



# Ladder Automotive Campus Helmond

Stec Groep aan Gemeente Helmond

Hub Ploem & Peter Stopel  
5 december 2017

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Achtergrond.....	3
1.2	Wat is de Ladder?.....	4
1.3	Leeswijzer .....	4
<b>2</b>	<b>Concept Automotive Campus</b>	<b>5</b>
2.1	Concentratie van automotive industrie in Brainportregio.....	5
2.2	Focus op thema's Smart & Green mobility .....	6
2.3	Automotive Campus als dé locatie voor innovatie, testing en samenwerking .....	8
2.4	Wat is een campus en waarin verschilt een campus van een regulier bedrijventerrein?.....	11
2.5	Doorontwikkeling van Automotive Campus naar een volwaardige campuslocatie is next step.....	12
<b>3</b>	<b>Kern van het nieuwe bestemmingsplan</b>	<b>14</b>
3.1	Automotive Campus is grotendeels bestaand stedelijk gebied.....	14
3.2	Nieuw bestemmingsplan beoogt doorontwikkeling naar volwaardige campus.....	16
<b>4</b>	<b>Conclusies Ladder Automotive Campus</b>	<b>19</b>
4.1	Marktregio .....	19
4.2	Behoeftte aan de voorgenomen ontwikkeling.....	20
4.3	Bestaand stedelijk gebied.....	24
	<b>Bijlagen</b>	<b>26</b>
	<b>A. Economische waarde HTSM en Automotive sector</b>	<b>27</b>
	HTSM belangrijk voor toegevoegde waarde in Nederland en Brainportregio .....	27
	Concentratie van Automotive sector in Brainportregio.....	28
	<b>B: Behoeftteraming</b>	<b>29</b>
	Toelichting methode.....	29
	Input voor het prognosemodel.....	29
	Uitgangspunten voor de automotive sector.....	30

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

### Automotive sector van oudsher gevestigd in Helmond

Sinds jaar en dag zijn in Helmond diverse automotive bedrijven gevestigd. Het toenmalige Volvo Car nam in 1975 de personenautotak van DAF over en vestigde zich aan de Steenovenweg in Helmond. Begin jaren negentig wordt NedCar (als rechtsopvolger van Volvo Car) opgericht, een joint venture van Mitsubishi Motors, Volvo Car en de Nederlandse Staat. De ontwerpafdeling van NedCar in Helmond was verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de in Born geproduceerde modellen. In 2001 werd deze ontwikkelingsafdeling uiteindelijk verkocht aan het Duitse Benteler. Twee jaar later vestigt TNO het VEHIL-lab voor veiligheidssystemen op het terrein. Dit was een belangrijke reden voor TNO Automotive om in 2008 integraal haar automotive onderzoeksfaciliteiten te verhuizen van Delft naar Helmond. Dat vormde de aanleiding voor de ontwikkeling van de Automotive Campus. De gemeente Helmond heeft in 2006 de automotive sector benoemd tot speerpunt van haar economisch beleid.

### Gemeente Helmond werkt samen met onderwijsinstellingen en bedrijfsleven aan (door)ontwikkeling Automotive Campus

Rond de aanwezige faciliteiten van TNO en Altran Engineering (voorheen Benteler) wordt een campus gerealiseerd die fungeert als ontmoetingsplek, kennis- en innovatiecentrum en het middelpunt van het nationale automotive cluster. In 2013 besloot Rijkswaterstaat om de Verkeerscentrale Zuid-Nederland naar de Automotive Campus te verhuizen, onder meer vanwege de koppelingen die hier gelegd kunnen worden met innovatieve oplossingen op het gebied van smart mobility. Ook onderwijsinstellingen als TU Eindhoven, Fontys Automotive Eindhoven, Innovam en het Summa College werken samen met en/of hebben een vestiging op de Automotive Campus. De kern van de campus wordt op dit moment gevormd door de test- en researchfaciliteiten van TNO Transport en Mobiliteit, Altran Engineering, TASS International (spin-off van TNO) en het verzamelgebouw Automotive House.

De campus wil nog meer (inter)nationale innovatieve bedrijvigheid en kennisinstellingen met een focus op onderzoek, ontwikkeling en testen aantrekken. Ook samenwerking met en het aantrekken van automotive onderwijsactiviteiten op alle niveaus (van MBO tot WO) is belangrijk voor de campusontwikkeling. Hiermee wordt voorzien in de behoefte van het bedrijfsleven aan kennis en gekwalificeerd personeel en het biedt studenten een optimale leeromgeving.



## Nieuw bestemmingsplan voor Automotive Campus biedt ruimte voor beperkte uitbreiding

De gemeente Helmond werkt momenteel aan een nieuw bestemmingsplan voor de Automotive Campus. Het beoogde plangebied van de Automotive Campus is opgenomen in de 10<sup>e</sup> tranche van de Crisis- en herstelwet en valt momenteel onder het vigerende bestemmingsplan 'Schooten'. Een groot deel van het beoogde plangebied beschikt daarin al over de functie 'bedrijventerrein'. Het nieuwe bestemmingsplan maakt ook een (beperkte) uitbreiding mogelijk. Voor een zorgvuldige ruimtelijke afweging wil de gemeente een onafhankelijke toets op de Ladder voor duurzame verstedelijking voor het nieuwe bestemmingsplan.

## 1.2 Wat is de Ladder?

### De Ladder is een wettelijke motiveringseis van nut en noodzaak voor nieuwe ontwikkelingen

De Ladder is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro). Per 1 juli 2017 treedt een nieuwe versie van De Ladder in werking. Gemeenten, provincies en projectontwikkelaars hoeven dan alleen bij nieuwbouwplannen buiten stedelijke gebieden uitgebreid te motiveren waarom de nieuwbouw daar nodig is.

#### DE NIEUWE LADDER

##### Artikel 3.1.6 lid twee Bro

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.

Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan:

*"Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur."*

Onder 'stedelijke ontwikkeling' wordt verstaan:

*"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."*

De Ladder is daarbij van toepassing op alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen, zoals bestemmings- en inpassingsplannen.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage gaat nader in op het concept van de Automotive Campus. We lichten de visie en het doel van de campus toe, gaan nader in op de activiteiten en doelgroepen, bespreken wat het campusconcept precies inhoudt en of dit voldoet aan de definitie van een (volwaardige) campuslocatie. In hoofdstuk 3 gaan we nader in op de kernaspecten van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 2 en 3 geven de kaders en (rand)voorwaarden aan voor de ontwikkeling van de locatie en vormen daarmee de basis voor de Ladderonderbouwing.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op de Ladderonderbouwing voor de Automotive Campus. We volgen daarbij expliciet de methode van de nieuwe Ladder, zoals in de vorige paragraaf toegelicht. We gaan achtereenvolgens in op (-) de marktregio voor de ontwikkeling van de Automotive Campus, (-) de omvang van de behoefte en (-) in hoeverre deze behoefte in bestaand stedelijk gebied te faciliteren is.

# 2 Concept Automotive Campus

In dit hoofdstuk gaan we nader in op het concept van de Automotive Campus. We schetsen allereerst in welke context de ontwikkeling zich afspeelt, wat het concept inhoudt en wat er precies beoogd wordt. Vervolgens bespreken we wat een campuslocatie eigenlijk is en hoe dit verschilt van een regulier bedrijventerrein. Tot slot gaan we in op hoeverre de Automotive Campus in de huidige vorm als volwaardige campuslocatie kan worden gezien.

## 2.1 Concentratie van automotive industrie in Brainportregio

### Automotive als speerpuntsector

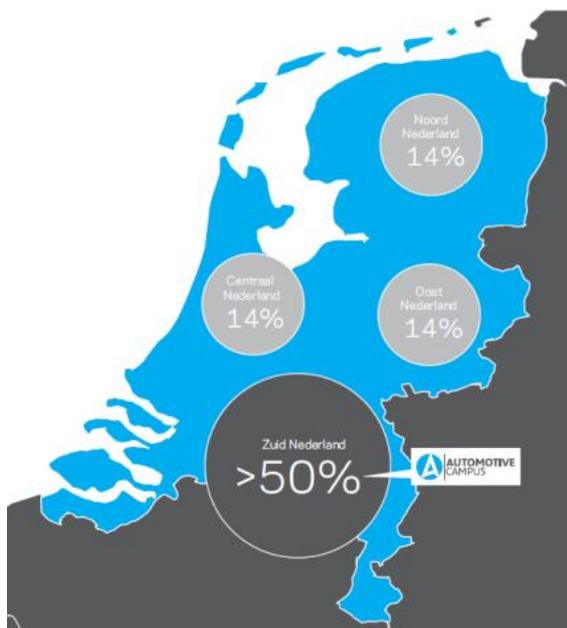
In het beleid van de provincie Noord-Brabant, Metropoolregio Eindhoven, Brainport Development en de gemeente Helmond neemt de automotive sector een belangrijke plaats in, zowel in het economisch stimuleringsbeleid als in het ruimtelijk beleid door een speciale status toe te kennen aan de Automotive Campus.

#### AFBAKENING AUTOMOTIVE SECTOR

De automotive sector betreft het ontwerpen, ontwikkelen, produceren en verkopen van auto's, trucks, motors et cetera. Het 'verkopen' (autodealers, showrooms et cetera) laten we in dit onderzoek buiten beschouwing. Dit valt niet binnen de scope van de Automotive Campus. In paragraaf 2.3 komen we hier op terug.

In de Brainportregio is Automotive één van de speerpuntsectoren, naast High Tech Systems & Materials, Design, Food en Lifetec. De helft van de automotive bedrijvigheid in geheel Nederland bevindt zich in Zuid-Nederland, met een concentratie in de Brainportregio Zuidoost-Brabant.

Figuur 1: Clustering van Automotive sector in Nederland



### Helmond is concentratiepunt binnen de sector

Helmond speelt binnen de automotive sector een centrale rol. Zoals in de inleiding aangegeven zijn hier van oudsher diverse automotive bedrijven gevestigd. Dat begon met de fabriek van Volvo Car en heeft uiteindelijk geresulteerd in het huidige cluster. De integrale verhuizing van TNO in 2008 van Delft naar Helmond vormde de aanleiding voor de ontwikkeling van de Automotive Campus.

Inmiddels zijn op de Automotive Campus zo'n 500 onderzoekers/medewerkers werkzaam bij 40 bedrijven. De kern van de campus wordt op dit moment gevormd door de test- en researchfaciliteiten van TNO Transport en Mobiliteit, Altran Engineering (voorheen Benteler) en TASS International. Zij zijn belangrijke identiteitsdragers voor het gebied en dragen in grote mate bij aan de aanwezige kennis en faciliteiten op de locatie, en daarmee aan de aantrekkingskracht van de Automotive Campus.

Figuur 2: Overzicht (selectie van) bedrijven en faciliteiten in huidige situatie Automotive Campus



## 2.2 Focus op thema's Smart & Green mobility

In 2011 is AutomotiveNL opgericht, nadat drie stichtingen hun doelstellingen en middelen bijeenbrachten. Deze clusterorganisatie van de Nederlandse automotive industrie, mobiliteitssector en automotive onderwijs richt zich op het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse automotive industrie. De Automotive Campus is de uitvalsbasis voor AutomotiveNL.

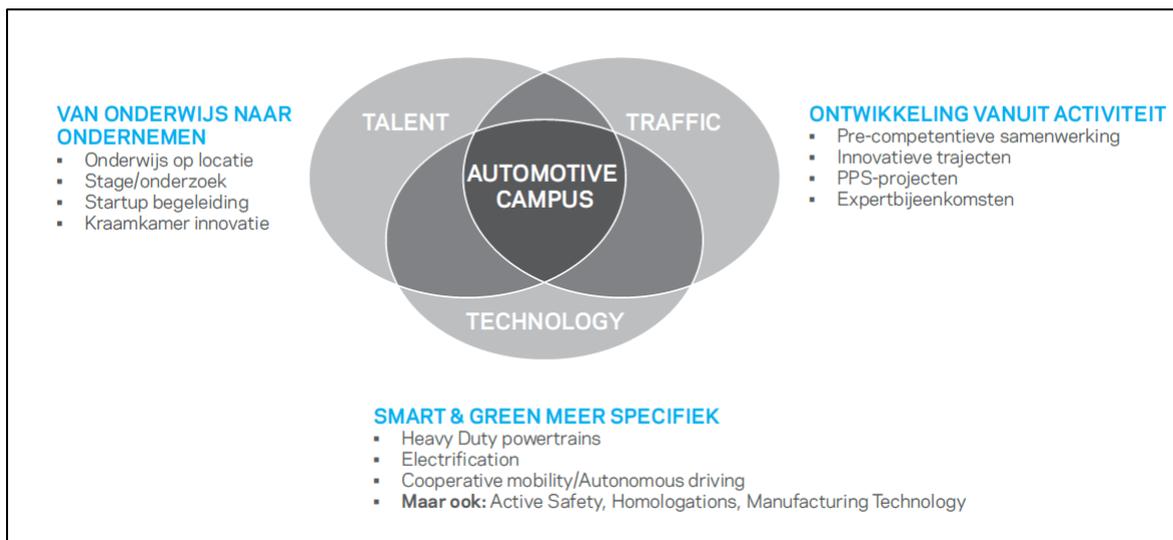
In 2014 is door alle betrokkenen een visie voor de campus opgesteld voor de periode 2014-2018 'Driven to move the future'. In dit visiedocument heeft de Automotive Campus haar visie als volgt geformuleerd:

### VISIE AUTOMOTIVE CAMPUS

- De Automotive Campus in Brainport is dé plek waar het ecosysteem voor green & smart mobility samenkomt voor ontmoeting, kennisdeling, innovatie, engineering, testing, business development, onderwijs en training.
- De Automotive Campus is internationaal onderscheidend door de hoogwaardige combinatie van Technology, Talent & Traffic en de excellente expertise en faciliteiten op het gebied van green & smart mobility, active safety, homologations en manufacturing technology.
- Technology is de aanjager. Talent, faciliteiten en financiën zijn noodzakelijk voor innovatie. Traffic creëert de neerslag en business op de campus zelf.

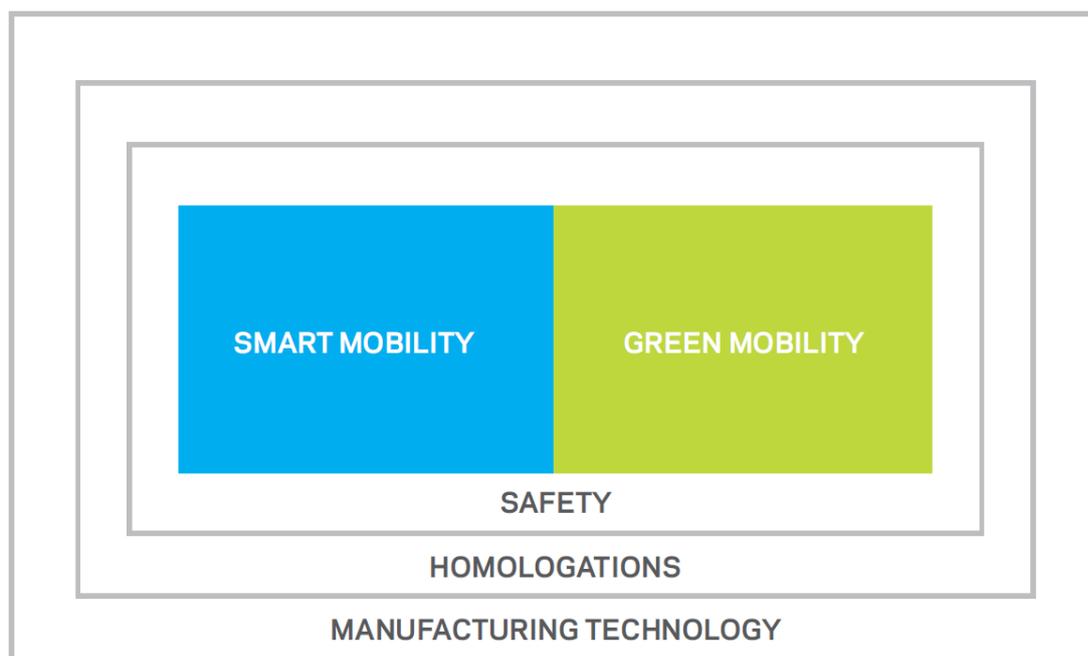
Dit zijn de speerpunten om uit te groeien tot de internationale hotspot. Een toplocatie met een brede mix van toeleveranciers, R&D-bedrijven, ontwikkelafdelingen, testinstituten en dienstverleners. Waar kruisbestuiving plaatsvindt met sectoren op het gebied van ICT, logistiek, energie, design en bouw. Partijen werken samen en ondervinden meerwaarde van vestiging op de campus, onder meer door de nauwe verbinding met het aanwezige hoogwaardige onderwijs en onderzoek. Een dynamisch concept, gericht op innovatie en ontwikkeling. De visie van de Automotive Campus sluit hiermee naadloos aan bij de doelstellingen van de Nederlandse automotive sector.

**Figuur 3: Visie Automotive Campus: Technology, Talent en Traffic**



Bron: Automotive Campus (2014) Driven to move the future.

**Figuur 4: Technologische focus Automotive Campus: mobiliteit als systeem**



Bron: Automotive Campus (2014) Driven to move the future.

Op het gebied van **Technology** ligt de focus onder meer op het versterken van het profiel op het gebied van green en smart mobility. Ook safety, homologations en manufacturing technology zijn belangrijke aspecten die nu al op de campus aanwezig zijn. We geven een korte toelichting van deze begrippen:

- Op het gebied van *Green Mobility* gaat het vooral om duurzaamheid als leidend thema voor technologische ontwikkeling (onder andere verlagen CO<sub>2</sub>-uitstoot, verminderen afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, efficiëntere aandrijflijn).
- Binnen *Smart Mobility* wordt gewerkt aan een slimme samenwerking tussen voertuigen en wegkant- en verkeersmanagementsystemen voor de weggebruiker. Technologie wordt ingezet om nieuwe oplossingen voor mobiliteit te bedenken binnen de beperkingen van duurzaamheid en ruimtegebruik.
- *Safety, homologations en manufacturing technology* zijn tot slot onderscheidende elementen voor de campus. Op de campus is een Safety Center aanwezig; een testcenter voor de ontwikkeling van voertuigveiligheid. Ook beschikt de campus over faciliteiten op het gebied van homologatie van een brede range van producten waaronder veiligheidsriemen, kinderveiligheidssystemen en anti-inbraaksystemen. Op het gebied van manufacturing technology zijn ook faciliteiten aanwezig van die in de komende jaren nog verder worden uitgebouwd.

Op het gebied van **Talent** wil de Automotive Campus de koppeling tussen kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterken en hoog gekwalificeerd, gespecialiseerd personeel en toonaangevende onderzoeksprojecten kunnen behouden. Kennisontwikkeling en -deling op de locatie is daarbij cruciaal.

Op het gebied van **Traffic**, tot slot, is het doel om een levendige campus te ontwikkelen, waarbij dynamiek, reuring en activiteiten een meerwaarde bieden voor de bedrijvigheid. Het doorontwikkelen van de campus als centrum voor innovatieprojecten, bijeenkomsten, opleidingen en netwerken is daarbij belangrijk. Ook een professionele organisatie, *branding*, acquisitie en het uitbreiden van de Shared Facilities spelen een wezenlijke rol.

## 2.3 Automotive Campus als dé locatie voor innovatie, testing en samenwerking

### Met name dienstverlenende en kennisintensieve doelgroepen kansrijk

De stakeholders van de Automotive Campus hebben door Buck Consultants International (BCI) een economische marktverkenning uit laten voeren, waarin ook een doelgroepenanalyse is uitgevoerd (2016). Daarin worden in feite drie doelgroepen onderscheiden. Op basis van gesprekken met gemeente Helmond, de Automotive Campus en AutomotiveNL kunnen we daar nog een vierde doelgroep aan toevoegen: overheidsorganisaties. De vier doelgroepen zijn:

- Kennisinstellingen/opleidingen
- Internationale en Nederlandse Automotive bedrijven
- Shared facilities/labs/werkplaatsen
- Overheidsorganisaties

Op het gebied van **kennisinstellingen** is er al het een en ander gevestigd op de campus: TNO Automotive, Hogeschool Fontys Automotive, ROC Summa College, ROC Ter AA. Verder heeft bijvoorbeeld Innovam, een opleidingscentrum voor de mobiliteitsbranche, een vestiging op de campus geopend.

In augustus 2017 verhuist het Summa College drie voltijdsopleidingen naar de Automotive Campus, naast de twee deeltijdopleidingen die er nu al zijn gehuisvest. Zo'n 450 leerlingen van Summa Automotive verhuizen dan mee. De planning is dat het Summa College over twee jaar over een eigen pand beschikt op de campus.

Bovendien wordt op de campus samengewerkt in projecten met de drie technische universiteiten van Nederland (Eindhoven, Twente en Delft). De kansen binnen de doelgroep kennisinstellingen kunnen uitbreidingen zijn van reeds op de Campus gevestigde, sterk op kennisontwikkeling gerichte organisaties en bedrijven (bijvoorbeeld TNO, TASS), maar ook nieuw op te richten kennisinstellingen (zoals City Cargo Vehicle) en intermediairs (denk aan de vestigingen van ITS Brabant en de RDW op de Campus).

Wat betreft **(inter)nationale automotive bedrijven** zijn op dit moment TASS en Altran het meest in het oog springend. Ook VDL heeft een locatie op de campus geopend: VDL Enabling Transport Solutions, een testlocatie gericht op het onderzoeken, ontwikkelen en testen van nieuwe mogelijkheden voor met name transportgerelateerde activiteiten van VDL-bedrijven. Gemeente Helmond, Brainport Development, BOM en Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) werken nauw samen om internationale bedrijven te wijzen op de propositie van de Automotive Campus. Ruim een derde van de potentiële vestigers waarmee men in gesprek is, is van buitenlandse origine. Zowel voor mogelijke nationale als internationale vestigers geldt dat de meeste potentie zit bij toeleveranciers, en dan met name in de dienstverlenende en R&D-sfeer.

De combinatie van **open innovatie (shared) en commerciële faciliteiten** op de Automotive Campus zijn voor Nederland uniek. Shared facilities die op dit moment al aanwezig zijn, zijn bijvoorbeeld de Rolling Road testbench (een rollerbank voor het testen van trailers, trucks en bussen), de Halt Test (testen van mechatronische en elektronische componenten) en de open verkeersdesks van de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat (een testomgeving die Rijkswaterstaat samen met marktpartijen, overheidsinstanties en kennisinstellingen gebruikt om te werken aan slimme verkeersmanagementoplossingen). Daarnaast beschikken organisaties als TNO, TASS en Benteler ook over eigen (test)faciliteiten, zoals de crashtestfaciliteit van TASS. Deze faciliteiten zijn in beheer/exploitatie van deze partijen, maar ook te gebruiken door andere bedrijven/organisaties/studenten. Ook het Living Lab N270 kan gezien worden als een testfaciliteit. De doelstelling van de campus is om een nog breder palet aan (shared) testfaciliteiten aan te kunnen bieden.

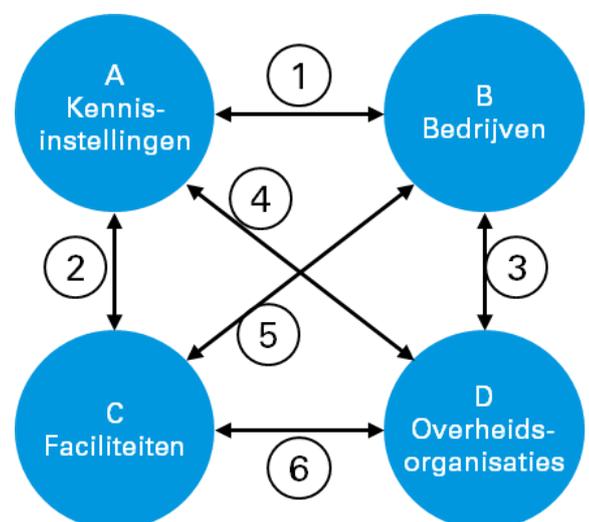
Qua **overheidsorganisaties** kan gedacht worden aan Rijkswaterstaat die in 2013 de Verkeerscentrale Zuid-Nederland naar de Automotive Campus verhuisd heeft om de koppeling te kunnen maken met innovatieve mobiliteitsoplossingen. Ook de RDW heeft in 2015 een vestiging geopend op de campus. De RDW is betrokken bij Intelligente Transport Systemen en de ontwikkelingen rond zelfrijdende voertuigen. Het is voor de RDW belangrijk over een kantoor te beschikken in de buurt van verschillende samenwerkingspartners. In het verlengde hiervan kan ook gedacht worden aan samenwerking met de Veiligheidsregio op het gebied van veiligheid, mobiliteit en innovatie.

### Samenhang en cross-overs verschillende doelgroepen

Het doel van de campus is om de vier doelgroepen bij elkaar te brengen en synergie te creëren. Vanwege fysieke nabijheid kunnen de doelgroepen profiteren van elkaars kennis en (test)faciliteiten.

De samenwerking en relaties tussen de verschillende doelgroepen illustreren we hieronder (nummers corresponderen met figuur):

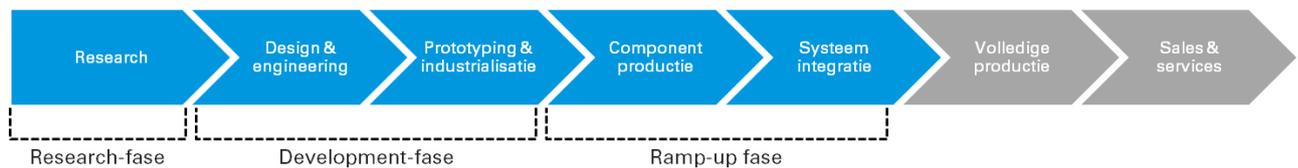
1. Kennisinstellingen als TNO of studententeams van TU Eindhoven werken samen met bedrijven aan innovatieve projecten.
2. Er zijn kennisinstellingen die zelf over (test)faciliteiten beschikken, zoals TNO en TASS. Ook onderwijsinstellingen kunnen gebruik maken van faciliteiten, zoals nu al bijvoorbeeld gebeurt door het Summa College.
3. Een voorbeeld van samenwerking tussen bedrijven en overheidsorganisaties is bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van innovatieruimte met bediendesks van de Verkeerscentrale door Rijkswaterstaat aan bedrijven.
4. Rijkswaterstaat werkt op dezelfde manier ook samen met onderwijsinstellingen en studententeams. Bij deze relatie kan ook gedacht worden aan samenwerking tussen RDW en bijvoorbeeld TNO of studententeams.



5. Een goed voorbeeld van een samenwerking op het gebied van bedrijven en shared facilities is de investering die VDL ETS heeft gedaan in de Rolling Road testbench. De aanwezigheid van deze faciliteit was een belangrijke factor in de locatiekeuze van VDL ETS.
6. Tot slot zullen overheidsorganisaties als de Verkeerscentrale en RDW ook gebruik gaan maken van de (shared) facilities op de campus.

### Locatie vooral voor testen en ontwikkelen

Het *unique selling point* van de locatie is het zeer grote palet aan testmogelijkheden, waarvan een gedeelte *shared*, in combinatie met aanwezigheid van de technische *knowhow* op de locatie die noodzakelijk is om ook daadwerkelijk goed te kunnen testen. De gemene deler van de doelgroepen van de Automotive Campus is dan ook dat zij zich bezig houden met onderzoek, testen en productontwikkeling. De ruimtelijke opzet, statuur en prijsstelling van de locatie is hier ook op afgesteld. In essentie gaat het om bedrijfsactiviteiten in de 'research fase', 'development fase' en de 'ramp-up fase' van de productieketen: dus vanaf de initiële research fase en vóór de (grootschalige) productie- en sales fase. Zie onderstaande figuur voor een illustratie hiervan.



Zoals aan het begin van dit hoofdstuk aangegeven (zie paragraaf 2.1, box 'Afbakening automotive sector'), valt verkoop van auto's, trucks, motors et cetera buiten de scope van de Automotive Campus. Ook is de locatie niet bedoeld voor grootschalige/volledige productielijnen. In de bestemmingsplanregels is dit specifiek opgenomen onder de definitie van de 'Automotive en Mobiliteitssector'.

#### DEFINITIE 'AUTOMOTIVE EN MOBILITEITSSECTOR' IN BESTEMMINGSPLAN

"Bedrijven in de sectoren automotive en mobiliteitstechnologie gericht op research & development, design, modeling, engineering, testing en kleinschalige assemblage & productie, smart en green mobility."

De ruimtebehoefte die uit de doelgroep voortkomt is zeer divers: van een crashtest faciliteit in een ruime bedrijfshal tot aan een (kleinschalig) laboratorium voor het ontwikkelen en testen van materialen. De locatie kan daarnaast ook aanverwante bedrijvigheid aantrekken, zoals ook blijkt uit het feit dat het Summa College (mbo-instelling) naar de Campus verhuist. Het gaat om vestigingen, organisaties, afdelingen, teams, et cetera die zich in de kern bezig houden met onderzoek, testen en ontwikkelen.

Dat de locatie met name een onderzoeks-, test- en ontwikkellocatie is, komt ook tot uiting in de huidige vestigers en activiteiten. Altran Engineering houdt zich bijvoorbeeld bezig met homologatie van onder andere voertuigsystemen. Dat houdt in dat zij bedrijven begeleiden bij het proces van goedkeuring (registratie, certificatie) van bepaalde systemen of materialen, mede door zelf tests uit te voeren. Andere voorbeelden zijn het testen van zelfrijdende auto's (*smart mobility*) door TNO, rollerbanktesten voor trailers, trucks en bussen (*manufacturing*) door onder andere VDL ETS en het testen van ultrasnellaadinfrastructuur voor elektrisch rijden (*green mobility*) door onder andere Heliox en VDL ETS. De test- en ontwikkelactiviteiten van de huidige vestigers blijkt ook uit de 'bedrijfsindeling': zo'n 90% van het aantal bedrijven dat nu op de campus is gevestigd valt onder de sector specialistische zakelijke dienstverlening<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Het gaat o.a. om de SBI-codes: 'Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies', 'Technisch speur- en ontwikkelingswerk', 'Keuring en controle van machines, apparaten en materialen' en 'Ontwikkelcentrales'.

## 2.4 Wat is een campus en waarin verschilt een campus van een regulier bedrijventerrein?

De partijen achter de Automotive Campus willen op deze plek een volwaardige campuslocatie voor de automotive industrie rondom de activiteiten onderzoek, ontwikkeling en testing realiseren, zo concluderen we op basis van het voorgaande. Hierna gaan we dieper in op wat een (volwaardige) campuslocatie precies is en wat een campuslocatie onderscheidt van een regulier bedrijventerrein.

### Een campus is een innovatiestimulerende omgeving

Een campus onderscheidt zich van een regulier bedrijventerrein door onder andere de focus op R&D en/of het ontplooiën van kennisintensieve activiteiten. Campussen ontstaan doorgaans rondom een universiteit, een publieke onderzoeksinstituten of een grote R&D-faciliteit van een onderneming. Rond dergelijke 'hoofdbewoners' vestigen zich andere grote en kleine bedrijven, is er ruimte voor startende ondernemingen en worden diensten aan campusbewoners verleend. Dat kunnen diensten buiten de kerncompetentie van de campus zijn – zoals horeca – maar ook diensten in het hart van de thematische expertise, zoals testfaciliteiten, clean rooms en advies over intellectueel eigendom. Een vastomlijnd campusmodel bestaat niet. Elke campus heeft specifieke eigenschappen die het resultaat zijn van de lokale en regionale geschiedenis en inbedding.

De definitie van campussen, zoals gehanteerd door de provincie Noord-Brabant, sluit aan bij de definitie zoals deze door het Rijk is vastgesteld. Op basis van diverse onderzoeken en het advies van de SER Brabant, definieert de provincie een campus als een innovatie-stimulerende omgeving...:

1. ...waar kennisintensieve bedrijven en instellingen gevestigd zijn rondom een manifeste kennisdrager (bijvoorbeeld universiteit, hogeschool, universitair medisch centrum, grote R&D-afdeling);
2. ...waarbij wordt samengewerkt op basis van een gemeenschappelijk inhoudelijk thema en programma;
3. ...waar fysieke nabijheid, innovatie-ondersteunende faciliteiten en hoogwaardige ruimtelijke inrichting tot doel hebben om interactie, kennisdeling, samenwerking, creativiteit en innovatie te stimuleren; en
4. ...waar 'open innovatie' actief gemanaged wordt.

Campussen hebben vaak een specifiek thema. Zij hebben een specifiek concept nodig en moeten dit concept borgen om succesvol te zijn. Een thematerrein is echter niet per definitie een campus. Denk bijvoorbeeld aan GDC-Acht in Eindhoven, gericht op de logistieke sector.

### Wat is de relatie tussen campussen en reguliere bedrijventerreinen?

Campussen vormen een specifieke segment in het bedrijventerreinenprogramma. Uit de gehanteerde definitie kwam al naar voren dat campussen specifieke eigenschappen bezitten, waarmee zij zich onderscheiden van een regulier bedrijventerrein. Campussen hebben:

- een fysieke hoogwaardige uitstraling
- focus op R&D en/of kennisintensieve activiteiten
- aanwezigheid van manifeste kennisdragers en
- actieve open innovatie.

Dit vertaalt zich in een specifieke ruimtevraag. Bedrijven, instellingen en/of voorzieningen op campussen hebben doorgaans behoefte aan een dergelijke locatie en zullen niet als zodanig kunnen functioneren op een regulier bedrijventerrein of zullen tenminste op termijn tegen de belemmeringen van zo'n locatie aanlopen. De sterke (internationale) concurrentie, de snelheid van technologische ontwikkelingen en hoge kosten van onderzoek en ontwikkelingen vragen namelijk in toenemende mate om een open innovatieaanpak, die ook een noodzakelijke fysieke clustering betekent. Hierin werken diverse bedrijven in een cluster met onderwijs en onderzoeksinstituten samen als Triple Helix. Daarnaast is de invloed van en samenwerking met investeerders van groot belang. Immers, willen bedrijven blijven innoveren en concurrerend blijven, dan zullen zij interne en externe bronnen moeten gebruiken. Dit geldt voor zowel de ontwikkeling als het op de markt brengen van nieuwe technologieën en producten. Een bedrijf heeft daartoe zelf niet alle 'resources' in huis.

### Specifieke ruimtevraag van campus vertaald naar cruciale ruimtelijke randvoorwaarden

We concluderen dat de ruimtevraag vanuit een campusbedrijf wezenlijk anders is dan van een regulier bedrijf. Het verschil zit vooral in de onderlinge verbondenheid (connectivity), exclusiviteit en kwaliteit. Vertaald naar de ontwikkeling van een campuslocatie ten opzichte van een bedrijventerrein gaat het dus om een wezenlijk andere gebiedsontwikkeling. Waar het bij een bedrijventerrein gaat om de ontwikkeling van een gebied met afzonderlijke bedrijfskavels, gaat het bij een campuslocatie om een conceptontwikkeling met daarbinnen sterk samenhangende bedrijven en functies.

Dit vertaalt zich in een aantal ruimtelijke randvoorwaarden die cruciaal zijn voor een campusontwikkeling:

- Een samenhangend geheel (clustering van meerdere – gedeelde – gebouwen).
- Een ruimtelijke inrichting en aanwezigheid van faciliteiten die ontmoeting, kennisdeling en -uitwisseling stimuleren.
- Volop ruimte voor ruimtelijke kwaliteit en een hoogwaardige (parkachtige) gebiedsontwikkeling.

## 2.5 Doorontwikkeling van Automotive Campus naar een volwaardige campuslocatie is next step

### Op dit moment nog geen sprake van volwaardige campuslocatie

Wanneer we de Automotive Campus langs de definitie van de SER van een campuslocatie leggen, zien we dat er enerzijds een solide basis ligt maar dat er tegelijkertijd nog wel aandachtspunten zijn.

Onderdeel definitie 'campuslocatie' van de SER	Beoordeling Automotive Campus mei 2017 (Stec Groep)
1. ...waar kennisintensieve bedrijven en instellingen gevestigd zijn rondom een manifeste kennisdrager (bijvoorbeeld universiteit, hogeschool, universitair medisch centrum, grote R&D-afdeling)	• Manifeste kennisdrager is aanwezig in de vorm van R&D-afdeling van TNO
2. ...waarbij wordt samengewerkt op basis van een gemeenschappelijk inhoudelijk thema en programma	• Gemeenschappelijk inhoudelijk thema en programma aanwezig (zie paragraaf 2.2)
3. ...waar fysieke nabijheid, innovatie-ondersteunende faciliteiten en hoogwaardige ruimtelijke inrichting tot doel hebben om interactie, kennisdeling, samenwerking, creativiteit en innovatie te stimuleren	• Er is op dit moment geen sprake van een hoogwaardige ruimtelijke inrichting. • Interactie en kennisdeling worden nog niet maximaal gestimuleerd door innovatie-ondersteunende faciliteiten.
4. ...waar 'open innovatie' actief gemanaged wordt	• Op dit punt zijn recent verbeteringen doorgevoerd door onder meer de oprichting van een nieuwe professionele campusorganisatie.

We zien dat in de huidige situatie vooral nog zeer beperkt invulling wordt gegeven aan de ruimtelijk relevante randvoorwaarden van een campus.

- Er is nog geen sprake van een samenhangend geheel (clustering van meerdere - gedeelde - gebouwen). Hiervoor ontbreekt overigens ook nog kritische massa.
- Innovatie en kennisdeling worden niet maximaal gestimuleerd en gefaciliteerd door de ruimtelijke inrichting en (gedeelde) faciliteiten.
- Er is nog geen sprake van een hoogwaardige (parkachtige) uitstraling.

### Doorontwikkeling Automotive Campus noodzakelijk om ambitie waar te maken

De ambities van de Automotive Campus zijn groot. De nieuw opgerichte campusorganisatie richt zich op een verdubbeling van het aantal bedrijven én het aantal medewerkers in de komende vijf jaar. Met een nieuw bestemmingsplan wordt een belangrijke stap gezet om de juiste (rand)voorwaarden voor een volwaardige campuslocatie te creëren. Het vigerende bestemmingsplan 'Schooten' is opgesteld met uitgangspunten en regels voor een regulier bedrijventerrein. In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan wordt expliciet genoemd dat de ontwikkeling van de Automotive Campus niet opgenomen is in het bestemmingsplan. Met een nieuw bestemmingsplan kan daarom maximaal worden ingespeeld op de behoefte van potentiële vestigers door het verbeteren van de belangrijkste knelpunten: de ruimtelijke randvoorwaarden. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit bewerkstelligd door onder andere een samenhangende (stedenbouwkundige) structuur, het borgen van een kwalitatief hoogwaardige

uitstraling en het mogelijk maken van meerdere gedeelde faciliteiten/ontmoetingsplaatsen. In het volgende hoofdstuk staan we uitgebreid stil bij het nieuwe bestemmingsplan.

# 3 Kern van het nieuwe bestemmingsplan

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op het bestemmingsplan voor de Automotive Campus. Wat maakt het nieuwe bestemmingsplan precies mogelijk en wat is daarbij echt nieuw ten opzichte van het huidige bestemmingsplan? Ook bespreken we hoe het nieuwe bestemmingsplan de ruimtelijke randvoorwaarden voor een volwaardige campuslocatie moet borgen.

## 3.1 Automotive Campus is grotendeels bestaand stedelijk gebied

### Automotive Campus valt onder bestaand bedrijventerrein Groot Schooten

De Automotive Campus is feitelijk onderdeel van bedrijventerrein Groot Schooten in Helmond. De totale campus beslaat functioneel gezien het gebied dat is weergegeven in figuur 5 (blauwe lijn). In de noordoostelijke hoek zijn al enkele gebouwen gerealiseerd die onderdeel uitmaken van de Automotive Campus. Ook bevinden zich in het gebied nog verouderde (bedrijfs)panden die gesloopt gaan worden. Het gedeelte ten zuiden van de voormalige Steenovenweg is op dit moment onbebouwd.

**Figuur 5: Luchtfoto locatie en functionele afbakening Automotive Campus**



### Plangebied nieuw bestemmingsplan omvat grofweg het nog te ontwikkelen deel van de campus

De gebouwen en onderzoeksfaciliteiten van TNO en TASS (zie figuur 5) zijn al gerealiseerd en vormen geen onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan. Het Automotive House (Automotive Campus 30) en het pand Automotive Campus 50-59 zijn ook al gerealiseerd. Deze maken wel onderdeel uit van het nieuwe bestemmingsplan.

Het gedeelte ten oosten van de Schootense Loop heeft op dit moment de bestemming 'bedrijventerrein' (zie figuur 6). De bestemmingen en bouwvlakken worden in het nieuwe bestemmingsplan ruimtelijk wel anders ingedeeld (zie ook figuur 7). Het gedeelte ten westen van de Schootense Loop heeft (nu) de

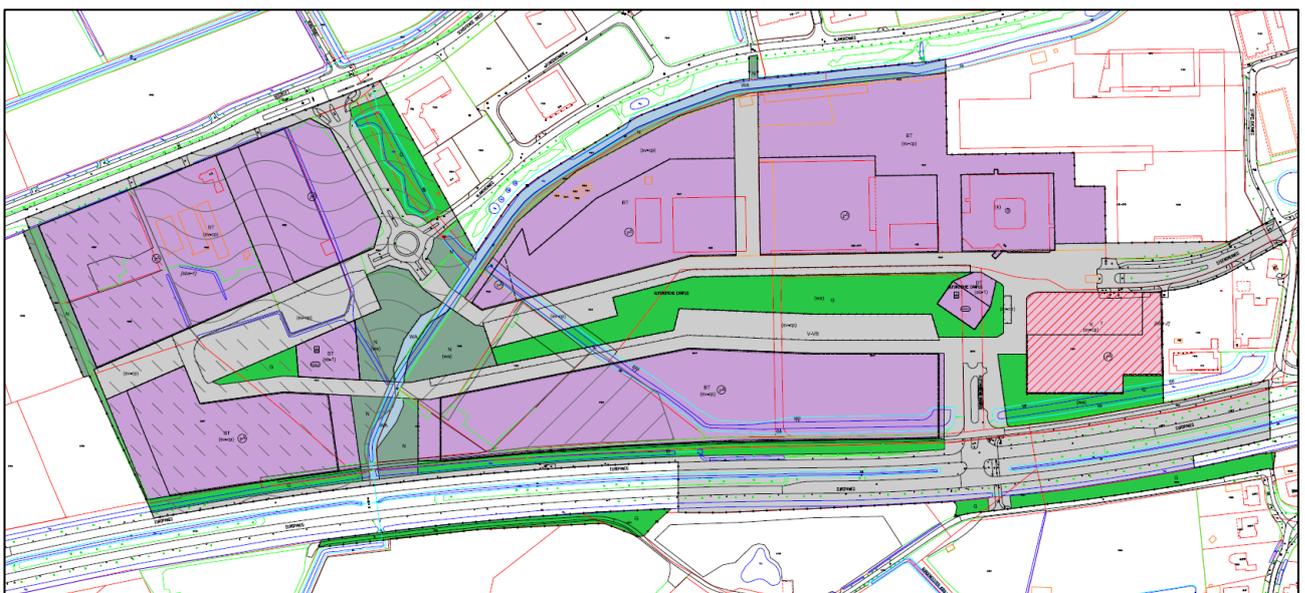
bestemming 'Agrarisch' en 'Agrarisch-Agrarisch Bedrijf'. Het grootste gedeelte van het beoogde plangebied is daarmee bestaand stedelijk gebied.

**Figuur 6: Vigerende bestemmingsplannen in voorzien plangebied (grofweg witte lijn)**



Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2017; bewerking: Stec Groep, 2017.

**Figuur 7: Verbeelding ontwerpbestemmingsplan Schooten - Automotive Campus**



Bron: Gemeente Helmond, 2017.

**Nieuwe bestemmingsplan biedt ontwikkelpotentie van circa 100.000 m<sup>2</sup> bvo**

In het voorziene plangebied is in de vigerende bestemmingsplannen een totaal bouwvlak van circa 77.500 m<sup>2</sup> met de bestemming bedrijventerrein aanwezig. Het nieuwe bestemmingsplan maakt een totaal bouwvlak van circa 90.000 m<sup>2</sup> mogelijk. In die zin is er sprake van een toename van circa 1,25 hectare aan bouwvlak met een bedrijfsbestemming. In totaal gaat het dus om een ontwikkeling van 9 hectare campus-bedrijventerrein.

Het totale maximaal te bouwen bruto vloeroppervlak binnen de bestemming bedrijventerrein bedraagt 123.000 m<sup>2</sup>. Daarvan is reeds circa 23.000 m<sup>2</sup> bvo gerealiseerd (huisnummers 30, 50 en 59). Het nieuwe bestemmingsplan biedt daarmee een totale ontwikkelpotentie van 100.000 m<sup>2</sup> bvo. Deze ontwikkelpotentie is niet een-op-een te vergelijken met het vigerende bestemmingsplan, omdat daarin geen uitgangspunten zijn opgenomen over maximaal realiseerbare vierkante meters.

### Automotive Campus is onderdeel Crisis- en herstelwet (Chw)

Het plangebied van de Automotive Campus is opgenomen in de 10<sup>e</sup> tranche van de Chw. Het project is toegevoegd aan artikel 7c van het Besluit uitvoering Chw. Voor de Automotive Campus mag een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte worden opgesteld. De campusdoelstellingen gaan verder dan het criterium van "goede ruimtelijke ordening" en hebben betrekking op de fysieke leefomgeving.

In het Chw bestemmingsplan Automotive Campus gaat het om de volgende punten:

- Verplichting tot deelname in het collectief betaald parkeren.
- Doelgroepenbeleid: een campus voor automotieve bedrijven.
- Eisen aan het bouwen en uitvoeren van werkzaamheden bij het bouwen op de voormalige vuilstort en de monitoring ervan.
- Eisen aan het bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden vanwege de hydrologie van het naastgelegen bos.
- De toepassing van beleidsregels.
- Een looptijd van het bestemmingsplan van 20 jaar in plaats van 10 jaar.

## 3.2 Nieuw bestemmingsplan beoogt doorontwikkeling naar volwaardige campus

In het nieuwe bestemmingsplan zijn een aantal zaken verankerd, die de knelpunten op het gebied van de ruimtelijke randvoorwaarden voor een volwaardige campus proberen weg te nemen. De volgende aspecten moeten bijdragen aan het creëren van een samenhangend geheel, met een hoogwaardige uitstraling, waar ontmoeting en kennisdeling optimaal kunnen worden gefaciliteerd.

### Centraal park als hart van de campus, met twee 'gedeelde' gebouwen

In het nieuwe bestemmingsplan is veel aandacht voor de openbare ruimte. De openbare ruimte vormt het hart van de Campus waarbij ontmoetingen tussen bezoekers en werknemers en tussen werknemers onderling centraal staan. De stedenbouwkundige opzet van de Campus geeft hier vorm aan door een centraal gelegen park met parkeervoorzieningen aan de randen, een netwerk van wandelpaden en het realiseren van shared facility points (bijzondere gebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten).

Figuur 8: Artist impressie stedenbouwkundige opzet Automotive Campus



Bron: Automotive Campus (2014) Driven to move the future.

De stedenbouwkundige opzet gaat voor de shared facility points uit van twee bijzondere gebouwen met een uniek karakter, zowel qua functie als vormgeving. Op deze plekken wordt lichte en ondersteunende bedrijvigheid toegestaan, zoals zelfstandige kantoren, consumentgebonden dienstverlening en horeca (inclusief congressruimte). Dit alles uitsluitend voor zover het activiteiten betreft in de automotive en mobiliteitssector, dan wel ten dienste van activiteiten in deze sectoren.

Met het centrale park en de twee facility points wordt ontmoeting en kennisdeling zoveel mogelijk gestimuleerd en gefaciliteerd. Het park vormt de ontmoetingsruimte van de gehele campus. De ontwikkeling van een park/ontmoetingsruimte is in het huidige bestemmingsplan niet mogelijk.

### Samenhangend geheel door ruimtelijke opzet en uniforme uitstraling

Het centrale park loopt door het gehele bedrijventerrein van oost naar west. Alle gebouwen worden daarmee verbonden aan het park. De open gevels zijn naar het park toe gericht (met daarnaast mogelijkheden voor een open gevel richting de N270). Daarnaast is het uitgangspunt voor de campus een eigen herkenbaarheid en samenhang in architectuur en materialisering. Een hightech en zakelijke uitstraling is de basis.

De ringweg op de campus bestaat uit verschillende elementen waarvan de servicestrook de belangrijkste is. Deze vormt de overgang van de weg naar de bebouwing. De servicestrook krijgt een uniforme bestrating in een blokpatroon van wit en zwart. De bestrating komt ook terug op het eigen terrein van de bedrijven. Zo loopt de ring door van deur tot deur. De ruimte die bedrijven maken, grenzend aan de servicestrook, moet vrij blijven van hekken. Deze combinatie van open voorruimtes, de servicestrook en de ringweg die alles aan elkaar koppelen, maken het gezamenlijke karakter van de campus.

Het plan biedt verder een gedifferentieerd palet aan vestigingsmilieus voor uiteenlopende bedrijven: van startende bedrijven tot doorgroeiende bedrijven, van gemeenschappelijke faciliteiten tot laboratoria en onderzoekscentra. Op deze wijze ontstaan er doorgroeimogelijkheden en ruimte voor verandering. De Campus wil daarmee een plek zijn waar bedrijven gedurende hun gehele dynamische levensloop duurzaam en concurrerend een plek kunnen vinden.

Al deze elementen en gedeelde faciliteiten pogen de Automotive Campus tot een samenhangend geheel te vormen, waar bedrijven niet alleen hun eigen activiteiten op hun eigen kavel uitvoeren maar waar een ecosysteem ontstaat waarin kennisdeling, samenwerking en open innovatie maximaal worden gestimuleerd. De realisatie van een uniforme, high tech uitstraling is in het vigerende bestemmingsplan niet vanzelfsprekend.

### Ook collectief parkeren draagt bij aan samenhang

Op de Automotive Campus geldt het zogenaamde campusparkeren. Dat betekent dat er een gezamenlijk collectief parkeersysteem is binnen het plangebied en daarmee voor gebruikers van de campus toegankelijk is. Bedrijven hebben geen parkeerplaatsen op eigen terrein voor eigen gebruik.

Alle parkeerplaatsen zijn voor gebruikers van de campus beschikbaar. Het collectief parkeren draagt bij aan de uniforme en high tech uitstraling en is in het vigerende bestemmingsplan niet zonder meer te realiseren.

### Testbaan op locatie als extra USP

In de nieuwe bestemmingsregels is onder de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' expliciet opgenomen dat deze gronden ook bestemd zijn voor *'een testbaan voor automotive gerelateerde voertuigen, waaronder ongekenkende voertuigen'*.

De 'testbaan' biedt bedrijven en organisaties op de campus de unieke mogelijkheid om óp de locatie te testen met ongekenkende voertuigen. Dit vormt een extra *unique selling point* en draagt bij aan het profiel van de campus als test- en ontwikkellocatie. In het huidige bestemmingsplan is dit niet mogelijk.

# 4 Conclusies Ladder Automotive Campus

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de Ladderonderbouwing voor de Automotive Campus in Helmond. We gaan achtereenvolgens in op (-) de marktregio voor de ontwikkeling van de Automotive Campus, (-) de omvang van de behoefte en (-) in hoeverre deze behoefte in bestaand stedelijk gebied te faciliteren is. We gaan daarbij ook nader in op (eventuele) ruimtelijk effecten in de regio als gevolg van de ontwikkeling en in hoeverre we deze aanvaardbaar vinden.

## 4.1 Marktregio

In de handreiking voor de Ladder is opgenomen dat de reikwijdte van de stedelijke ontwikkeling dat een bestemmingsplan mogelijk maakt, leidend is voor het ruimtelijk verzorgingsgebied waarbinnen de Laddertoets moet worden gedaan en voor het al dan niet plegen van regionale afstemming.

We bepalen de marktregio voor de Automotive Campus op basis van een aantal argumenten en motieven.

- Vanuit de provincie, regio en gemeente wordt al jaren gestuurd op de clustering van (high tech) Automotive bedrijven in Helmond, op de Automotive Campus. Binnen de topsector HTSM neemt Automotive een belangrijke plek in. Vanuit de roadmap Automotive is de Campus in Helmond een belangrijk kristallisatiepunt voor verdere ontwikkeling en innovatie in de sector.
- De kern van het Automotive cluster ligt voor het grootste deel in de regio Eindhoven (Zuidoost-Brabant, met de kern in het Stedelijk Gebied Eindhoven). Bedrijven in de doelgroep van de Automotive Campus zijn weliswaar deels internationale spelers die wereldwijd hun producten en diensten verkopen en aanbieden (en daarmee dus ook elders in Nederland of de wereld gevestigd kunnen zijn). We zien echter een sterke concentratie van automotive bedrijven in Zuid-Nederland en specifiek in de regio Eindhoven. Bijna 40% van de leden van AutomotiveNL is afkomstig uit het Stedelijk Gebied Eindhoven. Dit heeft te maken met de nabijheid van andere bedrijven (uit de waardeketen), maar zeker ook met het ondernemersklimaat in de regio, de nabijheid van kennisinstellingen, gekwalificeerd personeel en lokale binding.
- Waar het gaat om bedrijfsverplaatsingen vinden deze overwegend over een maximale afstand van 20 kilometer plaats. Circa 90% van de bedrijfsverplaatsingen in Nederland vinden plaats binnen de bestuurlijke regio<sup>2</sup>, zo blijkt uit analyses van het PBL (2007)<sup>3</sup> en recent(er) nog door het CBS (2013)<sup>4</sup>. Ook in Zuidoost-Brabant is dit het geval. Analyse van verhuisdynamiek op bedrijventerreinen in het Stedelijk Gebied Eindhoven<sup>5</sup> bevestigt dit beeld. Meer dan 90% van de bedrijven die verplaatst naar een bedrijventerrein in het Stedelijk Gebied Eindhoven komt uit Zuidoost Brabant en 85% zelfs uit het Stedelijk Gebied zelf.

Op basis van deze argumentatie is Zuidoost-Brabant (en daarbinnen het Stedelijk Gebied Eindhoven) de meest voor de hand liggende regio waarbinnen de ruimtelijke afweging rondom de Ladder gemaakt dient te worden. Dit ondanks de bovenregionale uitstraling en functioneren van de Automotive Campus.

---

<sup>2</sup> Binnen de COROP-gebieden. Een COROP-gebied is een regionaal gebied binnen Nederland dat deel uitmaakt van de COROP-indeling. Deze indeling wordt gebruikt voor analytische doeleinden.

<sup>3</sup> Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, Ruimtelijk Planbureau, 2007 (NAi Uitgevers Rotterdam).

<sup>4</sup> 'Bedrijven verhuizen vooral binnen eigen gemeente', CBS, donderdag 15 augustus 2013 (Artikel op de website).

<sup>5</sup> Op basis van selectie van bedrijventerreinen in SGE: De Run, De Hurk, GDC Acht, High Tech Campus Eindhoven, Ekkersrijt, BZOB en Automotive Campus.

## 4.2 Behoeftte aan de voorgenomen ontwikkeling

### Twee verschillende methoden om behoefte aan te tonen

We gebruiken twee methoden om te berekenen hoeveel behoefte er is aan de ontwikkeling van de Automotive Campus. We maken allereerst een op maat gemaakte raming volgens de BLM-methodiek. Deze methode, gebaseerd op de systematiek van het CPB, is gebruikelijk om de vraag naar bedrijventerreinen te ramen. Een raming volgens de BLM-methodiek betekent kort gezegd het doorvertalen van een aantal regionale economische trends naar de concrete vraag naar dit specifieke segment bedrijventerreinen. Deze raming drukt de vraag naar bedrijventerreinen uit in netto uit te geven hectares.

Naast deze BLM-methode leggen we een bestaande uitgifteprognose, recent opgesteld door Buck Consultants (2016). Deze uitgifteprognose werkt op een compleet andere manier. BCI heeft vanuit het concept en de (ruimtelijke) kaders van de Automotive Campus een realistische inschatting gemaakt van het aantal te realiseren vierkante meters aan vastgoed op de locatie (in m<sup>2</sup> bvo). Zowel methodiek als uitkomst zijn dus verschillend.

Omdat de Automotive Campus een zeer specifieke bedrijventerreinontwikkeling betreft, geeft het naast elkaar leggen van beide methodes een zo betrouwbaar mogelijk beeld van de behoefte aan deze locatie. Hierna gaan we dieper in op de methoden en de behoefte die daaruit voortkomt.

Beide methoden hebben voor- en nadelen. Samen vormen de methoden een betrouwbaar beeld van de vraag/behoefte voor dit specifieke segment aan bedrijventerrein. De eerste methode heeft als belangrijk nadeel dat relatief nieuwe ontwikkelingen of zeer specifieke ontwikkelingen zich minder goed laten voorspellen op basis van werkgelegenheidsontwikkeling. Belangrijk voordeel is weer dat er sprake is van een geijkte methode, die bovendien aansluit bij de bedrijventerreinprognoses van de provincie. Nadeel van de tweede methode is dat de prognose uitgaat van een aantal succes- en randvoorwaarden. Mits deze goed geborgd zijn is de uitgifteprognose realistisch. Deze methode is hoofdzakelijk bottom up en houdt rekening met de specifieke situatie en ontwikkelingen in de vraag naar campus-bedrijventerrein.

### Prognose bedrijventerreinen op basis van BLM-methodiek

#### Specifieke vertaling voor automotive sector

Het berekenen van de vraag naar bedrijventerreinen doen we primair op basis van werkgelegenheid. Deze raming is vergelijkbaar met de door Gedeputeerde Staten vastgestelde behoefte-raming bedrijventerreinen. Deze behoefte-raming gold als bouwsteen voor de regionale afspraken omtrent bedrijventerrein-programmering in de regio Zuidoost-Brabant. Omdat er geen specifieke raming is voor de automotive sector, maken we een vertaling op microniveau. Zie Bijlage B voor een toelichting en uitwerking van deze raming (methode, uitgangspunten, et cetera).

#### Berekening op basis van werkgelegenheid met gebruik van drie parameters

De systematiek van de Bedrijfslocatiemonitor (BLM) van het Centraal Planbureau gebruikt drie parameters om de uitbreidingsvraag te berekenen:

1. De ontwikkeling van de werkgelegenheid per sector (in arbeidsplaatsen).
2. Het aandeel van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen per sector (de locatietypevoorkeur).
3. Het gemiddeld ruimtegebruik per werkzame persoon per sector (terreinquotiënt).

De automotive sector is onderdeel van de topsector High Tech Systems & Materials (HTSM, zie Bijlage A voor toelichting relatie en economische waarde). We gebruiken cijfers over de HTSM-sector daarom als basis voor onze berekeningen.

De Nederlandse HTSM-sector laat in de afgelopen vijf jaar een jaarlijkse groei zien van 0,5% per jaar in werkgelegenheid (CBS; dashboard monitor topsectoren 2016). De toegevoegde waarde groeide met circa 2,5% per jaar sinds 2010. Deze historische ontwikkeling gebruiken we als uitgangspunt voor de raming voor Zuidoost-Brabant, waar een soortgelijke ontwikkeling in de sector zich heeft voorgedaan. Dit groeipad

is gelijk aan het groeiscenario uit de WLO (PBL/CBP, 2015) voor de regio. Voor de locatietypevoorkeur binnen de HTSM-sector in Zuidoost-Brabant gaan we uit van 75%, op basis van de provinciale behoefteeraming voor bedrijventerreinen (2013). Tot slot gaan we uit van een gemiddeld ruimtegebruik per werkzame persoon van 160 tot 165 per m<sup>2</sup> voor de HTSM-sector in Zuidoost Brabant. Ook hiervoor gebruiken we de uitgangspunten van de provinciale behoefteeraming als basis (zie ook bijlage B).

Wanneer we het aantal banen in de HTSM-sector in Zuidoost Brabant doorrekenen met bovenstaande uitgangspunten, komen we op een uitbreidingsvraag vanuit de HTSM-sector van circa 95 tot 115 hectare in de regio voor de komende 20 jaar.

#### Vertaling raming naar automotive sector en campuslocatie

Vervolgens berekenen we het aandeel van de automotive sector binnen de ruimtevraag vanuit de HTSM-sector. Als input hebben we diverse bronnen geraadpleegd, zoals de Monitor Topsectoren van het CBS, de Brainport Monitor en een rapport van Roland Berger (zie ook bijlage B). Op basis van werkgelegenheid, toegevoegde waarde en groeiambities gaan we uit van een aandeel van 20%. Dat betekent een ruimtevraag van circa 19 tot 23 hectare vanuit de automotive sector in Zuidoost Brabant voor de komende 20 jaar.

Tot slot maken we een inschatting van welk deel van de ruimtevraag vanuit de automotive sector een voorkeur heeft voor een hoogwaardige (campus)locatie. Uit grootschalig (periodiek) onderzoek van Stec Groep (Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld 2005, 2010 en 2013) blijkt dat van de reguliere bedrijfsruimtegebruikers circa 10 tot 15% de voorkeur geeft aan een hoogwaardige uitstraling. Juist in de HTSM sector, en in de automotive sector in het bijzonder, zal een groter aandeel (circa 20%) een voorkeur hebben voor een hoogwaardige uitstraling, mede ook gelet op de trends en ontwikkelingen en noodzaak tot innovatie en meer samenwerking. Bovendien verwachten we dat dit in de toekomst toeneemt tot circa 25%.

Daarnaast worden in de BLM-methode niet per se alle kansrijke doelgroepen meegenomen voor de locatie. De raming gaat zoals gezegd uit van uitbreidingsvraag vanuit bedrijvigheid die valt onder de automotive sector. De Automotive Campus richt zich echter ook op instellingen en organisaties die niet per se onder deze sector vallen, denk aan overheidsorganisaties en onderwijsinstellingen actief in de automotive sector. Een goed voorbeeld is de komst van het Summa College naar de campus. Dit voorbeeld wordt technisch gezien niet meegerekend in de raming. Omdat niet alle kansrijke doelgroepen van de Automotive Campus in de BLM-methode meegerekend worden, gaan we uit van nog eens 10% additionele vraag.

Rekenen we deze uitgangspunten door, dan is er een behoefte van circa **6 tot 7 hectare** voor de Automotive Campus.

#### Additioneel: bovenregionale aantrekkingskracht

De BLM-methode berekent de uitbreidingsvraag vanuit een bepaalde regio. In dit geval geeft bovenstaande berekening dus de uitbreidingsvraag weer vanuit automotive bedrijvigheid die al gevestigd is in Zuidoost-Brabant. Oftewel, ruimtevraag van automotive bedrijvigheid van buiten de regio is hierin niet meegenomen. Dit doet geen recht aan het profiel en de reikwijdte van de Automotive Campus (zie ook hoofdstuk 2). De locatie dient immers als concentratiepunt van de automotive sector in heel Nederland. Deze bovenregionale aantrekkingskracht wordt bijvoorbeeld ook geïllustreerd door de integrale verhuizing van de onderzoeksfaciliteiten van TNO vanuit Delft. Vanwege deze bovenregionale aantrekkingskracht gaan we uit van **2 tot 3 hectare** additionele vraag.

De totale ruimtebehoefte voor de Automotive Campus komt hiermee op **8 tot 10 hectare**.

## Uitgifteprognose Automotive Campus (door BCI, 2016)

### Methode uitgifteprognose BCI

Het berekenen van de vraag is ook uitgevoerd in een economische marktverkenning van BCI (2016<sup>6</sup>). Zij hebben in een uitgifteprognose twee scenario's opgesteld: een basisscenario en een plusscenario.

- In het basisscenario ontwikkelt de campus zich tot een hoogwaardige campus als gevolg van het verbeter- en versnellingsprogramma. Hierin wordt een krachtige campusorganisatie beoogd én een nieuw kennisinstituut opgericht.
- In het plusscenario wordt niet alleen voldaan aan de succesvoorwaarden onder het basisscenario, maar is het nieuwe kennisinstituut een zodanig succes dat er een versnelde magneetfunctie optreedt.

De uitgifteprognose is opgesteld aan de hand van verschillende stappen waarbij een inschatting is gemaakt, onder andere op basis van gesprekken met bedrijven, van het aantal vestigers en de realisatie van het aantal vierkante meters.

### Vraag voor Automotive Campus: circa 98.000 m<sup>2</sup> tot 110.000 m<sup>2</sup> bvo (incl. al gerealiseerd deel)

In de uitgifteprognose wordt uitgegaan van drie soorten vestigingen:

1. *Kennisvestiging*: afdelingen van bijvoorbeeld universiteiten, hogescholen of kennisintensieve afdelingen van bedrijven (zoals TNO). Deze vestigingen hebben behoefte aan kantoor- en lab/halruimten.
2. *Kantoorvestiging*: automotive gerelateerde bedrijven die alleen behoefte hebben aan kantoorruimte (bijvoorbeeld ICT- en adviesorganisaties).
3. *PTE-vestiging*: dit zijn bedrijven die zich bezig houden met production, testing en engineering. Door hun activiteiten hebben deze bedrijven vooral lab/halruimte nodig en een kleiner gedeelte kantoor.

Per soort vestiging is uitgegaan van een basisgebouw met een vaste verhouding kantoor-lab/hal en omvang. Vervolgens is een inschatting gemaakt van het te verwachten aantal vestigers per soort (kennis, kantoor, PTE) in aantal basisgebouwen. De uitgifteprognose is tot slot uitgesplitst naar de twee bovengenoemde scenario's.

Basisscenario	tot en met 2016	2017 - 2019	2020 - 2024	2025 - 2030	2031 - 2036
Realisatie	23.354	15.500	17.500	20.000	22.000
Totaal gerealiseerd	23.354	38.854	56.354	76.354	98.354

Plusscenario	tot en met 2016	2017 - 2019	2020 - 2024	2025 - 2030	2031 - 2036
Realisatie	23.354	15.500	20.000	24.500	26.500
Totaal gerealiseerd	23.354	38.854	58.854	83.354	109.854

De vertaling van het aantal vestigers naar het aantal gerealiseerde vierkante meters geeft kortom het volgende beeld over de periode tot en met 2036:

- In het basisscenario wordt van de in totaal 123.545 m<sup>2</sup> beschikbare grond 98.345 m<sup>2</sup> gerealiseerd (80%);
- In het plusscenario wordt 109.854 m<sup>2</sup> (89%) gerealiseerd;
- In beide scenario's is uitbreiding van de campus nodig om in de ruimtevraag van vestigers te voorzien.

<sup>6</sup> BCI (2016), Marktverkenning, doelgroepen en uitgifteprognose.

### In beide methodes is behoefte aan ontwikkeling van Automotive Campus

Op basis van deze twee ramingen concluderen we dat er in de marktregio voldoende behoefte bestaat voor de ontwikkeling van de Automotive Campus, mede ook vanuit de kwalitatieve opgave die er ligt om (nog) beter aan te sluiten bij de basisvoorwaarden van een sterke campusontwikkeling. Voor de campus is het van essentieel belang dat de planologische kaders de economische ontwikkeling van de campus zo goed mogelijk faciliteren.

### Automotive Campus opgenomen in bedrijventerreinenprogramming SGE

Eind 2016 hebben de gemeenten in het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) de 'Programming bedrijventerreinen Stedelijk Gebied Eindhoven 2016' opgesteld. Daarin spreken de gemeenten gezamenlijk af om ruimte in de programming te reserveren voor campusterreinen (ook wel 'specials' genoemd), omdat deze van belang zijn voor de regionale ambitie. De Automotive Campus is een van de campusterreinen die opgenomen is in de programming. In de programming hebben deze locaties een aparte status, omdat ze ontwikkeld worden voor een heel specifieke doelgroep. In de programming wordt gewerkt met een stoplichtmodel, waarbij de campusterreinen code oranje krijgen. Dat betekent voor deze gronden dat ze uitgegeven kunnen worden, onder voorwaarde dat er behoefte is aan het specifieke segment. Voor de Automotive Campus is de volgende definitie opgenomen: 'Alleen uitgeefbaar voor bedrijven die een relatie hebben met de automotive industrie'.

Het feit dat de Automotive Campus is opgenomen in de regionale programming bedrijventerreinen betekent dat er regionaal afstemming heeft plaatsgevonden over deze locatie. Gemeenten in de (markt)regio van de Automotive Campus hebben afgesproken dat de locatie uitgegeven kan worden, mits de behoefte voor het specifieke segment is aangetoond.

### Campussen en reguliere bedrijventerreinen kunnen niet los van elkaar worden gezien

Campussen hebben een duidelijke en noodzakelijk relatie met de reguliere bedrijventerreinen in de regio. Campussen zijn geen op zichzelf staande ontwikkeling en dat vertaalt zich in een relatie met reguliere terreinen die tweeledig is. Enerzijds huisvesten reguliere bedrijventerreinen veel bedrijven die met campusactiviteit verbonden zijn. De productieketen van veel producten loopt bijvoorbeeld niet enkel via campussen, maar ook via reguliere bedrijventerreinen. Ook is voor bedrijfsactiviteit op campussen bijvoorbeeld productiemateriaal nodig wat gedistribueerd wordt vanuit andersoortige bedrijvigheid, zoals het segment 'zware bedrijvigheid'. Denk hierbij aan onder andere gasbewerking en -distributie. Anderzijds huisvesten en ontstaan op reguliere bedrijventerreinen bedrijven die in een later ontwikkelstadium behoefte hebben aan een campusconcept. Op bedrijventerreinen vestigen zich bedrijven die zich willen vestigen op een campus, bijvoorbeeld vanwege hun behoefte aan open innovatie. Denk hierbij aan bedrijven in de maakindustrie die de volgende stap in hun groeiproces kunnen maken in een campusomgeving. Kortom, campussen en reguliere bedrijventerreinen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Beiden profiteren van elkaars aanwezigheid en elkaar sterke punten.

Campussen en reguliere bedrijventerreinen zijn beide noodzakelijk voor een goed vestigingsklimaat. De relatie ten opzichte van elkaar is versterkend, maar kan ook andere effecten hebben. Om internationaal concurrerend te blijven, is het voor zowel de bedrijven als de regio als geheel belangrijk om campusactiviteit te clusteren op een 'dedicated' plek, maar dit raakt wel enkele bestaande terreinen waar leegstand kan ontstaan. Dat is niet noodzakelijkerwijs negatief. Het is een natuurlijk (economisch) proces dat bedrijven verhuizen; bijvoorbeeld doordat het bedrijf door groei niet meer in zijn jasje past of omdat het bedrijf verschillende locaties heeft en dit een remmende werking op de bedrijfsvoering heeft. Hierdoor ontstaan voor andere bedrijven weer nieuwe vestigingsmogelijkheden. Denk aan kleinere, startende bedrijvigheid. Of, op plekken die zich hiervoor lenen, mogelijkheden voor een bepaalde verkleuring en invulling met nieuwe functies.

Door de kwalitatieve meerwaarde van campussen is de ruimtevraag op campussen en reguliere bedrijventerreinen vaak niet zonder meer uitwisselbaar en borgt de campus meerwaarde en levensvatbaarheid.

### Ruimtelijke effecten in bestaande voorraad afgewogen

Onze inschatting is dat het leegstandseffect op gemeente- en regioniveau acceptabel en niet onaanvaardbaar is. De planregels in het bestemmingsplan voor bedrijven in de automotive en mobiliteitssector zijn strikt en laten alleen bedrijven toe met een specifiek profiel passend bij de Automotive Campus. Hoewel de regio over andere campuslocaties beschikt (zoals de High Tech Campus in Eindhoven) is de Automotive Campus zo specifiek gericht op één bepaalde sector dat het om een onderscheidend concept gaat. Clustering van automotive bedrijvigheid, gericht op onderzoek, testen en ontwikkelen, past binnen het ruimtelijk beleid en is gewenst. Daaruit concluderen we ook dat wanneer er bedrijven zijn die passen binnen de segmentering van de Automotive Campus en zij vanuit reguliere werklocaties verplaatsen naar de locatie, dit een wenselijke situatie is. De eventuele ruimte die deze bedrijven daarmee achterlaten kan worden getypeerd als aanvaardbare leegstand.

De verdere ontwikkeling van de Automotive Campus heeft overigens niet alleen een mogelijk (ruimtelijk) effect op achterblijvende locaties en bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling van de locatie zal zeker ook een positieve bijdrage leveren aan het ondernemersklimaat van Helmond en regio. Te denken valt aan:

- Ondernemers binnen de automotive sector (waarvan diverse ondernemers mogelijk ook gevestigd op suboptimale plekken of verspreid in de regio) kunnen door de ontwikkeling van Automotive Campus groeien en zo (internationaal) competitief blijven.
- Ondernemers kunnen inspelen op de trend waarin bedrijven meer samenwerken en faciliteiten delen.
- Met de ontwikkeling van de Automotive Campus wordt fysiek ruimte geboden om de kennis-ambities van de Brainportregio, maar ook provincie, rijk en gemeente, waar te maken en op deze wijze de economische groei, toegevoegde waarde, ontwikkeling van werkgelegenheid en behoud van bedrijven te stimuleren.
- Fysieke nabijheid stimuleert samenwerking en innovatie. Naast besparing van logistieke kosten, tijdswinst en duurzaamheid, kunnen ondernemers en de regio hierdoor competitief blijven.

### CONCLUSIES RUIMTEBEHOEFTE AAN AUTOMOTIVE CAMPUS

We concluderen zowel kwantitatief als kwalitatief dat er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling van de campus. De volgende argumenten hebben we hiervoor:

- Er is sprake van een beperkte stedelijke ontwikkeling, het grootste deel van de bestemde meters zijn in het vigerende bestemmingsplan al aanwezig. Voor de doorontwikkeling tot een volwaardige campus is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Bovendien worden vergelijkbare functies mogelijk gemaakt in het plan.
- De behoefte is kwantitatief aangetoond op basis van twee methoden. De behoefte ligt tussen 8 en 10 hectare bedrijventerrein (methodiek Stec Groep). Binnen de planperiode is sprake van een behoefte.
- Kwalitatief is de ontwikkeling te beargumenteren vanuit de status in de bedrijventerrein-programmering van het Stedelijk Gebied Eindhoven, maar ook vanuit de specifieke doelgroep die wordt toegestaan op de campus. Het betreft namelijk hoogwaardige bedrijven in de automotive sector (zeer specifiek afgebakend), waardoor de 'concurrentie' met andere gebieden niet of nauwelijks aanwezig is. Sterker nog: de campus is niet de locatie voor *full scale production*, hierdoor kunnen bedrijventerrein in de omgeving profiteren van de spin-off- effecten die de campus genereert.
- Het bestaande aanbod is bovendien niet geschikt voor vestiging van bedrijven die beoogd zijn op de campus.

### 4.3 Bestaand stedelijk gebied

Nu we concluderen dat er behoefte is aan de ontwikkeling, gaan we in op de beschikbaarheid en geschiktheid van ruimte in bestaand stedelijk gebied. Bij deze analyse is het van belang om te kijken naar de activiteiten die de doelgroepen uitvoeren en de locatievoorwaarden voor dit type bedrijvigheid.

### Locatie Automotive Campus is grotendeels bestaand stedelijk gebied

De Automotive Campus valt grotendeels onder het vigerende bestemmingsplan 'Schooten', zoals ook in paragraaf 3.1 beschreven. Het grootste gedeelte van het plangebied in het nieuwe bestemmingsplan, heeft in het vigerende bestemmingsplan al de bestemming bedrijventerrein. Ook in het vigerende bestemmingsplan is dit gedeelte al bestemd voor activiteiten in de auto-industrie. In die zin is er bij de ontwikkeling van de Automotive Campus sprake van het benutten van bestaand stedelijk gebied. Wanneer we kijken naar het bouwvlak maakt het nieuwe bestemmingsplan een toename van circa 1,25 hectare mogelijk.

Vanuit ruimtelijk-economisch perspectief is het volstrekt logisch om de ruimtevrage vanuit de automotive industrie op deze locatie te faciliteren. Immers, hiermee wordt aangesloten bij een bestaande concentratie van automotive bedrijvigheid. Het versterken van een bestaand cluster levert de regio meer economische voordelen op dan een gefragmenteerde spreiding van automotive bedrijven. Bedrijven en organisaties in een cluster kunnen in elkaars nabijheid namelijk eenvoudiger profiteren van elkaars kennis en samenwerkingsverbanden aangaan.

De vraag of er elders in de regio, al dan niet na herstructurering van gebieden of intensivering van ruimtegebruik, ruimte voor de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkeling beschikbaar is kan als niet relevant worden gezien. Ten eerste betreft het hier voor het grootste deel een locatie binnen bestaand stedelijk gebied. Ten tweede gaat het hier niet om een stedelijke ontwikkeling waarvoor op meerdere plaatsen en in onderlinge uitwisselbaarheid op regionaal niveau ruimte voorhanden is, zoals woningbouw of detailhandel. De ruimtevrage voor een campuslocatie binnen de automotive sector is een specifieke ruimtevrage en moet gezien worden als één samenhangend concept. Deze ruimtevrage kan niet gefragmenteerd in de regio worden opgevangen. Althans, niet zonder verlies van toegevoegde waarde van het concept voor de regio. De ruimtebehoefte zoals geconstateerd in paragraaf 4.2 kan dus niet opgevangen worden op andere locaties in bestaand stedelijk gebied.

### Ruimtelijke effecten op leegstand beperkt

We sluiten niet uit dat er door de ontwikkeling van de Automotive Campus incidenteel leegstand in bestaande bedrijfsruimte ontstaat in de regio. Mogelijk zullen enkele (delen van) bedrijven de stap maken van een bestaand (deel van een) bedrijfspand naar de Automotive Campus. De effecten op leegstand in de directe omgeving van Automotive Campus zijn daarmee naar verwachting klein. Als er al sprake is van een effect op leegstand op reguliere werklocaties, vinden we dit aanvaardbaar, vanwege de beperkte omvang en in het licht van de meerwaarde van het concept voor een duurzaam economisch sterkere regio.

Relevant om daarbij te vermelden is dat de leegstand op bedrijventerreinen in de gehele regio op dit moment rond een gezond frictieniveau van 5% lijkt te liggen. In de meest recente marktrapportage van Cushman & Wakefield wordt een percentage van 5,3% weergegeven voor de regio Eindhoven (Cushman & Wakefield, Nederland Compleet, januari 2017). Een dergelijke frictieleegstand behouden is van belang om een goede verhuis- en investeringsdynamiek in de regio te borgen.

# Bijlagen

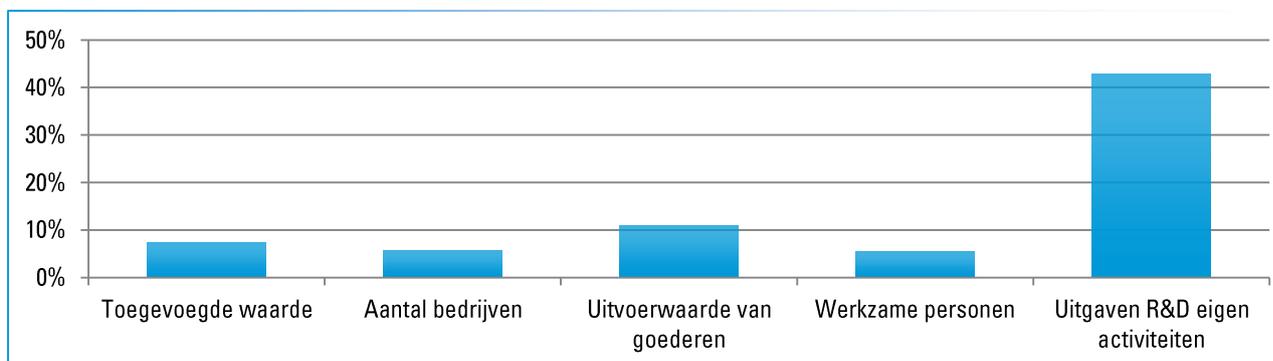
# A. Economische waarde HTSM en Automotive sector

## HTSM belangrijk voor toegevoegde waarde in Nederland en Brainportregio

### HTSM goed voor 10% van productiewaarde in Nederland

De topsector High Tech Systems & Materials (HTSM) is van groot economisch belang voor Nederland wanneer we kijken naar belangrijke economische indicatoren<sup>7</sup>. De totale productiewaarde van 130 miljard euro van de HTSM-sector in 2015<sup>8</sup> is circa 10% van de totale Nederlandse productie. Dat is met afstand het hoogste aandeel van alle topsectoren. Bovendien laat de HTSM-sector de sterkste groei zien in de afgelopen jaren van alle topsectoren. De toegevoegde waarde in 2015 in de sector is bijna 47 miljard euro, ofwel zo'n 8% van het Nederlandse totaal. En met circa 490.000 werkzame personen (in fte) is de sector ook in termen van werkgelegenheid een belangrijke sector. In 2015 waren bijna 83.000 bedrijven actief in de HTSM en werd circa € 3,9 miljard aan onderzoek uitgegeven (bijna 43% van totale R&D-uitgaven in Nederland). Sinds 2010 bedroeg de groei in werkgelegenheid circa 3%. De groei in toegevoegde waarde bedroeg circa 11% sinds 2010.

Figuur 1: Aandeel HTSM in totaal Nederland op aantal economische indicatoren in 2014\*



Bron: CBS, Dashboard Monitor Topsectoren 2016. \*Meest recente cijfers voor deze indicatoren

### In Brainport zit zo'n 16% van alle banen in HTSM-sector

Niet alleen binnen Nederland maar ook binnen de Brainportregio (samenwerkingsverband tussen gemeenten en bedrijven rondom Eindhoven) is de HTSM-sector van groot belang. De sector is goed voor ruim 62.000 banen, zo'n 16% van alle banen in de regio<sup>9</sup>. Het is de belangrijkste sector van de vijf speerpunten die in het rapport Brainport 2020 wordt onderscheiden. Brainport is een van de belangrijkste high tech centra van Nederland. Zo is Brainport goed voor circa 40% van de patenten die in Nederland worden aangevraagd, bijna een kwart van de Nederlandse private R&D-gelden en voor 10% van de export vanuit de topsectoren.

Het kabinet heeft eind 2016 mede daardoor Brainport Eindhoven ook als derde mainport erkent, naast de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol. Recent heeft de Brainportregio haar Nationale Actieagenda

<sup>7</sup> Op basis van CBS (2016), Monitor Topsectoren 2016.

<sup>8</sup> Meest recente cijfers via CBS.

<sup>9</sup> Brainport Monitor 2016.

overhandigd aan de politieke partijen in Den Haag. In de actieagenda staat dat het kabinet 8,3 miljard euro moet uittrekken voor verdere ontwikkeling van Brainport. Het bedrijfsleven zal zelf voor 2,2 miljard euro bijdragen. Deze bedragen zijn volgens de regio onder meer nodig om de regio aantrekkelijker te maken voor bedrijven en hoogopgeleid personeel en voor infrastructurele verbeteringen.

## Concentratie van Automotive sector in Brainportregio

### Automotive sector is één van de onderdelen in beleid topsector HTSM

In het topsectorenbeleid van het Rijk is de Automotive sector één van de *roadmaps* binnen de topsector HTSM. In de *roadmaps* wordt de samenwerking tussen bedrijven, onderzoekers en overheid vormgegeven en worden maatregelen geformuleerd om wereldwijd aan de top te blijven. De ambitie van de European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC) is dat de transportsector 50% efficiënter en betrouwbaarder is in 2030 en om de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch te verminderen. De strategie voor de Nederlandse Automotive sector is mede op deze doelen gebaseerd. Innovaties moeten een oplossing bieden voor maatschappelijke problemen van wegmobiliteit zoals: emissie, congestie, veiligheid en geluid. De *roadmap* is onderverdeeld in twee focusgebieden:

- Future powertrain: de aandrijflijn van de toekomst is een duurzame aandrijflijn.
- Smart mobility: de toenemende behoefte aan mobiliteit vraagt om nieuwe oplossingen die rekening houden met duurzaamheid en ruimtegebrek.

De automotive sector in Nederland is van groot economisch belang<sup>10</sup>:

- De sector bestaat uit zo'n 300 bedrijven, met 45.000 werknemers in onderzoek, ontwikkeling, onderwijs, productie en dienstverlening.
- De totale omzet van de Nederlandse automotive sector bedraagt 16,8 miljard euro.
- Sinds 2002 is de sector gegroeid met 5% per jaar en de werkgelegenheid met 3% per jaar, harder dan het Nederlands BBP.

### KETEN VAN TOELEVERANCIERS IN DE AUTOMOTIVE SECTOR

Binnen de automotive industrie kan onderscheid gemaakt worden tussen zogenaamde Original Equipment Manufacturers (OEM) - de producenten - en toeleveranciers.

- De producenten zijn de bedrijven die het eindproduct aan de klant verkopen. Nederland huisvest een aantal van dit soort bedrijven, zoals VDL, VDL Nedcar, DAF, Scania en Tesla. Nederland is een relatief kleine speler op dit gebied. Binnen Europa zijn OEM's in de auto-industrie met name geconcentreerd in Duitsland en Frankrijk.
- De toeleveranciers leveren de onderdelen aan de OEM's. Hierin kan nog onderscheid gemaakt worden tussen eerstelijns toeleveranciers (bedrijven die grote onderdelen of subsystemen voor automobielen leveren) en tweede- en derdelijns toeleveranciers (bedrijven die componenten leveren aan de eerstelijnsleveranciers zoals pompen of kogellagers). Op dit gebied is Nederland relatief sterk vertegenwoordigd met bedrijven als TASS, NXP, Bosch, TomTom en Inalfa.

<sup>10</sup> Cijfers op basis van Roland Berger (2016), Toekomstige positionering AutomotiveNL.

# B: Behoefteraming

## Toelichting methode

De behoefte­raming is op­ge­steld aan de hand van een op maat ge­maakt pro­gnose­model. Het model is ge­baseerd op de uit­gangspunten van de BLM-methode<sup>11</sup> van het CBS. De BLM-methode is uit­gedacht en ont­wik­keld door het Centraal Plan­bureau en het Plan­bureau voor de Leef­om­geving en heeft zich over de laatste decennia be­wezen als meest be­trouw­bare ramings­methode voor be­drijf­ven­terreinen in Nederland. In de methode worden drie variabelen voor de vraag naar be­drijf­ven­terreinen onderscheiden:

- Ontwik­ke­ling van het aantal arbeids­plaatsen. Het uit­gangspunt vormt de ont­wik­ke­ling van het aantal banen met een onderscheid naar economische sectoren.
- Ontwik­ke­ling van de loca­ti­e­type­voor­keur. De ont­wik­ke­ling van het aandeel van de werk­ge­le­gen­heid dat op een formeel be­drijf­ven­terrein is ge­vestigd. Het gaat dan onder andere om ver­plaatsing van be­drijf­ven van/naar woon­be­bouw­ing of het buitengebied.
- Ontwik­ke­ling van het terrein­quo­tiënt (het aantal m<sup>2</sup> netto be­drijf­ven­terrein per arbeids­plaats). Indien het ruimte­be­slag per arbeids­plaats toeneemt, zal ook de vraag naar be­drijf­ven­terreinen toenemen, zelfs als er geen toename van het aantal banen of ver­plaatsing naar be­drijf­ven­terreinen plaats­vindt. Dat geldt ook om­ge­keerd, bij­voor­beeld als ge­volg van efficiënter ruimte­ge­bruik door auto­ma­ti­se­ring in be­paalde sectoren.

Het resultaat van een ver­menig­vul­ding van bo­ven­staande variabelen is het ruimte­ge­bruik van be­drijf­ven op de bron­datum van de ge­gevens. Het pro­gnose­model raamt het ruimte­ge­bruik op meerdere punten in de tijd. Het verschil tussen deze punten is de uit­brei­dings­vraag in de tus­sen­lig­gende peri­ode.

### Figuur A: Illustratie ramings­methodiek pro­gnose­model

1. Totale werk­ge­le­gen­heid HTSM in Zuid­oost Brabant in jaar t	x	Aandeel werk­ge­le­gen­heid op be­drijf­ven­terreinen (%) in jaar t	x	Terrein­quo­tiënt (ruimte­ge­bruik per werk­zame per­soon) in m <sup>2</sup> kavel in jaar t	=	Voorraad be­drijf­ven­terreinen in ge­bruik in jaar t
2. Totale werk­ge­le­gen­heid HTSM in Zuid­oost Brabant in jaar t+n	x	Aandeel werk­ge­le­gen­heid op be­drijf­ven­terreinen (%) in jaar t+n	x	Terrein­quo­tiënt (ruimte­ge­bruik per werk­zame per­soon) in m <sup>2</sup> kavel in jaar t+n	=	Voorraad be­drijf­ven­terreinen in ge­bruik in jaar t+n
						Uit­brei­dings­vraag (t+n) - t

Als basis voor onze raming gebruiken we cijfers van de HTSM-sector, omdat de Automotive sector hiervan onderdeel is.

## Input voor het pro­gnose­model

### Ontwik­ke­ling van de werk­ge­le­gen­heid

De HTSM-sector in Nederland telde in 2010 476.000 banen (bron: CBS Dashboard Topsectoren, 2017). In 2015 was dit aantal gegroeid naar 490.000 banen. Dat is een toename van 14.000 banen en een groei van 2,9% in vijf jaar. Dat betekent een jaarlijkse groei van 0,59%. Deze groei is gerealiseerd tijdens economische crisisjaren. Deze historische ontwikkeling gebruiken we als basis voor de raming. We gaan voor de komende 20 jaar uit van een jaarlijkse groei van 0,5%. Dit groeipercentage is gelijk aan het groeipercentage uit de WLO-scenario's<sup>12</sup> voor Zuid­oost-Brabant in het hoge scenario. We vinden het reëel

<sup>11</sup> BLM (afk.): Bedrijfslocatiemonitor

<sup>12</sup> PBL/CPB WLO-scenario's 2015

om het hoge scenario aan te houden gezien de investeringen en ambities van de regio in de HTSM-sector, plus het feit dat de sector een hoger groeipercentage heeft gerealiseerd tijdens de crisisjaren.

### Ontwikkeling van de locatietypevoorkeur

In de provinciale behoefte­raming voor bedrijventerreinen (Bureau BUITEN, 2014) is voor de HTSM-sector een locatietypevoorkeur berekend in de regio Zuidoost Brabant van 73%. Oftewel, 73% van de werkgelegenheid in de HTSM-sector in Zuidoost Brabant is gevestigd op bedrijventerreinen. In de provinciale behoefte­raming is uitgegaan van een lichte groei in locatietypevoorkeur voor de HTSM-sector in Zuidoost-Brabant van 2% tot 2020, 1% voor de periode 2021-2030 en vervolgens 0% voor de periode 2031-2040. Wij rekenen in onze raming daarom met een bandbreedte in locatietypevoorkeur van 75%.

### Ontwikkeling van de terreinquotiënt

In de provinciale behoefte­raming voor bedrijventerreinen (Bureau BUITEN, 2014) is voor de HTSM-sector een terreinquotiënt berekend in de regio Zuidoost-Brabant van 158. Oftewel, in de HTSM-sector in Zuidoost-Brabant gebruikt elke arbeidsplaats 158 m<sup>2</sup> netto bedrijventerrein. In de provinciale behoefte­raming is uitgegaan van een groei in terreinquotiënt voor de HTSM-sector in Zuidoost-Brabant van 1% tot 2020, 3% voor de periode 2021-2030 en vervolgens 2% voor de periode 2031-2040. Wij rekenen in onze raming daarom met een bandbreedte in terreinquotiënt van 160 m<sup>2</sup> tot 165 m<sup>2</sup>.

## Uitgangspunten voor de automotive sector

### Aandeel Automotive sector binnen HTSM-sector

Er bestaan verschillende bronnen en definities over de HTSM- en de automotive sector. We gebruiken daarom diverse bronnen en economische indicatoren om een reële en betrouwbare inschatting te maken van het aandeel van de automotive sector binnen de ruimte­vraag vanuit de HTSM-sector. We hebben onder andere de volgende bronnen geraadpleegd:

- CBS Monitor Topsectoren 2016 (via online Dashboard Monitor Topsectoren 2016).
- Diverse monitors vanuit de Brainportregio, waaronder Brainport Monitor 2016 (Brainport Development, 2016).
- Rapport Roland Berger (2016): Toekomstige positionering AutomotiveNL.

Op basis van deze bronnen concluderen we het volgende over het aandeel van de automotive sector binnen de HTSM-sector van Zuidoost Brabant:

- Het aandeel in de werkgelegenheid is circa 10 tot 15%;
- Het aandeel in toegevoegde waarde is circa 25 tot 35%.

We zien daarnaast dat de automotive sector sinds 2002 gegroeid is met 5% per jaar in omzet en met 3% per jaar in werkgelegenheid. Dit is een sterkere groei dan het Nederlandse BBP. De ambitie is om een omzet­groei van 3,5% per jaar in 2020 te realiseren en een toename van 10.000 arbeids­plaatsen.

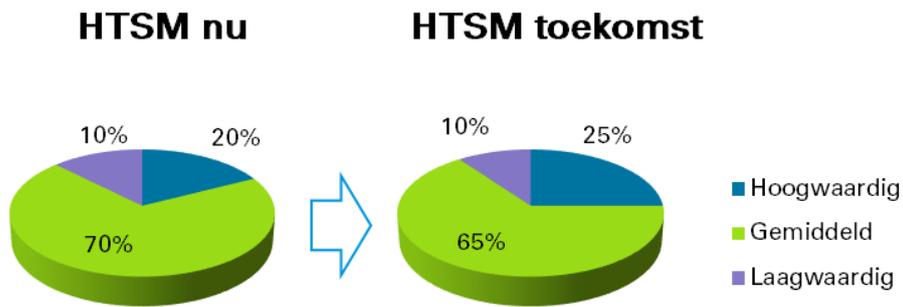
Op basis van deze bronnen en economische indicatoren gaan we uit van een aandeel van circa 20%.

### Voorkeur binnen Automotive sector voor hoogwaardige (campus)locatie

Uit grootschalig (periodiek) onderzoek van Stec Groep (Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld 2005, 2010 en 2013) blijkt dat van de reguliere bedrijfsruimtegebruikers circa 10 tot 15% de voorkeur geeft aan een hoogwaardige uitstraling.

Juist in de HTSM-sector, en in de automotive sector in het bijzonder, zal een groter aandeel (circa 20%) een voorkeur hebben voor een hoogwaardige uitstraling, mede ook gelet op de trends en ontwikkelingen en noodzaak tot innovatie en meer samenwerking. Bovendien verwachten we dat dit in de toekomst toeneemt tot circa 25%.

**Figuur B: Verschijningsvorm bedrijven in HTSM-sector nu en in de toekomst**



Bron: Stec Groep