



Laddertoets MITC Marknesse

Stec Groep aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Juriën Poulussen & Callum Lewis
10 februari 2022

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Achtergrond (beknopt)	3
2	Ladder voor duurzame verstedelijking	5
2.1	Beoordelingskader	5
2.2	Uitgangspunt: MITC is Ladder-plichtig	5
3	Uitgangspunten MITC	6
3.1	Locatieprofiel	6
3.2	Beoogd concept (beknopt)	8
3.3	Planologische uitgangspunten	9
4	Marktregio	10
4.1	Achtergrond.....	10
4.2	RDW - Provincie Flevoland e.o.....	10
4.3	Oefenterrein politie - Provincie Flevoland e.o.	11
4.4	DigiCity en campus - Clustergebonden.....	12
5	Kwalitatieve vraag	13
5.1	Trends en ontwikkelingen	13
5.2	RDW - Vervangingsvraag	14
5.3	Oefenterrein politie - Vervangingsvraag.....	15
5.4	DigiCity en campus - Sluit aan op marktontwikkelingen.....	15
6	Kwantitatieve vraag	18
6.1	Ruimtegebruik verschillende doelgroepen.....	18
6.2	Ontwikkelscenario's	19
6.3	Taxatie ruimtevraag.....	21
7	Aanbod	23
7.1	Aanbod op en nabij de ontwikkellocatie	23
7.2	RDW - Geen aanbod beschikbaar	24
7.3	DigiCity - Geen aanbod beschikbaar	24
7.4	Oefenterrein politie - Geen aanbod beschikbaar.....	25
7.5	Campus - Geen aanbod beschikbaar.....	25
8	Conclusie (behoefte)	27
	Bijlage	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) werkt samen met verschillende partners aan de verplaatsing van de testlocatie van de RDW naar Marknesse en de ontwikkeling van een Mobiliteits- en Infrastructuur Test Centrum (MITC) op dezelfde locatie. In het ontwikkelgebied zijn reeds het Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Centrum (NLR), de Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW), het Nederlandse RPAS Test Centrum (NRTC) en het NLR Drone Center gevestigd. Doelstelling is om dit gebied te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevende testcampus en 'smart mobility hub', waar naast de bovengenoemde organisaties ook plaats wordt geboden aan bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan een dergelijke ambitie en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit.

Op dit moment wordt er een bestemmingsplan opgesteld voor de testlocatie van de RDW, een DigiCity, een oefenterrein van de politie en een campus voor bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties. Voor dit bestemmingsplan moet u de behoefte aan de ontwikkeling motiveren conform de vereisten van de Ladder voor duurzame verstedelijking. In deze rapportage gaan we hierop in.

1.2 Achtergrond (beknopt)

RDW verplaatst naar toekomstbestendige locatie

De landelijke testfaciliteit van de RDW is op dit moment gevestigd in Lelystad. Deze testfaciliteit bestaat hoofdzakelijk uit een kombaai en ondersteunende voorzieningen, zoals vergaderruimte, kantoorruimte, kantine, werkplaats en tankfaciliteiten (zie figuur). Op deze testfaciliteit voert de RDW haar wettelijke taken uit rondom certificering van voertuigen en voertuigtechnieken. Daarnaast kunnen externe partijen de faciliteiten ook huren voor eigen (tijdelijk) gebruik. Voor het uitvoeren van deze activiteiten is de testfaciliteit privaat terrein en niet voor publiek toegankelijk.

De RDW wil deze landelijke testfaciliteit nu verplaatsen vanwege de geprojecteerde uitbreiding van Lelystad Airport. De RDW heeft samen met o.a. het Ministerie van I&W gezocht naar een toekomstbestendige locatie. Daarvoor is nu het ontwikkelgebied in Marknesse op het oog, in de directe omgeving van het NLR, de DNW, het NRTC en het NLR Drone Center.



Ontwikkeling van een MITC ontlokt ambitie voor een aanvullend programma

De plannen voor de verplaatsing van de testfaciliteit van de RDW naar Marknesse is de katalysator geweest voor de ambitie om een MITC te ontwikkelen. MITC is daarbij de overkoepelende naam voor het gehele ontwikkelgebied, inclusief de reeds hier gevestigde organisaties. Door kennis en middelen rondom de activiteit 'testen' en slimme, duurzame en veilige mobiliteit te clusteren, moet ontmoeting tussen deze partijen worden gefaciliteerd, innovaties sneller van de grond komen en de time-to-market van deze innovaties worden versneld. Op die manier moet het MITC zich ontwikkelen tot een toonaangevende testcampus en 'smart mobility hub'.

Deze clustering van kennis, middelen en testfaciliteiten maakt het gebied een interessante vestigingslocatie voor nieuwe bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit, is de huidige

overtuiging van alle betrokken partijen. Daarvoor wordt in het voorlopige programma in totaal 50.000 m² bvo ontwikkelruimte gereserveerd (bron: Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan MITC Marknesse, 2020), waarvan in eerste instantie 25.000 m² wordt gerealiseerd. Hierbinnen vallen conform de huidige plannen onder andere faciliteiten (ter ondersteuning van de testbaan) van het RDW (circa 10.000 m²), faciliteiten (ter ondersteuning van het oefenterrein) van de politie (circa 5.000 m²) en panden als onderdeel van de campus op het MITC (aantal m² nog niet bekend). De bebouwing ten behoeve van de campus wordt gesitueerd binnen een voor bedrijven bestemde bouwvlak waar aanvullende bebouwing volgens het vigerende bestemmingsplan al toegestaan is. Het overige deel van het plan wordt voor een groot deel gesitueerd op nu als agrarisch bestemde gronden.

Toevoegen van een DigiCity geeft de beoogde testcampus een unieke locatielkwaliteit

Tot slot, en als derde, wordt de ontwikkeling van een DigiCity voorzien. Het DigiCity is een nieuwe testfaciliteit, die bestaat uit modulaire, gemakkelijk te verplaatsen gebouwen (in totaal circa 25.000 m²) en andere omgevingselementen, zodat intelligente, zelfrijdende en andere vervoersmiddelen (en bijbehorende technieken, zoals 5G) in een gecontroleerde real life-omgeving kunnen plaatsvinden. In combinatie met de testfaciliteit van de RDW, de testfaciliteiten van de DNW, de faciliteiten van de NLR en de faciliteiten van andere instituties in het ontwikkelgebied wordt op die manier een compleet programma geboden voor innovaties rondom slimme, duurzame en veilige mobiliteit.

MITC opgenomen in de Regio Deal Noordelijk Flevoland en de Intentieovereenkomst Samenwerking

De ontwikkeling van een MITC met de hiervoor genoemde deelontwikkelingen zijn onderschreven en opgenomen in de Regio Deal Noordelijk Flevoland¹. Deze is in december 2019 ondertekend door alle betrokken overheden (nationaal, provinciaal, lokaal). Eén van de drie pijlers van deze regiodeal is “*verzilveren groeipotentieel Noordelijk Flevoland verbonden aan smart mobility*”. Over de plannen voor het MITC en de urgentie daarvan is in de regiodeal onder andere het volgende geschreven:

“Wat betreft de pijler smart mobility geldt dat de toenemende digitalisering in combinatie met de noodzaak tot verduurzaming (klimaat, energie) tot grote uitdagingen leidt op het gebied van mobiliteit. Het te ontwikkelen Mobiliteit- en Infrastructuur Test Centrum (MITC) te Marknesse faciliteert de overgang van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik in bestaande praktijk en draagt daarmee bij aan de beleidsdoelen van het kabinet met betrekking tot ‘Smart mobility Dutch reality’. Het MITC is daarmee essentieel voor het realiseren van een verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen, toepassingen en diensten. In een gecontroleerde real life omgeving kunnen dan testen plaatsvinden met betrekking tot de communicatie tussen voertuig en omgeving. Zo draagt het MITC bij aan het zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit. Voor het te ontwikkelen MITC zijn verplaatsing van de huidige testbaan van de RDW van Lelystad naar Marknesse en een upgrade van de Duits Nederlandse Windtunnel te Marknesse voorwaardelijk. Het MITC wordt zo een magneet voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid in Noordelijk Flevoland.”



Daarnaast is de ontwikkeling van een MITC en de beoogde samenwerking tussen alle betrokken organisaties ook opgenomen in de Intentieovereenkomst Samenwerking MITC Marknesse. Deze is (eveneens) in december 2019 ondertekend door provincie, gemeenten en betrokken instituties (RDW, NLR en DNW). De ambities voor de ontwikkeling van een toonaangevende testcampus en ‘smart mobility hub’, inclusief samenwerking tussen de partijen in elkaars fysieke nabijheid, wordt dus ook onderschreven door de relevante marktpartijen.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/regio-deals/de-regio-deals-van-10-regios/regio-deal-flevoland>

2 Ladder voor duurzame verstedelijking

2.1 Beoordelingskader

De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk en sinds oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening [Bro]. De verantwoordelijke overheden moeten nut en noodzaak van iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling motiveren aan de hand van de Ladder. De Ladder is opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro. Per 1 juli 2017 luidt de wetstekst als volgt:

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

De begrippen ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ en ‘bestaand stedelijk gebied’ worden volgens de Ladder-handreiking van het Rijk en actuele jurisprudentie als volgt gedefinieerd.

Een ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt in artikel 1.1.1 onder i van het Bro gedefinieerd als een *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen”*. Uit jurisprudentie blijkt dat de vraag wanneer er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ door de afdeling casuïstisch wordt beantwoord. De belangrijkste hoofdlijnen daarin zijn tot zoverre dat:

- wanneer alleen sprake is van planologische functiewijziging, er in beginsel geen sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkeling, tenzij het een functiewijziging van zodanige aard en omvang betreft; en
- de Afdeling al bij een geringe toename van omvang oordeelt dat er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. In beginsel kan hiervoor een ondergrens van 400 m² worden aangehouden.

Een ‘bestaand stedelijk gebied’ wordt in artikel 1.1.1 onder h van het Bro gedefinieerd als een *“bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*.

2.2 Uitgangspunt MITC is Ladder-plichtig

Het ontwikkelgebied voor het MITC heeft momenteel nog grotendeels een agrarische bestemming, opgenomen in de ‘Beheersverordening landelijk gebied’. Volgens de jurisprudentie vormen de gronden waarop een agrarische bestemming rust, en die overeenkomstig die bestemming worden gebruikt, geen onderdeel van bestaand stedelijk gebied. Het nieuwe bestemmingsplan voor het MITC maakt meer bebouwing mogelijk dan er op grond van het vigerende planologische regime kan worden gerealiseerd. We gaan er dan ook vanuit dat er sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Daarmee is straks voor het onherroepelijk maken van het bestemmingsplan een motivering aan de hand van de Ladder vereist.

3 Uitgangspunten MITC

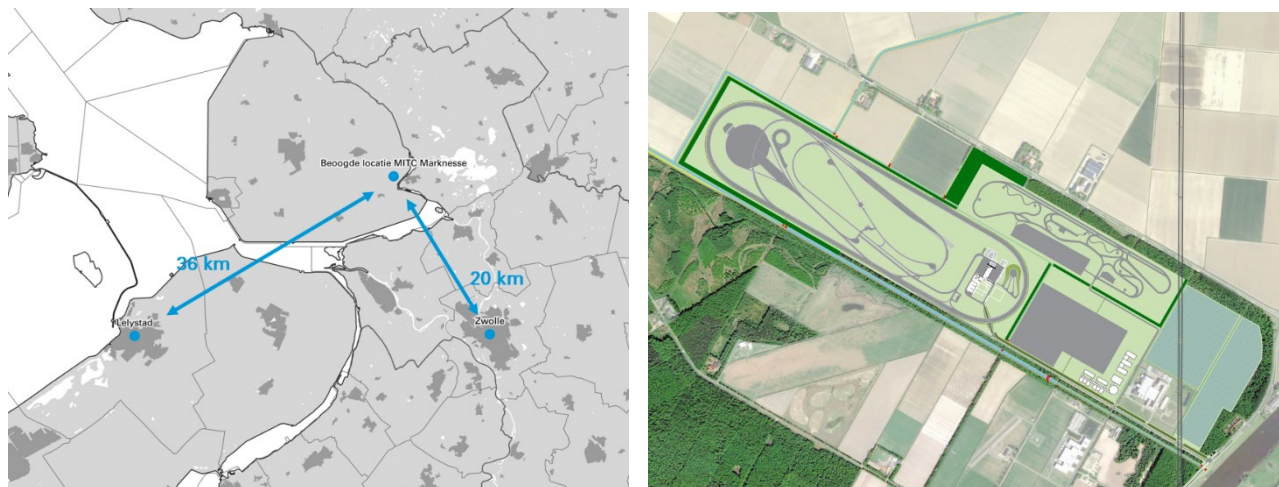
In dit hoofdstuk schetsen we beknopt de uitgangspunten van de ontwikkeling, voor zover nu bekend op basis van de huidige documentatie. De onderstaande beschreven uitgangspunten dienen als basis voor de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1 Locatieprofiel

Ligging van het ontwikkelgebied

De beoogde ontwikkellocatie van het MITC is in Marknesse in de directe omgeving van het NLR, de DNW, het NRTC en het NLR Drone Center. De locatie ligt in de oksel van de N331 en de N352 en daarmee goed bereikbaar voor autoverkeer. Met het OV is de locatie (vooralsnog) vrijwel niet bereikbaar. De afstand tot Lelystad en de huidige testfaciliteit van de RDW bedraagt hemelsbreed ongeveer 35 kilometer en tot Zwolle, de dichtstbijzijnde provinciestad, hemelsbreed ongeveer 20 kilometer.

Figuur 1: Ligging van het ontwikkelgebied



Bron: PDOK (2020) Bewerking: Stec Groep (2021) & Vista i.o.v. RDW (2021).

Ruimtelijke verbeelding van het ontwikkelplan

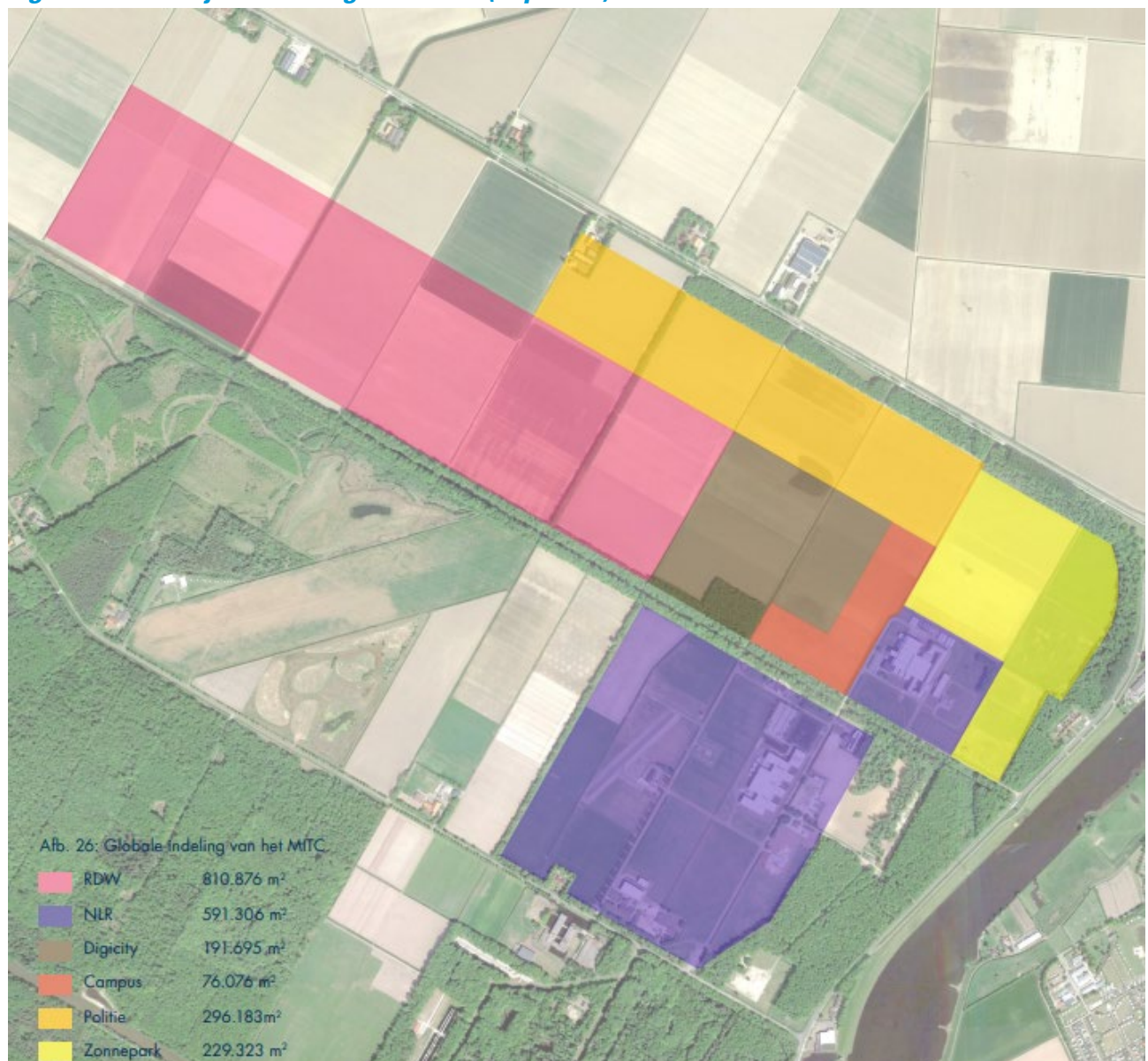
De precieze invulling van het ontwikkelgebied is nog niet bekend. Wel is er, ter illustratie, een schets gemaakt waarin de beoogde ontwikkeling op hoofdlijnen is weergegeven. Deze illustratie houden wij in dit rapport aan als ruimtelijk ontwikkelplan voor het MITC. In figuur 2 zijn vijf relevante elementen van deze ontwikkeling weergegeven, namelijk:

1. De nieuwe testfaciliteiten en de testbaan van de RDW (circa 81 hectare bruto);
2. Het nieuwe DigiCity als aanvullende testfaciliteit (circa 19 hectare bruto);
3. Het oefenterrein van de politie (circa 30 hectare bruto);
4. Een campus voor bedrijven, kantoren, onderwijs- en kennisinstellingen (circa 8 hectare bruto);
5. De bestaande faciliteiten van het NLR, waaronder de DNW (circa 59 hectare bruto).

Deels zijn bovenstaande elementen ingetekend op gronden die volgens het vigerende bestemmingsplan bestemd zijn voor hoogwaardige onderzoeks- en ontwikkelingsdoeleinden. De nieuwe testfaciliteit van de RDW gaat hoofdzakelijk bestaan uit een kombaant en ondersteunende voorzieningen, zoals werkplaats en tankfaciliteiten. Op de kombaant worden verschillende testen uitgevoerd, zoals het testen van remmen,

sturen, snelheidsbegrenzers, spiegels en stabiliteit van voertuigen. Naast de kombaan komen er andere faciliteiten, zoals onder andere een remvlakte, een geluidmeetvlakte en een wetgripbaan. Op de testfaciliteit voert de RDW haar wettelijke taken uit rondom certificering van voertuigen en voertuigtechnieken. Daarnaast kunnen externe partijen de faciliteiten ook huren voor eigen (tijdelijk) gebruik. Voor het uitvoeren van deze activiteiten is de testfaciliteit privaat terrein en niet voor publiek toegankelijk. De nieuwe faciliteit is een modernere en daarom ook langere variant van de huidige testbaan in Lelystad. (Ondergeschikte) vergaderruimtes, kantoorruimtes en een kantine voor de (bezoekers van de) RDW worden ook als onderdeel van de testfaciliteit gerealiseerd.

Figuur 2: Ruimtelijke indicatie gehele MITC (impressie)



Bron: Vista i.o.v. RDW (2021)

De DigiCity is een aanvullende testfaciliteit, die in principe los staat van de RDW-testfaciliteit en te gebruiken door alle gebruikers van het MITC. Het bestaat uit modulaire, gemakkelijk te verplaatsen gebouwen en andere omgevingselementen, zodat intelligente, zelfrijdende en andere vervoersmiddelen (en bijbehorende technieken, zoals 5G) in een gecontroleerde real life-omgeving kunnen plaatsvinden. In combinatie met de testfaciliteit van de RDW, de testfaciliteiten van de DNW de faciliteiten van de NLR en de faciliteiten van andere instituties in het ontwikkelgebied wordt op die manier een compleet programma

geboden voor innovaties rondom slimme, duurzame en veilige mobiliteit. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de modulaire, verplaatsbare gebouwen in het MITC geen andere gebruiksfunctie hebben.

Naast de testfaciliteiten van de RDW zal de politie zich op het MITC gaan vestigen met een oefenterrein. Hierop worden politieagenten getraind in rijvaardigheid met verschillende voertuigen. Op het terrein worden verschillende gesimuleerde situaties geoefend. Hiervoor wordt een oefenterrein aangelegd, aangevuld met enkele ondergeschikte faciliteiten, bijvoorbeeld onderwijsruimtes voor het bespreken van oefeningen.

De campus is bedoeld voor bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit. Het is de overtuiging van betrokken partijen dat door het clusteren van kennis en middelen rondom de activiteit 'testen' en slimme, duurzame en veilige mobiliteit een aantrekkelijk vestigingsmilieu ontstaat. Door fysieke nabijheid moet ontmoeting tussen de op het MITC gevestigde partijen wordt gefaciliteerd, innovaties sneller van de grond komen en de time-to-market van deze innovaties worden versneld. Op basis hiervan moet het MITC zich ontwikkelen tot een toonaangevende testcampus en 'smart mobility hub'.

3.2 Beoogd concept (beknopt)

Ambitie (op hoofdlijnen)

Betrokken overheden zijn van mening dat er een gerichte, integrale en regionale aanpak nodig is om Noordelijk Flevoland toekomstbestendig en minder kwetsbaar voor economische schommelingen te maken en de brede welvaart voor burgers en bedrijven in de toekomst veilig te stellen. Dat schrijven zij in de in december 2019 ondertekende Regio Deal Noordelijk Flevoland. De aanpak hiervoor *"betreft een samenhangende impuls op het snijvlak van economie, verduurzaming, innovatie, talentontwikkeling en (fysieke en veilige) leefomgeving"* en *"bundelt de krachten van ondernemers, burgers, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en overheden en zorgt voor samenhang tussen de inzet van beleid, instrumenten en investeringen"*. De aanpak hiervoor omvat drie pijlers, waarvan de ontwikkeling van het MITC er één is.

Voor de ontwikkeling van dit MITC is een 'window of opportunity' ontstaan nu de bestaande testfaciliteit van de RDW door de verplaatsing van de bestaande testfaciliteit van de RDW naar Marknesse. Deze verplaatsing biedt de mogelijkheid om meerdere gerenommeerde partijen rondom de activiteit 'testen' en slimme, duurzame en veilige mobiliteit op één locatie te clusteren.

Doelgroepen

Het programma op het MITC richt zich op bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit. De doelgroepen zijn dus zowel private als publieke partijen. Op hoofdlijnen kunnen we de doelgroepen opdelen in drie categorieën:

1. Overheid en aan overheid gerelateerd;
2. Onderwijs- en kennisinstellingen;
3. Marktpartijen

Hieronder een illustratie van deze doelgroepen. Let op, dit is slechts een illustratie op basis van beschikbare bronnen, maar niet noodzakelijkerwijs een uitsluitende lijst.

Tabel 1: Beoogde doelgroepen

Doelgroep	Voorbeelden	Meerwaarde MITC
Overheid en aan overheid gerelateerd	• Brandweer • Defensie • Politie	• Alle faciliteiten voor het certificeren en testen van voertuigen en nieuwe voertuigtechnieken. • Innoveren samen met andere gevestigde partijen.

	• RDW	• Trainen van personeel.
Onderwijs- en kennisinstellingen	• Onderwijsinstellingen (praktijk- en werkruimte) • TNO • NLR	• Gebruik maken van hoogwaardige onderzoeksfaciliteiten (testbaan, windtunnels, etc.). • Innoveren samen met andere gevestigde partijen.
Marktpartijen	• ICT- en telecombedrijven (bijv. 5G-ontwikkeling) • Startups en scaleups • Voertuigfabrikanten	• Gebruik maken van gezamenlijke ontwikkelfaciliteiten. • Innoveren samen met andere gevestigde partijen. • Snellere time-to-market van nieuwe voertuigen en voertuigtechnieken.

Bron: Stec Groep (2020), op basis van diverse documenten

3.3 Planologische uitgangspunten

Voor de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is relevant wat er planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan. In lijn met de huidige jurisprudentie moet in de motivering van de Ladder voor duurzame verstedelijking rekening worden gehouden met de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Tijdens het opstellen van dit rapport zijn er echter nog geen planregels geformuleerd. Op basis van voorgaande beschrijving, gaan we er vooralsnog van uit dat de volgende elementen terugkomen in het bestemmingsplan. Deze vormen de basis voor de toets.

- Vestiging van RDW testfaciliteit met ruimte voor ondergeschikte vergader-, kantoor- en kantineruimte (circa 10.000 m² bvo)
- Ontwikkeling van een DigiCity als testfaciliteit zonder aanvullende gebruiksfunctie
- Vestiging van een oefenterrein van de politie met ruimte voor ondergeschikte faciliteiten (circa 5.000 m² bvo)
- Campus met programma van maximaal 25.000 m² bvo, zodanig planologisch afgebakend dat hier alleen bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit zich hier kunnen vestigen.

4 Marktregio

4.1 Achtergrond

De marktregio van de ontwikkeling is in Ladder-termen het ‘zoekgebied’ waarbinnen vraag en aanbod tegen elkaar af moeten worden gewogen, om te bepalen of er behoefte bestaat aan het voorgenomen plan. Vragen die daarbij relevant zijn, zijn onder andere: uit welke regio komt het bedrijf dat zich wil vestigen, en welke alternatieve locaties wegen zij zelf af?

Voor sommige ontwikkelingen geldt dat de vraag ‘welke alternatieve locatie wegen zij af?’ moeilijk te beantwoorden is. De ABRvS heeft dit aspect in een eerder uitspraak overwogen (ECLI:NL:RVS:2016:1208), in een uitspraak voor het bestemmingsplan dat de vestiging van het hyperscale datacenter van Microsoft op Agriport A7 (Middenmeer, Noord-Holland) mogelijk maakt:

“Zoals hiervoor is overwogen is een datacenter in hoofdzaak gericht op het digitaal opslaan en verwerken van informatie op computers door mondiaal opererende bedrijven. Voor de opslag en verwerking van informatie in een datacenter is de afstand tussen het datacenter en de gebruikers niet of nauwelijks relevant. Ook vanuit het buitenland kan het datacenter eenvoudig worden benaderd. Gelet hierop is het verzorgingsgebied van het grootschalige datacenter niet regionaal gebonden.

Nu de specifieke norm - de ladder voor duurzame verstedelijking - niet bedoeld is voor de thans voorliggende ontwikkeling, wordt teruggevallen op de algemene norm. De Afdeling zal de beroepsgronden over de behoefte en de locatiekeuze beoordelen uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wro.”

4.2 RDW - Provincie Flevoland e.o.

Voor de (landelijke) testfaciliteit geldt dat deze in principe niet regionaal gebonden is. De faciliteit heeft een landelijke functie die in principe overal in Nederland kan worden uitgevoerd en dus ‘footloose’ is. De doelgroepen van de ontwikkeling hebben wat betreft locatiekeuze raakvlakken met bijvoorbeeld datacenters ² of musea ³. Wel is het logisch dat de RDW voor de testfaciliteit, ondanks dat deze in feite ‘footloose’ is, de voorkeur heeft voor een locatie waar synergievoordelen te behalen zijn.

In dat opzicht zien we parallellen met de hierboven genoemde uitspraak, waarin is overwogen dat, wanneer een ontwikkeling niet regionaal gebonden is, behoefte en locatiekeuze worden beoordeeld uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wro. Op basis van diezelfde jurisprudentie gaan we ervan uit dat dat betekent dat wel, in lijn met de Ladder, vraag en plancapaciteit in de regio tegen elkaar moeten worden afgewogen. Voor de Ladder-afweging verstaan we in dit rapport onder de marktregio daarom in dit geval in ieder geval het grondgebied van de provincie Flevoland, aangezien de provincie (mede) de ruimtelijke afweging maakt voor deze ontwikkeling.

Wat in dat geval de regio is, leiden we daarnaast af uit de locatiecriteria die het RVB heeft gehanteerd bij het zoeken naar een nieuwe locatie voor de RDW, blijkens de Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan MITC Marknesse (2020). Noodzakelijke criteria met betrekking tot de ligging van het ontwikkelgebied zijn (daarnaast zijn overigens ook andere criteria gehanteerd m.b.t. onder meer omvang, geluid en privacy):

- Afstand tot de huidige locatie (< 50 km)
- Afstand tot de snelweg (< 15 km)

² Zie ook: ABRvS-uitspraak 201504193/1/R1

³ Zie ook: ABRvS-uitspraak 201509262/1/R4

Figuur 3: Indicatie marktregio op basis van de Nota van Uitgangspunten

Bron: Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan MITC Marknesse (2020) Bewerking: Stec Groep (2021)

Navraag bij de RDW leert dat deze criteria vooral voortkomen uit de ambitie om vaste medewerkers van de testfaciliteit, die veelal in de regio woonachtig zijn, te kunnen behouden en een redelijke woon-werkafstand te bieden. Uit de Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan MITC Marknesse (2020) blijkt dan ook dat door de RDW zelf locaties zijn onderzocht in de gemeenten Zeewolde, Lelystad en Noordoostpolder. Afgaande op deze criteria verstaan we in dit rapport onder de marktregio in dit geval aanvullend de omgeving Zwolle en Kampen, Apeldoorn en Harderwijk, en Amersfoort en Hilversum. Naast bovenstaande criteria met betrekking tot ligging zijn er ook andere locatiecriteria afgewogen om te komen tot de planlocatie, zie hiervoor de Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan MITC Marknesse (2020).

4.3 Oefenterrein politie - Provincie Flevoland e.o.

Net zoals de testfaciliteit van de RDW geldt voor het oefenterrein van de politie dat deze in principe niet regionaal gebonden is. Het oefenterrein heeft een landelijke functie die in principe overal in Nederland kan worden uitgevoerd en dus 'footloose' is. Wel is het logisch dat de politie voor het oefenterrein, ondanks dat deze in feite 'footloose' is, de voorkeur heeft voor een locatie waar synergievoordelen te behalen zijn.

In dat opzicht zien we eveneens parallellen met de hierboven genoemde uitspraak, waarin is overwogen dat, wanneer een ontwikkeling niet regionaal gebonden is, behoefte en locatiekeuze worden beoordeeld uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wro. Op basis van diezelfde jurisprudentie gaan we ervan uit dat dat betekent dat wel, in lijn met de Ladder, vraag en plancapaciteit in de regio tegen elkaar moeten worden afgewogen. Voor de Ladder-afweging verstaan we in dit rapport onder de marktregio daarom in dit geval in ieder geval het grondgebied van de provincie Flevoland, in lijn met de ontwikkeling van de testfaciliteit van de RDW.

Aanvullend daarop wegen we ook een bredere marktregio af, in lijn met de locatiecriteria die het RVB heeft gehanteerd bij het zoeken naar een nieuwe locatie voor de RDW. We gaan er hierbij vanuit dat de afwegingen die voor de testfaciliteit van de RDW gemaakt zijn ook (grotendeels) gelden voor het oefenterrein van de politie. Dit doen we omdat de politie een aantal trainingen verzorgen op de huidige locatie van de RDW en een intentieverklaring hebben getekend om met het RDW mee te verhuizen naar Marknesse. Vanuit de politie zal er – net als vanuit de RDW – behoefte zijn aan een bepaalde mate van

omvang, privacy en rust op de nieuwe locatie. Ook wordt er volgens de politie waarde gehecht aan een centrale ligging voor het oefenterrein op een niet al te grote afstand van de huidige locatie in Lelystad. We hanteren voor het oefenterrein van de politie dus de volgende criteria:

- Afstand tot de huidige locatie (< 50 km)
- Afstand tot de snelweg (< 15 km)

Afgaande op deze criteria verstaan we in dit rapport onder de marktregio in dit geval aanvullend op de provincie Flevoland; de omgeving Zwolle en Kampen, Apeldoorn en Harderwijk, en Amersfoort en Hilversum.

4.4 DigiCity en campus - Clustergebonden

Voor de DigiCity en de campus geldt hetzelfde. De ontwikkelingen zijn op basis van hun (bedrijfs)activiteiten in beginsel niet regionaal gebonden. De ontwikkelingen zijn idem 'footloose'. Voor de doelgroepen van deze deelontwikkelingen geldt dat zij geen binding hebben met een specifieke regio, maar aangetrokken worden door de beoogde uniciteit van de ontwikkeling. Deze uniciteit uit zich in harde vestigingscriteria (bijv. aanwezigheid van testfaciliteiten van de RDW, DNW en NLR), zachte locatiekwaliteiten (bijv. innovatieve uitstraling) en de mogelijkheden om in synergie met andere bedrijven te kunnen opereren. Voertuigen en voertuigtechnieken worden in de testfaciliteiten bijvoorbeeld ook niet voor één regio of land ontwikkeld, maar voor een grotere (Europese) markt.

Concreet wil dat zeggen dat de DigiCity en de bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen op de campus niet uitwijken naar een reguliere werklocatie in de regio, indien het MITC niet in de beoogde vorm ontwikkeld wordt. De doelgroep wordt aangetrokken door het MITC, omdat deze locatie en het beoogde concept voor hen meerwaarde kan bieden, maar heeft daarnaast in beginsel geen specifieke binding met Noordelijk Flevoland of een grotere regio. In tegenstelling tot de testfaciliteiten van de RDW, is voor de DigiCity en de bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen op de campus dan ook geen goed te motiveren marktregio af te bakenen. In het vervolg van dit rapport beperken we ons voor deze deelontwikkelingen dan ook tot de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

5 Kwalitatieve vraag

In dit hoofdstuk analyseren we de vraag naar het MITC op een kwalitatieve manier. Daarvoor brengen we de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de automotive sector in beeld en beschouwen we in hoeverre het huidige ontwikkelplan hierop aansluiten. De tijdspanne van de trends en ontwikkelingen is kort – 10 jaar, ofwel één bestemmingsplanperiode – conform de tijdsperiode waarvoor de Ladder-afweging gemaakt moet worden.

5.1 Trends en ontwikkelingen

Er is een aantal trends en marktontwikkelingen die van invloed zijn op de behoefte aan de ontwikkeling van het MITC. Onderstaand een (beknopt) overzicht van de belangrijkste trends en ontwikkelingen die effect hebben op de ruimtevraag van de ontwikkeling.

Mobiliteitssector staat voor grote veranderingen rondom zelfrijdend vervoer

De mobiliteitssector staat als gevolg van technologische ontwikkelingen (o.a. digitalisering) voor grootschalige uitdagingen rondom zelfrijdend vervoer. De ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen gaat steeds sneller, de eerste grensoverschrijdende proef met platooning vrachtwagens is uitgevoerd en er staan auto's in de showroom die automatisch bijsturen, het verkeer in de gaten houden en automatisch afstand houden, en er worden grootschalige proeven uitgevoerd met communicatiesystemen tussen weg en voertuig. Voor overheid, onderwijs- en kennisinstellingen en marktpartijen is het de komende jaren noodzakelijk om doorlopend nieuwe kennis op te doen en bij te blijven bij anderen ⁴. Het gaat dan niet alleen technologische kennis, maar ook kennis over aansprakelijkheid, verdienmodellen, veiligheid, privacy en gedrag.

Groeiend belang van sensoren en software in de automotive sector

In nieuwe voertuigen wordt steeds meer elektronica ingebouwd ⁵ en de automotive sector innoveert steeds meer op het gebied van elektronica, software en ICT ⁶. Dat heet ook wel Smart Mobility. De auto van de toekomst is bijvoorbeeld gevuld met ondersteunende sensoren die het autorijden makkelijker maken. Daarnaast communiceert de auto van de toekomst bijvoorbeeld door middel van zijn sensoren met andere voertuigen op de weg ('vehicle to vehicle') en met de steeds slimmer wordende infrastructuur ('infrastructure to vehicle' en 'vehicle to infrastructure'). Bij innovaties in de automotive sector gaat het dan ook al even niet meer alleen om autofabrikanten, maar ook om bijvoorbeeld ICT- en telecombedrijven die de digitale innovatieslag in de automotivesector uiteindelijk moeten faciliteren. Eén van de kernontwikkelingen op dit vlak voor de komende jaren is bijvoorbeeld de ontwikkeling van een 5G-netwerk.

Nederland positioneert zich als testland voor Smart Mobility

Voor al deze ontwikkeling positioneert Nederland zich steeds meer als vooraanstaand testland. Op initiatief van Nederland is bijvoorbeeld de Declaration of Amsterdam ondertekend, waarin is afgesproken dat alle EU-landen en Europese autofabrikanten gezamenlijk optrekken in de transitie naar zelfrijdend vervoer. Daarnaast beschikt Nederland over een goed wegennet, een grote automotive industrie en vooraanstaande onderwijs- en kennisinstellingen. Nederland wordt daarom steeds vaker gebruikt als testland voor innovatieve toepassingen ⁷. Dat maakt het aantrekkelijk voor marktpartijen potentieel steeds aantrekkelijker om zich hier te vestigen.

⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016). Smart Mobility: Bouwen aan een nieuw tijdperk op onze wegen.

⁵ Ecorys (2018). Concept 'bid MITC.

⁶ Roadmap Automotive (2017).

⁷ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016). Smart Mobility: Bouwen aan een nieuw tijdperk op onze wegen.

RDW blijft een belangrijke accrediteur van nieuwe voertuigen en voertuigtechnieken

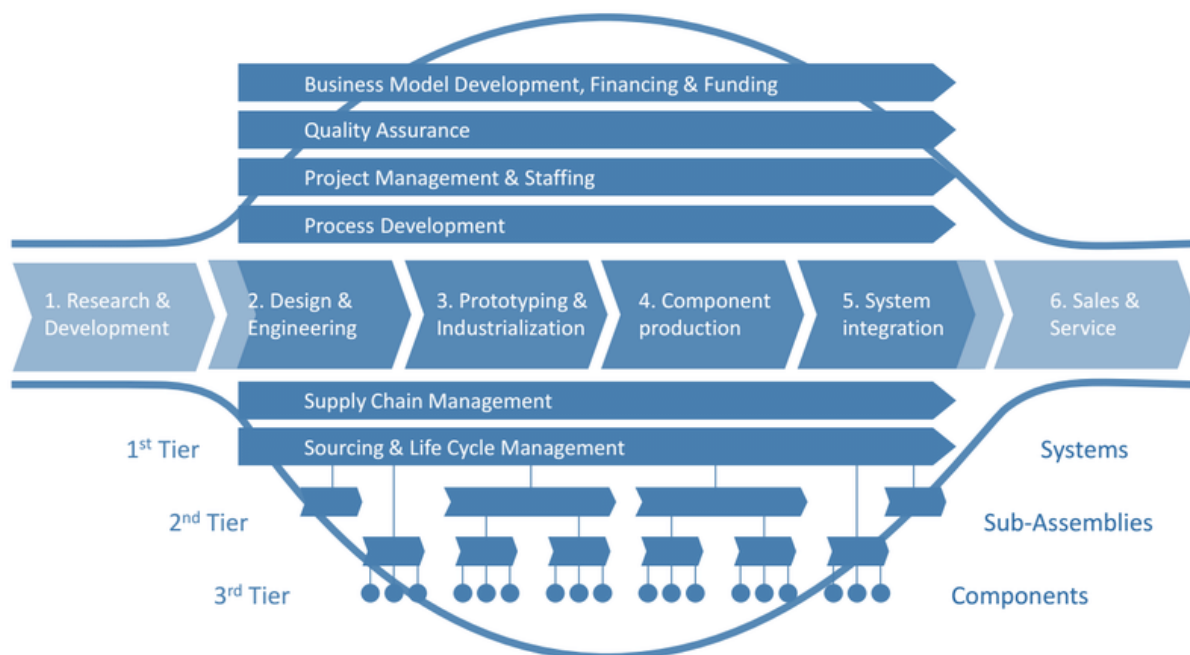
Onder invloed van alle marktontwikkelingen worden wet- en regelgeving rondom mobiliteit doorlopend veranderd. Er ontstaat bijvoorbeeld steeds meer wet- en regelgeving op het raakvlak van duurzaamheid, mobiliteit en ICT en dataverkeer. Daarbij beschikt de RDW als enige instantie in Nederland over de wettelijke taak om nieuwe voertuigen en voertuigtechnieken de accrediteren conform de actuele regelgeving en bij positief resultaat toe te laten tot de (inter)nationale wegen. Voor het uitvoeren van deze wettelijke taak is en blijft een moderne testfaciliteit nodig.

Clustering: open innovatie en cross-overs tussen ketens vragen om fysieke nabijheid

De concurrentie binnen automotive industrie is de laatste jaren in toenemende mate geglobaliseerd en veel productieafdelingen van bedrijven verplaatst naar lagelonenlanden. Daarnaast zijn productketens steeds complexer geworden. Waar bedrijven vroeger alles – van onderzoek tot volledige productie – onder één dak hadden samengebracht, zijn zij nu in toenemende mate afhankelijk van andere bedrijven in de productketen, zoals startups en producenten van halffabricaten. Om binnen deze kaders te kunnen blijven innoveren, zien we dat er door in Nederland gevestigde bedrijven steeds vaker wordt samengewerkt, nieuwe businessmodellen worden ontwikkeld en meer wordt geïnvesteerd in mensen en middelen. De samenwerking richt zich daarbij op zowel de research-, test-, ontwikkel- en maakfase van de productie. Door op deze manier synergie te creëren kunnen Nederlandse bedrijven innoverend blijven.

In de hightech maakindustrie vinden we hiervan een bekend voorbeeld rondom grotere bedrijven als ASML en KMWE, die productie, prototyping, design en engineering van componenten zijn gaan uitbesteden en samen met deze bedrijven in de regio Brainport Eindhoven een kenniscluster vormen om de innovaties in synergetische samenwerking sneller en efficiënter verder te brengen. Uit deze samenwerking zijn tot op heden drie succesvolle fysieke clusterlocaties voor gelijkgestemde bedrijven gevloeid, namelijk de Automotive Campus Helmond, de High Tech Campus Eindhoven en Brainport Industries Campus.

Figuur 4: Open productketen met veel subleveranciers



Bron: Brainport Industries (2020)

5.2 RDW - Vervangingsvraag

In het licht van voorgaande trends en marktontwikkelingen lijkt het vanzelfsprekend dat er vraag ontstaat naar een nieuwe testfaciliteit op het moment dat de huidige testfaciliteit sluit. Immers, de RDW blijft haar wettelijke taak behouden als accrediteur van voertuigen en voertuigtechnieken en moet hierdoor over een

geschikte faciliteit beschikken. De vraag die zich voordoet is dan ook geen uitbreidingsvraag, maar louter een vervangingsvraag: in Marknesse wordt teruggebracht wat in Lelystad wordt onttrokken.

De beoogde (nieuwe) testfaciliteit in Marknesse krijgt desondanks niet helemaal dezelfde omvang en verschijningsvorm als de huidige testfaciliteit in Lelystad. Voor nieuwe type voertuigen is het de bedoeling dat de kombaas langer wordt dan de huidige variant en daarmee ook een groter ruimtegebruik heeft. Om verschillende soorten testen te kunnen doen ten behoeve van typekeuringen en individuele keuringen zijn snelheid en baanlengte namelijk van belang. Modernere voertuigtypen en tests vragen om een langere kombaas, stelt de RDW ook bij navraag. Dat doet verder niets af aan de aanduiding dat het hier om een vervangingsvraag gaat (i.p.v. een uitbreidingsvraag). De huidige faciliteit uit 1980 wordt enkel vervangen door een modernere en toekomstbestendigere faciliteit.

5.3 Oefenterrein politie - Vervangingsvraag

Voor het oefenterrein van de politie geldt ook dat er sprake is van vervangingsvraag. Het huidige oefenterrein en de (ondergeschikte) faciliteiten van de politie kunnen niet in Lelystad blijven bestaan. Er is een nieuwe plek nodig om weer rijvaardigheidstrainingen en (andere) gesimuleerde situaties uit te kunnen voeren. De vorige faciliteit van de politie in Lelystad wordt dus vervangen door een modernere en toekomstbestendigere faciliteit. Naast de vervanging van de vorige faciliteit kan er sprake zijn van synergievoordelen tussen het oefenterrein van de politie en de andere instanties op het MITC.

5.4 DigiCity en campus - Sluit aan op marktontwikkelingen

In het licht van voorgaande trends kunnen we ook de wens plaatsen voor een DigiCity, bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit. De vraag naar deze deelontwikkelingen is afhankelijk van het verplaatsen van de testfaciliteit van de RDW en het realiseren van synergie op deze locatie. Dat wordt ook bevestigd in verschillende stukken, bijvoorbeeld ⁸:

“De verplaatsing van de huidige testbaan biedt een unieke kans op de ontwikkeling van een stevig economisch cluster rond het testen van voertuigen en smart mobility. Het momentum van het verplaatsen van de testbaan kan worden gegrepen om in te spelen op de groeiende behoefte en kansen rond het thema smart mobility, cyber security en emissies van voertuigen.”

DigiCity

De ontwikkeling van een DigiCity sluit aan bij de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer en het grotere belang van sensoren en software van de automotive sector. De ontwikkeling van een DigiCity biedt de kans om nieuwe technieken in een ‘dummy’ omgeving – een nagebootste omgeving – te testen. In de DigiCity worden verschillende omgevingen nagebouwd, zoals platteland, dorp of stad met dummy voetgangers, fietsers en obstakels. Op die manier kan de interactie tussen voertuig en omgeving uitgebreid in een gecontroleerde omgeving worden getest. Mocht blijken dat de nieuwe toepassingen in een voertuig niet voldoende veilig zijn, dan kan dat beter zichtbaar worden op een testbaan zonder ongelukken met andere weggebruikers. Daarnaast kunnen in een nagebootste omgeving faciliterende toepassingen worden getest, zoals een 5G-netwerk voor vehicle to vehicle, ‘infrastructure to vehicle’ en ‘vehicle to infrastructure’ communicatie. De tests in een DigiCity vormen de laatste stap voor formele certificering en het op de markt brengen van nieuwe voertuigen en voertuigtechnieken. Een voorbeeld hiervan zijn de door de NLR geplande testen van de interactie tussen drones en de gesimuleerde stedelijke omgeving van de DigiCity, de interactie tussen drones en een stedelijke omgeving is een voorbeeld van zogenaamde Urban Air Mobility. Dit voorbeeld schetst de synergievoordelen die behaald kunnen worden als gevolg van de nabijheid van partijen zoals het NLR en een DigiCity.

⁸ Ecorys (2018). Concept bid MITC.

VOORBEELD TESTFACILITEIT SLIMME MOBILITEIT: MCITY

Het concept van een DigiCity wordt elders in de wereld al succesvol toegepast, constateren we. Mcity is bijvoorbeeld een test- en onderzoeksfaciliteit voor zelfrijdende auto's in Michigan. Mcity omvat ongeveer 13 hectare aan gesimuleerde stedelijke omgeving om zelfrijdende auto's en auto's met vehicle-to-vehicle of vehicle-to-infrastructure communicatietechnologieën te testen. Studenten en onderzoekers van de University of Michigan werken er samen met marktpartijen, zoals, Ford aan nieuwe vormen van slimme mobiliteit.



VOORBEELD TESTFACILITEIT SLIMME MOBILITEIT: K-CITY

K-City is een vergelijkbare ontwikkeling als Mcity, zie hierboven, geopend in 2017 in Zuid-Korea. K-City is met 36 hectare een stuk groter dan Mcity en heeft leegstaande panden als onderdeel van de gesimuleerde stedelijke omgeving. In K-City worden zelfrijdende auto's en auto's met vehicle-to-vehicle of vehicle-to-infrastructure communicatietechnologieën - die gebruik maken van het 5G netwerk in Zuid-Korea - getest. Daarnaast voeren marktpartijen, zoals Samsung, hun eigen productontwikkeling uit op K-City.



Campus

De ontwikkeling een campus voor bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen op het MITC sluit aan op de groeiende vraag naar locaties waar open innovatie wordt gestimuleerd. Bijvoorbeeld door fysieke clustering van gelijkgestemde bedrijven. Door kennis en middelen rondom de activiteit 'testen' en slimme, duurzame en veilige mobiliteit te clusteren, zullen ontmoeting tussen deze partijen worden gefaciliteerd, innovaties sneller van de grond komen en de time-to-market van deze innovaties worden versneld.

Belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat barrières hiervoor in de uiteindelijke ontwikkeling zoveel mogelijk worden weggenomen en alle bestaande instituten en nieuwe bedrijven niet enkel als losse entiteiten blijven functioneren. Dat kan bijvoorbeeld door gezamenlijke faciliteiten te creëren – in de Brainport Industries Campus delen bedrijven bijvoorbeeld kantine, vergaderruimte en logistieke voorzieningen – en/of gezamenlijk te investeren in ontwikkeling van nieuwe technieken. De beoogde ligging van het campus tegen de bestaande faciliteiten van de NLR (en DNW) komt de synergie op het MITC ten goede. Het huidige ontwikkelplan geeft echter nog onvoldoende aanleiding om aan te nemen dat de synergie ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden, maar sluit het tegelijkertijd ook niet uit. Wel is het positief dat de betrokken instituties (RDW, NLR en DNW) reeds de Intentieovereenkomst Samenwerking MITC Marknesse hebben ondertekend, waarin wordt aangegeven dat zij *“essentiële meerwaarde zien om te komen tot een optimale invulling van MITC Marknesse”* en aangeven *“samen te willen werken om te komen tot realisatie van MITC Marknesse”* uitgaande van het principe *“gezamenlijk doen wat gezamenlijk moet”*.

VOORBEELD CLUSTER: BRAINPORT INDUSTRIES CAMPUS

Clusteren om tot samenwerking te komen gebeurt op meerdere plekken succesvol in Nederland. Toonaangevend is de regio Eindhoven (Brainport), waar ook de Automotive Campus Helmond gevestigd is. Reeds enkele jaren geleden is hier de Brainport Industries Campus (BIC) ontwikkeld voor de hightech maakindustrie. Op deze campus ten noordwesten van Eindhoven zijn verschillende bedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen, allemaal onder één dak gevestigd in een pand van ruim 70.000 m². Op Brainport Industries Campus werken en innoveren bedrijven samen. Op BIC delen deze op locatie hoogwaardige faciliteiten, zoals cleanrooms en flexibele productieruimtes, horeca en facilitaire voorzieningen (vergaderruimten), en logistieke expeditieruimte. Daarmee verlaagt de locatie de drempel voor nieuwe bedrijven in de keten en de (gezamenlijke) kosten van nieuwe innovaties, waarmee de locatie een kwalitatieve meerwaarde kan bieden ten opzichte van de klassieke, reguliere bedrijventerreinen in de regio



6 Kwantitatieve vraag

In dit hoofdstuk analyseren we de vraag naar het MITC op een kwantitatieve wijze. We geven daarbij een inschatting van de verwachte vraag naar de ontwikkeling binnen één bestemmingsplanperiode. Daarbij beperken we ons tot een kwantificering van bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties die bijdragen aan de ambitie voor het gebied en zich bezig houden met slimme, duurzame en veilige mobiliteit. Voor de kwantitatieve omvang van de testfaciliteit van de RDW, de DigiCity en het oefenterrein van de politie hanteren we in dit rapport de ruimtelijke indicatie uit figuur 2. Voor de testfaciliteit van de RDW gaat het om een bruto ruimtegebruik van ongeveer 81 hectare. Voor de DigiCity gaat het om een bruto ruimtegebruik van ongeveer 19 hectare. Voor het oefenterrein van de politie (en bijbehorende ondergeschikte faciliteiten) gaat het om een bruto ruimtegebruik van ongeveer 30 hectare. Voor de vraag naar de campus werken we voor verschillende relevante doelgroepen twee ontwikkelscenario's uit.

6.1 Ruimtegebruik verschillende doelgroepen

Omdat het bij de campus gaat om een nieuwe, unieke ontwikkeling, waarvan de beoogde doelgroep nog niet ingebed zijn in de regionale economie, leent de 'traditionele' methode om de ruimtevraag van een 'bedrijventerrein' te bepalen zich niet voor deze casus. Daarom maken we een taxatie van de ruimtevraag op basis van eerdere (door derden) uitgevoerde onderzoeken, verschillende referentieprojecten en de landelijke WLO-scenario's.

Verschillende doelgroepen hebben verschillend ruimtegebruik

Allereerst constateren we dat de verschillende doelgroepen allemaal een verschillend ruimtegebruik hebben. Marktpartijen die behoefte hebben aan werkruimte voor assemblage en tests van voertuigen hebben bijvoorbeeld meer ruimte nodig dan marktpartijen die enkel kantoorruimte nodig hebben. Publieke partijen die werk- en kantoorruimte combineren hebben bijvoorbeeld meer ruimte nodig dan een dependance van een onderwijsinstelling of startups die behoefte hebben aan een kleinere faciliteit. In onderstaande tabel is per doelgroep en per vastgoedtype een gemiddelde omvang genomen op basis van verschillende referentieprojecten. Deze gemiddelde omvang gebruiken we als uitgangspunt voor de taxatie van de ruimtevraag.

Tabel 2: Gemiddelde oppervlakte (bvo) per doelgroep

Doelgroep	Ruimtegebruik	Uitgangspunt omvang (bvo)
Overheid en aan overheid gerelateerd	Combinatie van werkplaats, opslag, kantoorruimte en vergaderruimte. Veelal zal een permanente vestiging op het MITC gebruikt worden om personeel uit het land te ontvangen en te trainen (bijv. Brandweer).	3.000 m ²
Onderwijs- en kennisinstellingen	Kantoorruimte en presentatieruimte voor dependances van onderwijs- en onderzoeksinstellingen.	400 m ²
	Praktijkruimte en werkplaatsen voor dependances van onderwijs en onderzoekswerkzaamheden.	600 m ²
Marktpartijen	Werkplaats of productiefaciliteit, inclusief opslagruimte en ondergeschikte kantoorruimte voor bijv. voertuigfabrikanten die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	3.000 m ²
	Kantoorruimte voor bijv. telecom- of ICT-bedrijven die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	600 m ²
	Kleinschalige bedrijfsruimte (huur) voor startups en scaleups die hun dagelijkse werkzaamheden op het MITC uitvoeren.	100 m ²
Gezamenlijk	Facilitaire voorzieningen, zoals restauratie, congresfaciliteit en gedeelde vergaderruimte in het gebied.	1.000 – 2.500 m ²
	Datafaciliteiten	1.500 m ²

Bron: Database locatiebeslissingen Nederland (Stec Groep, 2002 – heden); BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); Ecorys (2018)

6.2 Ontwikkelscenario's

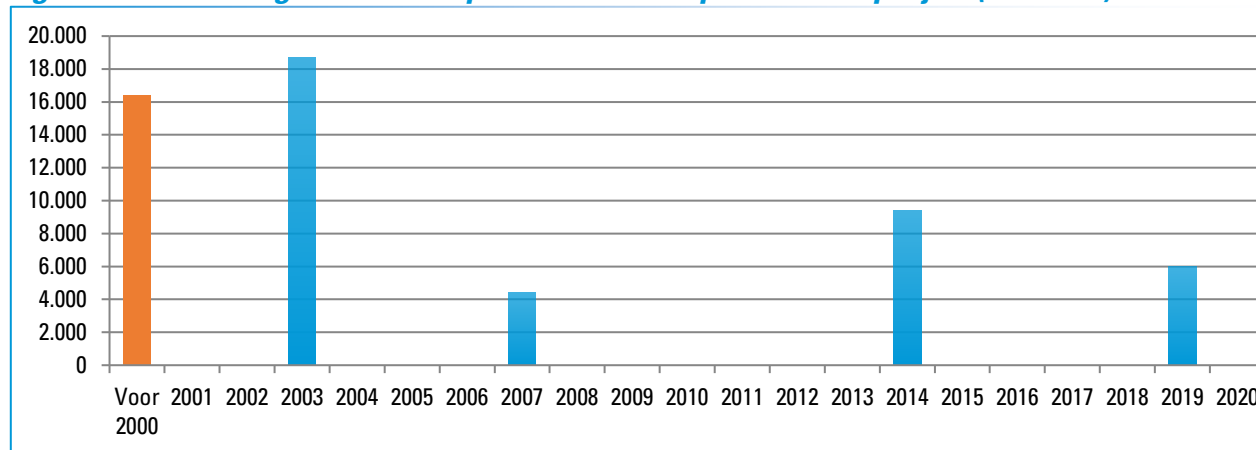
Snelheid ontwikkeling MITC afhankelijk van verschillende factoren

Hoe snel het MITC groeit is afhankelijk van verschillende factoren, waaronder economische groei, maar ook het 'zwaan-kleef-aan' effect van de locatie. Onze ervaring leert dat de vestiging van een 'anchor tenant' en/of het opstarten van een concreet onderzoeksprogramma een groot effect kan hebben op de snelheid en omvang waarmee de vraag vanuit bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere organisaties zich voordoet.

De Automotive Campus in Helmond heeft bijvoorbeeld een aantal jaar nodig gehad om tot ontwikkeling te komen, terwijl Helmond een historie had in de automobiellindustrie. Langere tijd is hier enkel TNO (VEHIL-lab) als actieve partij gevestigd geweest en verdere ontwikkeling van deze locatie is pas gaan lopen toen TNO een groter deel van haar automotive activiteiten naar Helmond verplaatste en werd ondersteund door een businessplan voor opschaling van de Automotive Campus, opgesteld onder auspiciën van Brainport. Ook andere indicatoren kunnen bijdragen aan een ontwikkeling. Zo heeft de ontwikkeling van Metalot in Budel pas een concrete ruimtevraag vanuit onderwijs- en kennisinstellingen gekregen toen er vanuit een onderzoeksproject meerdere PDEng-plaatsen⁹ voor langere termijn financieel zeker werden gesteld, terwijl diezelfde onderwijs- en kennisinstellingen wel al langere tijd interesse in het samenwerkingsconcept. Met andere woorden, tussen gemeente interesse, samenwerking en een daadwerkelijke ruimtevraag kan al snel een paar jaar zitten.

Ook in het de Nota van Uitgangspunten en de Nota Reikwijdte Detailniveau die voorafgaan aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van deze onzekerheid. Er wordt daarin gesproken van een ontwikkeltempo van 1.000 tot 5.000 m² bvo per jaar. Ter vergelijking, in de economisch gunstige jaren 2018 en 2019 haalde de Automotive Campus Helmond als reeds bewezen locatie een 'ontwikkeltempo' (in dit geval: koop/huur bestaand vastgoed) van respectievelijk 6.850 m² en 4.000 m² bvo.

Figuur 5: Ontwikkeling nieuwbouw op Automotive Campus Helmond per jaar (in m² bvo)



Bron: BAG (2020) Bewerking: Stec Groep (2020)

Tabel 3: Opname vastgoed op Automotive Campus Helmond

Bedrijf	Type vastgoed	Omvang vastgoed	Jaartal
Voiture Extravert	Kantoor	50 m ²	2018
Lightyear	Bedrijfsruimte	4.700 m ²	2018
Durapower	Kantoorruimte	100 m ²	2018
TNO	Kantoor	2.000 m ²	2018
Delta Electronics	Bedrijfsruimte	4.000 m ²	2019

Bron: Database locatiebeslissingen Nederland (Stec Groep, 2020)

⁹ PDEng is een (Nederlandse) postacademische titel, vergelijkbaar met PhD. Een PDEng programma is echter meer praktijkgericht en nauwer verwant met het bedrijfsleven dan een PhD programma.

Twee ontwikkelscenario's op basis van WLO-scenario's

Voor de taxatie van de ruimtevraag voor het MITC maken we gebruik van ontwikkelscenario's. Voor het formuleren van twee ontwikkelscenario's voor het MITC gebruiken we de WLO-scenario's van het CBP en het PBL. Deze scenario's zijn opgesteld als uitgangspunt voor beleidsbeslissingen in Nederland en geven twee toekomstscenario's t/m 2030 (hoog en laag) en t/m 2050 (hoog en laag). We baseren ons op de landelijke toekomstscenario's, in lijn met het eerder in deze rapportage toegelichte uitgangspunt dat de doelgroepen van het MITC feitelijk niet regionaal gebonden zijn, maar zich hier enkel willen vestigen omdat deze locatie en het concept voor hen meerwaarde kan bieden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitgangspunten van beide WLO-scenario's (laag en hoog).

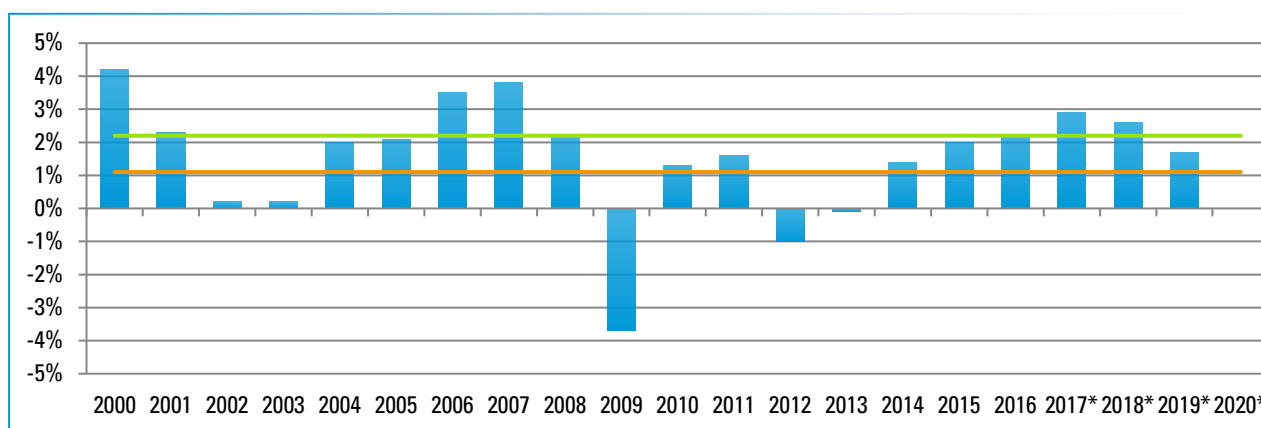
Tabel 4: Relevante uitgangspunten WLO-scenario's

Thema	WLO-scenario: Laag	WLO-scenario: Hoog
Economie	• Beperkte groei van de wereldeconomie en internationale handel • Behoud concurrentiepositie • Gematigde groei arbeidsproductiviteit • Kleinere dienstensector • Arbeidsproductiviteit groeit jaarlijks met 1,5% tot 2030 • Bruto binnenlands product groeit jaarlijks met 1,1% tot 2030	• Sterkere groei van de wereldeconomie en internationale handel • Behoud concurrentiepositie • Sterkere groei arbeidsproductiviteit • Grotere dienstensector • Arbeidsproductiviteit groeit jaarlijks met 1,6% tot 2030 • Bruto binnenlands product groeit jaarlijks met 2,2% tot 2030
Technologie	• Tragere ontwikkeling	• Snellere ontwikkeling

Bron: CPB/PBL (2015)

Om de WLO-scenario's in perspectief te plaatsen, geeft onderstaande figuur een overzicht van de jaarlijkse ontwikkeling van het bruto binnenlands product van 2000 t/m 2019 in vergelijking tot de uitgangspunten van de beide scenario's. De historische gemiddelde groei bevindt zich tussen beide scenario's. Positieve uitschieters zijn er in uitzonderlijk presterende jaren, zoals 2017 en 2018, en negatieve uitschieters zijn er in de jaren van economische recessie, zoals 2009, 2012 en 2013. In het meest recente volledige jaar, lag de economische groei met 1,7% vrijwel precies tussen de uitgangspunten van beide WLO-scenario's in.

Figuur 6: Ontwikkeling bbp per jaar (oranje = WLO Laag; groen = WLO Hoog)



Bron: CBS (2020); CPB/PBL (2015)

Hieronder een narratieve beschrijving van twee ontwikkelscenario's die voortvloeien uit de WLO-scenario's, eerdere (door derden) uitgevoerde onderzoeken en verschillende referentieprojecten.

1. Lage ontwikkelscenario: interesse en samenwerking, maar ruimtevraag blijft beperkt

In dit scenario valt de economische groei in de komende 10 jaar (één bestemmingsplantermijn) tegen en ligt deze lager dan het langjarige gemiddelde, mogelijk mede als gevolg van een komende recessie. De internationale handel groeit beperkt, maar Nederland houdt in ieder geval haar concurrentiepositie, ook op

het gebied van Smart Mobility. Technologische ontwikkelingen komen echter relatief traag van de grond, omdat bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere betrokkenen hun prioriteiten niet bij (gezamenlijke) innovatie leggen. Samenwerking tussen de RDW, DNW en NLR neemt geen snelle vlucht en de verschillende instituten blijven vooral als eigen entiteiten opereren. Dat zij in elkaar nabijheid zijn gevestigd is soms handig, maar echte synergie ontstaat er niet en het leidt beperkt tot spin-off. De ontwikkeltermijn is vergelijkbaar met die van de Automotive Campus in Helmond, dat ook enige tijd nodig had om als campus van de grond te komen.

De interesse van alle partijen in het MITC vertaalt zich in investeringen en samenwerking op afstand, maar slechts beperkt in een daadwerkelijke ruimtevraag. Op het MITC wordt de verplaatsing van de testfaciliteit van de RDW gevolgd door enkele publieke partijen en onderwijsinstellingen, maar permanente vestiging van marktpartijen blijft voor een belangrijk deel uit. Zij maken wel gebruik van de aanwezige testfaciliteiten, maar zijn enkel 'klant' van de testfaciliteiten en doen dit op tijdelijke basis, net als in de huidige situatie. Het gaat voornamelijk om bestaande voertuigfabrikanten. Hiervoor worden enkele faciliteiten gerealiseerd binnen het aanvullende programma. Daarnaast vestigen zich enkele kleinschalige ondernemingen rondom de NLR en de DNW.

2. Hoge ontwikkelscenario: interesse en samenwerking vertaalt zich in groeiende ruimtevraag

In dit scenario is de economische groei in de komende 10 jaar (één bestemmingsplantermijn) positief en ligt deze hoger dan het langjarig gemiddelde. De internationale groei is sterk, economieën floreren en Nederland houdt een sterke concurrentiepositie voor Smart Mobility. Technologische ontwikkelingen komen snel van de grond en bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en andere betrokkenen werken hiervoor actief samen. Nadat de RDW haar testfaciliteit naar Marknesse heeft geopend, werken zij samen met de DNW, NLR en eventuele andere 'anchor tenants' direct aan gezamenlijke faciliteiten en/of een gezamenlijk innovatieprogramma. Daarmee neemt het MITC direct een duidelijke positie aan in de markt.

De interesse van alle partijen in het MITC vertaalt zich niet alleen in investeringen in innovatieprogramma's en samenwerking op afstand, maar ook in een daadwerkelijke ruimtevraag. Op het MITC vestigen zich snel verschillende publieke partijen en openen verschillende onderwijs- en kennisinstellingen hun vestiging. Marktpartijen zijn vanaf de start betrokken geweest bij de ontwikkeling van het aanvullend programma, zien dat er synergie wordt gecreëerd en zijn bereid om ook daadwerkelijk een vestiging te openen op de locatie. Het gaat om voertuigfabrikanten die hun prototype- en testafdelingen naar Marknesse verhuizen, maar bijvoorbeeld ook om telecom- en ICT-bedrijven die met eenzelfde soort activiteiten bezig zijn. Daarnaast gaat het niet alleen om bestaande voertuigen, maar ook om innovatie met nieuwe voertuigen, zoals drones. Om alle activiteit te ondersteunen, is er behoefte aan gedeelde faciliteiten, zoals horeca en vergaderruimte. Tot slot zijn er datafaciliteiten (alleen ten behoeve van het MITC) op het terrein gevestigd.

6.3 Taxatie ruimtevraag

Op basis van de ontwikkelscenario's en referentieprojecten maken we een taxatie van het aantal partijen dat zich binnen 10 jaar (één bestemmingsplanperiode) binnen het aanvullend programma op het MITC vestigt. We houden daarbij ook rekening met het tijdspad van de ontwikkeling. We verwachten dat een belangrijk deel van de doelgroep zich pas aan de locatie bindt op het moment dat de RDW zich heeft gevestigd en de samenwerking op MITC operationeel is, één à twee jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Op basis van deze inschatting verwachten we een ruimtevraag voor het aanvullend programma van het MITC van 12.200 m² (laag) tot 32.000 m² (hoog) binnen één bestemmingsplanperiode. Daarbij met de kanttekening dat, vanwege de kleine aantallen waarover het gaat, één bovengemiddeld grote partij een positiever beeld zou kunnen geven. Op de Automotive Campus hebben bijvoorbeeld de recente vestigingen van TNO (2.000 m²) en Lightyear (4.700 m²) een bovengemiddelde omvang ten opzichte van andere bedrijven binnen hun doelgroep. Het lage scenario lijkt op voorhand goed te onderbouwen, omdat het een voorzichtig ontwikkelpad volgt en aansluit op de ontwikkeltempo's van vergelijkbare ontwikkelingen elders. Voor onderbouwing van het hoge scenario lijkt het ons, vanwege de onzekerheid

van ontwikkeling op voorhand, wenselijk om op voorhand meer zekerheid te krijgen over de invulling van de samenwerking op het MITC en intentieovereenkomsten te overleggen van partijen die een concrete ruimtevraag hebben en zich hier willen vestigen, zodat de onderbouwing van de ontwikkeling wordt ondersteund met concrete casussen.

Tabel 5: Taxatie lage ontwikkelscenario

Doelgroep	Ruimtegebruik	Uitgangspunt omvang (bvo)	Aantal	Totaal
Overheid en aan overheid gerelateerd	Combinatie van werkplaats, opslag, kantoorruimte en vergaderruimte. Veelal zal een permanente vestiging op het MITC gebruikt worden om personeel uit het land te ontvangen en te trainen (bijv. Brandweer).	3.000 m ²	2	6.000 m ²
Onderwijs- en kennisinstellingen	Kantoorruimte en presentatieruimte voor dependances van onderwijs- en onderzoeksinstellingen.	400 m ²	2	800 m ²
	Praktijkruimte en werkplaatsen voor dependances van onderwijs en onderzoekswerkzaamheden.	600 m ²	2	1.200 m ²
Marktpartijen	Werkplaats of productiefaciliteit, inclusief opslagruimte en ondergeschikte kantoorruimte voor bijv. voertuigfabrikanten die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	3.000 m ²	1	3.000 m ²
	Kantoorruimte voor bijv. telecom- of ICT-bedrijven die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	600 m ²	-	-
	Kleinschalige bedrijfsruimte (huur) voor startups en scaleups die hun dagelijkse werkzaamheden op het MITC uitvoeren.	100 m ²	2	200 m ²
Gezamenlijk	Facilitaire voorzieningen, zoals restauratie, congresfaciliteit en gedeelde vergaderruimte.	1.000 m ²	1	1.000 m ²
	Datafaciliteiten (alleen ten behoeve van het MITC)	1.500 m ²	-	-
Totaal				12.200 m ²

Tabel 6: Taxatie hoge ontwikkelscenario

Doelgroep	Ruimtegebruik	Uitgangspunt omvang (bvo)	Aantal	Totaal
Overheid en aan overheid gerelateerd	Combinatie van werkplaats, opslag, kantoorruimte en vergaderruimte. Veelal zal een permanente vestiging op het MITC gebruikt worden om personeel uit het land te ontvangen en te trainen (bijv. Brandweer).	3.000 m ²	3	9.000 m ²
Onderwijs- en kennisinstellingen	Kantoorruimte en presentatieruimte voor dependances van onderwijs- en onderzoeksinstellingen.	400 m ²	4	1.600 m ²
	Praktijkruimte en werkplaatsen voor dependances van onderwijs en onderzoekswerkzaamheden.	600 m ²	4	2.400 m ²
Marktpartijen	Werkplaats of productiefaciliteit, inclusief opslagruimte en ondergeschikte kantoorruimte voor bijv. voertuigfabrikanten die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	3.000 m ²	4	12.000 m ²
	Kantoorruimte voor bijv. telecom- of ICT-bedrijven die permanent gevestigd willen zijn op het MITC.	600 m ²	4	2.400 m ²
	Kleinschalige bedrijfsruimte (huur) voor startups en scaleups die hun dagelijkse werkzaamheden op het MITC uitvoeren.	100 m ²	6	600 m ²
Gezamenlijk	Facilitaire voorzieningen, zoals restauratie, congresfaciliteit en gedeelde vergaderruimte.	2.500 m ²	1	2.500 m ²
	Datafaciliteiten (alleen ten behoeve van het MITC)	1.500 m ²	1	1.500 m ²
Totaal				32.000 m ²

7 Aanbod

7.1 Aanbod op en nabij de ontwikkellocatie

Relevant is in ieder geval om te benoemen hoe het bestaande plan zich verhoudt tot de plancapaciteit in de directe omgeving van de beoogde ontwikkellocatie. Daar is plancapaciteit voor bedrijven beschikbaar, opgenomen in de Beheersverordening Landelijk gebied van de gemeente Noordoostpolder. Het gaat om gronden tussen en rondom de DNW en het NLR, zie figuur 7. De gronden zijn bestemd als 'hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden' voor waterloopkundig, lucht- en ruimtevaartlaboratoria, alsmede voor hoogwaardige bedrijven gericht op onderzoek, speur- en ontwikkeling(swerk) en computerservice- en informatietechnologiebedrijven'. De bestemming is daarmee niet toereikend voor de testfaciliteit van de RDW, maar kunnen conform de huidige Ladder-jurisprudentie naar ons inzicht wel aangemerkt worden als 'bestaand stedelijk gebied' en dienen dan ook de voorkeur te krijgen voor een nieuwe bestemming elders.

Op basis van de Beheersverordening, het hierin opgenomen maximaal bebouwd oppervlak van 80% en het beschikbare kaartmateriaal gaat het om twee kavels: één van ongeveer 12 à 15 hectare netto en één van ongeveer 8 tot 10 hectare netto. Daartussen zijn nog enkele kleinere gebieden onbebouwd. Over dat aanbod merken we het volgende op:

1. Er zijn plannen om op een groot deel van de bestaande gronden (in figuur 7 in het rood aangegeven) verschillende zonneparken te realiseren voor langere termijn (> 10 jaar). Daarmee zou een deel van het bestemd gebied voor langer dan een bestemmingsplanperiode niet aanwendbaar zijn voor bedrijfsvestiging. Dat is het uitgangspunt dat we ook in dit rapport hanteren. Tegelijkertijd plaatsen we een kanttekening. Het is het voornemen van de gemeente om de onderliggende bedrijventerreinbestemming vooralsnog niet te wijzigen. Ook is er op moment van schrijven niet voor alle zonneparken een vergunning afgegeven. Er bestaat dus in principe nog een kans dat de ontwikkeling niet kan doorgaan. Op het moment dat de zonneparken gerealiseerd zijn, moeten we constateren dat de onderliggende gronden (in ieder geval tijdelijk) niet beschikbaar zijn om het aanvullend programma te realiseren.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de onderliggende bedrijfsbestemming op de beoogde zonneparken blijft bestaan en daarmee dus op termijn weer beschikbaar kan komen. Vanuit een goede ruimtelijke ordening kan het dan ook wenselijk zijn om de bestemming van de gronden te wijzigen om het risico op overaanbod op termijn, mocht de huidige eigenaar bijvoorbeeld van standpunt wijzigen, te voorkomen.

2. Het kavel met een oppervlakte van 8 tot 10 hectare netto is in eigendom van Agrico en wordt gebruikt als testveld voor research- en kweekdoeleinden. De huidige eigenaar geeft aan niet voornemens te zijn de gronden anders te gaan gebruiken de komende jaren. Daarmee beschouwen we de gronden als niet beschikbaar. Er is afgesproken dat de gronden op termijn een agrarische bestemming krijgen.
3. Het kavel met een oppervlakte van 12 tot 15 hectare netto zal, op basis van de huidige plannen, worden ingevuld door de testfaciliteit van de RDW en kantoren (in een campusomgeving), zie figuur 8.

Figuur 7: Aanbod op en nabij beoogde ontwikkellocatie (blauw) en geplande zonneparken (rood)



Bron: Gemeente Noordoostpolder (2020); Provincie Flevoland (2020); Zonflevolandnoord.nl (2020)

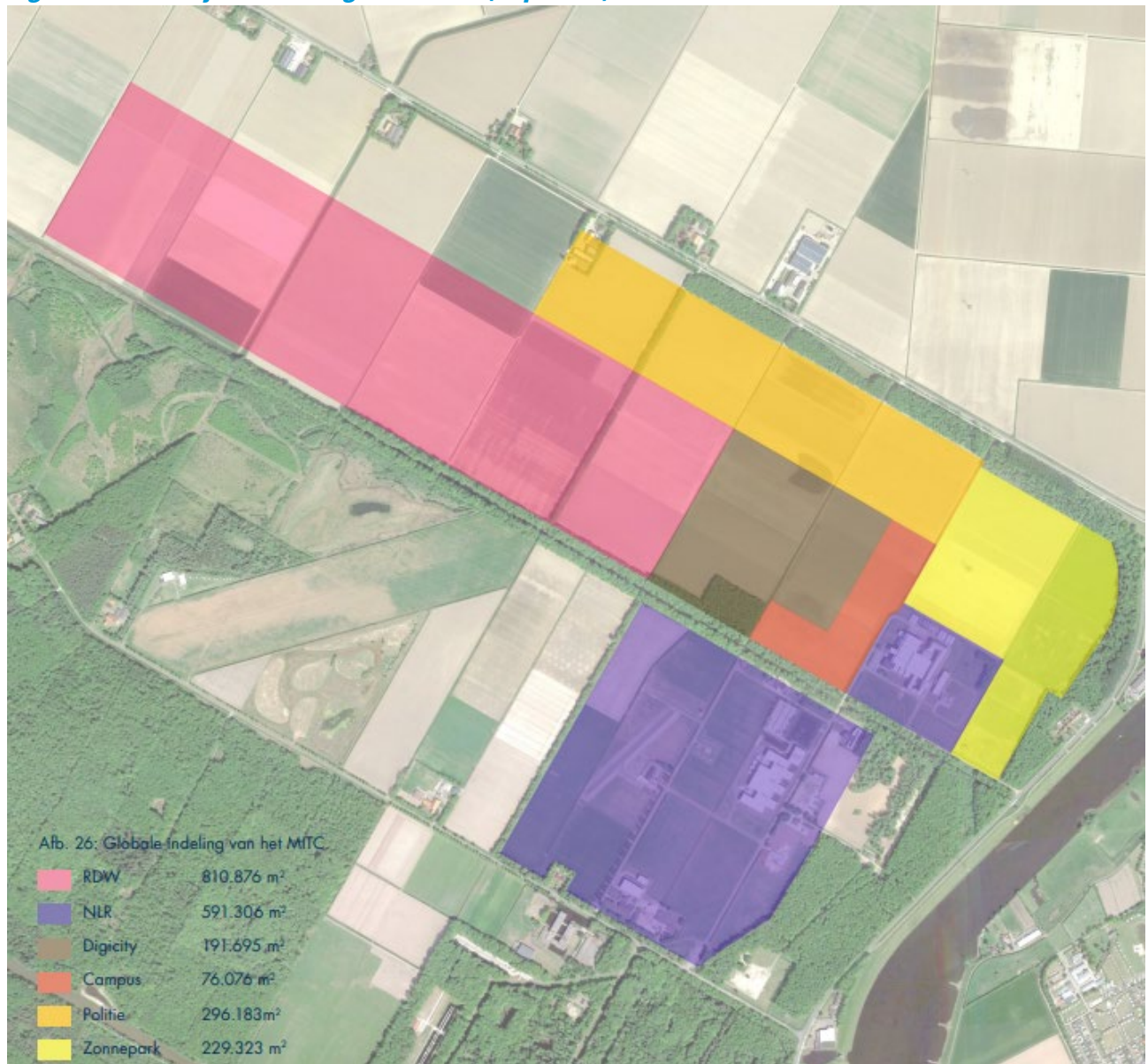
7.2 RDW - Geen aanbod beschikbaar

Voor de testfaciliteit van de RDW geldt dat er nergens in de marktregio harde plancapaciteit of een herontwikkelingsplek beschikbaar is die de testfaciliteit in de benodigde omvang volledig kan faciliteren. Het gaat dan om een omvang van circa 81 hectare.

7.3 DigiCity - Geen aanbod beschikbaar

Voor het DigiCity geldt in wezen hetzelfde als voor de testfaciliteit van de RDW. Hiervoor is nergens in de marktgereguleerder harde plan capaciteit of een herontwikkelingsplek beschikbaar is die de DigiCity in de beoogde omvang volledig kan faciliteren. Het gaat dan om een omvang van circa 18 hectare. Bovendien is het vanuit het ontwikkelconcept zeer wenselijk, al dan niet noodzakelijk, om het DigiCity direct nabij te testfaciliteit van de RDW te realiseren.

Figuur 8: Ruimtelijke indicatie gehele MITC (impressie)



Bron: Provincie Flevoland (2021)

7.4 Oefenterrein politie - Geen aanbod beschikbaar

Ook voor het oefenterrein van de politie (met bijbehorende ondergeschikte faciliteiten) geldt dat er nergens in de marktregio harde plancapaciteit of een herontwikkelingslocatie beschikbaar is die de testfaciliteit in de benodigde omvang volledig kan faciliteren. Het gaat dan om een omvang circa 30 hectare.

7.5 Campus - Geen aanbod beschikbaar

Voor de campus ligt de situatie wat anders. Eerder in dit rapport lichtten we al toe dat we hiervoor alleen kijken naar de directe omgeving van het MITC. Dit omdat de doelgroep voor de campus naar verwachting uitsluitend wordt aangetrokken door de synergie op deze locatie en het beoogde concept voor hen meerwaarde kan bieden. We verwachten dat partijen zich niet in Noordelijk Flevoland zullen vestigen wanneer het beoogde concept en de beoogde samenwerking van verschillende partijen niet in Noordelijk Flevoland gerealiseerd zal worden – daarvoor ontbreekt het Noordelijk Flevoland vooralsnog aan het noodzakelijke kennisfundament en arbeidspotentieel – en daarom vinden we het ook niet opportuun om naar ‘reguliere’ bedrijventerreinen in de regio te kijken.

We kijken daarom naar de directe omgeving van de beoogde testfaciliteit van de RDW, de DigiCity en het oefenterrein van de politie. Daarmee komen we vanzelfsprekend op de overgebleven kavel met een omvang van ongeveer 8 tot 10 hectare netto (zie teksten onder 7.1 en figuur 7 hierboven). Deze kavel is in eigendom van Agrico en wordt gebruikt als testveld voor research- en kweekdoeleinden. De huidige eigenaar geeft aan niet voornemens te zijn de gronden anders te gaan gebruiken de komende jaren. Ook krijgt de kavel op termijn een agrarische bestemming. Daarmee beschouwen we de gronden als niet beschikbaar. We gaan er hierbij (dus) vanuit dat de kavel van ongeveer 12 tot 15 hectare netto (zie ook teksten onder 7.1 en figuur 7 hierboven) wordt ingevuld door de testfaciliteit van de RDW en dat de zonneparken volgens plan worden gerealiseerd.

8 Conclusie (behoefte)

Volledige behoefte aan ontwikkeling testfaciliteit RDW, oefenterrein van de politie en DigiCity

Op basis van voorgaande analyses verwachten we dat er een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte is aan de ontwikkeling van de testfaciliteit van de RDW (met ondergeschikte functies), de DigiCity en het oefenterrein van de politie (eveneens met ondergeschikte functies):

- Voor de testfaciliteit van de RDW geldt dat er nergens in de marktregio harde plancapaciteit of een herontwikkelingslocatie beschikbaar is die de testfaciliteit in de benodigde omvang kan faciliteren. De behoefte aan de testfaciliteit bij Marknesse ontstaat volledig vanuit (vervangings)vraag als gevolg van de verplaatsing van de testfaciliteit bij Lelystad. Bij de conclusie dat er behoefte bestaat aan de ontwikkeling van een nieuwe testfaciliteit bij Marknesse gaan we ervan uit dat de oude testfaciliteit in Lelystad ook daadwerkelijk verdwijnt en niet als 'concurrent' in de markt blijft.
- Voor het oefenterrein van de politie geldt eveneens dat er nergens in de marktregio harde plancapaciteit of een herontwikkelingslocatie beschikbaar is die de testfaciliteit in de benodigde omvang kan faciliteren.
- Ook voor de DigiCity geldt dat nergens in de marktregio harde plancapaciteit of een herontwikkelingsplek beschikbaar is die de DigiCity in de beoogde omvang volledig kan faciliteren. Voor de DigiCity geldt dat de ontwikkeling logisch lijkt aan te sluiten op trends en marktontwikkelingen in de automotive sector. De behoefte aan een 'dummy' omgeving – een nagebootste omgeving, waarin verschillende omgevingen nagebouwd, zoals platteland, dorp of stad met dummy voetgangers, fietsers en obstakels – sluit aan op de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer ('unmanned vehicles') en achterliggende technologieën, zoals 'vehicle to infrastructure' communicatie. Niettemin, de vraag naar een DigiCity in Marknesse hangt volledig samen met de ontwikkeling van het MITC als testcampus en 'smart mobility hub'. Zonder de gezamenlijke propositie, exploitatie en samenwerking tussen partijen op deze locatie en volledige ontwikkeling van het concept verwachten we dat er op deze locatie geen behoefte aan een DigiCity is. Met andere woorden, de ontwikkeling van het MITC ontlokt de vraag naar een DigiCity en zonder de ontwikkeling van het concept doet de vraag zich ook niet voor. Van deze situatie waarin het concept niet in gehele ontwikkeld wordt gaan we in dit rapport niet uit.

Voor deze ontwikkelingen geldt dat zij, conform huidige plannen, voor een deel op gronden worden gerealiseerd die op dit moment al een bedrijventerreinenbestemming hebben. Daarmee wordt een deel van de harde plancapaciteit ingevuld met de voorgenomen ontwikkeling.

Idem behoefte voor een aanvullende programma, onder voorwaarden

Ook voor de ontwikkeling van het aanvullende programma is er een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, verwachten we op basis van onze analyses.

Op basis van voorgaande analyse verwachten we een vraag van 12.200 tot maximaal 32.000 m² bvo voor het aanvullende programma op het MITC. Zonder de gezamenlijke propositie, exploitatie en samenwerking tussen partijen op deze locatie verwachten we dat de vraag naar een aanvullend programma een stuk beperkter is, omdat Noordelijk Flevoland vooralsnog ontbreekt aan het noodzakelijke kennisfundament en arbeidspotentieel. De doelgroep voor het aanvullende programma wordt aangetrokken door het MITC, omdat deze locatie en het beoogde concept voor hen meerwaarde kan bieden, maar heeft daarnaast in beginsel geen specifieke binding met Noordelijk Flevoland of een grotere regio. Met andere woorden, ook hier ontlokt de ontwikkeling van het MITC de vraag naar een aanvullend programma en zonder ontwikkeling van het concept doet de vraag zich ook niet voor. Van de situatie waarin het concept niet in geheel ontwikkeld wordt, gaan we in dit rapport niet uit.

We constateren dat er ook hiervoor geen beschikbaar aanbod in het gebied beschikbaar is. Daarbij gaan we ervan uit dat op delen van de beschikbare plancapaciteit in het gebied, dat nu is bestemd voor 'hoogwaardige onderzoek- en ontwikkelingsdoeleinden' voor waterloopkundig, lucht- en ruimtevaartlaboratoria, alsmede voor hoogwaardige bedrijven gericht op onderzoek, speur- en ontwikkeling(swerk) en computerservice- en informatietechnologiebedrijven', voor een langere periode in gebruik wordt genomen door de geplande zonneparken, dan wel niet beschikbaar is omdat de bestaande eigenaar het in gebruik heeft als testveld voor research- en kweekdoeleinden en niet voornemens is om de gronden anders te gaan gebruiken de komende jaren.

De bestaande plancapaciteit vraagt om een brede ruimtelijke afweging

Een deel van de beschikbare plancapaciteit in het ontwikkelgebied is op dit moment niet beschikbaar, maar wordt (vooralsnog) tijdelijk ingevuld met zonnepanelen, dan wel onbebouwd gebruikt voor research- en kweekdoeleinden. Er zijn afspraken gemaakt om de onbebouwde gronden die gebruikt worden voor research- en kweekdoeleinden een agrarische bestemming te geven. Zodra deze gronden een agrarische bestemming hebben zijn ze geen alternatief aanbod voor de beoogde ontwikkeling. De gronden die tijdelijk ingevuld worden met zonnepanelen laten de onderliggende bestemming wel in stand. Dat kan betekenen dat de huidige eigenaar(s) van de gronden op termijn alsnog kunnen besluiten om een vergunningsaanvraag in te dienen in lijn met de bestaande bestemming. In potentie kan dat leiden tot een overaanbod aan m² in het gebied, met leegstand als bijhorend risico, dan wel verwatering van het beoogde concept. Vanuit een goede ruimtelijke ordening adviseren we dan ook om te overwegen om de bestemming van de gronden te wijzigen, om het risico op overaanbod op termijn, mochten de huidige eigenaar(s) bijvoorbeeld van standpunt wijzigen, te voorkomen.

Bijlage

Tabel 7: Vastgoedprofiel overheid en aan overheid gerelateerd op het MITC

	
Gemiddelde metrage per functie	Circa 3.000 m ²
Geobserveerde metrages in de praktijk	Tussen circa 2.000 m ² en circa 4.000 m ²
Voorbeelden	• Bestaande RDW testcentrum (Circa 2.250 m²) • Politieacademie Lelystad (Circa 3.100 m²)
Onderdelen functie	• Kantoren • Werkplaats(en) en opslag • Vergaderruimtes
Aantal werknemers	• 50 t/m 100

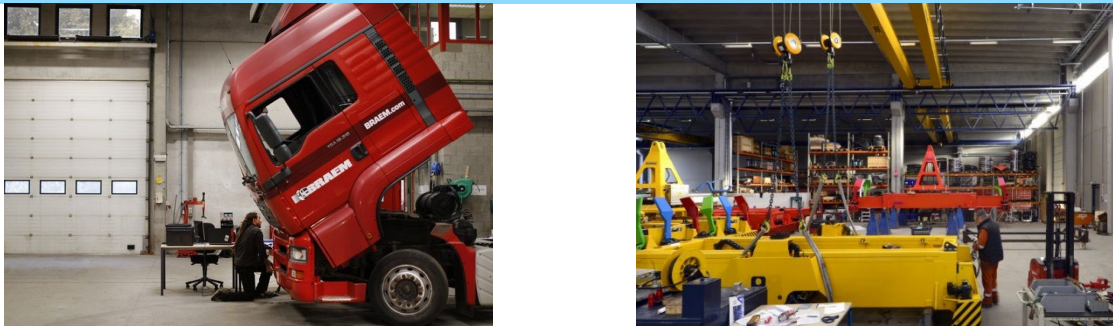
Bron: BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); DLN (Stec Groep, 2020)

Tabel 8: Vastgoedprofiel onderwijs- en kennisinstelling op het MITC

	
Gemiddelde metrage per functie	• Circa 600 m² voor praktijkruimte • circa 400 m² voor kantoorruimte
Geobserveerde metrages in de praktijk	Tussen circa 100 m ² en circa 2.000 m ²
Voorbeelden	• Circa 8 m² per student op Automotive locatie HAN • TNO Automotive Campus Helmond (Circa 2.000 m²)
Onderdelen functie	• Kantoren • Vergaderruimte • Onderwijsruimte • Praktijkruimte/laboratorium
Aantal werknemers	• 10 t/m 20
Aantal studenten	• 50 t/m 100

Bron: BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); DLN (Stec Groep, 2020)

Tabel 9: Vastgoedprofiel marktpartij met werkplaats of productiefaciliteit

	
Gemiddelde metrage per functie	Circa 3.000 m ²
Geobserveerde metrages in de praktijk	Circa 1.000 m ² tot circa 5.000 m ²
Voorbeelden	• Lightyear op Automotive Campus (Circa 4.700 m²) • Yaskawa op Brainport Industries Campus (Circa 1.000 m²)
Onderdelen functie	• Kantoren • Werkplaats(en) en opslag • Vergaderruimtes
Aantal werknemers	• 50 t/m 100

Bron: BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); DLN (Stec Groep, 2020)

Tabel 10: Vastgoedprofiel marktpartij met kantoorruimte

	
Gemiddelde metrage per functie	Circa 600 m ²
Geobserveerde metrages in de praktijk	Circa 100 m ² tot circa 2.000 m ²
Voorbeelden	• Durapower op Helmond Automotive Campus (Circa 100 m²) • EVBox op Kop van Zuid (Circa 1.200 m²)
Onderdelen functie	• Kantoren • Vergaderruimtes
Aantal werknemers	• 20 t/m 30

Bron: BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); DLN (Stec Groep, 2020)

Tabel 11: Vastgoedprofiel startups en scaleups

	
Gemiddelde metrage per functie	Circa 100 m ²
Geobserveerde metrages in de praktijk	Circa 50 m ² tot circa 500 m ²
Voorbeelden	• Voiture Extravert op Automotive Campus (Circa 50 m²) • Mosa Meat op Randwijck-Zuid II (Circa 350 m²)
Onderdelen functie	• Kantoren • Vergaderruimtes
Aantal werknemers	• 10 t/m 20

Bron: BAG (2020); Vastgoeddata.nl (2020); DLN (Stec Groep, 2020)