Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T (0162) 48 70 00
F (0162) 45 11 41
info@anteagroup.nl
www.anteagroup.nl

Gemeente Halderberge
t.a.v. College van burgemeester en wethouders
Parklaan 15
4731 GJ OUDENBOSCH

datum 3 juni 2021
projectnummer 0468805.100
onderwerp Plan van aanpak Breda International Airport

Geacht College,

In vervolg op het principebesluit van uw Raad van 11 februari 2021 met betrekking tot het (gedeeltelijk) verruimen van de vestigingsmogelijkheden voor Breda Airparc, sturen wij u hierbij het Plan van Aanpak gericht op de uitwerking van de toekomstvisie voor Breda International Airport. Alle beoogde ontwikkelingen uit de toekomstvisie voor de korte en (middel)lange termijn zijn onderdeel van dit Plan van Aanpak. Het verruimen van de vestigingsmogelijkheden is echter van het allergrootste belang. Ter inleiding dient het navolgende.

Inleiding

Sinds 2010 maakt Breda International Airport een aanzienlijke ontwikkeling door. Ook voor de komende jaren is een verdere ontwikkeling van het vliegveld voorzien, waarbij een verduurzaming, economische stabiliteit en het vergroten van de (ruimtelijke) kwaliteit belangrijke pijlers zijn. In de eerste ontwikkelingsfase zorgt met name Breda Airparc voor een kwaliteitsimpuls en economische stabiliteit met fysiek nieuwe vestigingsmogelijkheden voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid. Het toevoegen van bedrijvigheid aan het vliegveld was één van de voorwaarden voor de overname van het vliegveld door de huidige eigenaar.

Breda Airparc is vanwege die vestigingsmogelijkheden in de regio aangemerkt als ‘special’, waarbij als voorwaarde is gesteld dat de bedrijvigheid luchtvaartgebonden moet zijn. Deze luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten zijn echter niet exclusief voor Breda Airparc ‘gereserveerd’. Ook op bedrijventerreinen in de omgeving zijn luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten toegestaan. Breda Airparc heeft in die zin dus geen unieke status en ondervindt zelfs hinder van oneigenlijke concurrentie van deze regionale bedrijventerreinen. Gebleken is dat deze oneigenlijke concurrentie, samen met de verplichte focus op de luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten, Breda International Airport kwetsbaar maakt. Een optimalisatie van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc is daarom urgent. Fysiek is de ruimte voor de verbreding van de vestigingsmogelijkheden ook aanwezig zonder dat het karakter van Breda Airparc dan wel Breda International Airport hierdoor wordt aangetast. De behoefte aan kantoorruimte bij een hangar blijkt namelijk veel geringer te zijn dan in het oorspronkelijke plan als uitgangspunt is gehanteerd. Met de vereiste om slechts luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten toe te staan lukt het nu niet om de beschikbare ruimte volledig te vullen. Er resteert binnen de huidige bebouwing nog voldoende oppervlak voor kantoorvestigingen die niet aan de luchtvaart zijn gebonden.

De wens is dan ook om de vestigingsmogelijkheden voor Breda Airparc te verruimen binnen de huidige bedrijfsvloeroppervlakte van de bebouwing. Met het toestaan van niet-luchtvaartgebonden bedrijfsactiviteiten, in de vorm van kantoren, ontstaat een beperkte verbreding van de doelgroep, waarbij een economisch stabiele en duurzame bedrijfsvoering voor de toekomst zeker gesteld wordt. Deze verruiming van de gebruiks- en

contactpersoon: R. Dekker T (613) 77 47 48
e-mail: roel.dekker@anteagroup.nl
bijlage(n): zoals genoemd

gecontroleerd:

daarmee de vestigingsmogelijkheden maakt deel uit van een bijstelling van de doelen uit het Masterplan van 2010, waarin afspraken zijn weergegeven over de ontwikkeling en realisatie van het vliegveld.

De verruiming van de vestigingsmogelijkheden is meermaals besproken met het college en is vervolgens in de regio voorgelegd aan de West-Brabantse gemeenten alsmede aan de provincie Noord-Brabant. De reacties zijn overwegend positief. Later in dit Plan van Aanpak wordt dit proces verder toegelicht. Op 11 februari 2021 heeft de gemeenteraad van Halderberge besloten het college te verzoeken een aanpassing van het bestemmingsplan Airparc Seppe aan de raad voor te leggen ten behoeve van het verruimen van de vestigingsmogelijkheden voor kantoorfuncties op Breda Airparc. Dit raadsbesluit wordt later in het Plan van Aanpak nader beschreven. Vanuit de regiogemeenten is onder andere het verzoek gekomen om een volledige visie op de ontwikkelingen van het vliegveld inzichtelijk te maken in relatie tot de juridisch-planologische aanpassingen.

Bredere blik
Het verruimen van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc is de belangrijkste ontwikkeling voor het Breda International Airport. Daarnaast zijn echter nog enkele andere ontwikkelingen gewenst om een economisch stabiele en duurzame bedrijfsvoering te kunnen bereiken. Dit voorliggende Plan van Aanpak geeft invulling aan het verzoek uit de regio en beschrijft hoe de verruiming van de vestigingsmogelijkheden samenhangt met de toekomstvisie voor de korte en (middel)lange termijn wanneer ook aan de andere ontwikkelingswensen invulling wordt gegeven. De samenhang is belangrijk en geeft een totaalbeeld van het vliegveld voor de komende jaren. Onderstaand wordt onder andere de toekomstvisie beschreven, de samenhang met het vigerende juridisch-planologisch kader en de uitvoerbaarheid van het voornemen om het vliegveld verder te ontwikkelen.

Aanleiding ontwikkelingen; Terugblikken en vooruitkijken

In 2008 is besloten tot het privatiseren van het vliegveld met als doel dat de exploitatie leidt tot een economisch zelfstandig vliegveld. Hiervoor is destijds een aantal uitgangspunten geformuleerd:

- geen tekorten op de balansen van de gemeenten als gevolg van de exploitatie van het vliegveld;
- zorgen voor toegevoegde waarde voor de omgeving en regio;
- kwaliteitsimpuls van het vliegveld met een positieve uitstraling op de omgeving;
- geen verruiming van de maximum geluidsnormering;
- het aantrekken van de zakelijke markt, zodat de activiteiten zich niet enkel strekken tot het recreatief vliegverkeer;
- het aantrekken van bedrijven en het creëren van arbeidsplaatsen;
- duurzaam ondernemen waar mogelijk;
- geen verruiming van het aantal vliegbewegingen (liever een inkrimping).

Met deze uitgangspunten heeft sinds 2010 de eerste fase van de (her)ontwikkeling van het vliegveld plaatsgevonden. Er is, anno 2021, al heel wat bereikt. Na een periode van ruim tien jaar is het tijd voor evaluatie en heroverweging. Wat ging er goed? Wat kan er beter en hoe gaan we dat bereiken? Geconstateerd kan worden dat:

- de vernieuwing en kwaliteitsverbetering op gang is gekomen, mede door de realisatie van Breda Airparc;
- de verhouding tussen leisure, training en zakelijke vluchten meer in evenwicht is;
- het aantal vliegbewegingen ruim binnen de kaders blijft; er is dus geen sprake van verruiming;
- er ruimte is voor het organiseren van diverse evenementen;
- het vliegveld economisch op eigen benen staat;
- er innovatieve activiteiten en cross-sectorale samenwerkingen plaatsvinden;
- Breda Airparc (fase 1 en fase 2) momenteel voor 175 arbeidsplaatsen staat.

Maar daar staat tegenover dat:

- de ontwikkeling trager verloopt dan gewenst;
- het huidig vestigingsbeleid er voor zorgt dat Breda International Airport economisch zeer kwetsbaar is (geen stabiele financiële basis).

Met deze resultaten is er ook ruimte én noodzaak om vooruit te kijken en nieuwe en aanvullende doelen te stellen voor de periode 2020-2030, waarbij nadrukkelijk de doelen uit 2008 niet uit het oog worden verloren. Een aanscherping van de doelen is wel nodig.

Het hoofddoel blijft ***het behoud van een zelfstandig (recreatief) vliegveld***, met als belangrijke voorwaarde dat er niet meer vliegbewegingen zijn dan in 2008 volgens de normen was toegestaan. Met dit uitgangspunt is de exploitatie nu al enkele jaren kostenneutraal. Voor een gezonde bedrijfsvoering is kostenneutraal echter niet voldoende. Richting 2030 wil Breda International Airport verder om de economisch stabiele en duurzame bedrijfsvoering te bereiken. Hiervoor zijn aanvullend de volgende doelen gesteld:

- Vernieuwing en vervanging van alle oudere gebouwen op het terrein. Breda International Airport stuurt nog meer op vernieuwing en/of vervanging van de oudere gebouwen op het terrein ten behoeve van de uitstraling van het terrein naar de omgeving. De gebouwen moeten op termijn aansprekender zijn en duurzaam. Aandachtspunt is de eigendomssituatie. Waar de gebouwen niet in eigendom zijn, kan slechts stimulerend worden geadviseerd.
- Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte van het vliegveld. Naast de gebouwen dient ook de openbare ruimte kwaliteit uit te stralen. Dit stimuleert ook anderen om te investeren. Deze kwaliteitsimpuls geldt met name voor de openbare ruimte aan de noordzijde van het vliegveld. De openbare ruimte rondom Breda Airparc is bij de ontwikkeling van het gebied zorgvuldig ingericht. Ook bij het realiseren van fasen 3 en 4 wordt deze inrichting van de openbare ruimte doorgetrokken met als doel een herkenbare inrichting en gelijke kwaliteit voor het gehele vliegveld.
- In 2025 is 50% van de gebouwen van Breda Airparc energieneutraal. Breda International Airport streeft naar meer duurzaamheid. Zeker voor die activiteiten waarvoor dit (nu) opportuun is. Alle gebouwen van Breda Airparc moeten energieneutraal worden, met als eerste (tussen-)doel 50% energieneutraliteit in 2025.
- Verduurzaming van het vliegverkeer. Vliegen met verbrandingsmotoren is per definitie een milieubelastende activiteit vanwege het gebruik van verbrandingsmotoren. In de aankomende jaren wordt bekeken hoe verduurzaming van het vliegverkeer gestimuleerd kan worden. Breda International Airport wil, in aansluiting op de beschikbare technieken, ruimte en gelegenheid bieden voor bijvoorbeeld elektrisch vliegen. Verkend wordt of dit reëel is.
- Afname helikoptergeluidsruimte van 25%. Ten opzichte van de toegekende geluidruimte in het op 4 september 2013 vastgestelde ‘Verordening luchthavenbesluit 2013 luchthaven Seppe Noord-Brabant’ (artikel 6 in combinatie met bijlage 3) is de voorwaardelijke bereidheid uitgesproken om de geluidsruimte voor helikopters te beperken met 25%. Op 17 maart 2021 heeft Breda Airport Holding b.v. (met dochterondernemingen) met de ondertekening van een verklaring deze bereidheid onderschreven. Het aantal helikopterbewegingen van 900 blijft ongewijzigd. De verklaring is als bijlage 1 bijgevoegd bij dit Plan van Aanpak. De beperking van de geluidruimte zal in het luchthavenbesluit worden geborgd.
- Verbreding vestigingsmogelijkheden. De nog beschikbare kantoorruimte in fase 1 en fase 2 van Breda Airparc moet optimaler benut kunnen worden om een stabiele financiële drager te kunnen zijn voor het vliegveld. Hetzelfde geldt voor de resterende fasen 3 en 4. Daarvoor is een verruiming nodig van de vestigingsmogelijkheden. Deze verruiming is ook als voorwaarde verbonden aan de afname van het helikoptergeluid, zoals genoemd onder het vorige punt. Het verminderen van de belastende activiteiten is immers alleen mogelijk bij meer stabiele inkomsten vanuit Breda Airparc.
- Actualisatie milieuvergunning(en). De huidige milieuvergunningen zijn gedateerd. Bekeken moet worden of de vergunningen nog actueel zijn of dat een aanpassing of geheel nieuwe vergunning noodzakelijk is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vergunning voor het vliegveld en eventuele vergunningen en meldingen voor de andere op het terrein aanwezige bedrijfsactiviteiten.

- Afronden van Breda Airparc fasen 3 en 4. De ontwikkeling van deze planfases staan gepland voor de komende jaren. De ruimtelijke procedure voor de uitwerkingsverplichting wordt reeds doorlopen.

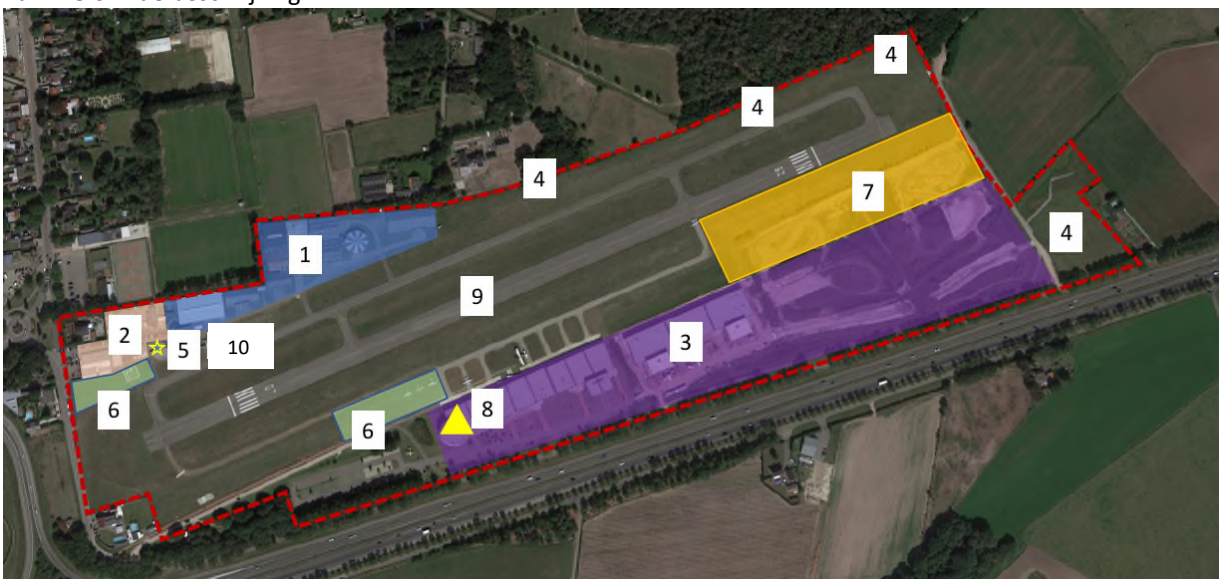
Het aanscherpen van de doelen richt zich dus met name op de financiële exploitatie, duurzaamheid en economische stabiliteit van Breda International Airport.

Toekomstige situatie

Toekomstvisie

Om de doelen voor de toekomst te behalen is een aantal ontwikkelingen op Breda International Airport voorzien. Het ontwikkelplan geeft initiatieven weer voor de kwaliteitsverbetering en het optimaliseren van de benuttingsmogelijkheden van het vliegveld.

Op onderstaande ontwikkelkaart is weergegeven op welke locatie wijzigingen zijn voorzien. Daaronder is een beschrijving van de wijzigingen opgenomen. De nummers op de ontwikkelkaart corresponderen met de nummers in de beschrijving.



Afbeelding: Ontwikkelkaart

1. Bouwmogelijkheden in overeenstemming brengen met feitelijke situatie + 5% uitbreidingsruimte. Er is een verschil tussen de vergunde situatie en de in het bestemmingsplan opgenomen bouwmogelijkheden. Het verzoek van de gemeente is om deze met elkaar in overeenstemming te brengen en de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan aan te passen aan de feitelijke situatie.
2. Behoud bouwmogelijkheden. De bebouwing op deze gronden is inmiddels gesloopt. Breda International Airport wil de bouwmogelijkheden voor de toekomst echter wel behouden om ook uiteindelijk de noordzijde kwalitatief hoogwaardig in te kunnen vullen.
3. Verruimen vestigingsmogelijkheden kantoren op Breda Airparc. Dit concentreert zich op de gronden van Breda Airparc en richt zich op het optimaliseren van de gebruiksmogelijkheden naar niet luchtvaartgebonden activiteiten in de vorm van kantoren.
4. Toepassen van duurzame energieopwekking. In eerste instantie door het realiseren van zonnecollectoren. Sunrock is hiervan de initiatiefnemer. Voor het realiseren van zonne-collectoren wordt een afzonderlijke procedure doorlopen (Wabo-afwijking strijdig gebruik).
5. Realiseren nieuwe tankinstallatie en tankopslag. Er is al een tankinstallatie aanwezig. De vraag naar de brandstof Mogas neemt toe. De wens is om een permanente tankinstallatie voor Mogas naast of onder de huidige tankinstallatie te kunnen aanleggen. Dit betreft een verduurzaming van de bedrijfsvoering van het vliegveld. Immers, minder transportbewegingen door een grotere opslagcapaciteit.

6. Zoekgebied elektrisch laden vliegtuigen. Elektrisch vliegen is nu nog niet aan de orde. Breda International Airport wil anticiperen op de naderende vraag. Het bestemmingsplan moet deze mogelijkheid in ieder geval bevatten.
7. Afronden taxibaan. De taxibaan wordt uitgebreid, waarbij tevens de ontsluiting van Breda Airparc fasen 3 en 4 wordt meegenomen.
8. Uitbreiden oppervlak horeca-activiteiten in Breda Airparc. Het betreft hier het functioneler kunnen benutten van de hangar ten tijde van een bijeenkomst, waarbij maximaal 1.000 m^2 bvo kan worden benut voor horeca. Momenteel wordt voor dergelijke bijeenkomsten een vergunningen aangevraagd die het gebruik van de hangar voor horeca mogelijk maakt.
9. Actualisatie diverse (overkoepelende) milieuvergunningen.
10. Verhogen maximale bouwhoogte verkeerstoren. Het zou kunnen dat in de toekomst de wettelijke normen ten aanzien van de verkeerstoren vereisen dat de verkeerstoren wordt opgehoogd. Om in de toekomst te kunnen blijven voldoen aan de dan geldende regelgeving is het wenselijk de maximaal toelaatbare bouwhoogte te verhogen. Op dit moment is daar nog geen sprake van.

Niet al deze bovengenoemde ontwikkelingen vergen een aanpassing van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Een aantal initiatieven zijn op grond van de huidige ruimtelijke kaders reeds mogelijk of vallen buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan. Van de tien beschreven ontwikkelingen is er bij vijf ontwikkelingen sprake van een strijdigheid met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Het betreft (nummers corresponderen ook hier met de nummers op de ontwikkelkaart):

1. Bouwmogelijkheden in overeenstemming brengen met feitelijke situatie.
3. Verruimen vestigingsmogelijkheden kantoren op Breda Airparc.
4. Toepassen van duurzame energieopwekking.
8. Uitbreiden oppervlak horeca-activiteiten.
10. Verhogen maximale bouwhoogte verkeerstoren.

Het verruimen van de vestigingsmogelijkheden (3), de uitbreiding van de oppervlakte voor bestaande horeca-activiteiten (8) en de duurzame energieopwekking (4) zijn van groot belang voor de exploitatie van het vliegveld en het behalen van de doelen op de korte termijn. Op het belang en de voorwaarden van de verruiming van de vestigingsmogelijkheden van de kantoren voor niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid wordt hierna afzonderlijk uitvoerig ingegaan.
De wens om het gebruiksoppervlak voor de horeca-activiteiten uit te breiden op Breda Airparc is met name ingegeven vanuit het optimaliseren van processen. Het gebruik van gronden voor horeca-activiteiten is in het vigerende bestemmingsplan uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘horeca’ met een beperking van 500 m^2 brutovloeroppervlak. De aanduiding is gelegen op de kop van het gebouw waarin het restaurant Bargo is gevestigd en een deel van het aangrenzende bouwwerk (hangar). Ten tijde van een bijeenkomst is het gebruiksoppervlak groter dan de toelaatbaar gestelde 500 m^2 bvo (circa 1.000 m^2). In de huidige situatie wordt voor de bijeenkomsten steeds een vergunning aangevraagd (en verleend) voor het tijdelijk afwijken van de gebruiksmogelijkheden uit het bestemmingsplan. Wanneer de horeca op grond van het bestemmingsplan is toegestaan in de hangar tot een oppervlakte van maximaal 1.000 m^2 bvo, is een vergunning voor het tijdelijk afwijken van de gebruiksmogelijkheden niet meer nodig wanneer tijdens een bijeenkomst de horecafunctie ook in de hangar wordt uitgeoefend. De functie is dan immers niet in strijd met het bestemmingsplan.
Dat heeft ook positief effect op de ambtelijke werklast.
Daarnaast zal de horeca-activiteit ter plaatse van het restaurant Bargo niet langer als ‘ondergeschikte’ functie worden aangemerkt in het bestemmingsplan. Bargo is feitelijk een zelfstandig horecabedrijf. Het gebruik van de hangar blijft wel ondergeschikt aan de activiteiten op het vliegveld.

Voor het faciliteren van de duurzame energieopwekking (4) wordt een afwijkingsprocedure onder de Wabo doorlopen. Op 7 april 2021 heeft Sunrock de aanvraag voor een omgevingsvergunning met bijbehorende ruimtelijke onderbouwing ingediend. Het gaat om grondgebonden zonnepanelen, zonnepanelen op daken en solar-carports. Voor deze ontwikkeling is besluitvorming uiterlijk deze zomer (2021) noodzakelijk om aanspraak te kunnen maken op de subsidieregeling.

Het aanpassen van de bouwmogelijkheden aan de noordzijde van het vliegveld (1) is wenselijk maar er zijn geen concrete plannen voor dit gebied op korte termijn. De bestaande bedrijven kunnen hun activiteiten voortzetten binnen de bestaande bebouwing.
Het verhogen van de verkeerstoren (10) is op dit moment ook niet aan de orde. De kans bestaat dat in de toekomst de vereisten ten aanzien van de verkeerstoren zullen worden aangescherpt en dat een verhoging dan nodig is omwille van de veiligheid. Momenteel is daar nog geen directe aanleiding voor. Voorlopig blijft de verkeerstoren in zijn huidige verschijningsvorm behouden.

Om deze ontwikkelingen te kunnen faciliteren is het noodzakelijk een ruimtelijke procedure te doorlopen. Het Plan van Aanpak richt zich op de onderbouwing van deze ontwikkelingen waarbij de nadruk ligt op de verruiming van de vestigingsmogelijkheden aangezien dat de grootste (regionale) impact heeft. Het Plan van Aanpak zal vervolgens worden verwerkt tot een bestemmingsplan voor het gehele vliegveld waarin de ontwikkelingen zijn mogelijk gemaakt.

Voorstel verruiming vestigingsmogelijkheden

Vanaf de start ondervindt Breda Airparc sterke concurrentie uit de regio. Het vliegveld is zelf gebonden aan een zeer beperkte doelgroep van luchtvaartgebonden bedrijven (op grond van het bestemmingsplan), die overigens passend is bij het karakter van het vliegveld. Dit geeft een duidelijke focus. Echter, ook op andere bedrijventerreinen in de regio mogen luchtvaartgerelateerde of luchtvaartgebonden bedrijven zich vestigen. Dat gebeurt ook. De sterke focus met de beperking in vestigingsmogelijkheden zet Breda Airparc dus op achterstand.
In de praktijk blijkt het lastig te zijn om voor alle de kantoorruimten op Breda Airparc een geschikte invulling te vinden binnen de gestelde voorwaarden in het bestemmingsplan. De hangars worden, conform het Masterplan Airparc Seppe, in samenhang met de kantoorruimten verhuurd, echter blijken niet alle kantoormeters te worden gevuld met dit vestigingsuitgangspunt (hangars verhuren met kantoorruimte). Er is fysiek nog ruimte voor de vestiging van activiteiten die niet verbonden zijn met de hangars. Er blijft in die zin ‘ruimte over’ om andere kantoren te huisvesten, die geen directe binding hebben met de bedrijfsactiviteiten in de hangars of anderszins verbonden zijn aan de luchtvaart.

Op verzoek van Breda International Airport hebben wij daarom een voorstel aan het college gedaan om de gebruiksmogelijkheden te optimaliseren (bijlage 2). Het voorstel is om met name kleine, creatieve en innovatieve kantoren, waaronder startups, een vestigingsplaats te bieden binnen de afspraken die in de regio West-Brabantse gemeenten en de provincie Noord-Brabant zijn besproken. Hierbij kunnen interessante meekoppelkansen, waaronder cross-sectorale samenwerkingen, ontstaan tussen bedrijven (de nieuwe kantoren én ook de andere luchtvaartgebonden bedrijven) op het Airparc als wel met bedrijven elders in de regio.

Daarnaast is juist de invulling van de nog beschikbare kantoorruimten belangrijk voor (het behoud van) de kwalitatief hoogwaardige uitstraling van Breda Airparc. Waarbij de nieuwe kantoren het vestigingsklimaat voor andere bedrijven (wel luchtvaartgebonden) verbetert, met een positief effect op de exploitatie van fase 3 en fase 4 van Breda Airparc.

Breda International Airport kent daarbij momenteel veel belangstelling van nieuwe kantoren die passend worden geacht, maar deze kantoren passen niet allemaal in het voorgeschreven profiel van ‘special’. De kantoren hebben evenwel veel meerwaarde voor het vliegveld als wel voor de regio West-Brabant.

De aard van de bebouwing en de samenhang tussen de verschillende gebouwen is een grote kwaliteit van Breda Airparc. Het is dan ook niet wenselijk de ruimtelijke uitstraling of bebouwingsmogelijkheden te wijzigen, laat staan te vergroten. Breda International Airport streeft slechts naar een betere bezetting van de (nog te realiseren) gebouwen, met als doel toe te werken naar afronding van de realisatie van deze kostendrager in combinatie met het verkleinen van het economisch risicoprofiel/conjunctuurgevoeligheid.

Benadrukt wordt dus dat de beeldkwaliteit van Breda Airparc, zoals vastgesteld in het masterplan 2010, niet verandert met de verruiming van de vestigingsmogelijkheden. De uiterlijke verschijningsvorm van de bebouwing blijft ongewijzigd. Inpandig worden de bedrijfsruimten voor kantoren op maat ingedeeld.

Concreet betekent het voorstel voor Breda Airparc:
Voor het grootste gedeelte (80%) blijven de mogelijkheden zoals ze nu zijn:

- het karakter van 'planologische special' blijft in stand;
- de stedenbouwkundige opzet en aantal bvo's/bouwvolume blijven gelijk;
- de ruimtelijke uitstraling verandert niet;
- voor 80% van het aantal bvo's blijft het uitgangspunt dat sprake moet zijn van een relatie met de luchtvaart, waarbij in de hangars altijd luchtvaartgebonden activiteiten uitgeoefend worden.

Voor een beperkt deel (20%) wordt een verruiming van de mogelijkheden voorgesteld:

- voor maximaal 50% van het aantal bvo's kantoorruimte wordt een regeling voorgesteld waarbij de kantoorruimten (ook) mogen worden ingevuld met kantoren die geen relatie hebben met de luchtvaart;
- binnen die 20% mag elk kantoor maximaal 600 m^2 bvo groot zijn;
- maximaal 50% van de niet-luchtvaartgebonden kantoren mag afkomstig zijn uit een straal van 10 km rondom Breda Airparc.

Dit concrete voorstel is gepresenteerd aan uw college, de regio West-Brabant, de provincie Noord-Brabant. Onder het kopje 'maatschappelijk draagvlak', later in dit Plan van Aanpak, wordt op deze afstemming nader ingegaan. Op 11 februari 2021 is het voorstel in de gemeenteraad behandeld. Dit heeft geleid tot het besluit van de raad om het college te verzoeken een voorstel voor aanpassen van het bestemmingsplan Airparc Seppe op te stellen.

Raadsbesluit

Het voorstel voor de verruiming van de vestigingsmogelijkheden, zoals hiervoor beschreven in dit Plan van Aanpak is op 11 februari 2021 behandeld in de gemeenteraad van Halderberge. Het besluit van de gemeenteraad luidt als volgt:

1. "*Het college te verzoeken, met inachtneming van de uitgangspunten onder punt 2, aan de raad een voorstel tot aanpassing van het bestemmingplan Seppe Airparc ten behoeve van kantoorfuncties voor te leggen;*
2. *Het college te verzoeken in het aangepaste ontwerp-bestemmingplan in ieder geval de volgende uitgangspunten op te nemen:*
    a. *de stedenbouwkundige opzet, ruimtelijke uitstraling en het bruto vloeroppervlak (bvo)/bouwvolume blijven gelijk;*
    b. *voor maximaal 50% van het totale oppervlakte aan kantoren wordt een koppeling met luchtvaartgebonden losgelaten.*
3. *Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan duidelijke voorwaarden stellen richting de initiatiefnemers, in ieder geval over de duurzaamheid, de afname van het helikoptergeluid, het aantal vliegbewegingen en het betrekken van alle lopende en gewenste initiatieven*."

De genoemde uitgangspunten onder punt 2 zijn een verwerking van het eerder beschreven voorstel, waarbij 'bedrijven die geen relatie hebben met de luchtvaart' is vervangen door 'luchtvaartgebonden'. Daarnaast is de maximale omvang van de kantoren (600 m^2 bvo) niet nadrukkelijk in het besluit genoemd. Dit blijft echter wel een uitgangspunt in dit PvA én in de ruimtelijke procedure.

De raad heeft het besluit genomen het college te verzoeken een voorstel te doen om het bestemmingsplan Airparc Seppe aan de passen. Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan vallen uitsluitend onderstaande initiatieven (de nummers corresponderen wederom met de ontwikkelkaart eerder in dit Plan van Aanpak):

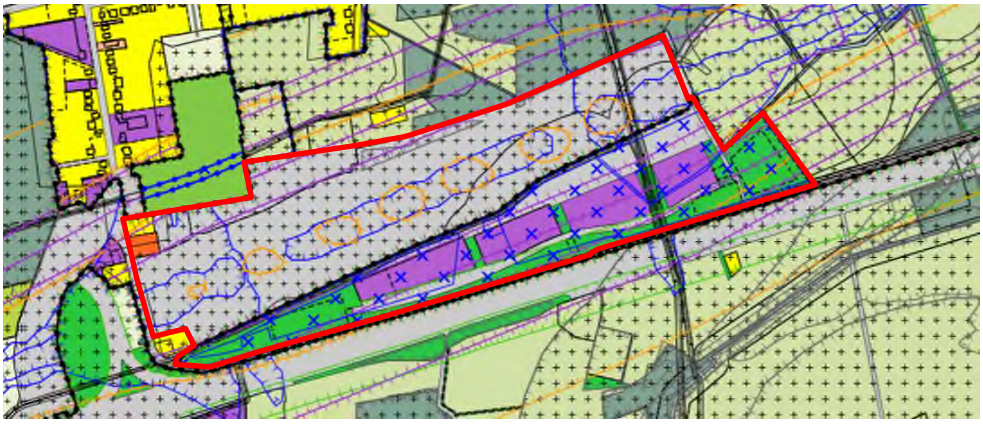
3. Verruimen vestigingsmogelijkheden kantoren op Breda Airparc.
4. Toepassen van duurzame energieopwekking.
8. Uitbreiden bestaande horeca-activiteiten.

Om alle ontwikkelingen mogelijk te maken (inclusief 1 en 10) is een aanpassing van het bestemmingsplan voor het gehele vliegveld noodzakelijk. Er wordt daarom een geheel nieuw bestemmingsplan voor het vliegveld Breda International Airport voorbereid waarin de huidige bouw- en gebruiksregels uit de geldende bestemmingsplan ongewijzigd blijven met uitzondering van de beschreven ontwikkelingen.

Toets aan het juridisch-planologisch kader (bestemmingsplan)

Ter plaatse van Breda International Airport gelden twee bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan 'Airparc Seppe', zoals vastgesteld op 25 april 2013 en herzien op 20 april 2017.
- Bestemmingsplan 'Eerste herziening bestemmingsplan Buitengebied Halderberge', zoals vastgesteld op 14 december 2017.



Afbeelding: vigerende bestemmingsplannen vliegveld

Het bestemmingsplan Airparc Seppe bevat uitsluitend de gronden van Breda Airparc (fasen 1 en 2 zijn planologisch direct mogelijk en fasen 3 en 4 indirect met een uitwerkingsplicht). De overige gronden, bebouwing aan de noordzijde en de start- en landingsbanen, vallen binnen het bestemmingsplan 'Eerste herziening bestemmingsplan Buitengebied Halderberge'.

<u>Verruimen vestigingsmogelijkheden kantoren op Breda Airparc (3)</u>
Het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' biedt de mogelijkheid om bedrijfsactiviteiten te vestigen die luchtvaartgebonden zijn, waarbij een duidelijke koppeling bestaat tussen de gebruikers van de hangars en de achterliggende kantoorruimte.
De voorgestelde verruiming van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc past niet binnen het vigerend plan. Daarvoor is een aanpassing van het ruimtelijk kader benodigd, waarbij de voorwaarden die gesteld zijn aan de verruiming zo veel mogelijk worden geborgd in het ruimtelijk besluit (bestemmingsplan). De voorwaarde ten aanzien van de herkomst van kantoren kan, vanwege de reikwijdte van een bestemmingsplan, echter niet in het ruimtelijk plan worden geregeld. Dit aspect zal in een overeenkomst met Breda International Airport moeten worden meegenomen. Uiteraard zullen in de toelichting van het bestemmingsplan wel de voorwaarden worden beschreven als onderdeel van het totale plan. De overeenkomst zal voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan moeten zijn gesloten. Ten tijde van het afronden van dit Plan van Aanpak is de overeenkomst nog niet beschikbaar.

Toepassen duurzame energieopwekking (4)
Het opwekken van duurzame energie past in geen van beide bestemmingsplannen. Om de huidige concrete plannen van Sunrock te kunnen uitvoeren wordt, zover nu bekend, een afzonderlijke Wabo-procedure doorlopen. Het uitgangspunt voor dit Plan van Aanpak is dat de vergunning is verleend voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan voor Breda International Airport. Het opstellen van dit bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om de omgevingsvergunning ook meteen in het juridisch ruimtelijk kader te verwerken. Wanneer gedurende de procedure blijkt dat de Wabo-procedure niet doelmatig is, zal de mogelijkheid voor het realiseren van de zonnepanelen als ontwikkeling in het bestemmingsplan worden meegenomen.

Uitbreiding horecamogelijkheden Breda Airparc (8)
Het gebruik van gronden voor horeca-activiteiten is in het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' beperkt tot 500 m^2 bvo. Dat is bij een bijeenkomst te beperkt. Een groter gebruiksoppervlak is in strijd met het huidige bestemmingsplan. Om dit mogelijk te maken is een aanpassing van het ruimtelijk kader noodzakelijk. In het bestemmingsplan voor Breda International Airport zal de gebruiksruimte voor horeca dan ook worden verruimd naar 1.000 m^2 bvo. De voorwaarde dat horeca ondergeschikt is en verbonden is dan wel een directe relatie heeft met het aangrenzende vliegveld én onderdeel zijn van de luchthaventerminal, blijft voor de hangar van toepassing. Voor het bestaande restaurant vervalt deze vereiste.

Bouwmogelijkheden noordelijke bouwzone (1 en 10)
De bouwmogelijkheden aan de noordzijde van het vliegveld zijn nu opgenomen in het bestemmingsplan 'Eerste herziening bestemmingsplan Buitengebied Halderberge'. Het bestemmingsplan bevat echter een aantal omissies waarbij de bouwmogelijkheden niet in overeenstemming zijn met de feitelijke situatie. Het bestemmingsplan biedt wel een algemene bepaling die stelt dat feitelijke maten (zolang die hoger of groter zijn dan de maximaal gestelde maten) als maximaal toelaatbaar worden aangemerkt. Echter is het wenselijk dat deze omissies worden verholpen.
Daarnaast bevat het vigerende bestemmingsplan nu geen mogelijkheid om de verkeerstoren eventueel te verhogen. Ook niet als dat vanwege hogere regelgeving wel noodzakelijk zou zijn. In het bestemmingsplan voor Breda International Airport wordt de toegestane bouwhoogte voor de verkeerstoren verruimd, zodat het mogelijk is een verdieping toe te voegen aan de verkeerstoren. Op deze manier kan binnen het dan geldende kader voldaan worden aan een eventuele aanpassing van de regelgeving ten aanzien van de verkeertoren.

Duurzaamheid

Een van de doelen voor de komende tien jaar is Breda International Airport te verduurzamen. Er wordt voor de toekomst daarom ingezet op een aantal deelprojecten:

- Het verduurzamen van de gebouwen van Breda Airparc en waar mogelijk te stimuleren dat ook de gebouwen aan de noordzijde verduurzaamd worden. Het streven is uiteindelijk alle gebouwen energieneutraal te maken, met als eerste (tussen)doel 50% energieneutraliteit in 2025.
- Het verduurzamen van de luchtvaart door faciliteren van elektrisch vliegen.
- Realiseren van een extra tankopslag voor Mogas waardoor minder transportbewegingen benodigd zijn voor het aanleveren van de brandstof.
- Het realiseren van zonnevelden, zonnedaken en carports met zonnepanelen. Hiervoor is door Sunrock inmiddels een verzoek ingediend voor een Omgevingsvergunning in strijd met het bestemmingsplan. Met de zonnepanelen wordt meer energie opgewekt dan de huidige energiebehoefte van het vliegveld (gebouwen en de reclamemast). De investering is daarom ruim voldoende om de doelstelling te behalen om de gebouwen energieneutraal te maken.

Het verduurzamen is een ontwikkeling die al gaande is op het terrein en ook voortgezet wordt. De verduurzaming van de gebouwen en de realisatie van de duurzame energieopwekking via zonnepanelen staat daarbij hoog op de agenda en wordt op korte termijn ingezet. De verduurzaming van de luchtvaart heeft een langere doorlooptijd.

Uitvoerbaarheid omgevingsaspecten

Om het gewenste eindbeeld te realiseren dient de haalbaarheid van de initiatieven te worden onderzocht. Om de uitvoerbaarheid aan te tonen, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan onder andere ingegaan op het beleid en omgevings- en milieuaspecten. Daarbij wordt, zoals wettelijk bepaald, nadrukkelijk gekeken naar de uitvoerbaarheid als gevolg van de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Daarnaast worden enkel de gebiedsonderzoeken in de uitvoerbaarheidstoets betrokken die algemeen worden vereist, zoals de watertoets. De overige aspecten worden kwalitatief beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan.
Onderstaand gaan we alvast kort in op enkele relevante uitvoerbaarheidsaspecten die voor de afstemming in de regio en met de provincie van belang zijn. Ten aanzien van de andere haalbaarheidsaspecten kan volstaan worden met een verwijzing naar de toelichting bij het bestemmingsplan. Daarin is voor alle ontwikkelingen het effect op de omgeving beoordeeld per aspect. De overige aspecten worden kwalitatief beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan.

Water

Brabant Water is een belangrijke partij bij ontwikkelingen op het vliegveld vanwege de ligging ten opzichte van het waterwingebied. De ontwikkeling van het verruimen van de vestigingsmogelijkheden heeft echter geen effect voor Brabant Water. Immers, er vinden geen nieuwe of andere dan reeds voorziene bouwactiviteiten plaats en ook geen andere activiteiten die van invloed zijn op het drinkwaterwingebied. Ook de nieuwe bedrijfsactiviteiten, in de vorm van kantoren, hebben geen invloed gezien de aard en omvang van de functies. Brabant Water wordt wel betrokken bij het vooroverleg van het bestemmingsplan.
De waterbeheerder wordt ook in het planproces betrokken waarbij een standaard watertoets wordt uitgevoerd. Gezien het feit dat alleen een verruiming van de gebruiksruimte wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan is er geen direct gevolg voor de kwalitatieve en kwantitatieve waterhuishoudkundige situatie.

Externe veiligheid

Voor het opstellen van het bestemmingsplan Airparc Seppe voor Breda Airparc heeft een onderzoek naar externe veiligheid plaatsgevonden vanwege de vestiging van kantoorruimten en horeca nabij de A58. Daarbij zijn alle mogelijke bronnen bij de beoordeling betrokken. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn daarbij beoordeeld waarbij een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk bleek. Deze verantwoording heeft plaatsgevonden voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan.
Het verruimen van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc past binnen de verantwoording van het groepsrisico. Immers het aantal personen neemt niet toe. In de gebouwen zijn nu kantoorruimten bij de hangars toegestaan. De omvang van de kantoorruimte blijft ongewijzigd. Alleen mogen er ook kantoren gevestigd worden die niet gebonden zijn aan de activiteiten in de hangars.
Het vergroten van het oppervlak dat mag worden gebruikt voor horeca behoeft echter wel een nieuw beoordeling. In het kader van het bestemmingsplan is hier onderzoek naar uitgevoerd op basis waarvan de verantwoording kan plaatsvinden. Het onderzoek richt zich met name op externe veiligheid vanwege de ligging ten opzichte van de A58. Ten aanzien van de gasleiding is onderzoek niet nodig. De afstand van de gronden, die voor horeca bedoeld zijn, liggen op een afstand van circa 500 meter. Op deze afstand hebben ontwikkelingen nauwelijks invloed op het groepsrisico en is een verantwoording niet nodig.
In de toelichting op het bestemmingsplan wordt hier uitvoerig op ingegaan.

Milieuvergunningen

Benadrukt wordt dat de in het bestemmingsplan voor Breda International Airport mee te nemen ontwikkelingen, naar verwachting, geen invloed hebben op de milieuvergunningen die nu zijn verstrekt aan het vliegveld en op Breda Airparc gevestigde andere bedrijven.
De milieuvergunning voor het vliegveld is echter wel verouderd. De OMWB heeft aangegeven dat er een revisie nodig is waarbij ook afstemming moet plaatsvinden met de provincie over de provinciale milieuverordening. De bestaande milieuvergunningen worden gescreend en beoordeeld of nieuwe vergunningen of een aanpassing van de bestaande vergunningen noodzakelijk is.

Effecten verruiming van vestigingsmogelijkheden op de omgeving/regionale afweging en samenhang

Voor het verruimen van de vestigingsmogelijkheden is in oktober 2020 een kwalitatieve marktscan uitgevoerd door ArcusPlus (bijlage 3). Deze is kwantitatief aangevuld met een marktverkenning door Antea Group (bijlage 4). De scan en de verkenning onderbouwen in hoeverre een verruiming haalbaar en realistisch is. Uit het onderzoek volgen de volgende conclusies:

1. Binnen een straal van 10 kilometer rondom Breda Airparc is er reeds voldoende kwantitatieve marktvraag om een verruiming van de vestigingsmogelijkheden te verantwoorden.
2. Er is voldoende marktruimte voor de toevoeging van kantoorruimte tot circa 600 m^2 bvo binnen een straal van 10 kilometer rondom Breda Airparc. De beoogde verruiming van het profiel voor kantoorruimte voor Breda Airparc past binnen deze ontwikkeling.
3. Er is marktruimte voor de toevoeging van kantoorruimte op 'planologische specials', zoals Breda Airparc, binnen de regio West-Brabant. Dit volgt uit de actualisatie van de kwalitatieve vraag-aanbod confrontatie uit de provinciale behoefteraming (2018). Hieruit wordt geconcludeerd dat ook kwalitatief de verruiming van Breda Airparc past in het marktbeeld op korte en middellange termijn (t/m 2030).
4. De bestaande 'leads' van geïnteresseerde partijen voor Breda Airparc bevestigen het beeld dat er, zowel vanuit luchtvaartgebonden bedrijvigheid als vanuit meer reguliere kantoorgebruikers, vraag is naar vestiging op Breda Airparc. Daarbij komen eindgebruikers niet alleen uit de regio, maar vanuit heel Nederland, zo volgt uit analyse van verhuisbewegingen.
5. In de regio West-Brabant, maar ook binnen een straal van 10 km rondom Breda Airparc, is maar zeer beperkt concurrentie van kantoorlocaties. Het profiel van Breda Airparc als 'planologische special' met ontwikkelruimte voor kleinschalige kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (600 m^2 bvo) is niet of nauwelijks vergelijkbaar met formele kantoorlocaties in de regio en omliggende gemeenten. Daarmee zorgt verruiming van de vestigingsmogelijkheden voor Breda Airparc eerder voor een aanvulling en versterking van het regionaal (kantoren)profiel dan voor concurrentie.
6. Verruiming van de vestigingsmogelijkheden voor Breda Airparc zorgt niet voor onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders (en daarmee bovengemiddelde, ongewenste leegstand).

Minder efficiënt benutte gebouwen kunnen door kleinere kantoren van buiten de luchtvaartsector worden benut om de leegstand van met name de kantoorgedeelten op te vullen, zonder dat dit negatief doorwerkt in de regio. Dit blijkt ook zonder meer uit de conclusies van het onderzoek van ArcusPlus en Antea Group "In de regio West-Brabant, maar ook binnen een straal van 10 km rondom Breda Airparc, is maar zeer beperkt concurrentie van 6 kantoorlocaties. Het profiel van Breda Airparc als 'special' met ontwikkelruimte voor kleinschalige kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (600 m^2 bvo) is niet of nauwelijks vergelijkbaar met formele kantoorlocaties in de regio en omliggende gemeenten. Daarmee zorgt verruiming van het bestemmingsplan voor Breda Airparc eerder voor een aanvulling en versterking van het regionaal (kantoren)profiel dan voor concurrentie" (bron: ArcusPlus; Antea Group, oktober 2020).

Ook REWIN heeft over de verruiming van de vestigingsmogelijkheden advies gegeven. Zij zijn eveneens van mening dat de gevraagde, beperkte verruiming geen afbreuk doet aan de speciale status die Breda International Airport heeft. Bovendien geeft REWIN aan nauwelijks zoekvragen te zien voor kantoorruimte met een oppervlakte groter dan 600 m^2. De beperkte verruiming van de vestigingsmogelijkheden voorziet daarmee in een aantrekkelijk aanbod op een aansprekende locatie. De brief waarin REWIN dit heeft geadviseerd is als bijlage 5 opgenomen bij dit Plan van Aanpak.

Geconcludeerd wordt, op basis van uitgevoerde onderzoeken en het advies van REWIN, dat de voorgestelde oppervlakte van maximaal 6.000 m^2 én de verbijzonderingen ten aanzien van de omvang van een kantoorvestiging (maximaal 600 m^2) alsmede de beperking van de vestigingsmogelijkheden vanuit de regio past binnen de mogelijkheden die de regio biedt, zonder nadelige effecten op de bestaande bedrijven op Breda International Airport en bedrijventerreinen elders in de regio.

Meerwaarde en meekoppelkansen regio als gevolg van de verruiming van de vestigingsmogelijkheden

Vanwege de ligging en uitstraling van Breda Airparc worden wezenlijk andere soorten bedrijfsactiviteiten aangetrokken dan op de bestaande bedrijventerreinen in de regio. Het aanbod is additioneel ten opzichte van de bestaande bedrijfsruimtevoorraad. Op Breda Airparc vestigen uitsluitend kleine creatieve en innovatieve bedrijven, in de vorm van kantoren. Deze bedrijven hebben in de regio nu geen of nauwelijks vestigingsmogelijkheden omdat het bedrijfsvloeroppervlak per vestiging beperkt is (75 m^2 bvo – 600 m^2 bvo). Deze kantoren, veelal startups, dreigen de regio nu de rug toe te keren terwijl ze juist een belangrijke meerwaarde hebben, ook voor de regio, vanwege de werkgelegenheid, imago en innovatie. Deze vorm van bedrijvigheid biedt met name ook arbeidsplaatsen voor hoger opgeleiden (HBO/universiteit), wat een economische impuls kan geven voor de regio. Daarnaast levert het bundelen van creatieve en innovatieve kantoren, waaronder startups, unieke samenwerkingen met bijzondere en soms baanbrekende resultaten die de regio op de kaart kunnen zetten (cross-sectorale samenwerking). Dit werkt stimulerend en kan een spin-off betekenen voor andere bedrijven, die wel luchtvaartgebonden zijn, om zich te vestigen op Breda International Airport, waaronder Breda Airparc.

Voor de gemeente Halderberge is een economisch stabiele en duurzame bedrijfsvoering van het vliegveld van belang. Door te kiezen voor een kwalitatieve invulling, met een verbreding van de vestigingsmogelijkheden, wordt het vliegveld de kans geboden een gezonde financiële exploitatie te bewerkstelligen en stabiliteit te garanderen. Immers de bedrijfsruimten kunnen optimaal worden gevuld met gedeeltelijk kantoorfuncties die niet luchtvaartgebonden zijn, wat een positief effect heeft op de exploitatie. Die stabiliteit heeft naar verwachting ook een positief effect op de omliggende gemeenten, onder ander voor wat betreft vestigingsklimaat en werkgelegenheid.

Maatschappelijk draagvlak

Een goede communicatie met de omgeving over de ontwikkelingen op het vliegveld is noodzakelijk. Onderdeel van het proces is dat afstemming met de omgeving plaatsvindt en dat de regio wordt meegenomen in de ontwikkelingen. Vooralsnog heeft deze afstemming met name plaatsgevonden over de uitbreiding van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc. Met de gemeente Halderberge, de provincie Noord-Brabant, Rewin, gemeenten in de regio en omwonenden is de afgelopen periode meermaals gesproken over deze verruiming. Het voorstel ten aanzien van de verruiming van de vestigingsmogelijkheden, alsmede het besluit van de gemeenteraad, die beiden in dit Plan van Aanpak zijn beschreven zijn daar het resultaat van. Hierbij is nadrukkelijk rekening gehouden met de voorwaarden die vanuit deze afstemming naar voren zijn gekomen. De andere ontwikkelingen worden in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan met de omgeving afgestemd.

Regionale afstemming

Het planvoornemen voor het verruimen van de vestigingsmogelijkheden is met de West-Brabantse gemeenten besproken, waarbij op 26 augustus 2020 de gemeenten zijn geïnformeerd over het voornemen en gevraagd zijn om een advies. Op 30 september en 2 december 2020 is het voornemen besproken in de commissie van advies. Tijdens de bijeenkomst op 2 december 2020 is geconstateerd dat met het voorstel wordt afgeweken van de afspraken over ‘specials’. In de regionale afspraken is het karakter van Breda International Airport omschreven als “luchtvaartgebonden met daarbij ondergeschikte functies”. Met het Toekomstbeeld bedrijventerreinen West-Brabant 2030 heeft de commissie van advies opnieuw afgesproken dat de regio vasthoudt aan de afbakening van de ‘specials’. Het voorstel voldoet hier niet aan. Desondanks is het voorstel, met advies van de commissie, doorgeleid naar de West-Brabantse Ontwikkeldag. Op 18 december 2020 is het voornemen vervolgens besproken op de West-Brabant Ontwikkeldag, waar is geconstateerd dat het proces van regionale afstemming heeft plaatsgevonden en dat kan worden ingestemd met de verruiming van de vestigingsmogelijkheden onder voorwaarde van een goede onderbouwing van het plan met de toegevoegde waarde voor de regio, zoals bedoeld in artikel 5.12 Interim Omgevingsverordening.

Wel is een aantal voorwaarden gesteld om concurrentie met het huidige bedrijfsaanbod in de regio zoveel mogelijk uit te sluiten. De voorwaarden zullen met de verdere planuitwerking in acht worden genomen. Zoals eerder gesteld, kunnen deze voorwaarden niet in het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan worden geborgd. Deze worden in een overeenkomst tussen de gemeente en Breda International Airport vastgelegd.

De regio heeft aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden van de vorderingen. Wanneer er aanleiding voor is zal de regio worden geïnformeerd. Breda International Airport heeft aangegeven de voorwaarden die door de regio zijn gesteld, uiteraard voluit te respecteren. De gemeente heeft voorgesteld dit Plan van Aanpak in de regio te verspreiden om te laten zien dat de afspraken worden nageleefd en verwerkt worden in het ruimtelijk besluit. Dit om het draagvlak te behouden.
Verder zal de regio worden betrokken bij het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1 Bro) op basis van het conceptontwerp van de herziening en hebben de leden van de regio de mogelijkheid een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp van het bestemmingsplan voor het gehele vliegveld.

Omwonenden

Op 8 juli 2020 heeft vooralsnog het laatste omgevingsdialoog plaatsgevonden over de verruiming van de vestigingsmogelijkheden voor Breda Airparc. De presentatie vond plaats aan de hand van een aantal panelen (bijlage 6) waarop teruggekeken is naar de afgelopen tien jaar, de doelen opnieuw onder de aandacht zijn gebracht en de noodzaak voor de verruiming van de vestigingsmogelijkheden is onderbouwd, even zoals dat in dit Plan van Aanpak is opgenomen. De omwonenden hebben overwegend positief gereageerd op de plannen van het vliegveld. Enkele omwonenden zijn wel kritisch ten aanzien van het vliegveld en de gevolgen van het vliegen op de omgeving. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage 7) bij dit Plan van Aanpak gevoegd.

Wanneer het bestemmingsplan voor het vliegveld in concept gereed is, wordt nog een vervolg gegeven aan deze informatiebijeenkomst. Daarbij volgen wij de protocollen van de gemeente ten aanzien van inspraak en de omgevingsdialoog. Er zal dan in ieder geval nog een bijeenkomst met de omgeving worden georganiseerd om te informeren over de strekking van het bestemmingsplan en alle vernieuwingen die in het plan zijn meegenomen. Daarnaast heeft de omgeving de mogelijkheid zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.
Overigens hebben de ontwikkelingen maar in beperkte mate een ruimtelijk effect op de omgeving.
De verruiming van de vestigingsmogelijkheden vindt uitsluitend inpandig plaats, zonder nieuwe of andere bouwactiviteiten dan eerder bij het bestemmingsplan ‘Seppe Airparc’ is voorzien.
Van de andere ontwikkelingen hebben de zonnepanelen en de mogelijkheid tot het verhogen van de verkeerstoren een ruimtelijk effect. Voor het mogelijk maken van de duurzame energiewinning wordt momenteel separaat al een ruimtelijke procedure doorlopen. In het kader van die procedure zal de omgeving worden geïnformeerd en heeft de omgeving de mogelijkheid te reageren op de plannen. Het uitgangspunt vooralsnog is dat de duurzame energiewinning als juridisch ‘bestaande situatie’ in het bestemmingsplan voor het vliegveld wordt opgenomen.
De verkeerstoren is gelegen op een afstand van nagenoeg 100 meter ten opzichte van de dichtstbijzijnde woning. Het perceel is aan de zijde van de verkeerstoren afgeschermd met hoge opgaande beplanting en bovendien heeft de verkeerstoren aan de zijde van de woning blinde gevels (zonder ramen) waardoor van ‘inkijk’ geen sprake is. De afstand is ook groot genoeg om geen schaduweffect te hebben op de bestaande woning. Momenteel is er echter geen voornemen tot een nieuwe of het vernieuwen van de huidige verkeerstoren.
De bebouwing aan de noordzijde kan ook in de huidige situatie worden vervangen door nieuwe gebouwen tot aan de bestaande hoogte en met het bestaande bebouwingsoppervlak. Het doel is de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte te verbeteren. Dat heeft een gunstig effect op de directe omgeving.

Omgevingswet en de gevolgen voor het ruimtelijk besluit

Zoals nu bekent, zal de Omgevingswet op 1 juli 2022 in werking treden, zo blijkt uit de berichtgeving van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 27 mei 2021 over het uitstel van de inwerkingtreding. Besluiten die vóór inwerkingtreding als ontwerp in procedure zijn gebracht, kunnen op grond van het overgangsrecht worden afgehandeld onder de huidige wet- en regelgeving (voor het ruimtelijk spoor is

dat de Wet ruimtelijk ordening (Wro)). Lukt dat onverhoopt niet, dan moet hiervoor een procedure onder de Omgevingswet worden doorlopen. Dat kan zijn een omgevingsplan of een afwijking als bedoeld met de omgevingsplanactiviteit (OPA). Het omgevingsplan is de 'opvolger' van het bestemmingsplan, maar heeft echter een veel grotere reikwijdte. Niet alleen de ruimtelijk componenten maar ook milieutechnische aspecten en bijvoorbeeld verordenende bepalingen met betrekking tot de fysieke leefomgeving moeten een plek krijgen in het omgevingsplan. Iedere gemeente beschikt straks over één grondgebied dekkend omgevingsplan. Het eerste omgevingsplan dat de gemeente vaststelt is daarbij de basis voor het gemeentebrede omgevingsplan dat er uiteindelijk in 2029 moet liggen. De 'lappendeken' die nu over veel gemeenten ligt wordt dus vervangen door één integraal plan.
Dat betekent niet alleen een verbreding van de scope maar ook een geheel andere systematiek, voorafgegaan door legio keuzes, die effect hebben op de gehele gemeente.

Er wordt door de wetgever geen format gegeven waar het omgevingsplan aan moet voldoen. Het staat iedere gemeente vrij zijn eigen vorm en opbouw te kiezen.
De gemeente Halderberge is momenteel nog niet zo ver dat er een dummy beschikbaar is van het omgevingsplan voor de gemeente. Het kan zijn dat als de ontwikkelingen van Breda International Airport in het omgevingsplan moeten worden geregeld, dat dat plan het eerste deel wordt van het omgevingsplan van Halderberge. Daarin schuilen een aantal risico's.

1. Het begrijpelijke gevolg daarvan is dat het proces van het ruimtelijk besluit voor Breda International Airport wordt 'gegijzeld' door de zoektocht van de gemeente naar de structuur en strekking van het gemeentebrede omgevingsplan.
2. Breda International Airport is een complex terrein met complexe regelgeving. Het opstellen van een omgevingsplan voor dit terrein is geen sinecure. Er wordt momenteel landelijk wel geëxperimenteerd met omgevingsplannen maar het is niet voor niets dat dat vaak betrekking heeft op bijvoorbeeld bestaande woonwijken. Het opstellen van een omgevingsplan voor dergelijke gebieden is al zo complex dat het momenteel nog niet geresulteerd heeft in een geschikt plan. De complexiteit van het vliegveld maakt het opstellen van een omgevingsplan nog bewerkelijker.
3. Een omgevingsplan maken is ingewikkeld. De kans op omissies is aanzienlijk omdat de samenhang van de verschillende specialisaties nog niet goed overzien wordt. Simpelweg; het duurt nog even voor we in dit nieuwe instrument 'wonen' en er helemaal vertrouwd mee zijn. Voor een terrein als het vliegveld is dat een onverstandig uitgangspunt. Er spelen grote belangen en fouten kan Breda International Airport als wel de gemeente zich niet permitteren.
4. Gezien alle bovenbeschreven risico's zal een omgevingsplan aanzienlijk meer tijd en energie vergen dan een bestemmingsplan en dat geldt zeker voor de eerste jaren als de Omgevingswet net in werking getreden is. Tijd die Breda International Airport niet heeft om de gebruiksmogelijkheden van Breda Airparc te optimaliseren.

Het is, gezien deze risico's van het allergrootste belang dat de ontwikkelingen juridisch-planologisch worden geborgd onder de huidige wetgeving. Daarvoor is het van belang om het ontwerpbestemmingsplan vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet in procedure te brengen (vooralsnog 1 juli 2022). De raad heeft in haar besluit ook benoemd dat het bestemmingsplan moet worden aangepast en niet een omgevingsplan zal moeten worden opgesteld om de ontwikkeling te faciliteren.

Met het uitstel van de invoering van de Omgevingswet is het aannemelijker geworden dat een ruimtelijke procedure onder de huidige wet (Wro) kan worden doorlopen. Wanneer dat alsnog niet lukt, heeft dat grote nadelige consequenties voor Breda International Airport. De verruiming van de vestigingsmogelijkheden is van groot belang voor een economisch gezonde bedrijfsvoering. Hoe eerder die mogelijkheden kunnen worden benut hoe gunstiger dat is.

Uitgangspunten bestemmingsplan en planning

Het heeft dus de sterke voorkeur om de procedure voor het wijzigen van het juridisch-planologisch kader van het bestemmingsplan Airparc Seppe nog onder de huidige wet (Wro) te kunnen voeren. Een bestemmingsplanprocedure is immers bekend terrein voor zowel Antea Group (namens Breda International Airport) als wel voor uw gemeente, waardoor de doorlooptijden van het voorbereiden van het plan, alsmede de procedure tot aan de besluitvorming vlotter en meer efficiënt zal verlopen.

Voor het gehele vliegveld wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Daarbij moet worden benadrukt dat de regelingen uit de vigerende bestemmingsplannen overeenkomstig worden overgenomen, uitgezonderd de ontwikkelingen die in dit Plan van Aanpak zijn beschreven. Een geheel nieuw bestemmingsplan voor het vliegveld kan de indruk wekken dat het plan meer mogelijk maakt. Het is belangrijk dat scenario te voorkomen om zo onnodige misverstanden en reacties gedurende de procedure te voorkomen.

De inwerkingtreding van de Omgevingswet bepaalt deels de planning. Het ontwerp van het bestemmingsplan moet immers voorafgaand aan de inwerkingtreding ter visie worden gelegd. Echter met het verschuiven van de inwerkingtreding van 1 januari 2022 naar 1 juli 2022 is de Omgevingswet minder bepalend. Breda International Airport streeft er naar op zo kort mogelijke termijn met name de verruiming van de vestigingsmogelijkheden benutten. Een zo kort mogelijke planning is daarom noodzakelijk, waarbij een zorgvuldig proces om te komen tot een deugdelijk onderbouwd bestemmingsplan wordt doorlopen. In samenspraak met de gemeente is een planning opgesteld voor het te doorlopen proces om te komen tot een vastgesteld bestemmingsplan (bijlage 8). De planning gaat er van uit dat het ontwerpbestemmingsplan eind 2021 gepubliceerd wordt. Waar mogelijk wordt ingezet op meer efficiency zodat tijdwinst kan worden bereikt om het bestemmingsplan zo snel mogelijk vast te stellen. Uiteraard zullen wettelijke termijnen worden gehandhaafd. De gemeente is daarnaast mede afhankelijk van externe partijen. Volgens afspraak zullen alle partijen zich inzetten om zo snel mogelijk tot een vastgesteld bestemmingsplan te komen.

Wel heeft de gemeenteraadsverkiezingen op 16 maart 2022 invloed op de planning. Het is, om velerlei redenen wenselijk voor de verkiezingen het bestemmingsplan te laten vaststellen voor de gemeenteraadraadsverkiezingen. De planning, zoals opgenomen om bijlage 8, lijkt dat nu niet mogelijk te maken. Met elkaar wordt naar optimalisatie van het proces gekeken.
Omdat reeds uitvoerig afstemming met de provincie en in de regio heeft plaatsgevonden en de OMWB voor in het traject reeds is betrokken, veronderstellen wij dat het mogelijk is het vooroverleg te verkorten waardoor het ontwerpbestemmingsplan eerder tervisie kan worden gelegd. Daarnaast is het van belang tijdens iedere projectgroep te bepalen welke stappen in de volgende periode nodig zijn en hoe een efficiënt verloop van die stappen mogelijk is.

Samenvatting en conclusie

Ondanks de conjunctuurgevoeligheid van Breda International Airport gaat het goed. De ervaringen en resultaten van ruim tien jaar privatisering zijn positief, maar vragen wel om een beperkte aanpassing van de doelen. De verruiming van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc helpen om de exploitatie van Breda International Airport economisch gezond en stabiel te maken en te houden. De vestiging van creatieve en innovatie kantoren, waaronder startups, op het terrein stimuleert de vestiging van luchtvaartgebonden bedrijven. Mede met het oog op de realisatie van Breda Airparc fase 3 en fase 4 is dat essentieel.
De andere ontwikkelingen zorgen voor het bereiken van een duurzame bedrijfsvoering en bieden kansen voor een kwaliteitsimpuls van met name het noordelijk deel van het vliegveld.

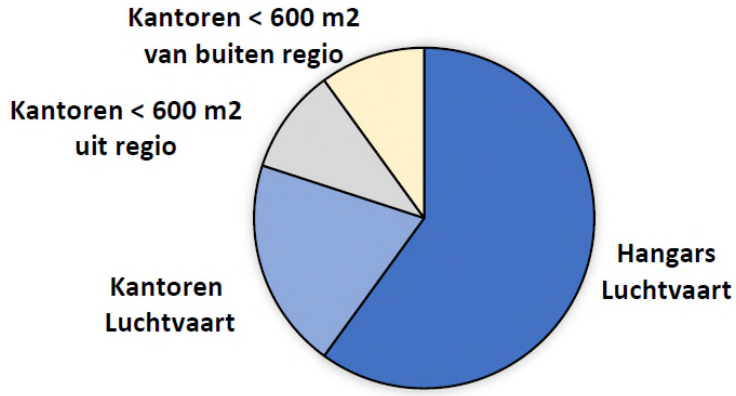
In samenspraak met de omgeving en de regio is een voorstel opgesteld voor de verruiming van de vestigingsmogelijkheden op Breda Airparc, waarin de voorwaarden vanuit de regio zijn verwerkt. Het voorstel is om voor het overgrote deel van Breda Airparc de vestigingsmogelijkheden te handhaven zoals ze nu zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Airparc Seppe (80%), waarbij de volgende uitgangspunten in stand blijven:

- Het karakter van 'planologische special' blijft in stand.
- De stedenbouwkundige opzet en het bvo/bouwvolume blijft gelijk.
- De ruimtelijke uitstraling verandert niet.
- Relatie met de luchtvaart blijft voor in ieder geval alle hangars én 50% van de kantoorruimte.

Voor een beperkt deel van Breda Airparc (20%) is een verruiming van de vestigingsmogelijkheden wenselijk, waarbij de volgende voorwaarden gelden:

- Voor maximaal 50% van het aantal m^2 bvo kantoorruimte wordt een regeling voorgesteld waarbij kantoorruimten (ook) mogen worden ingevuld met kantoren die geen relatie hebben met de luchtvaart. Dit komt neer op maximaal 6.000 m^2 bvo kantoorruimte waarvoor de koppeling met luchtvaartgebonden mag worden losgelaten.
- Binnen die 20% mag ieder kantoor een omvang hebben van maximaal 600 m^2 bvo.
- Maximaal 50% van de niet-luchtvaartgebonden kantoren mag afkomstig zijn uit een straal van 10 km rondom Breda Airparc

Dat ziet er schematisch als volgt uit.



Daarnaast wordt op een aantal andere locaties voorzien in ontwikkelingen:

- Bouwmogelijkheden in overeenstemming brengen met feitelijke situatie.
- Toepassen van duurzame energieopwekking.
- Uitbreiden bestaande horeca-activiteiten.
- Verhogen maximale bouwhoogte verkeerstoren.

Om deze ontwikkelingen te bewerkstelligen is een aanpassing van het juridisch-planologisch kader noodzakelijk. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid voor Breda International Airport. Het is planning technisch mogelijk om het ontwerp van dit bestemmingsplan voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet ter visie te kunnen leggen, waardoor de procedure onder de Wro kan worden afgehandeld. Hierover heeft afstemming met de gemeente plaatsgevonden.

Resultaat

Het Plan van Aanpak resulteert in een bestemmingsplan voor Breda International Airport. Dit plan ziet toe op de ontwikkelingen die in het ontwikkelplan zijn benoemd en in dit Plan van Aanpak zijn uitgeschreven.

Bijlage 1: Verklaring beperken helikoptergeluid

Bijlage 2: Voorstel verruiming vestigingsmogelijkheden

Bijlage 3: Marktscan Breda International Airport

Bijlage 4: Marktverkenning verruiming vestigingsmogelijkheden

Bijlage 5: Brief REWIN

Bijlage 6: Panelen presentatie omgevingsdialoog

Bijlage 7: Verslag omgevingsdialoog 8 juli 2020

Bijlage 8: Planning doorlopen Wro-procedure

Bijlage 1:
Verklaring beperken helikoptergeluid

Understanding today.
Improving tomorrow.

VERKLARING aan:

Het College van Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Halderberge
het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant en Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant, van en namens ondergetekenden:

De Naamloze Vennootschap **Breda Airport Holding B.V.** (KvK 2013489), en haar 100% dochterondernemingen:

Breda International Airport N.V. (KvK 20024891) en
Breda Airparc B.V. (KvK 22065821),

allen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer S.F.M. Have, waarbij de heer J.M. Voeten mede namens Breda International Airport N.V. als bewijs van zijn instemming met deze verklaring mee ondertekent,

Verklaren hierbij dat zij, gelet op;

- de integrale visie van voormelde entiteiten op de ontwikkeling van de luchthaven Breda International Airport en het naast gelegen bedrijvenpark Breda Airparc;
- de gewenste verduurzaming;
- de alternatieve economische verdienmodellen;
- de kwalitatieve uitstaling van de ontwikkeling als geheel,

onder de voorwaarde dat het vigerende bestemmingsplan Seppe Airparc wordt verruimd en onherroepelijk is geworden conform het voorstel van oktober 2020 is gedaan, welk voorstel als **bijlage** aan deze verklaring is gehecht, af te zien van 25% (zegge: vijfentwintig procent) van de geluidruimte die ter zake van de helikopters in de op 4 september 2013 vastgestelde Verordening luchthavenbesluit 2013 luchthaven Seppe Noord-Brabant is toegekend, met andere woorden deze ruimte in zal leveren en een daartoe strekkend voorstel zal doen aan Gedeputeerde Staten zal doen om dat te formaliseren in een aangepast Luchthavenbesluit, en zij ook voordat het besluit formeel is aangepast ook geen gebruik meer zullen maken van de betreffende geluidruimte.

Voor alle duidelijkheid zij opgemerkt dat dit de geluidsruimte van de helikopters betreft die in voormelde verordening separaat is beschreven (artikel 6, in combinatie met bijlage 3) en die dan naar beneden zal worden aangepast. Het maximum aantal helikopterbewegingen van 900 als verwoord in het Luchthavenbesluit blijft ongewijzigd.

Ter toelichting: het gaat om een dubbel slot c.q. quotum waarbij er één van de twee neerwaarts wordt bijgesteld en dat heeft gevolgen voor de geluidsbelasting op de omgeving die mogelijk is op basis van het huidige Luchthavenbesluit.
Als voorbeeld: 900 helikopterbewegingen betekent 450 landings-en 450 opstijgbewegingen. Dit is dus gemiddeld 1,2 landingen per dag op een jaar genomen. 1,2 helikopterlandingen per dag in de hoogste geluidcategorie zal gegeven de ingeleverde geluidsruimte van 25 % dan niet meer mogelijk kunnen zijn. Bedrijven met een dagelijkse behoefte in de hoogste geluidcategorie kunnen we dan niet huisvesten.

Deze verklaring is opgemaakt en ondertekend op 17 maart 2021, te Bosschenhoofd, gemeente Halderberge.

.....
S.F.M. Have namens
Breda Airport Holding B.V. (KvK 2013489)
Breda International Airport N.V. (KvK 20024891) en
Breda Airparc B.V. (KvK 22065821),

.....
J.M. Voeten
Breda International Airport N.V

Bijlage 2:
Voorstel verruiming vestigingsmogelijk-heden

Understanding today.
Improving tomorrow.

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T (0162) 48 70 00
F (0162) 45 11 41
info@anteagroup.nl
www.anteagroup.nl

Gemeente Halderberge
t.a.v. College van burgemeester en wethouders
Parklaan 15
4731 GJ OUDENBOSCH

datum 29 maart 2021
uw brief van
uw kenmerk
projectnummer 0468805.100
onderwerp BIA - vestiging bedrijven vooruitlopend op bestemmingsplan - bijlage svp vertrouwelijk behandelen

Geacht College,

Sinds 2013 maakt Breda Airparc een aanzienlijke ontwikkeling door, die ook voorlopig nog niet stopt. Voor de nabije toekomst zijn er voornemens om het Airparc breder in te zetten om de beschikbare (kantoor-)ruimte optimaal te kunnen benutten. Daarnaast is nog een aantal andere ontwikkelingen voor Breda International Airport voorzien. In de raadsvergadering d.d. 11 februari 2021 heeft uw raad zich positief uitgesproken over de voorgenomen ontwikkelingen en ingestemd met het in procedure brengen van een bestemmingsplan om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Breda Airparc b.v. bereid momenteel, in samenspraak met uw ambtenaren, het bestemmingsplan en een Plan van Aanpak voor met het streven het plan nog dit jaar vast te stellen.

Geïnteresseerde bedrijven hebben de instemming van de gemeenteraad positief ontvangen. Een aantal bedrijven heeft ook aangegeven zich zo snel mogelijk te willen vestigen op Breda Airparc. Breda Airparc b.v. zou hier graag aan meewerken maar niet zonder instemming van de gemeente.
Breda Airparc b.v. verzoekt daarom uw college toestemming te verlenen voor het tijdelijk afwijken van de vestigingsmogelijkheden uit het huidige bestemmingsplan. Daarbij vragen we u om geen individuele bedrijven te beoordelen maar de voorwaarden uit het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan te verbinden aan de tijdelijke afwijking zodat snel gereageerd kan worden op vestigingsverzoeken, zonder dat steeds een individuele toetsing nodig is over de mate van luchtvaartgebondenheid. De voorwaarden zijn in overeenstemming met de verruimingsmogelijkheden waar uw raad zich positief over heeft uitgesproken.
Daarnaast stelt Breda Airparc b.v. via de huurovereenkomst als voorwaarde dat als het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan niet wordt vastgesteld de bedrijven vertrekken van het Airparc zonder weerstand en het toebrengen van schade.

Breda Airparc b.v. toetst ieder bedrijf dat zich meldt of het past binnen de afspraken die in de regio zijn gemaakt. De regio heeft reeds ingestemd met de vestiging van bedrijven die niet direct gerelateerd zijn aan de luchtvaart, maar wel indirect en daar enkele vooraarden aan verbonden. Deze voorwaarden betreffen onder andere dat deze bedrijven geen concurrentie bieden aan bestaande bedrijventerreinen in de regio. Maar wel complementair kunnen zijn aan de bestaande bedrijven. Alleen de bedrijven die voldoen aan de in de regio gestelde voorwaarden zijn acceptabel voor Breda Airparc b.v..

contactpersoon: ing. M. Winkel-Bootsma T 06 23 36 52 30
e-mail: maaike.winkel@anteagroup.nl
bijlage(n): zoals benoemd - vertrouwelijk

gecontroleerd:

Deze selectie heeft inmiddels geleid tot een lijst van acht bedrijven die zich per direct willen en kunnen vestigen. Eén van de bedrijven betreft de GGD, die op Airparc een vaccinatielocatie heeft ingericht. In lijn met de ruimte die voor de GGD wordt geboden is de wens ook de andere bedrijven vooruitlopend op de herziening van het bestemmingsplan toe te staan. De bedrijven zijn veelal start-ups in de creatieve en innovatieve sector met een gewenste oppervlak per bedrijf van tussen de 80 en 300 m^2 per bedrijf. Met het bieden van een vestigingsplaats voor deze bedrijven speelt Breda Airparc b.v. in op de actuele marktvraag, waarbij snel beslissen essentieel is.
Deze bedrijven worden allen aangetrokken door de gunstige vestigingscondities van Breda Airparc en de innovatieve en kwalitatieve hoogwaardige aard van het Airparc. Vanwege dit karakter, het type bedrijven dat er reeds gevestigd is en de doelgroep waar het Airparc zich op richt, bedient Breda Airparc een, in de regio, uniek segment die ze graag willen uitnutten, zonder het momentum te verliezen.

De bedrijven vestigen zich in de nog niet-gebruikte beschikbare ruimte in fase 1 en 2. Dit maakt een efficiënter gebruik van de gebouwen op het terrein mogelijk. Daarbij zorgen de nieuwvestigingen er mede voor dat andere luchtvaartgerelateerde bedrijven zich op Breda Airparc zullen vestigen. Mede met het oog op het realiseren van fase 3 en 4 is dat een belangrijke impuls.

Graag ontvangen we van u een bevestiging dat Breda Airparc b.v. toestemming heeft om, vooruitlopend op de aanpassing van het bestemmingsplan, bedrijven te vestigen op het Airparc mits deze:

- voldoen aan de regionale afspraken aangaande de vestigingsvoorwaarden voor bedrijfsactiviteiten op Breda Airparc. Dat betekent onder meer dat de nieuwe bedrijfsactiviteiten geen groter gezamenlijk oppervlakte beslaan dan 6.000 m^2 vanwege de concurrentiepositie met de bestaande bedrijventerreinen;
- deze bedrijven vertrekken als besloten wordt dat het bestemmingsplan, dat momenteel wordt voorbereid én waarin de verruiming van de vestigingsmogelijkheden zijn geregeld voor Breda International Airport, niet wordt vastgesteld. Breda Airparc neemt dit als ontbindende voorwaarde op in de huurovereenkomsten die met de bedrijven worden gesloten.

Wij stellen voor dat met een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te formaliseren voor het gehele Airparc met inbegrip van de genoemde voorwaarden.

Wij vertrouwen erop met bovenstaande onze intenties en vraag beknopt, maar duidelijk te hebben weergegeven. Uiteraard zijn wij bereid om deze brief aan u toe te lichten. Wij vragen u hiervoor contact op te nemen met Stef Have van Breda Airparc b.v. of Maaike Winkel van Antea Group.

Met vriendelijke groet,
Namens Breda Airparc B.V.

Paul Kennes
Projectmanager Planvorming & Mobiliteit bij Antea Group

Bijlage 1 – VERTROUWELIJK – overzicht geïnteresseerde bedrijven

Breda Airport “Seppe 1949”					
Bredasebaan	**Bedrijfsnaam**	**vierkante meters**	**FTE**	**vanuit**	**per**
8	Marqant bouw	90	7	Breda	heden
11	MilRem Robotics	200	4	Estland	1-jun
2	JICC	275	9	Etten leur	1-aug
8	Amarix BV	90	5	Heerle	1-jun
7	OX2A Aerospace	40	3	Den Haag	1-apr
1,2,&3	GGD	1000	25	Breda	heden
10	Fin 4 Finance	160	4	Dordrecht	1-jun
14	Simply Delivery	80	4	Berlijn	1-mei

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T (0162) 48 70 00
F (0162) 45 11 41
info@anteagroup.nl
www.anteagroup.nl

Gemeente Halderberge
t.a.v. College B&W
Parklaan 15
4731 GJ OUDENBOSCH

datum 16 april 2021
uw brief van
uw kenmerk
projectnummer 0468805.100
onderwerp Verzoek om instemming vestiging bedrijven Breda Airparc

Geacht College,

Breda Airparc is zich verder aan het ontwikkelen, parallel aan de ontwikkeling van het vliegveld zelf. In de afgelopen maanden hebben we in samenspraak met u en uw ambtelijke organisatie gesproken over een herziening van het geldende planologische kader. In onze brief van 29 maart jongstleden, ook gericht aan uw college, hebben we u gevraagd om een standpunt ten aanzien van de vestiging van nieuwe bedrijven in de vorm van kantoren en start-ups, op Breda Airparc. Voorliggende brief is een aanvulling op de brief van 29 maart 2021.

Voor de nog niet gebruikte beschikbare ruimten in fase 1 en 2 is in de afgelopen maanden gesproken met verschillende bedrijven die hebben aangegeven zich hier te willen vestigen. Alvorens de verschillende overeenkomsten met de nieuwe bedrijven definitief te maken, leggen we graag, ter voorkoming van misverstanden, een aantal van deze bedrijven middels een beknopte omschrijving van hun bedrijfsactiviteiten aan uw college voor. Graag ontvangen wij van u een bevestiging dat betreffende bedrijven zich inderdaad op Breda Airparc mogen vestigen, dan wel treden wij met u in overleg om dit mogelijk te maken.

Onderstaand een beknopte beschrijving van de bedrijven, in de vorm van start-ups en kantoren, die zich concreet hebben gemeld om zich te vestigen op Breda Airparc:

1. **Marqant bouw**
   Marqant bouw wil zich vestigen op Bredasebaan 8. Marqant is een creatieve en innovatieve projectontwikkelaar en vastgoedbelegger, met de hoofdvestiging in Breda. Het bedrijf functioneert daarnaast als financiële holding voor andere, gelieerde bedrijven. Zij waren onder meer betrokken bij de bouw van de verkeerstoren van Schiphol Airport aan de Polderbaan. (90 m^2 kantoor)

2. **MilRem Robotics**
   MilRem Robotics wil zich vestigen op Bredasebaan 11. MilRem Robotics is een in Estland gevestigd bedrijf dat zich ook graag in Nederland wil vestigen. Het betreft een producent van autonome (gerobotiseerde) rupsvoertuigen, die hoofdzakelijk worden gebruikt voor brandweer- en defensie-taken. De technologie daarbij is deels gebaseerd op ervaringen en ontwikkelingen in de luchtvaart (auto-pilot). (200 m^2 kantoor)

contactpersoon: ing. M. Winkel-Bootsma T (623) 36 52 30
e-mail: maaike.winkel@anteagroup.nl
bijlage(n):

gecontroleerd:

3. **JICC**
   JICC wil zich vestigen op Bredasebaan 2. JICC is een internationaal opererend reclamebureau, thans gevestigd in Etten-Leur. Vanwege hun profilering willen zij zich graag vestigen op Breda Airparc. Naast hun werk voor toonaangevende internationale bedrijven zoals Grohe en T-mobile werken ze ook lokaal, waaronder voor bedrijven die zijn gevestigd op Breda Airparc. (275 m^2 kantoor)

4. **Amarix**
   Amarix wil zich vestigen op Bredasebaan 8. Amarix is één van de ondernemingen (start-up) van Marqant groep. Het bedrijf richt zich op het aanbieden van diensten/bemiddelen tussen schilder- en onderhoudsbedrijven en marktpartijen/potentiële opdrachtgevers. Het betreft geen 'fysiek' schilderbedrijf, maar een bemiddelingsbedrijf dat middels slimme automatisering partijen aan elkaar koppelt. (90m^2 kantoor)

5. **OX2A Aerospace**
   OX2A wil zich vestigen op Bredasebaan 7. OX2A is een start-up bedrijf, opgericht door de oorspronkelijke aandeelhouders van Ampyx-power. Ze richten zich op de (door-)ontwikkeling van geautomatiseerde (besturings-)systemen en artificial intelligence. De technologie wordt overwegend ingezet in systemen voor de luchtvaart en defensie. (40 m^2 kantoor)

6. **GGD**
   De GGD wil zich vestigen op Bredasebaan 1, 2 en 3. De GGD wil op Breda Airparc een COVID-19 vaccinatie-locatie inrichten voor een beperkte tijd. (400 m^2 kantoor en 800 m^2 hangar)

7. **Simply Delivery**
   Simply Delivery wil zich vestigen op Bredasebaan 14. Simply Delivery is de Nederlandse licentiehouder van een Duits softwarebedrijf, dat zich richt op het schrijven en implementeren van software bezorgsystemen. Onder meer horecabedrijven maken hiervan gebruik. (80 m^2 kantoor)

De hiervoor genoemde bedrijven worden allen aangetrokken door de gunstige vestigingscondities van Breda Airparc en de innovatieve en kwalitatieve hoogwaardige aard van het Airparc. Vanwege dit karakter, het type bedrijven dat er reeds gevestigd is en de doelgroep waar het Airparc zich op richt, bedient Breda Airparc een, in de regio, uniek segment dat ze graag willen benutten, zonder het momentum te verliezen.

De bedrijven vestigen zich in de nog niet-gebruikte beschikbare ruimte in fase 1 en 2. Dit maakt een efficiënter gebruik van de gebouwen op het terrein mogelijk. Daarbij zorgen de nieuwvestigingen mede voor een gunstiger vestigingsklimaat voor andere luchtvaartgebonden bedrijven om zich op Breda Airparc te vestigen. Mede met het oog op het realiseren van fase 3 en 4 is dat een belangrijke impuls.

Op dit moment zijn enkel (indirect) luchtvaartgebonden bedrijven actief op het Airparc en door u beoordeeld. En verder zijn de hangars voor 100% ingevuld met luchtwaardige vliegtuigen of luchtvaartgebonden activiteiten. Met het toelaten van deze kleinschalige niet-luchtvaartgebonden, maar mooie bedrijven blijven we, op het geheel en per pand, onder de 50% van het beschikbaar brutovloeroppervlak bedrijfsruimte. Gelijktijdig wordt een aanpassing van het juridisch-planologisch kader voor Breda Airparc opgesteld (bestemmingsplan).

De huurovereenkomsten kunnen op uw verzoek nog altijd, onder voorbehoud van definitieve verruiming van het bestemmingsplan, worden ontbonden binnen 24 maanden na ondertekening.

Zoals eerder in deze brief verzocht, ontvangen wij graag uw instemming voor de vestiging van deze bedrijven. Hierop volgend zullen wij de betreffende bedrijven contracteren, zodat de bedrijven zich zo spoedig mogelijk kunnen vestigen. De in deze brief verstrekte informatie is vertrouwelijk, we verzoeken u er daarom ook als zodanig mee om te gaan.

Wij vertrouwen erop met bovenstaande onze intenties beknopt, maar duidelijk te hebben weergegeven. Uiteraard zijn wij bereid om deze brief aan u toe te lichten. Wij vragen u hiervoor contact op te nemen met Stef Have van Breda Airparc b.v. of Maaike Winkel van Antea Group.

Met vriendelijke groet,
Namens Breda Airparc B.V.

Paul Kennes
Projectmanager Planvorming & Mobiliteit bij Antea Group

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: Algemene voorwaarden en privacyverklaring

Bijlage 3:
Marktscan Breda International Airport

Understanding today.
Improving tomorrow.



Breda International Airport

Onderzoek verruiming doelgroepen bedrijvigheid

- VERTROUWELIJK -





Den Haag/Breda, Oktober 2020

ARCUS*plus*

Partner in
Trade & Invest

www.arcusplus.com

Klantvraag

Klantvraag Situatie

- Sinds 2010 wordt hard gewerkt aan het bedrijventerrein Breda Airparc, als financiële basis voor Breda International Airport. Het toevoegen van meer bedrijvigheid was één van de basisvoorwaarden voor de overname van het vliegveld. Verschillende oorzaken belemmeren de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein. Denk daarbij aan het feit dat luchtvaart gerelateerde bedrijven zich ook op andere bedrijventerreinen in de regio kunnen en mogen vestigen. Deze beperking zet Breda Airparc op achterstand. En een complete focus op een niche maakt Breda Airparc economisch kwetsbaar. Optimalisatie van de ontwikkeling en aanpassing van het planologisch kader is dus urgent.
- Breda International Airport kent daarbij momenteel veel belangstelling van bedrijven, maar niet alle bedrijven passen in het voorgeschreven profiel. Deze bedrijven hebben evenwel veel meerwaarde voor de locatie en de regio West-Brabant (werkgelegenheid, imago, innovatief, samenwerking). Breda International Airport wil deze bedrijvigheid graag huisvesten en streeft daarom naar verruiming van het bestemmingsplan, waarbij nadelige effecten voor de regio uiteraard beperkt moeten blijven.
- In dit onderzoek wordt ingegaan op de mogelijkheden voor verruiming, zonder te tornen aan de focus op luchtvaart, de stedenbouwkundige opzet en de ruimtelijke uitstraling van de locatie. Uitgangspunt is te verkennen in hoeverre voor een beperkt deel van het bedrijventerreinen een verruiming van de vestigingsmogelijkheden haalbaar en realistisch is. Voorliggend rapport gaat hier nader op in. Op basis van feiten, data en trends wordt ingegaan op de positionering van Breda International Airport en de mate waarin sprake is van ‘concurrerend zijn’ met andere gemeenten en nabije werklocaties. Ofwel: in hoeverre is een verruiming binnen het bestemmingsplan van meerwaarde voor de regio en waarom, mede gezien actuele ontwikkelingen in de (ruimtelijke) economie?

Klantvraag Stappen/aanpak

Stap 1: in beeld brengen huidige positie en bedrijvigheid BIA

Stap 2: analyse marktomgeving (dynamiek, concurrentie, trends)

Stap 3: uitwerking conclusies, redeneerlijn en rapportage

***Eindresultaat**: een onderbouwde, heldere analyse van de marktpositie van Breda International Airport voor bedrijvigheid binnen de regionale context en de betekenis hiervan voor een verruiming van het bestemmingsplan.*

Klantvraag Toelichting aanpak onderzoek

- Voorliggend marktonderzoek is verricht in 2019 in opdracht van Breda International Airport. Het onderzoek bestond uit drie stappen: (1) het in kaart brengen situatie BIA (2) een analyse van relevante marktontwikkelingen en trends en (3) het trekken van conclusies en de advisering (zie het schema op de vorige slide).
- Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau ARCUS*plus*. Dit bureau werkt veel voor gemeenten en locaties en adviseert daarbij over het aantrekken van bedrijven en het versterken van het vestigingsklimaat en de vestigingscondities. Het bureau werkt in heel Nederland, en heeft ook veel opdrachten uitgevoerd in West-Brabant, zowel voor REWIN als voor diverse gemeenten.
- Voor stap 1 en 2 van dit onderzoek zijn verschillende bronnen gebruikt, die ook zijn samengevat op slide #26. Het betreft een combinatie van deskresearch en interviews. In het bijzonder de behoefte aan marktruimte is onderzocht op basis van interviews met experts zoals EZ/Breda, REWIN en BOM (dagelijks actief met bedrijfsvestiging in de regio), alle gegevens/data over belangstellende bedrijven voor de locatie in de afgelopen jaren en de uitgebreide marktanalyse van alle werklocaties in West-Brabant door adviesbureau Stec Groep (2018). Hierin wordt overigens ook ingegaan op aspecten zoals leegstand en de voorraad op bedrijventerreinen in de regio. Gegevens zijn daarnaast gecheckt, geactualiseerd en aangevuld, voor zover beschikbaar, op basis van informatie/data over werklocaties op de diverse gemeentelijke websites.
- Daarnaast is gebruik gemaakt van de jarenlange expertise en kennis van de medewerkers van ARCUS*plus* op het gebied van werklocaties en acquisitie (Peije Bruil en Paul Kleijne). Al deze bouwstenen zijn ingezet om conclusies te trekken en adviezen op te stellen met betrekking tot de doelgroepen voor Breda International Airport.

Breda International Airport: het profiel

Profiel Kenmerken vestigingslocatie ('aanbod')

Kenmerken generiek	Omschrijving
Vestiging	Bedrijven kunnen zich vestigen op Breda Airparc, dat onderdeel is van Breda International Airport (BIA). Vastgoed wordt onder regie van BIA gebouwd, met een eenduidige uitstraling conform een beeldkwaliteit plan.
Doelgroep	Uitsluitend landingsbaan- en luchtvaart gebonden bedrijven (huidig bestemmingsplan, zie slide #7).
Ligging	Ten zuiden van kern Bosschenhoofd, direct aan snelweg A58 (Breda-Roosendaal)
Omvang/ruimte	Totaal: ruim 20 units van ca. 1.200 m2. Totaal: 31.000 m2. Nog beschikbaar is: 10 percelen (fase 3 en 4), metrage: ca. 12.000 m2.
Type vastgoed	Bedrijfsunits bestaan in principe uit 600 m2 kantoor en 600 m2 hangar, plus parkeerruimte (15 per unit). Hangars hebben direct toegang tot vliegveld. Kantoorunits zijn zichtlocaties (A58).
Eigenaarschap	In principe gaat het om koop van opstallen, de grond wordt door luchthaven in erfpacht uitgegeven. Onder voorwaarden is ook huur mogelijk.
Voorzieningen	• Nabijheid A58 en bereikbaarheid vanaf A58; • Vergaderruimtes, leslokalen, glasvezel, horeca, museum en events; • Nabijheid dorp Bosschenhoofd en recreatie/natuurgebied.
OV-bereikbaarheid	• Vanaf busstation Roosendaal reistijd bus ca. 20-25 minuten (2x per uur); • Treinstation Oudenbosch op 8 minuten rijden: trein naar Roosendaal 7 minuten reistijd, Breda >30 minuten;
Vliegveld	Focus op zakenreizen. Verharde baan (830 meter), vergunning voor 58.000 vliegbewegingen (stabiel), jaarlijks 1.000 helikopterbewegingen. Stalling vliegtuigen is mogelijk. Vliegopleidingen zijn aanwezig.

Profiel Omschrijving bestemming luchtvaart gebonden

Het bestemmingsplan van de locatie omschrijft de bestemming voor de voor 'bedrijf' aangewezen gronden als:

luchtvaart gebonden bedrijvigheid, waaronder begrepen:

- Productie, onderhouds-, service- en reparatiebedrijven;
- Research- en onderzoeksbedrijven;
- Handelsondernemingen gericht op vliegtuigonderdelen en aanverwante artikelen;
- Opleidings- en trainingsinstituten/faciliteiten;
- Dienstverlening gericht op de luchtvaart.

Alsmede voor:

- Ondergeschikte bezoekers- en ontvangstruimten (maximaal 50%);
- Ondergeschikte kantoorruimten;
- Ondergeschikte detailhandel en horeca;
- Water-, groen- parkeer- en verkeersvoorzieningen;
- Overige bijbehorende voorzieningen.

Het bestemmingsplan laat maximaal milieucategorie 3.1 toe. Niet toegestaan zijn opslag van goederen buiten gebouwen, zelfstandige kantoren, seksinrichtingen en zelfstandige detailhandel.

Breda International Airport heeft een convenant gesloten (2013) met de gemeente Breda, waarin afspraken zijn gemaakt over de naamgeving en het organiseren van evenementen. Breda onderschrijft (hiermee) ook het belang van de luchtvaart voor de regionale economie en het vestigingsklimaat.

Profiel Gevestigde bedrijven BIA (1)

Bedrijf	Activiteit	luchtvaartgebondenheid
Onderneming 1	Training en vliegopleidingen	Direct, opleiding
Onderneming 2	Onderhoud en reparatie vliegtuigen	Direct, MRO
Onderneming 3	Parachutistenvereniging	Direct, opleiding
Onderneming 4	Vliegclub (leren vliegen en verhuur)	Direct, opleiding/verhuur
Onderneming 5	Hardware-oplossingen onder meer voor luchtvaart (import, distributie)	Indirect, brede productrange incluis luchtvaart
Onderneming 6	Service en reparatie van *devices*	Indirect, zie boven
Onderneming 7	Keuringscentrum (vlieg-medisch)	Direct, dienstverlening
Onderneming 8	Vastgoed (eigenaar BIA) en eigenaar diverse luchtvaartbedrijven	Direct, diverse activiteiten
Onderneming 9	Internationaal overvliegen van kleine vliegtuigen	Direct, dienstverlening
Onderneming 10	Systemen en instrumenten voor vluchtsimulators	Direct, dienstverlening/verkoop

Toelichting:
- Direct luchtvaart gebonden: activiteiten passen binnen bestemmingsplan (zie slide #8)
- Indirect luchtvaart gebonden: activiteiten hebben raakvlak of link met luchtvaart of landingsbaan, maar voldoen strikt genomen niet aan eisen van het huidige bestemmingsplan.

Profiel Gevestigde bedrijven BIA (2)

Naam	Activiteit	luchtvaartgebondenheid
Onderneming 11	Onderdelen zweefvliegen (verkoop)	Direct, verkoop
Onderneming 12	Luchtvaartreclame	Direct, dienstverlening
Onderneming 13	Engineering en productie van onder meer prototypes voor drones en vliegtuigen	Direct, productie/R&D
Onderneming 14	Trainingen (straaljagers/jets)	Direct, training
Onderneming 15	Luchttransport en '*airborne sensing*'	Direct, dienstverlening
Onderneming 16	Trainingen (piloten)	Direct, training/opleiding
Onderneming 17	IT en software-diensten/kennis ten behoeve van *aviation* en *avionica*	Indirect, ICT-dienstverlening voor MKB en industrie (breed)
Onderneming 18	Vliegclub (motorglider)	Direct

- Op de locatie zijn – op basis van de door de luchtvaart beschikbaar gestelde gegevens – nu 18 bedrijven gevestigd. Het leeuwendeel (bijna 85%) hiervan kan als (direct) luchtvaart gebonden worden beschouwd. Zij ondernemen activiteiten in de luchtvaartsector en/of maken gebruik van de start- en landingsbaan.
- Drie bedrijven zijn niet direct gebonden aan de luchtvaart of de start- en landingsbaan als zodanig, maar zijn wel dienstverlenend aan de sector, als onderdeel van een breder pakket aan klanten en dienstverlening en daarom eerder als luchtvaart gebonden beschouwd.

Profiel BIA binnen ecosysteem *Aerospace* Brabant

BIA is onderdeel van het Brabantse aerospace cluster en wordt als zodanig benoemd in twee recente studies van de BOM ("Aerospace, a general overview of the sector", 2018; Economische ontwikkeling als opgave in Noord-Brabant – de rol van ecosysteemontwikkeling). Onderstaand zijn de belangrijke locaties voor bedrijvigheid uit de sector weergegeven, inclusief hun positie binnen het aerospace cluster.

Locatie	Specialisatie aerospace	Bedrijvigheid
LCW/Aviolanda Aerospace (Woensdrecht)	Maintenance (MRO, grootschalig, civiel en militair), drones en innovatie/kennisontwikkeling	• Maintenance cluster van ruim 20 bedrijven en 2.600 banen, waaronder grote aerospace bedrijven als Fokker/GKN. • Logistieke hub F-35's (Europees) en onderhoud van onder meer F-16's, Chinooks, Apaches.
Aeroparc Gilze-Rijen/Gate 2 (Gilze-Rijen)	Ontwikkeling tot Europees Center of Expertise voor simulatie ('*flight simulators*').	• Kleinschalig, in toenemende mate focus op simulatie (Gate 2). • Daarnaast biedt Crown Business Center kantoorruimte aan (totaal 130.000 m2).
Brainport Innovatie Campus (BIC) (Eindhoven)	R&D/innovatiehub en campus voor hightech maakindustrie, inclusief aerospace sector.	• Niet *sec* aerospace, wel twee grote vestigers uit de sector (KMWE, Dutch Air). • Totaal 65 ha. en 5 beoogde 'fabrieken'.
Breda International Airport (BIA) (Breda)	Vliegveld met luchtvaart gebonden toeleveranciers en dienstverleners.	• Kleinschalig, circa 20 (aerospace) bedrijven.
Eindhoven Airport (Eindhoven)	Vliegveld met luchtvaart gebonden toeleveranciers en dienstverleners. Grootste regionale luchtvaart van Nederland.	• Grootschalig, totaal 46 ha., volledig uitgegeven (nog wel ruimte op Flight Forum). • Productie- en handelsbedrijven, kantoorhoudende bedrijven (divers). • Op luchtvaart staan Hercules C-130 toestellen.

Marktomgeving

Marktomgeving Situatie bedrijventerreinen (regio)

- In 2018 is door Stec Groep onderzoek gedaan naar vraag en aanbod van werklocaties in de regio. Daarbij zijn de werklocaties ook gesegmenteerd naar type. Breda International Airport geldt hierbij als een van de vijf thematische/campus-locaties binnen West-Brabant ('specials'). Deze locaties beschikken over een uniek aanbod, door de specialisatie, clustering en schaal van de bedrijvigheid, dat in principe niet concurrerend is met (reguliere) overige werklocaties.
- Een belangrijke opgave voor West-Brabant is volgens Stec Groep het verbeteren van de kwalitatieve match van vraag en aanbod, in het bijzonder ook geografisch. De regio is groot en bestaat – zeker voor de meer reguliere MKB-vraag – uit meerdere subregio's. Gelet op de verhuisbereidheid van MKB-bedrijven (maximaal 10-15 km!), en het feit dat er sprake is van veel verspreid aanbod, kunnen lokaal en subregionaal knelpunten in de beschikbaarheid van ruimte ontstaan. Met name in de regio Breda e.o. is dit aan de orde (zie ook slide #14).
- Het interview met REWIN West-Brabant onderschrijft dit beeld: het beschikbare aanbod van kavels is met name rondom Breda en Etten-Leur beperkt ('snippers') als gevolg van de sterke economische ontwikkeling in de afgelopen jaren. Deze schaarste in de markt maakt dat slechts beperkte concurrentie tussen locaties mogelijk is.

Marktomgeving Concurrentie bedrijventerreinen

Naam	Locatie	Type terrein/schaal	Uitgeefbaar (netto, terstond)	Concurrentie met/door BIA
Vosdonk	Etten-Leur	Grootschalig	Ca. 2 ha. (mei 2019)	Nee, gezien andere schaal en doelgroep (puur bedrijfsruimte).
Attelaken	Etten-Leur	Klein tot middelgroot	2.700 m2 (mei 2019)	Nee, gezien doelgroep (puur bedrijfsruimte) en oriëntatie (lokaal).
De Nijverhei	Rucphen	Klein tot middelgroot	2,4 ha.	Nee, gezien doelgroep (puur bedrijfsruimte) en oriëntatie (lokaal).
Borchwerf II (D-F)	Halderberge	Klein tot middelgroot	Ruim 10,5 ha. (mei 2019)	Nee, andere doelgroep (puur bedrijfsruimte, en grotere omvang/metrages dan BIA).
Borchwerf II (A)	Halderberge	Grootschalig	0,7 ha. (mei 2019)	Nee, andere schaal en doelgroep en bijna uitverkocht bovendien.
Borchwerf II (B-C)	Roosendaal	Grootschalig	Ca. 2 ha. (mei 2019)	
Majoppeveld Noord	Roosendaal	Grootschalig	1,9 ha (gegevens Roosendaal van website gemeente)	Nee, andere schaal en doelgroep.
Majoppeveld Oost	Roosendaal	Grootschalig	Circa 18 ha	Nee, regulier bedrijventerrein, geen zichtlocaties.
De Meeten II	Roosendaal	Klein tot middelgroot	9 ha	Mogelijk, men richt zich op innovatieve bedrijven, wel puur bedrijfsruimte.
Rithmeesterpark	Breda	Klein tot middelgroot	3,4 ha. (website)	Nee, meer oriëntatie op A16, bijna uitverkocht bovendien.
Overig Breda (>10 locaties)	Breda	Divers	Ca. 40 ha. ('snippers')	Nee, met name bedrijfsruimte/MKB-doelgroep: afstand is ook barrière.

De (potentiële) concurrentie met bedrijventerreinen in de regio is beperkt, allereerst door algehele krapte op de markt. Deze locaties richten zich bovendien op andere doelgroepen, zoals het lokale MKB (= minder 'kantoorachtig'), dat bij voorkeur over korte afstand verhuist.

Marktomgeving Concurrentie kantoorlocaties

Naam	Locatie	Segment	Plancapaciteit (hard)	Mate van concurrentie
Roosendaal	Stationsgebied	Centrum/station	10.000 m2	Geen, ander locatietype.
Roosendaal	Stadsoevers	Centrum/station	20.000 m2	Geen, ander locatietype.
Roosendaal	Borchwerf	Snelweg/uitvalsweg	10.000 m2	Enigszins, flexibel in te delen zichtlocatie (deels in optie), wel voor grotere gebruikers dan op BIA.
Etten-Leur	Oostpoort/Trivium	Snelweg/uitvalsweg	1.200 m2	Beperkt, kleine locatie, zal vooral lokale vraag betreffen.
Breda	ViaBreda (CrossMark)	Centrum/station	126.000 m2	Geen, ander locatietype
Breda	Diversen zoals Steenakker, Amrath en CL Prinsenlaan	Snelweg/uitvalsweg	>285.000 m2 (>10 locaties)	Beperkt, mede omdat deze locaties nog niet in ontwikkeling zijn.
Breda	Overig	Bedrijventerrein/overig	Ca. 50.000 m2	Beperkt, andere milieu/kwaliteit.

Bovenstaande feiten – ontwikkellocaties kantoren, harde plannen – zijn afkomstig uit onderzoek van Stec Groep (2018). In potentie zijn vooral snelweglocaties concurrerend met BIA, maar het gaat hierbij om kleine locaties (Etten-Leur) of nog te ontwikkelen locaties (Breda). Borchwerf is wel een (nabij gelegen) potentiële concurrent (zichtlocatie A58), al is het aanbod hier vrij beperkt. Breda zet vooral in op de ontwikkeling van ViaBreda (nu: CrossMark). Door de markt worden kantoorlocaties of businessparken in Breda niet als concurrerend gezien met BIA: dit gezien de andere schaal en het andere type gebruikers dat zich op die markt beweegt. Daarbij geldt BIA in beleidstermen als 'special' locatie, ofwel een kantorenlocatie met een uniek profiel. Hiervan zijn er in West-Brabant maar een zeer beperkt aantal, ook in de planvorming.

Marktomgeving Typologie recente leads BIA (1) (bron: BIA)

Naam bedrijf	Type project/nieuw te vestigen activiteit	luchtvaartgebondenheid
Anoniem	Interesse in kantoor en bedrijfsruimte (hangar), centraal in regio met zichtlocatie, ten behoeve van wielerploeg (sportmanagement, techniek, innovatie). Totaal ca. 2.000 m2.	Indirect, samenwerkend met bedrijven op BIA (innovatie) en stalling vliegtuigen.
Anoniem	Een samenwerking tussen Douane, Marechaussee, politie en andere (overheids)diensten. Een deel van de diensten is 'vaste gast' op het vliegveld.	Indirect, mede door controle door Douane en Marechaussee op inkomende vluchten.
Anoniem	Interesse in kantoorruimte (700-800 m2), betreft software voor logistiek/robotics, voor hoofdkantoorfunctie. Wil zich vestigen in omgeving met innovatieve, hightechbedrijven en goede uitstraling.	Indirect, wil samenwerken met bedrijven op BIA (innovatie).
Anoniem	Bouw en MRO van (militaire) lichtgewicht voertuigen die door lucht te transporteren zijn.	Indirect, luchttransport van voertuigen (automotive).
Anoniem	Ontwikkeling, testen en bouw van drones (ca. 900 m2) voor stroom opwekking.	Direct: het betreft drones (formeel vallend onder luchtvaart).
Anoniem	Kantoor voor social media en software-ontwikkeling (190 m2). Internationaal georiënteerd, sterk groeiend.	Geen, is een social mediabedrijf.
Anoniem	Stalling vliegtuigen, handel in electrische vliegtuigen (ca. 900 m2 kantoor-hangar).	Direct: handelsonderneming gericht op luchtvaart.
Anoniem	Stalling vliegtuigen en helikopter t.b.v. relatiemanagement (ca. 900 m2 kantoor-hangar). Moederbedrijf is staalbedrijf.	Direct: dienstverlening gericht op luchtvaart.

Marktomgeving Typologie recente leads BIA (2)

Naam bedrijf	Type project/nieuw te vestigen activiteit	luchtvaartgebondenheid
Anoniem	Kleine kantoorunit, koeltechniek en klimaatbeheersing.	Geen, niet start- en landingsbaan gebonden. Wel innovatief.
Anoniem	Engineering van koeling/warmte. Zoekt 120-180 m2 kantoor.	Geen, men komt af op uitstraling locatie.
Anoniem	Voedingssupplementen voor paarden (pharma).	Geen, lokaal groeiend bedrijf.
Anoniem	Pop-up locatie voor auto's. Eigenaar uit Breda.	Geen, gebruik maken zichtlocatie.
Anoniem	Bouwer van kleine vliegtuigen (Duits, recent overgenomen). Project van 180 FTE.	Direct, is productie van vliegtuigen.
Anoniem	Engineering (Zuid-Afrika), gekoppeld aan komst producent. Ombouwen van zweefvliegtuigen tot drones.	Direct, leveren onderdelen aerospace.
Anoniem	Complete fase 4 voor realisatie van een hotel, compleet met casino.	Geen, betreft ondersteunende functies.
Anoniem	Ontwikkeling vliegende auto (Raamsdonksveer), gyrocopter. Gaat om productie en/of sales/showroom.	Direct, ontwikkeling rijdend/ vliegend object.
Anoniem	ICT-bedrijf, gespecialiseerd in cloudoplossingen. Identificeren zich sterk met de luchtvaart en hebben onder meer (voor promotiedoeleinden) eigen vliegtuigen. Willen vliegtuigen stallen.	Indirect. Beperkt deel bedrijf is werkzaam in de luchtvaartsector (dataopslag/-verwerking). Plus: stalling vliegtuigen.

Marktomgeving Typologie recente leads BIA (3)

Naam bedrijf	Type project/nieuw te vestigen activiteit	luchtvaartgebondenheid
Anoniem	Opleiding parachutespringen (nu in Breda), willen dichtbij Roosendaal zitten.	Direct, maken gebruik van faciliteiten.
Anoniem	Led/videodisplays schermen (uit België), wil Nederlandse markt op.	Geen, zoekt exposure.
Anoniem	ICT-dienstverlener.	Geen, komt af op uitstraling locatie.
Anoniem	Vestiging op centrale, goed bereikbare locatie in regio.	Geen, is overheidsorgaan.
Anoniem	Vestiging security control centrum, een relatieontvangstruimte en een pilot, met twee grote medisch gerichte elektronica concern. Mogelijk aanschaf/stalling van een vliegtuig(je) voor spoedtransporten.	Indirect. Vervoer in brede zin, waaronder luchtvracht.
Anoniem	Training en vliegopleidingen (uitbreiding).	Direct, opleiding.
Anoniem	Engineering en productie van onder meer prototypes voor drones en vliegtuigen (uitbreiding) i.s.m. gevestigd bedrijf.	Direct, productie/R&D van luchtvaartproducten.

Het overzicht van de meest recente leads (24) van BIA geeft een goed inzicht in de marktpositie en potentie van BIA. Zo'n 38% van de partijen die interesse heeft getoond (n.b. niet elke lead is automatisch een vestiger!) is direct luchtvaart gebonden. Het andere deel, en dus het merendeel van de leads – namelijk ruim 60% - is niet (direct) luchtvaart gebonden en past niet binnen de huidige bestemming van de luchtvaart. Dit betekent dat kansen op uitgifte en vestiging worden gemist.

Marktomgeving Trends (1)

- Digitalisering: de invloed van digitalisering op de economie wordt steeds krachtiger. Data ontwikkelt zich tot een nieuwe grondstof voor de economie. En productiemethoden in de industrie moderniseren zich hierdoor continu en steeds sneller. *Big data*, robotisering, 3-D printing en Internet ('digitalisering') spelen een steeds grotere rol in het proces van het ontwerpen, fabriceren en distribueren van producten;
- Verduurzaming: de groeiende wereldbevolking trekt een grote wissel op de aarde. Grondstoffen worden schaarser. Men moet intensiever met materialen en goederen omgaan. Dit kan door kringlopen te sluiten, levensduur te verlengen en hergebruik en herstel te stimuleren. Er zijn steeds meer ondernemers die hun bedrijvigheid 'verduurzamen', of nieuwe bedrijvigheid ontwikkelen die duurzaam is. De economie wordt meer en meer 'circulair';
- Talent: bedrijven hebben te maken met een toenemende krapte op de arbeidsmarkt, op alle niveaus, maar zeer zeker in de technische beroepen. Dit betekent dat zij moeten investeren in de aantrekkelijkheid voor werknemers; niet alleen in opleiding en beloning, maar ook door het bieden van een aantrekkelijke, moderne en onderscheidende werkomgeving;
- Beleid: de provincie Brabant zet in samenwerking met de BOM nadrukkelijk in op de versterking van het aerospace cluster door middel van een gericht actieprogramma. Het gaat hierbij enerzijds om versterking van de totale sector, maar anderzijds ook om een verdere specialisatie van de verschillende 'hubs', het stimuleren van de crossovers hiertussen en het leggen van verbindingen met andere kennisvelden en ecosystemen (data, hightech).

Onder invloed van deze trends verdwijnen grenzen tussen traditionele branches en is samenwerking tussen bedrijven in de waardeketen steeds belangrijker om innovatief en concurrerend te blijven (nieuwe technieken, nieuwe materialen, nieuwe mobiliteit etc.). Op locatieniveau leidt dit onder andere tot het delen van bedrijfsgebouwen, voorzieningen en faciliteiten en er ontstaat een vraag naar fieldlabs, test- en experimenteeromgevingen, al dan niet in cluster- of samenwerkingsverband. Dit een tendens die (zichtbaar) is in de sector aerospace en op BIA. Ook is dit een bewust gekozen speerpunt in het regionaal economische beleid van Brabantse overheden.

Marktomgeving Toelichting bij trends

THE DUTCH AEROSPACE INDUSTRY IDENTIFIES FOLLOWING TRENDS:

Protecting the environment and the energy supply
The world has to find an answer to climate change and has to reduce farmhouse gasses like CO2 and NOx. This is even more challenging as the demand for air travelling is growing. Other drivers to reduce fuel consumption is the cost of fuel and noise hindrance around flight paths and runways of airports.

Ensuring safety and security
Although flying is the safest form of transport, there are still improvements to be made. The further minimization of human errors or failure of aircraft is an important area of attention in civil aviation. Within military aviation safety and security is even a main concern. To develop and built aircraft that can protect us and keep the world peace and simultaneously provide the highest efficiency remains a constant challenge.

Maintaining and extending industrial leadership
The Dutch Aerospace industry wants to maintain their leading position on innovation and Smart production at high level standards, while emerging economies are developing there Aerospace industry and level of production capabilities as well. The market demands ever-shorter cycles for technology integration with, at the same time, aggressive pricing. A major challenge is to significantly reduce the development leadtime and non-recurring cost and increase manufacturing flexibility, for which automation and digitization are key technologies that need to be embraced.

Prioritizing research, testing capabilities & education
The Netherlands invests in top research, test and education facilities. This is necessary to keep ahead of competition and to make the right decisions for future marketing.

Source: Lucht en Ruimtevaart Nederland (2018) Roadmap Aeronautics 2018 – 2025

Bovenstaande trends in de aerospace sector bevestigen de ontwikkelingen zoals beschreven op de vorige slide. De trends rechtsboven illustreren daarbij nogmaals het belang van meer samenwerking en innovatie tussen diverse partijen in en rond het cluster.

Marktomgeving Trends (2)

- Dynamiek: de dynamiek op de vastgoedmarkt is hoog. De uitgifte en opnamecijfers zitten, zeker in de Randstad en Noord-Brabant, al enkele jaren in de lift. Met name de logistiek en distributiesector maakt, vooral door de ontwikkeling van de e-commerce, een enorme groei door en heeft nog steeds (veel) m2's nodig. Tegelijkertijd ontstaat er schaarste aan geschikte nieuwbouwlocaties en staan uitbreidingen van locaties *on-hold* door de PAS-problematiek;
- Hotspots: de manier waarop mensen werken verandert. Er komen steeds meer ZZP'ers, start-ups en kleine bedrijven, die thuis, in koffiezaken of op andere ontmoetingsplekken, zoals creatieve broedplaatsen, werken. Hier kan men invulling geven aan de toenemende behoefte aan samenwerking, inspiratie en kennisdeling. Het kantoor digitaliseert en is steeds meer een ontmoetingsplek waar men graag verblijft, maar ook effectief moet kunnen (samen)werken. De opkomst van flexkantoren en business centers met flexibele verhuur van kleinschalige units, zoals Regus, Spaces en Tribes, is een uiting hiervan;
- Locaties: onder (kantoor)bedrijven zien we een toenemende vraag naar echte centrumlocaties met een dubbele bereikbaarheid voor verschillende typen gebruikers: kantoren én wonen en hotellerie. Werknemers stellen hogere eisen aan de werkomgeving ('beleving', OV-bereikbaarheid) en hierdoor raken slecht bereikbare, monofunctionele locaties uit de gratie ten faveure van stedelijke milieus. Hoewel de trek naar en voorkeur voor centrumlocaties onder gebruikers evident lijkt als trend, is het belang van snelweglocaties (en parkeren) nog steeds groot waar het gaat om de meer 'gevestigde' bedrijvigheid (zoals ICT-bedrijven) met een regionale of landelijke oriëntatie.

Door het onderscheidende karakter van BIA (imago), haar centrale ligging in de regio en de goede bereikbaarheid kan de locatie profiteren van deze trends en het huidige economisch tij. Zoals de huidige prospects al aantonen gaat het daarbij zeker niet alleen om interesse van luchtvaart gebonden bedrijven.

Marktomgeving Resume interviews*

* Interviews zijn gehouden met REWIN West-Brabant, BOM en gemeente Breda.

Thema	Visie experts samengevat
Kracht locatie BIA voor bedrijven	• Uniek aanbod: kantoren met hangar, flexibel, functioneel en representatief; • Ligging (centraal in regio) en bereikbaarheid is goed, alsmede het parkeren; • Mooie zichtlocatie, die iets 'speciaals' heeft, mede door de evenementen ('reuring'); • Het is een ondernemende omgeving, je kunt hier snel schakelen en ontwikkelen.
Concurrentie voor BIA	• Er is nauwelijks concurrentie omdat kwaliteit van het aanbod uniek is (combinatie kantoor-hangar) en door schaarste op andere locaties in de regio; • BIA is geen concurrent van Breda of andere locaties (andere schaal, andere markt), maar eerder een goede aanvulling.
Eventuele (markt)kansen voor BIA	• luchtvaart gebonden bedrijven: het is een kleine, honkvaste markt, die een beetje is opgedroogd; • Huidig profiel is belemmering om locatie te bezoeken met *prospects* die niet direct in bestemming passen, maar wel bij type locatie zouden passen; • Mogelijke bedrijven: inspectiebedrijven, drones of een PAL-V, of technologie die gerelateerd is aerospace. Kleinere MRO-bedrijven; • Omgeving Breda is ook aantrekkelijk voor internationale bedrijven.
Positionering BIA (toekomst)	• Brabantse aerospace locaties vullen elkaar aan en zijn niet sterk concurrerend (convenant); • Kies voor luchtvaart gebonden als hoofdbestemming, maar bied ruimte voor andere sub-bestemming; • Loslaten huidige profiel is politiek gevoelig en ook niet verstandig. Je moet juist huidige profiel/cluster versterken. Kortom: 'verbreding' kan, mits op met luchtvaart verweven thema's (zoals mobiliteit); • Meer inzetten op innovatie en technologie, rondom thema's zoals drones, elektrisch vliegen, composieten en duurzaamheid. Positie claimen binnen en met andere hubs in Brabant. Hier horen dan ook niet luchtvaart gebonden bedrijven bij.

Conclusies en advies

Conclusies en advies (1)

Op basis van de door ons verrichte marktscan zien wij voldoende argumenten om over te gaan tot aanpassing van het bestemmingsplan op de locatie Breda International Airport. Hiermee vindt een verruiming van de te vestigen doelgroepen plaats en is de locatie in staat om meer bedrijvigheid aan zich te binden, zonder dat er sprake is van negatieve effecten voor het regionale vestigingsklimaat, de ruimtelijke uitstraling of massa, of het compleet loslaten van de focus op *aerospace*. Argumenten om tot verruiming over te gaan zijn:

- Verruiming van het bestemmingsplan zal slechts een beperkt effect hebben op nabijgelegen werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties) in de regio in de vorm van het wegtrekken of niet vestigen van bedrijven. Het leeuwendeel van deze locaties heeft een ander profiel (functioneel, bedrijfsruimte, focus op lokaal MKB) of schaal (grotere kavels, grotere kantoren). Bovendien is het aanbod (de ruimte) op deze locaties, zeker waar het gaat om bedrijventerreinen, als gevolg van economische groei in de afgelopen jaren, nog (zeer) beperkt in omvang. BIA geldt daarbij als 'special' locatie en is dus geen reguliere, monofunctionele kantorenlocatie aan de snelweg;
- Verruiming van het bestemmingsplan betekent niet dat er in de komende jaren een toestroom zal plaatsvinden van bedrijven die beter zouden passen op een regulier bedrijventerrein. Er zal door BIA immers nog steeds een selectie plaatsvinden van bedrijven op basis van het beeldkwaliteit plan, de mate van representativiteit, het prijsniveau, het unieke vastgoedconcept (combinatie kantoor/hangar) en het uitsluiten van activiteiten zoals retail en buitenopslag van goederen. Daarbij betreft de voorgenomen verruiming een klein deel van de totale ontwikkeling van 31.000m2;
- Er is momenteel veel belangstelling voor de locatie BIA. Het gaat hierbij om (kleinere) bedrijven – inclusief enkele aansprekende 'namen' – die direct, indirect of niet luchtvaart gebonden zijn. Een substantieel deel van deze vraag kan nu niet zonder meer gefaciliteerd worden (> 60%). Door verruiming van de bestemming kunnen in de komende periode deze kansen wel worden verzilverd. Uitstel, in combinatie met een mogelijk economische dip, leidt mogelijk tot het missen van deze kansen, langere leegstand, vertrek van (innovatieve) bedrijven uit de gemeente of zelfs de regio en een gemis aan werkgelegenheid in de directe omgeving van BIA;

Conclusies en advies (2)

- Een meer flexibele bestemming stelt BIA in staat om beter in te spelen op relevante marktrends, waarbij cross-sectorale samenwerking tussen bedrijven uit diverse sectoren en nieuwe marktsegmenten steeds meer gebruikelijk wordt. Deze samenwerking is nodig voor bedrijven om concurrerend te blijven in een steeds dynamischer marktomgeving. Ook het belang van goed bereikbare ontmoetingsplekken neemt toe, en BIA voorziet hierin. Naar verwachting zal het aantal niet luchtvaart gebonden leads voor BIA dan ook toenemen;
- Een dergelijke verruiming van de bestemming biedt BIA meer kansen om haar positie binnen het Brabantse aerospace cluster te versterken. De provincie Brabant voert hierop actief beleid en streeft naar verdere specialisatie van de diverse hubs. Het gaat om het versterken van het totale ecosysteem, waarbij samenwerking tussen en met bedrijven en branches cruciaal is om innovatief en competitief te blijven. Het aantrekken van extra bedrijvigheid die niet direct luchtvaart gebonden maar wel innovatief is, kan (dus) het huidige concept en (levensvatbaar) business model juist versterken (meer massa, meer uitstraling, meer toegevoegde waarde) en vergroot de vijver waarin BIA kan vissen;
- Een bedrijvenlocatie op of nabij een luchtvaart heeft altijd een natuurlijke aantrekkingskracht op niet-luchtvaart gebonden bedrijven. Vestiging op of nabij een luchtvaart voegt iets extra's toe aan het imago en de uitstraling van bedrijven ('gave plek'). De praktijk toont bijvoorbeeld dat zich nabij regionale luchthavens zoals Eindhoven en Maastricht een groot aantal reguliere zakelijke dienstverleners (kantoorgebruikers) vestigt. Dit fenomeen is ook zichtbaar op campussen overigens;
- De markt voor direct luchtvaart gebonden bedrijven in Brabant (160 vestigingen) en Nederland is beperkt in omvang. Bovendien zijn er meerdere aerospace locaties beschikbaar. Daarbij zijn veel van deze bedrijven honkvast, mede doordat goed personeel schaars is. Dit beperkt het groeitempo van de locatie BIA;
- Al met al gaat het, ook gelet op de metrages, om een beperkte verruiming van de bestemming en blijven luchtvaart gebonden bedrijven de kern vormen van Breda Airparc.

Bronnen

Literatuur

- Aerospace, a general overview of the sector in Brabant, BOM/Fanion (2018)
- Airparc Seppe Quickscan haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe, ZKA (2009)
- Collegebesluit convenant Breda Airport, gemeente Breda (2013)
- Economische ontwikkeling als opgave in Noord-Brabant, de rol van ecosysteemontwikkeling, BOM (2018)
- Correspondentie Breda Airparc - gemeente Halderberge Realisatie fase 2 - vestiging bedrijven (2018, 2019)
- Memo redeneerlijn verruiming mogelijkheden Airparc Seppe, Antea (2016)
- Notitie werkgelegenheid en economische aspecten Seppe Airparc, NV REWIN West-Brabant (2010);
- Overzichten van bouwplannen, prijen, prospects, vestigers en leads, Breda Airparc (2019, 2020)
- Prognose behoefte aan bedrijventerrein en kantoren Provincie Noord-Brabant, Stec Groep (2018);
- Websites werklocaties en gemeenten omliggende regio: Breda, Etten-Leur, Halderberge, Roosendaal, Rucphen etc (2019).

Interviews

- Gemeente Breda, Cees Buddingh
- REWIN, Guido van Liefland en Tjeerd Janssens
- Breda Airparc, Stef Have
- BOM, Roland Grimm

Team



Peije Bruil
pbruil@arcusplus.com
+31 (0)6 3308 8656



Paul Kleijne
pkleijne@arcusplus.com
+31 (0)6 3839 3999

ARCUSplus Europe
WTC The Hague
Prinses Margrietplantsoen 33
2595 AM The Hague | The Netherlands

Bijlage 4:
Marktverkenning verruiming vestigingsmogelijkheden

Understanding today.
Improving tomorrow.

Memo

datum	13 oktober 2020
aan	Breda International Airport – De heer S.F.M. Have
van	Guido van der Molen (Senior adviseur ruimte & economie Antea Group)
project	Breda International Airport
projectnr.	0466128.100
betreft	Verruiming bestemmingsplan Breda Airparc

Achtergrond
U streeft naar betere bezetting van de aangeboden kantoormeters op Breda Airparc. In de kantoorruimte mogen, net als de overige objecten, alleen luchtvaartgerelateerde bedrijven zich vestigen. Deze focus is belangrijk, maar beperkt u ook in uw ambities en mogelijkheden. Met name omdat het lastig blijkt te zijn om voor (delen van) de kantoorruimte op Breda Airparc geschikte invulling te vinden. De hangars worden conform het Masterplan Airparc Seppe in samenhang met de kantoorruimten verhuurd, echter blijken niet alle kantoormeters te worden gevuld. Momenteel worden dan ook delen van vijf bestaande kantoorobjecten op Breda Airparc (gezamenlijk circa 1.958 m2 vvo) aangeboden (bron: Funda in Business, peildatum oktober 2020). Met de gemeente Halderberge, de provincie Noord-Brabant, Rewin, gemeenten in de regio en omwonenden heeft u de afgelopen periode intensief gesproken over verruiming van het bestemmingsplan. Daarbij gaat het om verruiming van een beperkt deel (20%) van het totale bruto vloeroppervlak (m^2 bvo) op de locatie. U wilt graag voor maximaal 50% van het bruto vloeroppervlak (m^2 bvo) van de kantoorruimte de mogelijkheid hebben om ook bedrijven die geen relatie hebben met luchtvaart te vestigen. Daarbij stelt u aanvullende eisen voor. Zo mag elk bedrijf slechts maximaal 600 m^2 bvo groot zijn en mag maximaal 50% van de niet-luchtvaartgerelateerde bedrijven afkomstig zijn uit een straal van 10 km rondom Breda Airparc. Dit met het oog op behouden van de huidige 'luchtvaartgerelateerde' focus en karakter van het terrein en het voorkomen van concurrentie met vestigingsmogelijkheden in omliggende gemeenten.

Mede op verzoek van de gemeente Halderberge vroeg u ons om een nadere onderbouwing van de marktruimte. Eerder heeft ook ArcusPlus hier al onderzoek naar uitgevoerd. Op basis van deskresearch, actualisatie van (bestaande) onderzoeken en prognoses van de kantorenmarkt in West-Brabant en bureauexpertise geven we hieronder een objectieve markttechnische beoordeling (second opinion).

Marktverkenning verruiming kantoorruimte Breda Airparc

1. Marktruimte voor toevoeging van kantoorruimte binnen straal van 10 km van Breda Airparc

Vraag naar maximaal circa 256.000 m^2 bvo kantoorruimte in regio West-Brabant tot en met 2030
Uit de meest recente vraagraming van de provincie Noord-Brabant (Stec Groep, 2018) volgt voor de regio West-Brabant in het midden en hoge scenario (meest realistische scenario's op basis van ontwikkeling werkgelegenheid) een totale vraag naar kantoorruimte van circa 270.000 tot 307.000 m^2 vvo kantoorruimte voor de periode 2018 tot en met 2030. Dit is inclusief uitbreidingsvraag en vervanging van kantoorruimte. Wanneer we deze prognose actualiseren voor de periode 2020-2030 volgt hieruit een totale vraag naar kantoorruimte van circa 225.000 tot 256.000 m^2 bvo.

Uitgaande van een straal van 10 km rondom Breda Airparc volgt hieruit een totale voorraad van iets meer dan 210.000 m^2 vvo. Hierbij gaan we naast de gemeente Halderberge, ook uit van gemeenten Etten-Leur, Roosendaal en Rucphen. Het gezamenlijke marktaandeel van deze gemeenten op basis van de voorraad (in gebruik) is zo'n 16% binnen de totale voorraad in West-Brabant (circa 1,3 miljoen m^2 vvo) (bron: Bak, 2020; Vastgoeddata, 2020;

Bewerking: Antea Group, 2020) . Wanneer we dit aandeel hanteren als verdeelsleutel voor de vraagprognose, volgt hieruit een vraag van circa 37.000 tot 42.000 m^2 vvo tot en met 2030.

Het aanbod van kantoorruimte in een straal van 10 km rondom Breda Airparc bedraagt circa 11% van de totale voorraad. Daarmee ligt de leegstand iets boven het landelijk gemiddelde van circa 10%. Iets meer dan 22.500 m^2 vvo kantoorruimte wordt aangeboden (bron: Funda in Business, peildatum oktober 2020). Wanneer we rekenen met een gezonde frictieleegstand van 5%, volgt hieruit een aanbod van circa 12.000 m^2 vvo. Daaruit volgt dat er een kwantitatief marktruimte is voor toevoeging van circa 25.000 tot 30.000 m^2 voor kantoorruimte tot en met 2030. Hieruit volgt dat er kwantitatief voldoende marktruimte is voor de verruiming van Breda International Airport.

2. Marktruimte voor toevoeging van kantoorruimte tot 500 m^2 vvo binnen straal van 10 km van Breda Airparc

Kwalitatief: Ongeveer een kwart van de vraag naar kantoorruimte is kleinschalig tot circa 500 m^2 vvo in West-Brabant
Van de totale vraag naar kantoorruimte in West-Brabant heeft kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (circa 600 m^2 bvo, uitgaande van een reguliere vormfactor van 85%) een marktaandeel van circa 25%. Uit recente analyse van transacties op de kantorenmarkt in een straal van 10 kilometer rondom Breda Airparc volgt een iets hoger marktaandeel van ongeveer een derde van alle transacties (33%). Hieruit volgt een totale vraag naar kantoorruimte tot 500 m^2 vvo van circa 12.000 tot 14.000 m^2 vvo tot 2030 in een straal van 10 km rondom Breda Airparc. Het totale aanbod van (solitaire) kantoorruimte tot 500 m^2 vvo bedraagt circa 6.800 m^2 vvo in een straal van 10 km rondom Breda Airparc. Uitgaande van een gemiddelde leegstand van 11% voor kantoorruimte tot 500 m^2 in deze regio, volgt hieruit een aanbod van circa 3.700 m^2 vvo (exclusief 5% gewenste frictieleegstand). Hieruit volgt dat er marktruimte is voor toevoeging van van circa 8.300 tot 10.000 m^2 kantoorruimte tot 500 m^2 vvo. De verruiming van Breda International Airport (6.000 m^2 bvo[1] kantoorruimte) past in deze ontwikkeling. Waarbij Breda Airparc als aanvullende eis heeft opgenomen om maximaal de helft van de verruimde kantoormeters uit de eigen regio (10 kilometer) toe te staan als vestiger.

3. Marktruimte voor toevoeging van kantoorruimte op 'specials' in regio West-Brabant

Kwalitatief: Ongeveer 10% van de vraag naar kantoorruimte op 'overige' kantoorlocaties in West-Brabant
Uit de vraagraming bedrijventerreinen en kantoren van Stec Groep (2018) voor de provincie Noord-Brabant is per regio een indicatieve verdeling van de vraag naar locatietypen gemaakt. Breda Airparc delen we hierbij in de categorie 'overig'. Hierbij gaat het om kantoren op locaties die niet behoren tot de formele kantoorlocaties. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld kantoren in de woonwijk of op solitaire locaties. Ook 'specials' zoals Breda Airparc is in deze categorie in te delen[2]. Zo behoren bijvoorbeeld ook de kantoren op de High Tech Campus Eindhoven en de TU/E campus in deze categorie. Hierbij gaat het om locaties met een specifiek thema, waarbij ook kantoorruimte tot het aanbod of planologische mogelijkheden behoort. Dit sluit goed aan bij het profiel van Breda Airparc.

Marktruimte voor toevoeging van kantoormeters op 'overige kantoorlocaties' in West-Brabant
In West-Brabant hebben 'overige locaties' een marktaandeel van circa 10% binnen de totale vraag naar kantoorruimte. Voor de periode 2020-2030 betekent dit een totale vraag naar 'overige locaties' in West-Brabant van circa 22.500 tot 25.600 m^2 vvo. In de vraagraming van de provincie Noord-Brabant (Stec Groep, 2018) is ook een confrontatie gemaakt van vraag en aanbod binnen dit locatietype. Hieruit volgt, wanneer de plancapaciteit in de regio volledig gerealiseerd zou worden, een overaanbod. Echter, de plancapaciteit aan 'overige locaties' in de regio zijn nagenoeg allemaal geschrapt en/of 'on hold' gezet (zoals planlocaties Groenedijk, Breda; Glass House, Roosendaal). Het aanbod aan bestaande kantoorruimte in dit marktsegment (in 2018 iets minder dan 10.000 m^2 vvo) is eerder afgenomen dan toegenomen. Hieruit concluderen we dat er in West-Brabant marktruimte is voor toevoeging van kantoorruimte in de categorie 'overige locaties'. De verruiming van Breda International Airport (6.000 m2 bvo kantoorruimte) past in deze ontwikkeling.

[1] Uitgaande van een gemiddelde vormfactor van 85% gaat het om circa 5.000 m^2 vvo kantoorruimte
[2] Ook de REWIN West-Brabant typeert Breda International Airport als een 'special' voor bedrijven.

4. Analyse van 'leads' voor Breda Airparc bevestigt marktvraag voor verruiming van kantoorruimte

Uit analyse van ArcusPlus volgt dat er veel belangstelling is voor de locatie BIA. Het gaat hierbij om (kleinere) bedrijven – inclusief enkele aansprekende 'namen' – die direct, indirect of niet luchtvaart gebonden zijn. Een deel van deze vraag kan nu niet zonder meer gefaciliteerd worden (> 60%). Door verruiming van de bestemming kunnen in de komende periode deze kansen worden verzilverd. Uitstel, in combinatie met een mogelijk economische dip, leidt mogelijk tot het missen van deze kansen, langere leegstand, vertrek van (innovatieve) bedrijven uit de gemeente of zelfs de regio en een gemis aan werkgelegenheid in de directe omgeving van BIA.

Wanneer we inkomende verhuisbewegingen (bron: Vastgoeddata, 2020) analyseren, concluderen we dat Breda Airparc een ruim verzorgingsgebied heeft dat de 'eigen' regio overstijgt. Eindgebruikers komen niet alleen uit West-Brabant of een straal van 10 kilometer rondom de locatie. Van de bestaande partijen die de afgelopen jaren zijn verhuisd naar Breda Airparc komt het merendeel van buiten de regio. Het gaat om eindgebruikers die naast Bosschenhoofd en Roosendaal, eerder gevestigd waren in Eindhoven, Sliedrecht en Oude Meer (Haarlemmermeer).

Overigens, ook uit publicatie van Stec Groep (2018) over kantoren van de toekomst volgt dat er landelijk een tekort is aan kleinschalige kantoorruimte met exposure op een dynamische plek. Daarbij geeft het adviesbureau terecht aan dat er wel een overmaat is aan kleinschalige units in grotere multi-tenant gebouwen (op monofunctionele locaties). Dit beeld is herkenbaar met West-Brabant en de provincie als geheel. Juist sterke concepten aan de snelweg met voldoende eigen identiteit en moderne gebouwen hebben toekomst, zo wordt geconcludeerd. Met de verruiming van het bestemmingsplan voor Breda Airparc wordt op deze landelijke trend ingespeeld.

5. Slechts beperkt concurrentie op kantorenmarkt in regio West-Brabant

In de regio West-Brabant, maar ook binnen een straal van 10 km rondom Breda Airparc is beperkt directe concurrentie op de kantorenmarkt. De combinatie van kantoor met hangar is uniek. Daarbij heeft Breda Airparc als 'special' een ander profiel dan een reguliere 'formele' kantoorlocatie. Het aanbod is dan ook beperkt vergelijkbaar met kantoorruimte op een regulier bedrijventerrein of een monofunctionele snelweglocatie. Daarbij is het aanbod van (kleinschalige) kantoorruimte met een zichtlocatie vanaf de snelweg A-58 beperkt.

Een bedrijvenlocatie op of nabij een luchtvaart heeft altijd een natuurlijke aantrekkingskracht op niet-luchtvaart gebonden bedrijven. Vestiging op of nabij een luchtvaart voegt iets extra's toe aan het imago en de uitstraling van bedrijven ('gave plek'). De praktijk toont bijvoorbeeld dat zich nabij regionale luchthavens zoals Eindhoven en Maastricht een groot aantal reguliere zakelijke dienstverleners (kantoorgebruikers) vestigt. Dit fenomeen is ook zichtbaar op campussen overigens (bron: ArcusPlus, 2020).

Kortom, het profiel van Breda Airparc als 'special' met ontwikkelruimte voor kleinschalige kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (600 m^2 bvo) is niet of nauwelijks vergelijkbaar met formele kantoorlocaties in de regio en omliggende gemeenten. Daarmee is Breda Airparc geen concurrent van andere locaties (want andere schaal, andere markt), maar eerder een goede aanvulling (zo concludeert ook ArcusPlus, 2020). Daarbij zijn op Breda Airparc geen zelfstandige kantoren toegestaan, dit beperkt de concurrentie met overige kantoorlocaties nog eens extra.

6. Verruiming van bestemmingsplan voor Breda Airparc zorgt niet voor onaanvaarbare ruimtelijke effecten elders

De verruiming naar maximaal 6.000 m^2 bvo niet-luchthavengerelateerde kantoorruimte (wijziging doelgroep, geen nieuwe toevoeging van m^2) zorgt niet voor onaanvaardbare effecten elders in de regio, zo concluderen we. Uit de marktverkenning volgt dat er voldoende marktvraag is naar dit type kantoorruimte. Bovendien leidt het verruimen van 6.000 m^2 bvo kantoorruimte niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten (leegstand) elders in de regio. Op een totale voorraad van circa 1,3 miljoen m^2 kantoorruimte in West-Brabant heeft toevoeging van dit metrage slechts een zeer beperkt effect. Dit geldt ook voor de totale kantorenvoorraad in een straal van 10 km rondom Breda Airparc met een totale voorraad van circa 210.000 m^2 vvo. Daarbij speelt ook dat de bestaande leegstaande kantoormeters op Breda Airparc momenteel al onderdeel zijn van het totale aanbod/leegstand van kantoorruimte in de regio.

CONCLUSIES MARKTVERKENNING VERRUIMING BESTEMMINGSPLAN BREDA AIRPARC

1. Er is zowel in de regio West-Brabant als binnen een straal van 10 kilometer rondom Breda Airparc voldoende kwantitatieve marktvraag voor verruiming van het bestemmingsplan. Uit confrontatie van vraag en aanbod (leegstand) volgt een kwantitatieve vraag naar toevoeging van kantoorruimte tot en met 2030. De verruiming van het bestemmingsplan voor Breda Airparc speelt in op deze ontwikkeling.
2. Er is marktruimte voor toevoeging van kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (circa 600 m2 bvo) binnen een straal van 10 kilometer rondom Breda Airparc. In totaal is er, na confrontatie van vraag en aanbod, aanvullende ruimte voor toevoeging van 8.300 tot 10.000 m^2 vvo kantoorruimte tot 500 m^2 vvo. De beoogde verruiming van het profiel voor kantoorruimte voor Breda Airparc past binnen deze ontwikkeling.
3. Er is marktruimte voor toevoeging van kantoorruimte op 'specials' zoals Breda Airparc binnen de regio West-Brabant, zo volgt uit actualisatie van de kwalitatieve vraag-aanbod confrontatie uit de provinciale behoefteraming (2018). Hieruit concluderen we dat ook kwalitatief de verruiming van Breda International Airport (6.000 m2 bvo kantoorruimte) past in het marktbeeld op korte en middellange termijn (t/m 2030.
4. De bestaande 'leads' van geïnteresseerde partijen in Breda Airparc bevestigen het marktbeeld dat er, zowel vanuit luchthavengerelateerde bedrijvigheid als vanuit meer reguliere kantoorgebruikers vraag is naar vestiging op Breda Airparc. Daarbij komen eindgebruikers niet alleen uit de regio, maar vanuit heel Nederland, zo volgt uit analyse van verhuisbewegingen.
5. In de regio West-Brabant, maar ook binnen een straal van 10 km rondom Breda Airparc, is maar zeer beperkt concurrentie van kantoorlocaties. Het profiel van Breda Airparc als 'special' met ontwikkelruimte voor kleinschalige kantoorruimte tot 500 m^2 vvo (600 m^2 bvo) is niet of nauwelijks vergelijkbaar met formele kantoorlocaties in de regio en omliggende gemeenten. Daarmee zorgt verruiming van het bestemmingsplan voor Breda Airparc eerder voor een aanvulling en versterking van het regionaal (kantoren)profiel dan voor concurrentie. Sowieso is het aanbod van kleinschalige kantoorruimte met zichtlocaties langs de A-58 zeer gering.
6. Verruiming van het bestemmingsplan van Breda Airparc zorgt niet voor onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders (en daarmee bovengemiddelde, ongewenste leegstand).

Bijlage 5:
Brief REWIN

Understanding today.
Improving tomorrow.

REWIN
West-Brabant
Cosunpark 22
4814 ND Breda
+31 (0)76 5646780
info@rewin.nl
www.rewin.nl

Rabobank Breda
NL98 RABO 0113 1447 17
BIC
RABONL2U
Handelsregister
20051723
BTW
8173.31.220.B.01

Forum Real Estate B.V.
Breda International Airport
t.a.v. de heer S. Have
Pastoor van Breugelstraat 93
4744 RC BOSSCHENHOOFD

Breda, 9 juli 2020
Onderwerp: verruiming vestigingsmogelijkheden Breda International Airport

Geachte heer Have,

In de afgelopen periode hebben wij meermaals van gedachten gewisseld over de verdere ontwikkeling van Breda International Airport (hierna: BIA). Op BIA is inmiddels een stevige basis gelegd door bedrijven met een vernieuwend, innoverend en luchtvaart gerelateerd profiel.

Aanleiding voor onze gedachtewisseling was de constatering dat het inmiddels wel erg lastig is gebleken om een "special", wat BIA is, ook daadwerkelijk volledig in te vullen met bedrijven uit de beoogde – luchtvaart gerelateerde- branche. De markt daarvoor is niet heel erg groot en bovendien zien we dat door de opmars van nieuwe product-marktcombinaties de "harde" grenzen tussen branches ook steeds verder vervagen.

We zien dus een veranderende vraag ontstaan naar bedrijfsruimte op locaties zoals BIA. Een vraag vanuit bedrijven die, met gebruikmaking van een verruiming van de vestigingsmogelijkheden, meer massa kunnen geven aan de verdere ontwikkeling.

Inmiddels is door u een concept uitgewerkt waarbij op beperkte schaal zo'n verruiming kan worden vormgegeven, met als uitgangspunt dat de bedrijfsruimtemarkt hiermee niet onevenredig wordt verstoord.

Hoewel wij als REWIN niet kunnen treden in de planologische afwegingen van de gemeente zijn wij van mening dat met deze beperkte verruiming geen afbreuk wordt gedaan aan de speciale status die BIA in de regio heeft. Bovendien zien wij in de markt ook nauwelijks zoekvragen voor kantoorruimte die een metrage van 600m2 overstijgen. In die zin voorziet de beperkte verruiming van de vestigingsvoorwaarden op BIA in een aantrekkelijk aanbod op een aansprekende locatie.

Met vriendelijke groet,
REWIN West-Brabant

G. (Guido) van Liefland,
Teammanager vestigen

Bijlage 6:
Panelen presentatie omgevingsdialoog

Understanding today.
Improving tomorrow.

BREDA INTERNATIONAL AIRPORT

Sappe 1949

Breda International Airport



Overname Vliegveld Seppe 2008

ACHTERGROND:

- Vliegveld Seppe = verliesgevend voor aandeelhouders
- Alle West-Brabantse gemeenten en provincie Noord-Brabant kiezen voor privatisering

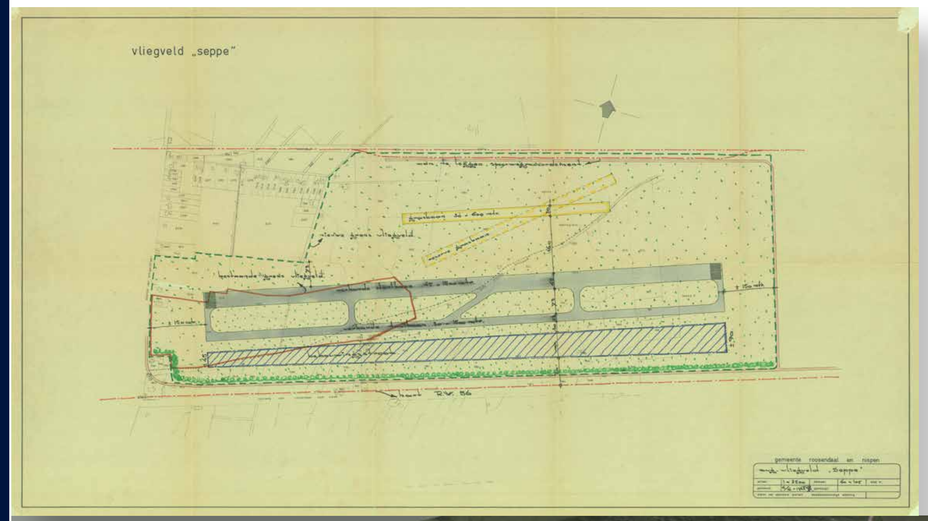
---

- Opdracht aan koper:
  Behoud van een zelfstandig (recreatieve) vliegveld.
- Randvoorwaarde: Niet meer vliegen dan in 2008 volgens de normen toegestaan.

DOELEN EN MAATREGELEN VOOR EEN ECONOMISCH ZELFSTANDIG VLIEGVELD:

- Zorgen voor een toegevoegde waarde voor de omgeving
- Kwaliteitsimpuls
- Geen verruiming maximum geluidsnormering

- Aantrekken zakelijke markt,
  niet alleen recreatief vliegen
- Aantrekken bedrijven (Seppe Airparc zorgt voor banen)
- Duurzaam ondernemen indien mogelijk









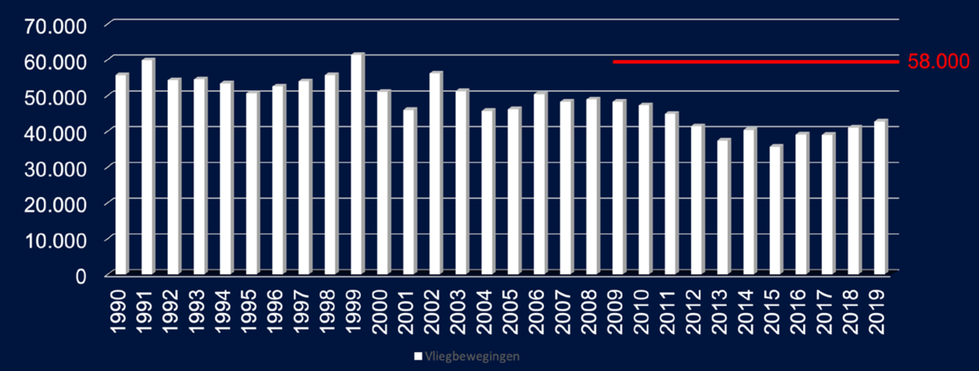
10 jaar Breda International Airport

- Vernieuwing / kwaliteitsverbetering komt op gang
- State of the art General Aviation Vliegveld (kleine luchtvaart)
- Leisure, training en zakelijke vluchten meer in evenwicht
- Vliegbewegingen (ruim) binnen de kaders, geen verruiming (afspraak is afspraak)
- Ruimte voor het organiseren van diverse evenementen (evenementenkalender)
- Breda Airparc deels gerealiseerd, erg conjunctuurgevoelig

- Vliegveld economisch op eigen benen (kostenneutraal)
- Innovatieve, cross-sectorale samenwerkingen
- Breda Airparc biedt in fase 1 en 2 al meer dan 175 arbeidsplaatsen op HBO/WO niveau



Vlieg-geluidsbewegingen 1990 tot en met 2019









Breda International Airport 2030

ECONOMISCH STABIELE EN DUURZAME BEDRIJFSVOERING:

- Vernieuwing en/of vervanging alle gebouwen (kwaliteitsverbetering)
- Kwaliteitsverbetering openbare ruimte vliegveld
- 2025 gebouwen Breda Airparc 50% energieneutraal
- Onderzoeken verduurzaming vliegen (elektrisch / waterstof)
- Streven afname helikoptergeluidsruimte 25% i.c.m. verbrede bedrijvigheid
- Actualisatie milieuvergunning
- Afronden realisatie Breda Airparc < 2023





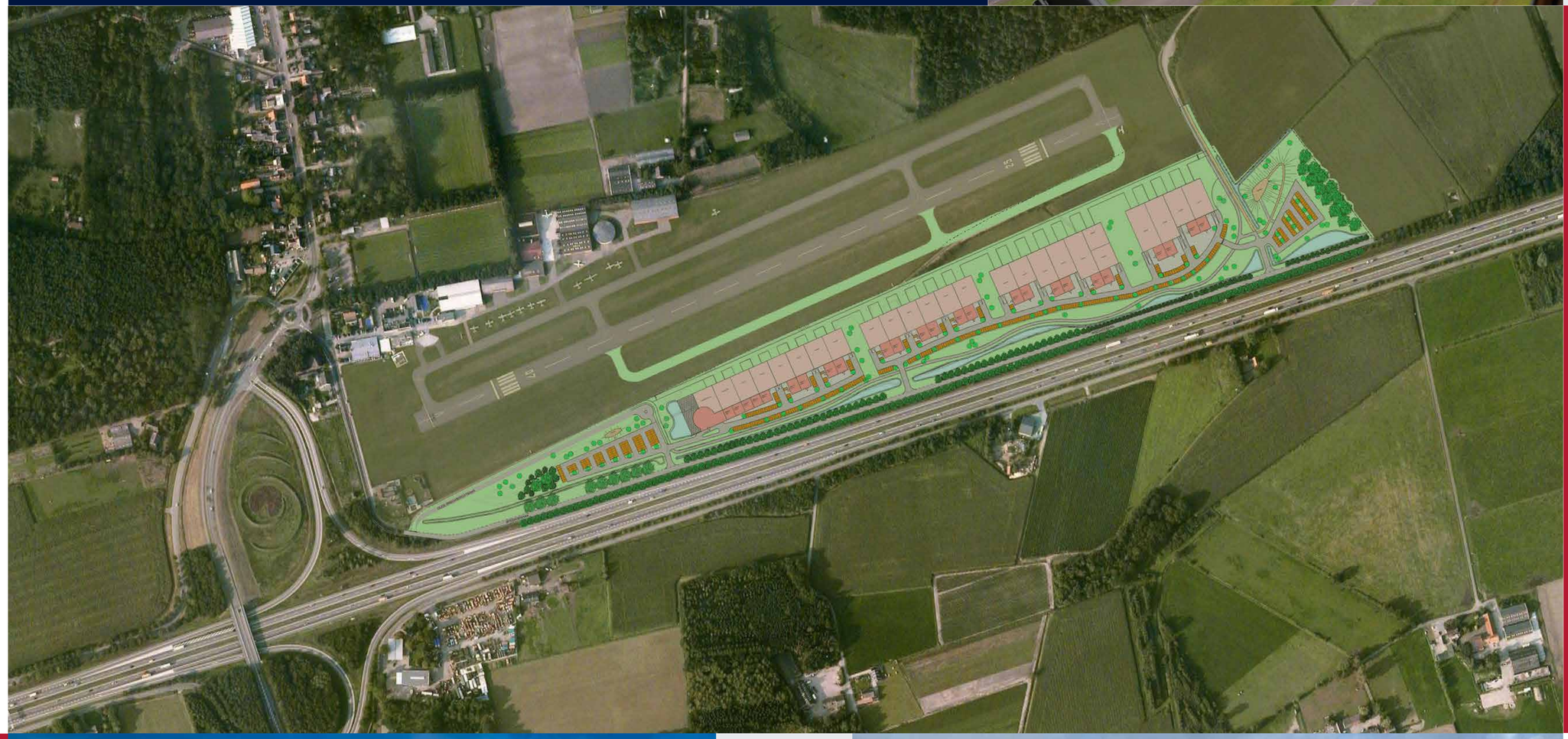
Opmerkingen

Straatwerk:
-A- = asfalt bestaand, parkerenvakken door belijning
-B- = asfalt, parkeren door belijning of
rijbanen van klinkers en parkeervakken van grasbetonstenen
-C- = klinkers danwel betontegels conform bestaand werk
groenvlakken verhoogd voorzien van kantbanden

revisie 3:		door:	datum:
revisie 2:		door:	datum:
revisie 1:		door:	datum:
bestand:	plot-VO	get: c..b	datum: 12-02-2020
		schaal: 1:200	formaat: A1
onderwerp:	vernieuwing terrein Breda Airparc International Noord		
project:	Breda Airparc International	fase: ontwerp	
		projectnr: 83M19	bladnr: VO-001

Realisatie Breda Airparc









Wens tot verruiming mogelijkheden Breda Airparc

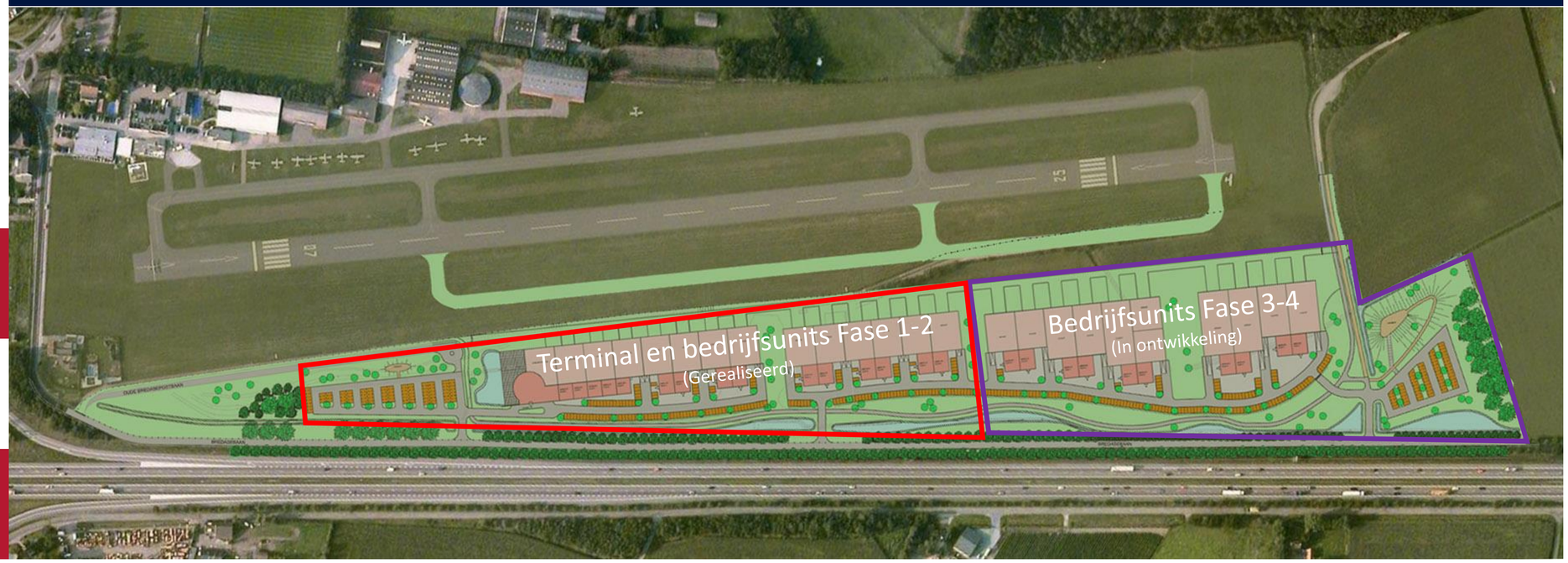
- Ontwikkeling gaat trager dan gewenst
- Economisch zeer kwetsbaar (geen stabiele financiële basis)
- Vestiging minder conjunctuurgevoelige bedrijven is gewenst
- Leegstand invullen met andere bedrijven

VOORSTEL VERRUIMING:

- Hangars in gebruik bij luchtvaartgerelateerde bedrijven
- Kantoren grotendeels in gebruik bij luchtvaart-gerelateerde bedrijven
- Maximaal 50% kantoorruimte voor kleinere niet-luchtvaartgerelateerde bedrijven

---

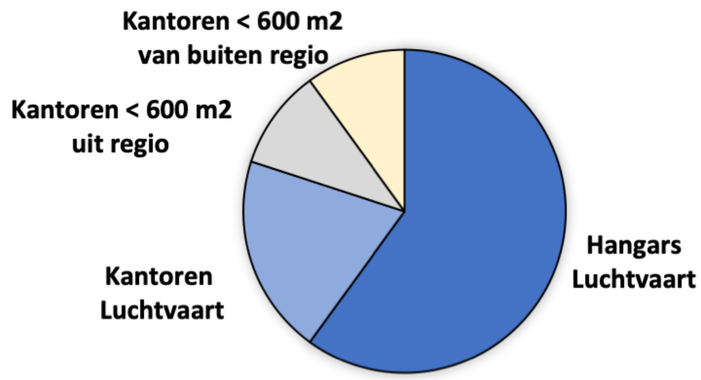
- Stedenbouw / vormgeving / omvang blijft ongewijzigd, geen concessies aan kwaliteit



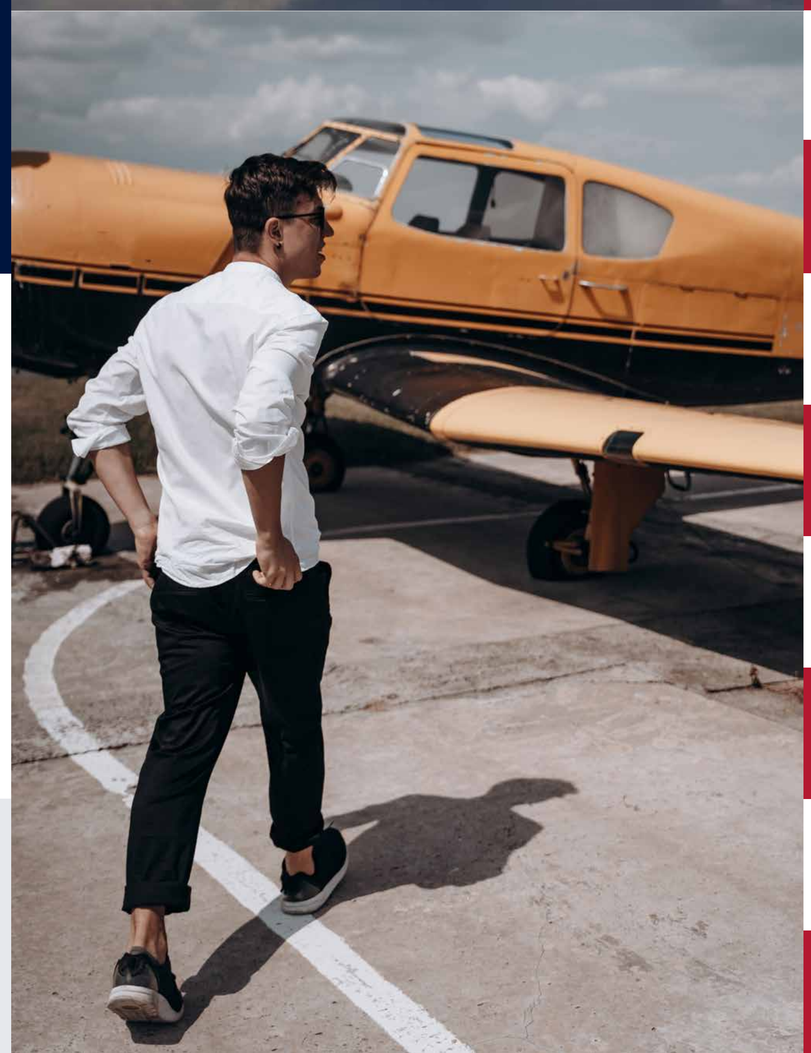
Onze vragen

- Vindt u dat het vliegveld zich in de afgelopen 10 jaar positief heeft ontwikkeld?
- Is het vliegveld van toegevoegde waarde voor de regio?
- Ondersteunt u verdere verduurzaming van het vliegveld?
- Vind u het goed als ook niet-luchtvaartgerelateerde bedrijven zich vestigen als ze niet zorgen voor extra vliegbewegingen?

Ruimtegebruik en mix van bedrijven







Bijlage 7:
Verslag omgevingsdialoog 8 juli 2020

Understanding today.
Improving tomorrow.

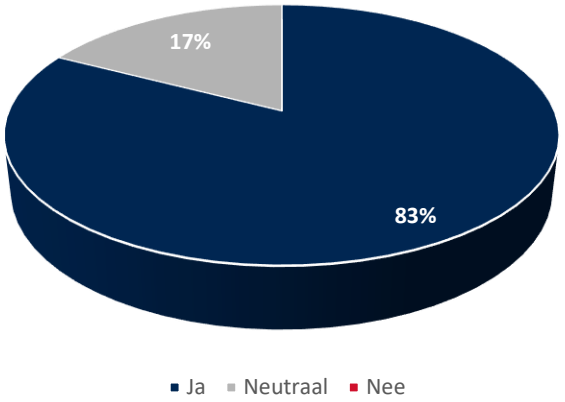
Inloopavond Breda International Airport visie 2030

8 juli 2020

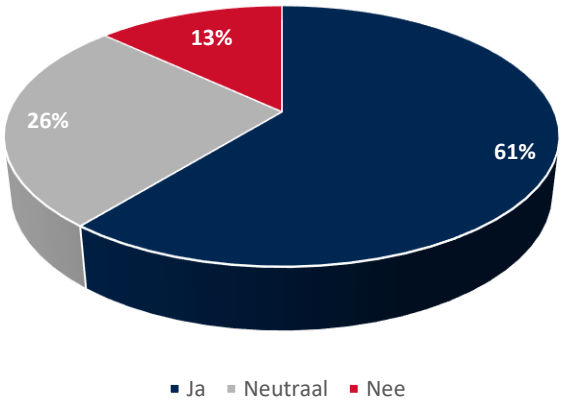
Op woensdagavond 8 juli organiseerde Breda International Airport een inloopavond waar werd teruggeblikt op 10 jaar privatisering en vooruit werd gekeken naar de plannen voor de komende 10 jaar.

De opkomst was 24 personen, waarvan 23 er een korte vragenlijst met ruimte voor opmerkingen hebben ingevuld. De vragen en resultaten waren als volgt:

1. Vindt u dat het vliegveld zich in de afgelopen 10 jaar positief heeft ontwikkeld?

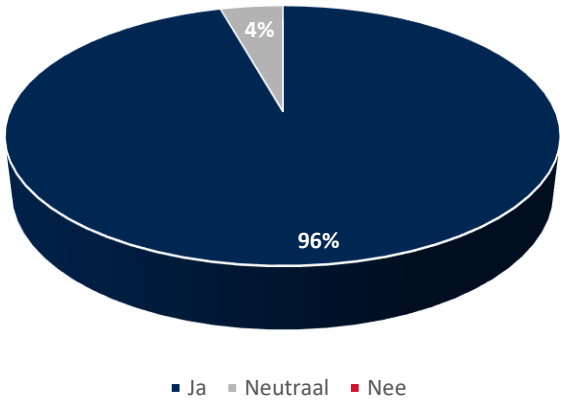


2. Is het vliegveld van toegevoegde waarde voor de regio?

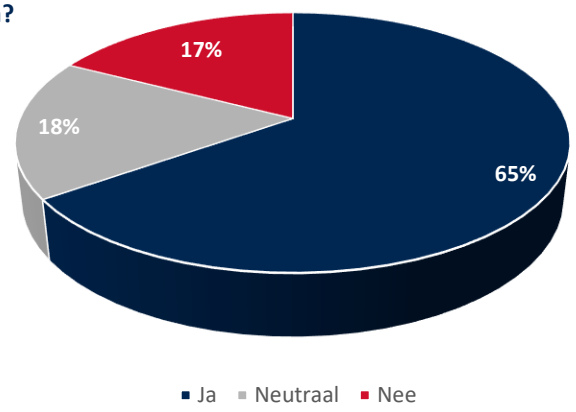


Bijz: van de 3 respondenten die nee als antwoord op deze vraag gaven waren er twee tegen en één tegen verruiming van het vliegveld. Van de 6 respondenten welke als antwoord neutraal gaven waren er vier voor, één neutraal en één tegen verruiming van het vliegveld.

3. Ondersteunt u verdere verduurzaming van het vliegveld?



4. Vindt u het goed als ook niet-luchtvaartgerelateerde bedrijven zich vestigen als deze niet zorgen voor extra vliegbewegingen?



Bijz: van de 4 respondenten die nee als antwoord op deze vraag vond één wel het vliegveld een toegevoegde waarde voor de regio en twee niet. Één was daarbij neutraal. Van de respondenten welke neutraal als antwoord gaven op deze vragen vonden er drie wel het vliegveld van toegevoegde waarde en was er één neutraal.

Bijlage 8:
Planning doorlopen Wro-procedure

Understanding today.
Improving tomorrow.

Planning doorlopen Wro-procedure

De planning gaat uit van tervisielegging eind 2021. Dat betekent vaststellen van het bestemmingsplan in 2022 door de gemeenteraad. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen op 16 maart 2022 heeft het de voorkeur om het eerste kwartaal, vóór de gemeenteraadsverkiezingen, het bestemmingsplan vast te laten stellen (uiterlijk 10 maart 2022). Onderstaande planning leidt daar momenteel toe. Waar kan, wordt geprobeerd het proces te optimaliseren.

Werkzaamheden	doorlooptijd	gereed
Afronden Plan van Aanpak		24 juni
Aanbieden Plan van Aanpak en bestuurlijke behandeling (college + raad)	2 weken	8 juli
Opstellen 1e concept ontwerpbestemmingsplan	8 weken	3 juni
Overleg projectgroep		24 juni
Overleg projectgroep		22 juli
Ambtelijke toets 1e concept ontwerpbestemmingsplan + beoordeling OMWB	7 weken/8 weken	22 juli/29 juli
Overleg projectgroep		19 augustus
Afronden concept ontwerpbestemmingsplan	5 weken (ivm vakantie)	2 september
Overleg projectgroep		16 september
Ambtelijke toets + bestuurlijke behandeling	2 weken	16 september
Overleg projectgroep		14 oktober
Vooroverleg	6 weken	25 oktober
Informatiebijeenkomst (zsm na afronden concept ontwerpbestemmingsplan buiten de zomervakantie)	1 dag tijdens het vooroverleg	
Overleg projectgroep		15 november
Verwerken overlegreacties + resultaten informatiebijeenkomst (opstellen nota vooroverleg + afronden ontwerpbestemmingsplan)	4 weken	19 november
Ontwerp voorbespreken met wethouder	1 week	26 november
Afronden ontwerpbestemmingsplan	1 week	2 december
Aanleveren ontwerpbestemmingsplan voor college	1 week	8 december
Overleg projectgroep		9 december
Bestuurlijke behandeling (college)	1 week	14 december
Publicatie staatscourant ontwerpbestemmingsplan	1 week	23 december
Tervisie legging ontwerpbestemmingsplan	6 weken	3 februari 2022
Opstellen concept notitie zienswijzen	3 weken	24 februari
Ambtelijke toets	2 weken	10 maart
Afronden notitie zienswijzen + aanpassen ontwerpbestemmingsplan)	2 weken	24 maart
Concept bestemmingsplan voorbespreken met wethouder	1 week1	31 maart
Aanleveren ontwerpbestemmingsplan voor college	1 week	6 april
Bestuurlijke behandeling (vaststelling bestemmingsplan)	6 weken	18 mei
Vastgesteld bestemmingsplan		Nog niet bekend

1. Aandachtspunt is de gemeenteraadsverkiezing en de gevolgen daarvan voor deze en alle onderstaande stappen