

- geschiktheid van gebieden voor het plannen van eventuele nieuwe clusters.
- geschiktheid van bestaande terreinen en planlocaties voor kleuring t.a.v. de vier gebiedstypen.

Zoom in op de [digitale kaart](#)



gegevens uit Ibis juni 2021 & inventarisatie Stec 2022
enkel de grootste terreinen zijn in deze kaart gelabeld

CLUSTERTYPE

Materiaal en energie

Dit gebiedstype kenmerkt zich door grote open terreinen voor op- en overslag van bulkmaterialen, naast XL en XXL loodsen en containers. In deze gebieden vindt ook vaak (chemische of mechanische) recycling van materialen plaats, evenals productie en omvormen van (fossiele en hernieuwbare) energie.

Belangrijke nieuwe activiteiten voor dit type gebieden zijn (hyperscale) datacenters en het demonteren en hergebruiken van windturbines op zee. De gebieden zijn vaak perifeer gelegen ten opzichte van de stedelijke kernen, aan het water, vanwege de hoge geluidshinder, stof, stank en verkeersbewegingen. Consumenten hebben weinig relatie met deze gebieden, op een aantal Maasvlakte-toeristen na. Het is een business-to-business (B2B) omgeving.

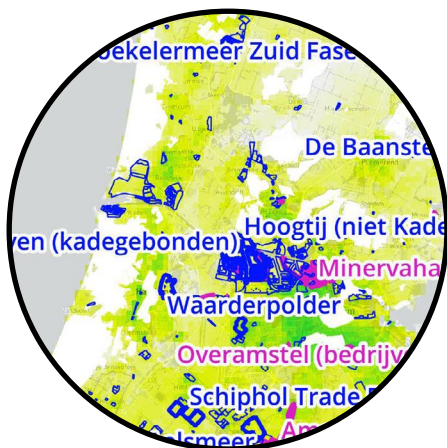
Een snelle analyse van de vier gebiedstype kaarten leert dat Materiaal en energie verreweg het schaarse type is in Nederland. Het

is tevens een type dat lastig is uit te breiden of nieuw te plannen, vanwege de hoge hinder en grootschalige infrastructuur. Zachte plannen die geschikt zijn voor dit gebiedstype vinden we slechts in Amsterdam en in Delfzijl. In Waalwijk is ook een match, maar daar ligt voor de hand dat men voortbouwt op de e-commerce naast o.a. Bol.com.

Uitgangspunt voor dit type is dan ook het behouden en uitbreiden van de schaarse terreinen. Deze vallen grofweg uiteen in twee categorieën: grote zeehavens ver van stedelijk gebied, en veelal oudere haventerreinen aan rivieren en kanalen in het achterland. Dit

uitgangspunt levert dilemma's op in gebieden met zowel havengebieden én grote verstedelijkingsopgaven, bijvoorbeeld in de Metropoolregio Amsterdam. Er zijn woningen nodig, maar ook terreinen voor bijvoorbeeld circulair bouwen en recycling.

Zie ook het inrichtingsconcept voor dit gebiedstype – Wederkerige werf – in het tweede deel.



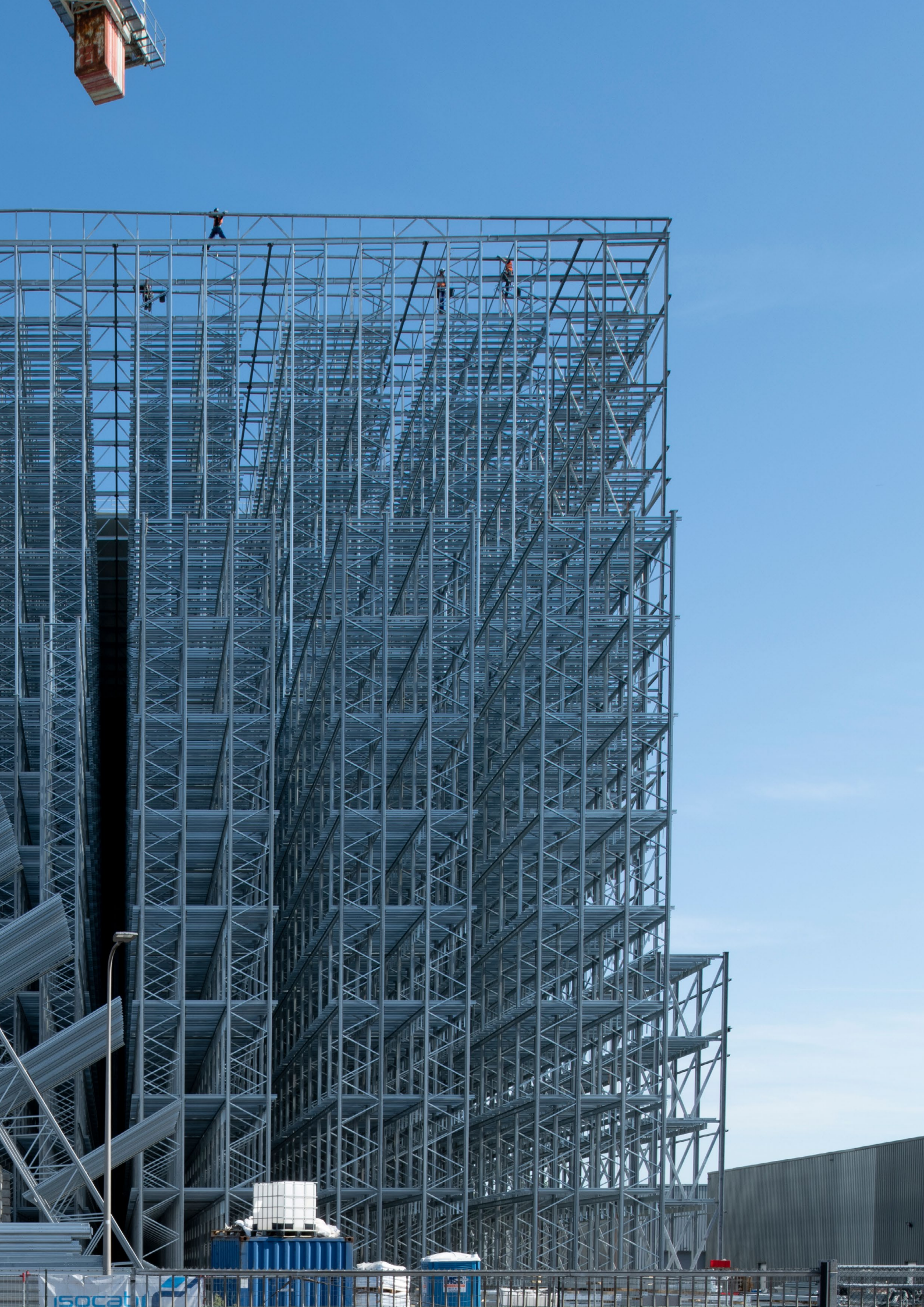


Agristo, Tilburg

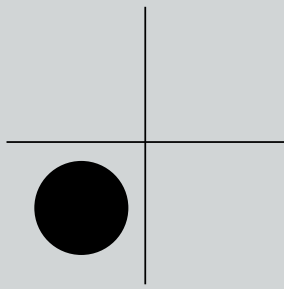
geautomatiseerd highbay friet-koelhuis in aanbouw, met racks als draagstructuur

Foto: Rufus de Vries

ASSMONT



isocath

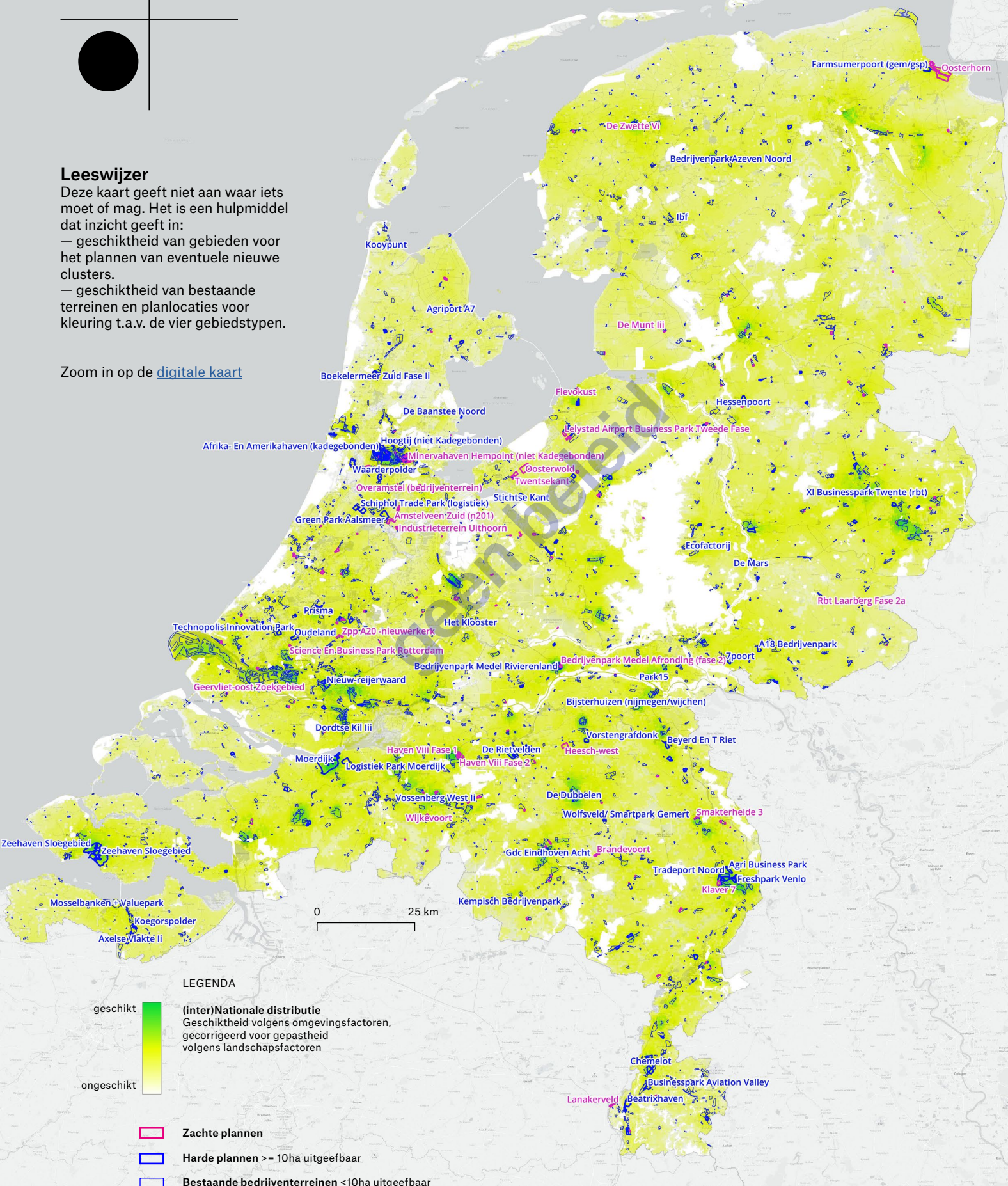


Leeswijzer

Deze kaart geeft niet aan waar iets moet of mag. Het is een hulpmiddel dat inzicht geeft in:

- geschiktheid van gebieden voor het plannen van eventuele nieuwe clusters.
- geschiktheid van bestaande terreinen en planlocaties voor kleuring t.a.v. de vier gebiedstypen.

Zoom in op de [digitale kaart](#)



LEGENDA

geschikt (inter)Nationale distributie
Geschiktheid volgens omgevingsfactoren,
gecorrigeerd voor gepastheid
volgens landschapsfactoren

ongeschikt

- Zachte plannen
- Harde plannen >= 10ha uitgeefbaar
- Bestaande bedrijventerreinen <10ha uitgeefbaar

gegevens uit Ibis juni 2021 & inventarisatie Stec 2022
enkel de grootste terreinen zijn in deze kaart gelabeld

CLUSTERTYPE

(inter)Nationale distributie

Dit gebiedstype kenmerkt zich door XL en XXL-distributiecentra met tientallen laadkuilen, vaak op een perifere locatie vanwege de schaal en vele verkeersbewegingen. Multimodaal containervervoer is een steeds belangrijker aspect van deze gebieden. Distributie van goederen en pakketten vindt plaats vanuit deze locaties op verschillende schalen: regionaal, nationaal en internationaal (Europees). Deze distributie kan gericht zijn op andere ondernemers in de keten (B2B) of de consument (B2C). De lokale last-mile distributie daarentegen vindt meestal plaats vanuit stadslogistieke clusterlocaties.

Mogelijk geschikte locaties – gezien vanuit bedrijfsactiviteiten en landschap – zijn voor dit gebiedstype iets breder voor handen dan bij Materiaal en energie. Er zijn zachte plannen die aardig scoren op dit type, vooral in de goederenvervoercorridors Zuid en Oost-Zuidoost, en daarnaast in Twente en Groningen. Deze liggen echter niet alle even gunstig t.a.v. de internationale en nationale agglomeraties.

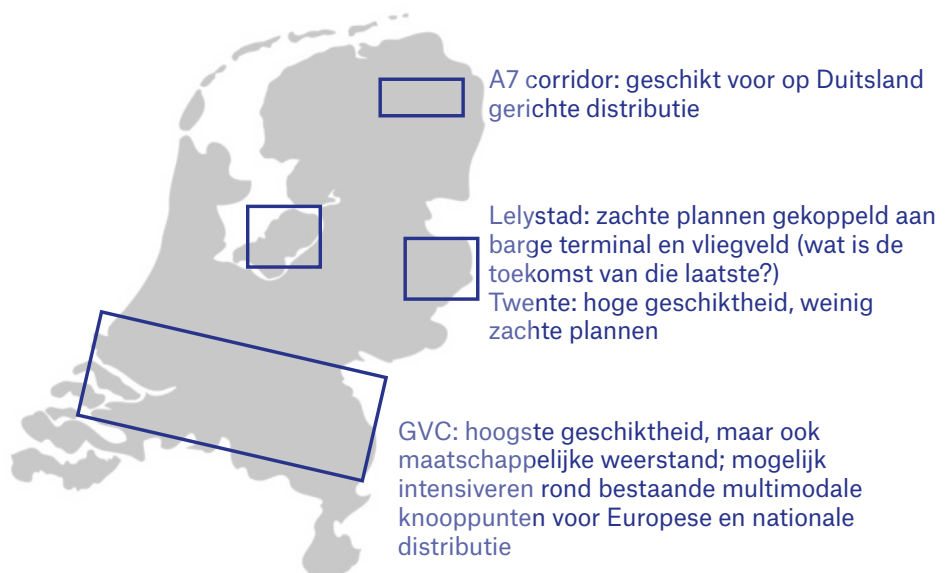
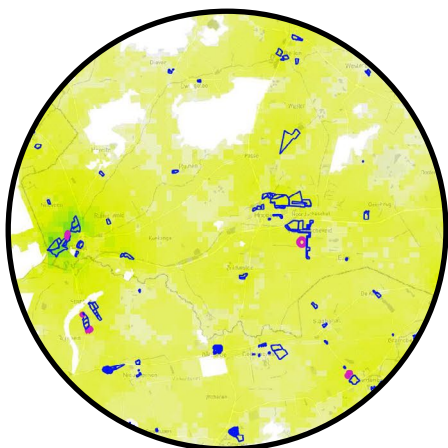
Zowel de groei als de weerstand van omwonenden is in dit type het grootst, zie het verdozingsdebat in combinatie met de kwestie van huisvesting van arbeidsmigranten. Een duidelijk patroon komt uit de kaart naar voren, geënt op de grote

achterlandverbindingen van water, rail en weg (o.a. het Ten-T netwerk). Inzetten op nieuwe clusterlocaties zonder aanleg van deze (multimodale) netwerkcapaciteit zorgt direct voor congestie, nabij de locatie en in andere delen van het land. Verdichten van bestaande clusters rond multimodale knooppunten kan soms wel zonder aanleg van nieuwe infrastructuur.

Uitgangspunt bij het gebiedstype van (inter)Nationale distributie is daarom beter benutten van multimodale infrastructuur in de goederenvervoer corridors, door consolideren van stromen, intensiveren van ruimte bij knooppunten en clusteren van XXL-distributiecentra. In regio's waar

al een groeiende weerstand is tegen XXL logistiek, ligt intensiveren van geschikte bestaande terreinen voor de hand – terreinen waar deze functie niet teveel concurreert om ruimte met het lokale MKB. In regio's met minder maatschappelijke weerstand kan uitbreiding logischer zijn.

Zie ook het inrichtingsconcept voor dit gebiedstype – Logistiek landgoed – in het tweede deel.





Broekman Logistics, Born

eind-assemblage van graafmachines, uit internationaal geproduceerde onderdelen

Foto: Rufus de Vries



KONECRANES

LET OP RADIO BESTURING

CE11 190

Boels

Kubota

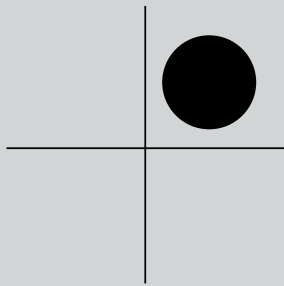
KX037-4

Kubota Kubota Kubota

Kubota Kubota Kubota

Kubota Kubota Kubota

Kubota Kubota Kubota

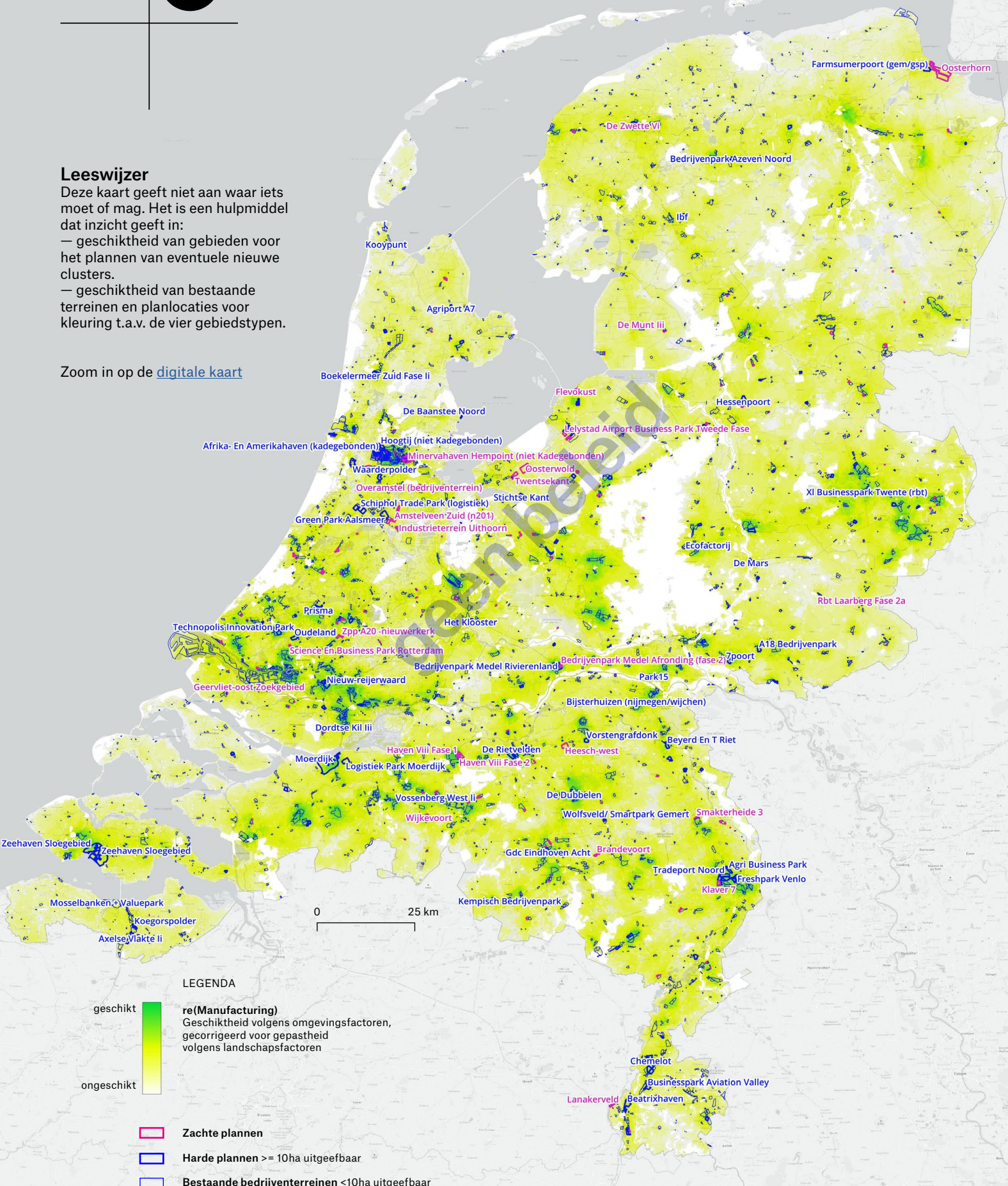


Leeswijzer

Deze kaart geeft niet aan waar iets moet of mag. Het is een hulpmiddel dat inzicht geeft in:

- geschiktheid van gebieden voor het plannen van eventuele nieuwe clusters.
- geschiktheid van bestaande terreinen en planlocaties voor kleuring t.a.v. de vier gebiedstypen.

Zoom in op de [digitale kaart](#)



gegevens uit Ibis juni 2021 & inventarisatie Stec 2022
enkel de grootste terreinen zijn in deze kaart gelabeld

CLUSTERTYPE

(re)Manufacturing

Dit gebiedstype kenmerkt zich door (middel)grote hallen waar afwisselend productie, assemblage, opslag en distributie plaatsvindt. Vaak gebeuren deze activiteiten dichtbij de stedelijke kernen, omdat maakbedrijven daar soms al generaties zitten en het duur is om te verhuizen. Daarnaast hebben ze werknemers met specifieke skills en wortels in de directe omgeving. In deze gebieden zie je veel soorten bedrijven door elkaar, met als gemeenschappelijke elementen de pallet en vorkheftruck. Tussen de maakbedrijven bestaan vaak relaties (B2B toeleveranciers). Reparatie, refurbishing en hergebruik van producten zijn in de circulaire economie steeds belangrijkere activiteiten in dit type gebied.

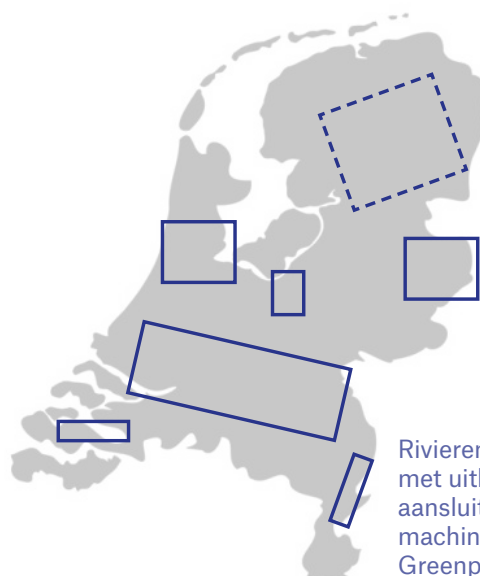
De geschikte locaties voor (re) manufacturing bevinden zich door heel het land, vooral in de gebieden waar historisch al vormen van maakindustrie zijn. Een nieuw maakcluster is immers erg lastig 'maakbaar', vanwege de benodigde toeleveranciers en het hoogwaardige personeel. Zachte plannen zijn vaak een uitbreiding nabij bestaande terreinen, waardoor een aanzienlijk deel geschikt is voor (re) Manufacturing.

Veel maakbedrijven hebben een regionale afzetmarkt, bijvoorbeeld

in de foodsector, en dan moet de consument ook nabij zijn. Transport- en energienetwerken zijn van belang voor dit type, maar in mindere mate dan voor Materialen en energie, en (inter)Nationale distributie.

Afhankelijk van de schaal, kent dit type in de praktijk ook overlap met enerzijds de grootschalige (inter) Nationale distributie en anderzijds de kleinschalige Stadslogistiek.

Zie ook het inrichtingsconcept voor dit gebiedstype – Doe district – in het tweede deel.



Noordelijke ruit: aansluiten op bestaande maakbedrijven aan de snelwegen tussen Leeuwarden, Groningen, Emmen en Meppel

Twente: voortbouwen op een historische maakregio met banden richting Duitsland en de rest van Nederland

IJmond en Zaanstreek, en de Gelderse Vallei: verduurzaming van de agrofood sector, die hier historisch sterk is

Rivierengebied en Brabantse stedenrij, met uitlopers in Zeeland en Limburg: aansluiten op historische maakindustrie, machinebouw, maritieme cluster, Greenports en Brainport



Stadslogistiek Zutphen

gebundelde en elektrische last-mile distributie in de regio Apeldoorn, Deventer, Zutphen

Foto: Rufus de Vries



Kinderboekenweekgeschenk 2022
set van 100 stuks
Eerste aflevering:
Maandag 5 oktober 2022



CLUSTERTYPE

Stadslogistiek

Dit gebiedstype kenmerkt zich door (middel)grote hallen nabij de stadscentra, waarvanuit producten hun last-mile afleggen richting de eindgebruiker. Dit kunnen bijvoorbeeld voedingsmiddelen zijn, die thuis of bij de horeca worden geleverd. Of het zijn pakketjes uit sorteercentra die naar huis- en kantooradressen gaan. In de stadslogistiek werken relatief veel mensen en er is ook relatief veel ruimte nodig voor opstellen van bezorgvoertuigen – steeds vaker elektrisch.

In vergelijking met de andere drie gebiedstypen zijn er veel geschikte plekken voor stadslogistiek. Dat komt omdat er weinig eisen zijn aan zwaar transport of milieucategorieën. Eigenlijk is een bereikbare plek dichtbij de consument en potentiële werknemers het belangrijkste. Sommige factoren maken een locatie extra aantrekkelijk. Hoogwaardig OV maakt het mogelijk om meer werknemers aan te trekken zonder emissies, en om diensten aan te bieden aan reizigers – bijvoorbeeld een pakket-afhaalpunt op een metrostation.

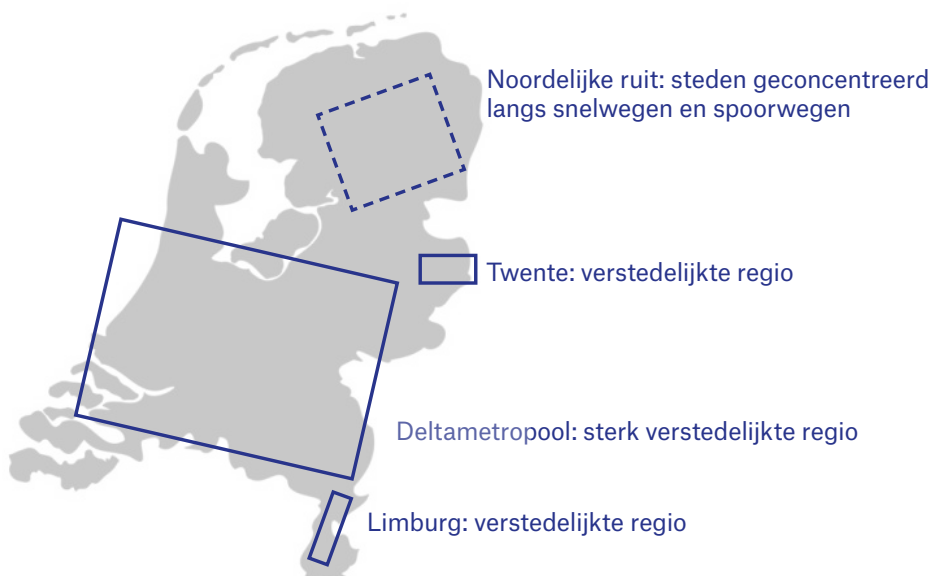
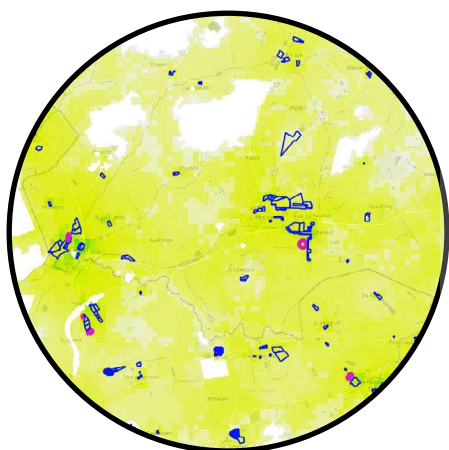
Hoewel veel plekken geschikt zijn voor Stadslogistiek, zijn er toch - perifeer gelegen - zachte plannen, die

niet op geschikte plekken liggen voor dit gebiedstype.

Stadslogistiek is goed te combineren met andere stedelijke functies, zoals wonen, MKB units, sport, retail en leisure. Het ligt dus voor de hand om bij lopende en toekomstige gebiedsontwikkelingen te kijken of hier stadslogistiek in kan worden meegenomen.

Stadslogistiek kan ook goed samengaan met lichte (re) manufacturing, reparatie van goederen en bereiden van maaltijden.

Zie ook het inrichtingsconcept voor dit gebiedstype – Stroomstad – in het tweede deel.



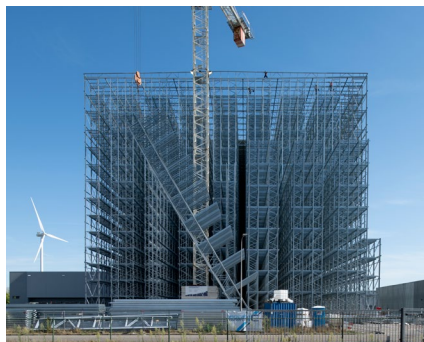
Chemelot
kennisonwikkeling voor duurzamer
materialen vindt plaats op de Brightlands
campus, naast de productiefaciliteiten



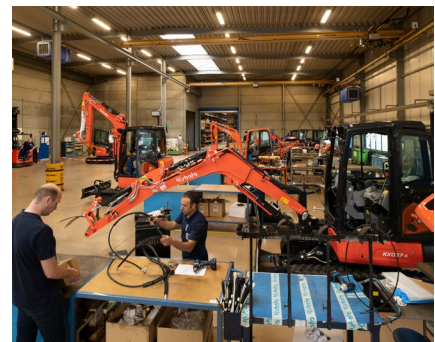
Refurn, Apeldoorn
hergebruik van componenten uit
zonnepanelen en CV ketels



Agristo, Tilburg
geautomatiseerd highbay friet-koelhuis
in aanbouw, met racks als draagstructuur



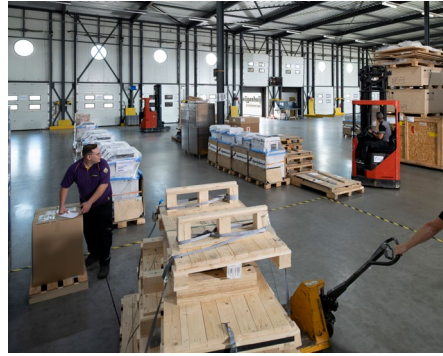
Broekman Logistics, Born
eind-assemblage van graafmachines, uit
internationaal geproduceerde onderdelen



Veel grootschalige bedrijfsactiviteiten zijn goed in te delen in één van de vier clustertypen. Vaak is ook sprake van een overlap met één van de andere kwadranten, bijvoorbeeld value-added logistics activiteiten in (inter)Nationale distributiecentra, en maakindustrie gecombineerd met stedelijke (retour)stromen. Foto's: Rufus de Vries



Nationale Munt, Houten
refurbishing en eind-montage van
printers uit internationale onderdelen



Eigenhuisjen, Ruurlo
refurbishing en eind-montage van
printers uit internationale onderdelen



Capri, Tilburg
gerobotiseerde productie van plastic
bloempotten en vazen uit circulaire
materialen, in combinatie met distributie



Vepa, Hoogeveen
productie van meubelair met o.a.
circulair materiaal



Wikkelse, Amsterdam
productie van prefab woningen uit karton, hout
en andere grotendeels circulaire materialen, in
combinatie met voor- en natransport



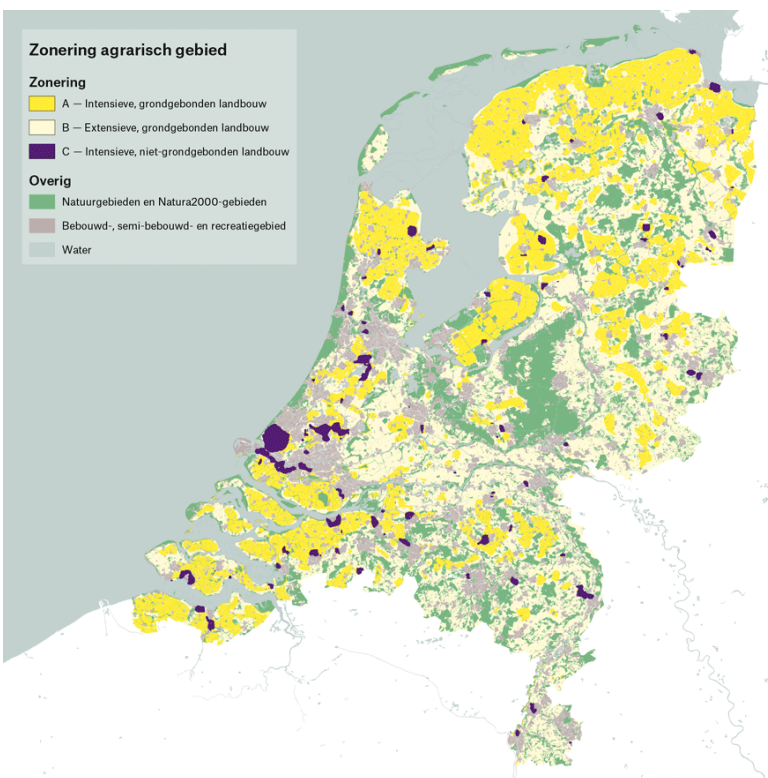
Jumbo, Nieuwegein
regionale distributie van
supermarktproducten (e-commerce)



Stadlogistiek Zutphen
gebundelde en elektrische last-mile
distributie in de regio Apeldoorn,
Deventer, Zutphen



Eén van de discussies aan de hand van geschiktheidskaarten, Grip sessie 1 november 2022, Houten



Voorbeeld van een activiteit van nationaal belang: intensieve agroparks (niet-grondgebonden). Kaart door Martha Bakker (WUR)

Mogelijkheden voor sturing

Het programma Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen is ontstaan vanuit de behoefte om op interprovinciaal of nationaal schaalniveau te kunnen sturen op deze ontwikkelingen, wenselijke clusterlocaties te stimuleren, onwenselijke te vermijden, en een gelijk(er) speelveld te creëren voor de kwaliteit van dergelijke ontwikkelingen. Wij constateren dat de provincies individueel niet op al deze uitdagingen een antwoord kunnen vinden, zij dat vaak in onderlinge afstemming wél kunnen, en in een enkel geval sturing van het Rijk nodig hebben. Ons advies is om bij deze onderlinge afstemming (provincies onderling, in corridorverband, en met Rijk), en bij deze afwegingen de ontwikkelde gebiedstypen en geschiktheidskaarten te gebruiken. Deze zijn geen blauwdruk, maar faciliteren de dialoog.

De urgentie van effectieve afspraken is momenteel groot door vier bedreigingen:

- 1) Door de sterke groei dreigt grote impact op landschap en leefomgeving (motie Bontebal);
- 2) In combinatie met een schaarste aan ontwikkellocaties en draagvlak ontstaat tevens een waterbedeffect, dat ontwikkelingen richting minder geschikte locaties duwt;
- 3) Hierdoor dreigt bovendien op termijn een gebrek aan ruimte voor de opkomende (circulaire) economie;
- 4) MKB dreigt in sommige regio's het onderspit te delven, omdat zij om de schaarse ruimte concurreren met grote logistieke vastgoedpartijen.

De partijen die deelnemen aan het Grip programma hebben elk hun eigen benadering. De rijksdepartementen bekijken het integrale vraagstuk van grootschalige bedrijfsvestigingen vanuit het landsbelang, op gebied van landschap en ruimtelijke ordening, duurzaam transport, en dito economische ontwikkeling. De provincies zijn grofweg in drie groepen te verdelen. 1) Provincies die afgelopen decennia al veel grootschalige (logistieke) ontwikkelingen hebben doorgemaakt trappen nu licht op de rem – onder andere vanwege de maatschappelijke weerstand (Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg, Utrecht, Noord-Holland). Deze zijn vooral gericht op scherper kiezen, consolideren van bestaande terreinen en afspraken maken met buurprovincies. 2) Ambitieuze provincies (Groningen,

Drenthe, Zeeland) trappen voorzichtig op het gaspedaal, omdat men mogelijkheden ziet om in het logistieke netwerk een sterkere positie te verwerven door beschikbare ruimte in te zetten voor grootschalige bedrijfsvestigingen. De weerstand is in deze gebieden nog laag. 3) Provincies daar tussenin (Overijssel, Flevoland, Gelderland, Friesland) rijden op de cruise-control en staan kritisch-positief tegenover nieuwe ontwikkelingen – wanneer de regionale meerwaarde duidelijk is, zijn er mogelijkheden.

De gepresenteerde kaarten van de vorige paragrafen zijn geen blauwdruk, maar een hulpmiddel om in een provincie, tussen provincies, of tussen provincies en Rijk een onderbouwd gesprek te voeren over het uitbreiden en intensiveren van grootschalige bedrijfsclusters. Ze zijn bedoeld om te gebruiken in de context van andere kaarten en input van het NOVEX proces.

Voorbeeld cases

De onderzoeksvraag van het Rijk betreft o.a. ook mogelijkheden van sturing. Hieronder beschrijven we vier denkbare situaties, waarin de genoemde gesprekken nodig zijn, en w. In het Grip programma zijn daarnaast ook een aantal fictieve situaties besproken als 'botsproef'. 1) [Zoeken naar nieuwe XXL-distributie clusterlocaties, voordat de bestaande planlocaties vol zijn](#) Gebruik van kaarten om geschikte locaties te verkennen, gelegen aan de multimodale achterlandverbindingen.

Indien nodig verbiedt het Rijk clusters die daar te ver vandaan liggen, en stimuleert de aanleg van een cluster dat de bestaande infrastructuur beter benut.

2) [Accommoderen van nieuwe maakindustrie van nationaal belang, maar zonder regionale binding](#)

Gebruik van kaarten om geschikte locaties te verkennen en tussen provincies af te stemmen waar de nieuwe vestiging van een 'footloose' bedrijf, of belangrijke industrie met aanzienlijke hinder, het beste kan worden geacommodeerd. Komen de provincies hier niet zelf uit, dan neemt het Rijk een coördinerende gespreksrol op zich, eventueel met stimulerende maatregelen. Voorbeelden zijn een batterijfabriek en intensieve agroparks.

3) [Selecteren van bedrijven en verhogen van de ruimtelijke kwaliteit binnen herontwikkelings- en harde planlocaties](#)

Gebruik van typologie en kaarten om de vraag goed te positioneren ten opzichte van de beschikbare locaties. Het Rijk deelt hierover kennis van o.a. best practices, en legt in overleg de lat hoger voor een gelijk speelveld.

4) [Faciliteren van scale-ups met regionale meerwaarde binnen de regio waarin ze gevestigd zijn](#)

Gebruik van kaarten om nabij bestaande locaties te zoeken naar gunstige uitbreidingsruimte. Afstemmen met buurprovincie over schuifruimte, zodat de regionale scale-ups in nabijheid kunnen groeien. Het Rijk bemiddelt indien provincies er niet uitkomen.

**Met dank aan de inbreng van de vele
betrokkenen en experts in de Grip werkgroep
– actielijnen 1 (clustering) en 5 (inrichting)**

Rijk

Charles Aangenendt, Ingwer Walsweer, Margot Recter, Joline Snel en David van Zelm van Eldik (BZK)
Sjoerd van Dommelen, Margreet Verwaal, Kristel Wattel-Meijers, P. Schilderink, K. Wu, I. Buijnsters en Anja Steentjes (EZK)
Luuk van der Meijs, Dirk Schennink en Luc de Vries (IenW)

Provincies

Suzanne Buter en Martin van der Veen (Groningen)
Ton Neumann, Raymond Creemers en N. Knols (Limburg)
Mark Spanjers en Pieter Ritsema (Noord-Brabant)
Etwijn Grootsholten, Raymond Linssen, Boudewijn Kuijl en Maikel Bode (Zuid-Holland)
E. Hoppenbrouwer, P. Nicolai, F. van den Broek, P. Wienia en Andre Cardoso Bronsema (Drenthe)
Niels Paree en Rogier van Aaken (Gelderland)
Hans Vonk en Lizzy Bas (Noord-Holland)
Erik Jan van Dijk (Flevoland)
Martijn Ledegang (Friesland)
Saskia Mulder en Jolanda Walman-Mostert (Overijssel)
Toon Verschuren (Utrecht)
Frank Stronkhorst, Mathieu van Woerkom en Leo van den Brand (Zeeland)

Overige betrokkenen en experts

Wim Eringfeld en Hub Ploem (Stec Groep)

Jordi Hubers (BCI)

Wouter Veldhuis, Shera van den Wittenboer en Tertius

Hanekamp (CRa)

Gerrit-Jan van Herwaarden (LandschappenNL)

Maaïke de Wijk en Wouter van der Burg (Tilburg)

Simone Loeff, Anne-Marie Nelck en Elisabeth Post (TLN)

Monique Mentjox, Thijmen Loggers en Mirjam Maasdam (IPO)

Eric Koomen (VU)

Karel van den Berghe en Tanya Tsui (TU Delft)

Leo Kemps (LCB)

Lucia Dossin



