AGENDA WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties

Datum: donderdag 27 augustus 2020

Tijdstip: 13.00 -15.00 uur

Adres: Havenweg 14 te Nijmegen

[redacted] **zal aanwezig zijn om toelichting te geven op plannen gemeente Montferland. Hij is uitgenodigd van 13.15 uur tot max 14.00 uur.**

Nijmegen , 20 augustus 2020

Beste leden van de werkgroep,

Hieronder de agenda voor a.s. donderdag.

1. Mededelingen
2. Vaststellen verslag van 16 juli 2020. Bijlage
3. **13.15 uur**.
   Terugmelding gesprek Emmerich/provincie en regio van 20 augustus [redacted]
4. Korte presentatie Jan Willem Boschker gemeente Montferland en discussie [redacted]
5. **14.00 uur**
   Opdracht clustering/ruimtelijke afbakening XXL logistiek stavaza [redacted]
6. Bespreken herziening/nieuw RPW. Presentatie Ecorys. Uiterlijk 25 aug toegestuurd.
7. Planning herziening RPW. Wordt nagezonden.
8. Sluiting.

Met vriendelijke groet en tot donderdag 16 juli a.s.!

[redacted]

AGENDA WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties

Datum: donderdag 29 oktober 2020

Tijdstip: 15.00 -17.00 uur

Adres: via link in agenda outlook.

Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering

Nijmegen , 22 oktober 2020

Beste leden van de werkgroep,

Mede in verband met vakanties, maar ook vanwege de extra werkzaamheden in het kader van de herziening RPW is de IOW vergadering van 22 oktober 2020 verzet naar 29 oktober 2020.

De agenda voor 29 oktober zal worden ingevuld met herziening RPW. Te verdelen in een 4-tal onderwerpen/thema's.

1. XXL logisitiek (rapportage POSAD en vervolgadvies) = bijlage.
2. Verdeling ontwikkelingsruimte (voorstel Ecorys) = bijlage
3. Inspraakreacties en reacties bestuurders op concept RPW. (eerste versie bijgevoegd)
4. Vervolgproces.

Vervolgproces.
Er zijn een 5-tal gesprekken met bestuurders gepland. Het laatste gesprek vindt plaats op 30 oktober. Dit zijn lastige politieke items welke hier naar boven komen. We zullen –in overleg met bestuurlijk begeleidingsteam moeten kijken hoe hier verder mee om te gaan.

Op 10 november staat een ambtelijk platform gepland. Ik heb [redacted] gevraagd dit een week te verzetten (naar 17 november) om tijd en ruimte te hebben om advies te kunnen opstellen en om tijd te hebben voor het ambtelijk apparaat om op basis van een voorliggend advies te kunnen reageren om zo ook bestuurders goed te kunnen adviseren.

Op 18 november hebben we bijeenkomst bestuurlijk begeleidingsteam. Op 20 november moeten stukken naar PFO-leden.

Met vriendelijke groet en tot volgende week!

[redacted]

AGENDA WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties

Datum: woensdag 26 mei 2021

Tijdstip: 10.00 -12.00 uur

Adres: via link in agenda outlook.

Nijmegen , 20 mei 2021

Beste leden van de werkgroep IOW,

Hieronder de agenda voor ons eerstvolgend overleg.

1. Welkom en mededelingen. (brief MKB Duiven en aanbiedingsbrief aan provincie RPW)) bijlagen.
2. Vaststellen verslag van IOW d.d. 14 april 2021.
3. Bespreken advies verdeling ontwikkelingsruimte Ecorys. (bijlage)
4. Uitbreiding intratuin Duiven. (Vaststellen definitief advies = bijlage) .
5. Verzoek om advies gemeente Nijmegen verplaatsing lokale bedrijven Winkelsteeg (bijlage mail[redacted]
6. Lijst adviesaanvragen en meldingen per april 2021 (bijlage).
7. Verduurzaming bestaande bedrijventerreinen. Bestuurlijk opgaveteam 2 juni , platform 26 mei en PFO op 9 juni.
8. Sluiting

Met vriendelijke groet en tot volgende week!

[redacted]

AGENDA WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties

Datum: donderdag 16 juli 2020

Tijdstip: 13.00 -15.00 uur

Adres: Havenweg 14 te Nijmegen

Nijmegen , 12 juli 2020

Beste leden van de werkgroep,

Hieronder de agenda voor a.s. donderdag.

1. Mededelingen
2. Vaststellen verslag van 25 juni 2020. Bijlage
3. Advies steenfabriek Gendtse Waarden Bijlage
4. Opdracht clustering/ruimtelijke afbakening XXL logistiek Diverse bijlagen
5. Bespreken herziening/nieuw RPW. Presentatie Ecorys met belangrijkste keuzen/richtingen te bespreken.
6. Procesafspraak opgave Kantoren en PDV Zevenaar. [redacted]
7. Planning traject herziening RPW. Data.
8. Sluiting.

Met vriendelijke groet en tot donderdag 16 juli a.s.!

[redacted]

Notities overleg XXL-logistiek knooppunt EMZ

Datum: 20 augustus 2020
Locatie: Rathaus Emmerich

De gemeente Emmerich staat voor drie uitdagingen

1. Een gebrek aan ruimte om ruimtevraag vanuit XXL-logistiek te kunnen faciliteren.

Op dit moment zijn er in Emmerich geen kavels beschikbaar. Er worden maandelijks meerdere aanvragen gedaan. Het zoekgebied van deze aanvragers is vaak Noordrijn-Westfalen Het ene bedrijf wil in Nederland zitten en het andere bedrijf wil in Duitsland zitten. Dat wordt vaak bepaald vanuit het hoofdkantoor in de VS of in Azië. Veel aanvragers willen zich ergens in NRW of het grensgebied met Nederland vestigen. Van de aanvragen zijn er 1 á 2 per maand die zich specifiek richten op het gebied aan de Nederrijn.

2. Uitbreiding van de overslagcapaciteit in de haven;

Een tweede voorwaarde om meer XXL-logistiek te kunnen faciliteren is een uitbreiding van de overslagcapaciteit van de haven van Emmerich. Het effect van een uitbreiding van XXL-logistiek binnen EMZ kan aanzienlijk zijn. Ter illustratie: Mainfreight, dat gevestigd is op DocksNLD, heeft jaarlijks een aan- en afvoer van zo'n 8.000 TEU (standaardmaat containers). Dit is een aanzienlijk aandeel op het totaal van ruim 100.000 TEU dat jaarlijks wordt overgeslagen in de haven van Emmerich. Het grootste bedrijf binnen Emmerich heeft jaarlijk 8.500 TEU.

3. Verbetering van de aansluiting van water en spoor.

De modal shift is ook steeds beter zichtbaar in Emmerich. Het belang van vervoer per spoor neemt toe. Hiervoor zijn verschillende redenen aan te wijzen. Een ervan is de laagwaterproblematiek waar het vervoer over de Rijn de laatste jaren steeds vaker mee te maken heeft. Daarnaast heeft ook Corona invloed. Sinds de Corona-uitbraakis het maritieme transport afgenomen en is er een toename in het continentale transport waarneembaar. Daar profiteert vooral de trein van. Een goederentrein kan per rit gemiddeld 85 TEU vervoeren, wat het een efficiënte modaliteit maakt. Inzet van het spoor en de aansluiting daarvan op de andere modaliteiten behoeft verbetering, waarvan verbeterde aansluiting op de Betuwelijn er een is.

Aansluiting op de nieuwe zijderoute is niet per se een doel voor Emmerich. Internationale (Aziatisch/Amerikaans) hebben primair de voorkeur voor Duisburg als vestigingslocatie. Een verbeterde aansluiting op het goederenspoor is vanuit het perspectief van Emmerich dus vooral aantrekkelijk voor regionale partijen.

Zoeklocaties

Geïnteresseerde partijen willen over het algemeen binnen een jaar operationeel kunnen zijn. Dat betekent dat XXL-logistiek zich enkel vestigt wanneer er per direct kavels beschikbaar zijn.

Emmerich heeft op dit moment geen beschikbaar en geschikt aanbod voor XXL-logistiek. In de praktijk betekent dit dat geïnteresseerde partijen hun pijlen op een andere locatie richten.

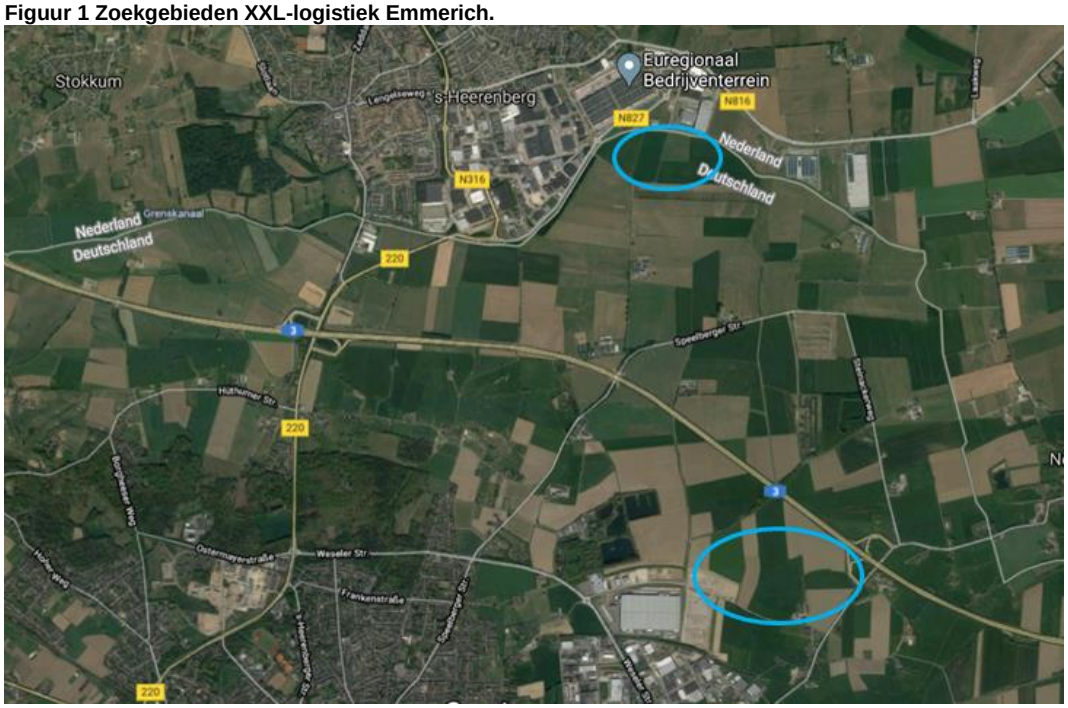
In Emmerich leeft het idee dat de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein in Nederland sneller gaat dan aan de Duitse kant van de grens. Op zijn kortst duurt het drie jaar om van een regionalplan naar een bouwvergunning te gaan.

Binnen de gemeente Emmerich zijn een tweetal zoeklocaties aangewezen. In Figuur 1 zijn deze locaties met blauwe cirkels aangegeven. De zoeklocatie die het eerst in aanmerking komt ligt nabij de afrit Emmerich Ost, aansluitend aan bestaand bedrijventerrein. Het groene gebied onder de

blauwe cirkel is in werkelijkheid al ingevuld met bedrijvigheid. Hier resteren slechts nog enkele kavels van onvoldoende omvang. De tweede zoeklocatie ligt tegen de Nederlandse Grens, aansluitend op DocksNLD.

Er zijn binnen Emmerich geen geschikte herontwikkelingslocaties met voldoende omvang.

Figuur 1 Zoekgebieden XXL-logistiek Emmerich.



Samenwerking

Samenwerking met Nederlandse havens kan interessant zijn voor Emmerich. Dit is het meest logisch binnen het verband van Logistics Valley, waarin de havens van Tiel en Nijmegen ook vertegenwoordigd zijn. Als de samenwerking binnen EMZ verder bekrachtigd wordt, sluit Emmerich normaal gezien automatisch aan bij dit samenwerkingsverband.

Binnen Duitsland wordt al samengewerkt met de havens van Wesel en Duisburg.

Om de samenwerking binnen knooppunt EMZ naar een hoger niveau te tillen is enerzijds meer onderling overleg nodig en moeten de drie gemeenten anderzijds meer een gezamenlijk beeld naar buiten uitstralen. Kortom, de marketing van EMZ als logistiek knooppunt behoeft nog meer inspanning.

Dit laatste helpt ook om het beeld van het gebied als perifere regio, zowel in Nederland als in Noordrijn-Westfalen, te veranderen.

Randvoorwaarden XXL-logistiek

Mede in dat kader wordt Emmerich meegenomen in de ruimtelijke uitwerking van de randvoorwaarden voor XXL-logistiek.

Overigens leven dergelijke randvoorwaarden, zoals op het gebied van truckparkings en Clean Energy Hubs binnen Duitsland minder.

Onderwijs en arbeidsmarkt

Onderwijs en arbeidsmarkt zijn belangrijke thema's. Binnen knooppunt EMZ worden geen verwante opleidingen aangeboden. Hogeschool Arnhem-Nijmegen en het hoger onderwijs in Kleve en Borken doet dit echter wel. Deze laatste passen zich vaak ook aan aan de bedrijvigheid die in de omgeving gevestigd is. Het is belangrijk dat bedrijven hierbij betrokken raken, zodat ze kunnen samenwerken met het onderwijs voor bijvoorbeeld stageplekken en ook het onderwijsprogramma mede vorm kunnen geven. Ook op dit gebied is aansluiting bij Logistics Valley nuttig.

Binnen Emmerich werken weinig arbeidsmigranten. Arbeidsmigranten die in Nederland werken wonen echter vaak in Duitsland. Dat levert problemen op, niet in de laatste plaats in verband met Corona. Arbeidsmigranten wonen vaak in relatief oude huizen die op de Duitse markt niet meer verkocht worden, maar in principe nog in prima staat zijn. Het gaat vaak om woningen voor gezinnen tot 5 personen, waar nu 10 tot 12 arbeidsmigranten wonen. Dit is een probleem dat langs de gehele Duitse grens speelt. In Emmerich wonen veel mensen die in de vleesverwerkende industrie in Groenlo, Scherpenzeel, Wehl werken. Verder naar het zuiden is dat ook in de logistiek en landbouw.

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 14 december 2022 12:13
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Offerte Posad WOO

Hoi [redacted]

Ik weet niet hoe ik een mail moet uploaden naar sharepoint. Maar onderstaande mail moet ook mee in openbaarmaking voor WOO.

Neem je deze mee svp?

Thanks en groet,
[redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Opgavemanager Productieve Regio
Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen
[redacted]

Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
Nijverheidsweg 2a
6662 NG Elst
groenemetropoolregio.nl

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 5 december 2022 11:55
Aan: [redacted]
Onderwerp: Offerte Posad

Hieronder het akkoord op de offerte van Posad.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Directeur Ontwikkelingsbedrijf Waalfront

Waalfront NIJMEGEN

[redacted]
Havenweg 14, 6541 AD Nijmegen

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 14 september 2020 08:54
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Offerte Posad

Dag [redacted]

Klopt tot woensdag nog mogelijkheid van feedback op presentatie.
De vraag is om maandagmiddag 21 sept concept-definitief aan te leveren.
Dit bespreken wij woensdag de 23ste september in de bestuurlijk begeleidingsgroep (agendacommissie).

Dan hebben ze na 23 sept nog tot maandag 27 sept om rapportage compleet en helemaal af te maken. (evt. reacties bestuursteam nog verwerken).

Verder ben ik akkoord met offerte. 15.000 euro excl. Btw.
[redacted] ga er vanuit dat jij ook akkoord bent en dat 7.500 euro door provincie wordt betaald.

Stuur offerte met deze mail rechtstreeks naar [redacted], gemeente Arnhem. Zij zorgt voor verdere administratie en afhandeling financieel.

Oke?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Directeur Ontwikkelingsbedrijf Waalfront

[redacted]

[redacted]
Havenweg 14, 6541 AD Nijmegen

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 14 september 2020 08:22
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Offerte Posad

Hoi [redacted]

Afgelopen vrijdag heeft Posad een definitief voorstel ingediend. Zie daarvoor de bijlage. Graag nog je aandacht voor mijn mailtje afgelopen vrijdag over de planning mbt definitieve oplevering. In het kort: Er staat voor eind deze week een deadline, maar woensdag ontvangt Posad nog feedback op de presentatie van afgelopen donderdag. Kan de deadline met een week opgeschoven worden?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Consultant Sector Regions & Cities

[redacted]

www.ecorys.com

***Ecorys & COVID-19**: Ecorys blijft het overheidsadvies over Covid-19 op de voet volgen. Ons bedrijfscontinuïteitsplan is vastgesteld en al onze medewerkers werken vanuit huis. Alle vergaderingen houden wij online. We zijn volledig operationeel en werken nauw samen met onze klanten en partners om service van hoge kwaliteit te blijven leveren.*

Randvoorwaarden XXL-logistiek

Inleiding

De regio Arnhem-Nijmegen wil regie houden op de ontwikkeling van XXL-logistiek. Onder XXL-logistiek wordt verstaan: logistiek vastgoed op een kavel met een omvang van 4 hectare of meer. Om nieuwe ontwikkelingen ten behoeve van XXL-logistiek mogelijk te maken moeten gemeenten, ontwikkelaars en eindgebruikers voldoen aan een aantal randvoorwaarden.

De randvoorwaarden die de regio Arnhem-Nijmegen wil stellen aan nieuwe ontwikkelingen voor XXL-logistiek zijn op te delen in vijf thema's: clustering, landschappelijke inpassing duurzaamheid, toegevoegde waarde voor de regio en organisatiegraad.

Een overkoepelende randvoorwaarde luidt dat er een evenwicht moet zijn tussen vraag en aanbod. Hiervoor moet aangetoond worden dat er voldoende marktvraag is voor de ontwikkeling. Dit geschiedt op basis van de prognoses uit het RPW (tenzij het ruimtevraag betreft die buiten de prognoses in het RPW valt, d.w.z. ''witte raven'' en EDC's zonder regionale binding) én door aan te tonen dat de ontwikkelaar concreet eindgebruikers in beeld heeft. Het RPW en daarmee de Ladder van Duurzame Verstedelijking zijn hierin leidend.

Naar aanleiding van het opstellen van randvoorwaarden voor XXL-logistiek is het IOW op zoek gegaan naar een manier van objectiveren om de verschillende onderdelen de kunnen beoordelen. De BREEAM-certificeren wordt in de randvoorwaarden voorgesteld als instrument om dit te bewerkstelligen. Het voorstel om BREEAM te hanteren komt voor uit het feit dat het een bewezen certificaat is, dat een internationale standaard biedt voor het meten van de duurzaamheid van panden en gebiedsontwikkelingen in de volle breedte. Door middel van de BREEAM-certificering is een onafhankelijk meetinstrument en gemeenschappelijke taal ontwikkeld waarmee de duurzaamheid panden en gebiedsontwikkelingen (inter)nationaal vergeleken kan worden. Bovendien wordt BREEAM door veel ontwikkelaars in de XXL-logistiek reeds toegepast en zijn de kosten voor certificering beperkt. Het BREEAM-certificaat wordt in de bijlage bij deze notitie nader toegelicht.

1.1 Clustering

Clustering van XXL-logistiek is het eerste thema. Het belang hiervan werd onlangs nog eens benadrukt in het advies van het College van Rijksadviseurs[1]. Onder clustering verstaan we:

- Clustering van (logistieke) bedrijven en toeleveranciers (incl. stadsdistributie[2]). Herstructureren bestaande linten en eenlingen en voorkomen van het ontstaan van nieuwe linten en/of eenlingen (College van Rijksadviseurs).
- Bij nieuwe ontwikkelingen aansluiten op bestaande locaties, zodat versnippering wordt voorkomen.
- Er is behoefte de clusters binnen de regio nader te definiëren. Zowel Knoop 38 als Knooppunt EMZ heeft geen vastgelegde geografische afbakening. Vooral bij die tweede kan een groot gebied binnen het cluster vallen. Voor de toekomst is een meer gedetailleerde afbakening wenselijk. Dit krijgt een plek in de herziening van het RPW welke eind 2020 wordt voorgelegd aan het PFO en gemeentebesturen in de regio.

[1] College van Rijksadviserus (2019) (X)XL-verdozing – minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler.
[2] Staddistributie is geen XXL-logistiek en kan daarmee ook op reguliere bedrijventerreinen terecht. XXL-terreinen nabij stedelijk gebied bieden evenwel een mogelijkheid tot clustering en overslag naar vervoersmiddelen voor stadsdistributie.

- Reserveren van ruimte voor realiseren van benodigde voorzieningen, bijv. voor truckparking + clean energy hubs/duurzame laadstations. Het IOW adviseert tevens dit thema bespreekbaar te maken in het PFO Mobiliteit.

Vereisten Clustering

- Aansluiten op bestaande locaties binnen de nauwer afgebakende knooppunten.
- Binnen het cluster ruimte reserveren voor benodigde voorzieningen, zoals een clean energy hub (truckparking, laadpunt voor duurzame brandstof, eet- en slaapgelegenheid, etc.)

1.2 Landschappelijke inpassing

Het tweede thema richt zich op de fysiek-ruimtelijke inpassing van XXL panden en bedrijventerreinen in het landschap. Hierbij valt te denken aan:

- Inpassing van het plan op kavelniveau in de groenstructuur, zodat kwaliteit van het landschap zo min mogelijk wordt aangetast. Ontwikkelaars/ ondernemers worden verplicht een landschapsplan in te dienen als onderdeel van de vergunningaanvraag. Hierin geven zij aan op welke manier het pand in het omliggende landschap ingepast wordt. Hiermee wordt aangesloten op de doelstellingen in het kader van klimaatadaptatie en energie.
- Het benutten van bestaande infrastructuur. Dit houdt in dat ontwikkelingen alleen plaats kunnen vinden op locaties die reeds goed ontsloten zijn of waarvoor concrete plannen zijn voor de aanleg van ondersteunende infrastructuur.
- Flexibiliteit ruimtegebruik: als een pand maar voor een functie gebruikt kan worden kan dit op de lange termijn niet duurzaam blijken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:
  - Meervoudig ruimtegebruik, zoals zonnepanelen of parkeerplaatsen (of beide) op het dak, of
  - Modulair bouwen/ prefab, zodat gebruikte onderdelen/ materialen eenvoudig op een andere manier ingezet kunnen worden. Een voorbeeld hiervan zijn verplaatsbare wanden, waardoor de ruimte binnen een loods flexibel kan worden ingedeeld.

Vereisten Landschappelijke inpassing

- Ontwikkelaars moeten een landschapsplan overleggen, waarin inpassing, benutten van bestaande infrastructuur en flexibiliteit van het ruimtegebruik worden beschreven en kan worden getoetst, als onderdeel van de vergunningaanvraag.
- Een BREEAM-NL Gebiedsontwikkeling[3] Excellent (zie bijlagen) certificering geldt als minimumeis. Dit wordt afgedwongen middels het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

1.3 Duurzaamheid

Voor het derde thema sluiten we ook aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de Provincie. Deze doelstellingen zijn nog niet concreet uitgewerkt, dus de input van de regio is hierin van groot belang. Binnen het thema duurzaamheid zijn verschillende subthema's te onderscheiden:

Klimaatadaptatie (de brochure "Vergroenen van bedrijventerreinen" van de Provincie Gelderland geeft hiervoor goede voorbeeld). Denk hierbij aan:

- Bredere opzet bedrijventerreinen
- Meer ruimte voor groen (ter voorkoming hittestress)
- Wateropvang (waterretentie)
- Aandacht voor de gezondheid van werknemers. De aanleg van openbaar groen en meer ruimte voor niet gemotoriseerd vervoer zijn hier een voorbeeld van.

[3] Voorbeelden: Ecomunitypark, Oosterwolde; Airport Garden City, Lelystad.

Energie

- Energiebesparing
- Energieopwekking
- Vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen, zowel in het pand als in vervoer
- Regionale afspraak om in de uitgifteregels van gemeenten op te nemen dat nieuwe bedrijfsgebouwen aardgasvrij gebouwd worden (tenzij noodzakelijk voor het productieproces) (naar voorbeeld van RES Brabant).
- In de planvorming voor nieuwe bedrijventerreinen nadrukkelijk invulling geven aan de energietransitie-opgave (naar voorbeeld van RES Brabant).

Circulariteit

- Circulaire energievoorziening op pand niveau
- Gebruik van circulaire grondstoffen. Er kunnen bijvoorbeeld eisen/ voorwaarden gesteld worden aan de materialen die gebruikt worden bij de bouw van bedrijfspanden.
- Circulaire businessmodellen, dus een bedrijventerrein dat zich richt op het faciliteren van bedrijven met circulariteit als uitgangspunt/ verdienmodel.

Vereisten Duurzaamheid

- Opnemen concrete regels in bestemmingsplan en een afsprakenkader opstellen waarin privaatrechtelijk afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar en/of eindgebruiker worden vastgelegd. Een voorbeeld hiervan voor een lokaal (d.w.z. een connectie met de gemeente Nunspeet, ongeacht de omvang van het bedrijf) bedrijventerrein is de Kolk in Nunspeet. Dit kan ook toegepast worden op XXL-logistiek;
- Voor de opstalontwikkeling geldt de Duurzaamheidscertificering. BREEAM Nieuwbouw en Renovatie Excellent certificering (zie bijlagen) geldt hiervoor als minimumeis. Voor nieuwe gebiedsontwikkeling wordt dit afgedwongen middels het bestemmingsplan. Bij opstalontwikkeling (bouwplannen) wordt dit afgedwongen bij de levering van de grond middels een koopovereenkomst en/of erfpachtcontract.

1.4 Toegevoegde waarde voor de regio

Werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de regio is een belangrijke randvoorwaarde. Enkele aandachtspunten zijn:

- Onderscheid tussen werkgelegenheid in EDCs enerzijds en NDCs en RDCs anderzijds, waarbij met name in de laatste twee, regionale arbeidskrachten gewenst zijn.
- De logistiek brengt naast directe werkgelegenheid in de distributiecentra ook indirecte werkgelegenheid. Daarbij valt te denken aan smart industry, toeleveranciers, monteurs, cateraars, uitzendbureau's, etc. Deze indirecte toegevoegde waarde is groot (Stec, 2019) en moet eveneens in ogenschouw genomen worden bij de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen.
- Een minimumaantal regionale werknemers is in de praktijk niet af te dwingen. Wel moeten eindgebruikers voldoen aan een inspanningsverplichting. Die inspanningsverplichting houdt in dat eerst in de regionale pool van potentiele arbeidskrachten gezocht moet worden alvorens arbeidsmigranten ingeschakeld kunnen worden. Bewijs hiervan wordt geleverd in samenspraak met werknemersorganisaties, zoals het UWV.
  Als arbeidsmigranten worden ingezet, moet de eindgebruiker/werkgever zorg dragen voor huisvesting van goede kwaliteit. Als arbeidsmigranten via een uitzendbureau ingehuurd worden, moet de eindgebruiker afdwingen dat het uitzendbureau dit regelt of door de eindgebruiker laat regelen.

Zowel ambtelijk als bestuurlijk zal dit thema op de agenda moeten worden gezet bij het PFO Wonen ter bespreking.

- Nieuwe XXL-dc's moeten bijdragen aan de samenwerking binnen de triple helix, bijvoorbeeld door het bieden van stageplekken. Ook hiervoor geldt een inspanningsverplichting.

Vereisten Toegevoegde waarde

In het contract wordt het volgende vastgelegd:

- Een inspanningsverplichting ten aanzien van regionale arbeidskrachten (kunnen we dit kwantificeren. Bijvoorbeeld naar het voorstel van de Liemers: minimaal 30 arbeidsplaatsen per 10.000m^2 bvo);
- Een inspanningsverplichting voor het verzorgen van huisvesting van goede kwaliteit; binnen de regio gaan we op zoek naar een keurmerk waarmee dit concreet ingevuld kan worden.
- De (potentiële) spin-off aantonen (Bijvoorbeeld o.b.v. de uitspraak van de Liemers: minimaal 0,5 FTE spin off per FTE logistiek)
- Een inspanningsverplichting ten aanzien van samenwerking binnen de triple helix.

1.5 Organisatiegraad

Een laatste randvoorwaarde eis is de aanwezigheid van een bepaalde organisatiegraad op het bedrijventerrein. Bij voorkeur is dit parkmanagement, maar een grote trekker met verder (kleinere) volgers kan evengoed bijdragen aan een gezamenlijk aanpak van vraagstukken die spelen op bedrijventerreinen.

In het geval van nieuwe ontwikkelingen kan een bepaalde organisatiegraad als harde eis worden opgenomen.

Op bestaande terreinen is echter niet altijd sprake van een vooropgezette organisatiestructuur. Het blijkt in de praktijk vaak ook lastig om dit alsnog op te zetten. Dit vanwege het risico op freeriders (wel profiteren, niet investeren) of te weinig interesse in de kwaliteit van de bedrijfsomgeving. Het invoeren van een verplichte bijdrage aan parkmanagement is niet mogelijk. De aanwezigheid van een vorm van een ondernemersfonds of een ondernemersvereniging is een pré.

Vereisten organisatiegraad

- Op nieuw te ontwikkelen XXL-locaties is er een verplichting om te komen tot een bepaalde organisatiestructuur. De invulling daarvan is nader te bepalen door de gemeente en/of ontwikkelaar(s).
- Op bestaande bedrijventerreinen is een vorm van organisatiegraad niet af te dwingen. Wel geldt er een inspanningsverplichting om een bepaalde organisatiegraad te realiseren.

2 De zgn. Witte Raaf

2.1 Definitie

De zogenaamde witte raaf is, vanwege de (kavel)omvang en de reikwijdte van het zoekgebied, een bijzondere vorm van XXL logistiek. Deze witte raven worden gedefinieerd als logistieke partijen die veelal zoeken naar kavels met een omvang van meer dan 10 hectare en geen binding hebben met de regio. Dit wil zeggen dat het zoekgebied regio- en zelfs landgrensoverschrijdend is (bijvoorbeeld de Benelux en Duitsland).
Ruimte bieden aan deze XXL bedrijven worden niet gerekend tot het zgn. reguliere aanbod of het toevoegen van concurrerend aanbod, maar is een aanvulling op het reguliere aanbod in de regio.

2.2 Voorwaarden

Het advies is om deze logistiek bedrijvigheid in de regio Arnhem- Nijmegen te faciliteren onder de volgende voorwaarden:

- Om de ruimtelijke impact enigszins te kunnen beheersen, biedt de regio in eerste instantie maximaal 30 hectare ruimte ten behoeve van deze bedrijven. Indien er zich een geïnteresseerde partij aandient met een omvang van meer dan 30 hectare, dan zal in overleg maatwerk moeten worden geleverd en een aparte beoordeling worden gemaakt.
- Deze bedrijven mogen enkel binnen de reeds aangewezen logistieke knooppunten landen, waarbij EMZ de primaire locatie is;
- De vestiging moet de regio (economisch) iets extra's bieden (bijv. in werkgelegenheid, kennis, innovatie). De economische toegevoegde waarde moet worden onderbouwd in een rapportage, die ter advisering aan het IOW wordt voorgelegd, waarna de regio een integraal advies uitbrengt richting de provincie Gelderland.
- Er moet een eindgebruiker in beeld zijn;
- Wanneer een geïnteresseerde partij aantoonbaar geen binding heeft met de regio Arnhem-Nijmegen, d.w.z. dat het geen uitbreiding betreft van een gevestigd bedrijf en/of het afzetgebied niet beperkt is tot de regio, dan valt deze ruimtevraag buiten de prognoses van het Regionaal Programma Werklocaties (RPW). Indien dit het geval is, wordt deze vestiging derhalve niet in mindering gebracht op de geprognosticeerde ruimtevraag in het RPW.
- De randvoorwaarden die in dit document gesteld worden aan XXL-logistiek zijn eveneens van toepassing op deze vorm van XXL logistiek.
- De zogenaamde 'witte raven' zijn geen onderdeel van de vraagraming voor XXL-logistiek. Een dergelijke vestiging gaat daarom niet ten koste van de ontwikkelruimte in de herziening van het RPW.
- Wanneer het tot een vestiging komt van een witte raaf, wordt op dat moment besloten of er nog een dergelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt en onder welke condities.
- Bij de herziening van het RPW (waarschijnlijk ergens eind 2020, doch uiterlijk 1 juli 2021) wordt geëvalueerd of deze voorwaarden ten aanzien van de zgn. witte raven naar tevredenheid werken, en/of deze voorwaarden aangevuld dan wel bijgesteld moeten worden.

Uitgangspuntennotitie XXL-Logistiek locaties

Afbakening en clustering

Inleiding

Deze notitie is opgesteld als onderlegger voor de nadere afbakening c.q. clustering van locaties voor XXL-logistiek binnen Knoop38 en Knooppunt EMZ. De afbakening vindt plaats aan de hand van de volgende onderdelen:

- Beleidscontext
- Uitgangspunten zoals opgenomen in het besluit van het PFO op 17 juni aangaande de monitoring 2019 en de randvoorwaarden ten aanzien van XXL-logistiek die in overleg met de provincie zijn opgesteld.
- Profilering, onderscheidend vermogen en complementariteit

Het doel van deze notitie is de uitgangpunten te schetsen die ten grondslag liggen aan de nadere afbakening van locaties voor XXL-logistiek binnen Knoop38 en knooppunt EMZ. Op basis van de uitgangspunten wordt een afwegingskader opgesteld, waarin multidisciplinaire criteria worden opgenomen aan de hand waarvan bepaald wordt welke locaties geschikt zijn om XXL-logistiek te huisvesten.

Beleidscontext

De uitgangspunten vinden hun wortels in de relevante beleidscontext. Voor XXL-logistiek bestaat die uit:

- Logistics Valley: de drie logistieke knooppunten binnen Gelderland, de doortrekking van de A15 en verbreding en aanleg van de afrit van de A15 en de ontwikkeling van de RTG;
- BO MIRT: Hierin wordt binnen de vervoerscorridors zuid en zuidoost toegewerkt naar ruimtelijke clustering door de ontwikkeling van bovengemiddelde knooppunten die elkaar aanvullen. Bij het ontwikkelen van de bovengemiddelde knooppunten tot een samenhangend en complementair netwerk is de huidige clustering van sectoren een uitgangspunt;
- Omgevingsvisie Gelderland: Gaan voor Gaaf
- Versterking samenwerking: Groene Metropoolregio
- Duurzaamheidsopgave Logistiek: Randvoorwaarden XXL Logistiek (zie hieronder)
- Grensoverschrijdende samenwerking binnen knooppunt EMZ.
- Contourennotitie versterken regionale samenwerking Arnhem-Nijmegen: de regio streeft naar kwalitatieve groei; een positieve ontwikkeling van werkgelegenheid en woongelegenheid voor onze inwoners, met behoud van de voor dit gebied typische balans tussen levendige stedelijkheid en een meer ontspannen leefkwaliteit.
- Verstedelijkingsstrategie regio FoodValley & Arnhem-Nijmegen: met deze strategie willen regio, provincie en Rijk een integrerende verstedelijkingsstrategie ontwikkelen die voor de lange termijn het verband legt tussen de ontwikkellocaties voor wonen, werken, bereikbaarheid, energietransitie, kwaliteit van de leefomgeving, water, landbouw en klimaatadaptatie. Dit moet leiden tot een notitie ter bespreking in het BO MIRT 2020 van potentiële ‘vlekken’ voor grootschalige woningbouwlocaties en werklocaties; dit alles in balans met bereikbaarheid en de leefomgeving. De verstedelijkingsstrategie moet eind 2021 afgerond zijn. De afbakening van de XXL-knooppunten vanuit het RPW-spoor loopt hierop vooruit.

Randvoorwaarden XXL-logistiek

In maart 2020 heeft het PFO Economie de notitie randvoorwaarden ten aanzien van de ontwikkeling van XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen, die in overleg met de Provincie Gelderland tot stand is gekomen, vastgesteld[1]. De randvoorwaarden zijn onderverdeeld in een aantal thema's:

- Overkoepelend: evenwicht tussen vraag en aanbod;
- Clustering;
- Landschappelijke inpassing;
- Duurzaamheid;
- Toegevoegde waarde voor de regio;
- Organisatiegraad.

In het kader van de nadere afbakening van mogelijke ontwikkellocaties voor XXL-logistiek binnen de knooppunten Knoop38 en EMZ, staan de randvoorwaarden die een ruimtelijke betekenis hebben centraal in deze uitgangspuntennotitie.

Clustering

Het doel om XXL Logistiek te clusteren is gelegen in het feit dat de regio aantrekkelijke plekken wil creëren voor logistiek, maar ook om de effecten op de ruimte/ het landschap te beperken. Daarom staat de regio voor dat logistieke bedrijven en toeleveranciers zoveel mogelijk geconcentreerd worden. Dit is te bewerkstelligen door:

- Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen ten behoeve van XXL-logistiek.
- Bij nieuwe ontwikkelingen **aansluiten op bestaande locaties**, zodat versnippering te voorkomen;
- Voldoende **ruimte reserveren voor aanverwante faciliteiten**, zoals een truckparking i.c.m. een clean energy hub/ duurzame laadstations.
- Het **benutten van bestaande infrastructuur** is daarin van belang voor de afbakening van locaties voor XXL-logistiek. Dit houdt in dat ontwikkelingen alleen plaats kunnen vinden op locaties die reeds goed ontsloten zijn of waarvoor concrete plannen zijn voor de aanleg van ondersteunende infrastructuur. Multimodaliteit is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.
- Een afgeleide hiervan is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief goede huisvesting voor werknemers en de flexibele schil. Niet direct relevant voor de afbakening van een locatie, maar mogelijkheden voor huisvesting in de nabijheid kan als randvoorwaarde meegenomen worden.

Ruimtelijke afweging

Ruimtelijke afweging is gericht op de fysiek-ruimtelijke inpassing van XXL-panden en bedrijventerreinen in het landschap. De realisatie van deze gebieden is gericht op een lange termijn visie. Hiervoor dient een **integrale afweging** gemaakt te worden met andere ruimteclaims, zoals wonen, duurzaamheid en natuur. De primaire insteek is vanuit een XXL Logistiek perspectief te kijken, maar wel rekening houdend met andere (regionale) visies, zodat uiteindelijk de beste plek wordt bepaald

Duurzaamheid

Ook het thema duurzaamheid, dat gericht is op klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie, heeft een ruimtelijke component:

- **Energietransitie**: Benutten van het potentieel voor opwek;
- **Klimaatadaptatie**: Bredere opzet bedrijventerrein, met meer ruimte voor groen en water(opvang), oftewel: de bruto / netto verhouding verandert.

[1] Randvoorwaarden XXL-logistiek

- **Biodiversiteit**: Natuurinclusief ontwikkelen en bouwen in stedelijk gebied

Profilering en complementariteit

Specifieke profilering van locaties voor clustering van XXL-logistiek draagt bij aan het doel de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Profilering houdt in dat de locaties die binnen de regio Arnhem-Nijmegen aangewezen zijn, zich richten op een specifieke doelgroep, opdat deze locaties elkaar zo goed mogelijk aanvullen. Complementariteit moet worden gezocht in de onderscheidende elementen van beide knooppunten. Onderstaande analyse is gericht op de huidige situatie[2]. De beleidskeuze of we hier op voort willen bouwen of andere keuzes maken moet nog volgen.

Fysieke afbakening XXL Logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen

- **Knoop38**
  - Centraal in het stedelijk gebied van Arnhem en Nijmegen (Overbetuwe-Nijmegen);
  - In vergelijking met EMZ centraal gelegen in Nederland. Dit neemt toe wanneer de doortrekking van de A15 gereed is;
  - Concentratie van distributiecentra voor supermarkten;
  - Biedt voornamelijk ruimte aan RDC's en NDC's;
  - Multimodaal ontsloten (weg, spoor, water)

- **Knooppunt EMZ**
  - Nabij de grens met Duitsland (Montferland);
  - Grensoverschrijdende samenwerking met Emmerich;
  - Doortrekking A15 en verbreding A12 zorgt, wanneer gerealiseerd, voor een verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming;
  - Biedt ruimte aan EDC's
  - Multimodaal ontsloten (weg, spoor, water)

Flexibiliteit en fasering

De ontwikkelopgave voor XXL Logistiek is niet voor de korte termijn, maar behelst een lange termijn visie. Hierbij horen robuuste keuzes, die nu gemaakt worden, maar consequenties hebben voor de nabije en verdere toekomst. Hiervoor moet een duidelijk ontwikkelpad gecreëerd worden, te denken valt aan ontwikkelmogelijkheden tot 2030, en mogelijkheden na 2030. Hierbij dient de match tussen landschappelijk draagvermogen versus ruimtevraag aan bod te komen.

[2] De rapportage XXL Logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen van Stec groep kan hiervoor als basis fungeren

Memo

Aan	:	IOW
Van	:	[redacted]
CC	:	
Ons kenmerk	:	
Datum	:	20 juli 2020
Betreft	:	actielijst IOW 16 juli

Aanwezig:
[redacted]

Mededelingen:

- mededeling [redacted]pnemen paragraaf verstedelijkingsproces - productieve regio en groene regio, RPW is een kader voor deze opgaven, relatie met opgave wonen is belangrijk
- mededeling [redacted] GS heeft besluit genomen over monitoring RPW. ruimtelijke uitwerking is gewijzigd vastgesteld. Bedrijventerrein ui t schrapopgave is gehandhaafd. Kantoren en detailhandel blijft schrappen van toepassing. Alle eigenaren waar schrapopgave op van toepassing was, worden, per brief, opnieuw geïnformeerd.
- Mededeling [redacted] Vanuit college van gemeente Arnhem komt nog een brief aan PFO economie over aandachtspunten gemeenteraad Arnhem ten aanzien van Randvoorwaarden XXL-logistiek en nieuwe RPW.
- [redacted] heeft het verzoek om verhaal Montferland te doen - hij sluit 27 augustus aan bij IOW
- [redacted]20 aug hebben [redacted] en [redacted]en afspraak in Emmerich
- [redacted] verzoek menee[redacted] gemeente Groesbeek. Meneer wil graag argumentatie en advies hebben over casus melkfabriek. Dit was een melding, conclusie betrof een transformatie en paste binnen stroomschema RPW. [redacted]communiceert naar meneer [redacted] Vraag die opkomt is wel in algemene zin; zijn adviezen openbaar?

Verslag

- [redacted] heeft een vraag over de kaders of wijze waarop toegevoegde waarde van regionale bedrijventerreinen eruit ziet. Komt terug in verhaal van [redacted] Ecorys.
- verslag vastgesteld

Advies steenfabriek

- ladder onderbouwing ontbreekt, gedachte is wel dat ze dit kunnen onderbouwen. Conclusie: ladder onderbouwing erg dun maar IOW is wel positief. tekst onder ladder wordt aangepast door [redacted]atste regel in alinea over marktvraag kan eruit. Advies compleet en kan naar [redacted] en naar PFO.

Bespreking XXl randvoorwaarden

CONCEPT

- Er gaat een opdracht gegeven worden aan een bureau dat de ruimtelijke clustering XXL-logistiek beter in kaart gaat brengen. Bureau gaat ruimtelijk aangeven waar nieuwe XXL moet landen. In het kader van deze opdracht komt er ook een bijeenkomst met het IOW, gemeente Montferland, Lingewaard, Overbetuwe, Nijmegen en Zevenaar. Bureau wordt gevraagd om llandschappelijke belangen weer te geven en moet zorgen voor fysieke afbakening van knoop. Het beterft geen toebedeling van hectare, maar waar is ruimte om het landschappelijk in te passen (kadestraal, landschappelijk etc.). Hier moeten spelregels uit voortvloeien die als toetsingskader dienen.
- Voorst[redacted]eschrijven van profilering van knoop - xxl-knoop is niet alleen xxl.
- Notie[redacted]- gemeente grenzen aanhouden is wat raar op de kaart. Zevenaar staat er niet op. Kaart is slecht eerste beeld.
- Opmerking [redacted]: ga ook de landsgrens over op kaartje
- De opdracht aan het bureau moet onderander de volgende vraag scherp beantwoorden: Gaan we als regio bij Bijsterhuijzen voor uitbreiding onde rhet mom van XXL-logistiek en zien we Bijsterhuizen als onderdeel van Park15?
- Vraag: Wanneer Park 15 en evt. Grift vol raakt, wil je dan nog verder uitbreiden? Is dan uitbreiding rinchting Lingewaard denkbaar en onder welke noemer of met welke redenatie. Hiermee wordt tevens antwoord gegeven op de motie van de gemeenteraad van Lingewaard.

Herzien RPW

- BREEAM moet straks ook richting gaan geven aan duurzaamheidsaspect voor (boven)regionale bedrijventerreinen.
- Voor lokale bedrijventerreinen geldt dit vooralsnog niet. Dit ligt meer bij de gemeente, uitbreidingen lokaal worden in IOW niet getoetst. Voor het nieuwe RPW is het van belang na te denken over hoe je dit een plek geeft en hoe je het toetsbaar maakt.
- Actie[redacted]n agendacommissie bespreken of het wenselijk is: lokaal ook duurzaamheidseisen?
- Ecorys maakt voorstel voor breaam certificering. Zachte plannen voor nieuwe bedrijventerreinen zijn vooral uitbreiding van bestaande bedrijven(terreinen) maar wel nieuwbouw.
- Vraag[redacted] Opgave Zevenaar is om uitbreiding kantoren Mercurion te schrappen en Hengelder/Tatelaar PDV schrappen. Hoe moet gemeente hiermee omgaan? Voorkeur gemeente Zevenaar is om dit het liefst erui te hebben voordat het nieuwe RPW er is. Mercurion betreft 2 kavels uitbreiding maar deze zijn niet te verkopen. Daarnaast enkele kavels - lokaal met max 1000 m2 uitbreidingsruimte. Kan dat als lokaal gezien worden. Hengelder/Tatelaar vraagt een verkenning. Wat zit er? Wat kan er verplaatsen als oprit wordt verschoven. Het zou mooi zijn als de meters behouden kunnen blijven.
- [redacted]Afgesproken is dat regio en gemeente overlegggen om tot een oplossing te komen (met de provincie). [redacted] geeft aan: kom met voorstel, bespreek in IOW en leg dan voor in PFO. Daarna kan het naar de provincie.
- [redacted]levert stuk aan over regionale samenwerking bij Ecorys.
- Doelstelling nieuwe RPW: behoud van evenwicht.
- Voorstel: regionale bedrijventerreinen intekenen op kaart
- Bij Watergebonden toevoegen dat als het gaat om transformeren of herinvulling van een dergelijke locatie, dat behoud economisch gezien belangrijk is voor de regio.
- Watergebonden en -verbonden werkgelegendheid: melding bij gebonden en advies bij verbonden.
- Lokaal: nieuw lokale uitbreidingen - hoeft niet naar IOW want toetsing vindt al plaats via ladder en bp wijziging bij provincie.

CONCEPT

- Toevoeging duurzaamheid bij lokaal - breeam certificering
- Regionaal uitbreiding - sluiten de uitbreidingen aan bij toegevoegde waarde regio? Denk aan dynamiek steden en buurgemeenten en opgaven wonen-werken.
- Haakjes campussen - the economic board; concept RPW delen met [redacted] zodat hij dit kan bespreken met de 3 civic entrepreneurs
- toegevoegde waarde is niet alleen vanuit economisch profiel maar ook maatschappelijk.
- Ecorys brengt zachte plannen via vingeroefening in beeld, zodat we het volgend overleg kunnen kijken waar we het over hebben qua plannen en beste plekken. Welke methode pak je; inventariseren op ranking of wie het eerst komt? Hoe willen we dit coördineren?
- Corona meer druk op kantoorlocaties, met name Centraal stationslocaties. Regionale spreiding kan oplossing bieden. Waar moet dat aanbod dan plaatsvinden.
- Ecorys vraagt harde plan capaciteit PDV na bij gemeente Duiven
- kleinschalige ontwikkelingen/beleidsregels RPD ook een plek in RPW anders is het straks niet meer terug te halen.

Planning:

- 25 augustus: Ecorys deelt stukken (concept en onderliggende rapporten), IOW geeft opmerkingen/bespreekpunten aan
- 27 augustus: bespreken van RPW + schriftelijke planning herzien RPW bespreken
- 10 september doornemen van concept RPW.

CONCEPT

Verslag IOW Arnhem-Nijmegen

Datum: donderdag 27 augustus
Aanwezig: [redacted]

Mededelingen

- [redacted] vervangt [redacted] komt terug in het IOW en vervangt daarmee [redacted]
- Bestuurlijke gesprekken geweest met: Zevenaar, Montferland, Duiven, Lingewaard, Overbetuwe, Druten, Wijchen.

1. Reactie op advies Ecorys XXL-logistiek

- Vanuit Nijmegen de vraag waarom geen 50/50 verdeling? Hoe kan de Grift dan ontwikkeld worden?
  - Verdeling over beide knooppunten; Knooppunt Nijmegen heeft nog aanbod, EMZ niet;
  - De Grift Noord telt 22 ha die deels geschikt is voor XXL-logistiek, maar kan ook andere marktsegmenten faciliteren

- De Liemers is positief
- De Provincie:
  - Mist de koppeling met de Groene Metropoolregio
  - Vraagt zich af waarom de keuze binnen EMZ voor DocksNLD wordt gemaakt boven 7Poort

- Tegenvoorstel: Nijmegen en Montferland (en Zevenaar) vragen een voorstel te doen en die beoordelen op geschiktheid. Dit is dezelfde werkwijze als de reguliere bedrijvigheid. Voor een nader te bepalen datum kunnen plannen ter beoordeling ingediend worden.

- In hoeverre een integrale afweging voor uitbreiding op te nemen in de logistiek?
  - Moet dit in het RPW?
  - Of is het RPW een economisch beleidsdocument en moet de integrale afweging op een ander niveau gemaakt worden?

- Daarnaast moet de vraag wat we in de toekomst willen centraal staan? Wil de regio in de toekomst ook XXL-logistiek blijven faciliteren?

- Hoe gaan we om met de verdeling van de ontwikkelruimte tussen reguliere logistiek en XXL-logistiek? Voorstellen:
  - Er moet een keuze gemaakt worden. Anders werkt ruimtelijke ontwikkeling niet. Ongeacht of het 32 of 42 hectare is, gebiedsontwikkelingen zijn gebaat bij duidelijkheid.

2. Advies Posad

- Wijchen is uit het advies gehaald. De Provincie heeft besloten dat uitbreidingen tbv XXL-logistiek alleen aan de corridor A12 en A15 plaats kunnen vinden. Hier ligt Bijsterhuizen niet aan.
- Er komt antwoord vanuit het Regierungsbezirk Düsseldorf op het toekomstperspectief van Montferland locatie D.

- Wat is, met het oog op politieke gevoeligheid en risico op speculatie, de status van dit rapport in het RPW? Laatste check bij Montferland. In principe mag het rapport openbaar gemaakt worden.

3. Verdeling ontwikkelruimte

- Hoe hard is de 50%? Hoe gaan we om met geschikte plannen die net over de 50% heen gaan?
- Voorstel: Sturen op 50%, maar ruimte houden tot 60%/70% van de ontwikkelruimte. Dit geeft in de monitoring ruimte om bij te sturen als het in de eerste twee jaar hard gaat.
  - Het doel van 50% is niet alles meteen op de markt te brengen, zodat later gestuurd kan worden. 50% is geen harde grens, maar een richting. Flexibiliteit is er om kwalitatief goede plannen die "net over de 50%" heen gaan wel te faciliteren. Op die manier wordt voorzien in maatwerk om geschikte plannen door te laten gaan.
  - Totaal 120 hectare ontwikkelruimte
    - 40 ha XXL-logistiek
    - 80 ha voor de overige werkmilieus
      - 10% marge = 8 hectare
      - 20% marge =16 hectare.
- Toevoegen beoordelingscriteria gebaseerd op de beslisboom voor XXL-logistiek.

4. Inspraaknotitie

- Is het voorstel van Zevenaar PDV Hengelder een regionaal discussiepunt? Ja, want het heeft invloed op de regionale marktruimte voor PDV.

- Voorstel: Ecorys en [redacted]ullen inspraakplan verder in, leggen dit na dinsdag voor aan het IOW. IOW reageert uiterlijk donderdag, zodat de stukken vrijdag mee kunnen naar het Platform.

- Datum 1 januari 2021: afhankelijk van bestuurlijk akkoord, de economie moet er niet onder leiden. Indien niet nodig dan hoeven we hiermee niet te wachten op vaststelling in de raden. Beoordeling neemt ook tijd in beslag. Daarnaast is het de vraag in welke vorm dit na 1 januari plaatsvindt.

- Voorstel doen voor de nieuwe invulling van het regionaal overleg. Borging van regionale representatie is belangrijk.
  - Mogelijkheid voor gemeenten om aan te schuiven nogmaals bekendheid geven.

5. Planning en proces

- 3 november notities en advies verder uitwerken tot concept advies RPW met aanpassingen RPW.
- 4 november toezending stuk aan leden IOW.
- 6 november toezending stukken [redacted] tbv Ambtelijk Platform op 10 november 2020.
- 10 november 2020 behandeling RPW met reactienota en advies in ambtelijk platform;
- 18 november bestuurlijke begeleidingsgroep;
- 20 november advies met bijlagen richting PFO
- 02 december 2020 PFO economie behandeling RPW met advies.

Verslag IOW overleg 4 juni 2020

1. Mededelingen

Kantoren in Nijmegen oude V&D pand: meer concrete informatie aanleveren.

BO MIRT Traject: STEC levert via [redacted] advies en rapport m.b.t. goederenvervoer. EMZ wordt toegevoegd als hotspot in disclaimer.

Adviezen (kantoren Nijmegen en Wels Heteren) gaan door naar het PFO EZ

2. Verslag 23 april 2020 vastgesteld
3. Besluitvorming monitoring RPW: stavaza, op 17 juni in alle gemeenten gereed
4. Herijking RPW

n.a.v. presentatie [redacted]

Actie Ecorys: in beeld brengen in welke bestemmingsplannen via een wijzigingsbevoegdheid nog bestemming bedrijventerrein bevatten

Actie Ecorys: check bij gemeenten lijst vanuit IBIS wat status is van zachte plannen

Actie Ecorys: opstellen lijst van meest kansrijke zachte plannen, op basis van profilering, toetsingscriteria en locatie.

Besluit: over de zachte plannen die op basis van de prioriteringslijst buiten de boot vallen, zal een bestuurlijk besluit genomen moeten worden.

Besluit: er moet in het RPW flexibiliteit ingebouwd moeten worden voor ontwikkelingen die nu nog niet in beeld zijn, maar wel uitermate geschikt zijn voor ontwikkeling.

Actie Ecorys: maken van een voorzet voor een strategische ruimtelijk economische beleidskaart. Dit op basis van de clusters van TEB, maar er zal ook gekeken worden naar de prioriteiten/ambities vanuit het proces Versterking regio Arnhem – Nijmegen. Tevens wordt een koppeling met de werkmilieus gemaakt, waaronder maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid.

Actie [redacted] tekst(je) aanleveren over de (nieuwe) ambities van de regio Arnhem Nijmegen.

Acti [redacted] maken kaart met verdieping voor XXL logistiek, met geografische afbakening en landschappelijke inpassing.

Actie Ecorys: verduidelijken criteria lokale bedrijventerreinen door toevoegen of het om terreinen, kavels, bedrijven, uitbreidingen of nieuwe ontwikkelingen gaat.

Besluit: bij uitbreiding/ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen binnen de criteria hoeft geen melding te worden gedaan in de regio.

5. Toekomstbestendige bedrijventerreinen (1e aanspreekpunt [redacted]

Toelichting door [redacted] op het opstellen van het sluitstuk van het project Toekomstbestendige Bedrijventerreinen: de subsidieregeling. Deze moet begin november in werking treden. Vooralsnog wordt uitgegaan van de gemeente als partner bij trajecten, 50% cofinanciering, aanvullend op de bestaande revolverende fondsen. Er is voor Toekomstbestendige bedrijventerreinen nu 5,4 miljoen beschikbaar.

Kennisdeling: de provincie is in gesprek met SKBN voor het gebruik maken van hun kennisbank, ook voor niet leden.

6. Inzet OHG (1e aanspreekpunt [redacted]

Toelichting door [redacted] op de inzet van de Ontwikkelings- en Herstructureringsmaatschappij Gelderland. Belangrijkste conclusies:

- Voor procesondersteuning en financiering (OHG als onafhankelijke partij)
- Sluitende BusinessCase kan gemaakt worden in combinatie met TB of Steengoed.
- Geen subsidie, maar revolverend fonds van circa 20 miljoen
- Bij actieve gemeenten wordt OHG regelmatig ingezet, nu ongeveer 40 dossiers. Kan altijd meer.

7. Rondvraag

[redacted] Proces/planning rondom RPW zal ondanks corona volgens planning doorlopen: ja vooralsnog lopen we op koers.

8. Extra IOW overleg (live in Nijmegen Havenstraat) op 25 juni van 12.00 tot 14.00 uur.

[redacted] 9 juni 2020

VERSLAG WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties

Datum: donderdag 27 augustus
Aanwezig: [redacted]
Gast: [redacted]

1. Mededelingen
   - [redacted] 16 weken zwanger 😊
   - [redacted] heeft een locatie gevonden voor werkgroep RPW overleg van 10/9: hotel Haarhuis in Arnhem
2. Verslag 16 juli 2020
   - [redacted] geeft aan dat de provincie wel actief meekijkt met het oplossen van de resterende schrapopgaven
   - Verslag vastgesteld
3. Terugmelding gesprek Emmerich/provincie van 20 augustus
   - Positief gesprek, ter voorbereiding op nieuw RPW. Emmerich geeft aan dit gesprek erg op prijs te stellen.
   - Er zijn 3 grote uitdagingen:
     - Gebrek aan kavels
     - Capaciteit haven in Emmerich
     - Aansluiting van de haven op het spoor (Betuweroute)
   - Om beschikbaarheid van aan te ontwikkelen zijn 2 zoeklocaties in beeld: naast de kom van Emmerich en aansluitend aan Docs.
   - Andere issue is de huisvesting van arbeidsmigranten in Emmerich
4. Korte presentatie [redacted] gemeente Montferland en discussie
   - Presentatie is inmiddels rondgemaild.
   - Montferland wil graag Docs2 ontwikkelen e[redacted]geeft aan graag de opmerkingen vanuit het IOW mee te nemen om het plan door te ontwikkelen. Dit moet uiteindelijk leiden tot een positief advies vanuit het IOW en een positieve besluitvorming in de regio en provincie.
   - Duidelijke presentatie, het plan wordt niet verkaveld, wel planologisch in 1 keer in de markt gezet.
5. Opdracht clustering/ruimtelijke afbakening XXL logistiek stavaza
   - Opdracht is uitgezet bij PosadMaxwan.nl.
   - Op 7/9 in concept gereed, op 10/9 gepresenteerd in volgende werkgroep overleg
6. Bespreken herziening/nieuw RPW
   - Opmerkingen worden besproken en verwerkt door Ecorys voor overleg 10/9
   - Toevoegen samenvatting
   - Opbouw nieuw RPW:
     - Samenvatting, context, inclusief wijzigingen
     - Spelregels
     - Toelichting op spelregels
7. Planning herziening RPW
   - Geen opmerkingen
8. Sluiting
   - Volgend overleg: 10/9 in hotel Haarhuis (Arnhem, van 13.00 tot **16.00** uur). Hiervoor zijn ook [redacted] (Lingewaard) en [redacted] (Montferland) uitgenodigd.

Ontwikkelkaart XXL logistiek Arnhem-Nijmegen

Offerte

September 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

POSAD MAXWAN
strategy x design

BINCKHORSTLAAN 36
2516 BE THE HAGUE / NL
WWW.POSADMAXWAN.NL

TEL: +31 70 322 28 69
MAIL@POSADMAXWAN.NL
KvK: 73526967
BTW: NL859559592B01
IBAN: NL93INGB0008604671

2616 BE / 36 / THE HAGUE / NL

AAN
regio Arnhem Nijmegen
[redacted]

DATUM
01-09-2020

ONDERWERP
Offerte POSADMAXWAN

Geachte heer [redacted]

Naar aanleiding van uw uitvraag voor Het ontwikkelkaart XXL logistiek Arnhem-Nijmegen ontvangt u bijgesloten onze offerte.
Het honorarium voor deze opdracht komt op €15,000- exclusief 21% btw.

Ik hoop u hiermee een passende offerte te doen en hoop van u te horen. Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van deze offerte, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

1 Plan van aanpak

In dit hoofdstuk lichten we onze aanpak toe. We maken onderscheid in verschillende stappen in het proces om te komen tot het eindproduct. De ruimtelijke ontwikkelkaart die we gaan maken moet antwoord bieden op de vraag: waar XXL Logistiek een plek zou moeten krijgen in de regio Arnhem-Nijmegen en hoe dit ruimtelijk ingepast kan worden? Hieronder zijn de werkzaamheden per stap beschreven, op de volgende pagina's is een uitgewerkte planning en kostenoverzicht toegevoegd.

Startoverleg, procesafspraken
Vaststellen planning, proces, eindresultaat

Voorbereiding
Inlezen van de relevante documenten, overzicht van de ambities en andere visies, CAD/GIS onderleggers.
Vertalen van de randvoorwaarden naar de ruimtelijke implicaties en de criteria voor het afwegen van de mogelijke locaties.

Gesprekken met deelnemende gemeentes
Nijmegen en Overbetuwe (knoop 38), Montferland en Emmerich (EMZ), Zevenaar (7Poort).
We nemen de contact met deze gemeente om ruimtelijke visies, ambities, mogelijke ontwikkellocaties en beperkingen te bespreken. We doen dat vie e-mail, online of telefonisch gesprek.

Concept kaartbeelden
1. Overzichtskaart van drie locaties en hun positie in relatie tot elkaar, regio, land.

2. A3 kaarten van de drie bestaande logistieke knooppunten met daarin:
- Bestaande kavels bedrijventerreinen
- Beschikbare kavels
- Potentieel beschikbare lege kavels in aansluiting op bestaande terreinen
- Voorstel voor de afbakening van de locaties
- Bestaande infrastructuur (weg, spoor, water)
- Beperkingen (Natura 2000, landschappelijke waarden, essentiële blauwgroene structuren, kwetsbare objecten, ondergrondse/bovengronds infra enz)
- Potentie voor energieopwekking (wind zoekgebied)

De ruimtevraag voor XXL-logistiek is ca. 69 ha. In het document Vraag en aanbod XXL-Logistiek is aangeven dat slechts 27,1 ha nu direct beschikbaar voor XXL. Deze hectares nemen we als rechtgevend, maar de ruimtelijke en landschappelijke argumentatie leiden zijn bij het afbakenen van de knooppunten en het aanwijzen van de meest geschikte locaties.

Concept Rapportage
Concept voor de aanbevelingen voor de mogelijke richtlijnen voor de landschappelijke inpassingen. De betekenis van Duurzaamheid in het ontwikkelen van logistieke bedrijventerreinen.
Extra document voor beter inzicht: (X)XL-verdozing ,CRA, 2019

Week 40
Presentatie van concept-resultaten in het IOW (Intergemeentelijk Overlegorgaan Werklocaties)
Tijdens de presentatie worden de mogelijke locaties voor XXL-logistiek getoond, met mogelijkheden voor uitbreiding na 2030. Bij voorkeur online.

In week 41 worden commentaren en feedback van de presentatie in het eindrapport verwerkt.

Eindrapport
Met daarin:
Ruimtelijke ontwikkelkaarten die bestaan uit:
A3 kaarten die de XXL locaties (Park 15, 7Poort, DocksNLD en extra Beisterhuizen) in het landschap laten zien en aangeven wat daar fysiek kan landen met daarop verbeeld:
- Beste plekken voor Logistiek XXL die aan de gestelde kaders in de notities Randvoorwaarden voor XXL-logistiek voldoen
- Uitbreidbaarheid van de kavels
- Gereserveerde ruimte voor aanverwante faciliteiten
- Aansluiting van de kavels aan de infrastructuur (bestaande of gepland)
- Beschrijving van de profilering van locaties voor clustering XXL-logistiek

Aanbevelingen voor mogelijke richtlijnen voor de landschappelijke inpassing om effecten op de ruimte en het landschap te beperken:
- Inpassen van het plan in de bestaande infrastructuur en het landschap.
- Ruimtegebruik: % water, groen, flexibiliteit.
- Ruimtereservering voor extra voorzieningen/ mobiliteitstransitie.
- Duurzaamheid (klimaatadaptatie, energie, circulariteit) guidelines.

De ruimtelijke structuren volgens de te benoemen richtlijnen kunnen worden aan de aparte A3 kaarten per een locatie als voorbeeld laten zien.

Beknopt geschreven ontwikkelstrategie (tot 2030 en na 2030) en de kaart met mogelijke ontwikkellocaties na 2030.

In het eindrapport beschrijven we ook de redenen waarom sommige locaties of gemeentes niet specifiek voor XXL-logistiek zijn meegenomen.

Overlegmomenten:
1-2 korte overleggen met de opdrachtgevers per week
10 september – presentatie in het IOW

Teamsamenstelling
. Rients Dijkstra (partner)
. Elena Bulanova (projectleider & stedenbouwkundige)
. Michelle Blom (GIS specialist & stedenbouwkundige)

Tijdsbesteding en planning

			PosadMaxwan				
			Partner	Projectleider	CAD/GIS onderzoek		
			Dagtarief	€1.480	€1.040	€840	
			Uurtarief	€185	€130	€105	
STAP	Werkzaamheden	Producten				tot. uur	tot. €
	INVENTARISATIE en ANALYSE		12	39	74	125	**€ 15.060**
1.1	Startoverleg, procesafspraken	vaststellen planning, proces en eindresultaat	1	2		3	€ 445
1.2	Voorbereiding	Inlezen, overzicht, CAD/GIS ondeleggers	2	8	16	26	€ 3.090
1.3	Gesprekken deeln. gemeenten		1	4	0	5	€ 705
1.4	Gesprekken opdrachtgever		2	2	0	4	€ 630
1.5	Concept kaartbeeld(en)			4	32	36	€ 3.880
1.6	Concept rapportage		2	4		6	€ 890
1.7	Concept in IOW		2	2	0	4	€ 630
1.8	Definitief kaartbeeld (en)			5	22	27	€ 2.960
1.9	Eindrapportage		2	8	4	14	€ 1.830
		Uren cumulatief	12	39	74	125	
		Kosten cumulatief	€2.220	€5.070	€7.770		€ 15.000

37	38	39	40	41	42	43
17 Aug	24 Aug	31 Aug	7 Sep	14 Sep	21 Sep	28 Sep
x						
	x	x	x	x		
			x			

POSAD MAXWAN
strategy x design

Bijlage 1:

Landschappelijke analyse mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD

POSAD MAXWAN
strategy x design

Inhoudsopgave

	Context	4
1	Analyse	6
2	3D analyse	16
3	Conclusies	32
	3D Beelden	36

Context

DocksNLD ligt in de gemeente Montferland, aan de grens met Duitsland. Het huidige DocksNLD terrein ligt aan de Meilandsedijk (N816). Volgens 'Vraag en aanbod XXL-logistiek' is DocksNLD, op één kavel van 3,9 hectare na, uitgegeven (peildatum 1 mei 2020). Er zijn plannen voor uitbreiding van DocksNLD. Hiervoor zijn drie mogelijke ontwikkelrichtingen onderzocht in het hoofdrapport behorende bij deze bijlage: de oost-variant (kavel A+B), de noord-variant (kavel C) en de variant op Duits grondgebied (kavel D). Kavel D zien we als meest compacte uitbreiding. Ondanks de minder efficiënte, gebogen afbakening aan de zuidzijde verdient dit kavel de voorkeur boven de andere kavels. Voor benutting is de medewerking van Duitse autoriteiten nodig - de bereidheid om hier vaart achter te zetten lijkt gering.

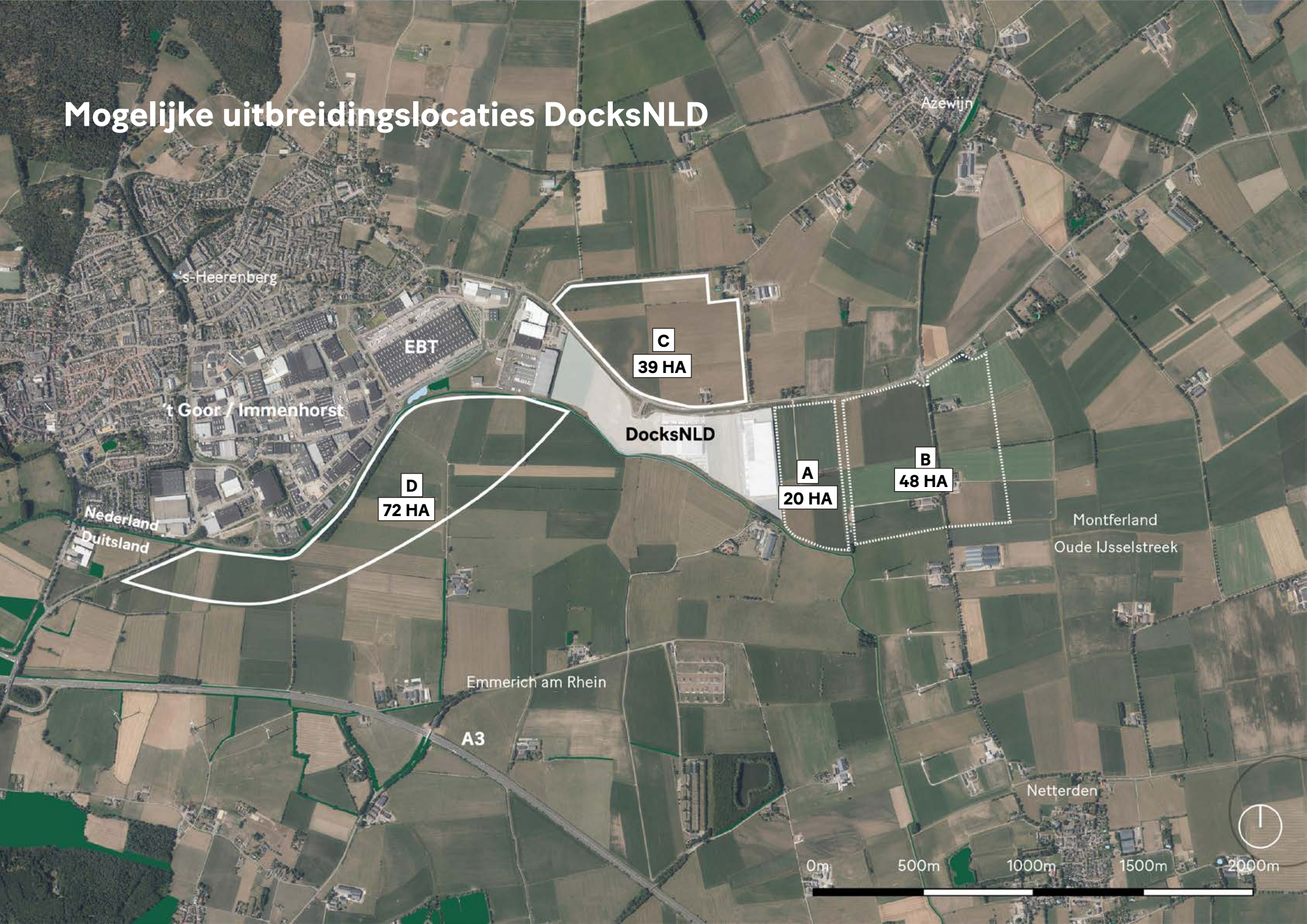
Met deze kennis zijn, in het licht van zorgvuldig ruimtelijk handelen, ook de noord-variant en de oost-variant in afweging genomen. Hierbij concluderen we dat met de ontwikkeling van kavels A en B een 'verlenging' van het bestaande DocksNLD ontstaat. Door de uitbreiding aan één zijde van de Meilandsedijk ontstaat een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark. De verstoring van het zicht over het omringende open landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km).

Kavel C komt in de analyse naar voren als meer compacte uitbreiding van DocksNLD en heeft daarom de voorkeur gekregen boven de ontwikkeling van kavels A en B.

Door Royal HaskoningDHV (aug '16) is een landschappelijke beoordeling gegeven over de benutting van de verschillende kavels. De achtergrond van de voorkeur is helder omschreven in een uitgebreide en zorgvuldige studie. In deze beoordeling wordt aangegeven dat benutting van kavels A, B of C de voor het landschap kenmerkende openheid aantast. RHDHV concludeert dat het moeilijk is een voorkeur aan te geven voor A+B óf C. Ze besluiten met een lichte voorkeur voor A+B op basis van de zichtbaarheid van de stuwwal. De advisering van RHDHV en onze advisering verschillen op dit punt.

Om tot een definitief oordeel te komen wordt in deze rapportage aanvullend analyse- en beeldmateriaal gepresenteerd om tot een definitief oordeel te komen. De gevolgen van uitbreiding van het bestaande areaal in twee richtingen, de oost-variant en de noord-variant, worden onderzocht. Eerst wordt een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het gebied gegeven van waaruit de landschappelijke karakteristieken worden geduid. Ook worden nieuwe ontwikkelingen rondom duurzame energie in beeld gebracht om te analyseren of deze een landschappelijke impact hebben die een relatie heeft met de ontwikkelingen van DocksNLD.Daarnaast is middels een 3D model van de actuele situatie een impactstudie gemaakt om de verschillende varianten te kunnen beoordelen. De beelden worden in een kleine versie naast elkaar gepresenteerd maar zijn aan het einde van het rapport ook in het groot zichtbaar gemaakt om zo goed de impact te kunnen beoordelen.

Mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD



01

Analyse

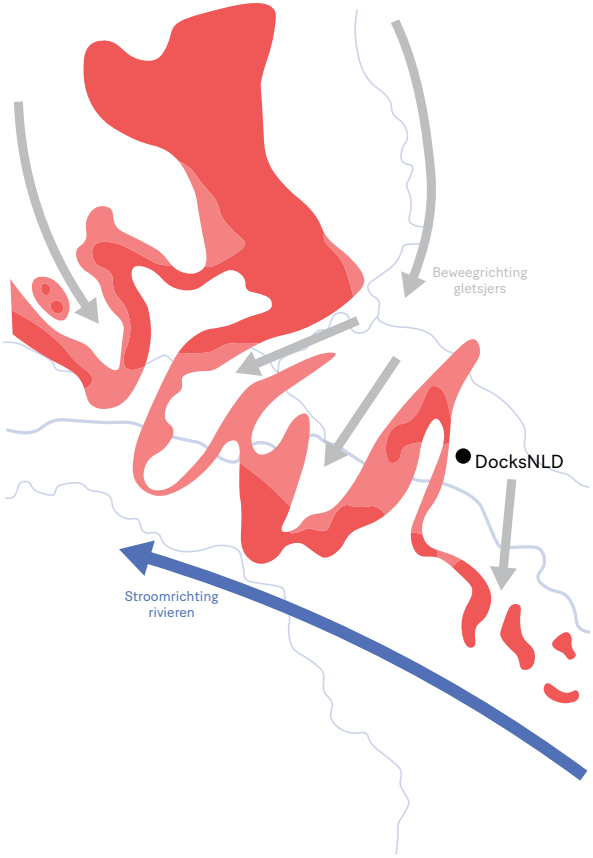
1.1 Natuurlijke ontstaansgeschiedenis

Om de impact op het landschap te kunnen begrijpen is het van belang om de ontstaansgeschiedenis en de historie van het landschap te doorgronden. Het huidige landschap rondom het onderzoeksgebied is in de loop der eeuwen in grote mate gevormd door natuurlijke processen. Een belangrijk moment in deze ontstaansgeschiedenis is de vorming van de stuwwallen, die nog steeds een belangrijk visueel ankerpunt in de omgeving vormen. De gelaagde stuwwalen van de Veluwe, het rijk van Nijmegen en het Monferland in het Gelderse landschap zijn in deze voorlaatste ijstijd door gletsjers opgestuwd.

In de laatste ijstijd rijkte het landijs minder ver dan in de voorlaatste ijstijd. De stuwwallen werden onder invloed van allerlei erosie- en afzettingsprocessen verder gevormd naar de vormen die meer lijken op hoe we ze nu kunnen waarnemen. De stuwwal van het Montferland werd gescheiden van de Stuwwal van Kleef en in de steeds groter wordende openingen tussen de stuwwallen ontstond ruimte voor de rivieren.

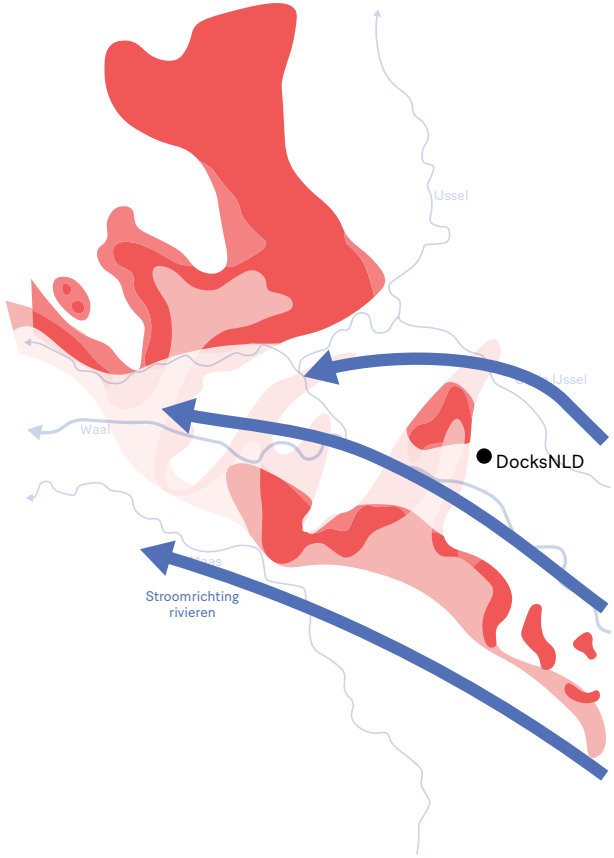
In de koudere periodes na de laatste ijstijd zijn uit de zanderige riviervlaktes op grote schaal rivierduinen opgestoven. Deze rivierduinen zorgen lokaal voor reliëf.

De vormingsprocessen onder invloed van gletsjers en rivieren hebben in grote mate geresulteerd in het huidige landschap. Het lokale, oorspronkelijke landschap is van groot belang geweest bij de locatiekeuze en het landgebruik van de mens. Relatieve hoogteligging en -verschillen zijn bepalen namelijk of en hoe een gebied geschikt is voor menselijke bewoning en ontwikkeling. De ontginningsgeschiedenis is dus in sterke mate gerelateerd aan de natuurlijke ontstaansgeschiedenis.



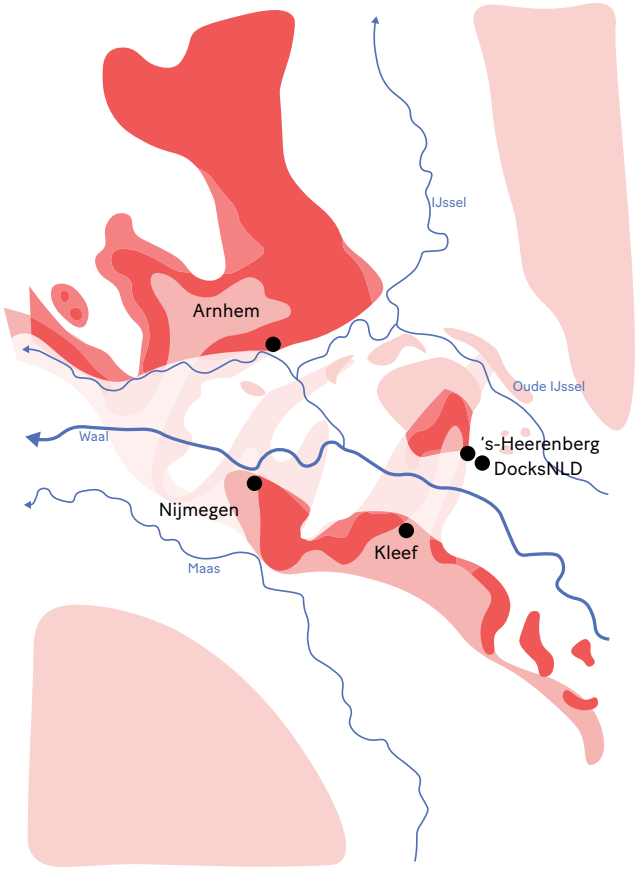
1. Voorlaatste ijstijd (Saaliën)
200.000 - 130.000 v.Chr.

Ontstaan stuwwallen door het opstuwen van grond als gevolg van het voortbewegen van de gletsjers



2. Laatste ijstijd (Saaliën)
110.000 - 10.000 v.Chr.

Ontstaan Rijndal en doorbraak Gelderse Poort onder invloed van de rivieren



3. Eindperiode vanaf laatste ijstijd en daarna
vanaf 10.000 v.Chr.

Vorming dekzanden en vestiging mens aan de randen van de stuwwallen

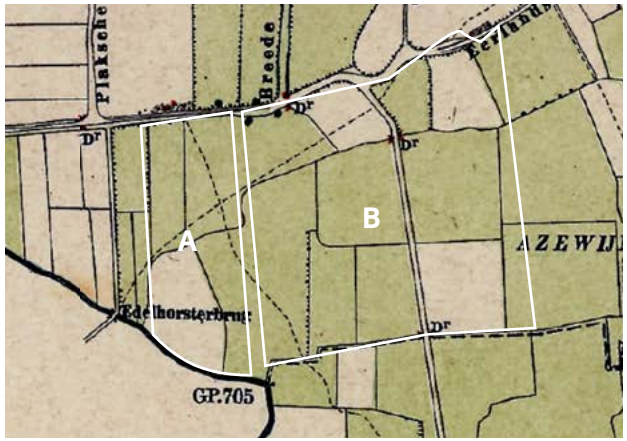
1.2 Historische ontwikkeling

Op de historische kaart op de volgende bladzijde zijn veel van de natuurlijke invloeden op het landschap nog zichtbaar. Ook is duidelijk waar te nemen hoe de mens het landschap in gebruik heeft genomen. De historische kaart laat goed het verschil in landgebruik en kavelgrootte zien dat bij de verschillende landschapstypen past. Daarbij zijn ook de kenmerkende stuwwal en de IJsselvallei duidelijk te herkennen. Deze twee landschappelijke eenheden bepalen in grote mate het karakter van het gebied. De verschillende landschapstypen die hieraan gekoppeld kunnen worden, zullen op de volgende pagina's kort worden toegelicht.

Wanneer de topografische kaart van 1880 wordt vergeleken met de meest recente luchtfoto's van het gebied, dan blijkt dat op beide mogelijke ontwikkellocaties nog elementen van de oorspronkelijke verkavelingsstrcutuur te herkennen zijn. Er zijn echter ook op beide locaties een groot aantal sporen uit het verleden verdwenen door ruilverkaveling.Op basis van deze gegevens is er geen voorkeur uit te spreken voor een van de ontwikkellocaties met betrekking tot het behoud van historische waarden.

Topografische kaart 1880

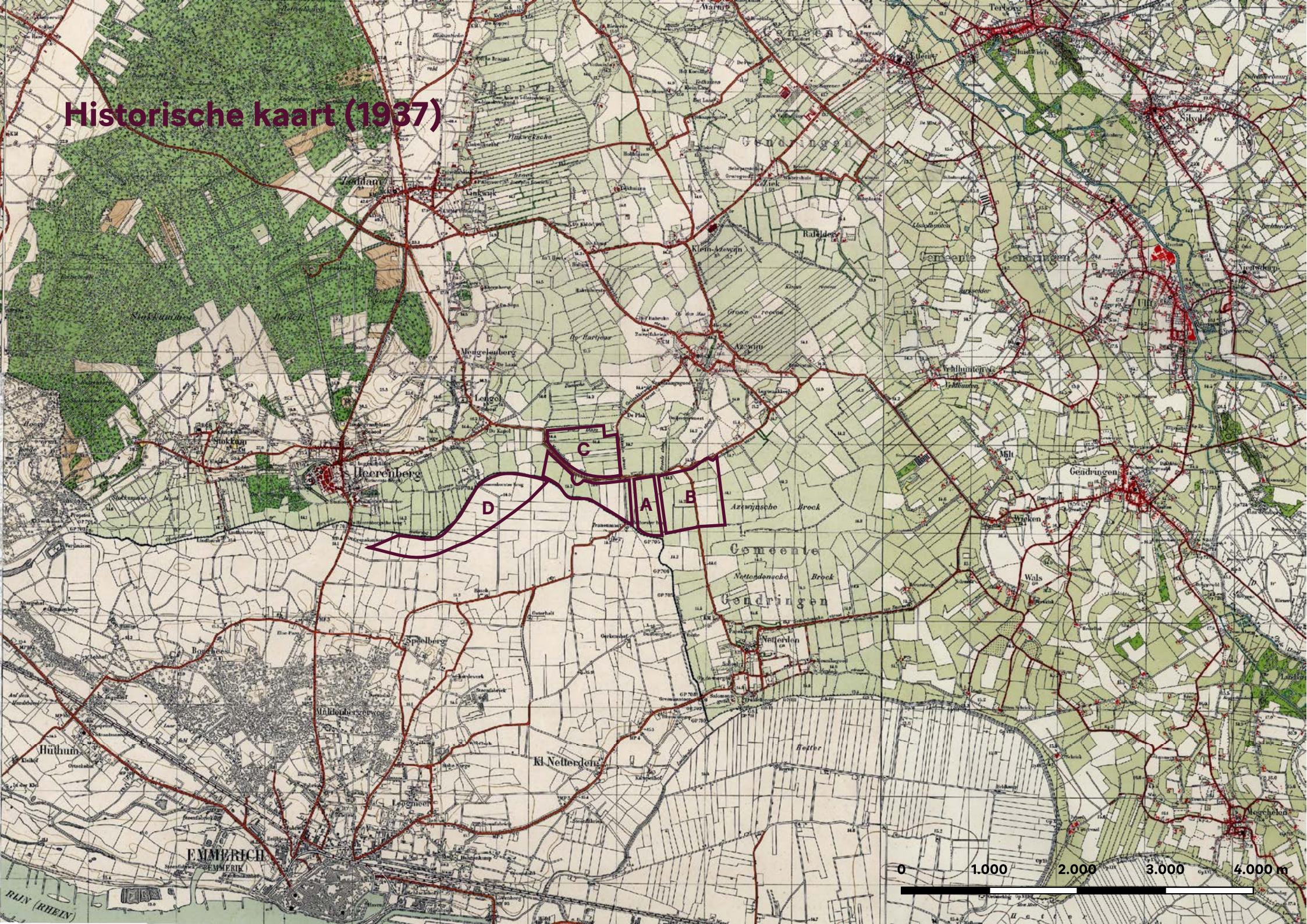
Luchtfoto 2019



Topografische kaart 1880

Luchtfoto 2019

Historische kaart (1937)



1.3 Landschapstypen

Het studiegebied kan op basis van de ontstaans- en ontginningsgeschiedenis grofweg in twee landschapseenheden opgesplitst worden Beide zijn onder te verdelen in verschillende landschapstypen.

Rivierweidelandschap

Boslandschap

De droge en schrale zandgronden boven op de stuwwal zijn minder geschikt als landbouwgrond en hebben zich ontwikkeld tot een boslandschap. De naaldbossen, ooit aangeplant voor de houtoogst, worden nu op veel plekken langzaam omgevormd tot loofbossen middels beheersmaatregelen. Hier krijgen inheemse boomsoorten zoals de eik en de beuk meer ruimte.

Esssenlandschap

In de voorlaatste ijstijd vond er een overgang plaats van de gevormde hoge stuwwalen naar nattere gronden. Aan de voet hiervan liggen de essen (in sommige delen van het land ook enken of engen genaamd). De essen zijn open akkercomplexen, hebben vaak geen beplanting en soms een bolle ligging. Aan de randen van de akkers zijn vaak houtwallen aangelegd ter bescherming tegen wild en oprukkende stuifzanden. Het wegenpatroon is een mix van traditioneel rechte en slingerende wegen. De bebouwing is geconcentreerd aan de rand van de akker. Rondom de stuwwal van het Montferland zijn de essen nog volop te vinden. Dorpen als Stokkum, 's-Heerenberg en Zeddam liggen tegen de voet van de stuwwal, dichtbij de akkercomplexen.

IJsselvallei

Rivierweidelandschap

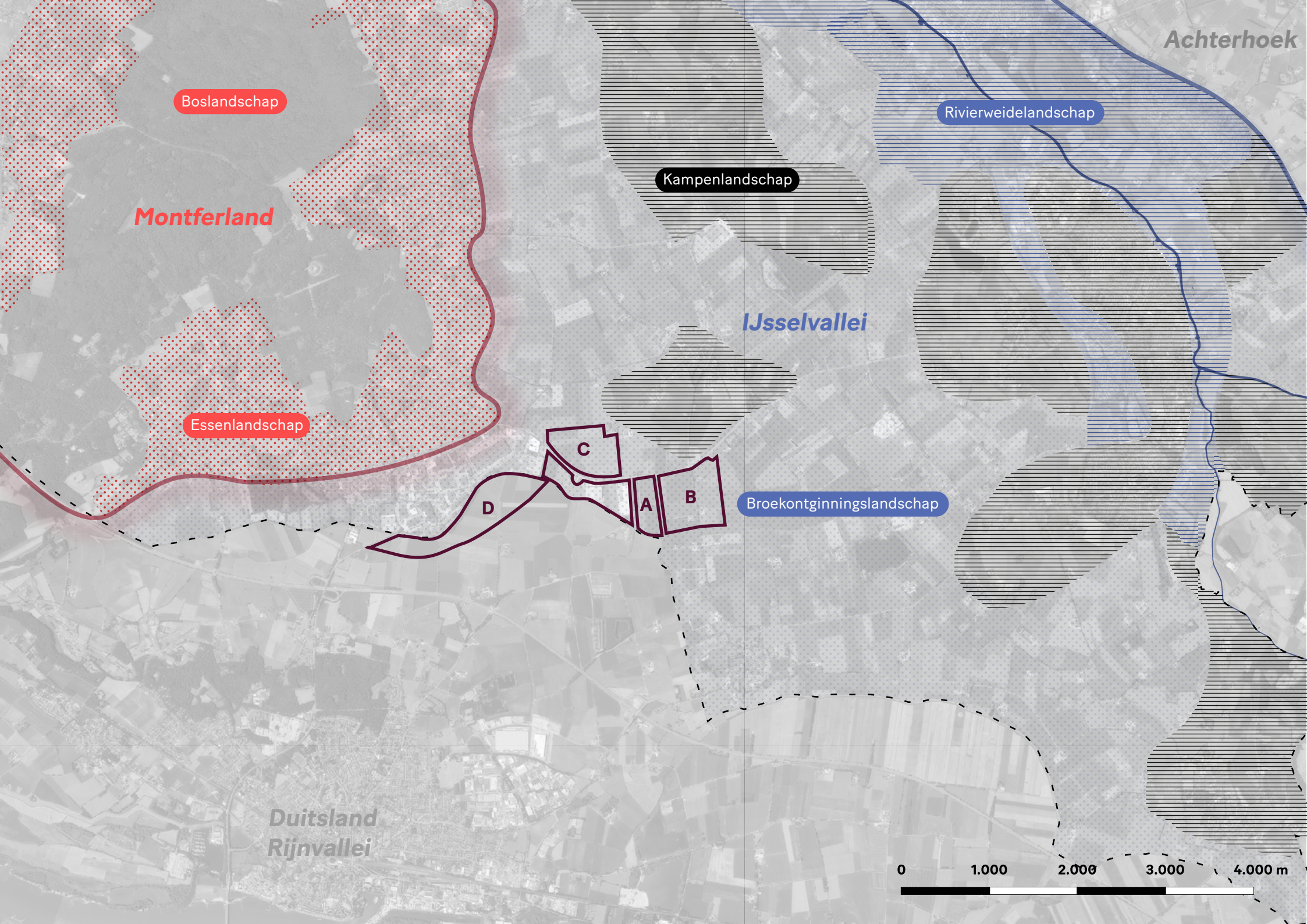
Langs de Oude IJssel komen gebieden voor die vergelijkbaar zijn met de uiterwaarden, alleen zijn ze vaak onbedijkt. Dit wordt ook wel het rivierweidenlandschap genoemd. Kenmerkend voor dit landschap is de grootschaligheid en het ontbreken van bebouwing. Bij de ontginning is meestal een blokverkaveling toegepast en de kavels zijn vervolgens als grasland in gebruik genomen. Beplanting bestaat veelal uit solitaire bomen, niet uit lijnbeplanting. De waterloop zorgt voor een slingerend patroon wat zich ook vertaald in het wegenpatroon.

Broekontginning

Het broeklandschap ligt in de lage zones van de IJsselvallei en was daarom voor de landbouw vaak minder geschikt. Door een verbeterde manier van afwatering, konden de gronden in de loop van de 19e eeuw ontgonnen worden en werden deze vervolgends ingezet als weides voor het vee. Het huidige broeklandschap wordt gekenmerkt door de grote mate van openheid; het is een landschap met weinig en ver verspreide bebouwing en beplanting. Alle te onderzoeken uitbreidingslocaties van DocksNL liggen in een gebied dat als broekontginning kan worden aangeduid.

Kampenlandschap

De langgerekte dekzandruggen in de lage delen van de IJsselvallei zijn in de laatste ijstijd ontstaan door opstuivend zand. Op deze hogere plekken in een overwegend lage en natte vallei is een kampenlandschap ontstaan: kleinschalige individuele akkers van boerenbedrijven met een gemengde bedrijfsvoering. Om de gewassen te beschermen tegen wildvraat en wind, worden ze omgeven met houtwallen en houtsingels. Wegen volgden de hogere delen in het landschap en hebben hierdoor vaak een bochtig verloop.


Achterhoek
Boslandschap
Rivierweidelandschap
Kampenlandschap
Montferland
IJsselvallei
Essenlandschap
C
D
A
B
Broekontginningslandschap
Duitsland
Rijnvallei
0
1.000
2.000
3.000
4.000 m

1.4 Energietransitie

De energietransitie gaat het landschap in Nederland op vele plaatsen veranderen. Ook in de gemeente Montferland en de buurgemeente Oude IJsselstreek wordt deze transitie vormgegeven. Mede door het traject van Regionale Energie Strategieën (RES) wordt op gemeentelijk en regionaal niveau nagedacht over locaties voor de opwek van hernieuwbare energie. Concreet wordt gezocht naar plekken voor nieuwe windturbines en zonnepanelen. Omdat de impact van deze ontwikkelingen op het landschap in sommige gevallen dermate groot is, worden de mogelijke ontwikkelingen hier in kaart gebracht. Daarna wordt de afweging gemaakt of dit van invloed is op de keuze voor uitbreidingsrichting van DocksNLD.

Windenergie
Het afwegingskader 'Ruimte voor duurzame energie' van de gemeente Montferland (apr '20) geeft aan waar en onder welke voorwaarden zonnepanelen en windturbines een plek kunnen krijgen in de gemeente. Voor windenergie is een ontwikkelgebied opengesteld waarbinnen initiatieven gerealiseerd kunnen worden. Zowel de oostelijke als de noordelijke ontwikkellocatie van DocksNLD valt binnen dit gebied.

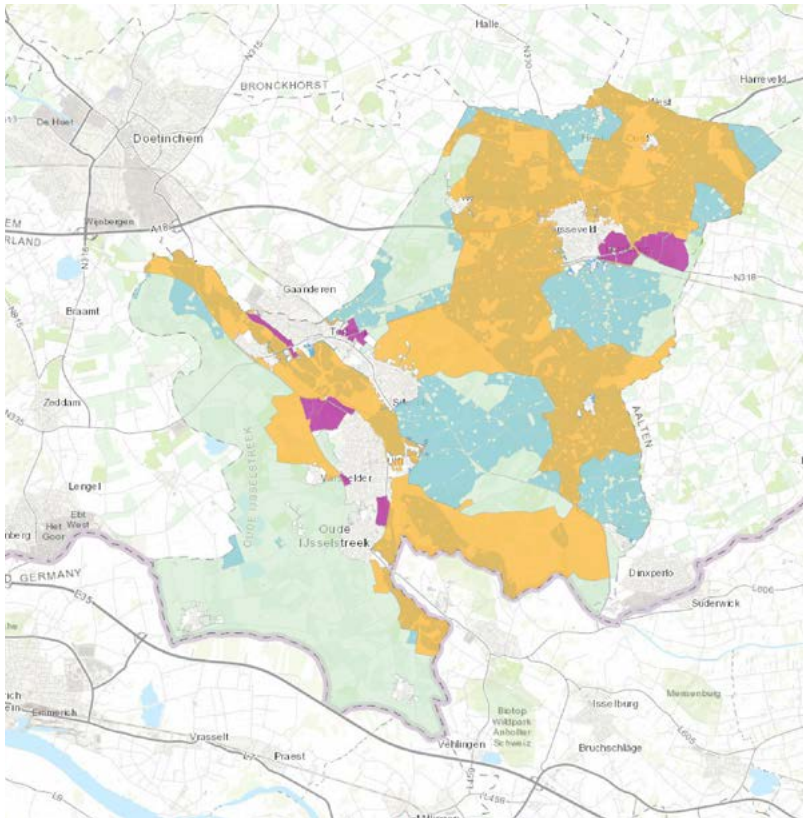
In de gemeente Oude IJsselstreek is in 2018 het windpark Den Tol onherroepelijk vergund. In het plan is ruimte gevonden voor negen windturbines op een afstand van ruim 1,7km van het bestaande DocksNLD terrein. De negen turbines, in twee lijnopstellingen, veranderen de aanblik van het landschap maar hebben een eigen schaal, maat en logica en relateren zich niet tot de bebouwing van DocksNLD. Ook hebben de windturbines slechts beperkt impact op de mate van openheid van het landschap.

Zonne-energie
Ook over de mogelijke locaties voor grootschalige zonnevelden >=2,5 ha doet het afwegingskader van de gemeente Montferland uitspraken. De gemeente werkt met een restrictieve 'zonneladder' waarbij ontwikkelingen van zonneparken in het buitengebied op de derde en laatste plaats staan. Daarnaast wordt een fasering gehanteerd op basis van de draagkracht van verschillende landschapstypen waarbij het broekontginningenlandschap rondom DocksNLD niet als productielandschap wordt aangemerkt. Hierdoor is de kans dat hier zonnevelden gerealiseerd worden beperkt.

De gemeente Oude IJsselstreek heeft het gebied grondgebied ten westen van DocksNLD aangemerkt als 'kansgebied' voor de opwek van duurzame energie. Initiatieven zijn hier onder bepaalde voorwaarden mogelijk. Voor zonnevelden geeft de gemeente twee keer een tranche van 30 ha vrij voor ontwikkeling. In 2019 is in totaal voor 36 hectares vergund waarvan één project (De Zonnewilg, 10 ha) in het gebied ten oosten van DocksNLD ligt, op ruim 2,5km. De openheid rondom DocksNLD wordt hiermee niet aangetast.

De huidige ontwikkelingen omtrent de opwek van hernieuwbare energie in de directe omgeving van DocksNLD geven in onze ogen geen aanleiding om een van de ontwikkellocaties boven de andere te prefereren.

Vergunde voorkeursvariant Windpark Den Tol (boven: plankaart; onder: visualisatie) (www.windparkdentol.nl)



Inpassingskaart duurzame energie gemeente Oude IJsselstreek (Okt '20)

ORANJE waardevol landschap – grootschalige opwek van duurzame energie is niet mogelijk, en kleinschalige opwek van duurzame energie is alleen onder zeer beperkte voorwaarde mogelijk.

GROEN kansgebied – grootschalige opwek van duurzame energie is onder bepaalde voorwaarden mogelijk.

BLAUW kansgebied met een waarde uit het bestemmingsplan buitengebied – er geldt hetzelfde als in het kansgebied alleen dient er bij de inpassing extra rekening te worden gehouden met de betreffende waarde(n) voor dat gebied, mits nog zichtbaar in het landschap. Voorkomende waarden zijn zandwegen, houtwal, reliëf, vegetatie en openheid

PAARS (toekomstige) bedrijventerreinen – mogelijkheden zijn bepaald door type en schaalgrootte van de toegepaste techniek.

02

3D analyse

2.1 Uitgangspunten

Het 3D model is gegenereerd op basis van de meest recente GIS-data uit de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) van het Kadaster (peildatum 6 okt '20). De data uit de BGT is tot op 20 centimeter nauwkeurig en bevat gegevens over de aanwezigheid van onder meer bomen, wegen en gebouwen. Voor een nauwkeurig model zijn de gegevens verkregen uit de BGT geverifieerd met gegevens van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). Daarnaast zijn middels een locatiebezoek de gegevens gecontroleerd en aangevuld met locatie-specifieke kenmerken die niet in de BGT zijn opgenomen.

Voor de mogelijke invulling van de onderzochte ontwikkellocaties zijn bouwvolumes met een hoogte van 14m en 20m gemodelleerd. Hiervoor is gekozen omdat logistieke hallen in de praktijk vaak niet hoger dan 14 meter mogen zijn vanwege de brandveiligheidseisen. Het bestemmingsplan biedt echter de mogelijkheid om tot 20m hoogte te bouwen.

De ontwikkelkavels zijn voor tweederde gevuld met bouwvolumes. Qua vorm is gekozen om zo dicht als mogelijk bij de volumes te blijven die in de rapportage van RHDHV zijn ingetekend om zo de vergelijkbaarheid te vergroten tussen beide rapporten te vergroten. De gehanteerde invulling is in de afbeelding op de volgende bladzijde zichtbaar.

De geplande nieuwe ontwikkelingen voor het bestaande DocksNLD terein zijn in het model in de 'huidige' situatie opgenomen. Er wordt namelijk met redelijke zekerheid verwacht dat deze binnen de komende twee jaar gebouwd zijn.

Afbeeldingen uit het 3D model worden met een virtuele camera met een 50mm lens gegenereerd. Dit is om vergroting of verkleining te voorkomen ten opzichte van de de echte situatie die wordt gezien met het menselijk oog.

De zichtbaarheid van de stuwwal vanaf de N816 wordt beoordeeld aan de hand van drie standpunten (1, 2 en 3). De standpunten zijn representatief voor het gehele beeld vanaf de N816. De stuwwal is op elk van de standpunten waarneembaar. De impact van de ontwikkelingen op het beeld vanaf de omgeving wordt beoordeeld vanuit vijf standpunten (4, 5, 6, 7 en 8). De beelden zijn ook in een grote versie aan het einde van deze bijlage toegevoegd.

Overzicht standpunten

2.2 Zichtbaarheid stuwwal vanaf de N816

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 1

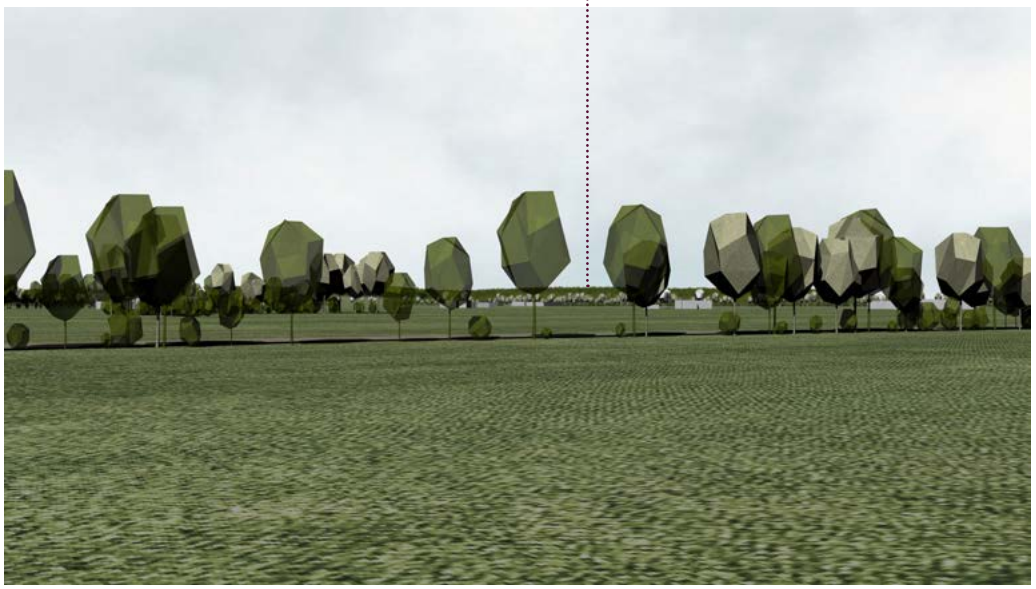
Vanuit standpunt 1 is de stuwwal goed te ervaren kijkend in noordwestelijke richting. Ontwikkelingen op kavel C doen geen afbreuk aan dit beeld. In meer westelijke richting blokkeren bestaande bebouwing en een bomengroep voor kavel C het zicht op de stuwwal. Het toevoegen van bebouwing op kavel C zal hier dus geen verdere impact hebben op de zichtbaarheid van de stuwwal.

Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

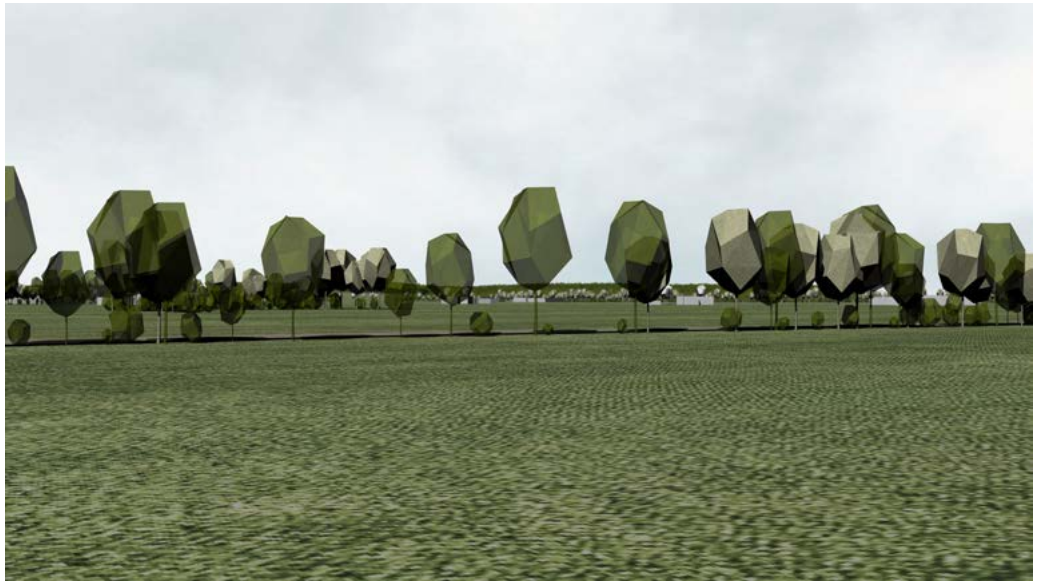
Zicht blokkerend element

Deels zicht blokkerend element

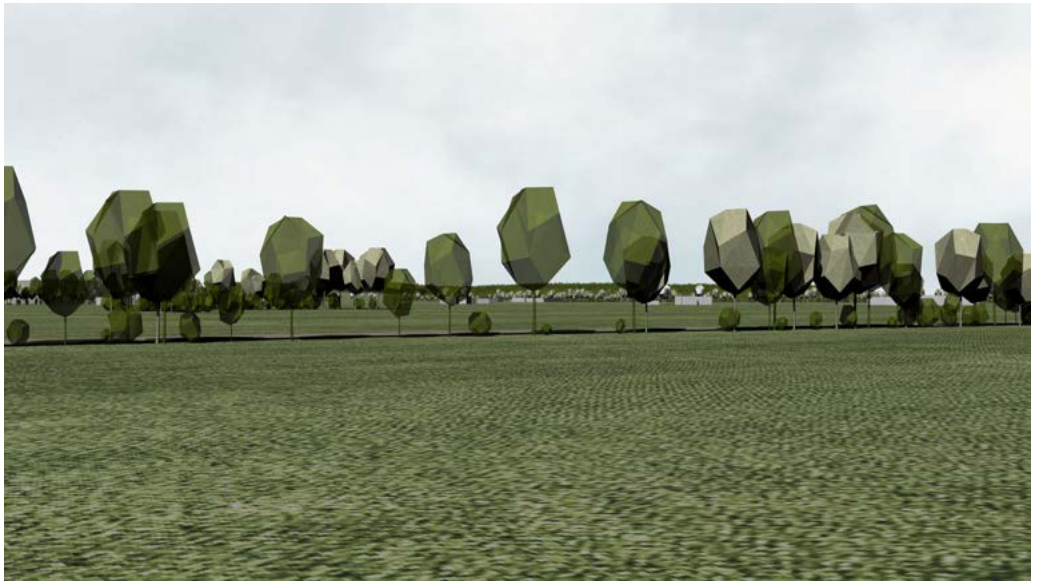
Stuwwal zichtbaar kijkend
in noordwestelijke richting



Huidige situatie



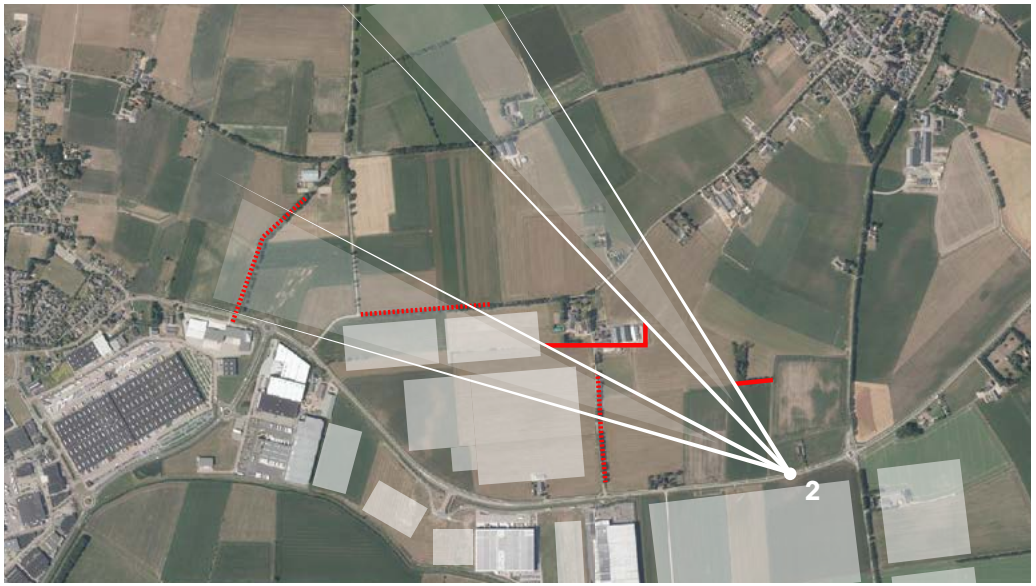
Ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 2

Vanuit standpunt 2 is de stuwwal in twee kijkrichtingen te zien. De beste ervaring is in de meest noordelijke kijkrichting. Ontwikkelingen op kavel C hebben geen invloed op dit beeld. In de meer westelijke kijkrichting wordt het zicht grotendeels weggenomen door de boerderij en verschillende bomenrijen. De -al zeer beperkte- zichtbaarheid van de stuwwal wordt door de ontwikkeling op kavel C weggenomen.



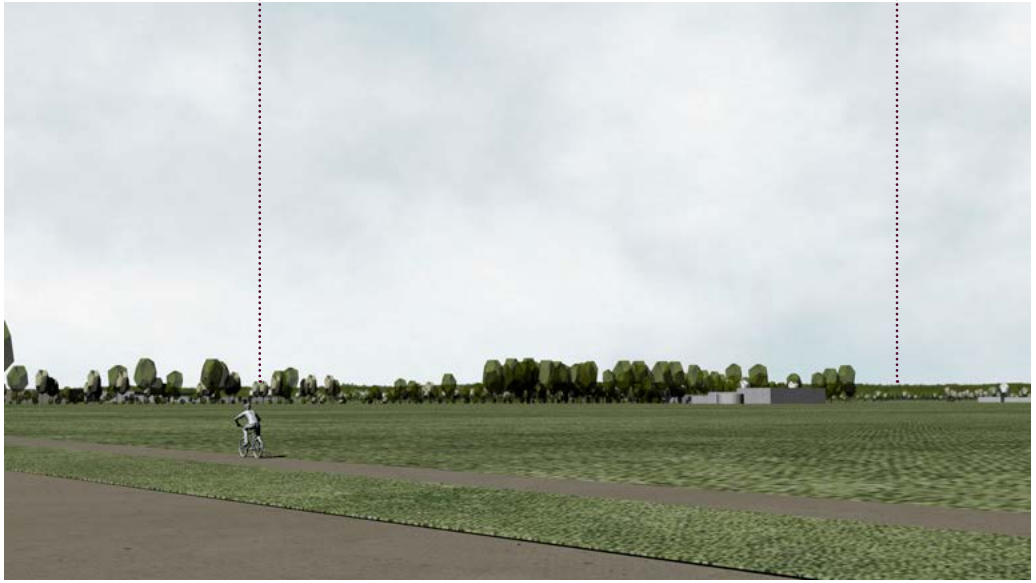
Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

Zicht blokkerend element

Deels zicht blokkerend element

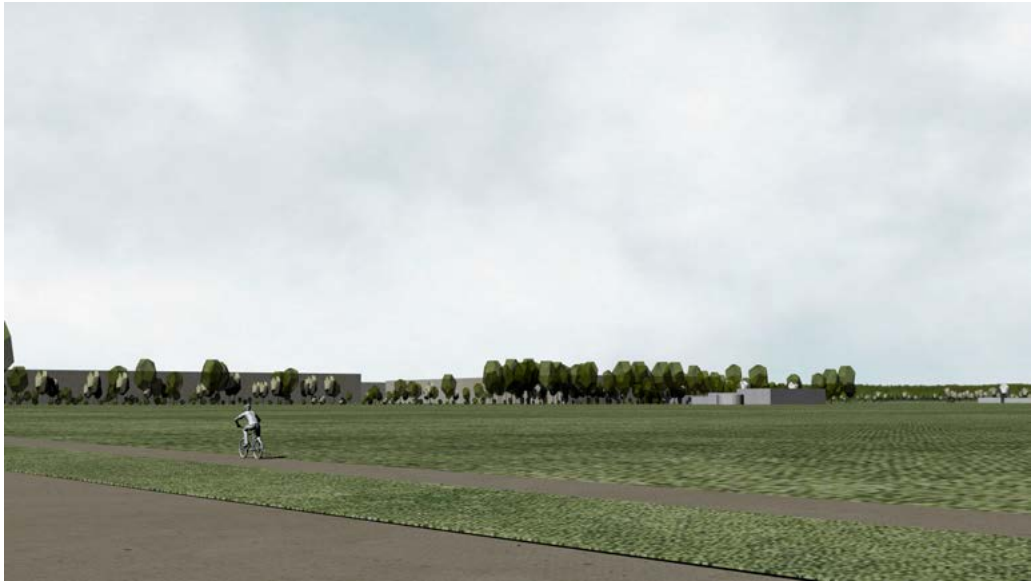
Zicht op de stuwwal grotendeels weggenomen door bomenrijen.

Stuwwal zichtbaar kijkend in noordwestelijke richting.



Huidige situatie

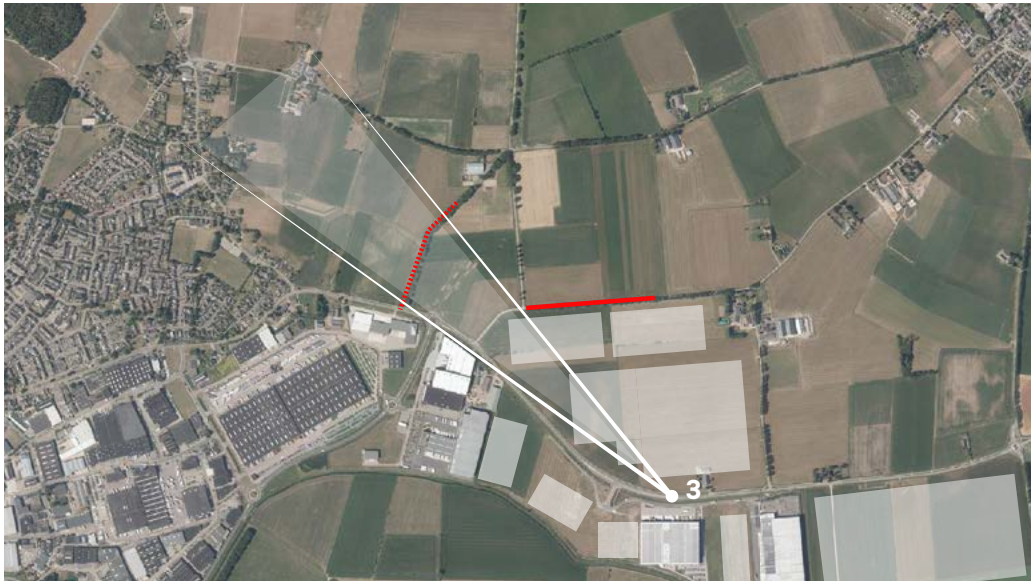
Ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Ontwikkeling kavel C 2(0m hoog)

Standpunt 3

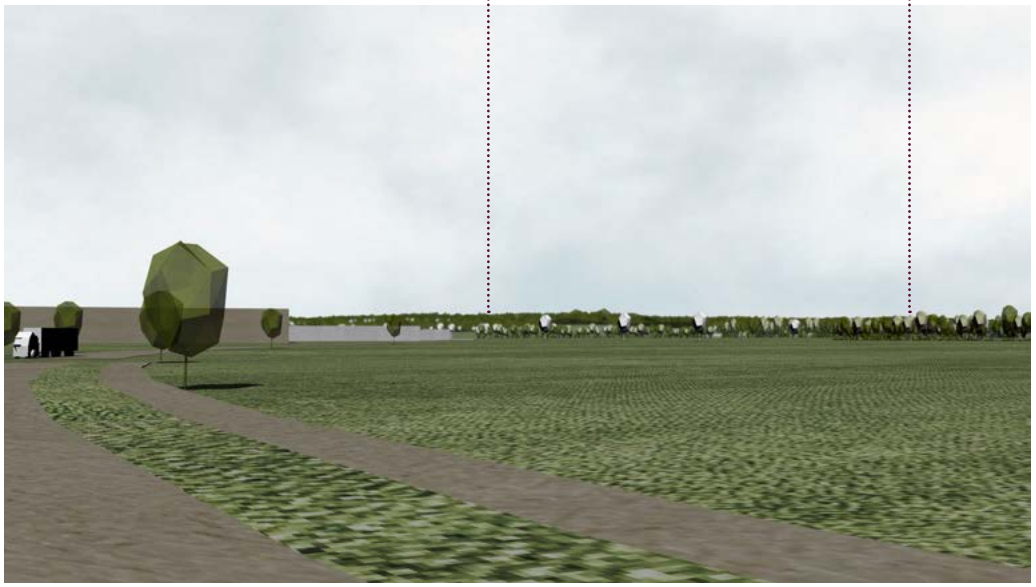
Vanuit standpunt 3 is de stuwwal voor een klein deel zichtbaar. De zichtbaarheid wordt voor een groot deel beperkt door bestaande bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C zullen dit zicht wegnemen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het zicht dat op de stuwwal vanuit standpunt 3 slechts korte tijd te zien is als vanuit oostelijke richting naar het westen wordt gereden.



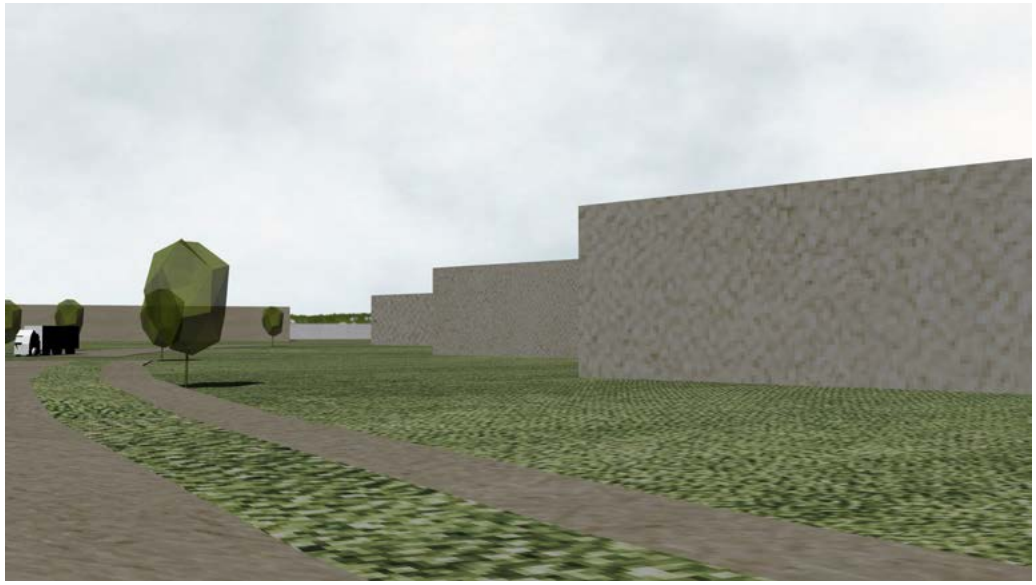
Zichtbaarheidsanalyse stuwwal huidige situatie

Zicht blokkerend element

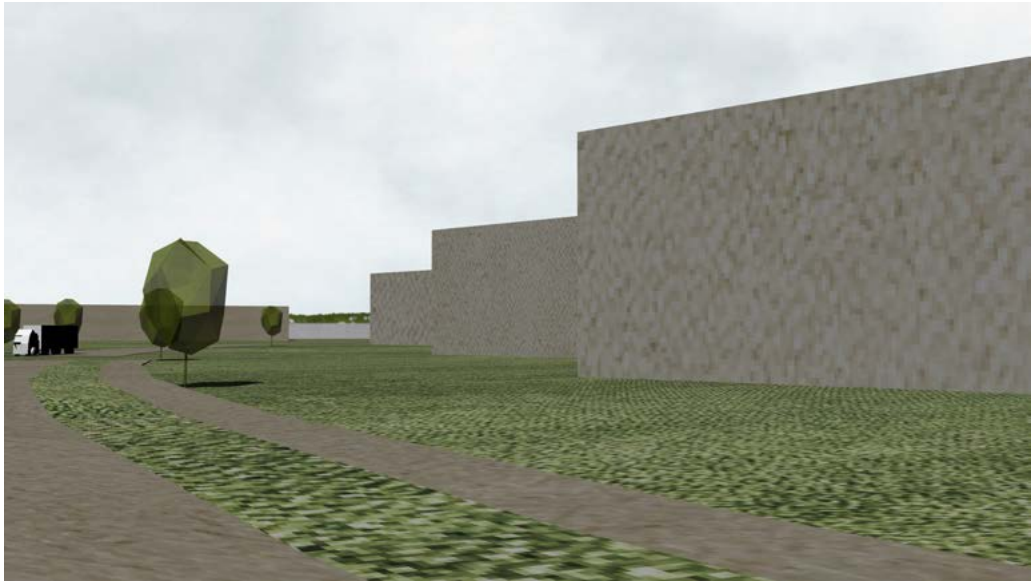
Deels zicht blokkerend element



Huidige situatie



Ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Ontwikkeling kavel C 2(0m hoog)

2.3 Beleving vanaf N816

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 4

Vanuit standpunt 4 is te zien dat een ontwikkeling van kavels A en B een ‘verlenging’ van het bestaande DocksNLD betekent. Door de uitbreiding aan één zijde van de Meilandsedijk ontstaat een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark. De verstoring van het zicht over het omringende landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km). Daarnaast is te zien dat de ontwikkeling van kavel C binnen de bestaande ‘kamer’ valt en voor een groot deel uit het zicht wordt genomen door de bestaande zoombeplanting.

Huidige situatie

Ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

2.4 Impact zicht op de omgeving

Getoonde 3D beelden zijn vanaf pagina 36 in groot formaat te zien

Standpunt 5, 6 en 7

Vanuit standpunten 5, 6 en 7 kan vanaf dezelfde plek zowel het zicht op de stuwwal, als de mogelijke ontwikkeling van kavel A + B en kavel C worden beoordeeld.

Het hoogste punt van de stuwwal is vanaf hier onbelemmerd zichtbaar

Standpunt 5

Kavel C ligt achter de bomenrij. Het zicht op de stuwwal wordt door deze bomenrij grotendeels ontnomen.

Standpunt 6

Open zicht van noord naar zuid. Belangrijk voor de beleving van inwoners van Netterden en Azewijn.

Standpunt 7

Standpunt 5, 6 en 7

Het zicht op de stuwwal wordt door beide ontwikkelingen niet belemmerd in standpunt 5. Bij standpunt 6 wordt het doorzicht belemmerd door bestaande bebouwing en de bestaande bomenrijen. Ontwikkeling van kavel C draagt hier gering aan bij. In standpunt 7, vanuit Azewijn kijkend richting zuid, wordt een nieuw deel van het open zicht in de noord-zuid richting belemmerd door de ontwikkeling op kavel A + B.

Standpunt 5: Huidige situatie

Standpunt 6

Standpunt 6: Huidige situatie

Standpunt 6: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

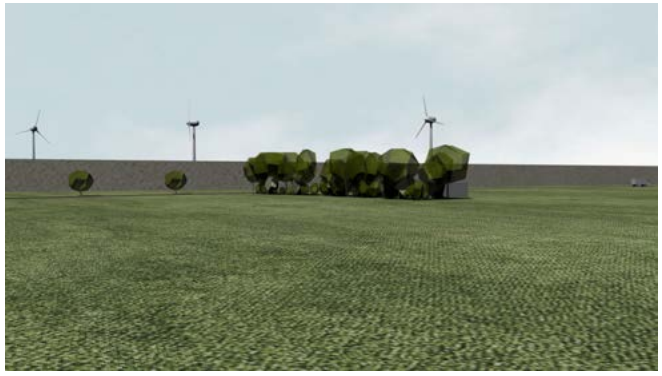
Standpunt 6: Ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 6: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 6: Ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 7

Standpunt 7: Huidige situatie



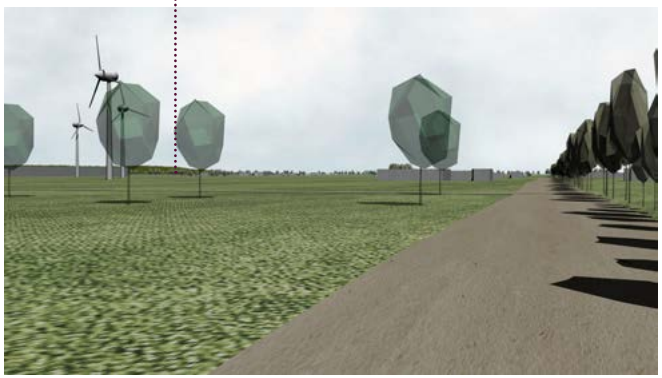
Standpunt 7: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

Standpunt 7: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

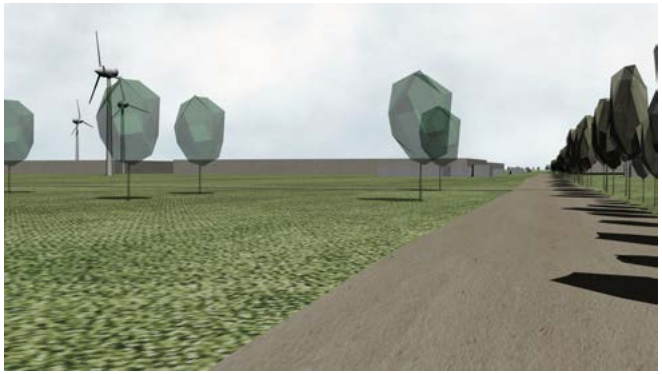
Standpunt 8

Op de beelden van standpunt 8 is zichtbaar dat ontwikkelingen op kavel A+B het zicht op de stuwwal ontneemt vanuit Netterden. Ook is in beeld gebracht wat het betekend als kavel B slechts deels (tot de Netterdseweg) wordt ontwikkeld. Hiermee ontstaat welliswaar een beter inpasbaar bedrijfsterrein en zal de Netterdseweg minder aan karakter verliezen. Het blijft echter een niet compacte uitbreiding van DocksNLD en is daarmee minder wenselijk.

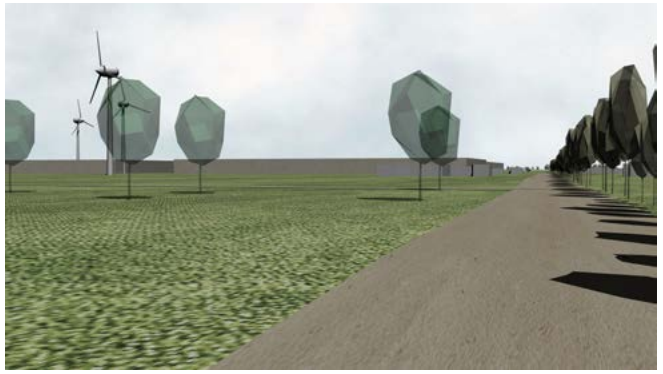
Stuwwal zichtbaar kijkend in noordwestelijke richting.



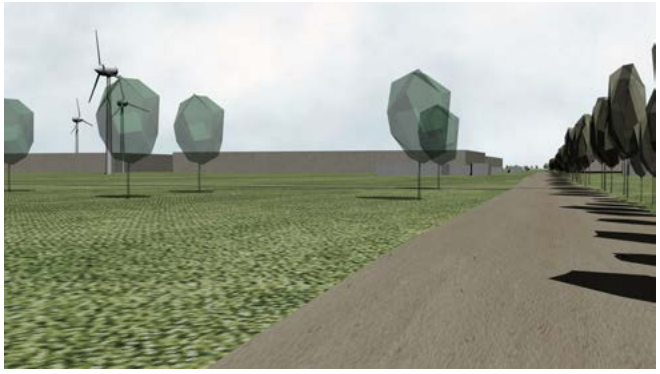
Standpunt 8: Huidige situatie



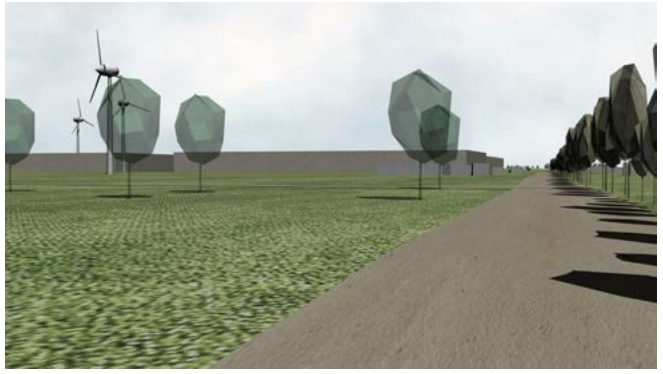
Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+ deel B (14m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



Standpunt 8: Ontwikkeling kavel A+ deel B (20m hoog)

03 Conclusies

3.1 Conclusies

De analyse en de getoonde beelden in deze bijlage (die vanaf pagina 36 in grote versie te zien zijn) ondersteunen de conclusie uit het hoofdrapport. Een ontwikkeling op kavel C zal leiden tot minder impact op het landschap en resulteren in een compacter bedrijventerrein dan de ontwikkeling van kavel A+B.

Impact zicht op de stuwwal vanaf de Meilandsedijk (N816)
Om de beleving van de stuwwal vanaf de N816 te onderzoeken zijn beelden gemaakt vanuit drie verschillende standpunten. In alle drie de standpunten is de stuwwal in meer of mindere mate zichtbaar:

- Vanuit standpunt 1 is de stuwwal goed te ervaren kijkend in noordwestelijke richting. Ontwikkelingen op kavel C doen geen afbreuk aan dit beeld.
- Vanuit standpunt 2 is de stuwwal in twee kijkrichtingen te ervaren. De beste ervaring is in de meest noordelijke kijkrichting. Ontwikkelingen op kavel C hebben geen invloed op dit beeld. In de westelijke kijkrichting wordt het zicht grotendeels weggenomen door de verschillende bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C hebben slechts in beperkte mate invloed op dit zicht.
- Vanuit standpunt 3 is de stuwwal voor een klein deel zichtbaar maar wordt deze zichtbaarheid grotendeels beperkt door bestaande bomenrijen. Ontwikkelingen op kavel C zullen dit zicht wegnemen.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontwikkelingen op kavel C slechts in zeer geringe mate afbreuk doen aan het zicht op de stuwwal vanaf de N816. Een belangrijk deel van de zichtlijnen op de stuwwal wordt in de bestaande situatie al geblokkeerd door de bestaande logistieke hallen en de bestaande bomenrijen en haagstructuren. De beste overgebleven zichtlijnen worden door ontwikkelingen op kavel C niet belemmerd. Indien rondom Azewijn wordt geinvesteerd in een zoom met beplanting van oude bouwlanden en rijke erven, zoals door RHDHV wordt geadviseerd zal het zicht op de stuwwal nog verder beperkt worden. Door het versterken van de kamerstructuur, wordt het bedrijventerrein op kavel C een minder dominant element.

RHDHV maakt in hun rapportage de ervaring van de stuwwal vanaf de N816, in westelijke richting rijdend, tot uitgangspunt van hun visuele studie en advies. Opgemerkt moet worden dat dit overwegend een ervaring is vanuit het gezichtspunt van de automobilist, door de voorruit, terwijl het wegbeeld (verkeer, verkeersborden, rijbaan met bochten) de meeste aandacht opeist. Wij zijn van mening dat de ervaring vanaf andere plekken, weg van de hoofd-autoroute, al lopend of fietsend in de omgeving van minstens zoveel, zo niet grotere waarde is.

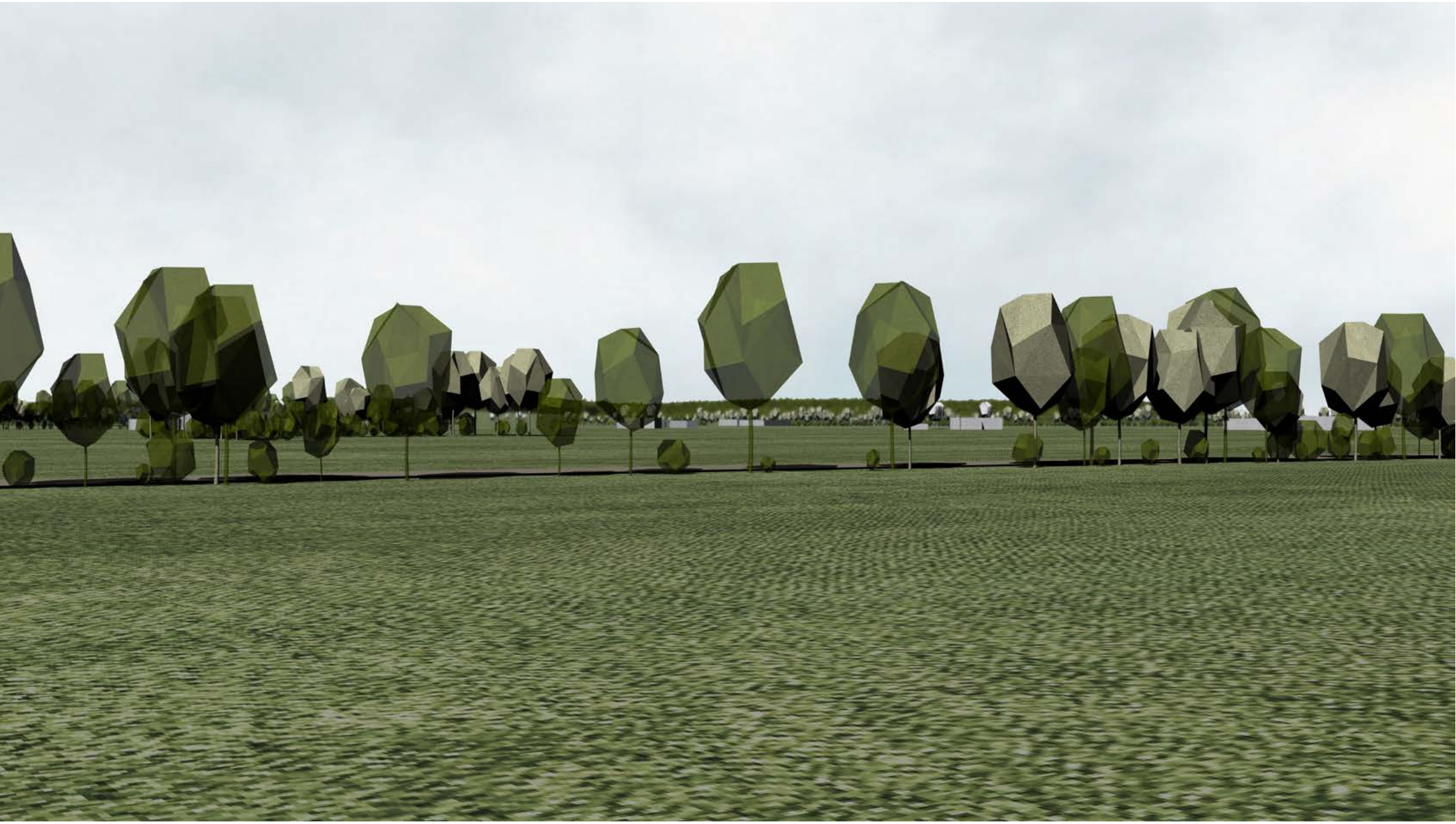
In het winterbeeld zullen de bomen en struiken die het zicht op de stuwwal ontnemen minder aanwezig zijn. Hierdoor zijn gebouwen beter zichtbaar en meer dominant. Dit is echter geen doorslaggevend argument voor het advies. De meeste wandel- en fietsbewegingen zullen in de ‘groene’ maanden plaatsvinden

Landschappelijke afweging
Beide ontwikkelopties zijn gelegen in wat getypeerd kan worden als een broekontginningslandschap. Het betreft een van origine relatief open landschap met verspreide

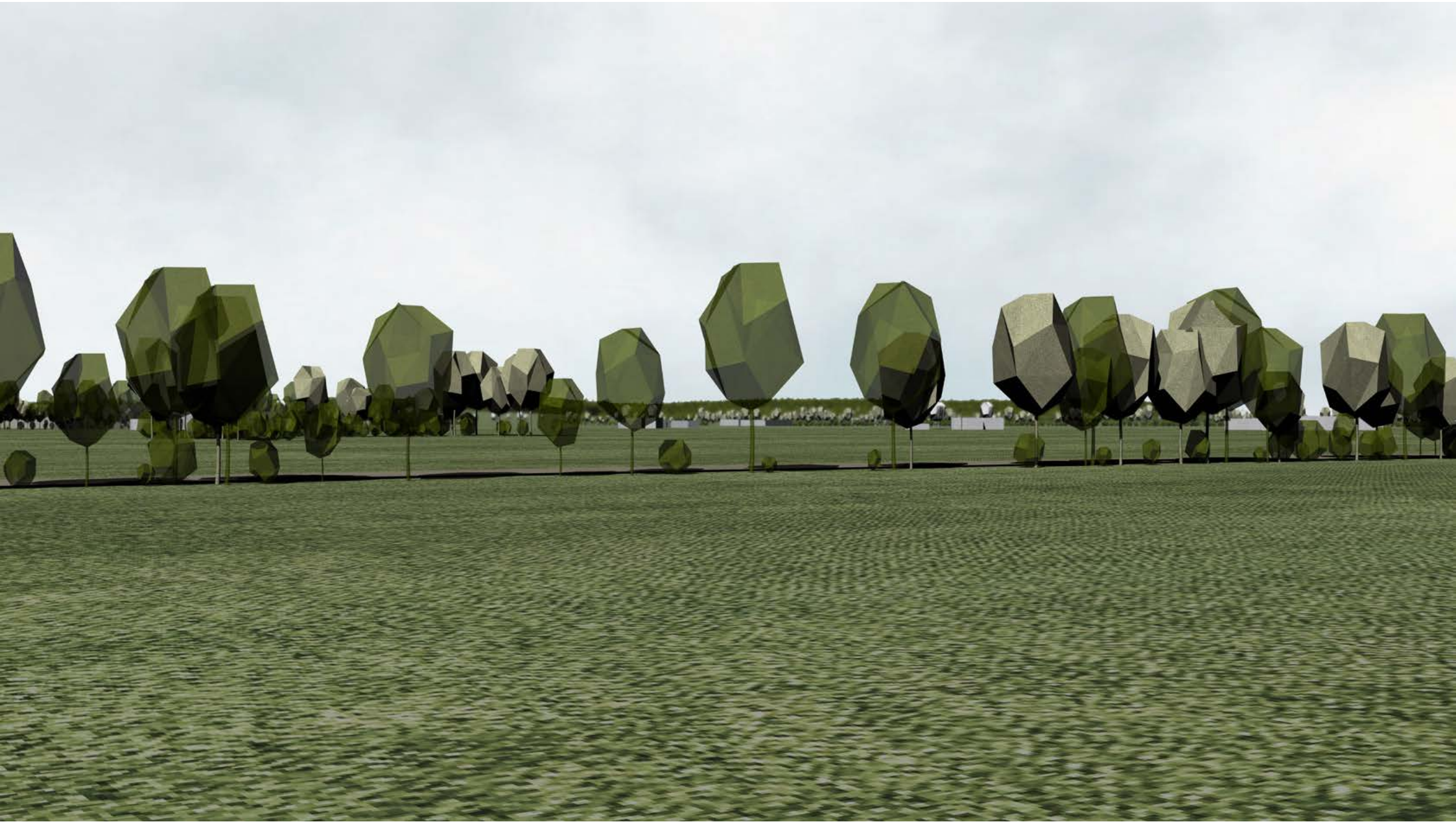
bebouwing. Op beide locaties zijn elementen van de oorspronkelijke verkavelingsstructuur te zien, maar zijn door ruilverkaveling ook een groot aantal sporen uit het verleden verdwenen. Rondom kavel C vormen de smalle wegen met bomenrijen en onderbegroeiing een kamerstructuur waarbinnen ontwikkelingen grotendeels uit het zicht ontnomen worden. Hierdoor is een ontwikkeling op kavel C beter inpasbaar en doet een ontwikkeling hier minder afbreuk aan de openheid van het landschap. Het verder herstellen van deze boomstructuren, iets wat ook door RHDHV wordt geadviseerd zal deze kamerstructuur versterken. Een ontwikkeling op kavel A + B strekt zich over de Netterdseweg, de historische verbinding tussen Netterden en Azewijn. Een ontwikkeling hier zal op een zorgvuldige manier ingepast moeten worden om het karakter van deze verbinding zo min mogelijk verstoren.

Energietransitie
De huidige ontwikkelingen omtrent de opwek van hernieuwbare energie in de directe omgeving van DocksNLD geven in onze ogen geen aanleiding om een van de ontwikkellocaties boven de andere te prefereren.

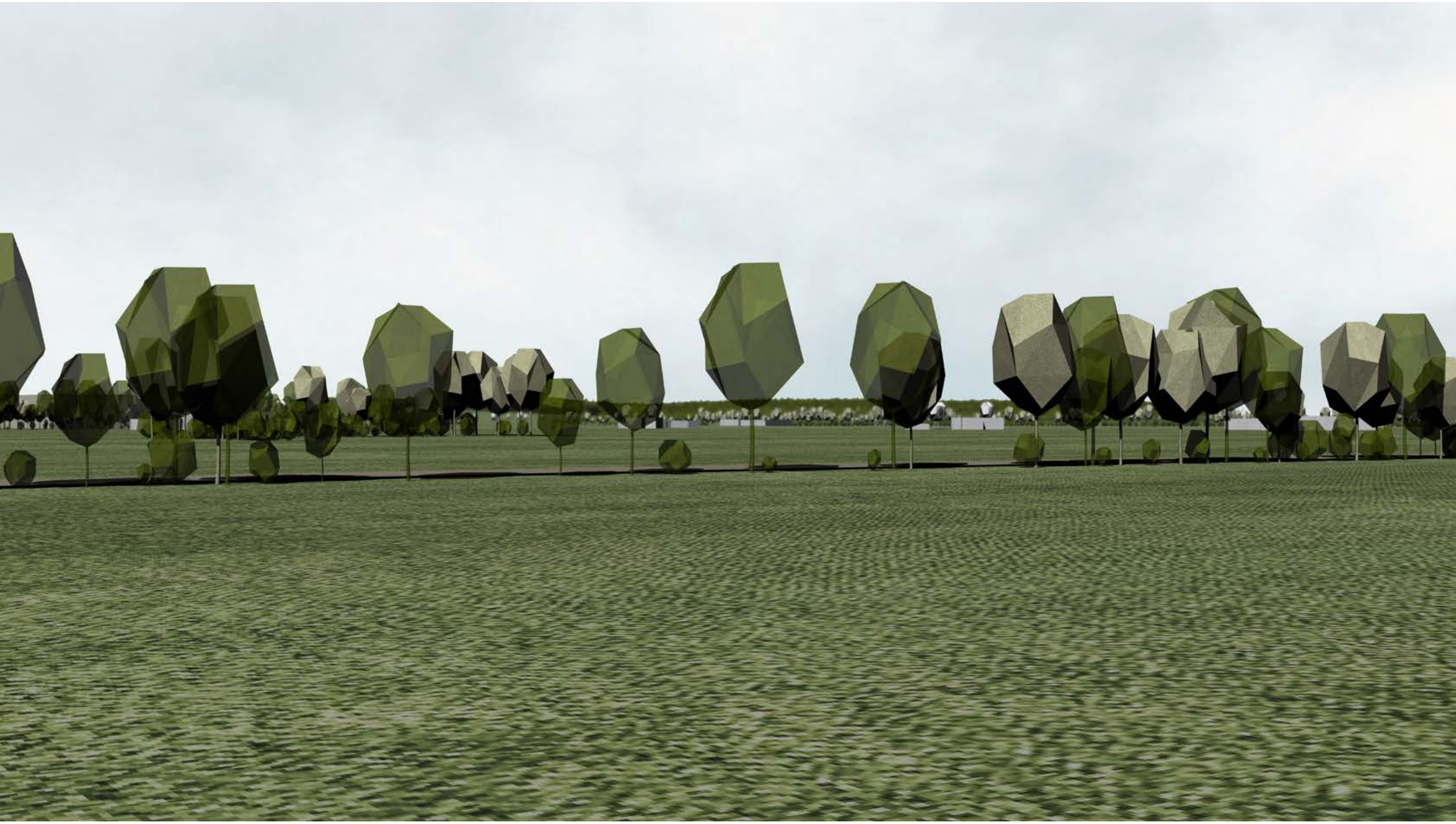
Conclusie
In beide ontwikkelrichtingen, oost én noord, zal een uitbreiding van DocksNLD een impact hebben op de beleving van het landschap en de omgeving. Een ontwikkeling op kavel C zou in onze ogen beter kunnen uitpakken (minder ingrijpend voor het landschap, een meer compact bedrijventerrein) gezien dit een meer compacte keuze is dan de uitbreiding op kavels A + B. Kavels A + B zijn een 'verlenging' van het bestaande DocksNLD waardoor aan één zijde van de Meilandsedijk een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark ontstaat. De verstoring van het zicht over het omringende landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km). Ook is de ontwikkeling op kavels A + B beter waarneembaar vanuit de dorpen Azewijn en Netterden. De impact op de zichtbaarheid van de stuwwal door ontwikkelingen op kavel C is beperkt tot een klein aantal doorzichten die in grote mate door bestaande bomenrijen en houtwallen worden belemmerd. De impact is hiermee in onze ogen dermate gering dat dit niet als bezwaar wordt gezien voor ontwikkeling van kavel C.



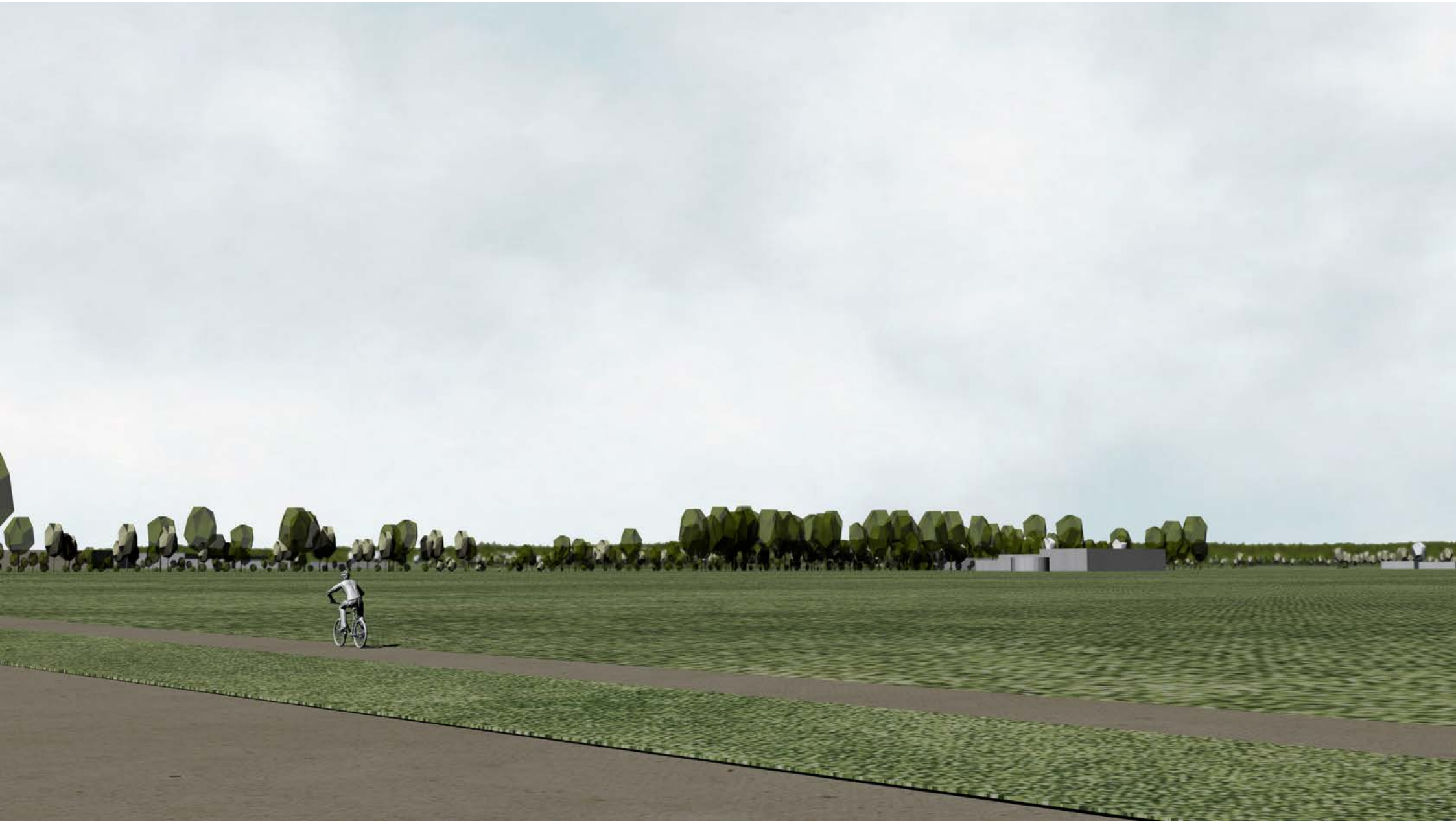
Standpunt 1: huidige situatie



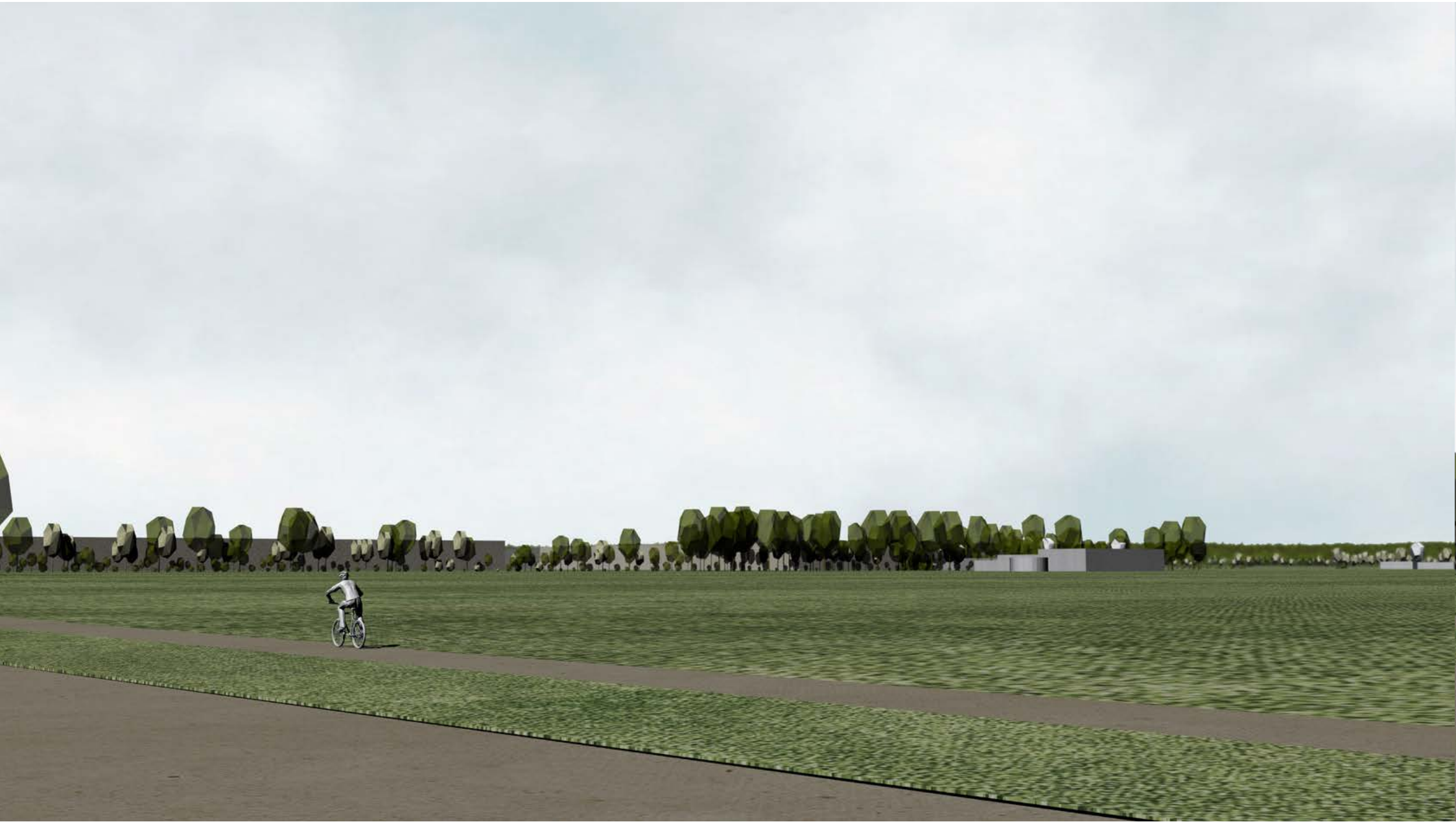
Standpunt 1: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



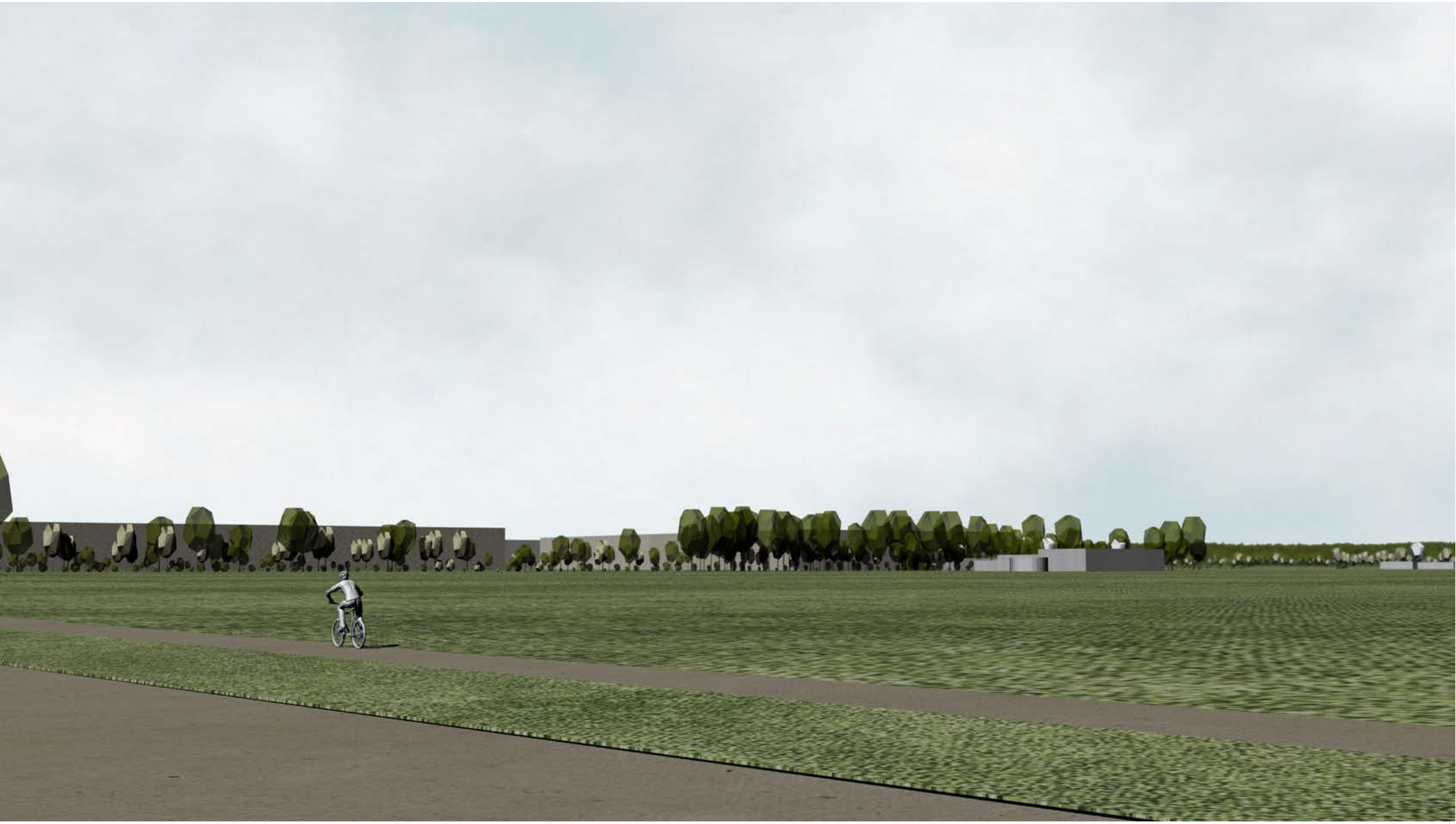
Standpunt 1: ontwikkeling kavel C (20m hoog)



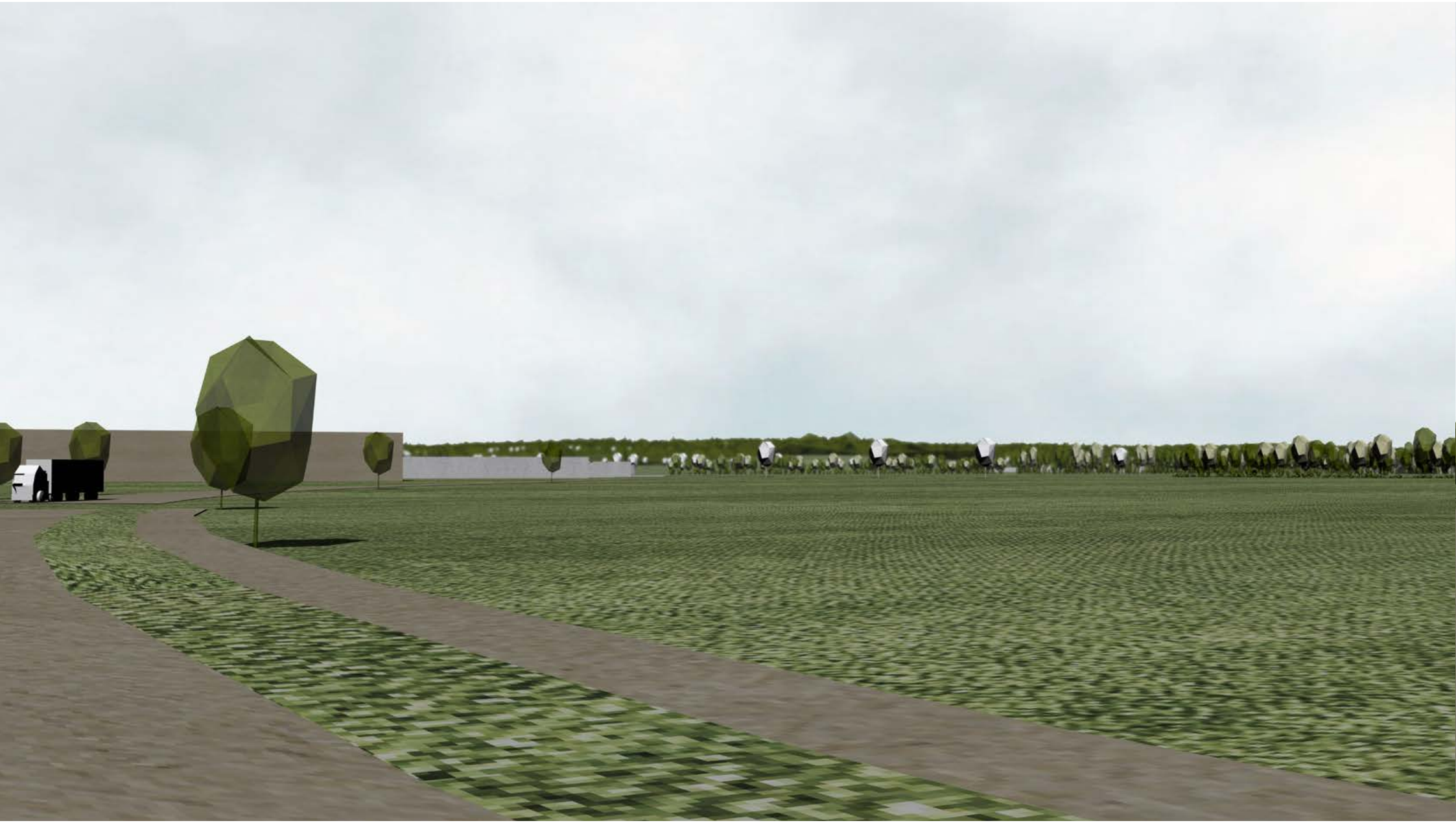
Standpunt 2: huidige situatie



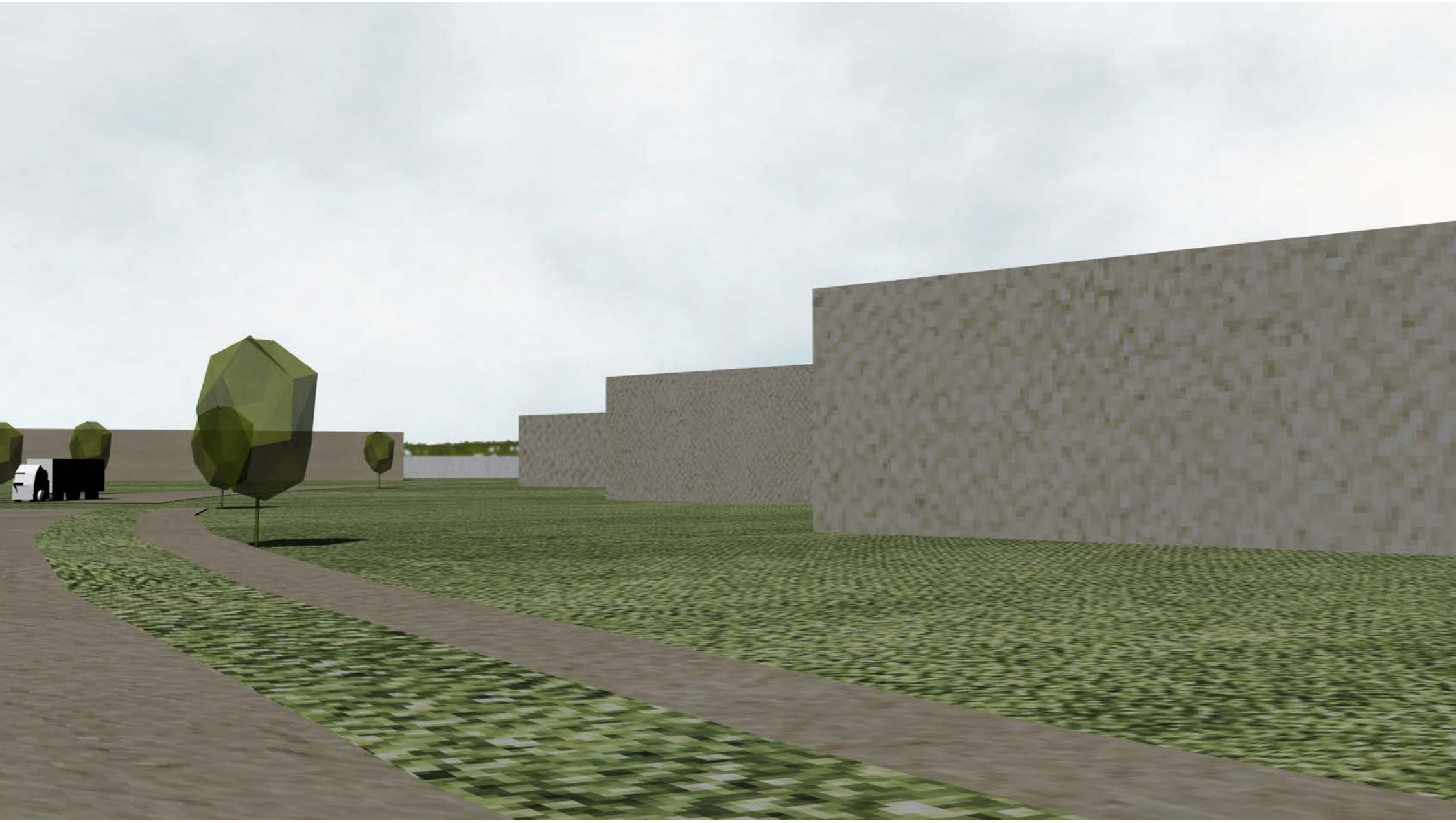
Standpunt 2: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



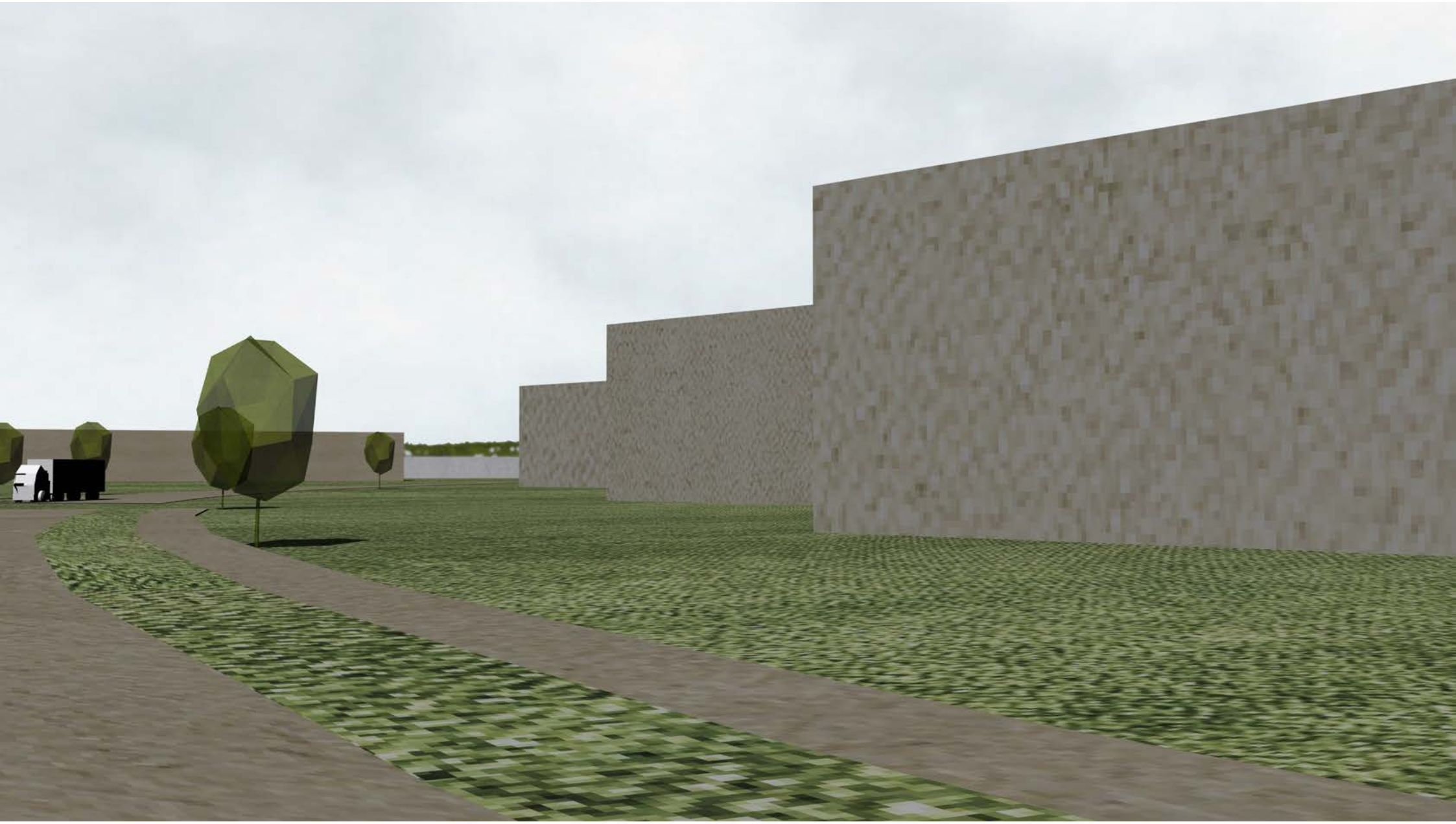
Standpunt 2: ontwikkeling kavel C (20m hoog)



Standpunt 3: huidige situatie



Standpunt 3: ontwikkeling kavel C (14m hoog)



Standpunt 3: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 4: huidige situatie

Standpunt 4: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 4: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

Standpunt 5: huidige situatie

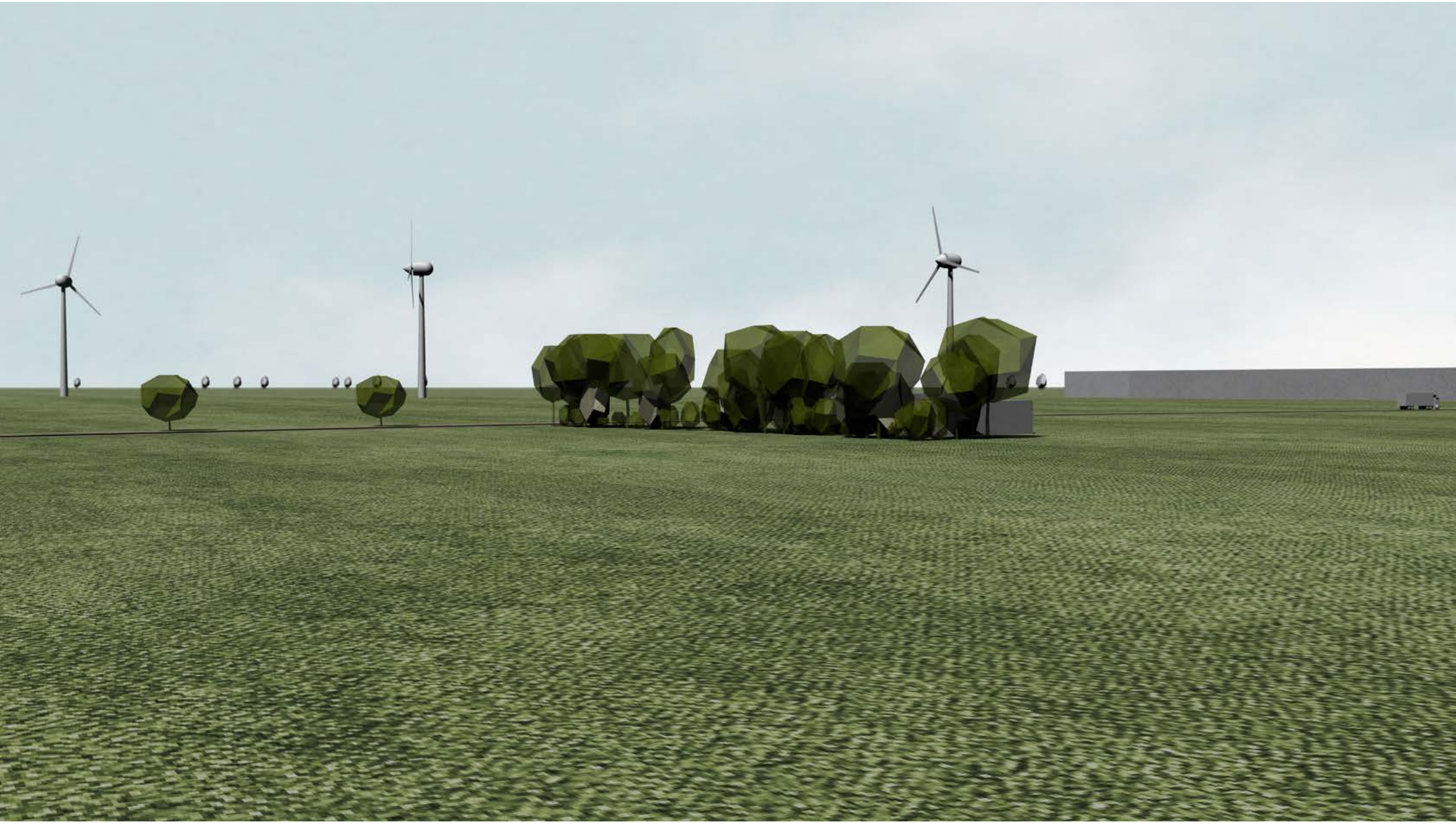
Standpunt 6: huidige situatie

Standpunt 6: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

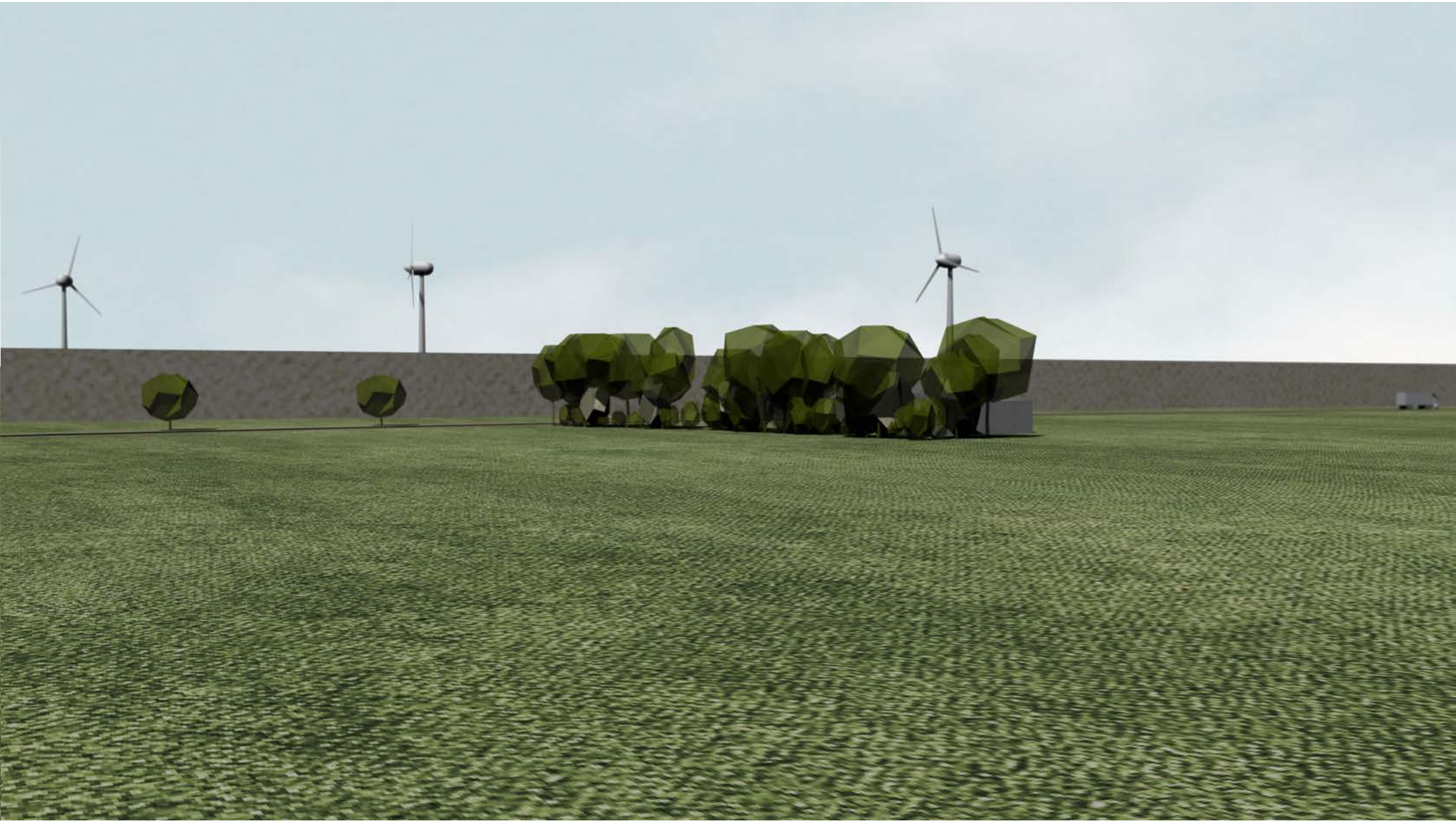
Standpunt 6: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)

Standpunt 6: ontwikkeling kavel C (14m hoog)

Standpunt 6: ontwikkeling kavel C (20m hoog)

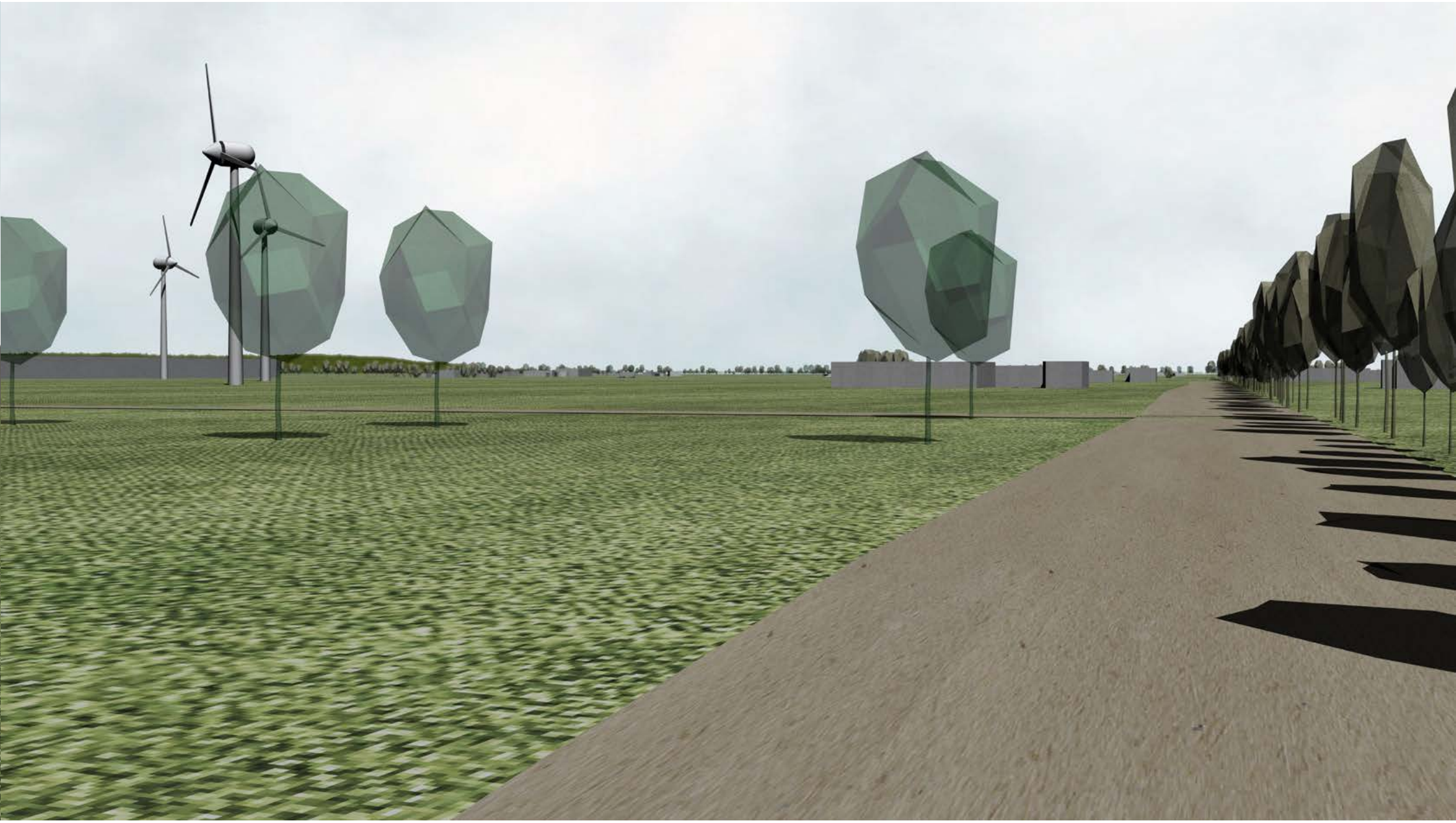


Standpunt 7: huidige situatie

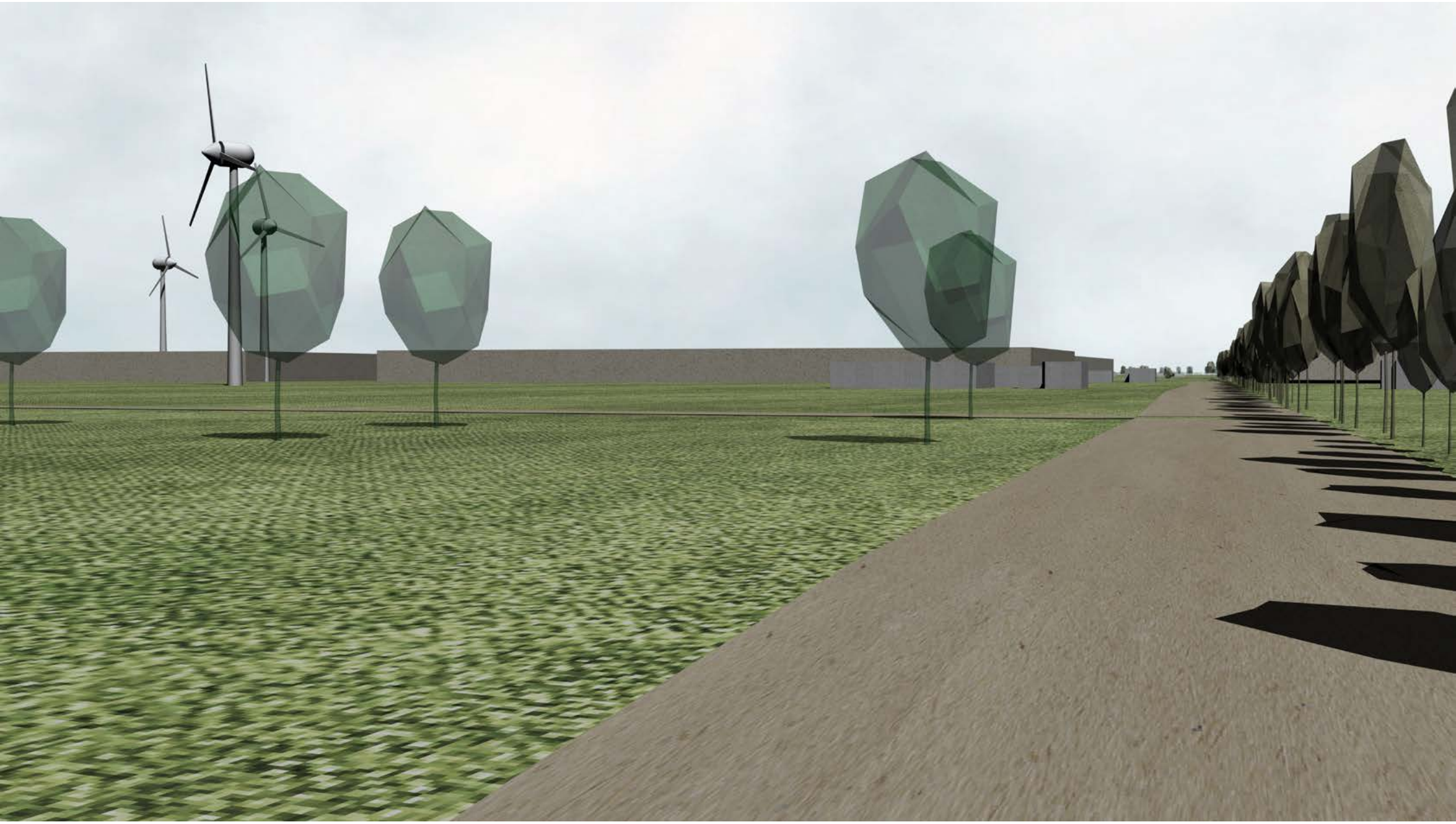


Standpunt 7: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)

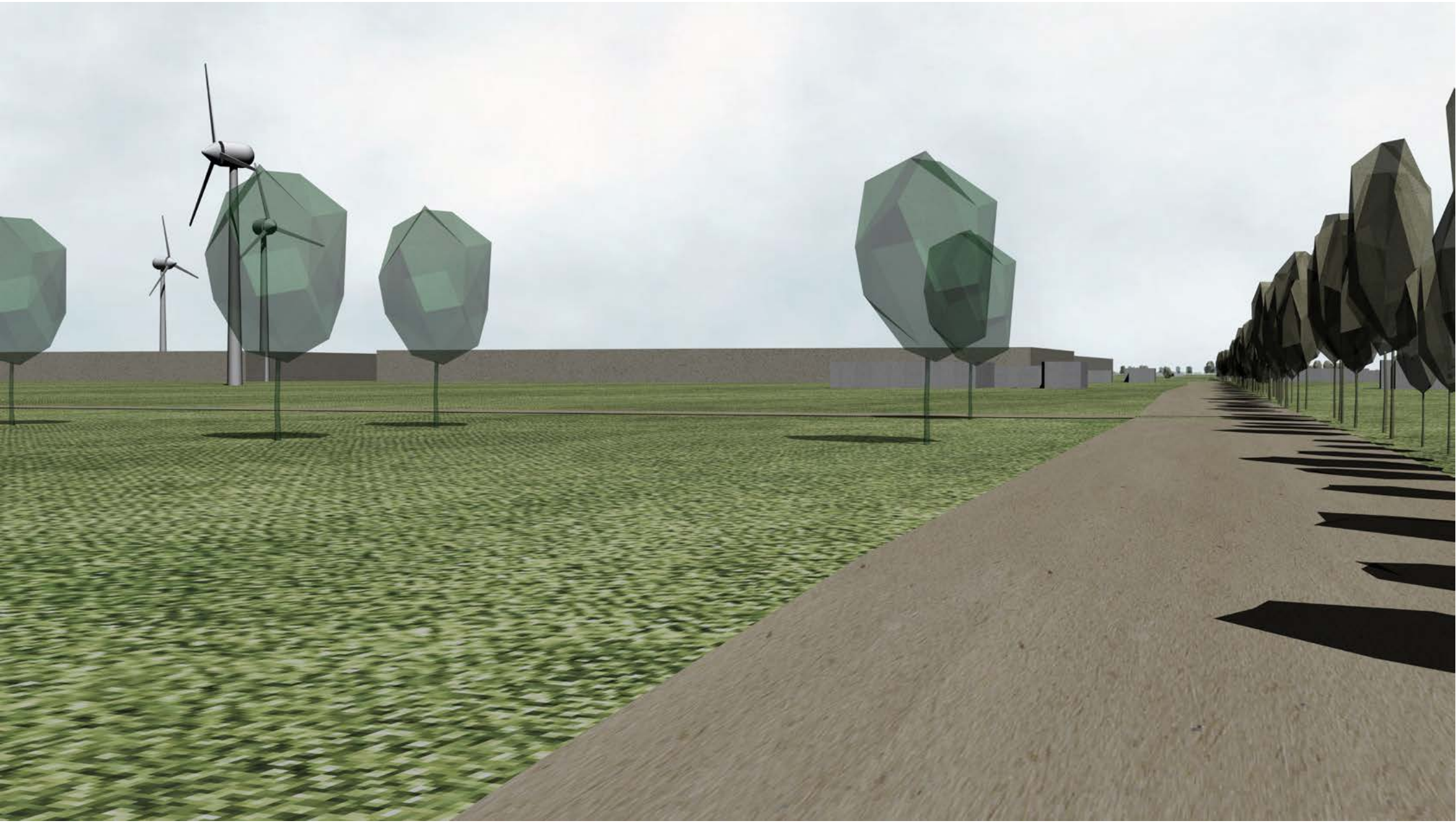
Standpunt 7: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



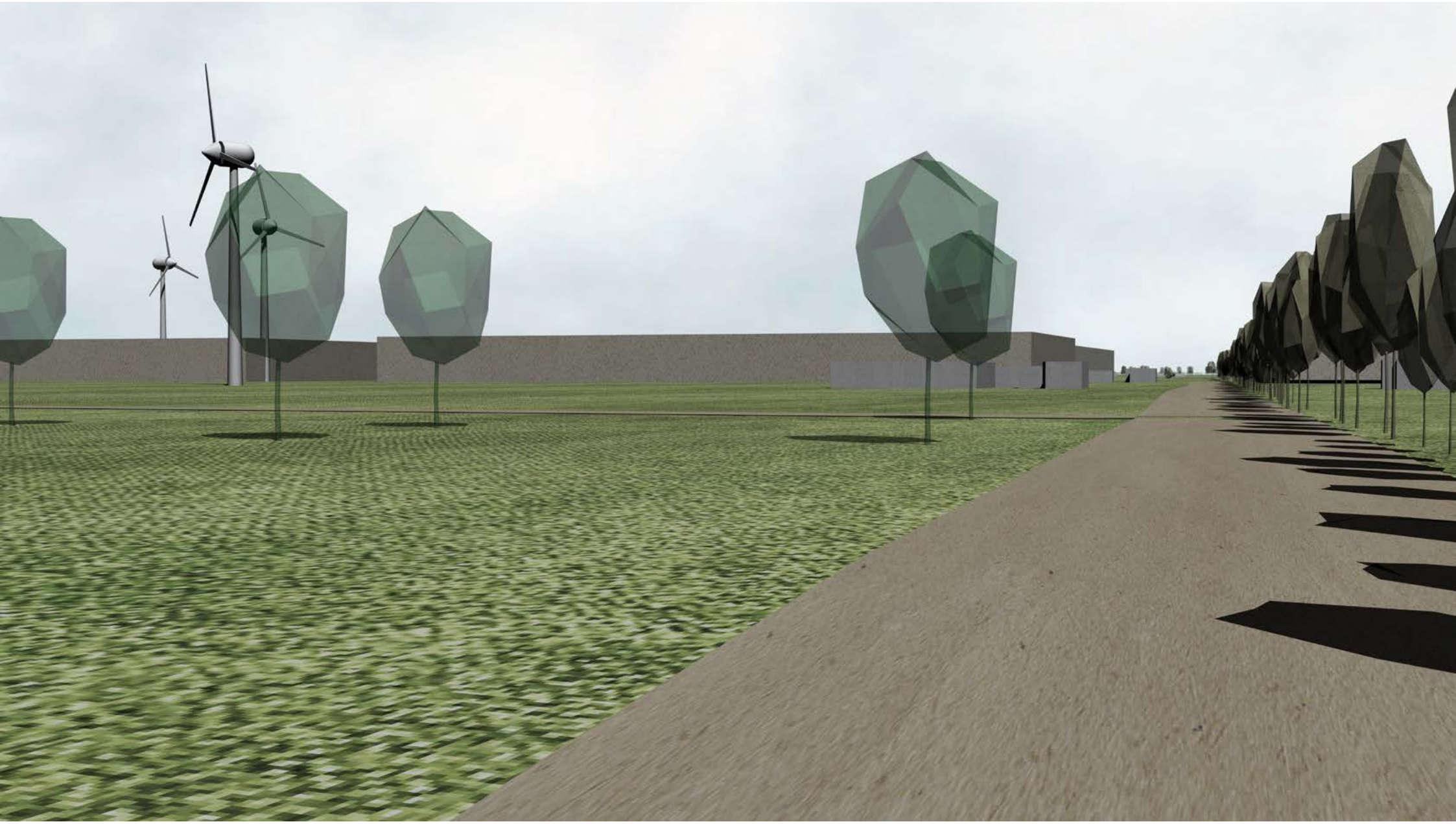
Standpunt 8: huidige situatie



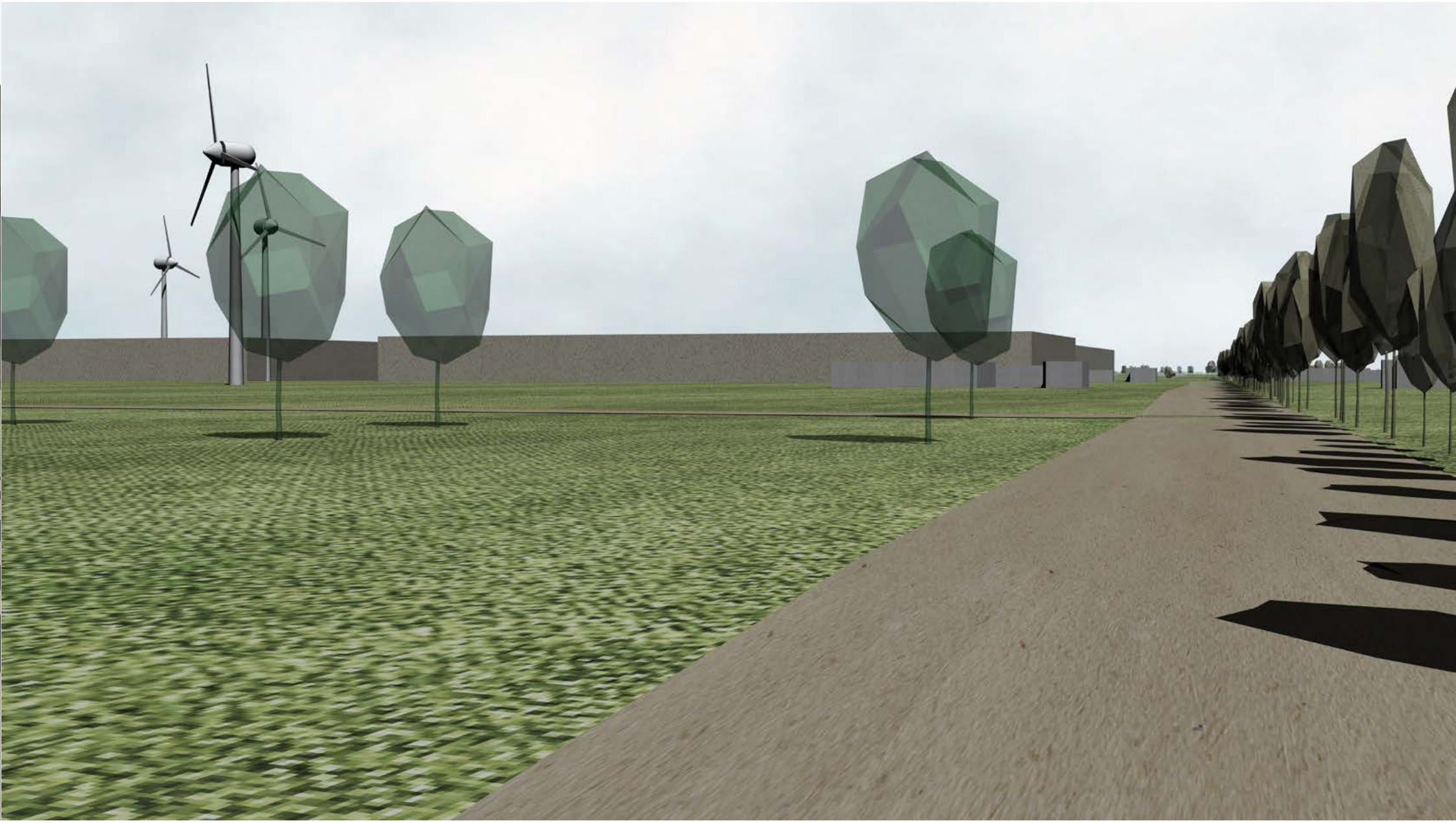
Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+B (14m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+ deel B (14m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+B (20m hoog)



Standpunt 8: ontwikkeling kavel A+ deel B (20m hoog)

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de regio Arnhem Nijmegen.

Posad Maxwan

Binckhorstlaan 36

2516 BE Den Haag

tel: 070 322 2869

oktober 2020

POSAD MAXWAN

strategy x design

Ontwikkelkaart XXL logistiek Arnhem-Nijmegen

EINDRAPPORT

Oktober 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	Opgave	04
		Basisprincipes	06
		Beoordeling toekomstige locaties	14
		Geraadpleegde Bronnen	15
2	**Knooppunt Nijmegen: Knoop 38 (Park15 en de Grift)**	Ruimtelijke ontwikkelkaart	16
		Zoeklocaties XXL	22
3	**Knooppunt EMZ: 7Poort**	Ruimtelijke ontwikkelkaart	32
		Zoeklocaties XXL	38
4	**Knooppunt EMZ: DocksNLD**	Ruimtelijke ontwikkelkaart	40
		Zoeklocaties XXL	46
5	**Conclusies**	Prioritering locaties	50
		Colophon	51

Bijlage 1: Landschappelijke analyse mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD

01

Inleiding

1.1 Opgave

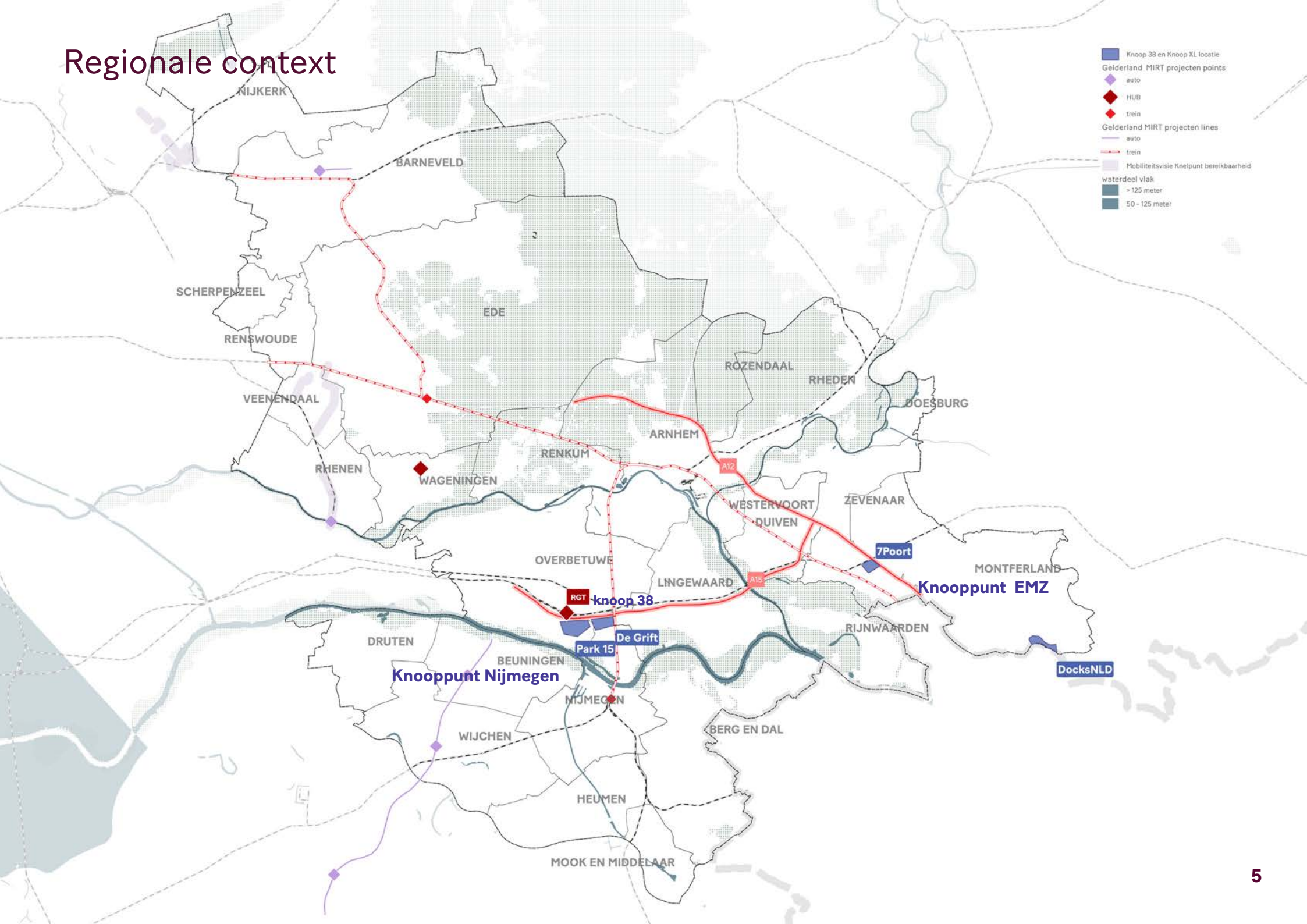
De regio Arnhem-Nijmegen (bestaande uit de 17 gemeenten) en de provincie Gelderland hebben een regionaal programma Werklocaties opgesteld. Hierin zijn alle regionale afspraken voor de onderdelen bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel vastgelegd. Waar bij het vaststellen van het RPW 2017-2021 op alle fronten een overaanbod werd geconstateerd, is anno 2020 een genuanceerder beeld ontstaan. Met name op bedrijventerreinen is het overaanbod sindsdien teruggedrongen en is er zicht op nieuwe ontwikkelruimte.

Ten behoeve van het nieuwe RPW 2021-2024 is er de behoefte aan een nadere duiding van de XXL Logistieke opgave binnen de regio. Hiervoor zijn de nodige kaders beschikbaar. Het document "Randvoorwaarden XXL-logistiek" beschrijft de context (Ecorys, mrt'20). De Randvoorwaarden notitie geeft, op hoofdlijnen, de meest relevante info.

Deze rapportage toont de vertaling van de Randvoorwaarden XXL-logistiek in een reeks van ruimtelijke ontwikkelkaarten, waarbij er duiding gegeven wordt aan de vraag waar XXL Logistiek een plek zou moeten krijgen in de regio Arnhem-Nijmegen en hoe deze landschappelijk-ruimtelijk ingepast kan worden (welke gronden hiervoor het meest geschikt zijn).

Er wordt gefocust op de locaties: knooppunt EMZ (7Poort en DocksNLD) en knooppunt Nijmegen en omgeving (Knoop38(Park 15 en De Grift). Hier heeft de provincie aangegeven dat XXL locaties mogelijk zijn.

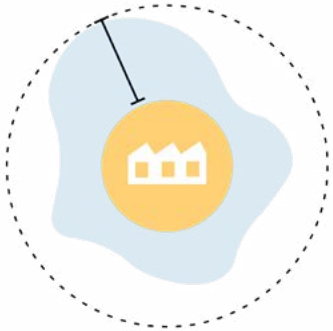
Regionale context



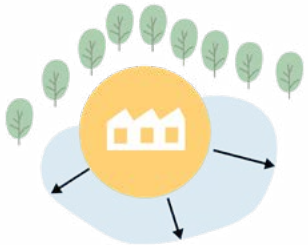
1.2 Basisprincipes

'De randvoorwaarden die de regio Arnhem-Nijmegen wil stellen aan nieuwe ontwikkelingen voor XXL-logistiek zijn op te delen in vijf thema's: clustering, landschappelijke inpassing, duurzaamheid, toegevoegde waarde voor de regio en organisatiegraad.'
(uit: Randvoorwaarden XXL-logistiek Ecorys mrt'20)

Voor waardering van locaties in het licht van zorgvuldig ruimtelijk handelen, de aanleiding voor deze rapportage, zijn de thema's clustering, landschappelijke inpassing en duurzaamheid van belang. We geven een korte toelichting.



A. Clustering



B. Landschappelijke Inpassing

C. Duurzaamheid

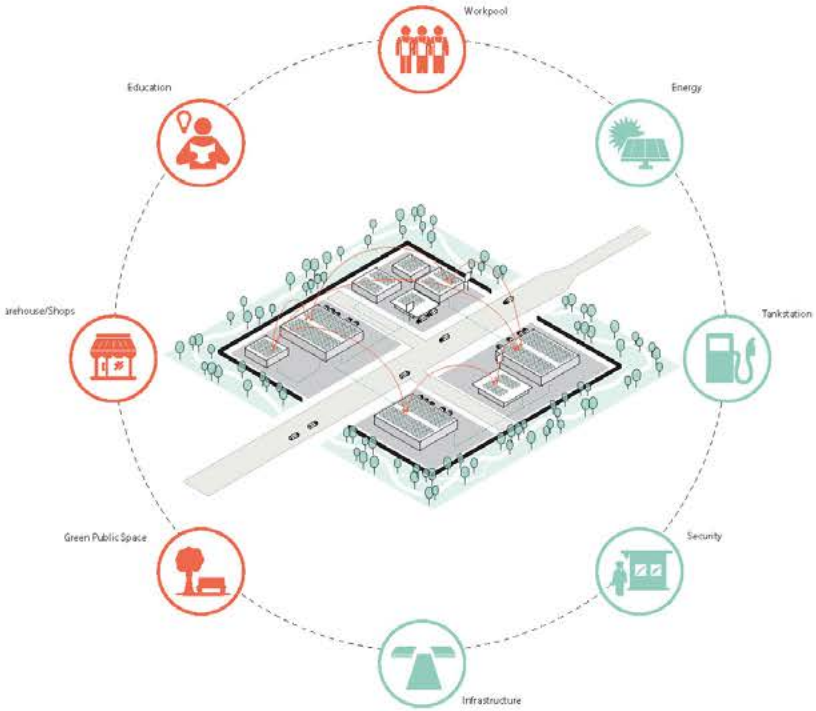
4.4 Creëer cluster effecten

Ruimtelijk clusteren beperkt de impact op het landschap, maar er zijn meer voordelen voor zowel het bedrijfsleven als de omgeving. Binnen clusters kunnen synergieën worden gecreëerd door zaken als energie, arbeid, veiligheid en andere gedeelde voorzieningen op gebiedsniveau te organiseren. Integraal parkmanagement is hierbij cruciaal.

Bedrijventerreinen met verschillende bedrijfshallen ieder omringd door een groot veld asfalt en zijn eigen ondersteunende voorzieningen is de norm. Inventariserend zie je snel dat vele bedrijven allemaal onderling hun voorzieningen hebben die ze slechts een beperkt deel van de dag gebruiken. In een goed ontworpen en georganiseerd cluster kunnen bedrijven op verschillende manieren profiteren van gedeelde investeringen.

Parkmanagement gebeurt al op de betere bedrijventerreinen en levert grote winsten op. Vaak moet het wel van tevoren geregeld zijn tijdens de opzet van een gebiedsontwikkeling. Als terreinen reeds zijn verkaveld en investeringen al zijn gedaan is het moeilijk de gedeelde noemer te vinden bij verschillende bedrijven.

Investeerders van bedrijfshallen pleiten om andere reden voor clustering. Voor hen is het interessant om meerdere hallen in hetzelfde gebied te bezitten zodat bij het wegvallen van huurders of bij de wens tot uitbreiding geschoven kan worden binnen het terrein. Dit maakt risico's kleiner, maar bied dus ook een marktprikkel die clustering stimuleert.

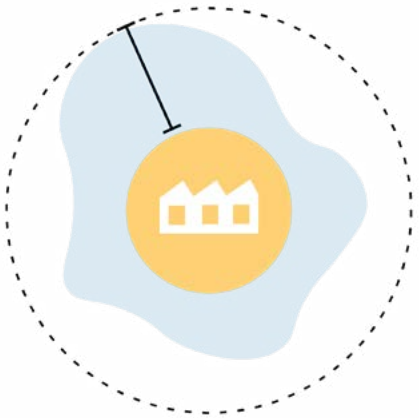


Bron: (X)XL-verdozing, College van Rijksadviseurs, oktober 2019

1.3 A. Clustering

CLUSTERING

Clustering gaat over het ruimtelijk compact organiseren van de inpassing van XXL kavels. Hierbij worden de volgende 'spelregels' gehanteerd. Spelregels zijn niet absoluut, maar worden in redelijkheid toegepast. Niet ruimtelijke overwegingen kunnen ertoe leiden dat een enkele spelregel niet gebruikt wordt of kan worden.



- Breid bestaande locaties uit in plaats van nieuwe locaties te starten;
- Kies voor een compacte totaalvorm van de resulterende XXL-locatie: de lengte breedte verhouding wordt waar mogelijk richting de 1:1 gestuurd en smalle (lintvormige) ontwikkeling wordt waar mogelijk vermeden (dit uiteraard in functie van wat ruimtelijk mogelijk is);
- Benut allereerst het al aangetaste landschap. Dit betekent dat:
  - kleinere ruimtes tussen bestaande stedelijke ontwikkelingen, tussen al bebouwd gebied en infrastructuur of tussen dicht op elkaar liggende infrastructuur zoveel mogelijk benut worden (mits >4ha). Dit zijn de zogenaamde snipperlocaties;
  - (relatief) ongerept, open landschap niet in aanmerking zou moeten komen als XXL-locatie (of locatieuitbreiding).

4.5 Maak fysieke grenzen

Wanneer is een cluster te groot? En wanneer worden meerdere clusters ervaren als een oneindig lint of een alomvattende mega-cluster? Clusters die inpasbaar zijn vergen grenzen. Deze grenzen moeten we kunstmatig maken. De randen kunnen vervolgens ook functies vervullen waar de directe omgeving baat bij heeft.

Bij het clusteren en consolideren van bedrijventerreinen op regionale schaal hoort op gebiedsniveau een omsluitende rand. Deze randen kunnen het middel zijn waarmee Nederland zich onderscheidt in de wijze waarmee we omgaan met een ruimtelijke problematiek die wereldwijd gevoeld wordt. De randen passen in de Nederlandse traditie van dijken, windsingels en polders en zorgen dat de impact van verdozing op het landschap wordt geminimaliseerd.

Bron: (X)XL-verdozing, College van Rijksadviseurs, oktober 2019

1.4 B. Landschappelijke Inpassing

Landschappelijke Inpassing gaat over de zorg voor een inpassing die de verstoring van het omringende landschap zoveel mogelijk beperkt of deze verstoring camoufleert. Ingrepen die hierbij overwogen kunnen worden zijn, bijvoorbeeld:

- Een goed ontwerp van de groen-blauwe structuur binnen het cluster, mogelijk aansluitend bij het ontwerp van de rand van het cluster (zie hieronder);
- De omzoming van het cluster met landschappelijk passende elementen. Deze zoom kan intensief beplant worden (hagen, heggen, struiken, dichte bomenrijen) om het zicht op de logistieke gebouwen vanuit de omgeving weg te nemen;
- De aanleg van groene daken en de uitvoering van verharding rondom het XXL-gebouw in de vorm van half-open verharding (opnieuw: voor zover dit het functioneren van de logistiek niet in de weg staat).

Bedrijventerreinen passend in het Drentse landschap

Drie voorbeeldprojecten in Gasselternijveen, Schoonoord en Peize

provincie Drenthe

natuur en milieu federatie drenthe

bonr: Bedrijventerreinen passend in het Drentse landschap, provincie Drenthe en de Natuur en Milieufederatie Drenthe, juni 2013

1.5 C. Duurzaamheid

Duurzaamheid kan een grote overlap met landschappelijke inpassing hebben en wordt daarom in deze rapportage benoemd. De overlap bestaat met name op het gebied van waterbeheer, hittestress en biodiversiteit / ecologie. Daarom:

- Besteed aandacht aan een groen-blauwe inrichting die bijdraagt aan het verminderen van hittestress;
- Besteed aandacht aan een groen-blauwe inrichting die bijdraagt aan goed waterbeheer;
- Besteed aandacht aan een groen-blauwe inrichting een bijdrage levert aan biodiversiteit;
- Doe dit in samenhang met andere duurzaamheidsdoelstellingen (bv energie: een dak met zonnecellen zal niet samengaan met een rijk groen dak, maar is op energetisch gebied duurzaam en kan daarom de voorkeur krijgen.)

Nieuws

23 jul 2018

Grootste zonnedak van Nederland op XXL-dc in Venlo

Warehousing

Met 28.000 zonnepanelen is het dak van een mega-distributiecentrum in Greenport Venlo het grootste zogeheten single roof zonnestroomproject van Nederland. Het dak van het dc waar de zonnepanelen op liggen heeft een afmeting van 80.000 vierkante meter. De panelen leveren op jaarbasis circa 7.000 MWh (MegaWattuur) aan duurzame energie op.

Begin april werd gestart met de realisatie van het omvangrijke zonnestroomproject. Deze maand is het project afgerond en in bedrijf gesteld. Het energie ontwikkelingsbedrijf voor Greenport Venlo, Etriplus, ontwikkelde het plan en legde de basis voor het mega-zonnedak dat ligt op het XXL-distributiecentrum van het Amerikaanse modemerk Michael Kors in Venlo.

KiesZon exploiteert het zonnepanelen project

Etriplus sloot voor de totstandkoming een samenwerkingsovereenkomst met KiesZon. Deze zonnepanelen specialist – tevens een dochteronderneming van Etriplus-

Marktnieuws

Het krachtigste XXL-zonnedak van Europa met 13,1 megawatt

25 november 2019 Gijs Freriks

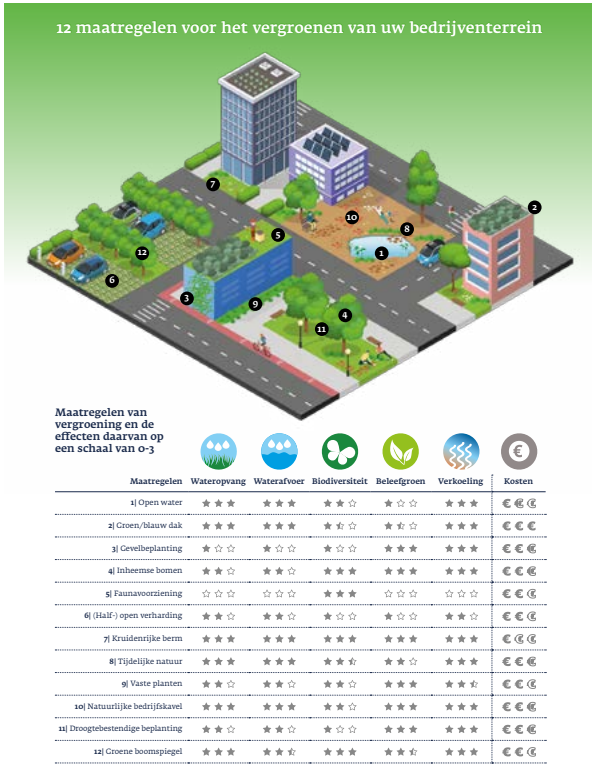
Nunner Logistics krijgt in Venlo het krachtigste zonnedak van Europa. Het XXL-warehouse waarin de logistiek dienstverlener de logistiek verzorgt voor supermarktketen Lidl, wordt volledig volgelegd met zonnepanelen.

Elektriciteit voor 4500 huishoudens

Met een oppervlakte van 110.000 vierkante meter levert het dak straks een vermogen van 13,1 megawatt: het hoogste vermogen dat in Europa door één dak wordt geleverd, voldoende om 4500 huishoudens van elektriciteit te voorzien.

'Nieuwe mijlpaal'

Het pand van 110.000 vierkante meter bi
webshop van de Duitse retailketen Lidl. "
Nunner. Voor ons is duurzaamheid onlos



bron: www.logistiek.nl
Hoe vergroenen we bedrijventerreinen?, provincie Gelderland

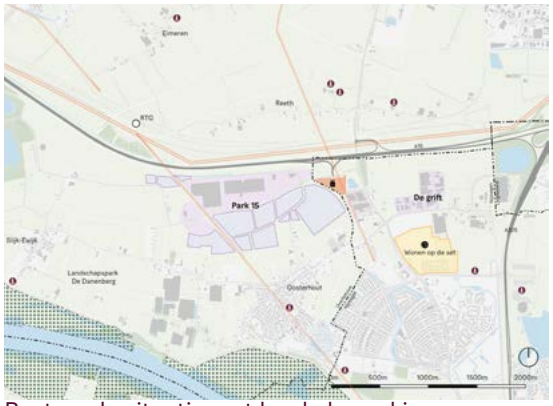
1.6 Beoordeling toekomstige locaties

Bij de beoordeling van XXL-locaties voor het onderbrengen van toekomstige vraag is het uitbreiden van bestaande bedrijfslocaties het uitgangspunt. Daarom worden de locaties Knoop38, 7Poort en DocksNLD onder de loep genomen. De beoordeling geschiedt op basis van de hierboven genoemde criteria, die allen voortkomen uit de randvoorwaarden die door de regio aan uitbreiding van het aanbod gesteld worden.

De selectie van de locaties verloopt volgens een vaste methodiek. Er is voor elke locatie een kaart samengesteld van de bestaande situatie, waarop harde en zachte beperkingen zijn ingetekend. Harde beperkingen zijn plannen, visies en kaders met formele status, die beperkingen opleggen aan het gebruik van kavels (hieronder vallen o.a. Natura 2000 en ontwikkelplannen met goedkeuring). Zachte beperkingen zijn o.a. zoekgebieden, wensbeelden, ambities.

Vervolgens wordt voor elke locatie een overzicht gegeven van kavels die in aanmerking kunnen komen voor toekomstige uitbreiding van het aanbod aan kavels voor XXL logistiek. De kaart is voorzien van de argumentatie voor de aanwijzing van kavels voor de toekomstige vraag.

In de overzichtskaart met XXL-zoeklocaties zijn twee soorten kavels te onderscheiden. De eerste laat de meest geschikte kavel zien (aangegeven met solide lijn). De tweede (aangegeven met een stippellijn) laat mogelijke uitbreiding van XXL-bedrijven en andere kavels in de toekomst zien. Deze zijn op dit moment niet gekozen als meest geschikte plek voor potentiële logistiek XXL. Dit is omdat ze (voorlopig) ontzien dienen te worden van XXL logistiek, of omdat ze zijn hier te voor klein zijn.



Bestaande situatie met harde beperkingen

Bestaande situatie met zachte beperkingen

Overzicht Zoeklocaties XXL

1.7 Geraadpleegde Bronnen

Algemeen
. Randvoorwaarden XXL-logistiek (Ecorys, maart '20) Hierin zijn de randvoorwaarden die de regio stelt aan nieuwe ontwikkelingen voor XXL-logistiek opgeschreven;

. Vraag en aanbod XXL-logistiek (Ecorys),
De meest actuele cijfers van vraag en aanbod voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen;

. Factsheet gebiedsopgave de Gelderse Corridor, provincie Gelderland.
Een korte toelichting bij de doortrekking A15 en ontwikkeling van de Railterminal Gelderland;

. Economische analyse XXL-logistiek (Stec), september 2019.
Hierin wordt het onderscheid gemaakt tussen regionale en nationale dc's (RDC/NDC) enerzijds en Europese dc's (EDC) anderzijds. Dit is van belang voor de profilering van de verschillende knooppunten

. Visie Arnhem-Nijmegen, Groene metropoolregio, regio Arhnem Nijmegen, april 2020.
Hierin worden de belangrijkste opgaven voor de regio Arnhem-Nijmegen samengebracht tot een lange termijnvisie, waarbij de circulaire economie een belangrijke rol speelt.

Windenergie
. Omgevingsvisie- Windenergie mogelijk, provincie Gelderland

Knooppunt Nijmegen: Knoop38 (Park15 en de Grift)
. Gebiedsvisie knoop 38, Concept Gebiedsprogramma, maart 2017
. Ontwerp Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040, februari 2020
. Gemeente Overbetuwe recente ontwikkeling Danenberg, maart 2019
. Omgevingsvisie Overbetuwe 2040
. Gebiedsvisie de Grift, april 2020

Knooppunt EMZ: 7Poort
. Bestemmingsplan Groot Holthuizen & Hengelder II, 2007
. Structuurvisie gemeente Zevenaar 2030, 2013
. Exploitatie plan 7Poort, gemeente Zevenaar, 2013

Knooppunt EMZ: DocksNLD
. Landubergreifende Regionalanalyse EMZ, SCI Verkehr GmbH; Buck Consultants International Keulen/Nijmegen, januari 2020.
Hierin wordt het grensoverschrijdende aspect van knooppunt EMZ benadrukt. Rapport is in het Nederlands.
. Structuurvisie DocksNLD, Gemeente Montferland, 2019
. Bestemmingsplan Buitengebied Montferland datum toevoegen
. Kaart "Sondierungen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung ", Regionalplan Düsseldorf auteur? datum
. Presentatie 'Onderbouwing integrale ontwikkeling DocksNLD-2', RPW Arnhem-Nijmegen, 27 augustus 2020
. Landschappelijke beoordeling DocksNLD fase2, RoyalHaskoningDHV, 2016

02

Knooppunt Nijmegen: Knoop 38 (Park 15 en de Grift)

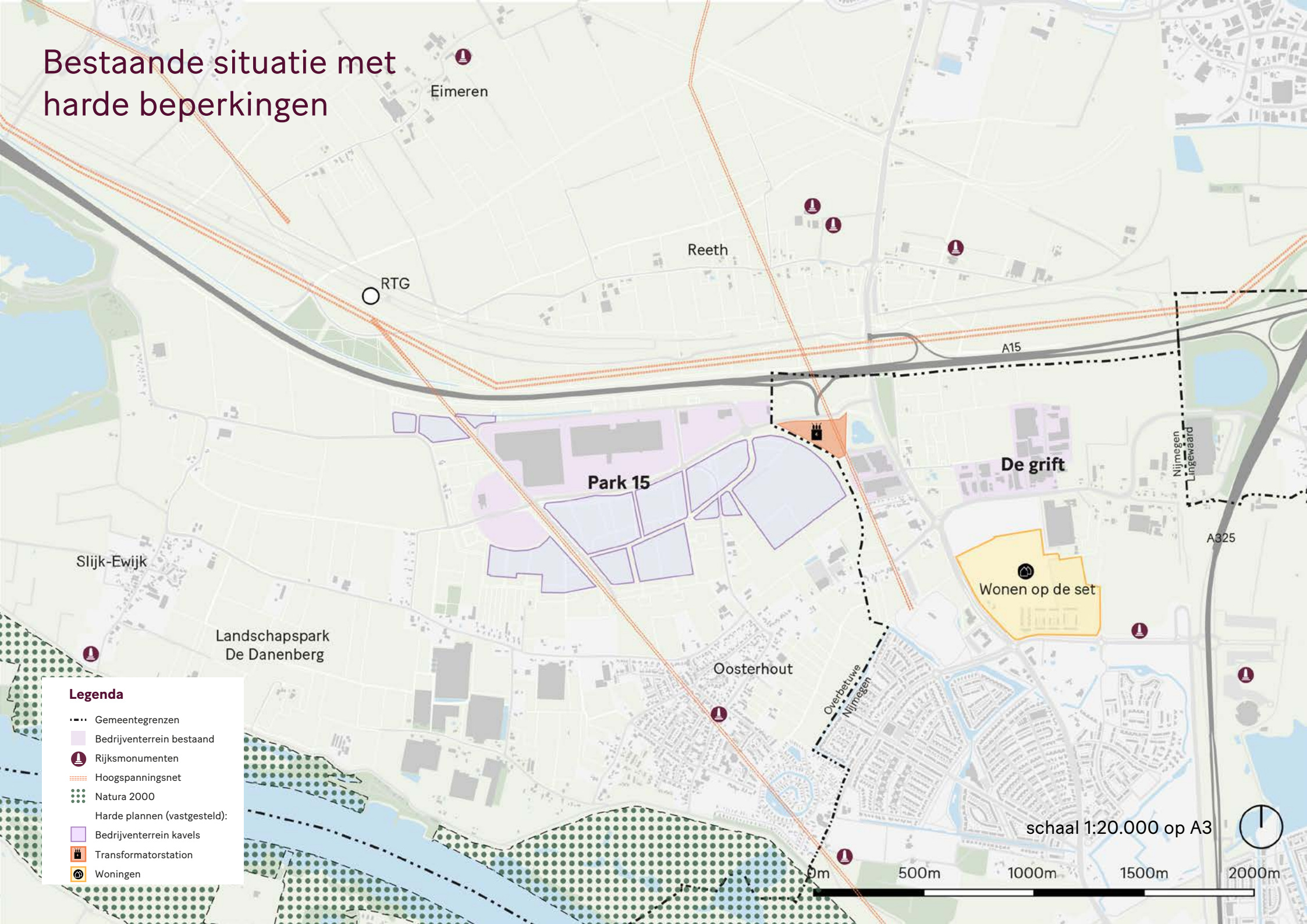
Bestaande locatie

2.1 Knooppunt Nijmegen: Knoop 38 (Park 15 en de Grift)

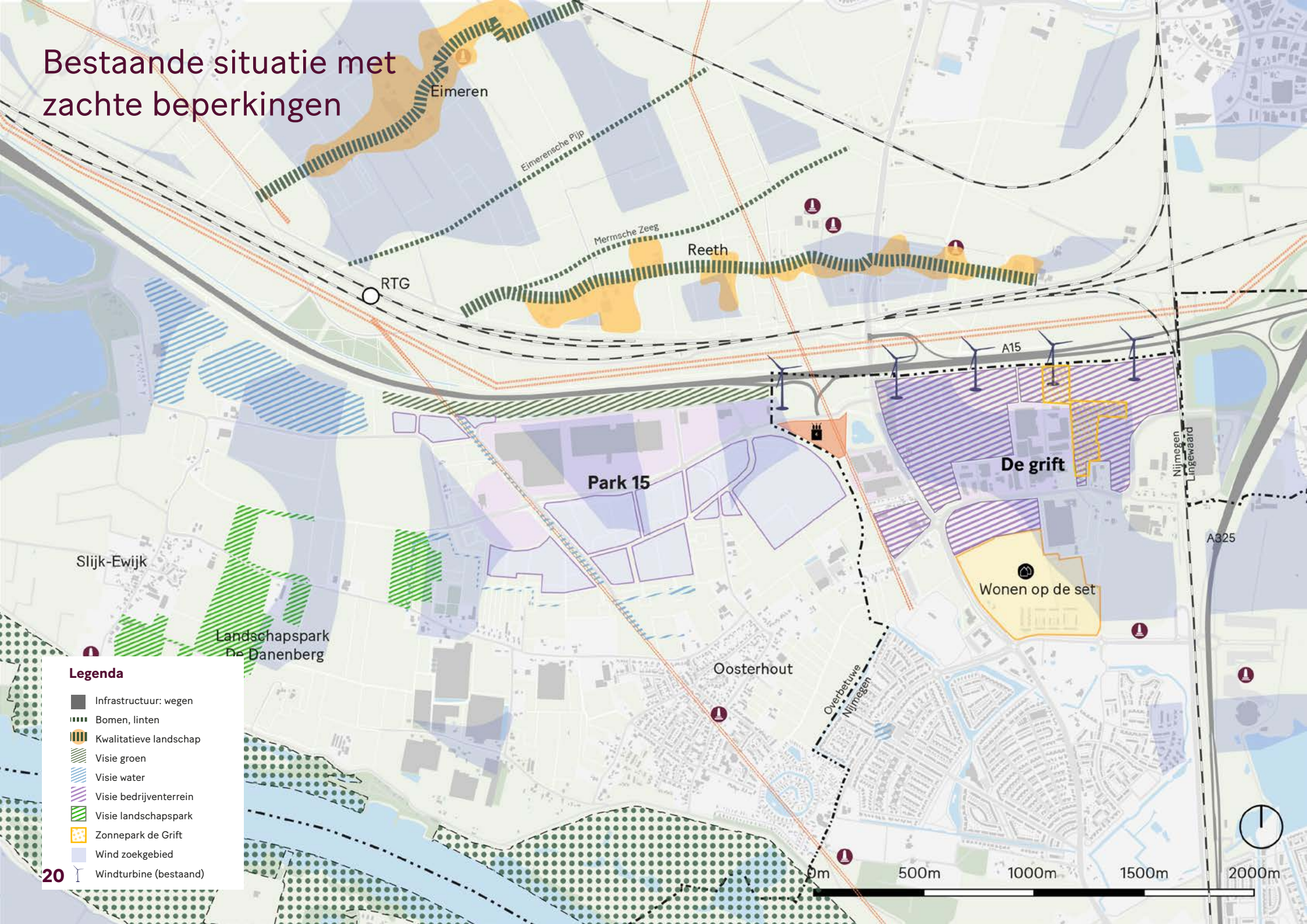
Knoop 38 bevindt zich naast de A15. Er liggen twee bestaande bedrijventerreinen: Park 15 en de Grift. Park15 is een bestaand logistiek bedrijventerrein. De Grift is een bestaand gemengd bedrijventerrein. Bij Knoop 38 staan de komende jaren veel ontwikkelingen op de agenda. De ontwikkelingen hebben allemaal (in verschillende mate) een effect op de omgeving. Voorbeelden hiervan zijn de mogelijke komst van de railterminal Gelderland (RTG), de doortrekking van de A15 en de aanpak van afrit 38, het plaatsen van windturbines, ontwikkeling van de bedrijventerreinen (Park15 en mogelijk later ook de Grift) en de ontwikkeling van landschapspark De Danenberg. Knoop 38 is gelegen op het kruispunt van drie gemeentes. Dit zijn Nijmegen, Overbetuwe en Lingewaard. Bedrijventerreinen in de gemeente Lingewaard zijn niet opgenomen in dit onderzoek. De Gemeente Lingewaard richt zich in haar aanbod primair op bedrijven tot en met de XL categorie. Ze heeft verder aangegeven de vestiging van XXL logistiek 'net boven de 4 ha' niet op voorhand te willen uitsluiten. Gegeven de wens tot clustering van XXL logistiek lijkt incidentele vestiging van de kleinste categorie XXL ons minder wenselijk, ook gegeven het feit dat er op andere, wel geclusterde locaties voorlopig voldoende aanbod is.

Volgens 'Vraag en aanbod XXL-logistiek' is op Park15 nog 23,4 hectare uitgeefbaar aanbod beschikbaar voor XXL-logistiek, dit gaat om een kavel van 4,3 ha en een kavel van 19,1 ha (peildatum 1 mei 2020).

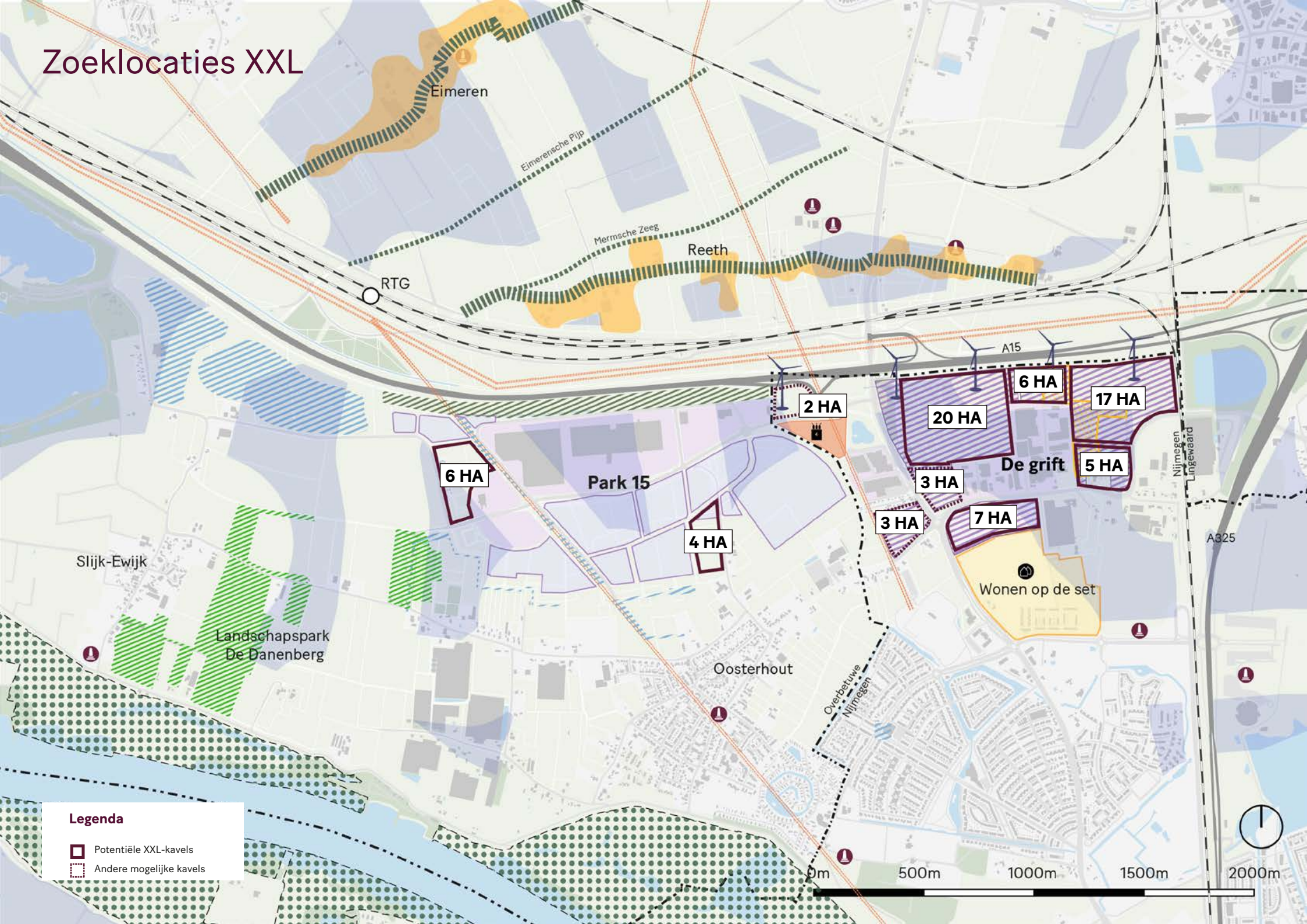
Bestaande situatie met harde beperkingen



Bestaande situatie met zachte beperkingen



Zoeklocaties XXL



2.2 Zoeklocaties XXL

Zie het kaartbeeld voor een overzicht van de kavels voor toekomstige uitbreiding (‘zoeklocaties XXL’)’.

• Het merendeel van de zoeklocaties betreft kavels rondom het bestaande bedrijventerrein De Grift.

• De kavels zijn een uitbreiding van de bestaande locaties Park 15 en De Grift waarbij de compacte opzet van deze locaties behouden blijft.

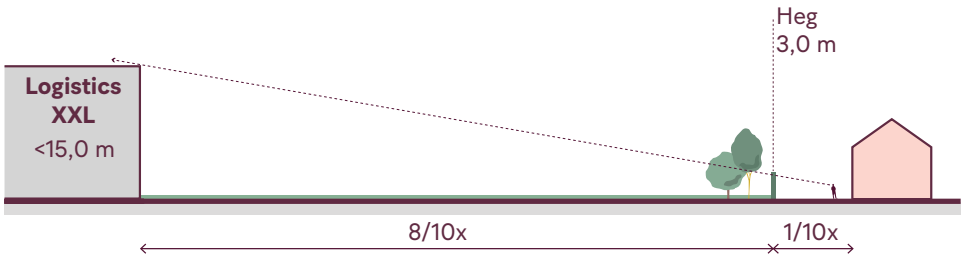
• Voor de kavels A en B in Overbetuwe zijn op dit moment geen plannen. Kavel B bestaat voor een deel uit een al bestaande kavel. Dit is om de minimale grootte van 4 ha te garanderen.

• De kavels beslaan al verstoord landschap (snipperlocaties). De kavels zijn gelegen tussen bestaande bedrijfsbebouwing en infrastructuur; of zijn kavels die vallen binnen de compacte vorm van Park15.

• Kavel H is hierop een uitzondering. Dit kavel is gelegen tussen bestaande bedrijfsbebouwing van de De Grift en de ontwikkellocatie ‘Wonen op de Set’. Dit kavel kan benut worden mits het beeld van de XXL-bebouwing vanuit de woonlocatie aan bepaalde voorwaarden voldoet, te weten: een groene omzoming van de XXL bebouwing en het toepassen van de afstandsregel (zie illustratie). Er wordt geen rekening gehouden met milieucircels en geluidzonering. Distributiecentra hebben milieucategorie 3.1 en een maatgevende afstand van 50 meter. Zoals vermeld in het document “(X)XL-verdozing” (College van Rijksadviseurs, oktober 2019) ‘tegenwoordig is een enkel risicoprofiel voor een gehele sector steeds vaker onterecht, omdat steeds meer typen hinder voor de omgeving kunnen worden gedempt of vermeden en sectoren simpelweg steeds diverser worden’.

• De kavels voor toekomstige uitbreiding beslaan in totaal 65ha. Enkele kavels <3ha kunnen benut worden voor gemeenschappelijk voorzieningen passend bij het gebruik door XXL-logistiek.

Locatie	Kavel	Potentiele kavels	Andere kavels
		ha	ha
Knoop 38			
Park 15	**A**	6	
	B	4	
	C		2
De Grift	**D**	20	
	E	6	
	F	17	
	G	5	
	H	7	
	I		3
	J		3
TOTAAL		**65**	**8**



Afstandsregel Wonen op de set

Zoeklocaties XXL

Kavel A en B (totaal 10 ha)

- geclusterd aan de bestaande locatie
- vullen van de ruimte naast het hoog-spanningsnet
- benutten van nog niet aangewezen kavels in de compacte vorm van de locatie

Kavel D, E,F,G en H (totaal 55 ha)
De Grift (gemeente Nijmegen)

- maximaal benutten van kavels rondom de bestaande bedrijven op De Grift
- vullen van de ruimte langs de A15
- combineren met opwekking van duurzame energie

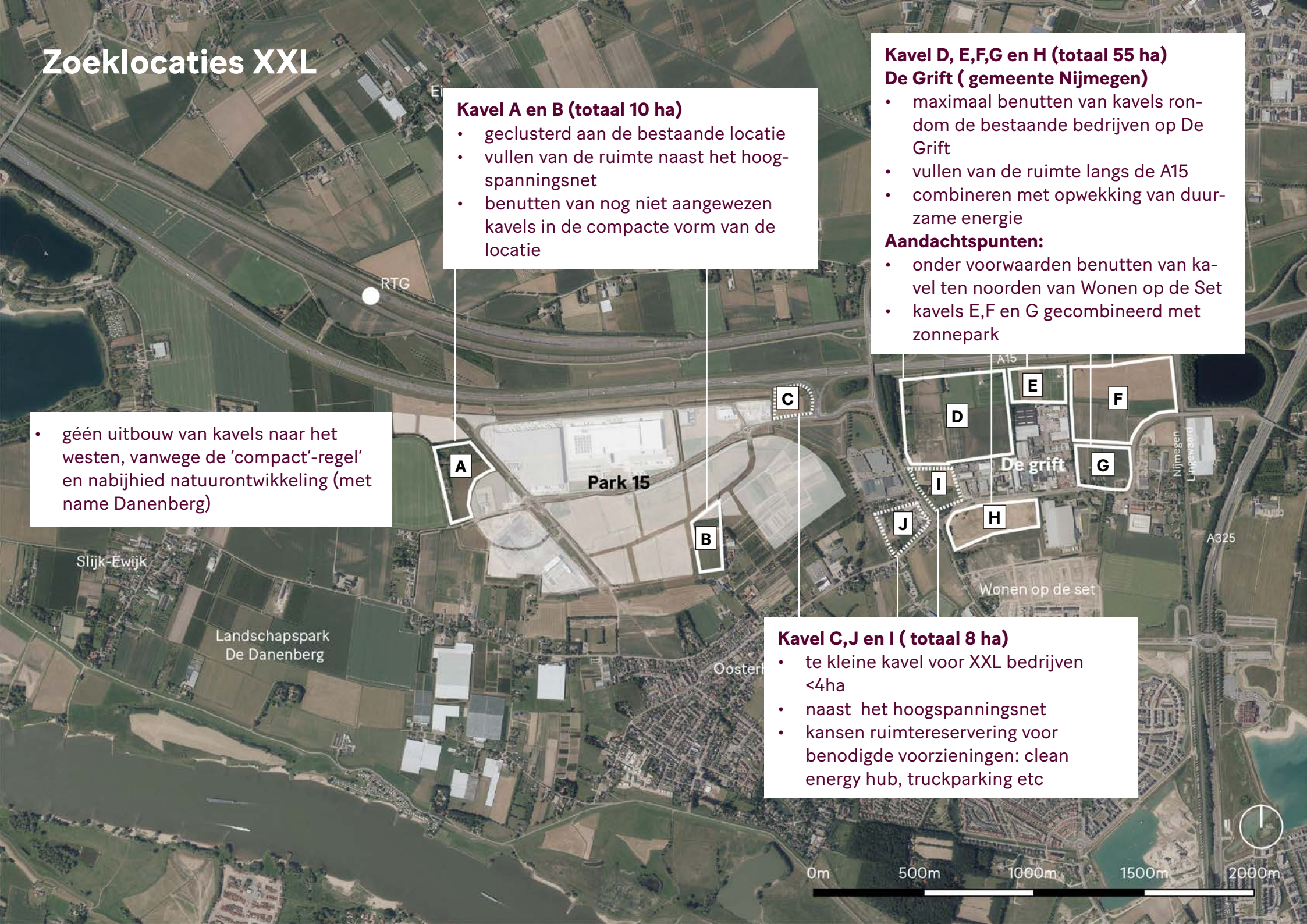
Aandachtspunten:

- onder voorwaarden benutten van kavel ten noorden van Wonen op de Set
- kavels E,F en G gecombineerd met zonnepark

- géén uitbouw van kavels naar het westen, vanwege de 'compact'-regel' en nabijhied natuurontwikkeling (met name Danenberg)

Kavel C,J en I (totaal 8 ha)

- te kleine kavel voor XXL bedrijven <4ha
- naast het hoogspanningsnet
- kansen ruimtereservering voor benodigde voorzieningen: clean energy hub, truckparking etc



03

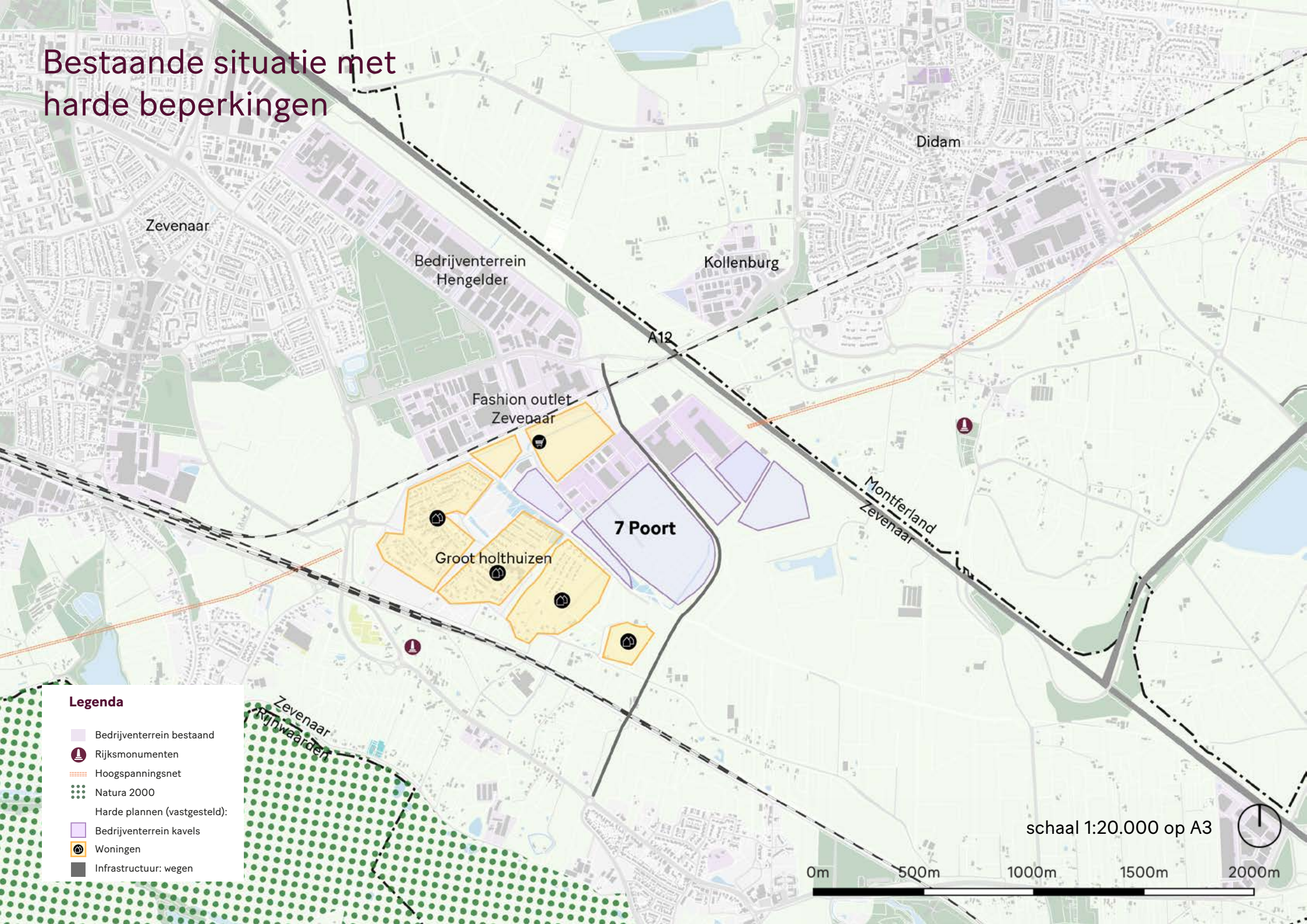
Knooppunt EMZ: 7Poort

Bestaande locatie

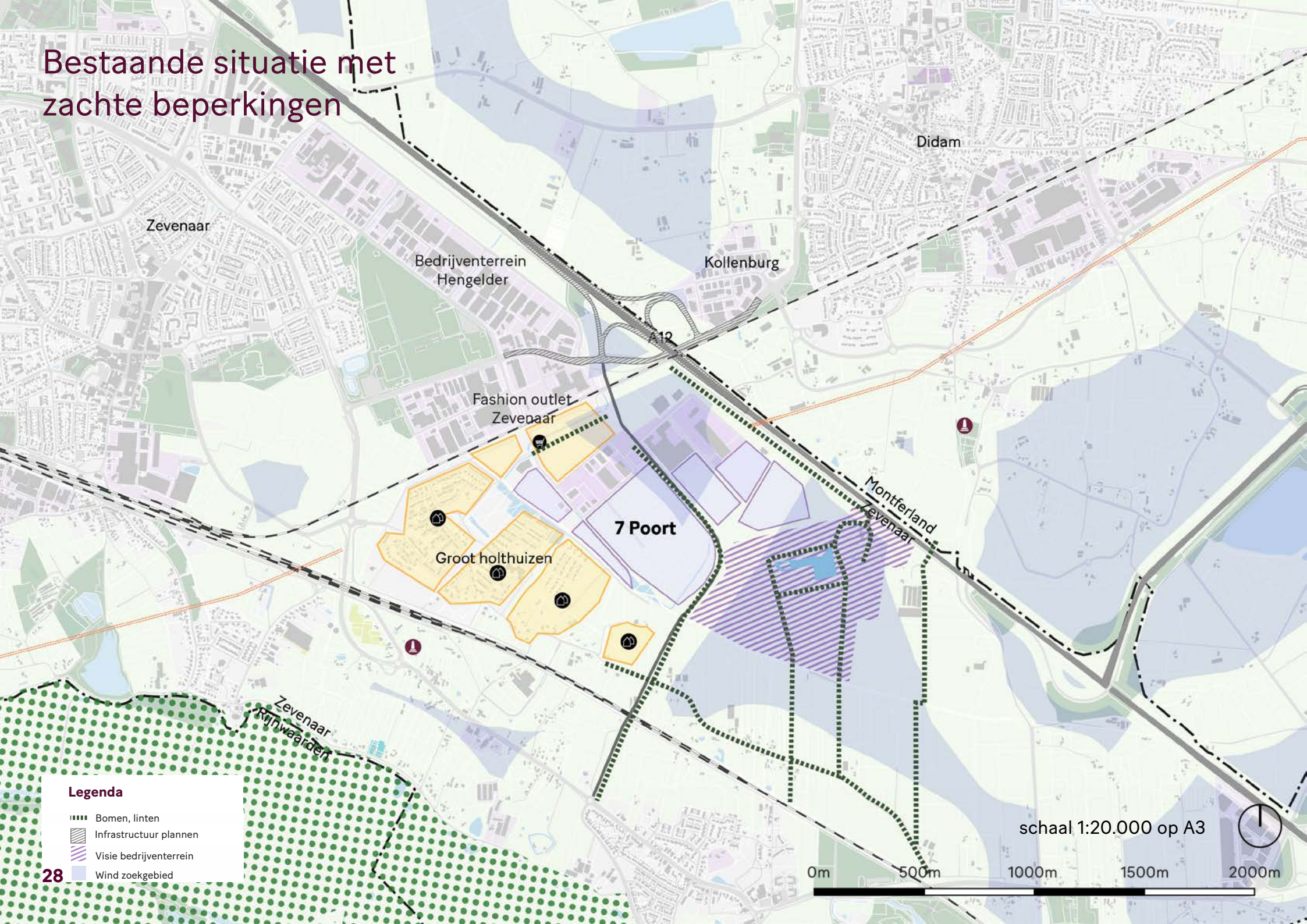
3.1 Knooppunt EMZ: 7Poort

BusinessPark 7Poort ligt direct naast de A12 in Zevenaar vlakbij de Duitse grens. Om deze reden fungeert BusinessPark 7Poort als een logistieke hub naar het oosten (het Ruhrgebied in Duitsland) en het westen (de Randstad). De bereikbaarheid van BusinessPark 7Poort is nu al uitstekend vanwege de ideale ligging aan de A12. Door de geplande doortrekking van de A15 naar de A12 komt er in de nabije toekomst een rechtstreekse verbinding met de Rotterdamse haven. Er is een nieuwe oprit gepland van en naar de A12 (Zevenaar Oost), hier is echter nog geen definitieve uitspraak over gedaan. Het zoekgebied ligt binnen twee gemeentes, dit zijn Montferland en Zevenaar. Volgens 'Vraag en aanbod XXL-logistiek' is er op 7Poort nog maximaal 7 hectare uitgeefbaar aanbod beschikbaar voor XXL-logistiek, waarvan 3,2 hectare in optie is (peildatum 1 mei 2020).

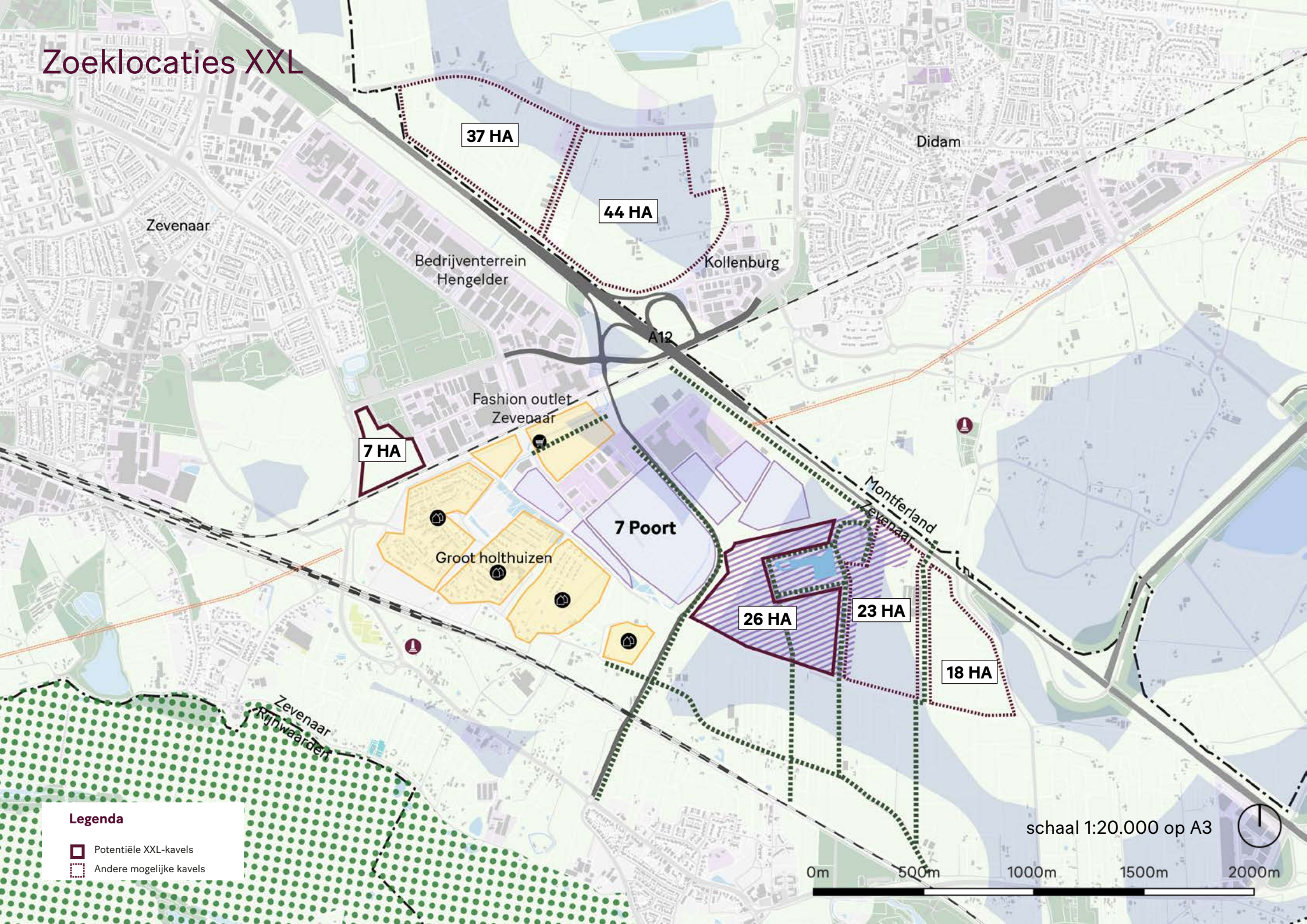
Bestaande situatie met harde beperkingen



Bestaande situatie met zachte beperkingen



Zoeklocaties XXL



3.2 Zoeklocaties XXL

Zie het kaartbeeld voor een overzicht van de kavels voor toekomstige uitbreiding ('zoeklocaties XXL')'.

• Kavels A, B en C zijn een uitbreiding van de bestaande locatie 7Poort. Kavel A valt binnen het gebied voor de visie op het bedrijventerrein 7Poort en is een relatief compacte uitbreiding van de al in ontwikkeling genomen kavels. De bestaande boerderij en de met bomen omzoomde plas moeten zorgvuldig afgeschermd worden van de XXL-ontwikkeling. Een ecologische waardering dient onderdeel te zijn van de planvorming.

• Kavels B en C maken de uitbreiding van 7Poort eerder langgerekt dan compact en bezetten relatief aantrekkelijk open agrarisch landschap (onder andere goed zichtbaar vanaf de A12).

• Kavel D is een uitbreiding van het bedrijventerrein tussen Hengelder en het spoor (snipperlocatie).

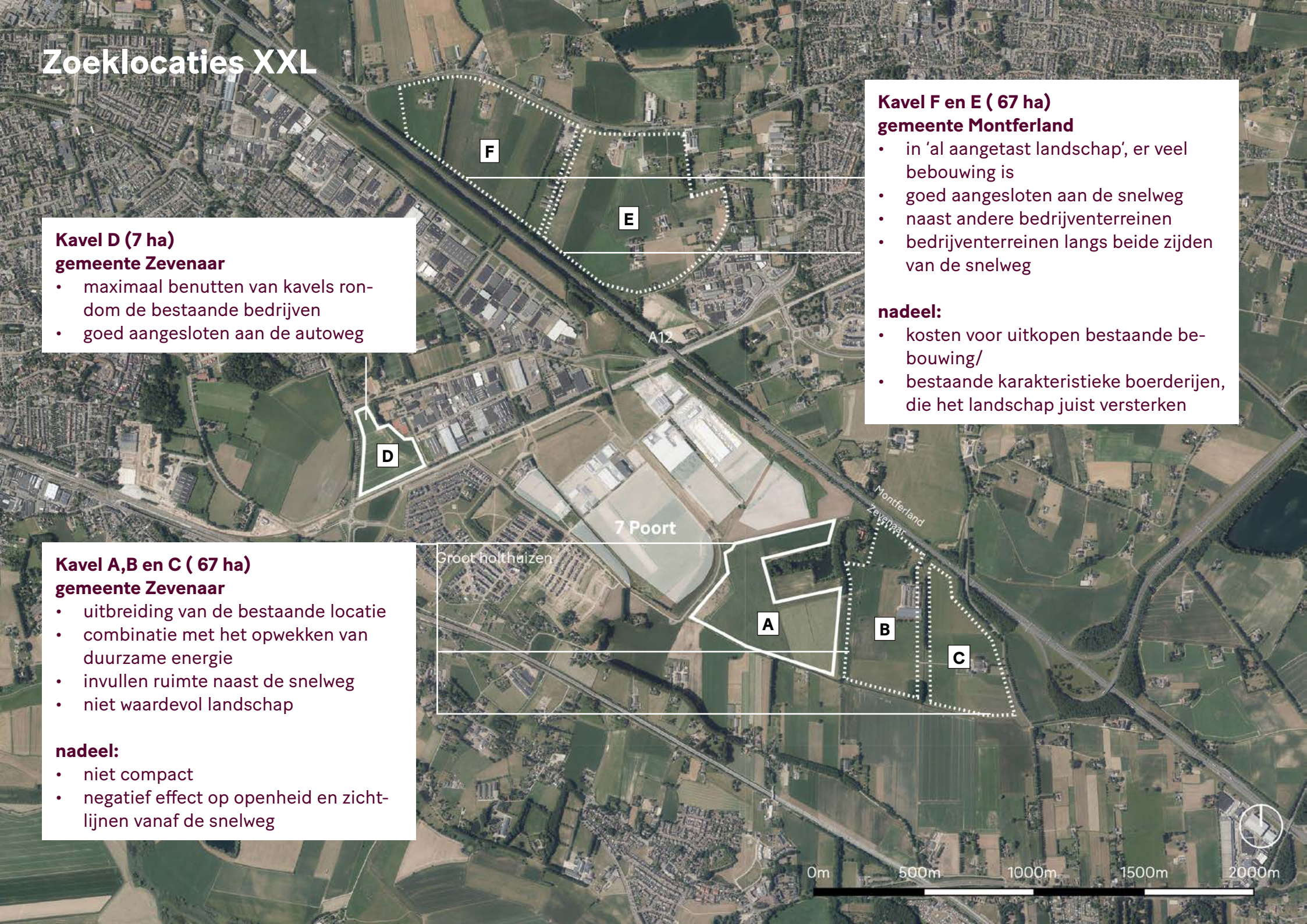
• Kavels E en F kunnen ontsloten worden door de geplande nieuwe aansluiting op de A12 en de huidige afrit 29. Het landschap is minder open dan dat bij kavels B en C, ligt direct langs de A12, sluit aan op bestaande bedrijventerreinen en kent reeds relatief veel bebouwing. Dit laatste vormt tegelijkertijd ook een mogelijke belemmering vanwege extra kosten voor uitkopen bestaande bebouwing. Bovendien gaat het sommige gevallen om karakteristieke boerderijen, die het landschap juist versterken.

• De kavels A en D voor toekomstige uitbreiding beslaan in totaal 33ha. De overige kavels beslaan 122ha.

• Op basis van een landschappelijk-ruimtelijke waardering kunnen kavels A en D aangemerkt worden als kavels voor toekomstige uitbreiding van het XXL areaal. De overige kavels dienen (voorlopig) ontzien te worden.

Locatie	Kavel	Potentiele kavels	Andere kavels
		ha	ha
7Poort			
7Poort	**A**	26	
	B		23
	C		18
Hengelder	**D**	7	
bedrijventerrein	**E**		44
Kollenburg	**F**		37
TOTAAL		**33**	**122**

Zoeklocaties XXL



Kavel D (7 ha)
gemeente Zevenaar

- maximaal benutten van kavels rondom de bestaande bedrijven
- goed aangesloten aan de autoweg

Kavel A,B en C (67 ha)
gemeente Zevenaar

- uitbreiding van de bestaande locatie
- combinatie met het opwekken van duurzame energie
- invullen ruimte naast de snelweg
- niet waardevol landschap

nadeel:

- niet compact
- negatief effect op openheid en zichtlijnen vanaf de snelweg

Kavel F en E (67 ha)
gemeente Montferland

- in 'al aangetast landschap', er veel bebouwing is
- goed aangesloten aan de snelweg
- naast andere bedrijventerreinen
- bedrijventerreinen langs beide zijden van de snelweg

nadeel:

- kosten voor uitkopen bestaande bebouwing/
- bestaande karakteristieke boerderijen, die het landschap juist versterken

04

Knooppunt EMZ: DocksNLD

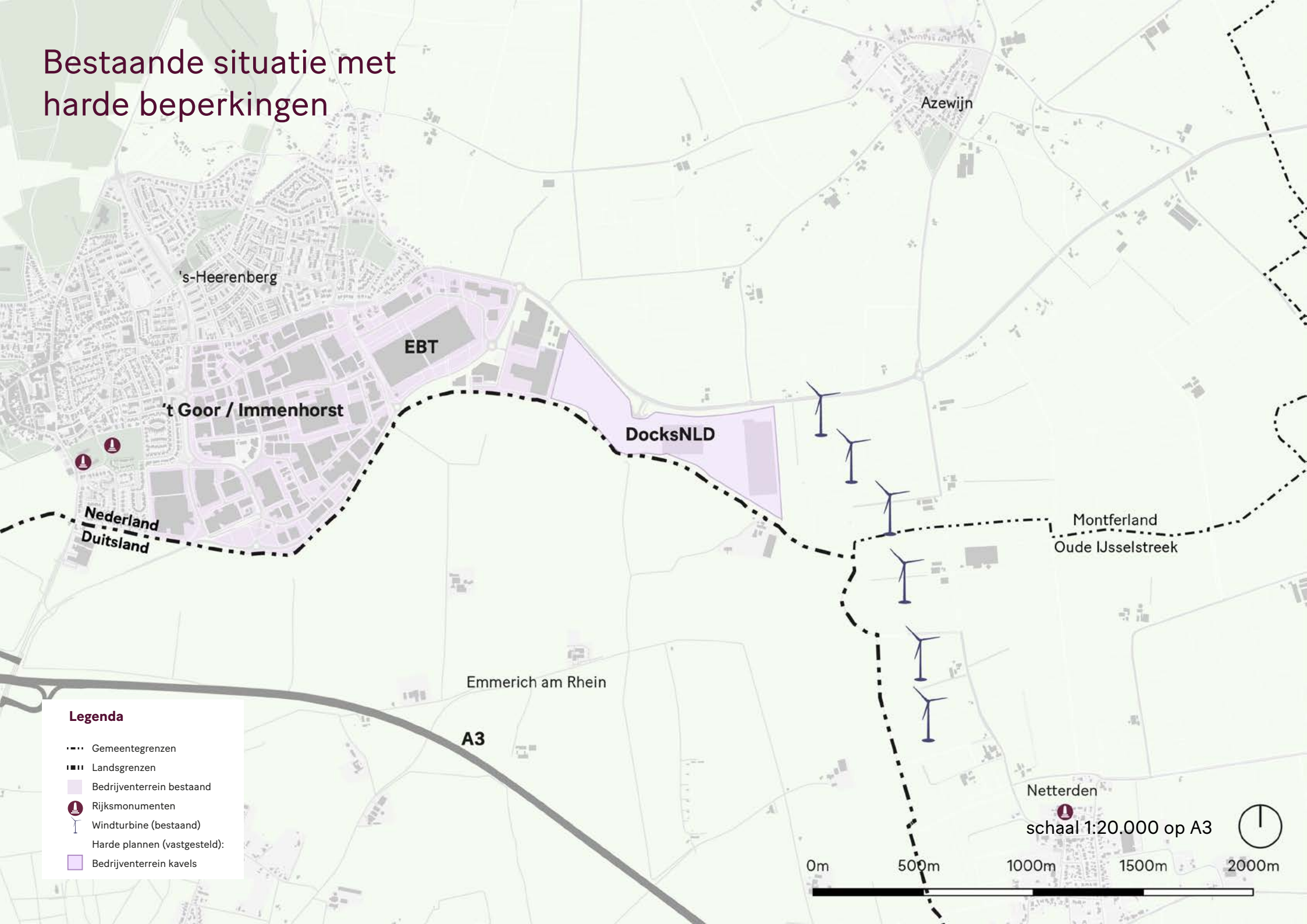
Bestaande locatie

4.1 Knooppunt EMZ: DocksNLD

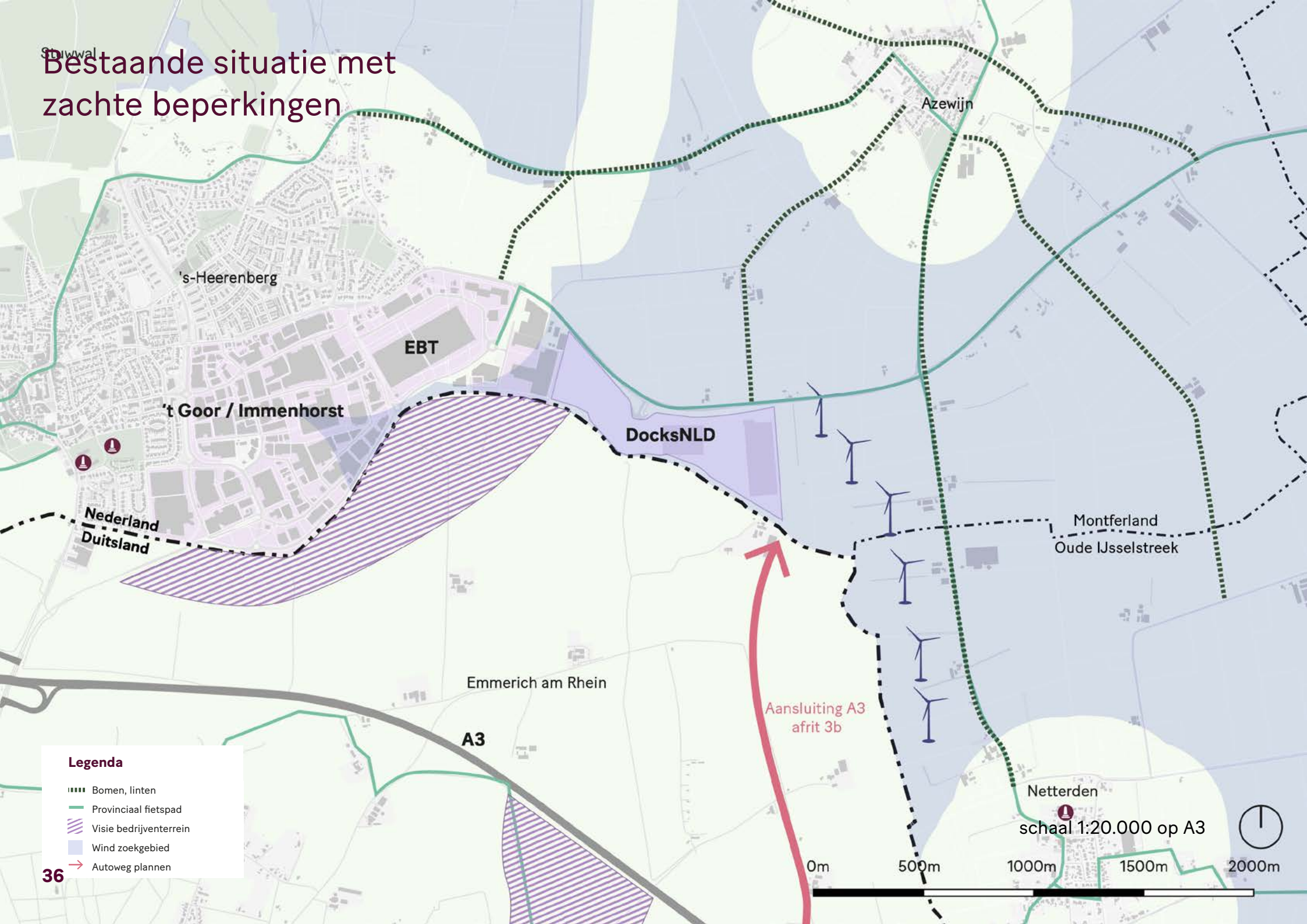
DocksNLD ligt aan de grens met Duitsland. Het huidige DocksNLD terrein ligt naast de N816. Er zijn plannen voor uitbreiding van DocksNLD. De uitbreiding ligt verder naar het oosten langs de N816. De gemeente Emmerich in Duitsland heeft, indien de huidige bedrijventerreinen uitgegeven zijn en in de toekomst behoefte is aan uitbreiding, enkele zoeklocaties aangewezen. Een daarvan is gelegen naast de bestaande bedrijventerreinen 't Goor en Immenhorst.

Volgens 'Vraag en aanbod XXL-logistiek' is DocksNLD, op één kavel van 3,9 hectare na, uitgegeven (peildatum 1 mei 2020).

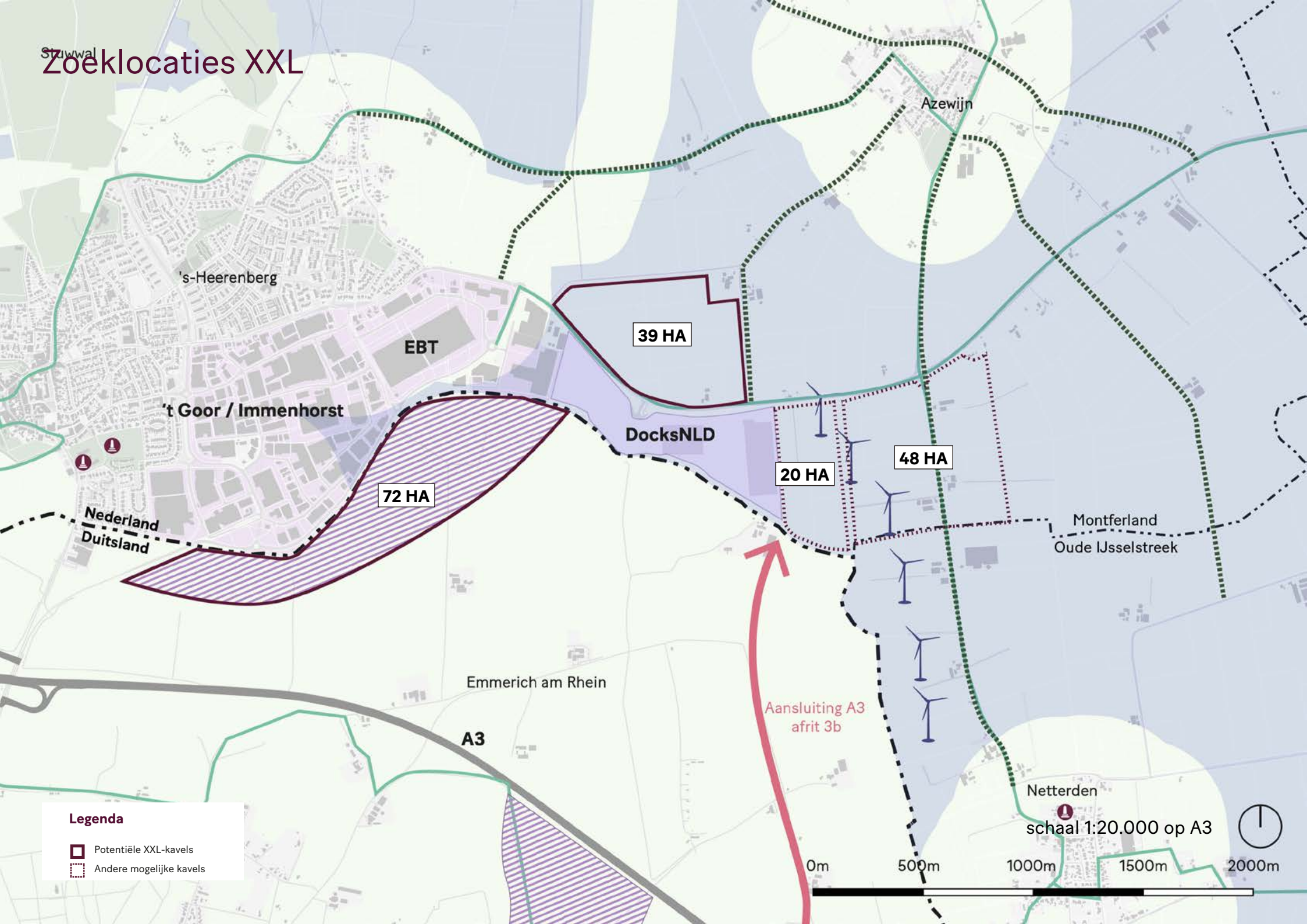
Bestaande situatie met harde beperkingen



Bestaande situatie met zachte beperkingen



Zoeklocaties XXL



4.2 Zoeklocaties XXL

Zie het kaartbeeld voor een overzicht van de kavels voor toekomstige uitbreiding (‘zoeklocaties XXL’)’.

• De kavels die in aanmerking komen voor toekomstige uitbreiding zijn A, B, C en D (op Duits grondgebied).

• Kavels A en B zijn een ‘verlenging’ van het bestaande DocksNLD. Door de uitbreiding aan één zijde van de Meilandsedijk ontstaat een langgerekt, niet compact, XXL-bedrijvenpark. De verstoring van het zicht over het omringende landschap is daardoor relatief groot (totale lengte meer dan 2 km).

• Kavel D kan aangemerkt worden als meest compacte uitbreiding. De benutting van dit kavel verdient daarom de voorkeur, ondanks de minder efficiënte, gebogen afbakening aan de zuidzijde. Voor benutting van dit kavel is de medewerking van Duitse autoriteiten nodig - de bereidheid om hier vaart achter te zetten lijkt gering.

• Ook Kavel C is een compacte uitbreiding van DocksNLD. De landschappelijke beoordeling van RHDHV (aug ‘16) geeft aan dat benutting van kavels A, B of C de het landschap kenmerkende openheid aantast. RHDHV concludeert dat het moeilijk is een voorkeur aan te geven voor A+B óf voor C. Ze besluiten met een lichte voorkeur voor A+B op basis van de zichtbaarheid van de stuwwal. Wij stellen vraagtekens bij deze voorkeur. Een onderdeel van de rapportage van RHDHV is de aanbeveling:’ Rondom de dorpen Azewijn en Netterden dient te worden geïnvesteerd in een aantrekkelijke zoom met beplanting van oude bouwlanden en rijke erven.’ Het oorspronkelijke landschapsbeeld wordt zo het best benaderd. Naar ons oordeel zal het versterken van de kamerstructuur door deze extra beplanting het zicht op de stuwwal aanmerkelijk beperken. Daarmee zou het argument weg kunnen vallen dat het zicht op de stuwwal juist beperkt wordt door de XXL ontwikkeling op kavel C. Het is dan immers de beplanting rondom de kavels die het zicht al verregaand beperkt.

• Het uitspreken van een voorkeur voor uitbreiding op kavel A+B versus uitbreiding op kavel C is, op basis van landschappelijke argumenten, niet eenvoudig. We concluderen op basis van onze studie dat er een kanttekening geplaatst kan worden bij de (lichte) voorkeur van RHDHV voor kavels A+B. De achtergrond van de voorkeur is helder omschreven, maar leidt tot een almaar langwerpiger vorm van de DocksNLD logistieke terreinen, met forse impact op het landschap. De keuze voor kavel C zou in onze ogen beter kunnen uitpakken (minder ingrijpend voor het landschap, een meer compact bedrijventerrein). Als het kamerlandschap in zijn oorspronkelijke vorm hersteld wordt, wordt het zicht op de stuwwal vanaf de N816, nu al beperkt door de bestaande bomenrijen en bebouwing, nog verder teruggebracht.

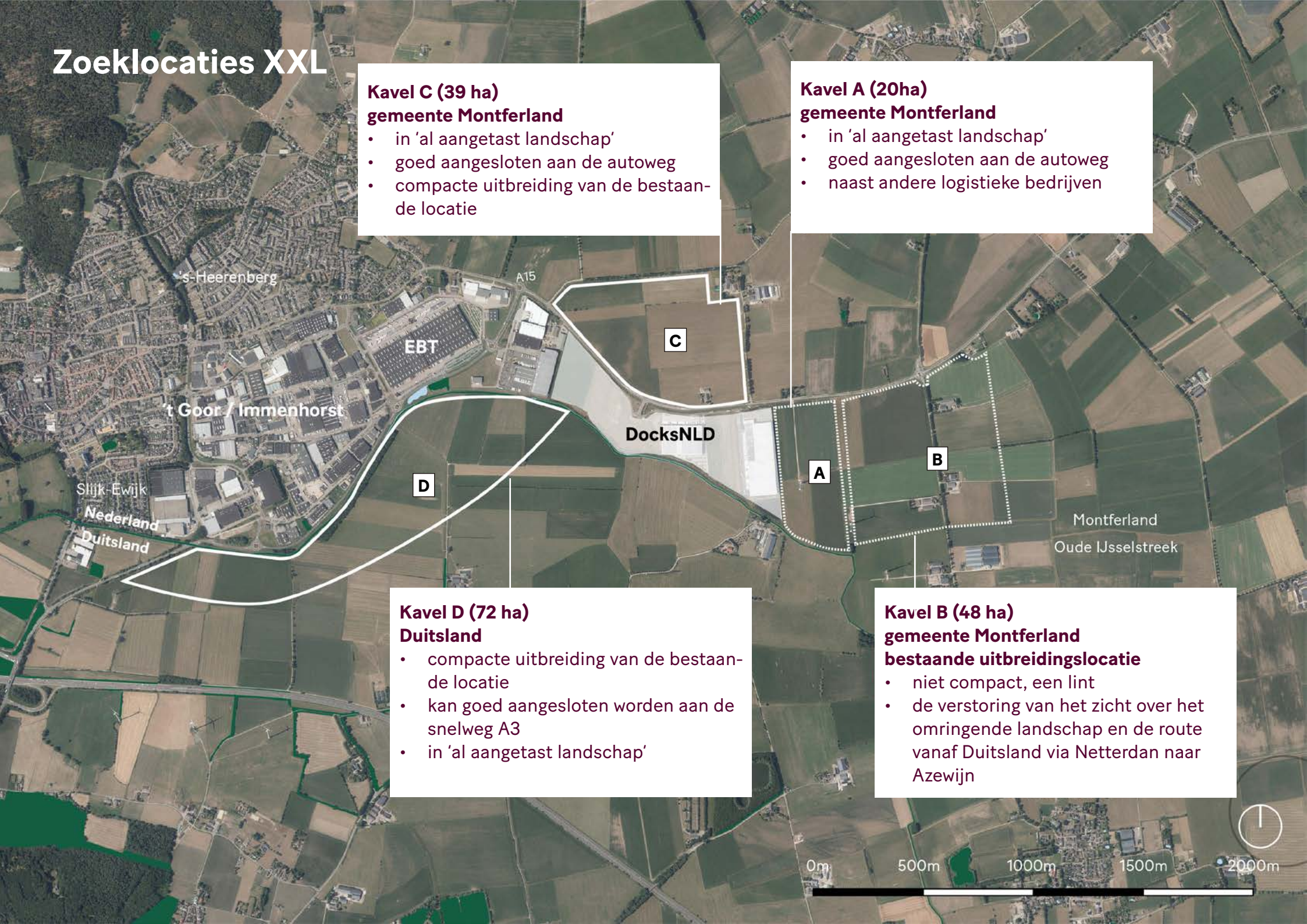
• In bijlage 1 wordt aanvullend beeldmateriaal gepresenteerd van het onderzoek naar de afweging tussen de verschillende kavels van DocksNLD. Hiervoor is onder meer een 3D landschapsmodel gebouwd van de ruimte rondom de N816 ten oosten van ‘s-Heerenberg tot en met de stuwwal. Met het model is precies in beeld gebracht hoe de XXL-gebouwen, bomenrijen, bestaande bebouwing en omzoming van kamers de zichtbaarheid van de stuwwal beïnvloeden en welke landschappelijke impact dat met zich meebrengt. Het aanvullende

onderzoek versterkt de conclusie dat het ontwikkelen van kavel C slechts in beperkte mate invloed heeft op de zichtbaarheid van de stuwwal. Dit versterkt de voorkeur voor het ontwikkelen van kavel C.

• Kavels C en D beslaan in totaal 111 ha. Kavel A en B beslaan 68 ha.a

Locatie	Kavel	Potentiele kavels	Andere kavels
		ha	ha
DocksNLD			
DocksNLD	**A**		20
	B		48
	C	39	
Emmerich	**D**	72	
TOTAAL		**111**	**68**

Zoeklocaties XXL



Kavel C (39 ha)
gemeente Montferland

- in 'al aangetast landschap'
- goed aangesloten aan de autoweg
- compacte uitbreiding van de bestaande locatie

Kavel A (20ha)
gemeente Montferland

- in 'al aangetast landschap'
- goed aangesloten aan de autoweg
- naast andere logistieke bedrijven

Kavel D (72 ha)
Duitsland

- compacte uitbreiding van de bestaande locatie
- kan goed aangesloten worden aan de snelweg A3
- in 'al aangetast landschap'

Kavel B (48 ha)
gemeente Montferland
bestaande uitbreidingslocatie

- niet compact, een lint
- de verstoring van het zicht over het omringende landschap en de route vanaf Duitsland via Netterdan naar Azewijn

05

Conclusies

5.1 Prioritering locaties

Vanuit oogpunt Landschappelijke Inpassing

Op basis van de verkenning van de verschillende locaties aan de hand van de door de regio Arnhem-Nijmegen opgestelde randvoorwaarden, adviseren we XXL locaties in de hieronder genoemde volgorde beschikbaar te stellen voor eventuele toekomstige uitbreiding. Het betreft hier een prioritering uit het oogpunt van 'landschappelijke inpassing' (zie hiervoor Hoofdstuk 1.2).

In onze ogen zijn de locaties bij Park15 (A, B), de Grift (D t/m H), 7Poort (D) en DocksNLD (D) het meest geschikt omdat uitbreiding geen (of slechts zeer beperkt) negatieve gevolgen heeft voor bestaand aantrekkelijk en open landschap.

Hierna volgende locaties 7Poort (A) en DocksNLD (C): weliswaar een aantasting van bestaand aantrekkelijk en open landschap, waarbij die aantasting beperkt blijft bij zeer zorgvuldige inpassing.

We adviseren tot slot de locaties 7Poort (B, C, E en F) en DocksNLD (A en B) pas als allerlaatste in overweging te nemen (en niet nadat de hierboven genoemde locaties volledig zijn benut). De benutting van deze locaties is niet in overeenstemming met het principe van de compacte uitbreiding.

	Locatie	Kavel	Potentiele kavels	Andere kavels
			ha	*ha*
Knoop 38	Park 15	**A**	6	
		B	4	
		C		2
	De Grift	**D**	20	
		E	6	
		F	17	
		G	5	
		H	7	
		I		3
		J		3
	TOTAAL		**65**	**8**
7Poort	7Poort	**A**	26	
		B		23
		C		18
	Hengelder	**D**	7	
	bedrijventerrein	**E**		44
	Kollenburg	**F**		37
	TOTAAL		**33**	**122**
DocksNLD	DocksNLD	**A**		20
		B		48
		C	39	
	Emmerich	**D**	72	
	TOTAAL		**111**	**68**
TOTAAL			**247 ha**	**242 ha**
				489 ha

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de regio Arnhem Nijmegen.

Bijlage 1: Landschappelijke analyse mogelijke uitbreidingslocaties DocksNLD

[redacted]

Posad Maxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

september 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

POSAD MAXWAN

strategy x design

Verslag en actiepunten IOW/RPW 14 april 2021

Aanwezig: [redacted]

Onderwerp	
1. Mededelingen	▪ [redacted] neemt in het kader van zijn stage bij de provincie Gelderland deel aan het overleg ▪ Vaststelling Raden RPW 2021-2024: de raad van de gemeente Arnhem spreekt op 14 april over het RPW en neemt naar verwachting op 12 of 26 mei een besluit. Actuele info [redacted] eind mei raadsbesluit. Mogelijk dat dezelfde motie over het toepassen van de Brede Welvaartmonitor ook in Arnhem wordt ingediend. Er is eerder al een motie met dezelfde strekking op GMR-niveau geweest naar aanleiding van de besluitvorming over de Groene Metropoolregio. Mogelijk dat het RPW in het grote geheel kan meeliften. ▪ Brief GMR naar provincie Gelderland over vaststelling RPW 2021-2024: **Actie:** [redacted] informeert [redacted] over de 1e bespreking in de raad van de gemeente Arnhem waarna [redacted] de brief over vaststelling van het RPW via de GMR naar de Provincie Gelderland kan zenden. **Actie:** Parallel hieraan zal [redacted] de besluitvormingsprocedure naar GS starten.
2. Productieve regio. Speerpunt Werklocaties/RPW	[redacted] licht inhoudelijk toe (bijgevoegd de presentatie). Organisatie voor het speerpunt Werklocaties binnen de opgave productieve regio: [redacted] s speerpunttrekker werklocaties en het IOW vormt de werkgroep voor dit speerpunt. O.a. PvA verduurzaming bestaande werklocaties en de Economische Monitor moeten verder worden uitgewerkt. Specifiek voor het RPW (verdeling 1e tranche ontwikkelruimte) wordt er aanvullend op het BOT Productieve regio van 19 mei, een Portefeuillehouders overleg Economie georganiseerd op 9 juni a.s. **Actie:** [redacted] maakt een voorzet voor het PvA voor de verduurzaming van bestaande werklocaties en voor de Economische Monitor en vraagt via de mail om input van de IOW leden. 5 mei moet dit klaar zijn om te kunnen worden geagendeerd voor het BOT Productieve regio op 19 mei a.s. **Actie:** Voor 9 juni vindt eveneens een ambtelijk platform Economie plaats. [redacted] en [redacted] laten dit inplannen. **Afspraak:** [redacted] wordt agenda lid van het IOW/RPW en schuift 1x per 3 maanden aan.
3. Bespreken concept advies Ecorys.	[redacted] licht de belangrijkste conclusies van het concept-eindadvies toe. Goed om te melden is dat alle 6 ingediende plannen kwalitatief aan de randvoorwaarden voldoen met hier en daar enkele aandachtspunten. Plannen voor XXL-logistiek voldoen kwantitatief. Er is overvraagd in de werkmilieus klassiek gemengd, reguliere logistiek en maakindustrie en ondervraagd bij Agrifood. Hoe ziet het vervolgproces eruit: **Actie:** [redacted] neemt contact op met de individuele gemeenten die een plan hebben ingediend en legt de beoordeling van het individuele plan voor.

	Indieners van het plan krijgen de gelegenheid om vragen te stellen en eventuele vragen te beantwoorden. **Acties:** [redacted] rondt - na contact met de individuele gemeenten - het eindadvies voor 1 mei af. [redacted] maakt een oplegnotitie bij het advies voor het BOT Productieve regio van 19 mei en het PFO Economie van 9 juni. **Afspraak:** het concept-eindadvies is nu nog vertrouwelijk. Dit betekent dat IOW leden wordt gevraagd om deze info niet te delen met de eigen organisatie. Er rust een embargo op het concept-eindadvies totdat het bestuurlijk opgaveteam PR op 19 mei een besluit heeft genomen.
4. Uitbreiding intratuin Duiven.	▪ In principe staat het IOW positief ten aanzien van de gevraagde uitbreiding ▪ Het past binnen het RPW 2021-2024 en de ruimte voor reguliere PDV (14.000) en bovenregionale PDV (18.000) Totaal 32.000. ▪ Er zijn wel enkele vragen bij de aanvraag: - vraag is hoe monitoren we dit/wie houdt dit bij wat er nog mogelijk is? - hoe zit het met de 4280 m2 leegstand in Duiven? Antwoord Duiven: 23 kleine panden staan leeg - hoe staat het met de eerdere vraag aan Duiven om in beeld te brengen hoeveel en waar nu precies PDV bestemming op rust? Dit n.a.v. een eerdere aanvraag rond Besselink. **Actie** [redacted] zet deze vragen uit bij Duiven en maakt een conceptadvies en zet dit op de mail voor reactie van het IOW. In principe agendering eindadvies voor het BOT PR van 19 mei en PFO Economie van 9 juni.
5. Verplaatsing bedrijf buitengebied Druten	▪ In de aanvraag is nog onduidelijk of het nu alleen om een verplaatsing van de vierkante meters gaat of ook om een uitbreiding van vierkante meters. ▪ Als het alleen om een verplaatsing gaat en er worden geen vierkante meters toegevoegd, kan volstaan worden met een melding. **Actie:** [redacted] vraagt bij Druten of het om verplaatsing of ook uitbreiding gaat en [redacted] en [redacted] maken gezamenlijk het conceptadvies. **Info** [redacted] er is sprake van verplaatsing en het gaat niet om een uitbreiding. **Conclusie:** melding volstaat. **Actie** [redacted] bericht de gemeente Druten dat de melding van het plan akkoord is en zet de aanvraag op de meldingen lijst.
6. Betrekken achterban/informatie uitwisseling IOW leden.	De vraag ligt voor hoe de gemeenten in de 3 subregio's te betrekken/informeren over wat in het IOW besproken wordt en welke besluiten worden genomen. **Afspraak:** voortaan zal de agenda met vastgesteld verslag/afsprakenlijst worden gedeeld met de gemeenten in de 3 subregio's. Wie? **Afspraak:** [redacted] voor Noord(Renkum, Rheden, de Liemers gemeenten), [redacted] voor Midden (Overbetuwe en Lingewaard) en [redacted] voor Zuid (Berg en Dal, Heumen, Druten, Wijchen, Beuningen).
7. Sluiting	Het volgende IOW is op 26 mei a.s.

[redacted], 15 april 2021

Inventarisatielijst m.b.t Woo verzoek

- 200911_PosadMaxwan_offerte_XXL-logistiek_aangepast
- 201021_bijlage 1_DocksNLD_screen
- 201021_eindrapport_Logistiek_XXL_screen
- 210428 verslag werkgroep IOW 14 april 2021
- aanvullend memo XXL PFO economie 7 oktober 2020
- agenda werkgroep 27 augustus 2020
- agenda werkgroep 29 oktober 2020
- agenda werkgroep IOW 26 mei 2021
- AGENDA WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties 23 april 2020
- Notitie overleg Emmerich XXL-logistiek knooppunt EMZ 20 augustus 2020
- offerte Posad Woo
- Randvoorwaarden XXL-logistiek 27 februari 2020
- Uitgangspuntennotie XXL Logistiek locaties 10 juli 2020
- verslag IOW 16 juli 2020
- Verslag IOW Arnhem-Nijmegen 29-10-2020
- Verslag IOW overleg 4 juni 2020
- VERSLAG WERKGROEP Regionaal Programma Werklocaties 27082020

Uitwerking zonering XXL logistiek. Hoe hiermee verder. De zgn. geografische clustering en vervolgens de integrale afweging.

In de eerder toegezonden oplegnotitie voor het PFO van 7 oktober a.s. staat als bespreekpunt: *Zonering XXL logistiek. Hoe gaan we hier mee verder? Clusters (geografische afbakening) moeten nader worden gedefinieerd*.

Het was de bedoeling om hier op 7 oktober in het concept RPW een advies over uit te kunnen brengen. Er loopt een aanvullend onderzoek bij het bureau Posad Maxwan om hier –met name vanuit landschappelijke optiek- advies over uit te brengen. Deze uitwerking/onderzoek is echter nog niet afgerond en daarmee is het nog te vroeg om hier definitief knopen over door te hakken. Dit is niet makkelijk. Sterker nog, het is complexe materie en vraagt meer tijd.

Overigens, deze vraag is gesteld op basis van de door de gemeenteraden vastgestelde randvoorwaarden XXL-logistiek, onder punt 1.1. Clustering:
Er is behoefte de clusters nader te definiëren; Deze clusters (Knoop 38 als EMZ) hebben namelijk geen vastgestelde geografische afbakening. Een meer gedetailleerde afbakening is gewenst. Deze gedetailleerde afbakening zou bij de herziening van het RPW een plek krijgen.

Vervolgens moeten de uitkomsten van dit onderzoek worden gekoppeld aan de uitkomsten van eerdere (vooral economische) adviezen en rapportages waarna er een integraal advies moet komen richting het PFO over deze locaties/clusters. (Stec, Ecorys en Randvoorwaarden XXL logistiek zoals vastgesteld).

Om het proces rond het RPW niet te vertragen –en ook zo snel mogelijk duidelijkheid voor de XXL clusters te krijgen- is er het voorstel om dit onderdeel los te trekken van (maar wel parallel aan) het lopend proces voor het RPW en hier een afzonderlijk proces voor te doorlopen.
Uiteindelijk komt het weer samen op 2 december 2020 in het PFO waar dan ja of neen instemming kan worden gegeven op de alsdan ingebrachte adviezen. Vervolgens kan het worden doorgeleid richting de Raden van de afzonderlijke gemeenten.

Dit proces voor dit onderdeel ziet er dan als volgt uit:

21 oktober 2020
Afronden onderzoek POSAD (XXL clustering), inclusief bezoek locaties en gesprek met gemeenten waarop deze uitkomsten betrekking hebben;

Eind oktober 2020
Bespreken uitkomsten en concept integraal advies in IOW van eind oktober 2020 (nog te plannen);

Eind oktober/1e week november
Overleg tussen bestuurlijke begeleidingscommissie en gedeputeerde Kerris: bespreken uitkomsten onderzoek en IOW-advies

10 november 2020
Ambtelijk Platform. Advies IOW voorleggen aan ambtelijk platform op 10 november 2020;

18 november 2020
Bestuurlijk overleg (bestuurlijke begeleidingsteam) 18 november 2020 waar Gedeputeerde ook voor wordt uitgenodigd;

2 december 2020
PFO instemmen met integraal advies XXL logistiek over de verschillende clusters.

Nijmegen, 29 september 2020