

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant



Aan : Provincie Noord-Brabant
Van : E. Wilmsen
Datum : 26 januari 2012
Betreft : Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant
Afschrift aan :

Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

In artikel 2.1 van de VR wordt gesteld dat bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, bijgedragen moet worden aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, in het bijzonder aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.

Ruimtelijke kwaliteit is een begrip waarvoor geen scherpe definitie bestaat. Hierdoor wordt het begrip verschillend geïnterpreteerd. Algemeen geaccepteerd is echter de omschrijving van de bouwstenen van ruimtelijke kwaliteit:

Ruimtelijke kwaliteit = gebruikswaarde + belevingswaarde + toekomstwaarde.

Gebruikswaarde	Belevingswaarde	Toekomstwaarde
Samenhang	Diversiteit	Duurzaamheid
Patroon	Structuur	Proces
Functie	Vorm	Tijd
Integratie	Compositie	Ontwikkeling
Doelmatigheid	Identiteit	Sturende werking
Functionele geschiktheid	Herkenbaarheid	Doelmatigheid in tijd
Doelmatig gebruik	Zingeving	Uitbreidbaarheid
Doelmatige aanleg	Attractiviteit	Aanpasbaarheid
Doelmatig beheer	Schoonheid	Flexibiliteit
Bereikbaarheid		
Interferentie		
Efficiëntie		

Naar aanleiding van de bovengenoemde definitie wordt het begrip ruimtelijke kwaliteit verder beschreven. Deze is in de bijlage opgenomen.

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

Kwaliteitsverbetering van het landschap

In artikel 2.2 van de VR wordt ten aanzien van de kwaliteitsverbetering van het landschap gesteld dat verantwoord moet worden op welke wijze financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied.

Omdat binnen de ontwikkeling Airparc Seppe geen sprake is van een kwaliteitsverbetering wordt een bijdrage gedaan in het gemeentelijke fonds bovenwijkse voorziening. Halderberge waarborgt de balans tussen de kwaliteit van het stedelijk gebied en landschappelijke waarden door het structureel toepassen van de provinciale rood-met-groenkoppeling.

De financiële grondslag van de compensatie is opgenomen in de omslagnota 'Bovenwijkse voorzieningen' (september 2008). Deze schrijft voor dat het in de grondexploitatie gebruikelijk is dat er een bedrag per vierkante meter uitgegeven grond in een fonds 'grote werken/reserve bovenwijkse voorzieningen' wordt ingebracht. Van dit bedrag wordt €1,- / m2 gelabeld aan groenproject welke verwoord zijn in het Landschapsbeleidsplan 'Samen voor groen'. Middels een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer is deze compensatie verzekerd.

Concreet betekent dit dat voor de ontwikkeling Airparc Seppe een bedrag van € 32.250,- gelabeld wordt aan groenprojecten.

Naast deze financiële compensatie zal het voorterrein groen en natuurlijk ingericht worden. Hiervoor wordt aangesloten bij de noodzakelijk retentie- en bluswatervoorziening. Hierdoor ontstaat een geschikte habitat voor flora en fauna.

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

Noodzaak van uitbreiding op de geplande locatie

De noodzaak van de uitbreiding op de geplande locatie wordt beschreven door de volgende vragen te beantwoorden.

1. Is er voldoende vraag naar 'aan-het-vliegveld-gelieerde-bedrijvigheid'?
2. Waar moet deze ontwikkeling/uitbreiding dan komen?

1. Is er voldoende vraag naar 'aan-het-vliegveld-gelieerde-bedrijvigheid'?

In opdracht van het vliegveld is door ZKA consultants & planners een quickscan (als bijlage toegevoegd) uitgevoerd naar de haalbaarheid van luchtvaart gebonden bedrijven bij vliegveld Seppe. Op verzoek van de gemeente is dit onderzoek beoordeeld door REWIN (als bijlage toegevoegd).

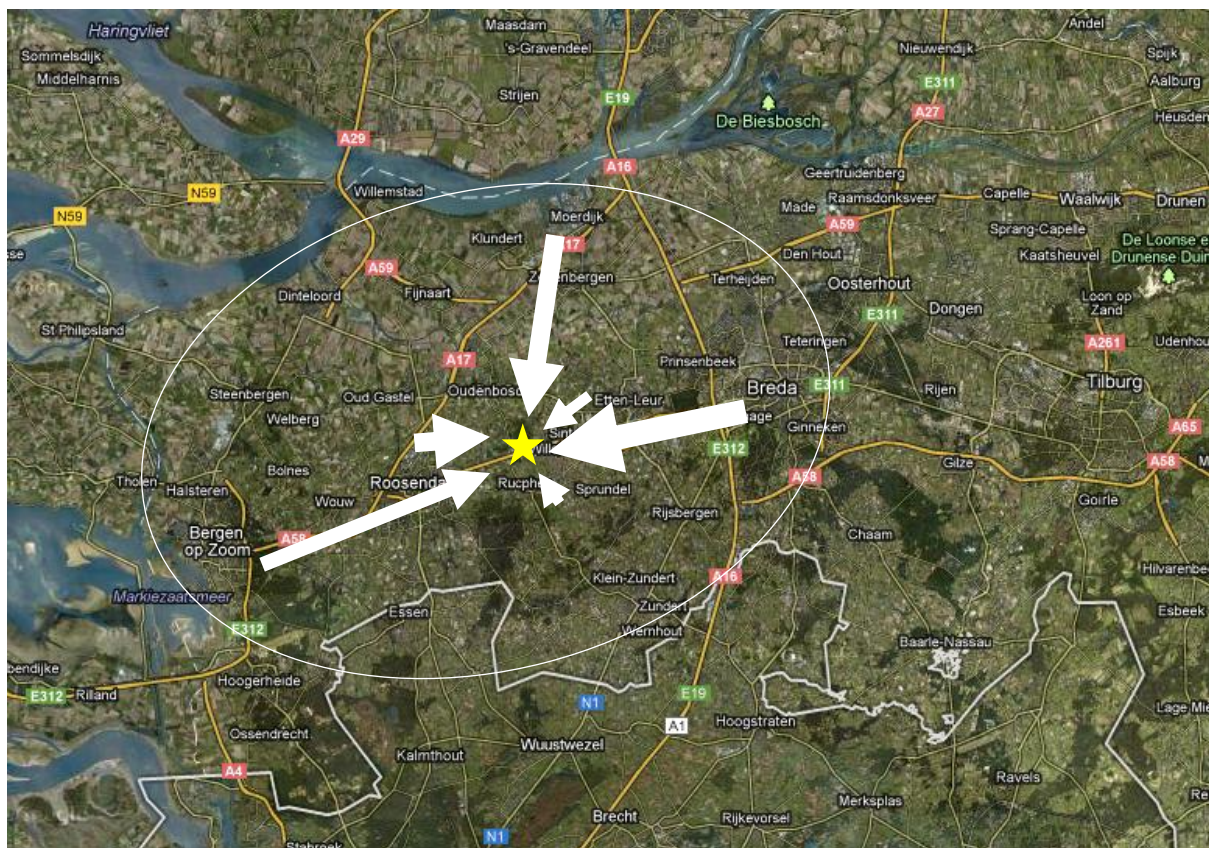
Deze notities, samen met de concrete belangstelling bij het vliegveld Seppe, duiden op een voldoende marktvraag voor 'aan-het-vliegveld-gelieerde bedrijvigheid'.

2. Waar moet deze ontwikkeling/uitbreiding dan komen?

Afweging op catchment area niveau

In de indirecte omgeving van Seppe, binnen een catchment area van ongeveer 80 kilometer, liggen bedrijventerreinen in Moerdijk, Breda, Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom. Zakencharters van de bedrijven binnen catchment area maken gebruik van het regionale vliegveld Seppe. Door de aanwezigheid van Airparc Seppe in de regio zijn reeds gerenommeerde internationale bedrijven in de regio gevestigd. Luchthaven Seppe speelt ook een rol als helihaven omdat alle faciliteiten hiervoor aanwezig zijn. Daarnaast is het vliegveld een bijzondere toeristische attractie, mede door het luchtvaart museum.

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant



catchment area

Afweging op locatieniveau

Voor de ontwikkeling van 'aan-het-vliegveld-gelieerde-bedrijvigheid' is het noodzakelijk dit direct grenzend aan het vliegveld te realiseren. Bedrijven dienen namelijk direct toegang te hebben tot de start- en landingsbaan van het vliegveld.

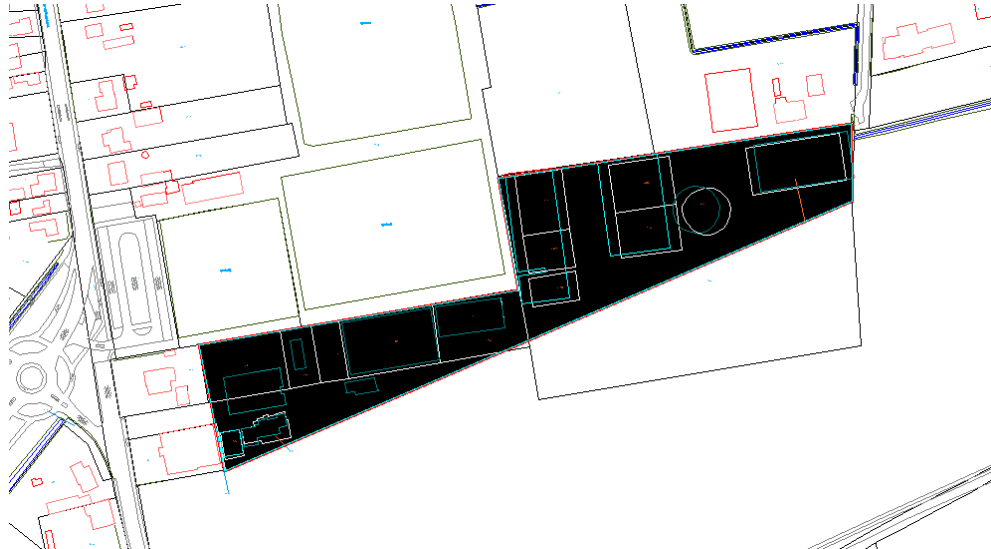
De verordening ruimte heeft als doel onnodige stedelijke ontwikkeling in het buitengebied te voorkomen. Hiertoe dient eerst bekeken te worden of binnen bestaand stedelijk gebied ruimte is om de ontwikkeling mogelijk te maken.

mogelijkheden binnen bestaand gebied vliegveld

binnen het bestaande terrein van het vliegveld is onvoldoende ruimte binnen het vigerende bouwvlak aanwezig om de noodzakelijk scheiding tussen de recreatieve markt en de zakelijke markt te kunnen faciliteren.

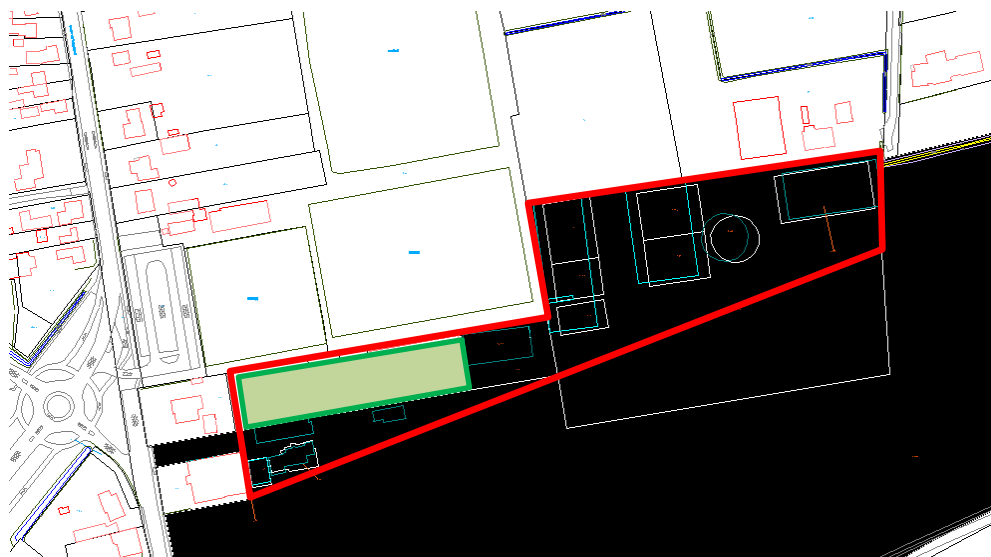
Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant



Zwart = Bouwvlak

Ook de eigendomssituatie van de verschillende gebouwen maakt het onmogelijk dit te bewerkstelligen.



Zwart = eigendom Rood= bouwvlak Groen= NIET in eigendom bij vliegveld Seppe

Tevens is de fysieke ruimte (i.v.m. manoeuvreerruimte vliegtuigen en parkeren auto's) onvoldoende om de noodzakelijk voorzieningen voor de zakelijke markt te situeren.

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant



Bestaande situatie (wit = bouwvlak, rood = bestaande bebouwing, oranje = manoeuvreerruimte)

Het is uitdrukkelijk de intentie de bestaande bebouwing aan de noordzijde van het vliegveld te renoveren en deels te slopen. Dit voor zover het vliegveld hierover zeggenschap heeft. Historisch is een situatie gegroeid waarbij 'derden' eigendommen hebben op gronden die door het vliegveld in erfpacht zijn uitgegeven. Het vliegveld heeft hierover geen zeggenschap, doch tracht in minnelijk overleg te komen tot medewerking en investering van 'derden' in deze gebouwen. Het is de bedoeling dat, op termijn indien de financiële situatie van het vliegveld dit toelaat, de bestaande noodgebouwen aan de noordzijde (leslokalen vliegschool) vervangen worden door een kleiner bouwvolume. Uitsluitend de realisatie van Seppe Airparc maakt dergelijke ingrepen in het nu bebouwde deel van het vliegveld mogelijk, niet uitsluitend in financiële zin, maar met name ook in ruimtelijke zin (simpelweg nu geen fysieke ruimte voor wijzigingen / uitbreidingen / verbeteringen).

mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied

Het bestaand stedelijk gebied is ten noorden van het vliegveld gelegen. Dit bestaand stedelijk gebied bestaat voornamelijk uit een woonfunctie. In verband met milieuzonering en externe veiligheid is het evident geen optie in noordelijke richting (= richting kern Bosschenhoofd) het vliegveld uit te breiden.



Bestaand stedelijk gebied volgens verordening ruimte

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

mogelijkheden buiten bestaand stedelijk gebied

Ook is bekeken de ontwikkeling van het vliegveld in oostelijke richting in het verlengde van de bestaande bebouwing. Vanwege wettelijke bepalingen dient voldoende afstand aangehouden te worden van de landingsbaan. Hierdoor dient bij deze variant bebouwing in de 'schapenweide' alsmede het bosgebied (EHS) ontwikkeld te worden dat niet wenselijk is. De dan noodzakelijke ontsluiting van de nieuwe bebouwing is niet realiseerbaar zonder ongewenste menging van autoverkeer en vliegverkeer te krijgen, dan wel ontsluiting via de kern Bosschenhoofd (Hoenderparkdreef en Oude Antwerpse Postbaan en nieuw aan te leggen weg).

Ten westen van het vliegveld ligt de op- en afrit van de Rijksweg A58. Dit betreft een fysieke barrière. Tevens ontbreekt dan de directe koppeling met de landingsbaan welke essentieel is.



Ligging EHS (groen) + ongewenste verkeersontsluiting (oranje)

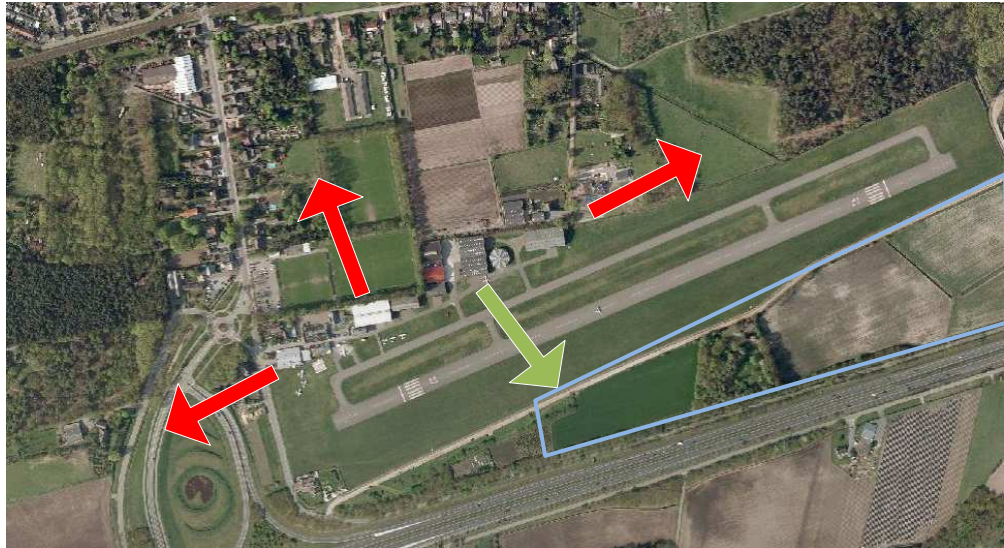


Ligging rijksweg + op-/afrit (rood)

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

Er blijft dan enkel ten zuiden van de landingsbaan over voor de ontwikkeling van bebouwing.



Keuze ontwikkelingsrichting

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant



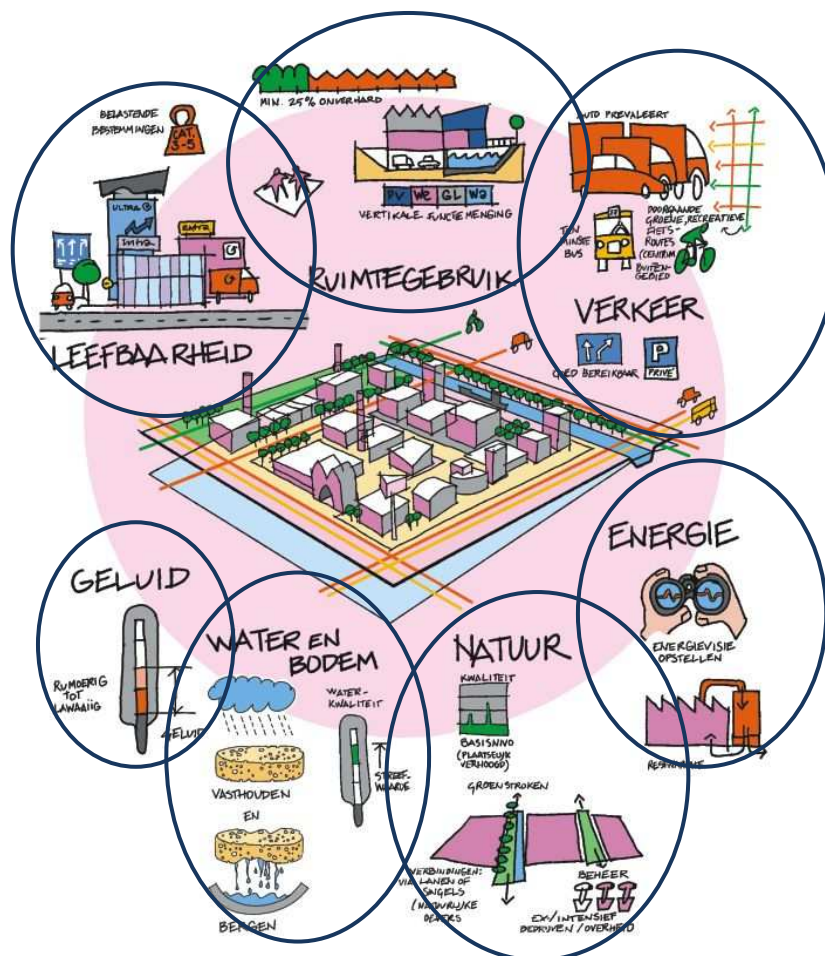
Resultaten van regionale afstemming

Regionale afstemming vindt plaats in het Regionaal Ruimtelijke Overleg (RRO) van de regio West-Brabant. In het RRO van 14 december 2011 (verslag als bijlage toegevoegd) heeft afstemming omtrent de ontwikkeling van bedrijventerreinen plaatsgevonden. In het RRO is met de ontwikkeling van Airparc Seppe ingestemd.

Tevens vindt afstemming plaats in het kader van het wettelijke verplichte vooroverleg met de buurgemeenten. De buurgemeenten hebben in hoofdzaak positief gereageerd. Verwerking van deze vooroverlegreacties zal in het ontwerpbestemmingsplan gebeuren.

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde wordt bepaald door de begrippen doelmatigheid en functionele samenhang. Schematisch kan dat als volgt weergegeven en andere uitgewerkt worden:



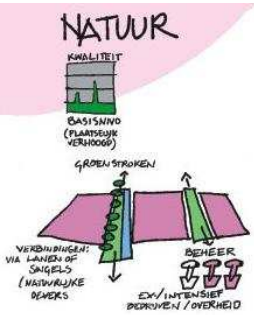
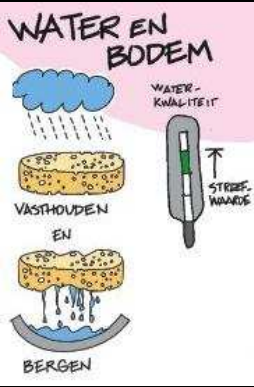
Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

	Strategie: vergroot leefbaarheid door passende functies per gebied; Beleving: Bedrijvig; Belastende bestemmingen: max categorie 3.1, uitzondering 3.2;
	Strategie: Streef naar een zo groot mogelijk oppervlak water en groen (onverhard oppervlak) Verhouding verhard/onverhard: Minimaal 25% onverhard Dichtheid en gebruikintensiteit: Meerlagig bouwen Rekening houdend met belemmering vanuit landingsbaan; Functies en functiemenging: Werken, productie en distributie. Alles mogelijk in combinatie met functies vanuit het vliegveld; Verticale functiemenging: mogelijkheid waterberging met bedrijvigheid;
	Strategie: beperk vermijdbaar autogebruik, beperk negatieve effecten in de leefomgeving, wikkel autoverkeer efficiënt af; Hiërarchie: Auto prevaleert; Voetgangers en fietsers; Grofmazig fietspadennetwerk, doorgaande fietsroutes naar centrum en buitengebied, groene recreatieve fietsroute; OV: Tenminste (buurt)bus (op redelijke afstand); Auto en parkeren: goed bereikbaar i.v.m. ligging nabij afrit rijksweg A58 gelegen tussen de knooppunten de Stok (A17) en Princeville (A16), parkeren op eigen terrein;

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

	Strategie: Energiebehoefte beperken, duurzame bronnen gebruiken, eindige bronnen efficiënt gebruiken Uitgangspunt: Convenant Duurzaam Bouwen West-Brabant; minimaal 7.0 in het systeem GPR-gebouw;
	Strategie: Benut potenties van de ondergrond, vorm kerngebieden en verbind die onderling; Natuurwaarde: Basiskwaliteit en plaatselijk verhoogd; Natuurkernen: Groenstroken; Verbindingen: Behoud aaneengesloten laanbeplanting en singel met natuurvriendelijke oevers en struweel; Beheer: In-/extensief;
	Strategie: Eerst vasthouden, vervolgens bergen, dan pas (gedoseerd) afvoeren. voorkom verontreiniging door lozing, houd water van verschillende (ecologische kwaliteit gescheiden, stroming van schoon naar vuil ;
	Strategie: Voldoen aan wettelijke eisen, Daar waar mogelijk middels sturing hinder verminderen (afscherming van rijksweg A58);

Airparc Seppe

Reactie op vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant

Belevingswaarde

De belevingswaarde wordt bepaald door de begrippen diversiteit, identiteit en schoonheid.

De 'schoonheid' van het project wordt vastgelegd middels een separaat beeldkwaliteitsplan. In het beeldkwaliteitsplan wordt een eigen identiteit gegeven aan de bebouwing. De identiteit van het vliegveld wordt door de uitstraling van de nieuwe gebouwen versterkt. De diversiteit wordt medebepaald door de afmetingen van gebouwen alsmede de ruimte aan diversiteit van het soort aan bedrijven.

Toekomstwaarde

De toekomstwaarde wordt bepaald door duurzaamheid, aanpasbaarheid en beheersbaarheid.

De gebouwen worden zo ontworpen dat er flexibel met de invulling van de ruimte wordt omgegaan. Door toepassing van duurzame materialen en stellen van eisen omtrent energieprestatie wordt de duurzaamheid gewaarborgd.

CONCEPT

Verslag Stuurgroep RRO West-Brabant 14 december 2011

Aanwezig

Dhr. Y.C.M.G. de Boer (gedeputeerde/voorzitter), mevr. L.C.J. Lijmbach-Schneider (Aalburg), dhr. A.J. v/d Wegen (Bergen op Zoom), dhr. A.L.E. Arbouw (Breda), mevr. M. Vos-Kroeze (Drimmelen), dhr. A.P.M.A. Schouw (Etten-Leur), dhr. W.J. Quirijnen (Geertruidenberg), dhr. J.A. Akkermans (Halderberge), dhr. C. Punt (Moerdijk), dhr. M.P.C. Willemsen (Oosterhout), dhr. J.J.C. Adriaansen (Roosendaal), dhr. M.J. de Bruijn (Rucphen), dhr. A.M.C. van Kesteren (Steenbergen), dhr. P.W.J. Hoek (Tholen), dhr. D. Prosman (Werkendam), dhr. A.Th.S. v/d Wijst en dhr. V.L.J. Huijgens (Woensdrecht), dhr. B. de Peuter (Woudrichem), dhr. J.C.M. de Beer (Zundert), dhr. L.H. v/d Kallen (Waterschap Brabantse Delta)

Afwezig

Dhr. J.M.M. van Tilburg (Baarle-Nassau)

Ambtelijke ondersteuning

Dhr. J.W. Stad, dhr. F. Schippers, dhr. M.Kemperman (verslag), J. v/d Bergh (provincie)
Dhr. P. Vermeulen (Regio West-Brabant)

Besproken onderwerpen en afspraken

1. Opening en mededelingen

Voorzitter de heer De Boer, gedeputeerde voor ruimtelijke ontwikkeling en wonen, opent de vergadering van het RRO. Hij heet de vervangers van de heer Luteijn: dhr. Prosman als wethouder in de gemeente Werkendam en mw. Vos als voorzitter van de Bestuurscommissie Duurzaamheid speciaal welkom. Mevrouw Dielissen van het Waterschap Brabantse Delta laat zich vervangen door de heer Van der Kallen. De heer Van Tilburg van de gemeente Baarle-Nassau laat zich wegens ziekte verontschuldigen.

Data voor RRO's in 2012:

- 20 juni 2012, provinciehuis: 10.00-13.00 uur(inclusief lunch)
- 19 december 2012, provinciehuis 11.00 tot 14.00 uur (inclusief lunch)

2. Verslag van vorige RRO vergadering d.d. 29 juni 2011

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Terugblik 1,5 jaar RRO's

De voorzitter blikt terug op de afgelopen periode van samenwerking in RRO-verband. De Regio West-Brabant krijgt steeds meer vorm. Hij neemt wel enkele "krimscheuren" waar tussen wat feitelijk gebeurd versus aan ambities uitgesproken is. De afgelopen periode is geïnvesteerd in het uitlijnen van processen en procedures, nu moet het accent verschuiven naar de inhoud. Meer snelheid is noodzakelijk op de verschillende RRO-dossiers. Opdrachtgeverschap vraagt ook om eigen inspanning. Afspraken moeten zo SMART mogelijk worden geformuleerd. Gedeputeerde geeft aan nadrukkelijk te kiezen voor het "harmonie-model" waar het gaat om de uitvoering van beleid. In gezamenlijkheid optrekken is volgens hem de logische weg, waarbij de provinciale belangen vanzelfsprekend worden bewaakt door de provincie. Harmonisatie van beleid en vroegtijdig vooroverleg zijn positieve prestaties, welke dhr. De Boer graag benadrukt.

De regio geeft bij monde van portefeuillehouder RO mw. Lijmbach-Schneider aan de boodschap van de gedeputeerde wel te verstaan. Ondanks dat hard gewerkt is zijn de doelen niet altijd gehaald. Wel zijn de intenties goed en gedeeld. Gewezen wordt op de beperkte ambtelijke capaciteit vanwege de noodzakelijke ombuigingen. Ook wordt vanuit de regio aangegeven dat de ambities mogelijk te hoog zijn.

Uitgesproken wordt dat het van belang is dat de aanwezige en benodigde capaciteit (in relatie tot de ambities) goed in beeld worden gebracht. Het thema windenergie zo wordt in de discussie naar voren gebracht is een dossier dat in gezamenlijkheid goed is opgepakt.



De voorzitter geeft aan dat de Verordening Ruimte regionale afspraken vereist. Per jaar worden twee RRO's georganiseerd en op die momenten worden in gezamenlijkheid heldere regionale afspraken gemaakt. De gedeputeerde geeft daarbij aan dat hij content is met de tijd die voor de RRO's in West-Brabant wordt genomen.

4. Thema Werken

Concept Provinciale Strategie Bedrijventerreinen en andere Werklocaties

Per brief van 21 november 2011. is het concept van de provinciale Strategie Bedrijventerreinen en andere Werklocaties aan de gemeenten aangeboden. In de "Strategie Bedrijventerreinen en andere Werklocaties" wordt beschreven hoe de provincie ten aanzien van bedrijventerreinen en andere werklocaties uitwerking geeft aan de ambitie om tot de top van de Europese kennis- en innovatieregio's te blijven behoren. De strategie is richtinggevend voor de inzet van provinciale middelen en instrumenten. Het is de bedoeling dat deze provinciale strategie op 30 maart 2012 door Provinciale Staten definitief wordt vastgesteld. Voorafgaande hieraan worden partijen tot 28 januari 2012 in de gelegenheid gesteld om te reageren.

De heer De Peuter vraagt naar de mogelijkheden die de Gedeputeerde ziet voor verevening van verliezen op niet gerealiseerde plannen voor werklocaties. De Gedeputeerde geeft aan dat daar geen pasklare oplossing voor beschikbaar zijn. Duidelijk is wel dat de provincie niet meer als "pinautomaat" kan en wil optreden. Hij doet een beroep op de creativiteit en kennis die er in de regio aanwezig is. Van belang is dat wanneer een gemeente die in bovengemeentelijk belang zijn verantwoordelijkheid neemt niet alleen met de lasten blijft zitten. De provincie kan daarbij hoogstens meedenken, de regio moet zelf zijn verantwoordelijkheid nemen.

Voor wat betreft de kwaliteitsdiscussie merkt de heer Schouw op dat dit niet alleen gaat om de topsectoren maar ook voor de regionale behoeften. Hij wil hierin graag optrekken met de provincie.

De vergadering neemt kennis van de concept-provinciale Strategie Bedrijventerreinen en andere Werklocaties en de inspraakmogelijkheden hierop.

Programmering bedrijventerreinen / werklocaties

De voorzitter verzoekt eenieder om te reageren op de voorliggende beslispunten betreffende het op groen zetten van een beperkt aantal bedrijventerreinontwikkelingen (daarmee voldoende regionaal afgestemd) en het op oranje zetten (on hold) van de overige plannen.

De volgende opmerkingen en aandachtspunten worden naar voren gebracht:

- Beschikbare tijd om afspraken te maken is beperkt, mogelijk te ambitieus;
- Flexibiliteit van het systeem?
- Financiële consequenties van oranje/rood licht;
- Hoe omgaan met (bestuurlijke) afspraken vanuit verleden?
- Inpassen van subregionale onderzoeken en trajecten.
- Voorkomen tekort aan terrein (ontwikkeling haven Rotterdam / ijzeren voorraad);

- Tekort aan terrein in subregio Breda-Oosterhout-Etten-Leur, overschot in Midden-Brabant, zaak van maatwerk;
- Moeten ook lokale terreinen meegenomen worden in dit verhaal?
- Belang van aandacht voor SER-ladder / ladder van duurzame verstedelijking, koppeling bestaande en nieuwe terreinen;
- Ontwikkeling op bestaande terreinen voldoende in beeld?

- Geertruidenberg vraagt aandacht voor regionale karakter van Dombosch;

De voorzitter reageert als volgt op de opmerkingen. Werken in de RRO's is niet nieuw, immers ook in RPO-verband werd al samengewerkt in regionaal verband. De wereld staat echter niet stil, de werkelijkheid is veranderd. De vraag naar terreinen is veranderd. De tijd die beschikbaar is, is inderdaad beperkt, maar de opdracht is niet nieuw, maar ligt er al vanaf juni 2011. De ontwikkeling van terrein wordt niet op slot gezet, maar een zorgvuldige afweging is noodzakelijk. Verder uitstel is daarbij ongewenst. Het Transatlantic Market scenario is uitgangspunt bij deze discussie. Dit is overigens hetzelfde scenario als gehanteerd wordt door de haven Rotterdam. Daarbovenop wordt een beleidsmatige plus gehanteerd voor de sector logistiek. Lokale ontwikkelingen dienen ook meegenomen te worden in het regionale verhaal. Het is van groot belang dat afspraken nadrukkelijk in regionaal verband worden gemaakt en niet langer bilateraal (tussen provincie en individuele gemeenten). Naast nieuwe terreinen gaat het ook nadrukkelijk om de ontwikkelingen binnen het bestaand areaal. Het is belangrijk om elkaar niet onnodig te beconcurreren. Zowel over- als onderprogrammering dient voorkomen te worden. De financiële kaders waarbinnen de provincie opereert zijn bekend: bestuursakkoord en statuten van het provinciale grondbedrijf. De provincie levert op afroep van de regio graag ambtelijke ondersteuning aan dit proces, de Regio West-Brabant trekt het proces.

De voorzitter verwijst naar de goede stappen die gezet zijn in de buurregio Midden-Brabant. Daar is 180 hectare aan surplus van plannen weggestreept. Daar zijn lastige keuzes gemaakt.

De oranje kleur in het voorliggende voorstel betekent dat de plannen voorlopig *on hold* zijn gezet. Dit zegt nog niets over de wenselijkheid van de desbetreffende plannen. Wel dat deze plannen nog nadere analyse behoeven. Gedeputeerde vraagt nadrukkelijk hier niet enkel kwantitatief naar het aantal hectares te kijken, maar ook direct de kwalitatieve aspecten mee te nemen. In juni worden afspraken gemaakt over de wenselijkheid van de oranje plannen. Daarbij zijn drie kleuren aan de orde: groen (wenselijk in regionale context), oranje (voorlopig niet, in later stadium wellicht wel: *on hold*) en rood (voor langere tijd niet aan de orde). De economische dynamiek is groot en regelmatige monitoring en actualisatie is daarom vereist.

Mevrouw Grootenboer-Dubbelman en mevrouw Lijmbach zijn de regionale bestuurlijke trekkers van dit dossier. Economie, ruimtelijke ordening en duurzaamheid dienen gezamenlijk op te trekken. Voorgesteld wordt om op het regionale bestuursoverleg van 27 maart 2012 bestuurlijk te spreken over de nadere uitwerking van een regionaal voorstel. Dan moet de input/gegevens op een rij zijn gezet. De gedeputeerde is bereid om t.z.t. met de regio in overleg te treden, zodat op het RRO van juni a.s. concreet afspraken gemaakt kunnen worden. De regio stelt een proces/stappenplan op.

De vergadering gaat akkoord met de beslispunten. Met de volgende twee wijzigingen: het Regionaal Bedrijventerrein Land van Heusden en Altena (Werkendam) en de Reijnierspolder (Steenbergen) worden conform een consequente toepassing van de systematiek (betreffende status planvorming) op oranje gezet.

Het Deltri-overleg komt aan de orde. De voorzitter geeft aan dat de provincie en de regio zelf bepalen welke bedrijventerreinontwikkelingen binnen het West-Brabantse plaats dienen te vinden. In Deltri-verband is thans slechts een inventarisatie van ontwikkelingen aan de orde.

5. Thema Landschap

Uitvoeringsprogramma Landschap West-Brabant

De voorzitter geeft aan dat Regio West-Brabant voor loopt t.o.v. andere regio's met betrekking tot het opstellen van een Uitvoeringsprogramma Landschap. Sinds juni is er echter maar beperkt voortgang geboekt. Hij roept trekkers en projectpartners op de projectformats verder in te vullen en op basis daarvan tot een voorstel voor uitvoeringsactiviteiten te komen.

De heer Van der Kallen merkt op dat bij het thema "Zichtbaar maken veenontginningsgeschiedenis" de Stichting Cultuurhistorie West-Brabant nog als co-trekker genoemd staat. Door het wegvallen van de werkbudgetten van de gebieds- en reconstructiecommissies komt de continuïteit van deze Stichting echter in gevaar. De voorzitter neemt hier kennis van. Hij vraagt, gelet op het werkingsgebied van de Stichting, hoe de West-Brabantse gemeenten tegen een eventuele opheffing van de Stichting aankijken. De vergadering merkt op dat de Stichting een toegevoegde waarde vervult. Afgesproken wordt dat in de vergadering van de Gebiedscommissie Brabantse Delta bij de toekomst van de Stichting Cultuurhistorie West-Brabant zal worden stil gestaan.

De heer Willemsen merkt op dat vanuit zijde van de gemeente Oosterhout op een voortvarende wijze aan het invullen van het format met betrekking tot de Landschapsstrategie Stedelijke Ontwikkelingszones is gewerkt. Dit wordt door de heer Schippers onderkent. Echter, in het format ontbreekt de informatie met betrekking tot de andere zones. Eenzelfde conclusie geldt ook voor de overige formats. Vanuit het oogpunt van de opsteller is een en ander ingevuld. Aanvullingen en betrokkenheid vanuit de overige projectpartners komen slechts moeizaam tot stand. Hier wordt aandacht voor gevraagd. Indien men het thema serieus neemt zal er ook tijd en energie in gestoken dienen te worden.

De vergadering onderschrijft het belang van het thema. In de praktijk blijkt echter dat het lastig is om, binnen de overige drukke werkzaamheden, hier tijd voor te vinden. Dit vereist aandacht. De voorzitter concludeert dat de vergadering in stemt met het verder invullen van de formats en bereid is om binnen de eigen organisaties hier medewerking voor te verlenen.

Voortgangsrapportage

De voorzitter geeft aan dat Provinciale Staten op 9 december 2011 niet ingestemd hebben met het Decentralisatieakkoord Natuur tussen IPO en Rijk. Onduidelijk is hoe andere provincies gaan reageren en wat dit betekent voor het akkoord zelf en de afspraken met betrekking tot de decentralisatie van het natuurbeleid. Voorzien was om in het voorjaar van 2012 het Natuur- en Landschapsoffensief te herijken. Gelet op de recente ontwikkelingen is het nog maar de vraag of dit voor de zomer 2012 gaat lukken. Of er in het kader van de Voortgangsrapportage uitspraken kunnen worden gedaan over de continuering van het STIKA en de realisatie van de EVZ's is onduidelijk. Mocht er meer informatie beschikbaar komen dan zullen partijen daarover worden geïnformeerd.

De vergadering neemt kennis van de toelichting van de voorzitter en stemt, met in acht name van de geschetste ontwikkelingen, in met de agendering van de Voortgangsrapportage in de komende (juni) vergadering van het RRO.

Stand van zaken uitwerking Handreiking Kwaliteitsverbetering Landschap

De gedeputeerde maakt een koppeling met de door de gemeenten gewenste flexibiliteit bij toepassing van de Verordening Ruimte. Binnen de Verordening zijn op meerdere onderdelen afwegingsregels aanwezig. De provincie schrijft dan niet voor wat wel of niet mag, maar vraagt van de gemeente wel een gemotiveerde afweging die voor een ieder inzichtelijk is en waaruit blijkt dat de activiteit al dan niet wordt toegestaan. Om te voorkomen dat we elkaar op het eind van de discussie tegen komen, is het dan van belang om in een vroeg stadium hierover onderling afspraken te maken. Dat is het aanbod welke door de provincie met betrekking tot de Handreiking Kwaliteitsverbetering Landschap in het vorig RRO is gedaan.

In de regio's Noordoost en Midden wordt inmiddels ervaring opgedaan met de uitwerking van de Handreiking. Daarbij komen o.a. discussies met betrekking tot het toepassingsbereik van artikel 2.2 van de Verordening naar boven. Wellicht kunnen de ervaringen in andere regio's, bijvoorbeeld het model van de gemeente Oss waarbij een onderscheid is gemaakt tussen verschillende schaalniveau (lokaal-regionaal), als voorbeeld dienen voor de uitwerking in West-Brabant. Ook bij de verdere implementatie van het koersdocument "De transitie van het Brabantse Stadteland" zal kwaliteitsverbetering een belangrijke rol spelen. Het maken van goede afspraken vooraf is dus belangrijk. De vergadering neemt hier kennis van.

6. Thema Wonen

Bevolkings- en woningbehoefteprognose

De eerste resultaten van de geactualiseerde provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose zijn inmiddels bekend. Ter informatie is op basis van een tiental punten de hoofdlijn van de prognose samengevat. Aangegeven wordt dat het verstedelijkingsbeleid onverminderd gehandhaafd blijft. Deze gaat uit van concentratie binnen de stedelijke regio's. Met intramurale woningen wordt in de provinciale prognose rekening gehouden. Volgens de prognose wordt het aantal zorgplaatsen niet groter. West-Brabanders worden weliswaar ouder, maar krijgen meer en langer zorg thuis. Intramurale woningen vervullen met name een rol bij de intensievere vormen van zorg. De vraag naar intramurale woningen wordt goed in de gaten gehouden. De cijfers van de nieuwe provinciale prognose worden in januari bekend gemaakt.

De heer Schouw informeert of de toename van het aantal arbeidsmigranten ook niet vertaald dient te worden in een extra woningbouwprogramma. De prognose houdt echter al rekening met de geregistreerde arbeidsmigranten. De omvang van de niet-geregistreerde arbeidsmigranten en hun behoefte aan huisvesting is nog niet goed in beeld. Hiervoor is in de Regionale Agenda Wonen een opdracht geformuleerd. In afwachting van de uitkomsten van deze opdracht is het niet wenselijk om vooruitlopend uitspraken over het al dan niet vergroten van het woningbouwprogramma te doen.

De heer Huijgens wijst op de woningen die ten onrechte in mindering zijn gebracht op het aantal dat de gemeente Woensdrecht mag bouwen. De voorzitter geeft aan dat deze opmerking terecht is en zegt toe dat dit wordt aangepast in de tabel in de vastgestelde Regionale Agenda Wonen.

De heer Punt vraagt naar de status van de 250 woningen die extra gerealiseerd mochten worden in het kader van de intensivering van het industrieterrein Moerdijk. De gedeputeerde zegt een bestuurlijk overleg tussen provincie en gemeente toe om over dit onderwerp door te spreken. De resultaten van dit gesprek worden met de regio gedeeld.

De heer Akkermans geeft aan dat men op gemeentelijk niveau ervaart dat alle beschikbare programmaruimte al planologisch is gereserveerd, maar dat de woningen nog niet gebouwd zijn. De programmatische ruimte die resteert binnen de regionale woningbouwafspraken is vervolgens beperkt, dit wordt als knellend ervaren. De voorzitter geeft aan dat de nieuwe prognose een heroverwegingsmoment creëert, waardoor mogelijk enige ruimte/flexibiliteit richting de toekomst ontstaat. Daarbij is het van belang dat de problematiek in regionale samenhang en context wordt gezien.

De heer Schippers wijst op de noodzaak om te komen tot SMART geformuleerde opdrachten. De voorzitter vraagt de regio of dit gaat lukken. De regio geeft bij monde van de heer Schouw aan dat de bestuurlijke trekkers bekend zijn, behalve bij het onderwerp "Wonen met zorg en welzijn". Ook ambtelijk lopen de gesprekken om hier invulling aan te geven aldus de heer Vermeulen.

De vergadering neemt kennis van de Regionale Agenda Wonen en bekrachtigd de beslispunten. De vigerende kwantitatieve woningbouwafspraken worden daarmee herbevestigd. Daarnaast worden de wonen-thema's vastgesteld: kwantitatieve woningbouwafspraken, kwalitatieve woningbouwafstemming, demografische ontwikkelingen omslag / krimp, huisvesting arbeidsmigranten en wonen met zorg en welzijn. In het eerste

kwartaal van 2012 zullen hiervoor Projectplannen / Plannen van Aanpak worden opgesteld.

7. Thema Ruimtelijke strategie

De voorzitter geeft aan dat in het BO-MIRT maar weinig Brabant zat. De “R” van ruimte is nog onderbelicht. Minister Schultz geeft aan dat dit decentraal door provincie en regio ingevuld dient te worden. De minister wil terug naar 1x per jaar MIRT-overleg. De minister stelt geen geld beschikbaar voor het West-Brabantse gedeelte van de A58. Op dit moment bestaat volgens het ministerie nog geen probleem. Wel zal er gewerkt gaan worden aan de deeltrajecten Galder-Sint Annabosch en Tilburg-Eindhoven. Voor wat betreft de A27 is besloten om met de beschikbare middelen (€ 740 miljoen) zo goed mogelijke oplossingen voor de meest prioritaire knelpunten te vinden. De trajecten Lunetten-Everdingen en Scheiwijk-Werkendam hebben daarbij prioriteit. Vanuit de provincie Noord-Brabant is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de reconstructie van knooppunt Hooipolder.

De heer Adriaansen geeft aan dat er in de Bestuurscommissie Mobiliteit van het RWB ongenoegen is geuit over het feit dat de minister maar 1 keer per jaar het overleg wil aan gaan. Daarnaast is er teleurstelling geuit over de gang van zaken rondom de “Beter benutten.” Dit heeft voor de regio maar weinig opgeleverd. In de Bestuurscommissie is stil gestaan bij de vraag hoe aangehaakt kan worden bij de activiteiten van de Stichting A58: zowel door BZW, provincie als gemeenten. Knooppunt Hooipolder heeft bijzondere aandacht. De spoorverbinding met Antwerpen ook. Hierover is een raadsmotie ingediend door de gemeente Steenbergen.

De voorzitter geeft aan dat ook provincie teleurgesteld was over Beter benutten. De discussie rondom de A27 wordt nu aangegrepen om ook het vraagstuk Hooipolder op de agenda te krijgen. Gedeputeerde Van Heugten heeft nadrukkelijk aandacht voor dit dossier. Ook voor de spoorverbindingen met België is er op provinciaal niveau aandacht. Dank wordt uitgesproken voor de motie van Steenbergen. Bij schrijven d.d. 25 november 2011 heeft de minister op een brief van onze provincie betreffende de treinverbindingen tussen Brabant en België gereageerd. Aangegeven wordt dat er eind december meer duidelijkheid is. De brief zal met het verslag worden meegestuurd.

Verordening ruimte

Tot 15 december 2011 lag de Ontwerp Tweede Wijzigingsregeling Verordening ruimte, actualisatie 1 ter inzage. Het betreft een beleidsarme actualisatie.

Uit analyse van de provinciale reacties op gemeentelijke bestemmingsplannen blijkt een toename van provinciale zienswijzen op het onderwerp ruimtelijke kwaliteit. De wettelijke voorschriften vanuit de Wro en de Verordening ruimte worden niet altijd opgevolgd door gemeenten. Dit leidt tot extra werk dat we kunnen en moeten voorkomen. Er is altijd overleg mogelijk met de provincie, maar niet vrijblijvend, de provincie vervult niet de rol van adviesbureau.

Aangegeven wordt dat alle voorontwerp-bestemmingsplannen aangemeld moeten worden bij de provincie. Gedeputeerde geeft aan dat de wijzigingsbevoegdheid van GS om bouwblokken van intensieve veeteelt groter dan 1,5 toe te laten is geschrapt door PS.

De voorzitter geeft aan dat de verordening in 2012 zal worden geëvalueerd. Op basis daarvan zijn eventuele beleidsmatige aanpassingen mogelijk. Vanuit de regio wordt voorgesteld om samen na te denken over mogelijke verbeteringen. Voorgesteld wordt om ambtelijke en bestuurlijke sessies te organiseren. Dit voorstel wordt ondersteund door de gedeputeerde.

In de discussie komt naar voren dat het rijk in het kader van decentralisatie veel zaken loslaat, de provincie moet deze ruimte niet direct dichtregelen. De gedeputeerde stelt de vergadering gerust, de insteek is “loslaten waar kan, regelen waar moet”.

380 kV

De heer Akkermans werd verrast door keuze van ministerie. Het MMA-voorkeustracé werd plots verlaten. De

onderbouwing daarvoor is nog niet duidelijk. De gemeente Halderberge kiest voor bundeling met bestaand. Het rijk wil nog niet bewegen. De heer Akkermans vraagt hier provinciale aandacht voor.

De voorzitter geeft aan dat hij een gesprek heeft gehad met Tennet. Hij heeft aan Tennet de volgende boodschap meegegeven. A) Het belang van een goede ruimtelijke onderbouwing (ruimtelijke kwaliteit) en dat B) het bestemmingsplanniveau het geëigende niveau is waar het tracé concreet wordt vastgelegd. Tennet geeft de eerste helft van 2012 een reactie, de inhoud daarvan is nog onduidelijk.

Windenergie

Mevrouw Lijmbach-Schneider geeft aan blij te zijn met de reactie vanuit GS op het bod van de regio met betrekking tot windenergie. De regio maakt zich wel zorgen over het voorstel van GS om voor de gewenste locaties langs de A16 niet over te gaan tot een aanpassing van de Verordening Ruimte en Structuurvisie. Gevreesd wordt dat hierdoor het bod richting het Rijk onvoldoende uit de verf komt, waardoor het Rijk alsnog over zou kunnen gaan tot het aanwijzen van een grootschalige locatie voor windenergie in West-Brabant. Een en ander zal in een brief richting GS verwoordt worden.

De heer Van Kesteren verzoekt de voorzitter om het regionale bod voor windenergie, in combinatie met de provinciale reactie op dit voorstel, voor 1 januari 2012 schriftelijk aan het Rijk aan te bieden. Dit in verband met de door het Rijk op te stellen Structuurvisie Wind op Land. De voorzitter geeft aan dat het bod van de regio en de provinciale reactie daarop, zowel door de provincie als de aanwezige gemeenten uit West-Brabant, reeds is ingebracht tijdens een atelier Zuid-Westelijke Delta op 8 november jl, georganiseerd door het ministerie van I&M. Ook heeft het ministerie via de provincie de brief van de regio met het bod en de reactie van GS daarop, gekregen.

Daarnaast zullen er de komende weken (in IPO-verband) nog de nodige ambtelijke contacten zijn met het ministerie, ter voorbereiding van een bestuurlijk overleg op 16 januari tussen de minister van I&M en bestuurlijk IPO over de Structuurvisie Wind op Land. Uit de contacten met het ministerie van I&M is gebleken dat het ministerie gevoelig is voor het bestuurlijke en regionale draagvlak voor windenergieprojecten en daarmee het signaal van provincie en regio zeer serieus neemt. Gelet op deze contacten en de opstelling van het ministerie, is het formeel toesturen van het voorstel van de Regio West-Brabant, via de provincie, niet noodzakelijk.

8. Rondvraag en sluiting

De heer Akkermans maakt een compliment over wijze waarop samenwerking met de provincie plaatsvond rondom bestemmingsplan buitengebied Halderberge.

De heer Prosman brengt de casus d'Alm onder de aandacht. De kwestie is reeds bekend bij de gedeputeerde.

De voorzitter bedankt de aanwezige bestuurders voor hun aanwezigheid en inbreng.

Notitie werkgelegenheid en economische aspecten Seppe Airparc

NV REWIN West-Brabant, augustus 2010

Achtergrond Seppe Airparc

Seppe Airparc is onderdeel van Seppe Airport en bedient de zakelijke gebruikers van het vliegveld. Sinds 1 januari 2008 is het vliegveld Seppe Airport geprivatiseerd en heeft het een flinke ontwikkeling doorgemaakt, met onder meer een vernieuwde verkeerstoren en Jet Fuel tank. Seppe Airparc is de volgende stap: een deel van het vliegveld wordt specifiek ingericht voor zakelijke gebruikers en voor de vestiging van luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Dit voorstel is uitgewerkt in het masterplan Seppe Airparc.

Uitgangspunt is dat de zakelijke en recreatieve markt van elkaar gescheiden worden. De zakelijke luchtvaart en bedrijvigheid zal plaatsvinden aan de zuidkant van het vliegveld, waar een terminal voor de zakelijke luchtvaart gerealiseerd wordt en waar luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid zich kan vestigen.

Overigens geldt wel nadrukkelijk de kanttekening dat het aantal vliegbewegingen op Airport Seppe niet toe mag nemen. Momenteel vinden 50.000 vliegbewegingen per jaar plaats, met een maximale ruimte voor 58.000 vliegtuigbewegingen. Er is dus nog slechts een zeer beperkte ruimte voor uitbreiding van maximaal 4.000 vluchten. Het gaat derhalve steeds om luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid met relatief weinig vliegbewegingen die wel behoefte heeft aan een vestigingsmogelijkheid direct aansluitend aan de landingsbaan.

Geplande ontwikkeling: zakencharters & nieuwe vestigers

De geplande ontwikkeling richt zich op het stimuleren van de zakelijke markt en de vestiging van bedrijven op Seppe Airparc.

- zakencharters

Seppe ziet duidelijke afzetmogelijkheden in de markt van zakencharters. Dit is een snel groeiend luchtvaart-segment dat - anders dan zakelijke lijnvluchten - regiogebonden is. Als indicatie, op dit moment maken gerenommeerde bedrijven die zich recent in de directe omgeving hebben gevestigd reeds gebruik van het vliegveld. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan Warnaco/Calvin Klein, Terex en Abercrombie & Fitch die allen zijn gevestigd op bedrijventpark Borchwerf. Zeker in de internationale zakenwereld is het van steeds groter belang dat afstanden tussen verschillende locaties snel en efficiënt kunnen worden afgelegd. En dit betekent dat naast vervoer via weg, water

en spoor ook de mogelijkheid van vervoer door de lucht een duidelijke pré kan zijn bij de vraag waar zich te vestigen. Bij het aantrekken van nieuwe bedrijven naar de regio zal het argument van de aanwezigheid van een eigen vliegveld derhalve zeker een onderscheidende rol kunnen spelen.

Seppe kan in West-Brabant en Zeeland een eigen thuismarkt scheppen. In de studie “Airparc Seppe, Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe” van ZKA Consultants & Planners uit Breda van februari 2009 wordt aangegeven dat de totale thuismarkt circa 1.1 miljoen inwoners omvat, waarbij er een potentiële vraag is van 1.500-2.000 vluchten en circa 10.000 passagiers per jaar. Het begrote omzetspotentieel is volgens deze studie € 300.000 tot € 400.000 voor de luchthaven en € 150.000 tot € 250.000 voor de hospitality- diensten. Overigens plaatst REWIN bij deze inschattingen wel kanttekeningen, waarover later meer.

-potentiële vestigers

Als we kijken naar de potentiële vestigers, dan gaat het om bedrijven die zich allemaal op een of andere manier bezighouden met luchtvaart. Concrete interesse is er onder meer van bedrijven die zakelijke vluchten verzorgen met kleine toestellen, opleidingen verzorgen, plaatselijk vliegtuigonderhoud doen of op een andere manier service verlenen aan vliegtuigtoestellen. De focus van Seppe Airparc ligt op het aantrekken van een dergelijke zakelijke markt, met ondersteunende functies zoals ontvangst- en wachtruimte, vergaderruimten, business lounge en horecagelegenheid.

In totaal betreft dit een businesspark van circa 6 hectare (60.000 m² B.V.O.), dat als Aviation Boulevard in de markt gezet kan worden. Seppe Airparc voorziet in hoogwaardige **kantoorruimten met hangars**. Gedacht wordt aan kleinere kantoorgebouwen/werkruimten van maximaal 3-4 bouwlagen met achterliggende hangars voor enkele kleinere vliegtuigen. In principe worden alle gebouwen door Seppe Airport gebouwd en verhuurd c.q. verkocht aan derden. De grond blijft eigendom van het vliegveld dus er zal sprake zijn van een erfpacht, waardoor er altijd controle blijft over de kwaliteit en de uitstraling van het gebied. REWIN plaats ten aanzien van een dergelijke erfpachtconstructie wel een kanttekening, waarover later meer. Daarnaast wordt **een terminal** aangelegd die voorziet in een ontvangst- en wachtruimte, vergaderruimten, leslokalen, recreatie en horecagelegenheid.

In de studie “Airparc Seppe, Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe” van ZKA Consultants & Planners wordt aangegeven dat de mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling voor luchtvaartgebonden bedrijven gunstig zijn. Daarbij worden de volgende overwegingen geplaatst.

- Luchtvaartgebonden bedrijven zijn geïnteresseerd in een bedrijfslocatie nabij een luchthaven;
- De vastgoedmarkt en economie in West Brabant ontwikkelt zich positief, maar kent nog geen bedrijventerrein direct bij een vliegveld;
- Seppe ligt centraal in de regio, strategisch aan de A58, goed bereikbaar, alom bekend en zichtbaar.

Ten aanzien van het vastgoedprogramma wordt ingestoken op 60 % bedrijfsruimten (o.a. hangar) en 40 % kantoorruimte. ZKA Consultants & Planners geeft aan dat de verwachting is dat de 60.000 m² BVO op termijn van 5-10 jaar zeker kan worden afgezet. Zij adviseren de volgende uitwerking:

- * 5-10 bedrijven (5.000-10.000 m² BVO) voor direct luchtvaartgebonden bedrijven zoals vliegtuigonderhoud en hospitality (evt. gefaseerd te ontwikkelen);
- * 15-20 bedrijven (20.000 m² BVO) voor indirect luchtvaartgebonden bedrijven actief in de zakelijke dienstverlening. Het minimum schaalniveau is circa 1.000m² BVO per kantoor;
- * 10-15 bedrijven (30.000-35.000 m² BVO) voor bedrijfshuisvesting, indirect luchtvaartgebonden bedrijven actief in de sectoren logistiek en handel, in units van tenminste 2.000 m² BVO.

Verder wordt aangegeven dat, als alles naar verwachting verloopt en alle partijen positief reageren op het Masterplan, verwacht wordt dat medio 2011 gestart kan worden met de realisatie. Het Masterplan wordt in 4 fases gerealiseerd. De 1e fase bestaat uit het faciliteren van de luchthaven met onder andere een terminal en luchtvaartgerelateerde bedrijven. De overige fasen bestaan uit luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. De verwachting is dat elke fase 1 jaar duurt. Dit betekent dat het project naar verwachting eind 2014 kan worden afgerond.



Vliegveld Seppe , de gemeente Halderberge en West-Brabant

De ontwikkeling van een luchtvaart gerelateerd bedrijventerrein vormt een waardevolle asset voor de gemeente Halderberge. Het terrein biedt de gelegenheid om de bestaande werkgelegenheid van Airport Seppe te behouden en te versterken, nieuwe werkgelegenheid te creëren en Seppe Airport met een stabiele, evenwichtige basis te versterken voor de toekomst. De regionale ontwikkelingsmaatschappij NV REWIN West-Brabant is verzocht om in een notitie de economische en werkgelegenheidsaspecten van de ontwikkeling van de Aviation Boulevard aan te geven.

Momenteel zijn er op Seppe naast het vliegveld de volgende bedrijven gevestigd:

- Seppe Airservice
- Mastenbroek Airoskill BV
- TTC BV
- Marco van der Horst
- Vliegclub Seppe
- Motorgliderclub 225
- ENPC
- Vliegend Museum Seppe
- Restaurant de Cockpit

In totaal is het vliegveld en de gevestigde ondernemingen goed voor **ruim honderd arbeidsplaatsen**.

Nieuwe, aanvullende werkgelegenheid kan gerealiseerd worden door een toename van het aantal passagiers, in het bijzonder door het aandeel van zakelijke vluchten op de luchthaven te vergroten. Er vindt ook werkgelegenheidscreatie plaats door de ontwikkeling van de geplande luchthaven-faciliteiten voor deze zakelijke markt, speciale vergader- en horecavoorzieningen met zelfs de mogelijkheid van een hotel. Tot slot wordt er op de bedrijvenstrook speciaal bedrijfsonroerend goed aangeboden aan bedrijven die een duidelijke relatie kennen met de luchtvaart. Omdat het aanbod van dergelijke kantoor- en bedrijfsruimte met directe aansluiting op het vliegveld beperkt is, zal er een specifieke markt voor zijn.

Voor we hier verder op in gaan willen we eerst even ingaan op de verwachte impact van de professionaliseringslag van Seppe Airparc, resulterend in een vliegveld met een hoogwaardige zakelijk functionele uitstraling. De professionaliseringslag van Seppe Airparc met speciale voorzieningen voor zakenvluchten (zakencharters) resulteert allereerste in specifieke vestigingsmogelijkheden voor luchtvaartgebonden bedrijven op de Aviation Boulevard. Maar de impact is beduidend groter, door de veelomvattende uitstraling van het concept. Doordat Seppe zich nadrukkelijker gaat manifesteren als een hoogwaardig zakenvliegveld voor zakencharters, resulteert dit in een extra U.S.P. (unique selling point) voor de regio. En dat heeft een tweeledige impact.

Internationaal georiënteerde bedrijven kunnen in de toekomst Seppe Airport gaan gebruiken voor hun nationale en internationale activiteiten. Het bedrijfsleven in West-Brabant is in het algemeen sterk internationaal georiënteerd en kent veel internationale bedrijvigheid. In totaal telt West-Brabant 438 buitenlandse bedrijven die werkgelegenheid bieden aan circa 22.000 personen. West-Brabant is hiermee koploper qua buitenlandse vestigingen in de provincie Noord-Brabant. Breda is voor hen de favoriete vestigingsplaats, met 192 buitenlandse bedrijven en 7.450 arbeidsplaatsen. Tevens kent Breda relatief gezien in Nederland het hoogste aantal bedrijven uit de USA en verplaatsing per vliegtuig maakt integraal onderdeel uit van de Amerikaanse cultuur. Dit biedt Seppe kansen. CEO's van reeds gevestigde internationale bedrijven zoals Warnaco/Calvin Klein, Terex, Abercrombie & Fitch (allen Borchwerf), Amgen, Abbott, Dockwise, Wupperman, Sabic, Leopharma, Samsung, Citigroep, General Motors (Opel, Chevrolet, Saab) en Hollister zullen in voorkomende gevallen gebruik maken van de mogelijkheid van efficiënte zakenvluchten op zeer korte afstand van hun Benelux of Europese (hoofd)vestiging.

Daarnaast kan West-Brabant zich nog duidelijker profileren als geschikte vestigingsplaats voor deze groep bedrijvigheid. De regio West-Brabant kan dan schermen met een uitstekende ligging gecombineerd met hoogwaardige infrastructuur op 4 onderdelen; over de weg, over het water, per spoor en door de lucht. Naast de oost-west en noord zuidverbindingen (nieuw A4 Zoomweg) over de weg, de diverse containerterminals en de komst van de HSL-shuttle geldt als vierde element dan de goede ontsluitingsmogelijkheid voor zakenvluchten, direct vanuit de eigen regio. Dit is een zeer belangrijke troef en pull-factor als onderdeel van het totale pakket van vestigingsfactoren.

Binnen de regio West-Brabant zijn er thans twee ontwikkelingen op het gebied van luchtvaartgerelateerde activiteiten: Seppe Airparc en de World Class Maintenance hotspot Aviolanda Woensdrecht. Wij zijn van mening dat deze twee ontwikkelingen onderling niet concurrerend hoeven te zijn, en mogelijk zelfs versterkend bij sectorgerichte acquisitie, omdat ze zich beiden richten op andere markten. Aviolanda Woensdrecht richt zich in het bijzonder op luchtvaart-gebonden bedrijven in de MRO-sector (Maintenance, repair & overhaul), kent van oudsher als vliegveld een militair karakter en ambieert nadrukkelijk geen functie als zakenvliegveld. Derhalve is sprake van een complementair karakter van Aviolanda Woensdrecht en Seppe Airparc en kan er bij

de acquisitie van bedrijven sprake zijn van duidelijk synergie bij gezamenlijke inspanningen voor de regio West-Brabant.

Kanttekeningen

Bij de introductie hebben we al enige kanttekeningen geplaatst bij de bevindingen van de studie “Airparc Seppe, Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe” van ZKA Consultants & Planners uit Breda van februari 2009. Dit schept bepaalde verwachtingen ten aanzien van de toekomstige economische impact van Seppe Airparc die misschien te hoog gegrepen zijn. Dit lichten we graag even toe.

Ons inziens is in de quickscan de thuismarkt voor Seppe (pagina 13) te optimistisch ingeschat. Onze twijfel betreft met name de Provincie Zeeland. Hier is geen rekening gehouden met het feit dat de grasbaan van vliegveld Midden-Zeeland geasfalteerd wordt en daarmee een soortgelijke doelgroep kan bedienen als Seppe Airport. Verder wordt aangegeven dat Seppe van Antwerpen Airport de minste concurrentie te duchten heeft, in verband met het oversteken van de landgrens die een psychologische grens is voor de Belgen. Ook heeft Antwerpen Airport volgens ZKA weinig naamsbekendheid in Nederland en is de luchthaven lastig te bereiken. Hierbij is echter geen rekening gehouden dat deze aspecten minder van toepassing zijn op personen in Zeeuws Vlaanderen, die toch al redelijk op België georiënteerd zijn. Tevens geldt voor personen in het meest westelijke deel van Zeeuws Vlaanderen dat voor hen de internationale luchthaven Oostende-Brugge ook een, niet onderkend, alternatief vormt. Ons inziens dient de thuismarkt voor Airport Seppe dan ook naar beneden bijgesteld te worden.

Een tweede kanttekening betreft het aantal vliegbewegingen. Dat mag in de toekomst niet exponentieel toenemen. In 2009 waren er circa 50.000 vliegtuigbewegingen (opstijgen, landen) die m.n. ingevuld werden door trainings- en instructievluchten en voor privé en recreatieve doeleinden. De zakelijke vluchten vormen nu nog het kleinste segment. Bedoeling is om dit uit te bouwen, maar er is hierbij slechts een beperkte groei mogelijk, omdat het totaal vliegbewegingen beperkt moet blijven tot maximaal 58.000 vliegbewegingen per jaar. De prognose van ZKA Consultants & Planners betreft een potentiële vraag is van 1.500-2.000 vluchten, oftewel 3.000 tot 4.000 vliegbewegingen zal, uitgaande van een natuurlijke groei van de huidige vluchtbewegingen, tot een maximale benutting leiden, met bijkomende problematiek bij eventuele overschrijdingen.

Een derde kanttekening betreft de door ZKA Consultants en Planners geuite veronderstelling dat Seppe voor de indirecte luchtvaartgebonden internationale ondernemingen een uitstekende vestigingsplaats zou zijn voor hun Benelux hoofdkantoor. De nabijheid van de luchthaven biedt deze multinationals de mogelijkheid om veel kostbare tijd te besparen bij hun internationale zakelijke reizen. REWIN is van mening dat dit wel een hele grote overschatting is van de concrete aantrekkingskracht en uitstraling van het (sub)-regionale vliegveld dat Seppe is. Bij de vestigingsplaatskeuze van internationale ondernemingen zijn vele andere factoren veel doorslaggevende en het is dan ook een illusie om te denken dat dergelijke bedrijven, nu maar ook in de toekomst, de voorkeur geven aan vestiging op Seppe in plaats van op een A-locatie in Breda, Rotterdam of Amsterdam om maar wat alternatieven te noemen.

Verder willen we ook nog even nadrukkelijk een ander aspect aan de orde stellen. Seppe Airport heeft voor de ontwikkeling van de bedrijvenstrook van Seppe Airparc gekozen voor een erfpachtconstructie, waarbij de vestigers alleen de grond in erfpacht kunnen nemen en geen eigenaar kunnen worden. Achtergrond van deze keuze is waarschijnlijk de behoefte om ook op lange

termijn invloed te kunnen uitoefenen op de uitstraling van het park. Dit is mogelijk mede gebaseerd op de slechte ervaringen met de rommelige uitstraling aan de noordzijde van het vliegveld (recreatieve zijde), waar Airport alleen de vliegtoren bezit en geen invloed kan uitoefenen op de verdere bebouwing. Toch wil REWIN wel een kanttekening plaatsen bij de erfpachtconstructie. Bedrijven ervaren dit veelal toch als een zware belemmering. Zo is het recente besluit van de Spar om hoofdkantoor en Europees distributiecentrum te verplaatsen naar Waalwijk voor een belangrijk deel ingegeven door hun problemen met de erfpachtconstructie die van toepassing is op bedrijventerrein Moerdijk. Ook diverse andere bedrijven zien op basis hiervan af van vestiging. REWIN pleit er voor om te kijken of er misschien toch andere alternatieven zijn voor Seppe om het beoogde doel te bereiken, maar die minder negatieve effecten hebben op het afwegingsproces inzake de vestigingsplaatskeuze. Anders worden toch belangrijke drempels opgeworpen voor succesvolle acquisitie van bedrijven.

Tot slot vragen we ook nog even aandacht voor de lengte van de landingsbaan. De lengte van de landingsbaan in Seppe bedraagt 800 meter. Dientengevolge is er eigenlijk geen reële vergelijking mogelijk met studies die eerder verricht zijn m.b.t. de economische en werkgelegenheidsimpact van andere regionale Nederlandse luchthavens zoals luchthaven Twente, Lelystad Airport en Groningen Airport Eelde. Dit zijn regionale vliegvelden zijn, met veel meer capaciteit en aanzienlijk langere landingsbanen (respectievelijk 3.000 m, 1.250 met geplande verlenging tot 2.100, en 1.800 met geplande verlenging tot 2.500), die deels ook thuisbasis zijn (geweest). Ons inziens is er derhalve bij Airport Seppe ook sprake van een heel ander profiel in de markt en een sub-regionaal vliegveld. Tevens vormt dit een belangrijke beperking ten aanzien van het type toestellen dat gebruik kan maken van het vliegveld. Grootschalige zakenvluchten zijn niet mogelijk voor Seppe.

Met dit in het achterhoofd kijken we toch even de studies inzake luchthaven Twente, Lelystad Airport en Groningen, want zij zijn uitgebreid ingegaan op de werkgelegenheidseffecten van de regionale luchthavens. Hieronder staan enkele gegevens uit betreffende studies, die we “doorvertaald” hebben naar de situatie van Seppe Airparc, rekening houdend met een veel beperkter schaalniveau.

Berekening economische effecten op basis van passagiersaantallen

Met betrekking tot de economische effecten wordt een onderscheid gemaakt naar directe en indirecte werkgelegenheid. Daarbij wordt er binnen de indirecte, afgeleide werkgelegenheid ook nog een onderscheid gemaakt tussen achterwaartse en voorwaartse activiteiten:

- directe economische effecten; dit zijn economische activiteiten die op het luchthaventerrein worden uitgevoerd en die in direct relatie staan met luchtvaart.

- indirecte achterwaartse economische effecten; De bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranciers aan de directe activiteiten.

- indirecte voorwaartse activiteiten; Bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest.

De eerste twee effecten zullen we hieronder kwantificeren op basis van passagiersaantallen. De indirecte voorwaartse activiteiten zijn moeilijker te kwantificeren, omdat dit afnemers betreffen die ook gebruik kunnen maken van andere vliegvelden. Verder hebben we niet het idee dat een vliegveld met de grootte van Seppe ooit een doorslaggevende vestigingsfactor zal zijn voor de locatiekeuze

van een niet -luchthavengebonden bedrijf . Toch is mogelijk wel sprake van een kleine indirecte voorwaartse werkgelegenheidsimpuls, die we echter niet nader kwantificeren.

De werkgelegenheidseffecten zijn berekend per 1 miljoen passagiers. Omdat bij Seppe Airport sprake is van een zeer beperkt aantal passagiers, zijn de aantallen omgezet tot effecten per 1.000 passagiers (met een voorbehoud, want er dient wel sprake te zijn van een bepaalde kritische massa).

Prognose arbeidsplaatsen per 1.000 passagiers

	Directe arbeidsplaatsen	Indirecte arbeidsplaatsen (indirect achterwaarts)	Totaal
Vliegveld Twente	1	0,5	1,5
Lelystad Airport (variant geen thuisbasis)	0,3 – 0,4	0,15 – 0,2	0,45 – 0,6
Groningen Airport Eelde	0,95	0,475	1,425
Airport Eindhoven (basis; 1.1 miljoen pax)	0,5 – 0,6	0,1	0,6- 0,7

Het zal duidelijk zijn uit bovenstaand overzicht dat de prognoses van de werkgelegenheidseffecten alleen al voor de vier Nederlandse regionale vliegvelden heel verschillend zijn. Voorzichtigheids- halve, en mede op basis van de schaalgrootte, kiezen we daarbij voor een lage werkgelegenheids- variant. Per 1.000 passagiers gaan we dan uit van 0,5 directe arbeidsplaats en 0,1 indirecte arbeidsplaats. Gezien de prognoses van 10.000 passagiers betekent dit voor Airport **Seppe in totaal 6 arbeidsplaatsen**. Een zeer beperkte economische werkgelegenheidsimpact derhalve op basis van passagiersaantallen.

Berekening economische effecten op basis van nieuwe bedrijvigheid

Seppe Airparc vormt zonder meer een goed initiatief met werkgelegenheidsperspectieven voor de regio West-Brabant. Bovendien levert de professionaliseringsslag en de aandacht voor de zakelijke markt een bijdrage aan het imago van de regio als vestigingsplaats voor bedrijven. Maar wat is nu de directe werkgelegenheidsimpact?

De geplande terminal met douanebalie en horeca en vergaderruimten creëert ook werkgelegenheid voor mogelijk **circa tien tot enkele tientallen personen** (afhankelijk van de invulling). Indien er daarnaast ook concrete belangstelling zou zijn voor een hotel met restaurantfunctie, dan zou dit een belangrijke werkgelegenheidsimpuls betekenen waarbij het totaal makkelijk op kan lopen tot **circa 100 arbeidsplaatsen**. Wel is het van belang om de beperkte ruimte van vliegtuigbewegingen in acht te nemen.

Het is ook duidelijk dat er sprake kan zijn van een inhaalvraag van luchtvaartgebonden bedrijvigheid die wel belangstelling heeft voor vestiging in de regio maar waarbij tot nu toe nog geen mogelijkheid tot vestiging geboden werd bij een commerciële luchthaven in West-Brabant.

Seppe Airport geeft verder aan dat er al veel verzoeken zijn voor de bedrijvenstrook. Mededirecteur Stef Have noemt in een krantenartikel van BN De Stem dat er al verzoeken liggen van een charterbedrijf dat vanuit Seppe passagiers in Europa wil vliegen, van kleine onderhoudsbedrijven, van bedrijven die onderdelen bij vliegtuigen inbouwen, en een bedrijf dat piloten keurt. Ook kan het opleidingsinstituut voor de noordzijde (de recreatieve zijde) naar de zuidzijde (de zakelijke sector) verplaatst worden, wat echter alleen verplaatsing van werkgelegenheid betreft. Mogelijk kunnen ook beveiligingsbedrijven of bedrijven die helikopterdiensten aanbieden interesse hebben in vestiging op Seppe. Alles bij elkaar zal dit op kunnen lopen tot **enkele honderden arbeidsplaatsen**.

De regionale ontwikkelingsmaatschappij NV REWIN West-Brabant ziet ook duidelijk kansen in de markt van luchthavengerelateerde bedrijvigheid. De opzet van Seppe Airparc is zodanig dat er een zeer interessante, hoogwaardige vestigingsmogelijkheid geboden wordt die bedrijven zeker zal aanspreken. We verwachten dan ook geen problemen met het acquireren van deze specifieke doelgroep, waarbij we nog wel even ons voorbehoud ten aanzien van de erfpachtconstructie naar voren brengen en tevens uitgaan van een marktconform prijsniveau. Wat de totale werkgelegenheid (direct en indirect) van Seppe Airparc zal zijn, baseren we daarbij praktisch gezien op de vertaalslag naar het aanbod van bedrijfsonroerend goed in m². Dit betreft dus geen aanvulling op bovenstaande inschattingen die gebaseerd zijn op de nieuwe bedrijvigheid, maar een andere insteek qua berekening.

Overigens zal de vestiging van een hotel ook een belangrijke werkgelegenheidsimpuls kunnen vormen. Het optimisme over de kansen hierop, zoals aangegeven in de studie van ZKA Consultants, wordt echter niet door ons gedeeld. De vraag is of de markt nabij Seppe nog niet verzadigd is en of er wel ruimte is voor een extra hotel in deze regio. Momenteel worden er nabij Seppe in hotel de Reiskoffer in Bosschenhoofd reeds hotelkamers aangeboden. Seppe Airparc zal zelf onvoldoende klanten genereren. Als gekeken wordt naar de snelwegligging als “selling point”, dan is er reeds aanbod in Breda (van der Valk, Bastion, Campanile), Etten-Leur (Trivium), Roosendaal (Bastion) en Bergen op Zoom (van der Valk). Een onderzoek door een deskundige, gespecialiseerde instantie kan waarschijnlijk meer inzicht verschaffen in de haalbaarheid van een hotel bij het vliegveld.

Berekening economische effecten op basis van bedrijfsonroerend goed

De gefaseerde ontwikkeling van Seppe Airparc biedt bedrijfsonroerend goed aan bedrijven met luchthavengerelateerde activiteiten die prijs stellen op een eigen hangar vanwaar uit je zo de landingsbaan op kunt rijden. In totaal biedt Seppe vestigingsmogelijkheden aan 30 tot 45 bedrijven. Het te ontwikkelen vastgoed zal een mix betreffen van 60 % bedrijfsruimte en 40 % kantoorruimte. In totaal betreft dit circa 55.000 m² bedrijfsonroerend goed.

Een insteek betreft het gegeven dat een gemiddelde arbeidsplaats circa 25 m² kantoorruimte nodig heeft. Op basis van een totaal aan kantooroppervlakte van circa 22.000 m² zou het totale Seppe Airparc ruim 800 arbeidsplaatsen kunnen huisvesten, waarbij dus nog niet eens rekening is gehouden met de bedrijfsruimte (die overigens een beduidend hoger m² kent). Hierbij moet wel aangetekend worden dat Seppe Airparc geen specifieke kantoorruimte exploiteert, maar dat er een duidelijke link moet zijn met de luchthaven activiteiten, waardoor alleen luchthavengerelateerde bedrijvigheid in aanmerking komt. Hiervoor geldt toch een andere bezettingsgraad.

Derhalve kijken we speciaal ook even naar de prognoses van Groningen Airport Eelde, die ook een analyse heeft gemaakt van het aantal arbeidsplaatsen per bruto vloeroppervlakte voor de verschillende segmenten. Groningen Airport Eelde N.V. (met een prognose van circa 400 tot 600

arbeidsplaatsen) laten we hierbij even buiten beschouwing. Op basis van de huidige normgetallen over ruimtegebruik komt Buck Consultants International uit op een verwachte directe werkgelegenheid van circa 1 arbeidsplaats per 175 m² bedrijfsonroerend goed. Dit doet beduidend meer recht aan de specifieke aanbodsituatie van Seppe Airparc. Vertaalt naar het te ontwikkelen bedrijfsonroerend goed van Seppe Airparc zou dit resulteren in **ruim 300 arbeidsplaatsen** qua directe werkgelegenheid. Qua indirecte werkgelegenheid kan dan rekening gehouden worden met nog eens **50 tot 100 arbeidsplaatsen**.

Conclusie:

Seppe Airparc is een goed initiatief, met een duidelijke meerwaarde voor de regio West-Brabant. Wel dienen de beperkende voorwaarden (lengte van de baan, beperkte mogelijkheid van extra vliegbevingen) nadrukkelijk in ogenschouw genomen te worden. In totaal zal de werkgelegenheid van Vliegveld Seppe op basis van de huidige werkgelegenheid en bij volledige uitvoering van het bedrijfs-onroerend goed programma plus de geplande voorzieningen circa 500 arbeidsplaatsen omvatten. Een eventuele vestiging van een hotel vormt dan nog een extra impuls qua werkgelegenheid, maar de kansen hierop worden niet te hoog ingeschat.

Bronnen:

Airparc Seppe, Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe. ZKA Consultants & Planners, Breda, februari 2009

Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., Buck Consultants International. Nijmegen, januari 2005.

Regionaal-Economische betekenis Lelystad Airport, Buck Consultants International, Nijmegen, 9 november 2005.

Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving, juni 2010, Provincie Noord-Brabant, Concernstaf Projecten en Programma's.

Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport. Stratagem Strategic Research BV en Ecorys BV, 26 september 2007, in opdracht van Gezamenlijke Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven

Airparc Seppe

Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe



Rapportage in opdracht van
Arcus Projectontwikkeling BV

Februari 2009

Projectnummer
AREA.8.148

ZKA Consultants & Planners

Postbus 4833
4803 EV Breda
tel.: 076-5658877
fax: 076-5656489
e-mail: info@zka.nl
www.zka.nl

SAMENVATTING

Vraagstelling: potenties zakelijke vluchten en vastgoedontwikkeling

Seppe Holding BV, de nieuwe eigenaar van Airport Seppe, wil het aandeel zakelijke vluchten op de luchthaven vergroten om daarmee de exploitatiebasis te versterken. In dat kader wil men eigentijdse luchthavenfaciliteiten voor de zakelijke markt ontwikkelen. Daarnaast bestaan er plannen om 60.000m² BVO = *Bedrijven* luchtvaartgebonden vastgoed te realiseren. Hierbij gaan de gedachten uit naar zowel bedrijfshuisvesting en kantoren als vergader- en horecavoorzieningen. Aan ZKA is gevraagd een quick scan uit te voeren naar de potenties van deze markten.

Seppe kan vooral zakencharters aantrekken en de tarieven kunnen hoger
Voor Seppe bestaan er afzetmogelijkheden in de markt van zakencharters. Dit is een snel groeiend luchtvaartsegment dat -anders dan zakelijke lijnvluchten- regiogebonden is. Seppe kan in West-Brabant en Zeeland een eigen thuismarkt schoppen. Hier wonen circa 1,1 miljoen inwoners en is er een potentiële vraag van 1.500-2.000 vluchten en circa 10.000 passagiers per jaar. Het omzetpotentieel is € 300-400.000 voor de luchthaven en € 150-250.000 voor de hospitality-diensten.

Uitstraling van Seppe moet vooral zakelijker en functioneler

Om deze markt te kunnen bedienen, zal Seppe een zakelijk-functionele uitstraling moeten ontwikkelen. Eén van de maatregelen daartoe is een strikte, ruimtelijke scheiding tussen zakelijke diensten en de zone voor 'vrijetijdsvluchten'. Nodig zijn niet zozeer luxe, maar vooral efficiënte faciliteiten voor de passagiers. Een adequaat luchthavengebouw en een zakelijk (selfservice) restaurant (referentie AC/La Place) is daarvoor een minimumvereiste.



vacancy?
Hotel en vergadercentrum wenselijk, maar financieel afhankelijk van regio
Daarnaast is een hotel (3-4*) en zakenconcentrum wenselijk, ook in het kader van de imagovorming en het bevorderen van 'traffic' en naamsbekendheid. De exploitatie ervan is hoofdzakelijk afhankelijk van de regionale markt en die van passanten (A58). Wij schatten de mogelijkheden hiervan gunstig in, maar de echte potenties voor bezetting en omzet dienen nader in de regio zelf te worden onderzocht.

Luchtvaartgebonden vastgoed biedt gunstige perspectieven voor Seppe

De mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling voor luchtvaartgebonden bedrijven bij Airport Seppe zijn gunstig:

- Luchtvaartgebonden bedrijven zijn geïnteresseerd in een bedrijfslocatie nabij een luchthaven;
- De vastgoedmarkt en economie in West Brabant ontwikkelt zich positief, maar kent nog geen bedrijventerrein nabij een luchthaven;
- Seppe ligt centraal in de regio en strategisch aan de A58 en: goed bereikbaar, alom bekend en zichtbaar.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het luchtvaartterrein Airport Seppe is gelegen aan de rand van Bosschenhoofd langs de rijksweg A58, in het westen van de provincie Noord-Brabant. Het luchtverkeer maakt gebruik van een verharde baan van 830 x 23 meter. Daarnaast beschikt het vliegveld over een havengebouw met op de begane grond een werkplaats en stallingsruimte voor de brandweerwagens en onderhoudsmaterieel.

Per 1 januari 2008 zijn alle aandelen van Airport Seppe NV overgegaan naar Seppe Holding B.V.. Voorheen was Seppe eigendom van 13 verschillende gemeentes en de Kamer van Koophandel. De huidige eigenaren hebben alle drie een passie voor luchtvaart en beschikken over complementerende specialismen. Hun voornaamste doelstelling is het behoren, ontwikkelen en exploiteren van Airport Seppe ten behoeve van directe en indirecte vrijetijds- en zakelijke activiteiten. Bij het uitvoeren van deze doelstelling wordt rekening gehouden met de vigerende wettelijke kaders zoals het streekplan, bestemmingsplan, geluidscontouren en anticiperend op de te verwachten Europese milieuriichtlijnen.

Airport Seppe wordt gebruikt voor verschillende vluchten. Een belangrijke plaats nemen daarbij de les- en oefenvluchten in, zowel in het kader van beroepsopleiding als voor privé vliegers. Andere vluchten die worden uitgevoerd zijn onder andere proefvluchten, valsechermvluchten en privé vluchten. Op dit moment worden nog geen zakelijke vluchten uitgevoerd.

Geheel conform het aanwijzings- en zoneringsbesluit van 15 oktober 1996, zoals dat gewijzigd is op 3 en 18 juni 2002, heeft Seppe een geluidszone gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen per jaar. In 2007 werden er ruim 48.000 vliegbewegingen uitgevoerd. Dit aantal vliegbewegingen is een 50/50 mix van leisure en opleidingsvluchten.

Tot op heden zijn 10.000 vliegbewegingen nog niet ingevuld en deze willen de eigenaren graag aanwenden voor zakelijke vluchten. Daarnaast ligt er ook een plan gereed om zakelijk vastgoed gerelateerd aan de luchthaven te gaan realiseren langs de start- en landingsbaan. Dit gebied heeft een oppervlakte van 60.000 m².

1.2. Doel en vraagstelling

Primair doel van deze quick scan is het beantwoorden van de volgende vragen:

- Is er in de regio West-Brabant behoefte aan service voor zakelijke vluchten: hoe groot is die vraagindicatie en hoe zou zich deze kunnen ontwikkelen als er een adequaat concept wordt geboden?
- Aan welke voorwaarden zou een dergelijk adequaat concept moeten voldoen: welke capaciteit, services en serviceniveaus ('hele keten'), faciliteiten ter plaatse, prijsniveaus, positionering, etc.?
- Wat zijn (indicatief) haalbare omzetten in de exploitatie van de luchthaven (primaire en nevenopbrengsten) en wat is de spin off van de luchthaven op de waarde van de locatie voor de 60.000 m² BVO voor bedrijfshuisvesting gericht op de luchtvaart, incl. kantoren en vergader- of trainingcentrum?

2. Seppe en de vraag naar zakelijke charters

2.1. Inleiding vraagstelling

Seppe heeft een geluidszone gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen per jaar. In 2007 werden er ruim 48.000 vliegbewegingen uitgevoerd. Dit aantal is een 50/50 mix van leisure en opleidingsvluchten. Seppe is voornemens de 'overige' 10.000 vliegbewegingen aan te wenden voor zakelijke vluchten. Vraag is in hoeverre er behoefte is aan zakelijke vluchten in de regio West-Brabant.

Vrachtverkeer doorgaans minder geschikt voor regionale luchthavens

In relatie tot overige regionale luchthavens in Nederland wordt alleen op Maastricht Aachen Airport momenteel relatief veel vracht afgehandeld. Vrachtvliegtuigen zijn over het algemeen grote toestellen welke een relatief lange landingsbaan nodig hebben. Vracht moet op de luchthaven worden overgeladen op trucks of treinen, wat een goede landzijdige ontsluiting van de luchthaven vereist. Specialisatie in vracht biedt goede mogelijkheden voor logistieke en ketendienstverleners. Vracht wordt voornamelijk s' nachts gevolgen. Aangezien er op regionale luchthavens een nachtsluiting van toepassing is, is het niet waarschijnlijk dat een regionale luchthaven zich in dit segment kan specialiseren (Bron: Rand Europe, 2004). Dit wordt ook bevestigd door cijfers van het CBS, die in totaal voor alle kleine luchthavens 1 ongeregelde vrachtvlucht¹ laat zien voor 2007.

Vanwege het bovenstaande, zijn vrachtvluchten verder niet meegenomen in dit onderzoek.

2.2. Totale passagiersmarkt vliegverkeer Nederland

Alvorens de markt voor zakelijke vluchten verder te verkennen, dient oorspronkelijk een onderscheid gemaakt te worden tussen de verschillende vliegvelden in Nederland. Onderstaande tabel geeft de onderverdeling weer naar type vliegveld.

Tabel 2.1. Type vliegvelden in Nederland

Internationaal	Regionaal	Groene velden ²
Schiphol	Rotterdam Airport	Lelystad Airport
	Eindhoven Airport	Enschede Airport Twente
	Maastricht Aachen Airport	Kempfen Airport (Budel)
	Groningen Eelde Airport	Seppe Airport
		Ameland
		Midden-Zeeland
		Hoogeveen
		Hilversum
		Teuge
		Texel
		Drachten

¹ Ongeregelde vrachtvlucht: een vrachtvlucht, al dan niet uitgevoerd volgens een gepubliceerde dienstregeling waarbij de maatschappij geen verplichting heeft om de vlucht daadwerkelijk uit te voeren (chartervlucht)

² Groene velden worden door het CBS geschaald onder kleine Nederlandse luchthavens

Uitgezonderd Maastricht Aachen Airport, laten alle andere regionale luchthavens een groeipatroon zien vanaf 2004. Met name Eindhoven heeft de afgelopen jaren een enorme stijging in aantallen passagiers gezien, de luchthaven heeft in een tijdsbestek van vier jaar zijn passagiersaantallen zelfs verdrievoudigd. Ook voor de toekomst lijken er nog groeikansen te liggen voor regionale luchthavens maar ook voor de 'groene velden', nu vliegvelden als Rotterdam en Eindhoven ook met capaciteitsbeperkingen te maken dreigen te krijgen.

2.3. Vraag naar zakelijke vluchten in Europa en Nederland

Grote markt voor zakelijke vluchten sinds 1986

Nagenoeg alle luchthavens voeren zakelijke vluchten uit. De markt voor zakelijke vluchten heeft zich de afgelopen jaren gestabiliseerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het verloop in aantal zakelijke passagiers op Schiphol, waaruit blijkt dat vanaf 1996 een stabilisatie heeft plaatsgevonden van het aantal zakelijke passagiers.

Tabel 2.4. Aantal zakelijke passagiers	
Jaar	Aantal opstappers Schiphol in miljoen
1986	1,8
1991	2,1
1996	3,5
2001	4,1
2006	3,8

Bron: Schipholstatistiek

Sinds 2000 is sprake van stabilisatie aantal zakelijke passagiers Schiphol

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal zakelijke vluchten een sterke groei heeft doorgemaakt in de periode 1990-2000, maar dat er sinds 2001 nauwelijks groei meer plaatsvindt. Deze stabilisering is deels gelegen in stabilisering van de vraag naar zakelijke vluchten. Echter een andere oorzaak van de stabilisatie is dat Schiphol gebonden is aan een maximaal aantal vluchten, wat hun groei beperkt.

Stijging aantal zakelijke passagiers op regionale luchthavens

Deze capaciteitsbeperking is ook een van de redenen dat steeds meer regionale luchthavens als Eindhoven en Groningen zich verder zijn gaan professionaliseren om vaker zakelijke vluchten faciliteren. Zo had Eindhoven Airport 270.000⁴ zakelijke passagiers in 2006. In hun jaarrapport van 2006 berichtte het vliegveld over hun zakelijke vluchten: "Voor 2007 zijn de vooruitzichten voor Eindhoven Airport gunstig zijn. Opvallend is dat het percentage zakelijke passagiers de laatste jaren vrijwel constant blijft. Maar we zijn er nog niet. Als we nog wat verder in de tijd kijken, blijkt dat we na 2007 onze afgesproken grenzen bereiken". Groningen Eelde Airport verwacht nog verder door te kunnen groeien in het aantal zakelijke passagiers. Was de luchthaven in 2003 nog goed voor een krappe 6.000⁵ zakelijke passagiers, voor 2015 denken zij op bijna 8.000 zakelijke passagiers uit te komen.

⁴ Inklusief passagiers op low cost vluchten naar bijvoorbeeld Londen

⁵ Inklusief passagiers op lijndiensten

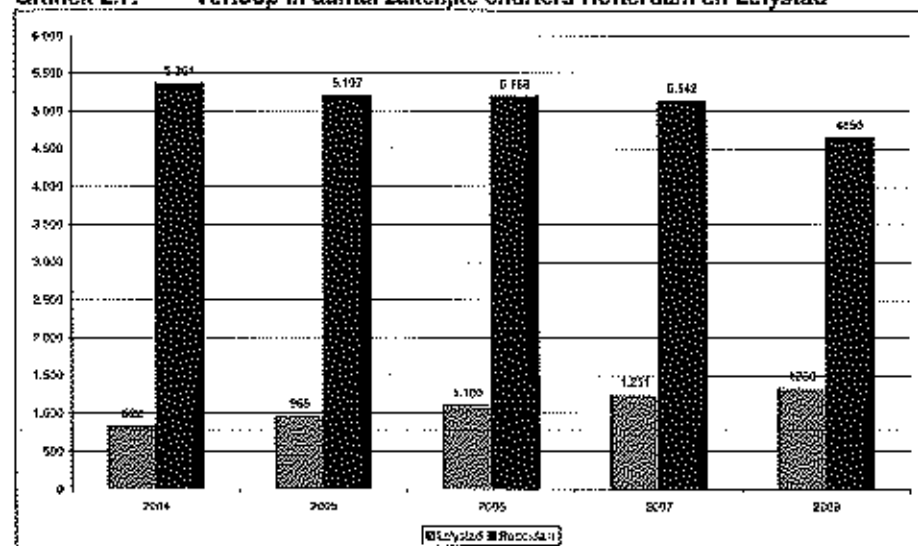
Ook Nederland groeimarkt voor zakelijke charters

De grootste Europese spelers op het gebied van zakencharters zijn het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Zwitserland en Italië. Hoewel Nederland niet tot de top 6 spelers behoort, heeft ook zij wel een groeimarkt voor zakelijke charters. In totaal kende Schiphol in 2007 14,5 vertrekkende zakenvluchten per dag, een stijging van 4,5% ten opzichte van 2006. Met deze 14,5 vlucht per dag neemt Schiphol een 22^{ste} plaats in binnen de top 25 van zakelijke luchthavens in Europa.

Zakelijke vluchten een typisch regionale markt

Naast Schiphol, faciliteren ook andere luchthavens zakelijke charters. Grafiek 2.7. laat het verloop in zakelijke vluchten zien op de regionale luchthaven van Rotterdam en het "groene veld" Lelystad Airport.

Grafiek 2.7. Verloop in aantal zakelijke charters Rotterdam en Lelystad



Bron: Lelystad Airport, Rotterdam Airport

Grafiek 2.7. laat zien dat het aantal zakelijke charters op Rotterdam Airport licht is gedaald. Rotterdam voerde in het verleden relatief veel vluchten uit met kleine tweemotorige propellor machines. Dit was een relatief goedkoop airtaxi/zaken-segment, echter deze zijn allemaal verdwenen en vervangen door (duurdere) zakenjets. De daling in zakelijke vluchten valt volledig te verklaren door de daling van kleinere propellormachines in dit segment, de vliegbewegingen met zakenjets stegen in de periode 2001-2008 wel met circa 200.

Lelystad kende in 2007 een groei in zakelijke vluchten van bijna 14%, waar Schiphol slechts een groei van 4,5% doormaakte. Ook in de jaren 2005 en 2006 kende Lelystad Airport een aanzienlijke hogere groei dan Schiphol. Echter slechts 1% van het luchtverkeer in Lelystad komt voor rekening van het zakelijk verkeer. Hoewel Lelystad Airport sinds december 2008 officieel een luchthaven van nationaal belang is, beschikt het niet over verkeersleiding en is daarom voor zakelijk vliegverkeer nu nog beperkt in haar mogelijkheden.

Amerika, blijkt dat er nog een groot ontwikkelingspotentieel is voor de Europese markt.

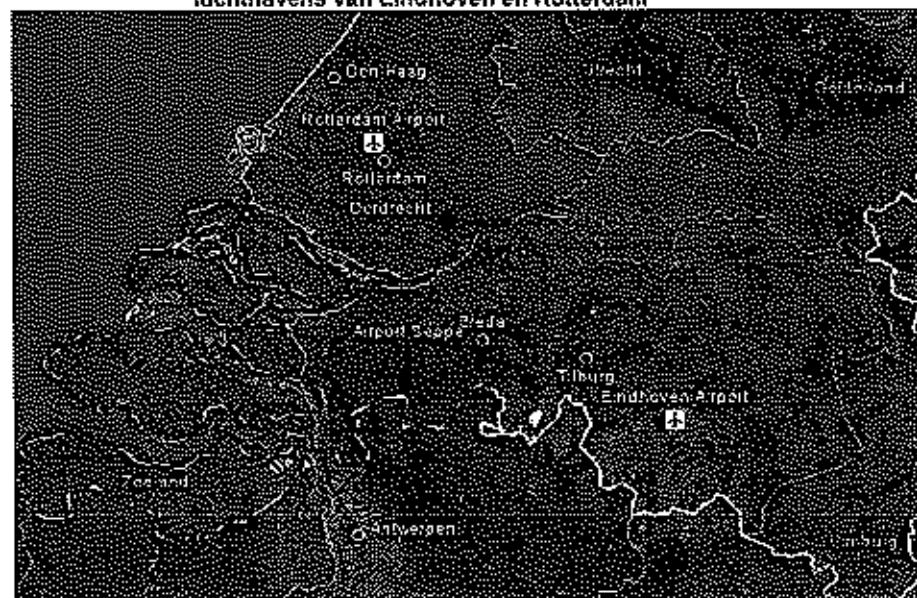
2.4. Vraag naar zakelijke vluchten in regio West-Brabant

De markt van een luchthaven wordt gevormd door de inwoners en bedrijven in de directe omgeving van de luchthaven. Het onderscheid tussen zakelijke en niet-zakelijke vluchten, speelt ook nog een rol bij de bepaling van de catchment area, het gebied waaruit het vliegveld bezoekers aantrekt.

Zakelijke reiziger tijdskritischer dan niet-zakelijke reiziger

De catchment area is afhankelijk van de benodigde tijd en reisafstand van en naar de luchthaven die de bezoeker moet afleggen. Over het algemeen komen de meeste passagiers op minder dan 45 minuten reistijd van het vliegveld. Echter zakenreizigers zijn over het algemeen meer tijdskritisch dan niet-zakelijk reizigers en dus zal hun catchment area ook kleiner zijn. Bovendien is Seppe in concurrentie met de luchthavens van Eindhoven en Rotterdam. In onderstaande figuur is de catchment area van Seppe rood omlijnd weergegeven. Deze catchment area is gebaseerd op een reistijd van 45 minuten, waarbij rekening is gehouden met concurrentie met de luchthavens van Eindhoven en Rotterdam.

Figuur 2.10. Catchment area gebaseerd op reistijd in concurrentie met de luchthavens van Eindhoven en Rotterdam



Thuismarkt Seppe: gebied van circa 1.1 miljoen inwoners

Het gebied waaruit de luchthaven de meeste passagiers kan verwachten is Zeeland, West-Brabant (tot en met Breda) en een deel van Dordrecht en Tilburg⁹. In de volgende tabel wordt het aantal bewoners van dit gebied weergegeven als percentage van de totale Nederlandse bevolking.

⁹ Passagiers uit Dordrecht en Tilburg zullen kiezen tussen Seppe Airport, Rotterdam Airport en Eindhoven Airport

Gemiddeld berekenen de luchthavens € 63,- voor een landing van een vliegtuig met een gewicht tot 6.000 kg en € 87,- voor een vliegtuig van 6.000 kg. Tabel 2.13. laat de overige componenten zien die behoren tot het all-in tarief van Eindhoven Airport. Bij de berekening van de componenten die gebaseerd zijn op het aantal passagiers, is uitgegaan van een aantal van vier passagiers.

Tabel 2.13. All-in tarief landing Eindhoven Airport

	p.p.	tot 6.000 kg	p.p.	6.000 kg
Landingsrecht marktnorm		56		131
Passagiersvergoeding	13,45	54	13,45	54
Securitytax	12,45	50	12,45	50
Aviation tax	11,25	45	11,25	45
ATC (luchtverkeersleiding)		22		34
All-in tarief		227		314

Bron: Eindhoven Airport

Seppe Airport hanteert momenteel een tarief van € 45,-. Zakelijke gebruikers hechten veel waarde aan een goede dienstregeling, nabijheid en gemak. In vergelijking met niet zakelijke reizigers is de factor prijs van minder belang. Seppe zou dus hun landingsrecht kunnen verhogen naar € 55,-, zodat zij niet onder het niveau van Eindhoven Airport acteren. Wanneer de andere componenten gelijk gesteld worden aan Eindhoven, zou Seppe ook een all-in tarief van € 225,- kunnen incasseren voor landende vliegtuigen tot 6.000 kg. Bij vliegtuigen boven de 6.000 kg en in achtneming van de marktnorm voor landingsrechten van € 90,-, zou het all-in tarief voor Seppe neerkomen op € 275,-.

2.5. Conclusie

Er is behoefte aan zakelijke vluchten in West-Brabant

Airport Seppe is voornemens de 5.000¹¹ (op jaarbasis) nog beschikbare vluchten in te vullen door middel van zakelijke charters, het faciliteren van kleine voor zakelijke doelstellingen gebruikte vliegtuigen. Wij denken dat er behoefte is aan dergelijke zakelijke vluchten in West-Brabant. De luchthaven heeft een relatief gunstige ligging tussen steden als Antwerpen, Rotterdam en grotere Brabantse steden als Breda en Den Bosch. Ook kent de luchthaven met zijn ligging aan de Rijksweg A58 een goede bereikbaarheid. Daarenboven zal de vraag naar zakelijke vluchten, getoet op de Amerikaanse markt, in de toekomst nog verder zal toenemen. Tenslotte lopen andere concurrerende regionale luchthavens als Eindhoven en Rotterdam tegen hun wettelijk bepaalde maximale aantal vliegbewegingen per jaar aan, waardoor voor deze luchthavens slechts nog beperkte groei mogelijk is. Dit biedt groeimogelijkheden voor Seppe.

Airport Seppe: 1.500 zakelijke vluchten op jaarbasis mogelijk

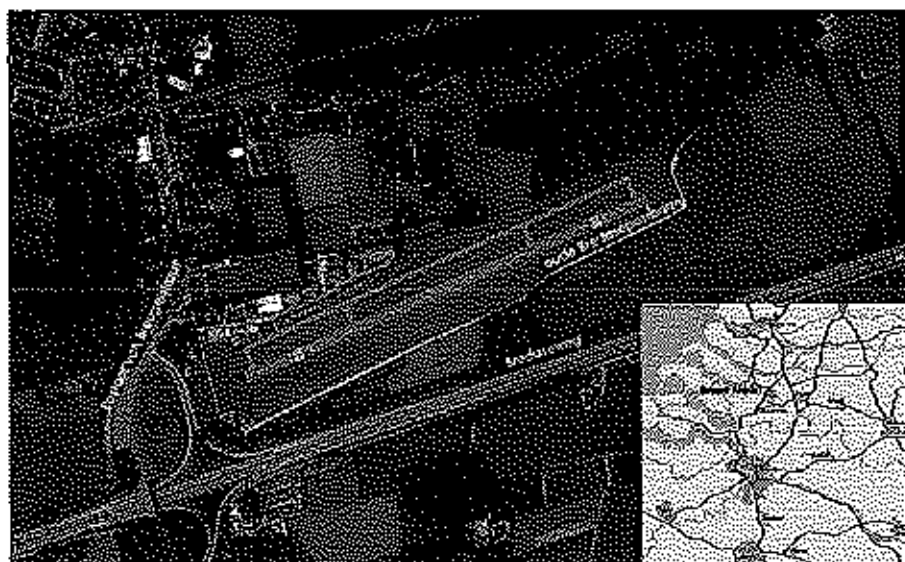
In 2007 hebben er in totaal circa 21.000 zakelijke vluchten plaatsgevonden in Nederland. Dit zou betekenen dat Airport Seppe kan rekenen op $21.000 \times 7\% = 1.500$ zakelijke vluchten op jaarbasis. Daarbij moet echter wel opgemerkt worden dat Airport Seppe een landingsbaan van 800 meter tot haar beschikking heeft, waardoor niet alle soorten toestellen er kunnen landen (Zie bijlage 2 voor een overzicht met lengte van landingsbanen van andere regionale luchthavens).

¹¹ Vliegbewegingen zijn het aantal starts en landingen per vlucht. Seppe mag nog 10.000 vliegbewegingen per jaar in vullen, wat neer komt op 5.000 vluchten

3. Vraag luchtvaartgebonden sector naar vastgoed bij Seppe

3.1. Inleiding

Airport Seppe geeft prioriteit aan het zakelijke gebruik van de luchthaven. Daarom ligt er ook een plan gereed om vastgoed te gaan realiseren langs de start- en landingsbaan. Onderstaande afbeelding laat de ligging van het plangebied zien.



Dit gebied heeft een oppervlakte van 60.000 m². De potenties van het te realiseren vastgoed zijn afhankelijk van drie factoren:

- a. Behoeftte en de groei van de luchtvaartgebonden sectoren;
- b. Economie van West-Brabant en de vraag naar vastgoed;
- c. Kwaliteiten en concurrentiekracht van Seppe.

In de volgende paragrafen zullen we deze potenties verder uitwerken.

3.2. Luchtvaartgebonden sectoren

3.2.1. Groei van bedrijvigheid bij (regionale) luchthavens

Luchthaven zal vastgoedontwikkeling versterken

De bedrijvigheid van de luchtvaart is op regionale luchthavens beperkt, terwijl de bereikbaarheid, beschikbaarheid van gronden en de behoefte aan activiteit groot is. Dit leidt ertoe dat er bij luchthavens steeds vaker bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Bij Schiphol bijvoorbeeld beslaan de inkomsten uit vastgoed circa 30 tot 40% van hun totale inkomsten¹². Ook andere regionale luchthavens zoals Twente, Eindhoven en Maastricht zijn voornemens vastgoed te ontwikkelen. Maar ook in het buitenland is vastgoedontwikkeling bij luchthavens populair. Airport Seppe kan ook inhaken op deze trend.

¹² Bron: Buildingbusiness december 2008/januari 2009

- Maken (in beperkte mate) gebruik van de luchthaven;
 - Hechten waarde aan de uitstraling van de luchthaven.
- Grotere zakelijke dienstverleners (internationaal georganiseerd/ internationaal werkzaam)
 - Dienstverleners zijn internationaal georganiseerd, maar zijn slechts in beperkte mate functioneel verbonden aan de luchthaven;
 - De bedrijven zijn echter wel gevoelig voor de dynamische uitstraling van de luchthaven. Die uitstraling willen zij terugzien in het kantoorgebouw waarin zij zijn gehuisvest. Dit gebouw dient een verlengstuk te zijn van hun eigen 'corporate identity'.
- Hoofd- en/of verkoopkantoren van internationaal opererende bedrijven uit de regio West-Brabant
 - Deze doelgroep is relatief sterk vertegenwoordigd in de regio West-Brabant;
 - Dit soort bedrijven is op zoek naar een locatie met een dynamische uitstraling.
- Kleine, zelfstandig georganiseerde zakelijke dienstverleners
 - Gevestigd in bedrijfsverzamelgebouwen;
 - Geven de voorkeur aan representatieve kantoorruimten die bij voorkeur tegen flexibele voorwaarden kunnen worden verhuurd.

Groeisectoren op bedrijventerreinen bij regionale luchthavens

Wanneer we deze laatste groep van indirecte luchtvaartgebonden bedrijven nader bekijken, blijken vooral bedrijven uit de volgende groeisectoren te worden aangetroffen op bedrijventerreinen bij luchthavens:

- ICT;
- Farmacie;
- Elektronica;
- Biotechnologie;
- Zakelijke dienstverlening;
- Logistieke dienstverlening;
- Luchthavenfuncties.

Onderstaand kader laat een aantal quotes zien met betrekking tot een aantal van de hierboven gedefinieerde groeisectoren.

De gehele ICT-branche zal in 2009 met 1,1 procent groeien ondanks de huidige economische crisis. Dit voorspelt branchevereniging ICT-office.

De omzet van de Europese biotechnologiebedrijven is in de afgelopen jaren gegroeid met dertien procent. Dat is het dubbele van het groeipercentage in 2005 (Bron: E&Y, 2007).

De afzet in de zakelijke dienstverlening is in 2008 gegroeid met 3%. De zakelijke dienstverlening is al een aantal jaren een van de trekkers van de economische groei in Nederland. In 2009 zal de afzet als gevolg van ongunstige economische ontwikkeling en de negatieve gevolgen van de internationale kredietcrisis met 1% lager uitkomen (Bron: www.ondernemerschap.nl).

Het totaal aantal medewerkers in de jaarlijkse Logistieke top- 50 laat opnieuw een groei zien, bijna 7% in 2008 (was 10% in 2007). Ook de omzet per medewerker is gegroeid, van gemiddeld 179.000 euro naar 187.000 euro per medewerker, een stijging van 4% (Bron: www.logistiek.nl).

Uit onderzoek naar andere luchthavens blijkt er uit verschillende groeisectoren vraag te zijn naar bedrijfsvestiging nabij luchthavens. Een aantal van deze indirecte luchtvaartgebonden bedrijven vindt directe aansluiting met de groeisectoren van de regio West-Brabant. Dit geldt met name voor de sectoren IT, logistiek, groothandel en zakelijke dienstverlening. Tot op heden hebben deze bedrijven zich nog nauwelijks in West-Brabant gevestigd, omdat deze regio nog geen commerciële luchthaven heeft.

Wilt West-Brabant blijven profiteren van de groei in deze sectoren, dan is een bedrijventerrein bij een commerciële luchthaven onontbeerlijk.

3.3. Economie en vastgoedmarkt West-Brabant

3.3.1. Economische ontwikkeling West-Brabant

Economisch gebied West-Brabant voldoende groot

De regio West-Brabant telt 670.000 inwoners. In tabel 3.1. is dit inwoneraantal vergeleken met inwoneraantallen van andere gebieden waar ook luchthavens gevestigd zijn.

Tabel 3.1. Omvang West-Brabant versus andere gebieden

	Inwoners
West Brabant	670.000
Zuid Limburg	650.000
Zuidoost Brabant	730.000

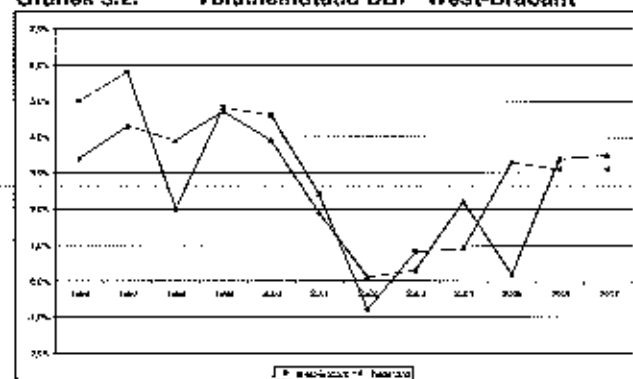
Bron: CBS

Bovenstaande tabel laat zien dat West Brabant een even groot economisch gebied heeft als gebieden zoals Zuid Limburg en Zuidoost Brabant waar ook luchthavens aanwezig zijn.

West-Brabant kent een positieve economische ontwikkeling

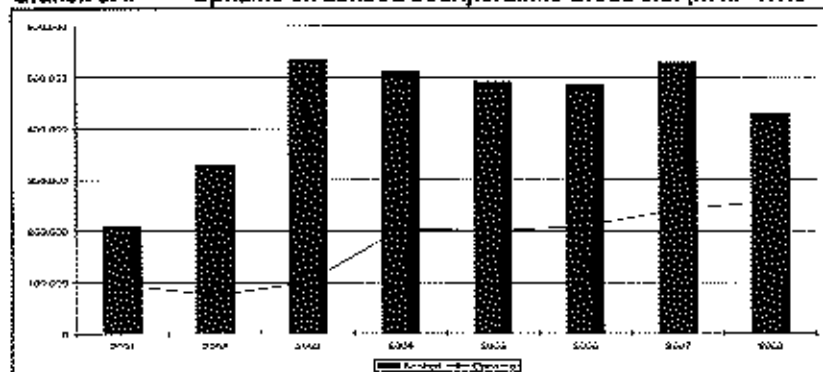
Onder andere via Maintenance Valley hoopt de regio een economische stimulans te genereren. In onderstaande grafiek wordt de economische ontwikkeling van West-Brabant weergegeven.

Grafiek 3.2. Volumemutatie BBP West-Brabant



Bron: CBS Statline

Grafiek 3.4. Opname en aanbod bedrijfsruimte Breda e.o. (In m² v.v.o.¹⁵)



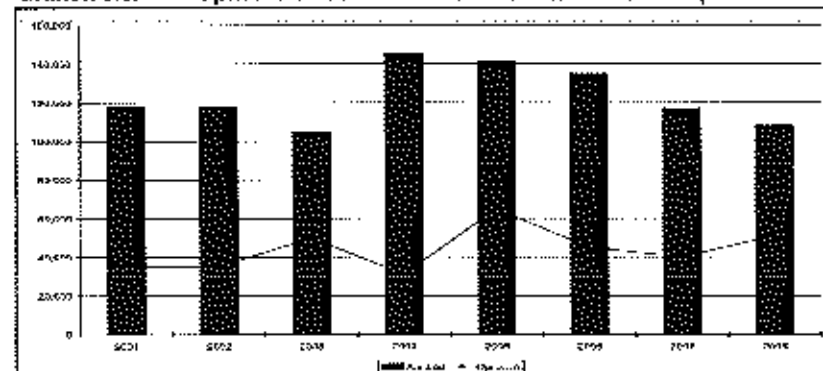
Bron: DTZ Research

Opname van bedrijfssterreinen licht gestegen

Deze grafiek laat zien dat de opname van bedrijfsruimtes in Breda en omstreken geslage groei laat zien sinds 2005. In 2008 was er sprake van een stijging van bijna 7%, waar landelijk sprake was van een daling van 29%. Deze landelijke daling heeft deels te maken met de kredietcrisis, waardoor bedrijven op dit moment minder snel geneigd zijn te investeren. Waar het aanbod in bedrijfsruimtes voor Nederland gelijk bleef, was er voor Breda en omstreken in 2008 sprake van een daling van 19%.

Naast bedrijfsruimtes, was er in West-Brabant ook vraag naar kantoorruimte. Ondernemingen als Chevrolet en Texaco hebben er hun Benelux hoofdkantoor gevestigd. Grafiek 3.5. laat het aanbod en opname van kantoren zien in Breda en omgeving¹⁶.

Grafiek 3.5. Opname en aanbod kantoorruimte Breda e.o. (In m² v.v.o.)



Bron: DTZ Research

Aanbod van kantoorruimte afgenomen, wel gestegen opname

Duidelijk zichtbaar is dat het aanbod van kantoorruimtes de afgelopen paar jaren is afgenomen. Echter de opname van kantoorruimte is in 2008 met 30% gestegen in vergelijking met een landelijke daling van 38%. Deze stijging is voornamelijk veroorzaakt door een aantal grote transacties op het gebied van kantoorruimte in Breda.

¹⁵ V.v.o.: Verhuurbare Vloeroppervlakte

¹⁶ Breda en omstreken: Breda, Oosterhout, Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom

3.4.2. Seppe als locatie voor luchtvaartgebonden sector

Seppe kan aan inhaalvraag luchtvaartgebonden bedrijven voldoen

Momenteel zijn er nog nauwelijks luchtvaartgebonden bedrijven actief in West-Brabant, omdat er nog geen commerciële luchthaven in de regio actief is. Seppe zou zeker geschikt zijn voor om aan deze inhaalvraag van luchtvaartgebonden bedrijven te voldoen, vanwege zijn centrale ligging in West-Brabant en goede bereikbaarheid.

Gelet op de verschillende groeisectoren in de regio West-Brabant en het type bedrijvigheid nabij luchthavens, zullen de volgende (indirecte) luchtvaartgebonden sectoren naar alle waarschijnlijkheid de meeste interesse tonen in Altparc Seppe:

- Directe luchtvaartgebonden bedrijven die bijvoorbeeld actief zijn in het onderhoud van vliegtuigen, beveiliging of bedrijven die helikopterdiensten aanbieden;
- Logistieke bedrijven;
- ICT;
- Zakelijke dienstverleners;
- Groothandel.

Vestigingsvoordeel luchthaven voor luchtvaartgebonden multinationals

Het bedrijventerrein kan een functie vervullen voor de opvang van de hervestiging van regionale bedrijvigheid die vanwege verschillende redenen (verdringing of uitbreiding) uitziet naar een nieuwe locatie en waarbij de luchthavenlocatie vestigingsvoordelen kan bieden. West-Brabant heeft de laatste jaren al bewezen een aantrekkelijke vestigingsregio voor internationale kantoren (zie volgend kader) te zijn.

West-Brabant scoort als vestigingsplaats

Benelux-hoofdkantoren zijn de afgelopen jaren de grote 'hit' van het REWIN geweest. Internationale concerns zijn gesplitst op hun winst en hun beurskoers. Dan levert het samenvoegen van aparte Nederlandse en Belgische kantoren tot 1 nieuw Benelux-hoofdkwartier al gauw een mooie besparing op. Het REWIN vond er een woord voor uit dat de Van Dale heeft gehaald: 'Beneluxeren'.

Bron: BN de Stem, 19 januari 2008

Seppe zou voor de indirect luchtvaartgebonden internationale ondernemingen een uitstekende vestigingsplaats zijn voor hun Benelux-hoofdkantoor. De nabijheid van de luchthaven biedt deze multinationals de mogelijkheid om veel kostbare tijd te besparen bij hun internationale zakelijke reizen.

Maintenance Valley trekt aandacht van luchtvaartgebonden sector

Met het bedrijventerrein kan eveneens bedrijvigheid worden aangetrokken die zich anders waarschijnlijk niet in West-Brabant zou vestigen zoals direct luchtvaartgebonden bedrijven. Het in ontwikkeling zijnde concept van Maintenance Valley zal de aandacht van luchtvaartgebonden bedrijven op West-Brabant vestigen. Veel van de onderhoudsactiviteiten die Maintenance Valley met zich meebrengt, vinden plaats rondom de militaire Vliegbasis Woensdrecht. Deze vliegbasis is momenteel ook bezig met de ontwikkeling van een Aviation Park. Echter dit vliegveld is niet open voor kleine en regionale luchtvaart. Er zullen alleen onderhoudsvluchten plaatsvinden. Verondersteld mag worden dat Vliegbasis Woensdrecht luchtvaartgebonden bedrijven aantrekt, maar dat

Tabel 3.8. Overzicht huurprijzen kantoorruimte Eindhoven en omgeving

Plaats	Locatie	2007		2008	
		Van	Tot	Van	Tot
Eindhoven	Flight Forum	125	150	125	150
Eindhoven	Rondweg	125	140	125	140
Helmond	Centrum	91	120	91	120
Helmond	Groot Schouten	91	125	91	125
Soen	Science Park Eindhoven	120	130	120	130

*Huurprijzen zijn in euro's per m² verhuurbaar oppervlak per jaar exclusief BTW, servicekosten en huurderspecifieke voorzieningen

Bron: DTZ Research

Beide tabellen laten zien dat de huurprijzen op de luchthaven hoger liggen dan op perifere locaties. Bij kantoorruimtes op luchthavens is deze gemiddeld 17% hoger, bij bedrijfsruimtes is de huurprijs per m² zelfs 22% hoger dan gemiddelde huurprijs op perifere locaties in dezelfde regio. Luchtvaartgebonden bedrijven blijken dus bereid te zijn een hogere prijs te betalen voor een locatie nabij een luchthaven.

3.5. Conclusie

Favorabele omstandigheden vastgoedontwikkeling Seppe

Om additionele opbrengsten te genereren, wil Seppe vastgoed gaan ontwikkelen bij de luchthaven voor luchtvaartgebonden bedrijven. Wij achten de ontwikkeling van dit vastgoed voor Seppe gunstig. Uit ervaring bij andere (en grotere) bedrijventerreinen bij luchthavens blijkt dat er telkens voldoende animo uit het bedrijfsleven is.

Seppe Airparc met een oppervlakte van 60.000 m² zou daarom zeker voldoende luchtvaartgebonden bedrijven kunnen aantrekken.

Mix van 60% bedrijfsruimte en 40% kantoorruimte

Het bedrijvenpark dient een mix te zijn van bedrijfsruimtes en kantoorruimtes. Gezien de marktnorm, is het raadzaam 60% van de oppervlakte aan te wenden voor bedrijfsruimtes en 40% voor kantoorruimtes. Wij denken daarbij aan het uitgeven van grotere kantorencusters van minimaal 1.000 tot 1.500 m² per unit. Het aantal kantoren zal ook relatief hoger zijn, omdat deze minder m²'s aan oppervlakte nodig hebben. Voor de bedrijfsruimtes raden wij daarom aan minimaal 2.000 m² per unit uit te geven. Zeker logistieke bedrijven nemen doorgaans relatief meer m²'s in beslag met hun bedrijfsruimte. Parkoorgelegenheid kan eventueel onder de gebouwen gecreëerd worden.

Luchtvaartgebonden bedrijven bereid hogere prijs te betalen

Seppe kan voor de verhuur van deze kantoor- en bedrijfsruimtes een prijs vragen die 15-20% hoger ligt dan meer perifere locaties in West-Brabant.

Grote interesse te verwachten van luchtvaartgebonden bedrijven

Momenteel zijn er nog nauwelijks luchtvaartgebonden bedrijven actief in West-Brabant, omdat de regio nog geen commerciële luchthaven heeft. Met het aanbieden van zakelijke vluchten en een bedrijventerrein zou Seppe deze functie kunnen vervullen. Vanwege de verkiezing van West-Brabant als logistieke hotspot in 2008, zal er zeker vanuit de luchtvaartgebonden logistieke sector interesse zijn voor bedrijfsruimte op Airparc Seppe. Deze locatie is daarnaast ook interessant voor luchtvaartgebonden bedrijven die actief zijn in ICT, zakelijke dienstverlening en groothandel.

De bedrijfsruimtes zullen ook interesse trekken van zowel directe als indirecte luchthavengerelateerde bedrijven. Van deze laatste genoemde groep zal met name de logistieke sector en handel interesse tonen. Units van minimaal 2.000 m² zijn wenselijk, omdat met name logistieke bedrijven veel ruimte in beslag nemen.

Programma faciliteiten

Om bedrijven een zo compleet mogelijk concept en hoogwaardige service aan te bieden en de uitstraling van de luchthaven te versterken, raden wij Seppe aan om een hoogwaardig luchthaven gebouw, vergadercentrum, hotel en restaurant voorziening op te nemen. Bovendien moet er een optie tot uitbreiding van de voorzieningen open gehouden worden. De uitstraling van de faciliteiten zou zich moeten uiten als 'quick en clean'. De totale oppervlakte die wij voor de faciliteiten geraamd hebben is circa 4.000 tot 5.000 m².

Haalbaarheid hospitality afhankelijk van regionale markt

Indien er vraag is in de regionale markt, zou er eventueel ook een hotel gerealiseerd kunnen worden. Daarbij denken wij aan een 3-4 sterren hotel met een 60 tot 80 kamers. Dit hotel zou een regionale ontmoetingsplaats moeten worden voor zakelijke doeleinden. Wij denken dat 50-75% van de omzet zal gegenereerd moeten worden uit het regionale zakenleven en passanten over de Rijksweg A58. Daarom is een vervolgonderzoek naar de behoeftes van het regionale zakenleven en passanten aangaande horeca en hotels wenselijk.

Hospitality met referentie aan AC

Vanwege de ligging van Seppe aan de snelweg en de focus op zakelijk gebruik, lijkt ons het concept van een AC hotel-restaurant uitermate geschikt voor het Airparc. De AC hotels hebben een 'quick en cleane' uitstraling en bieden alle voorzieningen voor zakelijke gebruikers 'on the move'. Voorbeelden van deze voorzieningen zijn wireless internet en shops die voorzien in een assortiment dat aansluit bij 'people on the move'. Onderstaande foto's geven een sfeerimpressie weer van AC hotels en restaurants.



Aangezien er al een a la carte restaurant aanwezig is op Seppe, zouden wij op het Airparc een zelf service restaurant willen aanraden, welke eventueel nog uitgebreid kan worden met een a la carte gedeelte²⁰. Voor nu zouden we 600 m² voor het restaurant reserveren. Naast een hotel-restaurant achten wij het wenselijk om ook een vier tot zestal vergaderzalen op te nemen van ieder maximaal 40 m² BVO.

Samenvattend moet de luchthaven een efficiënte, snelle en cleane uitstraling hebben. Gezien de plannen die al ontwikkeld zijn, lijkt dit ook te bereiken.

²⁰ Zo mogelijk in overleg met het al bestaande restaurant

Bijlage 2 Lengte landingsbaan regionale luchthavens

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van verschillende Nederlandse regionale luchthavens en de lengte van hun landingsbaan.

Tabel 2.1. Lengte landingsbaan

	In meters
Seppe	830
Rotterdam	2.200
Eindhoven	3.000
Maastricht	2.750
Budel	1.200
Middelburg (Midden-Zeeland) ²¹	1.000

Uit tabel 2.1. blijkt dat Seppe in vergelijking met de andere luchthavens een kortere landingsbaan heeft. Dit heeft ook tot gevolg dat niet alle type vliegtuigen kunnen landen op de landingsbaan van Seppe.

²¹ Deze landingsbaan is niet verhard maar gras