

Beneden Leeuwen, Laddertoets Veesteeg- Zuidwest

West Maas en Waal



titel rapport
**Beneden Leeuwen,
Laddertoets Veesteeg-
Zuidwest**

datum
16 december 2022

projectnummer
P06150

opdrachtgever
Dag.nl

BRO
Projectleider
DGo, TOI

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om in te leven



*“Als we anderen de ruimte niet gunnen zullen we zelf steeds
meer opgesloten raken.”*

Prof. Hans Galjaard

Inhoudsopgave

1 Inleiding en toets aan de Ladder	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Conclusies Ladder Voor Duurzame Verstedelijking	3

2 Ruimtelijk-functionele onderbouwing bedrijventerrein 6	
2.1 Afbakening verzorgingsgebied	6
2.2 Trends en ontwikkelingen	6
2.3 Beleidskaders	8
2.4 Marktverkenning	8
2.5 Conclusie behoefte en effecten	12

3 Ruimtelijk-functionele onderbouwing tankstation	14
3.1 Afbakening verzorgingsgebied	14
3.2 Trends en ontwikkelingen	14
3.3 Beleidskaders	15
3.4 Marktverkenning	15
3.5 Conclusie behoefte en effecten	16

Bijlage 1 Begrippenlijst

Bijlage 2 Beleidskaders

Bijlage 3 Toelichting Vraagaming bedrijventerreinen

Bijlage 4 Hard planaanbod Rivierenland

Bijlage 5 Aanbod bedrijfskavels gemeente West Maas en Waal

1 Inleiding en toets aan de Ladder

1.1 Inleiding

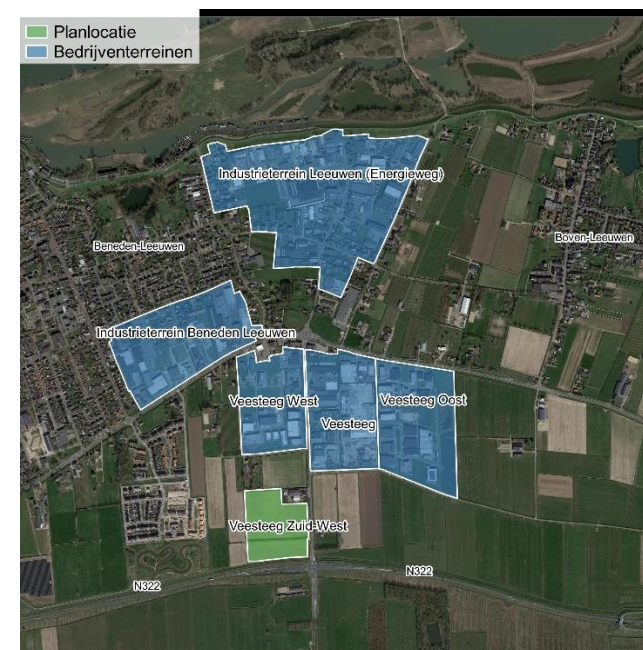
Aanleiding en context

In Beneden Leeuwen speelt het initiatief om het bedrijventerrein Veesteeg-Zuidwest te realiseren (zie figuur 1). BRO heeft hiervoor reeds een aantal verkennende onderzoeken uitgevoerd in 2013. Het uitteefbare metrage van het nieuwe bedrijventerrein betreft ca 4,4 ha. Er wordt voornamelijk reguliere gemengde bedrijvigheid voorzien gericht op de lokale bedrijvenmarkt. Dit programma moet worden getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (hierna Ladder, zie volgende paragraaf). Hiervoor heeft BRO in 2021 de Laddertoets opgesteld. Eind 2022 is de Laddertoets voor specifiek de functie bedrijven geactualiseerd, omdat er nieuw cijfermateriaal voorhanden is.

Mogelijk zal er ook een tankstation worden gerealiseerd. Ook voor deze functie is in voorliggende studie een ruimtelijk-functionele effectenanalyse opgesteld. In het vervolg van voorliggend onderzoek is via deelonderzoeken in de volgende hoofdstukken ingegaan op de twee functies: reguliere bedrijvigheid en een tankstation. De functies zijn namelijk niet 'uitwisselbaar'. Aangezien het tankstation optioneel is, is qua oppervlak uitgegaan van een volledige invulling met de hoofdfunctie 'bedrijventerrein'.

Planlocatie en omgeving

Bedrijventerrein Veesteeg ligt aan de zuidoostzijde van de kern Beneden-Leeuwen, tussen de van Heemstraweg en de Maas en Waalweg. Het terrein bestaat uit drie delen, te weten Veesteeg West, Veesteeg en Veesteeg Oost. Veesteeg telt 52 vestigingen. De belangrijkste sectoren qua arbeidsplaatsen zijn industrie, groothandel, reparaties van auto's en advisering en onderzoek¹. Het terrein heeft een netto oppervlakte van 27 ha. De maximaal toegestane milieucategorie is 5, gezoneerd. Nu dit terrein volloopt, is het in ontwikkeling brengen van de Veesteeg-Zuidwest een logische vervolgstap. Het terrein ligt goed bereikbaar op een zichtlocatie aan de N322. Via de brug over de Waal is de regio ontsloten met de A15 aan de westzijde, en via de oostzijde met de A50. De centrale ligging van de locatie maakt deze zeer geschikt voor de bedrijvigheid en het tankstation. Het tankstation wordt zowel bezocht door de werkers en bezoekers van het bedrijventerrein als de passanten van o.a. de N322. In Nederland worden tankstations vaker ingepast op dergelijke trafficlocaties en bedrijventerreinen.



Figuur 1: Plangebied Veesteeg (Zuidwest)

1.2 Conclusies Ladder Voor Duurzame Verstedelijking

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor toekomstig ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Het gaat er bij de Ladder om dat de **behoefte** wordt aangetoond en dat wordt onderbouwd dat **eventuele (leegstands)effecten** als gevolg van het initiatief aanvaardbaar zijn voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat. De planlocatie ligt buiten bestaand stedelijk gebied² zodoende

¹ Ecorys, Quickscan bedrijventerreinen West Maas en Waal, 2019.

² In het bestemmingsplan Buitengebied West Maas en Waal (2014) rust op de gronden de enkelbestemming 'Agrarisch-oeverwal'.

moet aanvullend worden geanalyseerd waarom niet in de behoefte kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking³

Dit is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument dat doorlopen moet worden voor iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Het tweede lid luidt als volgt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

In het navolgende is de planontwikkeling getoetst aan de Ladder. Dit is gedaan voor de functies bedrijventerrein en tankstation. Voor een verdere toelichting op de conclusies is verwezen naar het ruimtelijk-functionele onderzoek in de volgende hoofdstukken en bijlagen. Eerst wordt ingegaan op het verzorgingsgebied. Vervolgens wordt in algemene zin en voor de twee functies separaat, ingegaan op de behoefte en de effecten.

Verzorgingsgebied

Uit de handreiking bij de Ladder blijkt dat de aard en omvang van het initiatief bepalend is voor het verzorgingsgebied. Voor de twee functies is primair de gemeente als verzorgingsgebied gehanteerd. Voor de functie bedrijven is ook gebruik gemaakt van de regionale prognoses en beleidskaders. Voor het tankstation is het verzorgingsgebied minder 'hard' af te bakenen dan voor de bedrijvigheid. Aangezien eventuele effecten zich echter wel voornamelijk binnen de gemeente zouden voordoen

is dit verzorgingsgebied te motiveren. Bovendien wordt voor de twee functies ook rekening gehouden met eventuele effecten buiten de gemeente.

Behoeft in algemene zin

Gelet op de locatie- en omgevingseigenschappen is er in algemene zin behoefte. De locatie is een nodige uitbreiding van de bestaande bedrijvigheid op een goed bereikbare zichtlocatie. Daarnaast versterken de twee functies elkaar aanzienlijk (zie par.1.1.1).

Behoeft aan bedrijventerreinen

Er is sprake van een kwantitatieve behoefte aan bedrijventerrein op de planlocatie. Hierbij is het volgende van belang:

- Gemeente West Maas en Waal: uit de kwantitatieve behoefte toets blijkt dat er richting 2030 aanvullende behoefte is van circa 10,8 ha aan bedrijventerrein. De vraag overstijgt de plancapaciteit, want deze bedraagt in totaal 10,6 ha. Waarbij wordt opgemerkt dat dit zachte plancapaciteit is, bestaande uit het planinitiatief (4,4 ha), de Veesteeg II (circa 6 ha) en het uitgeefbare aanbod (circa 0,2 ha). Gemeente geeft echter aan dat er helemaal geen uitgeefbare kavels meer zijn. Daarbij stelt de jurisprudentie bij de Ladder dat enkel het harde planaanbod in de Ladder dient te worden opgenomen.
- Daarnaast is de zeer beperkte leegstand een indicatie voor krapte op de markt. Ook uit onderzoek van Ecorys blijkt dat de lokale vraag het huidige aanbod overstijgt en dat nieuw aanbod nodig is.
- Regio Rivierenland: ook op regionaal niveau is sprake van een kwantitatieve behoefte. De verwachte additionele vraag richting 2030 (129-150 ha) overstijgt het harde planaanbod (49 ha). Een nuance is dat er wel voldoende beleidsmatig 'groene plannen' in de regio zijn, maar dit zijn

veelal zachte plannen en hoeven niet te worden opgenomen in de verrekening van vraag en aanbod. Bovendien is er bij groene plannen nog geen zekerheid of de ontwikkeling ook daadwerkelijk doorgaat.

- Ook sluit mogelijk niet ieder plan met een groene status aan op de verwachte kwalitatieve vraag in kavelomvang dan wel het onderscheid per subregio.

Daarnaast is sprake van een kwalitatieve behoefte aan bedrijventerreinen. Hierbij is het volgende van belang:

- Gemeente West Maas en Waal: Het plan is een uitbreiding van de bestaande bedrijvigheid op de Veesteeg. De terreinen zijn gevuld, maar ook in de toekomst is ruimte nodig voor lokale ondernemers. Ideaaltypisch wordt dit voorzien nabij de Veesteeg.
- Regio Rivierenland: In kwalitatieve zin is er in de regio schaarste aan bedrijfskavels met een omvang van 0,5-3 ha. Het harde en zachte planaanbod is voor deze grootteklasse onvoldoende om aan de vraag t/m 2030 te kunnen voldoen. Het planinitiatief voorziet daarentegen juist wel in middelgrote kavels met een omvang van ca. 1 ha.
- Ook is de gemeente voornemens om in de toekomst mogelijk een bedrijventerrein te transformeren tot een volwaardig woongebied, omdat delen reeds verkleuren. Om een herstructurering succesvol op te pakken moet gemeente wel alternatieven kunnen bieden voor bedrijven. Als alle bedrijventerreinen vol zijn vormt dat een beperking voor herstructurering. Een nieuw bedrijventerrein biedt dus ook kansen voor herstructurering van bestaande bedrijven.

³ Art. 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening.

Behoefte aan tankstation

Er is om de volgende redenen behoefte aangetoond aan het tankstation:

- De ligging van het tankstation op het bedrijventerrein aansluitend aan de provinciale weg (N322) en de goede zichtbaarheid en bereikbaarheid per auto zijn belangrijke kernkwaliteiten. Bovendien zal het tankstation het 'eigen' bedrijventerrein gaan bedienen.
- Ook is het een geschikte locatie voor verkeer uit de regio.
- Daarnaast is dit tankstation mogelijk ook geschikt te maken voor nieuwe energiebronnen zoals een elektrisch snel laadstation en/of eventueel waterstof.

Aanvaardbare ruimtelijk-functionele effecten bedrijventerrein

Hierbij is het volgende van belang:

- De leegstand in het ruimtelijk verzorgingsgebied is ver onder frictieniveau. Daarnaast is er weinig harde plancapaciteit. Dit duidt op een tekort aan bedrijfsruimte en zodoende treden er naar verwachting geen ruimtelijk onaanvaardbare leegstandseffecten op bij uitbreiding van het aanbod.
- Het plan voorziet in een onderscheidend aanbod en is een aanvulling op het bestaande aanbod.
- De planlocatie sluit goed aan op het bestaande cluster.

Aanvaardbare ruimtelijk-functionele effecten tankstation

De conclusie is dat de effecten van het plan ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Hierbij is het volgende van belang:

- Tankstations zijn geen dragende voorzieningen voor winkelgebieden of bedrijventerreinen. Mocht er een tankstation door concurrentie verdwijnen, zal er zodoende nooit sprake zijn van ruimtelijk onaanvaardbare effecten.
- Tot slot is relevant dat het tankstation mogelijk een verplaatsing van een bestaand bedrijf is in de gemeente. In

die zin is er per saldo geen sprake van uitbreiding in zijn omzetteffecten beperkt.

Planinitiatief gelegen buiten bestaand stedelijk gebied

Het planinitiatief ligt buiten bestaand stedelijk gebied. Gemotiveerd moet worden waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. We richten ons hier op de hoofdactiviteit van de ontwikkeling; bedrijven. Uit voorgaande conclusies en de ramingen van de harde en de zachte plancapaciteit blijkt dat niet kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied. Er is te weinig plancapaciteit en/of leegstand om aan de kwalitatieve vraag te voldoen. Beschikbare en alternatieve kavels en hallen voldoen niet.

Zodoende is de uitbreiding aangrenzend aan het bestaande bedrijventerrein te rechtvaardigen. Gezien de beschreven samenwerking van bedrijven met het tankstation is ook dit onderdeel van het plan te motiveren.

2 Ruimtelijk-functionele onderbouwing bedrijventerrein

Dit hoofdstuk vormt de onderlegger voor de toets aan de Ladder in het voorgaande hoofdstuk. Het onderzoek gaat in op de functie 'bedrijven'.

2.1 Afbakening verzorgingsgebied

De aard en omvang van het initiatief bepalen het ruimtelijk verzorgingsgebied. Voor reguliere modern-gemengde bedrijvigheid (de doelgroep van de beoogde ontwikkeling) geldt dat het vaak een sterk lokaal georiënteerde marktregio heeft. Dit heeft onder meer te maken met de afzetmarkt van dergelijke bedrijven, de herkomst van werknemers en de persoonlijke binding van bedrijven met de regio. Het primaire verzorgingsgebied in dit onderzoek is de gemeente West Maas en Waas, waarbij ook de kwantitatieve behoefte in de regio Rivierenland inzichtelijk is gemaakt. Binnen de regio Rivierenland vormt de gemeente de subregio "westen van Land van Maas en Waal"⁴.

2.2 Trends en ontwikkelingen

Navolgend zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen op de bedrijfsruimtemarkt beschreven. Enerzijds gaat het om macro-economische ontwikkelingen en anderzijds is de koppeling gemaakt met de lokale bedrijfsruimtemarkt.

Macrotrends

- De oorlog in Oekraïne zorgt momenteel voor onzekerheid. In de eerste plaats heeft dit geleid tot enorm gestegen prijzen voor brandstoffen en gas, maar ook door aanvoer problemen voor knelpunten in de aanvoer van grondstoffen en halffabricaten voor de bouw en industrie. Hierdoor zijn bouwkosten enorm gestegen en zijn productieketens verstoord. Dit heeft effect op de bouwnijverheid en de industrie.
- De inflatie bereikt medio 2022 recordhoogtes. Als reactie hierop hebben de Europese en Amerikaanse centrale banken de rente verhoogd. Geld lenen en hypotheek worden hierdoor duurder. Dit zet de rem op de vastgoedsector.
- De groeicijfers voor 2022 waren nog altijd positief, ondanks een zeer laag consumentenvertrouwen. Inmiddels dreigt toch een recessie door de hoge inflatie.
- Vooralsnog wordt echter nog een kleine groei van het bbp verwacht.⁵
- De vraag naar geschikte bedrijfsruimte blijft vooralsnog echter groot, zo blijkt ook uit dit rapport.

Werkgelegenheid op bedrijventerreinen

- In Nederland is ruim één op de tien bedrijven (10,6%) op een bedrijventerrein gevestigd. Bijna een derde van alle banen in Nederland is op een bedrijventerrein gevestigd.
- In COROP-regio Zuidwest-Gelderland liggen de aandelen bedrijven en werkgelegenheid op bedrijventerreinen hoger dan de nationale gemiddelden. Het aantal vestigingen op bedrijventerreinen ligt tussen 11 en 13%. De werkgelegenheid tussen de 34 en 38% (zie figuur 2).

- Het aantal bedrijven op bedrijventerreinen is in de periode 2013-2018 gegroeid met ca. 11% (17.500 nieuwe bedrijven in Nederland). Ook de werkgelegenheid op bedrijventerreinen is tussen 2013 en 2018 gegroeid van 29,8% naar 30,2% in Nederland⁶.
- In de gemeente West Maas en Waal ligt het aandeel werkgelegenheid met 28% iets beneden het regionale gemiddelde. Dit komt neer op 1.980 arbeidsplaatsen⁷.

Aanbod en opname

- Sinds 2015 daalt het aanbodvolume aan bedrijfsruimte in Nederland. Dit komt door een sterke vraag (of behoefte). Eind 2019 werd er 7% minder bedrijfsruimte aangeboden vergeleken met een jaar eerder. Het aanbod m² bedrijfsruimte dat te huur of te koop staat, is op het laagste niveau van de afgelopen tien jaar⁸. Dit duidt op krapte op de markt. Het is wel opvallend dat de vraag naar bedrijfsruimte in 2019 is afgezwakt. Als gevolg van de economische stagnatie maakte het opnamevolume (mate van opname bedrijfshallen) het afgelopen jaar een krimp door van 5% op jaarbasis.
- Desondanks was de opname in 2019 fors hoger dan het gemiddelde van de afgelopen zeven jaar. Het totale opnamevolume in 2019 bedroeg ruim 34 miljoen m² bedrijfsruimte.
- Ook in de gemeente West Maas en Waal is er sprake van een beperkt aanbod aan bedrijfshallen (zie ook par. 2.4 leegstand).

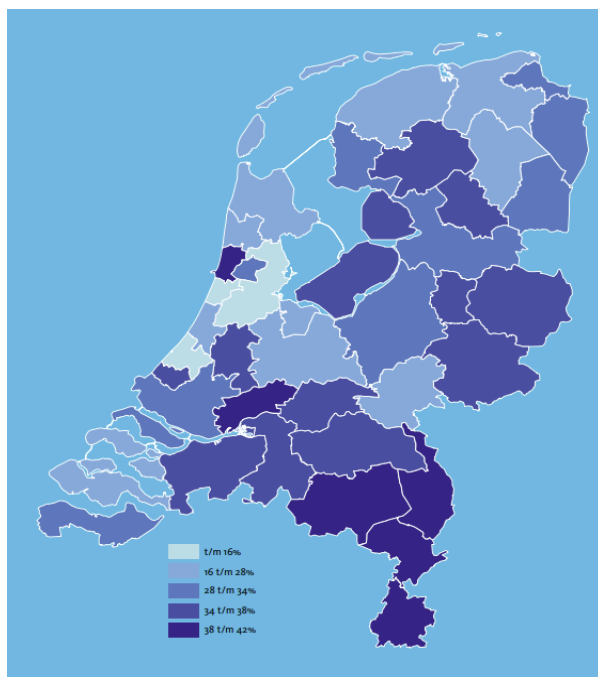
⁴ RPW 2020-2024 (2020).

⁵ DNB, juni 2022.

⁶ LISA Magazine. Werkgelegenheid op bedrijventerreinen (2019) meest actuele cijfers.

⁷ IBIS Gelderland (peildatum: 2 december 2020) & LISA

⁸ Dynamis: Sprekende cijfers. Bedrijfsruimtemarkten (2020).



Figuur 2: Aantal banen op bedrijventerreinen per corop (bron: LISA)

MKB-bedrijven

De vraag naar bedrijfsruimte voor het midden- en kleinbedrijf is veelal locatie-gebonden. Verhuizingen van bedrijven vinden hoofdzakelijk plaats binnen de eigen gemeentegrenzen. De gemiddelde verhuisafstand is 7,5 kilometer. Slechts een derde van de verhuizingen gaat over de gemeentegrenzen heen.

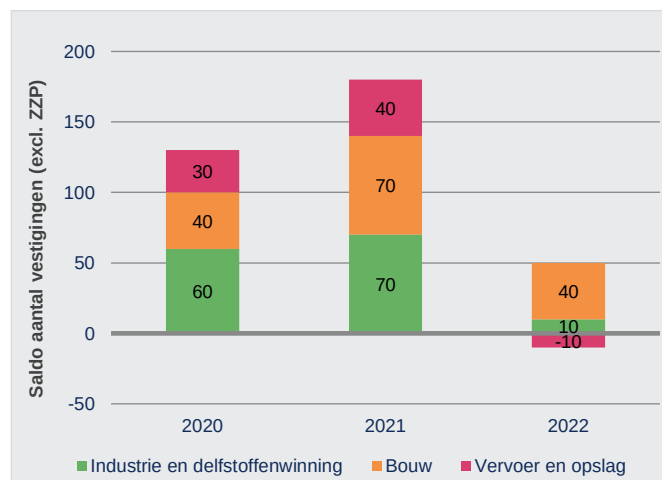
Veroudering op bedrijventerreinen

Meer dan een kwart van alle panden op bedrijventerreinen in Nederland is verouderd. Dit niet-courante vastgoed dit afbreuk

aan de aantrekkelijkheid met alle gevolgen van dien. Herstructurering van de bedrijventerreinen staat vaak op een laag pitje waardoor investeringen in de individuele bedrijven uit blijven.

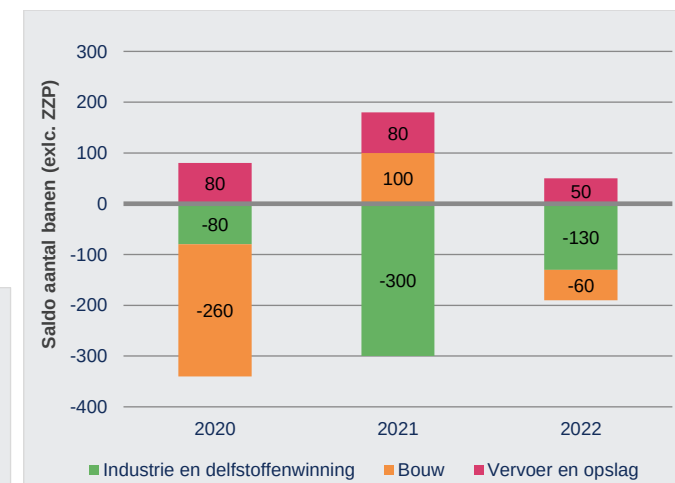
Ontwikkelingen representatieve sectoren bedrijventerreinen

Stichting LISA en I&O Research hebben een dashboard ontwikkeld, met actuele gegevens over het aantal vestigingen en banen op bedrijventerreinen. Dit is per sector voor elke provincie uitgewerkt. In de volgende alinea is kort ingegaan op de ontwikkeling van het aantal vestigingen en banen (excl. ZZP'ers) in sectoren die veelal zijn vertegenwoordigd op bedrijventerreinen.



Figuur 3: Saldo aantal vestigingen 2020-2021-2022 (excl. ZZP) Gelderland (* saldo t/m juli 2022)

Uit figuur 3 blijkt dat er sprake is van een afname van de groei in aantal vestigingen in de provincie Gelderland. In de onderscheiden sectoren⁹ is het aantal vestigingen (met meer dan één arbeidsplaats) toegenomen, behalve in de sector Vervoer en opslag. De afvlakkende groei was te verwachten na de corona-crisis. Er is echter nog steeds sprake van een groei van het aantal vestigingen. Naar verwachting zal op termijn de groei weer op een vergelijkbaar niveau uitkomen.



Figuur 4: Saldo aantal banen 2018-2019-2020 (excl. ZZP) Gelderland (* saldo t/m oktober 2020)

De Gelderse werkgelegenheid (zie figuur 4) schetst een ander beeld. Daar zien we dat het aantal banen (excl. ZZP) in dezelfde sectoren juist al jaren afneemt (m.u.v. vervoer en opslag). Mogelijke verklaringen voor de sector Industrie en delfstoffenwinning zijn de toenemende automatisering en de afgenomen productie door de coronacrisis. In de sector Bouw is vooral een toename in aantal ZZP'ers te zien. In de sector Vervoer en opslag is de afname beperkt¹⁰. Gelet op het huidige

⁹ LISA & I&O (2020). Monitor vestigingendynamiek.

¹⁰ LISA & I&O (2020). Monitor vestigingendynamiek.

personeelstekort in pakket- en bezorgdiensten is de verwachting dat het aantal banen eind 2022 hoger uitvalt.

2.3 Beleidskaders

Een analyse van de beleidskaders is voor de toets aan de Ladder relevant. De beleidskaders zijn ter toelichting in bijlage 2 opgenomen. De voornaamste conclusies hiervan t.a.v. bedrijventerreinen zijn:

- Het provinciaal beleid¹¹ stelt dat het concentreren en combineren van activiteiten de voorkeur hebben boven versnippering. Stedelijke uitbreidingen (o.a. bedrijventerreinen) moeten passen in of aansluiten op het reeds bebouwde gebied. Daarnaast moeten aard en schaal van nieuw te vestigen bedrijven passen bij of een goede aanvulling zijn op, het bestaande productiemilieu, de werkgelegenheidsstructuur en de omgeving van de woonkern. *(Het beoogde plan voorziet in nieuw bedrijventerrein, aansluitend op bestaande bedrijventerreinen (Veesteeg Zuidwest wordt onderdeel van bedrijventerrein Veesteeg). Door in te zetten op lokale bedrijvigheid, sluit het plan goed aan op het bestaande productiemilieu en de omgeving van de woonkern).*
- In het Regionaal Programma Werklocaties 2019-2024 – Regio Rivierenland (2020) (hierna: RPW) staat het toetsingskader voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio. Nieuwe planontwikkelingen worden slechts toegestaan wanneer regionale afspraken zijn vastgesteld in de regionale programmering. Veesteeg-Zuidwest is in het RPW beschreven als een nieuwe planontwikkeling. De uitwerking en doorvertaling van het RPW naar de gemeente West Maas en Waal en Veesteeg-Zuidwest is in paragraaf 2.4 beschreven.
- In de Ruimtelijke Strategische Visie Regio Rivierenland (2019) is opgenomen dat bij een grote economische dynamiek en behoefte aan grotere kavels op regionale bedrijventerreinen, de mogelijkheden voor de vestiging van middelgrote en lokale (doorgroeïende) bedrijven op lokale bedrijventerreinen worden verkend en waar mogelijk worden verruimd. Gelet op de kwantitatieve behoefte aan nieuwe bedrijfskavels in de gemeente West Maas en Waal en de behoefte naar kavels met een omvang groter dan 0,5 ha, is de conclusie dat het huidige aanbod aan (middel)grote kavels niet voorziet in de vraag. *(Het beoogde plan voorziet hier juist wel in).*
- In de gemeentelijke Structuurvisie Dorpen (2015) staat dat de gemeente afspraken met de regio Rivierenland heeft over de te ontwikkelen bedrijventerreinen. Volgens de Structuurvisie zwakt de vraag naar bedrijventerreinen de komende decennia af. Een belangrijke kanttekening is dat de vraagraming is opgesteld tijdens economisch herstel. De afgelopen jaren was de groei sterker dan de voorspellingen. Daarnaast blijft er binnen de gemeente wel ontwikkelcapaciteit nodig. Het aantrekken van nieuwe bedrijven staat hoog op de agenda.
- Ook is de gemeente voornemens om in de toekomst mogelijk een bedrijventerrein te transformeren tot een volwaardig woongebied, omdat delen reeds verkleuren. Om een herstructurering succesvol op te pakken moet de gemeente wel alternatieven kunnen bieden voor bedrijven. Als alle bedrijventerreinen vol zijn vormt dat een beperking voor herstructurering. Een nieuw bedrijventerrein biedt dus ook kansen voor herstructurering van bestaande bedrijven.

2.4 Marktverkenning

In het navolgende is ingegaan op de kwantitatieve behoefte aan bedrijventerreinen. We richten ons op de uitbreidingsvraag. Dit is de vraag die voortkomt uit economische groei vanuit het bedrijfsleven als gevolg van capaciteitsgebrek in de huidige, uitgegeven voorraad bedrijventerrein. Dit vormt ca. 95% van de totale ruimtevraag. Het beperkte restant bestaat uit de vervangingsvraag en de verplaatsingsvraag, maar deze zijn minder relevant in voorliggend onderzoek. Er is gebruik gemaakt van de vraag- en aanbodramingen van het RPW, die het uitgangspunt zijn van het beleid.

Als aanvulling daarop is de behoefteraming tot 2030 geëxtrapoleerd, op basis van een historisch uitgiftepatroon (zie bijlage 3).

In het RPW is een prognose voor de ruimtebehoefte opgenomen tot 2030¹² via twee scenario's¹³. Zie tabel 1. Hieruit blijkt het volgende:

- In totaal is er t/m 2030 en afhankelijk van het scenario, een ruimtevraag van 24-129 ha. Dit is een ruime bandbreedte.
- In het RPW is beschreven dat het scenario hoog naar verwachting de meest realistische prognose is. Dit komt o.a. door de grote vraag vanuit de logistiek op korte en middellange termijn, de vele kavels die momenteel in optie zijn en de historische uitgiftes in de periode 2010-2021 (zie bijlage 3).
- In de praktijk blijft de marktvraag onverminderd groot. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de vele opties die op verschillende bedrijventerreinen liggen. Hoewel deze niet allen worden verzilverd, geeft dit wel een aanzienlijke behoefte aan.

¹¹ Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018) en de Geconsolideerde Omgevingsverordening provincie Gelderland (2018))

¹² Prognose door Ecorys 2019.

¹³ Scenario's opgesteld door PBL en CPB, 2015. De belangrijkste parameter is de werkgelegenheidsontwikkeling.

Tabel 1: Overzicht plannen naar planstatus (RPW, 2019)

Status	2019-2022 (netto ha)	Vanaf 2023 (netto ha)	Totaal (netto ha)
Hard	49,2	-	49,2
Groen	86,8	-	87
Oranje	43,7 – 49,2	-	44 tot 49
Rood	-	Ca. 40 - 60	40 tot 60

- In bijlage 3 is de uitgifte van grond op bedrijventerreinen in de regio onderzocht. Hieruit blijkt dat de gronduitgifte de afgelopen 10 jaar in lijn lag met het hoge scenario. Indien deze uitgifte wordt geëxtrapoleerd naar 2030 is er een vraag van 150 ha t/m 2030.
- Op basis van de vraagraming van het RPW (WLO-scenario hoog 2021-2030) en de extrapolatie gaan we uit van een vraag van 129-150 ha t/m 2030.
- De verschillen tussen de scenario's zijn te verklaren door de sterke groei in logistiek. Dit is een belangrijke sector in de regio Rivierenland. In scenario Hoog wordt voor deze sector een groei van ca. 80 ha verwacht. De sector klassiek-gemengd profiteert van deze sterke groei.

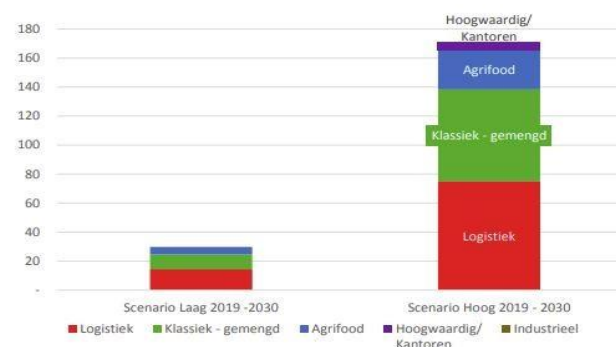
Daarnaast heeft Ecorys de indicatieve ruimtevraag voor beide scenario's opgesplitst naar werkmilieus (zie figuur 5). Hieruit blijkt het volgende:

- In beide scenario's is de ruimtevraag voor de sectoren logistiek en klassiek-gemengd het grootst. Daarnaast is ook een ruimtevraag in de sectoren Agrifood (scenario Laag en Hoog) en hoogwaardig/kantoren (scenario Hoog).

Tabel 2: Ruimtebehoefte naar WLO-scenario (ha)

Rivierenland	2021-2025	2025-2030
WLO-scenario Laag	8	16
WLO-scenario Hoog	43	86

Figuur 5: Verdeling werkmilieus Rivierenland 2019-2030



Aanbod regio Rivierenland

In de regio Rivierenland bestaat het harde netto uitgiftebaar planaanbod uit ca. 49,2 ha (zie tabel 1)¹⁴. Dit is het totaal aan plannen dat in (onherroepelijk) vastgestelde bestemmingsplannen. Een overzicht van het harde planaanbod staat in bijlage 4.

Tussenconclusie: Vraag-aanbodconfrontatie

De tussenconclusie is dat er tot 2030 een aanvullende behoefte is van 80 tot 101 ha in de regio Rivierenland (verwachte kwantitatieve vraag (129-150 ha) minus het harde planaanbod (49 ha)).

Plannen regio Rivierenland

Er zijn in de regio verschillende plannen, waarvan een deel al concreet zijn, maar nog geen 'harde status' hebben¹⁵. De resterende behoefte (80-101 ha) zal naar verwachting (op termijn) worden ingevuld met deze huidige plannen. In het RPW is onderscheid gemaakt tussen plannen van 2019 t/m 2022 en plannen vanaf 2023. In totaal zijn er in de regio 14 plannen voor nieuw bedrijventerrein, waaronder de locatie Veesteeg-Zuidwest. De totale omvang van de plannen in de regio Rivierenland is in tabel 2 weergegeven. De status van de plannen is anno 2022 is onduidelijk.

De resterende kwantitatieve behoefte minus het harde planaanbod bedraagt in de regio Rivierenland t/m 2030 80 t/m 101 ha. Indien de 'groene' maar zachte plannen worden gerealiseerd, bestaat de resterende kwantitatieve behoefte uit -5,8 ha

¹⁴ IBIS Gelderland. Peildatum: 2 december 2020.

¹⁵ (Onherroepelijk) bestemmingsplan en/of de Ladder voor Duurzame Verstedelijking doorlopen.

tot 16,2 ha. Plannen met een groene status kunnen theoretisch de resterende kwantitatieve behoefte invullen. Dit betekent dat er voor 'oranje' plannen kwantitatieve behoefte is. Een strikte motivering noodzakelijk om deze plannen een groene status te geven.

Een kanttekening is dat er bij groene plannen nog geen zekerheid is of de ontwikkeling ook daadwerkelijk doorgaat. Bovendien sluit mogelijk niet ieder plan met een groene status aan op de verwachte kwalitatieve vraag in kavelomvang dan wel het onderscheid per subregio. De plannen zijn in het RPW (zie tabel 2) zijn gecategoriseerd in 'groen', 'oranje' en 'rood':

- Groen: Dit zijn zowel harde als zachte plannen¹⁶.
- Oranje: Dit zijn zachte plannen¹⁷.
- Rood: De planvorming wordt uitgesteld (tot na 2020) en/of (definitief) stopgezet.

Het plan Veesteeg-Zuid heeft ondertussen de 'groene' status gekregen. Dit betekent dat het plan voorziet in aantoonbare behoefte en dat de locatie niet op grote RO bezwaren stuit.

Kwalitatieve behoefte

In het RPW is de kwalitatieve behoefte inzichtelijk gemaakt op basis van verschillende grootteklassen. Er is onderscheid gemaakt tussen drie segmenten (zie tabel 3). Wanneer de vraag wordt afgezet tegen het aanbod, blijkt dat bij alle segmenten de vraag het aanbod overstijgt. Veesteeg-Zuidwest past binnen het segment 0,5-3 ha. Daarnaast past de ontwikkeling van zachte plannen voor de drie segmenten binnen de bandbreedte. Bij het bepalen van de kwalitatieve behoefte wordt ook onderscheid gemaakt tussen de verschillende subregio's in Rivierenland. Het beoogde initiatief ligt in de subregio 'westen van Land van Maas en Waal'. Dit is tevens de gemeente West Maas en Waal.

De vraag naar type bedrijventerrein is in figuur 5 afgebeeld. Logistiek en klassiek-gemengd zijn beiden sterk vertegenwoordigd in het hoge scenario. Het initiatief is een klassiek gemengd bedrijventerrein. Bedrijventerreinen die worden ontwikkeld voor logistiek zijn hiermee niet relevant. Ook het aanbod op distributieparks is beperkt, echter zal bedrijvenpark Medel Afronding (Fase 2) onherroepelijk worden. Hiermee komt er weer nieuw aanbod op distributieparks.

Tabel 3: Verhouding kwalitatieve vraag en aanbod (grootteklasse) regio Rivierenland

Segment	Indicatieve verdeling van de vraag	Vraag t/m 2030 (ha)	Hard planaanbod (ha)	Zacht planaanbod (ha) t/m 2022
< 0,5 ha	20%	28-48	Ca. 26	Ca. 31
0,5 ha – 3 ha	30-45%	42-69	Ca. 30	Ca. 35
3 ha	45-50%	62-121	Ca. 30	Ca. 60

¹⁶ Nog uitteefbare bedrijventerreinen met een onherroepelijk bestemmingsplan, of waarvan de behoefte is aangetoond (en binnen afzienbare tijd een onherroepelijk bestemmingsplan voorligt).

¹⁷ De behoefte voor deze ontwikkeling moet nog worden aangetoond middels een Ladderonderbouwing, waarbij ook doelgroep/verkeveling van vergelijkbaar aanbod in andere regiogemeenten in beschouwing wordt genomen. De ontwikkeling dient regionaal afgestemd te worden.

In bijlage 3 is de indicatieve vraag t/m 2030 voor de gemeente geraamd. Dit betreft ca. 10,8 ha. Het planaanbod (direct uitgeefbaar en niet direct uitgeefbaar) bedraagt ca. 0,26 ha (zie tabel 4)¹⁸. Verder is er naast het plan Veesteeg-Zuidwest nog een ander zacht plan namelijk Veesteeg II (oranje status). Ook dit beoogde bedrijventerrein is een lokaal terrein ten behoeve van reguliere bedrijvigheid. De beoogde omvang is ca. 6 ha. Momenteel loopt er een onderzoek naar dit plan. Het harde en zachte planaanbod in de gemeente West Maas en Waal bedraagt (incl. Veesteeg-Zuidwest) ca. 10,6 ha. Het planaanbod ligt daarmee dus nagenoeg gelijk als de geraamde vraag van 10,8 ha.

Tabel 4: Uitgeefbaar aanbod gemeente West Maas en Waal¹⁹

	Netto omvang (ha)	Aanbod (ha)
Industrieterrein Beneden Leeuwen	14,4	0,26
Industrieterrein Dreumel (revitalisering)	8,1	0
Industrieterrein Dreumel (uitbreiding)	3,0	0
Industrieterrein Leeuwen (Energieweg)	31,1	0
Industrieterrein Maasbommel	3,0	0
Industrieterrein Maasbommel (Kapelstraat)	1,3	0
Industrieterrein Wamel	8,3	0
Industrieterrein Zandkamp	1,9	0
Veesteeg	11,0	0
Veesteeg Oost	8,0	0
Veesteeg West	8,0	0
Totaal	98,0	0,26

¹⁸ Gemeente geeft aan dat er geen uitgeefbare kavels meer zijn.

¹⁹ IBIS Gelderland. Peildatum: 2 december 2020.

Een deel van het planaanbod (ca. 1,6 ha) is echter in optie. Daarnaast bestaat het zeer beperkte harde planaanbod uit kavels met een omvang van ca. 1 ha.

Dit betekent dat het harde planaanbod niet voorziet in een kwalitatieve behoefte aan kavels met een oppervlakteklasse tussen de 0,5 en 3 ha. Daarnaast kan het aanbod niet voorzien in de kwalitatieve vraag t/m 2030 naar kavels in de grootteklasse 0,5-3 ha. Het initiatief voorziet in deze kwalitatieve behoefte.

Onderzoek Ecorys in opdracht van gemeente West Maas en Waal

Adviesbureau Ecorys heeft in 2019 onderzoek gedaan naar de (ruimte)behoefte van ondernemers in de gemeente West Maas en Waal. Een aantal van de conclusies uit dit rapport zijn van belang voor de kwalitatieve behoefte en navolgend benoemd:

- Bij een deel van de bedrijven is sprake van een uitbreidingsverwachting. Daarbij is nog niet de ruimte meegerekend die nodig is door starters en bovenregionale vraag.
- Dit toont aan dat er nieuw bedrijventerrein nodig is.
- Hierin kan het huidige uitgeefbare aanbod niet voorzien. Dat laat de vraag-aanbod-confrontatie in het nieuwe RPW ook zien.
- Nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein is het meest logisch nabij Veesteeg.

Leegstand

Vanuit de ladder en duurzaam ruimtegebruik moet onderzocht worden of de bestaande leegstand geen optie biedt voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarnaast moet worden gemotiveerd dat de planologische toevoeging niet leidt tot onaanvaardbare leegstand. Er is een Funda-analyse uitgevoerd naar de leegstand van bedrijfspanden in het ruimtelijk verzorgingsgebied. In tabel 5 staan alle leegstaande gebouwen in de gemeente West Maas en Waal. Uit de analyse blijkt het volgende:

- Er staan in totaal 3 bedrijfshallen leeg in de gemeente met een totale omvang van 2.223 m² (0,23 ha).
- De leegstand is zowel in aantal panden als in omvang (m²) zeer beperkt. De huidige leegstand in omvang ligt met 0,3% ver onder frictieniveau van 5-6%, die 'gangbaar' is om voldoende keuze en dynamiek in de markt te houden.
- De zeer beperkte leegstand duidt op een tekort en gebrek aan dynamiek op de markt.
- Er is een groter aanbod aan bedrijfshallen nodig in de gemeente.

- Gelet op de behoefte aan nieuwe bedrijfsruimte, alsmede de zeer beperkte leegstand, is het niet te verwachten dat er onaanvaardbare leegstand in de gemeente optreedt bij het planologisch toevoegen van nieuw bedrijventerrein.

2.5 Conclusie behoefte en effecten

Planinitiatief i.r.t. kwantitatieve behoefte

- Gemeente West Maas en Waal: uit de kwantitatieve behoeftetoets blijkt dat er richting 2030 aanvullende behoefte is aan 10,8 ha aan bedrijventerrein. De vraag overstijgt de plancapaciteit, want deze bedraagt in totaal 10,6 ha. Waarbij wordt opgemerkt dat dit zachte plancapaciteit is, bestaande uit het planinitiatief (4,4 ha), de Veesteeg II (circa 6 ha) en het uitgeefbare aanbod (circa 0,2 ha). De jurisprudentie bij de Ladder schrijft voor dat enkel het harde planaanbod in de Ladder dient te worden opgenomen.
- Daarnaast is de zeer beperkte leegstand een indicatie voor krapte op de markt. Ook uit onderzoek van Ecorys

blijkt dat de lokale vraag het huidige aanbod overstijgt en dat nieuw aanbod nodig is.

- Regio Rivierenland: ook op regionaal niveau is sprake van een kwantitatieve behoefte. De verwachte additionele vraag richting 2030 overstijgt het harde planaanbod. Een nuance is dat er wel voldoende beleidsmatig 'groene plannen' in de regio zijn, maar dit zijn niet allen harde plannen en hoeven niet te worden opgenomen in de verrekening van vraag en aanbod. Bovendien is er bij groene plannen nog geen zekerheid of de ontwikkeling ook daadwerkelijk doorgaat.
- Ook sluit mogelijk niet ieder plan met een groene status aan op de verwachte kwalitatieve vraag in kavelomvang dan wel het onderscheid per subregio.

Planinitiatief i.r.t. kwalitatieve behoefte

- Gemeente West Maas en Waal: Relevant is dat het plan een uitbreiding van een bestaand terrein betreft. De terreinen in de gemeente zijn gevuld en de gemeente moet ruimte aanbieden om te ondernemen. Daarnaast blijkt uit onderzoek van Ecorys dat er nieuw bedrijventerrein in de

Tabel 5: Leegstand bedrijfshallen gemeente West Maas en Waal (bron Funda in Business, peildatum; 29 november 2022)

Adres	Plaats	Omvang (m ²)	Aangeboden sinds		Opmerking
van Heemstraweg 32AA	Beneden-Leeuwen	1536	3 maanden	Bestaande bouw	
Beatrixstraat 35	Beneden-Leeuwen	347	6+ maanden	Bestaande bouw	
Havenkade 4	Beneden-Leeuwen	340	2 maanden	Bestaande bouw	Betreft werkschip
De Onderstal C	Beneden-Leeuwen	186	2 maanden	Momenteel in aanbouw	
Expeditieweg	Boven-Leeuwen	842	2 maanden	Momenteel in aanbouw	Onderverdeeld in kleinere units
De Onderstal 13	Beneden-Leeuwen	95	2 weken	Bestaande bouw	Verkocht onder voorbehoud
Lageweg 22Y	Dreumel	63	4 maanden	Momenteel in aanbouw	
Lageweg 22 27 T	Dreumel	63	2 maanden	Momenteel in aanbouw	

gemeente nodig is. Ideaaltypisch wordt dit voorzien nabij de Veesteeg.

- Regio Rivierenland: In kwalitatieve zin is er in de regio schaarste aan bedrijfskavels met een omvang van 0,5-3 ha. Het harde en zachte planaanbod is voor deze grootteklasse onvoldoende om aan de vraag t/m 2030 te kunnen voldoen. Het planinitiatief voorziet daarentegen juist wel in middelgrote kavels met een omvang van ca. 1 ha.

Aanvaardbare ruimtelijk-functionele effecten bedrijventerrein

De conclusie is dat de effecten van het plan ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Hierbij is het volgende van belang:

- De planlocatie sluit goed aan op het bestaande cluster.
- De aard en schaal van het planinitiatief zijn een goede aanvulling zijn op het bestaande productiemilieu, de werkgelegenheidsstructuur en de omgeving van de woonkern. Daarnaast wordt ingezet op ondernemers met een lokale binding aan de betreffende gemeente/locatie.
- De leegstand is ver onder frictieniveau en duidt op een tekort aan bedrijfsruimte.
- Er is sprake van een sterke behoefte aan grotere kavels op regionale bedrijventerreinen. Hierdoor is het aanvaardbaar om de mogelijkheden voor de vestiging van middelgrote en lokale (doorgroeïende) bedrijven op lokale bedrijventerreinen te verruimen.
- Om deze redenen treden er naar verwachting geen ruimtelijk onaanvaardbare leegstandseffecten op bij uitbreiding van het aanbod.
- Het terrein is via de N322 goed ontsloten op het (boven)regionale wegennet en er is naar verwachting geen toename in (vracht)verkeersbewegingen in de kern Beneden-Leeuwen.

Planinitiatief gelegen buiten bestaand stedelijk gebied

Het planinitiatief ligt buiten bestaand stedelijk gebied. Vanuit duurzaam ruimtegebruik moet in de Ladder worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Uit voorgaande conclusies en de ramingen van de harde en de zachte plancapaciteit blijkt dat niet kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied. Er is te weinig plancapaciteit en/of leegstand om aan de kwalitatieve vraag te voldoen.

3 Ruimtelijk-functionele onderbouwing tankstation

Dit hoofdstuk vormt de onderlegger voor de toets aan de Ladder in hoofdstuk 1. Het onderzoek gaat in op de functie ‘tankstation’. Tankstations zijn er in allerlei vormen. Het plan is nog niet uitgekristalliseerd en het nog niet onduidelijk wat voor soort tankstation er komt. Denk aan de mogelijkheid voor een shop of de variatie in brandstoffen zoals LNG, waterstof, of een elektrisch snel laadpunt. Ook een wasstraat behoort tot de opties. In het navolgende beschouwen we tankstations daarom in brede zin.

3.1 Afbakening verzorgingsgebied

Het verzorgingsgebied is de gemeente West Maas en Waal, waarbij genuanceerd wordt dat het verzorgingsgebied van deze functie vele malen groter is en daardoor ook niet ‘scherp’ af te bakenen is. Toch is de keuze voor de gemeente te verantwoorden, omdat dit het schaalniveau is waarbinnen eventuele effecten zich voordoen. Buiten de gemeentegrenzen en op verdere afstand zijn de effecten zeer klein.

3.2 Trends en ontwikkelingen

Tankstations

Er is in Nederland een sterk netwerk aan locaties waar men 24/7/365 brandstof kan tanken. Tankstations verkopen tegenwoordig soms niet alleen traditionele brandstoffen, zoals benzine en diesel, maar ook duurzame brandstoffen zoals (Bio)CNG, (Bio)LNG, waterstof en elektriciteit. Vaak zijn tankstations voorzien van openbare sanitaire voorzieningen en een winkel waar benodigdheden voor onderweg kunnen worden gekocht. Ook dienen tankstations steeds meer als ontspannings- of werkplek om de tijd tussen afspraken te overbruggen. Er zijn globaal drie type tankstations:

1. Full service tankstations, langs snelwegen, drukke provinciale wegen of doorgaande wegen in de stad. Hiervoor geldt dat de verblijfsfunctie sterk van belang is. Het zijn rustpunten voor reizigers.
2. Kleinere bemande tankstations langs provinciale/lokale wegen en in dorp of stad. Deze hebben vaak ook een shop, maar die is meer gericht op bijverkoop of een snelle boodschap.
3. Onbemande tankstations langs provinciale/lokale wegen en in dorp of stad. Deze verkopen alleen motorbrandstoffen.

Tegenwoordig is meer dan 50% van de tankstations onbemand, waar dit in 2003 nog 14% betrof. De verwachting is dat deze ontwikkeling zal doorzetten. Belangrijke factoren voor de keuze van een tankstation zijn de prijs, faciliteiten (o.a. eetvoorzieningen en toilet), aanbod van producten en diensten

(gericht op auto en bezoeker) en de bereikbaarheid van de locatie (dichtbij huis of op de route)²⁰.

Ontwikkelingen door corona

Na de coronapandemie is de vraag naar brandstoffen weer toegenomen. Wel versnelde de coronacrisis dat kleinschalige familiebedrijven werden gekocht door grotere spelers, maar ook de toename van het aantal onbemande tankstations²¹.

Mobiliteit in de toekomst

Over 15 jaar reizen we naar verwachting nog meer dan nu en de (auto)mobiliteit neemt toe²². Technologische ontwikkelingen veranderen ondertussen wel de manier waarop we met de auto reizen. Op de korte termijn gaat het met name over het afnemende autobezit onder jongeren en toenemend gebruik van deelconcepten. Het effect hiervan wordt gedempt door de populariteit van private lease en de vergrijzing. Hierdoor blijft het autobezit voornamelijk op peil.

De vraag op de langere termijn is wat de omslag naar groene energie voor gevolgen heeft voor het tankstation. Als het wagenpark elektrisch wordt, dan heeft het tankstation dat we nu kennen weinig meerwaarde. De vervanging van auto's die op motorbrandstoffen rijden door elektrische auto's maakt dat de vraag naar motorbrandstoffen zal afnemen. Mensen zullen thuis hun auto opladen, of bij hun werk.²³ Het is echter nog de vraag hoe snel deze ontwikkeling zal gaan. Elektrische auto's zijn nog relatief duur. Als auto's overschakelen op waterstof, biedt dit meer perspectief voor tankstations: net als benzine of diesel heeft ook waterstof een verdeelpunt nodig.²⁴

²⁰ Berenschot, Tankstations in transitie, Kansen in services en nieuwe energie richting 2035 (november 2019).

²¹ Financieel Dagblad, Door corona zullen kleine pompstations nog sneller verdwijnen (maart 2020).

²² Berenschot, Tankstations in transitie, Kansen in services en nieuwe energie richting 2035 (november 2019).

²³ Berenschot, Tankstations in transitie, Kansen in services en nieuwe energie richting 2035 (november 2019).

²⁴ Financieel Dagblad, Door corona zullen kleine pompstations nog sneller verdwijnen (maart 2020).

Tankstation van de toekomst

De verwachting is dat in 2035 tankstations minder omzet halen uit de verkoop van energie, maar zij nog steeds belangrijke punten voor de verkoop van energie zijn. Daarnaast worden retail en services van essentieel belang voor tankstations en versterken tankstations hun functie als verblijfplaats. Tankstations transformeren naar energie- en servicehubs die een breed scala aan producten en diensten aanbieden, waarbij de consument zijn tijd zo efficiënt mogelijk kan besteden. Met de brandstoftransitie in het verschiet, waarbij zelfs elektrisch snel laden al snel zes of zeven minuten duurt, heeft de consument even de tijd. Dan kan diegene nog snel een boodschap doen, zijn laptop openklappen of een koffie drinken. Het tankstation van de toekomst zal een zeer divers aanbod bieden, bijvoorbeeld door ook in de avonden maaltijden aan te bieden.²⁵

Voor tankstations is de goede locatie essentieel. Hier kunnen zij zich ontwikkelen als cruciale schakel in het mobiliteitssysteem. Tankstations die verdwijnen liggen vaak op een minder goede locatie of hebben niet de potentie om hun aanbod sterk te diversifiëren en/of in te zetten op retail en services.

3.3 Beleidskaders

Een analyse van de beleidskaders is voor de toets aan de Ladder relevant. Er is echter geen ruimtelijk beleid specifiek inzake tankstations. Wel behoort een tankstation tot de categorie 'bedrijven'. Voor het beleid t.a.v. deze functie wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Aangezien het tankstation mogelijk een shop krijgt, is ook het regionale en het gemeentelijke detailhandelsbeleid geanalyseerd²⁶. In deze stukken is echter niets opgenomen over detailhandel bij tankstations. In beleid elders

zien we veelal dat de shop een maximum-maatvoering krijgt van bijvoorbeeld 50 tot 100 m² vvo.

Plannen en initiatieven

Er zijn bij BRO geen andere plannen bekend in de regio waar bij een tankstation wordt gerealiseerd.

3.4 Marktverkenning

Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7% meer dan een jaar geleden. Daarmee groeit het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder. Ruim 7,6 miljoen personenauto's staan op naam van particulieren. Daarmee waren er begin 2020 in Nederland 543 auto's per duizend inwoners van 18 jaar of ouder. Begin 2015 waren dat er nog 528. Het autobezit is het hoogst bij 50- tot 65-jarigen.²⁷

Terwijl het aantal personenauto's groeit, ligt het aantal tankstations in Nederland de afgelopen jaren stabiel rond de 4.000 oftewel 23 per 100.000 inwoners. In de provincie Gelderland zijn gemiddeld 28 tankstations per 100.000 inwoners aanwezig. Figuur 6 geeft een weergave van tankstations in de omgeving van de planlocatie. De gemeente telt zeven tankstations: 3x Esso, 2x Total, 1x Total Express en 1x Argos²⁸. Dit vertaalt zich naar 0,38 tankstations per 1.000 inwoners, meer dan het landelijk en provinciaal gemiddelde. Dit betekent niet direct dat de gemeente relatief veel tankstations telt. Immers, niet alleen inwoners in de gemeente maken gebruik van de tankstations, ook mensen uit elders van het land die door de gemeente rijden, o.a. via de N322, behoren tot de doelgroep.

Bij het beoogde tankstation zal mogelijk ook LNG (liquefied natural gas). De brandstof is vooral interessant voor zwaar vrachtverkeer en voor de scheepvaart en is aanzienlijk schoner dan diesel. Op dit moment zijn er in Nederland 25 LNG-tankstations (figuur 7), waar dat er in 2016 nog 16 waren. Uit een globale aanbodanalyse blijkt dat deze stations vooral gevestigd zijn in en rondom industrie/distributieterreinen, zoals de Veesteeg. De verwachting is dat het aantal LNG-tankstations parallel aan het groeiend aantal LNG-trucks zal uitgroeien tot ca. 100 tankstations in 2030²⁹, een verdrievoudiging in tien jaar tijd.

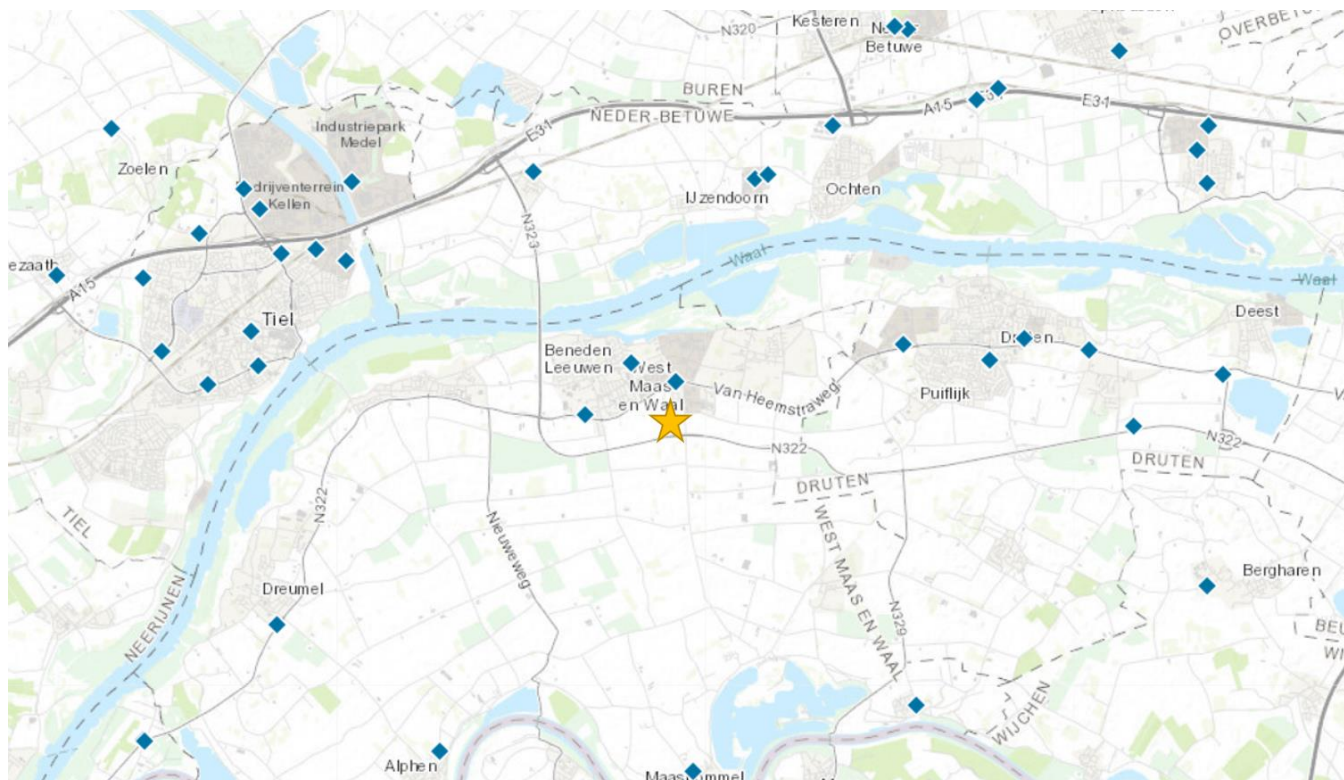
²⁵ Out of Home Shops, Trend: tankstations wordt servicestation (oktober 2020).

²⁶ Regionale detailhandelsstructuurvisie Rivierenland (2014). Detailhandelsbeleid gemeente West Maas en Waal (2016)

²⁷ CBS (2020). Autopark groeit sterker dan bevolking.

²⁸ Locatus Online, peildatum december 2020.

²⁹ Nationaal LNG Platform, op basis van Ministerie van Infrastructuur en Milieu 'Een duurzame brandstofvisie met LEF, 2014'.



Figuur 6: Tankstations in de omgeving van het initiatief (ster)

3.5 Conclusie behoefte en effecten

Gelet op het voorgaande is er voldoende behoefte aan een nieuw tankstation op het bedrijventerrein Veesteeg-Zuidwest. Bij deze conclusie is het volgende relevant:

- De ligging van het tankstation op het bedrijventerrein aansluitend aan een provinciale weg (N322) en de goede zichtbaarheid en bereikbaarheid per auto zijn belangrijke kernkwaliteiten van de locatie. Daarbij zal het tankstation het 'eigen' bedrijventerrein gaan bedienen. Bovendien is

het een geschikte locatie voor verkeer uit de regio onderweg naar de A15. Om voorgaande redenen biedt de planlocatie voldoende toekomstperspectief.

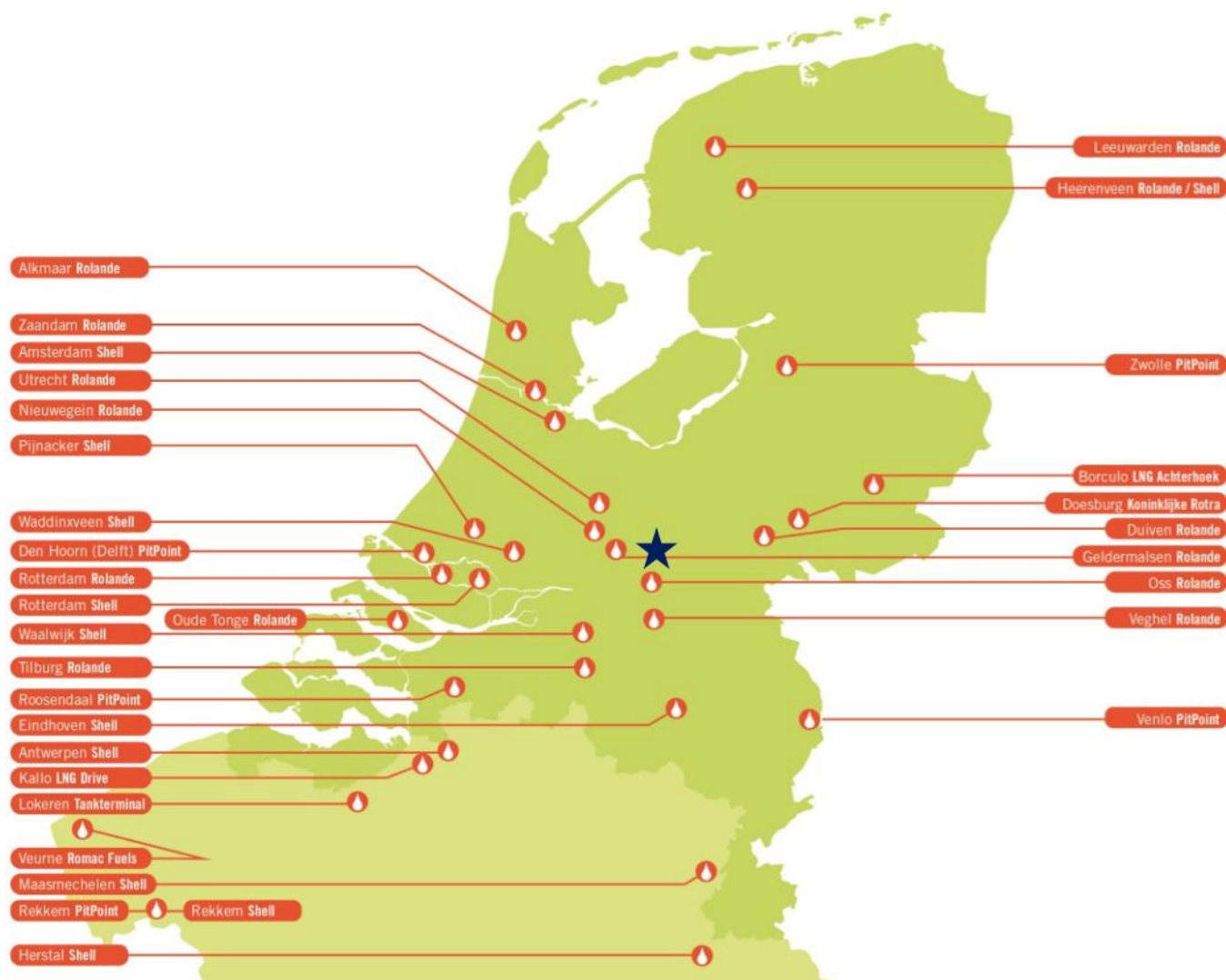
- De vraag naar tankstations blijft bestaan, maar wijzigt wel. Steeds vaker worden andere functies gekoppeld aan een tankstation. De consument heeft immers behoefte aan efficiëntie. Voor het initiatief in Beneden-Leeuwen wordt een shop voorzien. Daarmee voorziet het tankstation in aanvullende services.
- Het initiatief voorziet bovendien (mogelijk) in een landelijk toenemende vraag naar LNG voor vrachtverkeer. Het tankstation zal veel vrachtverkeer bedienen. Ook andere

alternatieve energiebronnen behoren tot de mogelijkheden.

- Tot slot is van belang dat er reeds een keten geïnteresseerd is om het tankstation te gaan exploiteren. Dit mag worden gezien als een sterke indicatie voor behoefte aan het tankstation. De keten heeft voor deze afweging immers ook een intern marktonderzoek uitgevoerd. Mogelijk wordt er een bestaand tankstation in de omgeving verplaatst, waardoor er per saldo geen sprake is van een uitbreiding van het aantal tankstations.

Aanvaardbare ruimtelijke effecten

Er zullen geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten optreden als gevolg van het initiatief. Hierbij is relevant dat tankstations geen dragende voorzieningen zijn voor winkelgebieden of bedrijventerreinen. Mocht er een tankstation door concurrentie verdwijnen, zal er zodoende nooit sprake zijn van onaanvaardbare effecten op het woon-, leef en ondernemersklimaat. Het eventueel verdwijnen van een tankstation in de omgeving zal bovendien niet zo zeer het gevolg zijn van het beoogde initiatief, maar het gevolg van een autonome trend die in de markt al enige jaren zichtbaar is: tankstations in de kleinere kernen verdwijnen als gevolg van verslechterd marktperspectief (vanuit het veelal lokale verzorgingsgebied).



Figuur 7: LNG locaties Nederland (Nationaal LNG Platform, geraadpleegd december 2020), inclusief locatie initiatief (ster)

Bijlage 1

Begrippen

Begrippenlijst

BVO/WVO

- *Bruto vloeroppervlak*: Het bruto vloeroppervlak is de oppervlakte van een ruimte of groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Meten vindt plaats op basis van NEN 2580.
- *Winkelverkoop vloeroppervlak*: alleen de voor het publiek toegankelijke ruimten (dus exclusief magazijn, kantoor, etalage, etc.).

Detailhandel (als activiteit)

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan de uiteindelijke gebruiker of verbruiker.

Dagelijkse sector

Voedings- en genotmiddelen (vgm) en artikelen op het gebied van persoonlijke verzorging. In de praktijk gaat het hierbij om supermarktaanbod, aanbod in vgm-speciaalzaken, drogisterij- en parfumeriezaken.

Niet-dagelijkse sector

Winkels die artikelen verkopen met een doorgaans lagere koopfrequentie dan dagelijkse artikelen. In de praktijk gaat hierbij om winkels in huishoudelijke artikelen, kleding, mode, schoenen, sport, rijwielen, bruin- en witgoed, rijwielen, doe-het-zelf, wonen, tuinartikelen en dierenartikelen.

Bestedingspotentieel

Totaal aan toonbankbestedingen in winkels die door de inwoners van een bepaald gebied gedaan kunnen worden. Gebaseerd op inwoneraantal en gemiddelde (landelijke) netto omzet per hoofd van de bevolking.

Hoofddetailhandelsstructuur

De concentratiegebieden c.q. (winkel)centra waar beleidsmatig op wordt ingezet.

Koopkrachtbinding

Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun bestedingen verrichten bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn.

Koopkrachtafvloeiing

Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun detailhandelsbestedingen plaatsen bij gevestigde winkels buiten dat gebied.

Koopkrachttoevloeiing

Mate waarin inwoners van buiten een bepaald gebied detailhandelsbestedingen plaatsen bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn (aandeel omzet van buiten).

Koopstroomgegevens

Onderzoeksresultaten uit koopstromenonderzoek. In de basis wordt hiermee de koopkrachtbinding, -afvloeiing en -toevloeiing bedoeld. Ook kunnen kwalitatieve aspecten worden bedoeld, zoals koopmotieven, beoordelingen en persoonskenmerken.

Leegstand (op basis van Locatus)

Locatus registreert een pand als leegstand indien het redelijkerwijs de verwachting is dat in het (leegstaande) pand een verkooppunt in de detailhandel, horeca of consumentgerichte

dienstverlening zal terugkomen. Het betreft dus leegstand van verkooppunten en niet leegstand van uitsluitend winkels.

Plancapaciteit (hard)

In principe wordt met plancapaciteit de harde plan-capaciteit bedoeld, tenzij expliciet anders vermeld. Harde plancapaciteit zijn de directe vestigingsmogelijkheden voor detailhandel die zijn vastgelegd in een juridisch bindend planologisch kader, zoals vastgestelde bestemmingsplannen, uitwerkingsplannen, gebieden zonder bestemmingsplan (witte vlekken) en verleende (kruimel) omgevingsvergunningen.

Vloerproductiviteit

Gemiddelde omzet in gevestigde winkels per m² winkelvloeroppervlak (wvo).

Bijlage 2

Beleidskaders

Beleidskaders

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

De 7 ambities van de provincie hebben betrekking op de volgende thema's:

- Energietransitie
- Klimaatadaptatie
- Circulaire economie
- Biodiversiteit
- Bereikbaarheid
- Vestigingsklimaat
- Woon- en leefomgeving.

Met betrekking tot het vestigingsklimaat streeft de provincie naar een krachtige, duurzame topregio. Sterke stedelijke netwerken en toegankelijke ontmoetingsplekken zijn hiervoor van vitaal belang. Dit zijn plekken die goed zijn ontsloten, zoals dynamische bedrijventerreinen. Het concentreren en combineren van activiteiten heeft daarbij de voorkeur boven versnippering door de hele provincie.

De uitwerking van de Omgevingsvisie is beschreven in de geconsolideerde Omgevingsverordening provincie Gelderland.

Geconsolideerde Omgevingsverordening provincie Gelderland (december 2018)

De provincie Gelderland stelt in de Omgevingsverordening dat een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om voldoende en geschikte ruimte voor de vestiging van nieuwe bedrijven en voor de ontwikkeling van bestaande bedrijven. Het juiste bedrijf moet zich op de juiste plek kunnen vestigen. Dit vraagt om kwalitatief goede locaties die aansluiten op de marktomstandigheden en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van

de regio. Aangezien de behoefte aan werklocaties in de provincie Gelderland per regio verschilt, zijn er in regionaal verband afspraken gemaakt in het Regionaal Programma Werklocaties (hierna RPW). Voor de gemeente West Maas en Waal is het RPW 2019-2024 Regio Rivierenland van toepassing (zie verderop).

De provincie vindt het tevens van belang dat stedelijke uitbreidingen (o.a. bedrijventerreinen) passen in of aansluiten op het reeds aanwezige bebouwde gebied (lees: stedelijk gebied). Daarnaast moeten aard en schaal van nieuw te vestigen bedrijven passen bij of een goede aanvulling zijn op het bestaande productiemilieu, de werkgelegenheidsstructuur en de omgeving van de woonkern. Bij nieuwvestiging van bedrijven moet ook sprake zijn van een aangetoonde binding aan de betreffende gemeente/locatie.

In de Omgevingsverordening is tevens beschreven dat een bestemmingsplan voor een nieuw bedrijventerrein of een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein alleen mogelijk is voor zover deze ontwikkeling past binnen het vigerende Regionaal programma werklocaties. Als een ontwikkeling niet past binnen het vigerende RPW, kan een bestemmingsplan vooruitlopend op de eerstvolgende actualisatie een nieuw bedrijventerrein of de uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein toch mogelijk worden gemaakt, onder de voorwaarden dat:

- Er wordt voldaan aan de eisen van de Ladder voor duurzame verstedelijking.
- Er heeft aantoonbaar regionale afstemming plaatsgevonden over deze ontwikkeling.
- Gedeputeerde Staten stemmen in met deze ontwikkeling.

Regionaal Programma Werklocaties 2019-2024 – Regio Rivierenland (2020)

Het RPW is het afsprakenkader voor planning en programmering van bedrijventerreinen tussen de regio Rivierenland en de provincie Gelderland. Het is een vertaling en uitwerking van de gemeentelijke, regionale en provinciale doelstellingen op het gebied van toekomstbestendige bedrijventerreinen, economische ontwikkeling en ruimtelijk beleid. Daarnaast is het RPW het toetsingskader voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio; nieuwe planontwikkelingen worden slechts toegestaan wanneer regionale afspraken zijn vastgesteld in de regionale programmering. Het doel van het RPW is voldoende aanbod van bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit hebben, waarbij toekomstige marktbehoefte het uitgangspunt is.

In het RPW staat een vraag-aanbodconfrontatie voor bedrijventerreinen in de regio Rivierenland. De uitwerking en doorvertaling naar de gemeente West Maas en Waal is in paragraaf 2.4 beschreven.

Ruimtelijke Strategische Visie Regio Rivierenland (2019)

De regio Rivierenland heeft in 2016 een ambitedocument opgesteld en daarin gekozen voor drie economische speerpunten: agribusiness, economie & logistiek en recreatie & toerisme. Het doel is om concrete handvatten te geven aan gemeenten voor de ruimtelijke vertaling van de drie economische speerpunten in hun eigen ruimtelijke beleid.

Enkele relevante aspecten uit de Ruimtelijke Strategische Visie voor het beoogde plan zijn:

- De ruimte op lokale bedrijventerreinen sluit beter aan op de ontwikkelingen op regionale bedrijventerreinen.
- Bij een grote economische dynamiek en behoefte aan grotere kavels op regionale bedrijventerreinen worden de mogelijkheden voor de vestiging van middelgrote en

lokale (doorgroeïende) bedrijven op lokale bedrijventerreinen verruimd. De huidige maximale omvang van bedrijfsterreinen van 5.000 m² wordt dan verruimd.

- Kwaliteitsverbetering van bestaande terreinen wordt ingezet om extra ontwikkelruimte te bieden, bijvoorbeeld bij de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen.

Structuurvisie dorpen 2025 (april 2015)

De opgave in de gemeente West Maas en Waal voor de komende jaren is het behoud van de vitaliteit van de dorpen. De komende jaren leiden sociale en economische ontwikkelingen tot veel veranderingen in de dorpen en in de relatie tussen de dorpen. De koers op sociaal, maatschappelijk en economisch gebied is bepaald in de Visie Leefbaarheid Kernen 2030. In deze visie zijn 15 speerpunten geformuleerd die op ruimtelijk vlak zijn verwerkt in de structuurvisie.

- De grootste concentratie van bedrijventerreinen ligt in de kernen Beneden-Leeuwen en Boven-Leeuwen. *(Het beoogde initiatief zal onderdeel gaan uitmaken van deze concentratie).*
- Om overaanbod op bedrijventerreinen te voorkomen, heeft de gemeente afspraken gemaakt met de regio Rivierenland over de te ontwikkelen bedrijventerreinen. Dit heeft geresulteerd in de voorganger van het RPW, het Regionaal Programma Bedrijventerreinen Rivierenland 2016 (hierna: RPB). In dit programma had de locatie Veesteeg- Zuidwest reeds een 'oranje' planstatus. Dit wil zeggen dat de behoefte voor de ontwikkeling nog moet worden aangetoond en regionaal worden afgestemd. De status van Veesteeg-Zuidwest is in het RPW ongewijzigd.
- De vraag naar bedrijventerreinen zwakt volgens de Structuurvisie de komende decennia af, zo blijkt uit economische modellen van het Centraal Planbureau (hierna: CPB) en het Bureau Economisch Onderzoek

van de Provincie Gelderland. Er blijft binnen de gemeente wel ontwikkelcapaciteit nodig en het aantrekken van nieuwe bedrijven staat hoog op de agenda. Een belangrijke kanttekening is dat de modellen van het CPB zijn opgesteld in een periode dat herstel optrad van de economische crisis. De afgelopen jaren was de groei sterker dan de voorspellingen in de ramingen. In paragraaf 2.4 is de huidige marktverkenning nader uitgewerkt.

- Ten behoeve van de leefbaarheid op de bedrijventerreinen en de versterking van concurrentiepositie moeten verouderde bedrijventerreinen worden gerevitaliseerd en/of herontwikkeld worden. Per locatie en per dorp moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt op welke wijze de leefbaarheid en herkenbaarheid van het dorp en het bedrijventerreinen kunnen worden behouden en vergroot. Zo is ontsluiting via woongebieden ongewenst en moet hinder van bedrijven binnen de toelaatbare grenzen blijven. De Veesteeg sluit aan op de Maas en Waalweg (N322), waardoor de beoogde locatie goed ontsloten is op het bovenregionale wegennet.

Bijlage 3

Toelichting Vraagaming bedrijventerreinen

Vraaggraming op basis van historische uitgifte

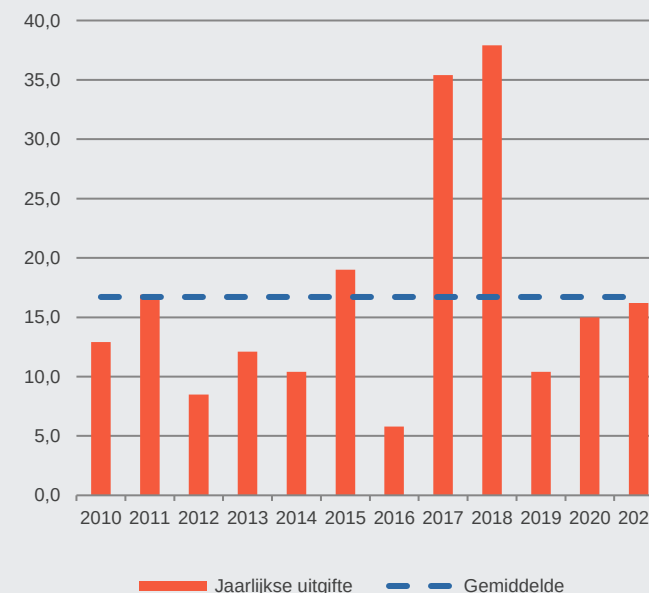
Een andere gangbare methode om de ruimtevraag tot 2030 te prognosticeren is door de uitgiftehistorie door te rekenen. Op basis van de totale jaarlijkse uitgifte aan bedrijventerrein in de regio Rivierenland in de periode 2010-2021, is de gemiddelde jaarlijkse uitgifte berekend en geëxtrapoleerd naar 2030 (zie figuur B3.1). In tabel B3.1 is dit uitgesplitst per gemeente. Uit de figuur en de tabel blijkt het volgende:

- In de regio Rivierenland is de gemiddelde jaarlijkse uitgifte 16,7 ha. De meeste uitgiftes (in omvang) hebben plaatsgevonden in de gemeenten Zaltbommel en Tiel. Dit zijn gemeenten waar relatief veel logistieke bedrijven zich vestigen.
- Daarnaast valt op dat de meeste uitgiftes in 2017 en 2018 hebben plaatsgevonden. Indien de jaarlijkse gemiddelde uitgifte wordt doorgetrokken naar 2030, is de verwachte kwantitatieve vraag ca. 150 ha.

- In de gemeente West Maas en Waal is in totaal ca. 14,6 ha bedrijventerrein uitgegeven. Dit komt neer op een gemiddelde jaarlijkse uitgifte van ca. 1,2 ha. Het extrapoleren van deze uitgifte betekent een indicatieve ruimtevraag van ca. 10,8 ha t/m 2030.

Methodiek weinig gevoelig voor economische schommelingen

De periode waarin de gemiddelde jaarlijkse uitgifte is bepaald (2010-2021), bevat zowel laag- als hoogconjunctuur. Hierdoor zijn economische schommelingen meegenomen in de berekening van de indicatieve ruimtevraag in 2030. Eventuele economische effecten op de korte termijn zullen relatief weinig effect hebben op de berekening van de ruimtevraag in 2030. Alleen in het scenario dat er sprake is van een meerjarige economische terugval kan de jaarlijkse gemiddelde uitgifte fors lager uitvallen. Gelet op de vele opties die (ondanks de coronacrisis) zijn genomen, is dit scenario niet waarschijnlijk.



Figuur B3.1: Historische uitgifte (ha) Rivierenland 2010-2019

Tabel B3.1: Historische uitgifte bedrijventerrein (ha) Rivierenland 2010-2021

Gemeente	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Buren	0	0,4	0,4	0	0	0,2	0,2	0,8	1,3	0,8	0	0	4,1
Culemborg	1,7	1	0,1	0,2	0,3	0	0	4,1	0	0	0	0	7,4
Maasdiel	0,6	0,4	0,8	1,1	2,5	2,2	0	3,5	1,4	0	0	0	12,5
Neder-Betuwe	0,4	1	0,8	0	0,4	0	3	0,5	8,4	0	2,8	1,8	19,1
Tiel	1,6	3,7	1,3	6,5	3,2	12,1	1,4	7,7	0	1,4	2,6	3,8	45,3
West Betuwe	3	2,4	1,7	1,2	3	0,7	0,5	8,3	9,1	0,9	8,5	3,7	43
West Maas en Waal	3	2	1,4	1,2	0,8	0,1	0	1,1	1,2	1,5	0,9	1,4	14,6
Zaltbommel	2,6	6	2	1,9	0,2	3,7	0,7	9,4	16,5	5,8	0,2	5,5	54,5
Eindtotaal	12,9	16,9	8,5	12,1	10,4	19	5,8	35,4	37,9	10,4	15	16,2	200,5

Bijlage 4

Hard planaanbod Rivierenland

Tabel B4.1: Hard planaanbod Rivierenland (RPW Rivierenland; IBIS Gelderland; peildatum 1 juli 2019)

Gemeente	Plannaam	Profiel	beoogde kavel-grootte	Type terrein	Aantal ha netto uitgeefbaar
Buren	Buren III Uitbreiding	Gemengd	1.000-2.500 m ²	Lokaal	0,8
Buren	Doeijenburg II	Gemengd	-	Lokaal	6,0
Culemborg	Pavijen V	Gemengd	5.000-10.000 m ²	Regionaal	5,9
Maasdriel	De Kampen Noord	Gemengd	2.500-5.000 m ²		0,8
Tiel	Bedrijvenpark Medel fase 1b	Distributie-parken	>=10.000 m ²	Regionaal	17,5
Tiel	Bedrijvenpark Medel Rivierenland	Gemengd	>=10.000 m ²	Regionaal	3,9
Tiel	Kellen	Gemengd	5.000-10.000 m ²	Lokaal	3,8
West Betuwe	Beesd Noord Homburg	Gemengd	-	Lokaal	0,5
West Betuwe	Hondsgemet Zuid	Gemengd	5.000-10.000 m ²	Regionaal	1,0
West Betuwe	Nieuwe Steeg	Gemengd	Niet bekend	Lokaal	1,1
West Betuwe	Zeiving Noord-West	Gemengd	<1.000 m ²	Lokaal	1,0
West Maas en Waal	Industrieterrein Beneden Leeuwen	Gemengd	<1.000 m ²	Lokaal	0,3
Zaltbommel	Bedrijventerrein Langerak	Woonwerk landschap-pen	2.500-5.000 m ²	Lokaal	5,3
Zaltbommel	Burgemeester Posweg / Kraaijen-hoef	Gemengd	-	Lokaal	1,1
Zaltbommel	De Ooijk	Woonwerk landschap-pen	2.500-5.000 m ²	Lokaal	0,2
Totaal					49,2

Bijlage 5

Aanbod bedrijfskavels gemeente West Maas en Waal

Tabel B5.1: Aanbod bedrijfskavels gemeente West Maas en Waal (IBIS Gelderland; peildatum 29 november 2022)

Bedrijventerrein	Oppervlakte (m²)	Status
Industrieterrein Beneden Leeuwen	844	Optie
Industrieterrein Beneden Leeuwen	1.005	Terstond uitgeefbaar
Industrieterrein Beneden Leeuwen	4.408	Optie
Industrieterrein Beneden Leeuwen	1.612	Optie
Industrieterrein Beneden Leeuwen	1.573	Terstond uitgeefbaar
Industrieterrein Dreumel	3.917	Optie
Industrieterrein Dreumel	1.376	Optie
Veesteeg Oost	3.531	Optie
Totaal	18.266	-

www.bro.nl | info@bro.nl

Hoofdvestiging Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01