

Bijlage 12

referentinummer 0484694.100.03
datum 1 november 2023
aan Hercuton
van Joost Mazier
kopie
projectnummer 0484694.100
project Hercuton DC KAN
betreft Toetsing ladder voor duurzame verstedelijking

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Hercuton Property B.V. (hierna Hercuton) is voornemens om op het bedrijventerrein Pannenhuis I in Huissen logistiek vastgoed te realiseren. Het distributiecentrum krijgt een bruto bebouwd oppervlak van 27.448 m² en zal worden gebruikt voor de op- en overslag van koopmansgoederen. De kavel heeft een oppervlak van 52.462 m². In dit document wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

1.2 Locatie

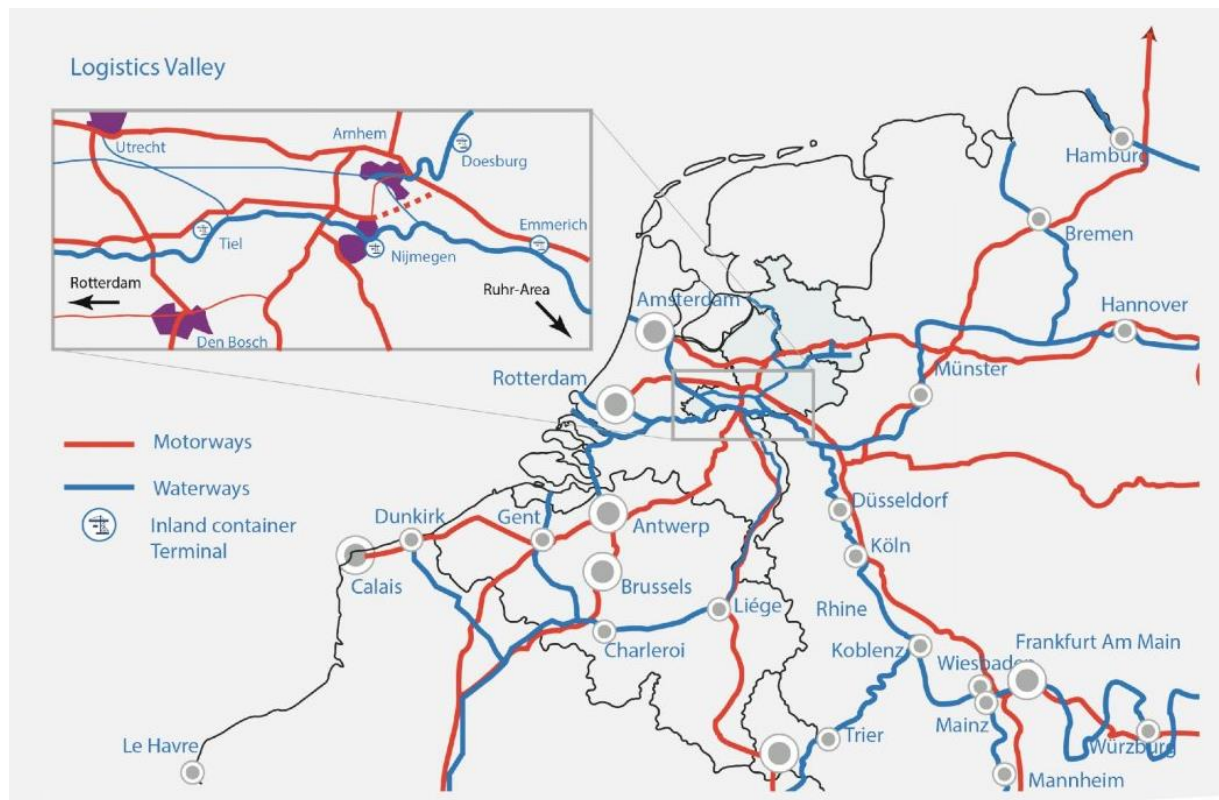
De ontwikkellocatie ligt in het zuiden van Huissen, nabij Arnhem en Nijmegen. Het terrein is vanaf vrijwel alle kanten te benaderen via de Veilingweg. Daarnaast is de planlocatie ontsloten via de Nijverheidsstraat en de daaraan gelegen N839. Via de N839 is de A15 binnen enkele minuten bereikbaar. In figuur 1 is de gehele planlocatie voor fase 1 en 2 weergegeven met een witte omlijnning en de planlocatie voor fase 2 in geel. Deze Ladderonderbouwing is opgesteld voor de ontwikkeling van fase 2.



Figuur 1: Ligging van het plangebied in haar omgeving (bron: aangepast overgenomen van <https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart>).

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: [Algemene voorwaarden en privacyverklaring](#)

Het plangebied is gelegen in de logistieke regio Arnhem-Nijmegen, ook wel Logistics Valley genoemd (zie figuur 2). In Logistics Valley zijn veel logistieke dienstverleners en verladers gevestigd. Het gebied biedt met zijn goede infrastructuur de snelste en kortste verbinding tussen de Randstad en het Ruhrgebied. De route is onderdeel van de Rhine Alpine Corridor van Rotterdam naar Genua. Het plangebied is in figuur 2 gelegen nabij het linker uiteinde van de rode stippellijn. Deze rode stippellijn stelt de geplande aansluiting voor tussen de A15 en A12 (Logistics Valley, z.d.). Vanuit het plangebied zal deze verbinding binnen enkele minuten bereikbaar zijn via de hiervoor genoemde Nijverheidsstraat en N839.

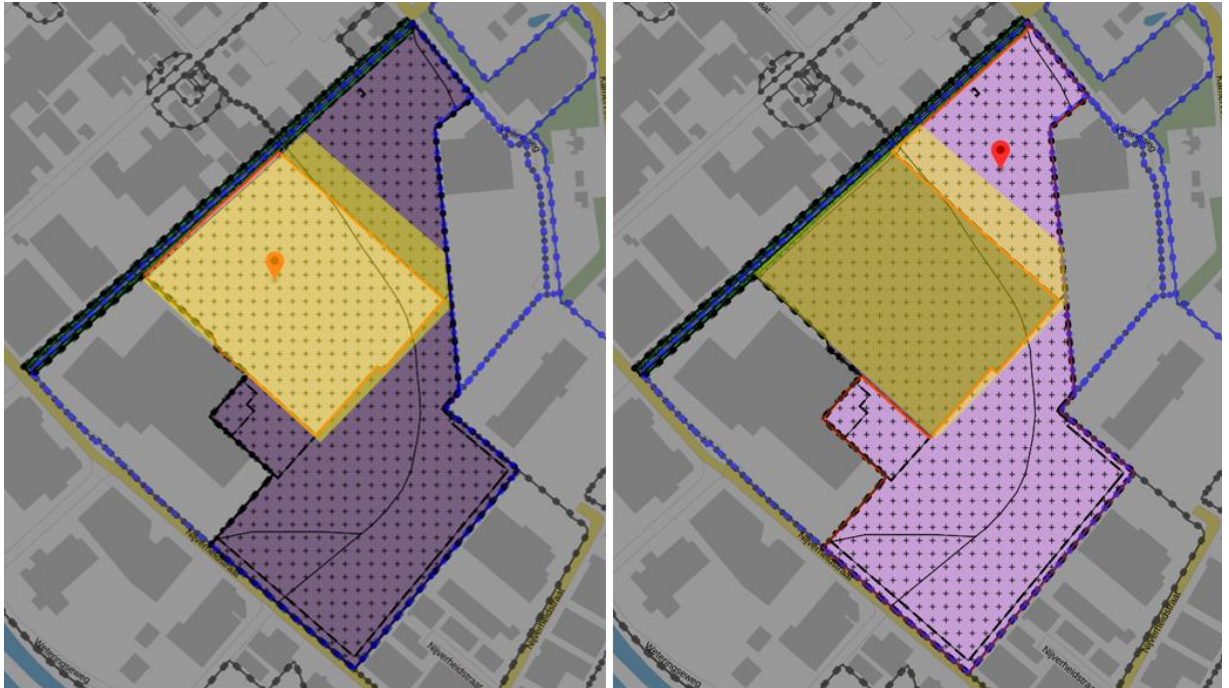


Figuur 2: Ligging van Logistics Valley in nationale en internationale context (bron: aangepast overgenomen van <https://www.logisticsvalley.nl/nl/valley/vestiging>).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

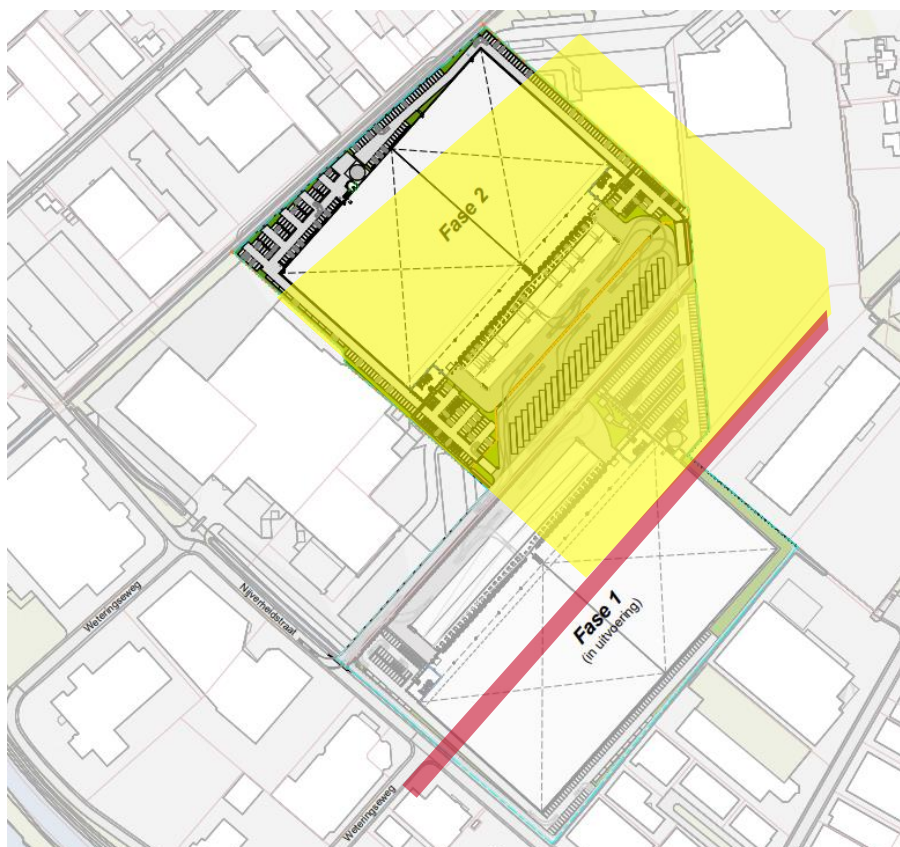
De planlocatie valt binnen het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Veegplan, Veilingterrein' dat is vastgesteld op 19 september 2018. De planlocatie valt binnen twee bestemmingen, namelijk: enkelbestemming 'Bedrijventerrein – uit te werken' en enkelbestemming 'Bedrijventerrein'. Zoals te zien in figuur 3, valt het overgrote deel van de planlocatie binnen de enkelbestemming 'Bedrijventerrein – uit te werken'. Voor deze bestemming geldt dat in de uitwerking de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gemotiveerd en ontsluiting via de Nijverheidsstraat moet plaatsvinden (*Bedrijventerreinen veegplan, veilingterrein: regels*, z.d.). In deze Ladder wordt de behoefte van de beoogde ontwikkeling toegelicht. Ook is de ontsluiting via de Nijverheidsstraat gewaarborgd in het ontwerp van de beoogde ontwikkeling..

Een strook aan de noordwest kant valt binnen de enkelbestemming 'Bedrijventerrein'. Voor beide enkelbestemmingen geldt dat hier logistieke bedrijven en bedrijven tot en met categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' zijn toegestaan. De beoogde ontwikkeling van het distributiecentrum valt binnen deze bestemmingen.



Figuur 3: Enkelbestemming 'Bedrijventerrein – uit te werken' (links) en 'Bedrijventerrein' (rechts) (bron: aangepast overgenomen van ruimtelijkeplannen.nl).

De enige in- en uitrit van het terrein is (enkel) aangesloten aan de Nijverheidsstraat. Deze in-en uitrit, weergegeven in rood in figuur 4, is gelegen op het terrein van fase 1. De toegangen van het terrein sluiten zodoende goed aan op de reeds aanwezige wegenstructuur.



Figuur 4: Ontsluiting onderzoeksgebied (in rood)

1.4 Bouwprogramma

Het beoogde project heeft tot doel om een herbestemming te realiseren voor een groot gedeelte van het voormalige Veilingterrein van 13,4 hectare. De planlocatie van de herbestemming, zoals met witte omlijning weergegeven in figuur 1, is opgedeeld in twee secties. Deze secties corresponderen met verschillende ontwikkelingsfasen. Het beoogde distributiecentrum betreft fase 2 van de ontwikkeling en omvat een oppervlakte van circa 29.695 vierkante meter voor bouwmogelijkheden.

Het doel is om het beoogde bedrijfsgebouw in overeenstemming te brengen met de afmetingen die zijn toegestaan volgens het huidige bestemmingsplan. De hoogte van het bedrijfsgebouw zal daarom niet meer dan 15 meter bedragen. Daarnaast zullen er op het eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

1.5 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: de Ladder) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Overheden moeten op grond van het Bro alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren aan de hand van de Ladder. Sinds 1 juli 2017 is de Laddersystematiek in het Bro gewijzigd. De Ladder is verankerd in artikel 3.1.6. lid 2 Bro en luidt als volgt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien”.

Op grond van artikel 1.1.1 lid 1 onder h van het Bro wordt onder ‘bestaand stedelijk gebied’ verstaan:

“bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.

De onderzoekslocatie heeft reeds een stedelijke functie. Ook bevinden zich in de nabijheid van de onderzoekslocatie verschillende bedrijven en andere bebouwing waardoor geconcludeerd mag worden dat er sprake is van bestaand stedelijk gebied.

Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO), dan is een plan Ladderplichtig. Een stedelijke ontwikkeling wordt in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als een:

“Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen”.

De Ladder is alleen van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe bestemmingsplan meer bebouwing mogelijk maakt, of dat er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van het bestaande bestemmingsplan. Hiermee is dan ook geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Wel dient in het kader van goede ruimtelijke ordening de behoefte onderbouwd te worden. Hiertoe wordt in dit document getoetst volgens dezelfde uitgangspunten als gebruikt bij een formele toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

1.6 Marktgebied

Gezien de aard van de ontwikkeling van een logistiek centrum is er geen eenduidig marktgebied te bepalen. In het geval van deze specifieke casus wordt er van uitgegaan dat wordt voorzien in de behoefte rond de Gelderse Corridor. De Gelderse Corridor ligt tussen de Rotterdamse haven en Noordrijn-Westfalen aan de A15, de Betuweroute, de Waal en de Rijn.

2. Kaders

2.1 Statenbrief Provincie Gelderland: Gelderse Corridor

In de bijlage bij de statenbrief met zaaknummer 2018-007079 wordt de positie van Gelderland en de Gelderse Corridor uitgebreid toegelicht (Provincie Gelderland, 2018).

Gelderland heeft volgens de brief een unieke ligging aan twee belangrijke logistieke routes tussen enerzijds de Nederlandse mainports Rotterdam en Schiphol en anderzijds Duitsland en de rest van Europa. De belangrijkste Europese logistieke route, de Rhine Corridor, loopt van Rotterdam tot Genua. De andere route is de North Sea Baltic Route die van de Noordzeehavens naar de Baltische Staten loopt.

In het rapport spreekt de Provincie Gelderland de ambitie uit om de eigen positie als onmisbare schakel binnen het Europese transportnetwerk uit te breiden en daarbij een duurzame economische groei te bewerkstelligen. Hiervoor worden een zestal doelen gesteld:

- Meer betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk;
- Verminderen ecologische footprint;
- Concurrentiepositie sterker door samenwerking;
- Voldoende ruimte voor logistiek bedrijven;
- Meer personeel voor logistieke bedrijven;
- (Inter)nationale acquisitie en groei (agro)logistieke bedrijven.

In het kader van voldoende ruimte voor logistieke bedrijven wordt grofweg ingezet op drie hotspots. Dit zijn:

- Logistieke hotspot Rivierenland (met de Knoop Medel/Tiel en Zaltbommel);
- Logistieke hotspot Nijmegen en omgeving met 'Knoop 38' (gebied tussen Valburg, Elst, Oosterhout en Slijk-Ewijk) en bedrijventerrein Bijsterhuizen;
- Logistieke hotspot Liemers/Achterhoek met de Knoop EMZ (Emmerich/Montferland/Zevenaar) en Doesburg.

Het plangebied ligt ten oosten van de tweede hotspot en ten westen van de derde hotspot waardoor geografische aansluiting bij beide hotspots geborgd is.

Ook is de samenwerking met lokaal onderwijs relevant voor de voorgenomen ontwikkeling. Zo is er provinciaal en regionaal ingezet op het opleiden en vasthouden van personeel in de logistieke sector middels bijvoorbeeld het 'RIF project Beroepsonderwijs in Logistics Valley' en 'Logistiek Talent & Innovatie Pool Arnhem-Nijmegen'.

2.2 Ambitiedocument 2023 – 2025: Bijdragen aan brede welvaart voor de Gelderse Corridor

In 2023 zijn op basis van aanbevelingen van BUCK Consultants International enkele wijzigingen gemaakt in de doelstellingen. Deze aanbevelingen en doelstellingen zijn verwerkt in het 'Ambitiedocument 2023 – 2025. Bijdragen aan brede welvaart voor de Gelderse Corridor' (Logistics Valley, 2023). De focus wordt hierbij gelegd op vier aandachtsgebieden:

- Innovatie en duurzaamheid;
- Arbeidsmarkt en onderwijs;
- Ruimte;
- Toekomstbestendige sector.

Er wordt hiermee steeds meer verschoven naar een kwalitatieve invulling van logistieke terreinen en inpassingen in de omgeving en maatschappij. De planlocatie is gelegen op een bestaand bedrijventerrein, een zogenoemde 'brownfield'. De inpassing en daarmee de effecten in de omgeving is in het ontwerp zodoende goed gewaarborgd. Ook is rekening gehouden met de bestaande wegenstructuur in het ontwerp, hierover meer in paragraaf 1.3. De ruimtelijke inpassing is zorgvuldig gewaarborgd. Verder valt nog toe te voegen dat aan duurzaamheidsdoelen

wordt voldaan door een BREEAM Certificering 'Very good' voor het gebouw, voorzien in eigen energieopwekking en warmtepomp waarmee in de wärmtevraag wordt voorzien. Daarnaast is de inpassing tot stand gekomen met aandacht voor vergroten van de biotoopwaarden en biodiversiteit. Voorzien is in een groene invulling op het terrein van de beoogde ontwikkeling.

2.3 Regionale Visie Arnhem-Nijmegen, Groene Metropoolregio

Het Regionaal Programma Werklocaties, dat in paragraaf 2.4 is uitgewerkt, sluit aan op de regionale visie 'Arnhem-Nijmegen, Groene metropoolregio' (Stuurgroep Versterking regionale samenwerking Arnhem-Nijmegen, 2020). Deze visie streeft naar een evenwichtige economische ontwikkeling met aandacht voor landschap, duurzaamheid en een hoogwaardige leefomgeving. Binnen deze visie worden vijf specifieke opgaven geïdentificeerd die gericht zijn op kwalitatieve groei, circulaire duurzaamheid en een goede balans met behoud en versterking van de bijzondere leefomgeving. Werklocaties spelen hierin een cruciale rol en kunnen aanzienlijk bijdragen aan het aangaan van deze uitdagingen. Het RPW sluit aan op de opgave Productieve regio.

De regionale focus in het kader van de Productieve regio ligt op het bevorderen van de ontwikkeling van regionale clusters in de domeinen gezondheidszorg, hightech, en energie, en op het stimuleren van synergiën met de voedingssector. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van werklocaties, het bevorderen van nauwere samenwerking tussen onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven, het versterken van ondernemerschap in de regio, en het verhogen van de regio's positie in de sectoren logistiek, handel en transport. De regio streeft ernaar om de milieubelasting te verminderen en efficiënter en duurzamer gebruik te maken van de beschikbare ruimte. Dit wordt bereikt door samenwerking tussen logistieke bedrijven, transportdienstverleners, kennisinstellingen en overheidsinstanties te bevorderen, met als doel het versterken van duurzame logistieke oplossingen.

2.4 Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen

Het Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen (Ecorys, 2020) bevat de kaders voor het bedrijventerreinenbeleid in deze regio. In dit document worden functies gekoppeld aan de meest geschikte locaties waarbij verschillende onderdelen worden gehanteerd: bedrijventerreinen, kantoorlocaties en detailhandelsgebieden. Voor deze Ladder voor duurzame verstedelijking is gekeken naar het onderdeel bedrijventerreinen.

Bij de bevordering van duurzaamheid op bedrijventerreinen, worden verschillende maatregelen genomen. Bij de ontwikkeling van nieuwe werklocaties worden initiatieven ondernomen om te voldoen aan klimaatadaptatie, de overgang naar duurzame energiebronnen en het bevorderen van circulaire grondstofstromen. Bovendien vindt er in een vroeg stadium overleg plaats met de provincie Gelderland om te zorgen voor een regionaal afgestemde aanpak van duurzaamheidsdoelen.

Op bestaande terreinen werkt de regio samen met ondernemers om gebieden, gebouwen en bedrijfsprocessen te verduurzamen. De provincie ondersteunt deze inspanningen en draagt bij aan het bevorderen van deze projecten.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale bedrijventerreinen bij de afspraken met betrekking tot bedrijventerreinen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen onder de voorwaarden zoals beschreven in dit Regionaal Programma Werklocaties. Voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen, met specifieke aandacht voor watergebonden bedrijvigheid, XXL-logistiek en enkele bijzondere werklocaties, is regionale coördinatie en afstemming vereist.

Afspraken met betrekking tot regionale bedrijvigheid omvatten:

- Nieuwe initiatieven moeten voldoen aan de indicatieve ruimtelijk-economische beleidskaart voor regionale bedrijvigheid.

- Uitbreidingslocaties moeten zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande structuur van een regionaal bedrijventerrein.
- Uitbreiding van regionale bedrijven met een kaveloppervlakte van minder dan 0,5 hectare vereist een melding in het IOW (Integrale Omgevingsvergunning).
- Voor uitbreiding van regionale bedrijven met een kaveloppervlakte van meer dan 0,5 hectare is regionale afstemming vereist.
- Nieuwe ontwikkeling en uitbreiding van regionale bedrijventerreinen vereisen regionale afstemming en moeten het Stappenplan voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen volgen.
- Inbreiding en transformatie van regionale bedrijventerreinen zonder regionale vervangings- en/of verplaatsingsbehoefte vereisen een melding in het IOW.
- Inbreiding en transformatie van regionale bedrijventerreinen met regionale vervangings- en/of verplaatsingsbehoefte vereisen regionale afstemming.

Uit het RPW blijkt dat de dringendste behoefte voor uitbreiding van regionale bedrijventerreinen voort komt uit de sectoren logistiek en watergebonden bedrijvigheid. Gezien de tijdsintensieve aard van ontwikkelingsprocessen wordt gesteld dat het cruciaal is om op korte termijn met nieuwe projecten te beginnen, om de aantrekkelijkheid van de regio Arnhem-Nijmegen voor zowel nieuwe vestigingen als de groei en her-lokalisatie van bestaande bedrijven te behouden. Op deze manier kan de aantrekkingskracht van de regio behouden blijven voor zowel bedrijven als werknemers.

De Gelderse Corridor vormt een van de belangrijkste prioriteiten in het huidige coalitieakkoord van de provincie. Het hoofddoel is het verzekeren van een vlotte doorstroom van goederen op deze corridor. Tevens beoogt men het creëren van economische voordelen en werkgelegenheid, evenals het handhaven van een hoogwaardig werken leefklimaat. Deze inspanningen gaan verder dan de kernverantwoordelijkheden van de provincie, die gericht zijn op het optimaliseren van goederenvervoer, met speciale nadruk op de drie Gelderse regio's. De gemeente Lingewaard, waarin het plangebied ligt, behoort tot één van die drie regio's: 'Regio Nijmegen en omstreken'.

De regio Arnhem-Nijmegen staat de komende periode tot 2030 voor twee belangrijke uitdagingen op het gebied van bedrijventerreinen:

1. Het handhaven en versterken van de aantrekkingskracht van de regio voor zowel lokale als regionale ondernemers, met de noodzaak van een duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod.
2. Het aansluiten bij de doelen en kader stellende visie van Arnhem-Nijmegen als Groene Metropoolregio.

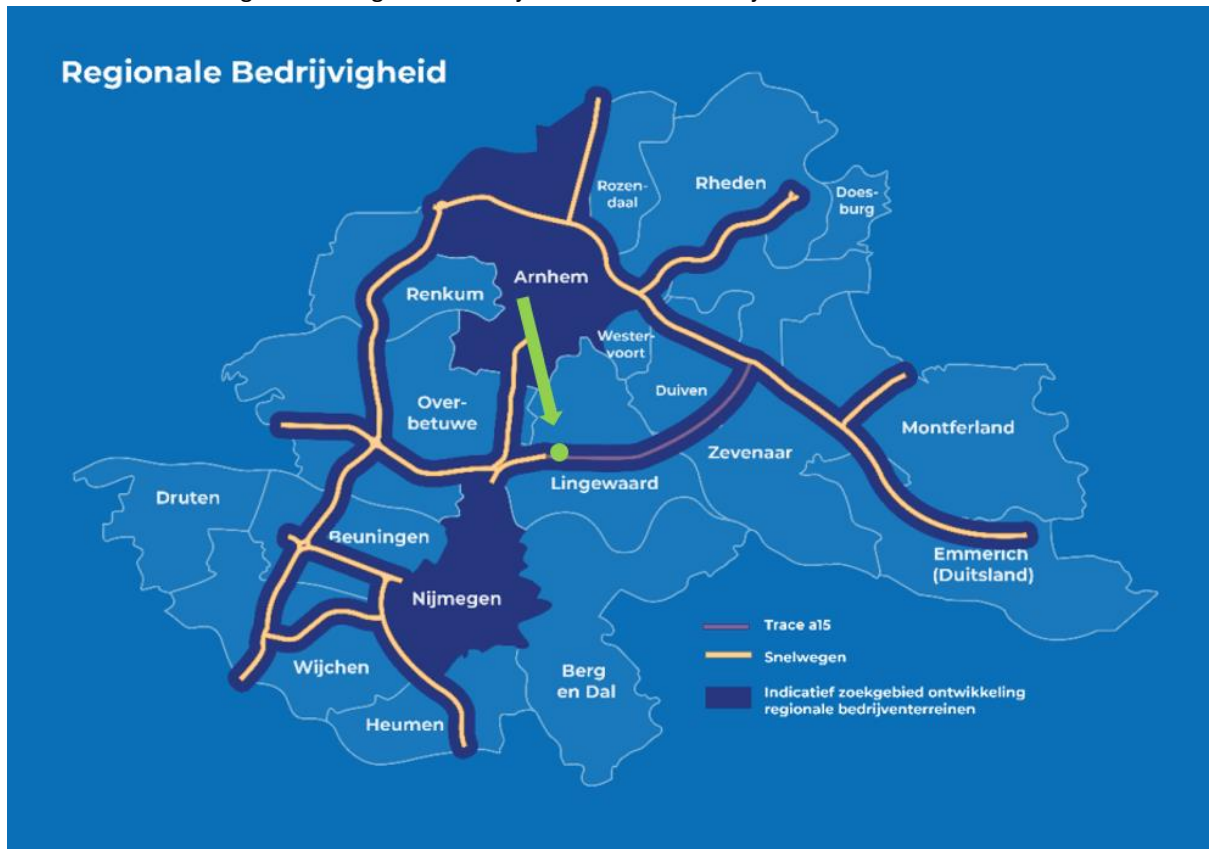
Om voldoende hoogwaardige ruimte te bieden aan lokale en regionale bedrijven en daarmee de werkgelegenheid te behouden, is de ontwikkelruimte tot 2030 afgebakend. Dit omvat een inventarisatie van zowel de geschiktheid en toekomstbestendigheid van het bestaande aanbod als de kwaliteit van zachte plannen voor regionale bedrijventerreinen.

Bij deze inventarisatie is de focus gericht op het toekomstbestendig maken van bedrijventerreinen, waarbij samenwerking tussen bedrijven, overheden en beheerders centraal staat. Het doel is om te werken aan economische groeikansen en het aanpakken van uitdagingen op het gebied van duurzame energie, klimaat, gezondheid, ecologie, en het creëren van een aantrekkelijke vestigingsomgeving. Een belangrijk element van toekomstbestendigheid is duurzaamheid, met aandacht voor:

- Energietransitie, inclusief energiebesparing en groene energieproductie.
- Klimaatadaptatie, met maatregelen om de omgeving klimaatbestendig te maken en leefbaarheid te vergroten door meer (openbaar) groen en water(opvang).
- Circulaire economie, waarbij afvalstromen hergebruikt worden als grondstoffen en bedrijven zich richten op duurzame praktijken.

Als basisprincipe wordt gehanteerd dat nieuwe ontwikkelingen van bedrijventerreinen zich moeten vestigen op de meest geschikte locatie voor de betreffende bedrijfsactiviteit, daar waar het zinvol en passend is. Om deze reden zijn tijdens de herziening van het Regionaal Plan Werklocaties (RPW) drie ruimtelijk-economische beleidskaarten opgesteld. Deze kaarten verschaffen direct inzicht in de gewenste locaties voor verschillende

ontwikkelingen. In figuur 5 is het indicatief zoekgebied voor regionale bedrijvigheid weergegeven en in figuur 6 de aangewezen locaties voor specifiek XXL-logistiek. In beide figuren is de globale ligging van de planlocatie aangegeven met een groene stip. Het gaat hier om op welke locaties uitbreiding van regionale bedrijventerreinen of nieuwe ontwikkeling van XXL-logistieke bedrijventerreinen wenselijk is



Figuur 4: Indicatief zoekgebied voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen en ligging planlocatie (bron: aangepast overgenomen van <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/p1aavtwj/regionaal-programma-werklocaties-regio-arnhem-nijmegen-2021-2024.pdf>).

De beoogde ontwikkeling valt onder de definitie van XXL-logistiek volgens het RPW. Wat betreft die definitie geldt: XXL-logistiek: kavels > 4ha, opstal >25.000m². De beoogde ontwikkeling heeft een kavel oppervlak van 52.462m² en het bebouwd oppervlak is 27.448m².



Figuur 5: Locaties t.b.b. uitbreiding XXL-logistiek en ligging planlocatie (bron: aangepast overgenomen van <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/p1aavtwj/regionaal-programma-werklocaties-regio-arnhem-nijmegen-2021-2024.pdf>).

2.5 RPW notitie - Randvoorwaarden XXL-logistiek

Deze bijlage behorend tot het RPW rapport getiteld 'Randvoorwaarden XXL-logistiek' (Ecorys, 2020), duidt de randvoorwaarden voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen. XXL-logistiek verwijst naar logistiek vastgoed op kavels van 4 hectare of groter. Er zijn vijf belangrijke thema's voor deze randvoorwaarden:

- 1. Clustering:**
 - Clustering van (logistieke) bedrijven en toeleveranciers, herstructurering van bestaande locaties, en voorkomen van nieuwe locaties.
 - Aansluiting bij bestaande locaties binnen knooppunten.
- 2. Landschappelijke inpassing:**
 - Inpassing van XXL-panden in het landschap en behoud van de groenstructuur.
 - Benutten van bestaande infrastructuur en flexibel ruimtegebruik.
 - Ontwikkelaars moeten landschapsplannen indienen als onderdeel van de vergunningaanvraag.
 - BREEAM-certificering wordt als minimumeis gesteld.
- 3. Duurzaamheid:**
 - Focus op klimaatadaptatie, energiebesparing, energieopwekking, en verminderd gebruik van fossiele brandstoffen.
 - Circulaire energievoorziening en gebruik van circulaire grondstoffen.
 - Concrete regels in bestemmingsplannen en overeenkomsten tussen gemeenten, ontwikkelaars en eindgebruikers om duurzaamheid te waarborgen.
 - BREEAM-certificering als minimumeis voor opstalontwikkeling.

4. **Toegevoegde waarde voor de regio:**
 - Werkgelegenheid in distributiecentra (DC's) en toegevoegde waarde voor de regio.
 - Indirecte werkgelegenheid en inspanningsverplichtingen om regionale arbeidskrachten in te zetten.
 - Huisvesting van goede kwaliteit voor arbeidsmigranten.
 - Samenwerking met de triple helix (overheid, bedrijfsleven, onderwijs).
5. **Organisatiegraad:**
 - Organisatiestructuur, bij voorkeur parkmanagement, op nieuw te ontwikkelen XXL-locaties als harde eis.
 - Op bestaande terreinen wordt een organisatiegraad niet afgedwongen, maar een vorm van ondernemersfonds of ondernemersvereniging wordt aanbevolen.

De randvoorwaarden zijn bedoeld om de ontwikkeling van XXL-logistiek in de regio te sturen en ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen bijdragen aan duurzaamheid, regionale economie en de kwaliteit van de leefomgeving. BREEAM-certificering wordt voorgesteld als een meetinstrument om de duurzaamheid van panden en gebiedsontwikkelingen te beoordelen.

2.6 Economisch beleidsplan Lingewaard

Het Economisch beleidsplan Lingewaard (Gemeente Lingewaard, 2022) benadrukt de nodige gemeentelijke inspanningen om de bedrijventerreinen in Lingewaard te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Om ervoor te zorgen dat de huidige bedrijven gehuisvest kunnen blijven en kunnen uitbreiden, is het noodzakelijk om de bestaande bedrijventerreinen uit te breiden, zoals vastgelegd in het Regionaal Programma Werklocaties Arnhem-Nijmegen 2021-2024. De primaire focus ligt op het optimaal ondersteunen van bestaande ondernemers, met speciale aandacht voor het creëren van werkgelegenheid voor mensen met diverse opleidingsniveaus. Het beleidsplan bevat verder de volgende belangrijke punten:

1. **Borgen van basiskwaliteit:** De gemeente streeft naar goed functionerende bedrijventerreinen die voldoen aan de eisen van bedrijven. Ze werken samen met ondernemers om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van deze terreinen te vergroten, inclusief vergroening en het creëren van een aangename werkomgeving.
2. **Ruimte schaarste en selectiviteit:** Met de groeiende schaarste aan ruimte, zullen bestaande bedrijventerreinen moeten worden uitgebreid om plaats te bieden aan bestaande bedrijven en groei mogelijk te maken voor nieuwe, innovatieve bedrijven en/of (stuwende) industrie. Nieuwe regels voor duurzame stedelijke ontwikkeling worden toegepast.
3. **Toekomstbestendigheid:** De gemeente wil bedrijventerreinen toekomstbestendig maken door duurzaamheid te bevorderen, in lijn met het energiebeleid. Ze stellen duurzaamheidseisen en verkennen provinciale middelen voor verdere verduurzaming en vergroening van de terreinen.
4. **Bereikbaarheid:** De goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen wordt bewaakt, inclusief onderzoek naar regionale parkeervoorzieningen en alternatieve vrachtroutes.
5. **Versterken van ondernemersorganisaties:** Ondernemers worden aangemoedigd om samen te werken en zich te organiseren om effectiever te reageren op grote uitdagingen en veranderingen in de bedrijfstak. Dit leidt tot kennisdeling, kostenbesparingen en een sterker gesprekspartnerschap met de gemeente. Bestaande lokale samenwerkingsverbanden worden gekoesterd, en nieuwe organisaties worden gestimuleerd, zowel op de bedrijventerreinen als daarbuiten.

3. Confrontatie

3.1 Kwantitatieve behoefte

In het bestemmingsplan wordt gesteld dat bij het bepalen van de kwantitatieve behoefte aangesloten moet worden op het vraag en aanbod onderzoek uit het RPW. Uit het RPW blijkt dat er dringend behoefte is aan beschikbare uitbreidingsruimte voor XXL-logistiek op korte termijn. De geschatte ruimtevraag voor XXL-logistiek bedraagt minimaal 69 hectare in de periode 2020-2030, zoals is af te lezen uit tabel 1 en 2. De ontwikkelruimte voor XXL-logistiek bedraagt 42 ha. Met de beoogde ontwikkeling van 5,2 ha wordt antwoord gegeven aan de behoefte naar XXL-logistiek. Ook valt toe te voegen dat deze ruimtevraag niet de behoefte omvat aan locaties voor witte raven en Europese distributiecentrums die duidelijk van buiten de regio komen, zoals gedefinieerd in de Randvoorwaarden voor XXL-logistiek op 31 maart 2020.

Voornamelijk is behoefte aan XXL-logistiek rondom Knoop 38, Knoop Nijmegen en omgeving en Knoop EMZ. De beoogde ontwikkeling ligt binnen Knooppunt Nijmegen en omgeving en nabij Knooppunt 38. Met de beoogde ontwikkeling wordt dus voldaan aan ontwikkelvraag in ruimtelijke zin. De geplande verlenging van de A15 en de aanpak van de A12 zal de bereikbaarheid en doorstroming in de regio Arnhem-Nijmegen verbeteren, wat de aantrekkelijkheid voor bedrijvigheid vergroot. Daarnaast zal de aanleg van de Rail Terminal Gelderland (RTG) de multimodaliteit van Knoop38 verbreden, waardoor dit knooppunt ook aantrekkelijker wordt voor logistieke partijen.

Tabel 1: Ontwikkelruimte tot 2030 per werkmilieu (bron: overgenomen van <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/p1aavtwj/regionaal-programma-werklocaties-regio-arnhem-nijmegen-2021-2024.pdf>).

Werkmilieu	Ruimtebehoefte 2020 – 2030	Uitgeefbaar aanbod	Ontwikkelruimte
Klassiek – gemengd ⁵	96 ha	60 ha	36 ha
Logistiek ⁶	115,5 ha	55 ha	60,5 ha
<i>Waarvan regulier</i>	46,5 ha	28 ha	18,5 ha
<i>Waarvan XXL⁷</i>	69 ha	27 ha	42 ha
(Maak)industrie	42 ha	27 ha	15 ha
Agrifood	16 ha	0 ha	16 ha
Hoogwaardig/kantoren	2 ha	8 ha	-6 ha
Totaal	271 ha	150 ha	121,5 ha

Tabel 2: Vraag en aanbod t.b.v. XXL-logistiek per 1 mei 2020 (bron: overgenomen van <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/p1aavtwj/regionaal-programma-werklocaties-regio-arnhem-nijmegen-2021-2024.pdf>).

Bedrijventerrein	Totaal aanbod XXL	Verkocht zonder eindgebruiker	Opties	Doorkijk best case	Ruimtevrage XXL-logistiek 2020 - 2030
Knooppunt Nijmegen e.o.					
Park15	23,4 ha	14 ha	-	23,4 ha	
Knooppunt EMZ					
7Poort	3,7 ha	19 ha		3,7 ha ⁹	
DocksNLD	3,9 ha	-	3,9 ha	3,9 ha	
Totaal	31 ha	33 ha	3,9 ha	27,3 ha	69 ha¹⁰

Daarnaast wordt in het rapport Outlook 2023 Mid-Year Update (Cushman & Wakefield, 2023) gesteld dat er veel vraag is naar logistiek vastgoed in de corridor tussen Rotterdam en Venlo, en dat deze vraag wordt beïnvloed door verschillende factoren. Hier zijn de belangrijkste punten die aantonen dat er vraag is naar logistiek vastgoed in dit gebied:

- Sterke fundamentele kenmerken: De Nederlandse logistieke vastgoedmarkt heeft sterke fundamentele kenmerken, waaronder een hoge bezettingsgraad en een blijvende vraag naar distributieruimte. Dit geeft aan dat er een constante vraag is naar logistieke faciliteiten.
- Unieke geografische positie: Nederland wordt beschouwd als de 'Gateway to Europe' vanwege zijn gunstige ligging en hoogwaardige infrastructuur richting het achterland. Dit maakt Nederland aantrekkelijk voor zowel beleggers als gebruikers van logistiek vastgoed.
- Toegenomen opname van logistiek vastgoed: In de eerste helft van 2023 werd er aanzienlijk meer logistiek vastgoed in gebruik genomen dan in dezelfde periode in 2022. Dit wijst op een groeiende vraag naar dergelijke faciliteiten.
- Belemmeringen voor ontwikkelaars: Hoewel er vraag is naar logistiek vastgoed, worden ontwikkelaars geconfronteerd met uitdagingen, zoals dure grondposities, stijgende bouwkosten en regelgevingsdruk. Hierdoor wordt er minder nieuw logistiek vastgoed aan de voorraad toegevoegd, wat de vraag naar bestaande faciliteiten kan verhogen.

Met bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van onaanvaardbare economische gevolgen of (te verwachten) leegstand.

3.2 Kwalitatieve behoefte

In het algemeen kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling aansluit bij de ambities van zowel de provincie Gelderland, de regio Arnhem-Nijmegen als de gemeente Lingewaard. Het doel is om te werken aan economische groeikansen binnen de logistieke sector en tegelijkertijd uitdagingen aan te pakken op het gebied van duurzame energie, klimaatadaptatie en het creëren van een aantrekkelijke vestigingsomgeving.

Nieuwe ontwikkelingen ten behoeve van XXL-logistiek moeten voldoen aan de vastgestelde richtlijnen zoals beschreven in de eerder genoemde en uitgewerkte notitie "Randvoorwaarden voor XXL-logistiek".

Aan de voorwaarden rondom clustering wordt voldaan doordat de beoogde ontwikkeling plaats vindt op een al bestaand bedrijventerrein waar (logistieke) bedrijven gevestigd zijn. Zodoende wordt voorkomen dat nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld moeten worden. Ook is de planlocatie gelegen nabij Knoop 38 en dus is aansluiting bij bestaande locaties binnen knooppunten gewaarborgd. Doordat de beoogde ontwikkeling gelegen is op een bestaand bedrijventerrein is de inpassing van het XXL-pand gegarandeerd en wordt bijgedragen aan het behoud van de groenstructuur. Ook wordt de bestaande infrastructuur goed benut vanwege de strategische positionering nabij het tracé A15 en Knoop13. Daarnaast is de ontsluiting geregeld via de Nijverheidsstraat, zoals beschreven in paragraaf 1.3.

Voor duurzaamheid geldt dat met de vergroening van de planlocatie maatregelen zijn getroffen w.b.t. klimaatadaptatie. De parkeerplaatsen met elektrische oplaadpunten zijn maatregelen die energietransitie bevorderen en de druk op milieubelasting indirect verminderen. Met de ontwikkeling van het logistieke vastgoed wordt daarnaast toegevoegde waarde gecreëerd voor de regio, doordat werkgelegenheid in distributiecentra ontstaat.

4. Conclusie

De plannen van Hercuton bestaan uit het ontwikkelen van logistiek vastgoed op het bedrijventerrein 'Pannenhuis I' in Huissen. Het geplande distributiecentrum omvat een bruto bebouwde oppervlakte van 27.448 vierkante en dient ter faciliteit voor de opslag en overslag van commerciële goederen. De beschikbare kavel heeft een oppervlakte van 52.462 vierkante meter.

Door middel van de beleidsanalyse is inzicht gekregen in de kaders die gesteld zijn en hoe de beoogde ontwikkeling zich daartoe verhoudt. Daarnaast zijn een aantal trends en ontwikkelingen benoemd die van toepassing zijn. Uit de confrontatie van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte blijkt dat er ruimte is voor een distributiecentrum op de beoogde planlocatie. De ontwikkelruimte voor XXL-logistiek, de categorie waarin de beoogde ontwikkeling valt, bedraagt 42 ha. De ontwikkeling van 5,2 ha biedt antwoord op die vraag.

Geconcludeerd kan worden dat de stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte aan XXL-logistiek in de Gelderse Corridor en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied. Daarmee voldoet de beoogde ontwikkeling aan de Ladder. Ook is voldaan aan de randvoorwaarden die gesteld worden voor XXL-logistiek binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Verder sluit de beoogde ontwikkeling goed aan op de bestaande structuur van het bedrijventerrein Pannenhuis I en is de planlocatie in het ontwerp toekomstbestendig ingericht.

Bibliografie

- Bedrijventerreinen Veegplan, Veilingterrein.* (z.d.). Opgehaald van ruimtelijkeplannen.nl:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1705.201-VG01/t_NL.IMRO.1705.201-VG01.html#_1.2_Begrenzingplangebied
- Cushman & Wakefield. (2023, 13 6). *Outlook 2023 Mid-Year Update.*
- Ecorys. (2020). *Regionaal Programma Werklocaties - Aanbod in balans brengen.* Opgehaald van groenemetropoolregio.nl: <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/uc0hqkpv/20201120-notitie-advies-invulling-en-beoordeling-xxl-logistiek.pdf>
- Ecorys. (2020). *Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen.* Opgehaald van groenemetropoolregio.nl: <https://www.groenemetropoolregio.nl/media/p1aavtwj/regionaal-programma-werklocaties-regio-arnhem-nijmegen-2021-2024.pdf>
- Gemeente Lingewaard. (2022). *Economisch beleidsplan Lingewaard .*
- Logistics Valley. (2023, maart 8). *Ambitiedocument 2023 - 2025. Bijdragen aan brede welvaart voor de Gelderse Corridor.*
- Logistics Valley. (z.d.). *Vestigen.* Opgehaald van Logistics Valley:
<https://www.logisticsvalley.nl/nl/valley/vestigen>
- Provincie Gelderland. (2018). *Bijlage bij Statenbrief - zaaknummer 2018007079.*
- Stuurgroep Versterking regionale samenwerking Arnhem-Nijmegen. (2020, September 23). *Regio Arnhem-Nijmegen Groene metropoolregio.* Opgehaald van groenemetropoolregio.nl:
<https://www.groenemetropoolregio.nl/media/Ostpdibi/210322-visie-groene-metropoolregio-mrt-2021.pdf>