



Ontwikkelingsplan Ladonk 2011

20 juli 2011

ONTWIKKELINGSPLAN LADONK 2011

COLOFON

Onderwerp	: Ontwikkelingsplan Ladonk 2011
Datum	: 20 juli 2011
Status	: Versie 8.0 (definitief)
Auteurs	: S. van Schijndel (gemeente Boxtel), G. Wagemakers (BOM)
Bijdrage	: Bestuur WeB, afdelingen RO en WM gemeente Boxtel

INHOUDSOPGAVE	pagina
1. INLEIDING	1
1.1 Achtergrond	1
1.2 Doel en status Ontwikkelingsplan	1
1.3 Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.4 Wat er vooraf ging	3
1.5 Leeswijzer	5
2. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Ontstaansgeschiedenis	7
2.3 Verkaveling en bebouwing	9
2.4 Verkeer en bereikbaarheid	11
2.5 Openbare ruimte en groen	15
2.6 Conclusies: ruimtelijke kansen en knelpunten	17
3. BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Bestaande bedrijvigheid in Boxtel	19
3.3 Bestaande bedrijvigheid in Ladonk	21
3.4 Ruimtegebruik	23
3.5 Conclusies: economische kansen en knelpunten	25
4. KADERS EN RANDVOORWAARDEN	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Marktruimte in Boxtel	27
4.3 Regionale context	29
4.4 Ontwikkelingen en trends	31
4.5 Beleidskader	33
4.6 Bestemmingsplannen	39
4.7 Belemmeringen uit oogpunt van planologie en milieu	41

5.	ONTWIKKELVISIE	43
5.1	Inleiding: één toekomstvisie voor Ladonk en Vorst	43
5.2	Aandachtsgebieden	43
5.3	Visie op verkaveling en bebouwing	45
5.4	Visie op verkeer en bereikbaarheid	49
5.5	Visie op groen en ecologie	53
5.6	Visie op economische structuur	55
5.7	Visie op duurzaamheid	57
6.	DEELGEBIEDEN	63
6.1	Inleiding	63
6.2	Baanplein	64
6.3	Spoorzone	64
6.4	Ladonk-Midden	65
6.5	Noordschil	65
6.6	Hemelrijk	66
6.7	Hoofdas	66
6.8	Staarten	67
6.9	Etalage	67
6.10	Campus	68
6.11	Vorst A t/m C	68
7.	IMPLEMENTATIE	69
7.1	Inleiding	69
7.2	Juridisch: het RO-traject	69
7.3	Financieel: het oprichten van een herstructureringsfonds	71
7.4	Commercieel: het opstellen van een gebiedsmarketingplan	73
7.5	Procedureel: het vormgeven van uitgiftebeleid	75
7.6	Organisatorisch: een nieuwe samenwerking binnen parkmanagement	75
	BIJLAGE I INVENTARISATIE BEDRIJFVIGHEID	
	BIJLAGE II MARKTANALYSE	

1. INLEIDING

1.1 Achtergrond

De aanpak van bestaande bedrijventerreinen staat hoog op de agenda bij veel overheden, vastgoedpartijen en ondernemers. Bijna een derde van de ruim 3.600 bestaande bedrijventerreinen in Nederland is verouderd. De nationale opgave voor herstructurering van deze verouderde bedrijventerreinen omvat ruim 21.000 hectare.

Ook het Boxtelse bedrijventerrein Ladonk heeft in de loop der jaren aan kwaliteit ingeboet, hetgeen zich uit in gebrek aan samenhang, lokale verpaupering en gedeeltelijke leegstand. Daarnaast zijn de activiteiten van bepaalde bedrijven moeilijk te combineren in de buurt van andere. De slechte staat van delen van het bedrijventerrein en achterblijvende ontwikkelingen vanuit de markt maken ingrepen vanuit de overheid noodzakelijk.

Binnen de aanpak van bestaande bedrijventerreinen zijn vier niveaus te onderscheiden:

1. **Facelift:** opknapbeurt bij fysieke veroudering van een terrein.
2. **Revitalisering:** forse integrale verbetering van een verouderd terrein, met behoud van de bestaande economische functies, maar soms in andere vorm.
3. **Herprofilering of herstructurering:** een terrein krijgt een nieuwe 'werkfunctie' als reactie op economische veroudering van de bestaande bedrijfsmatige activiteiten.
4. **Transformatie:** ombouwen van een bedrijventerrein naar een locatie met een geheel andere functie, bijvoorbeeld wonen.

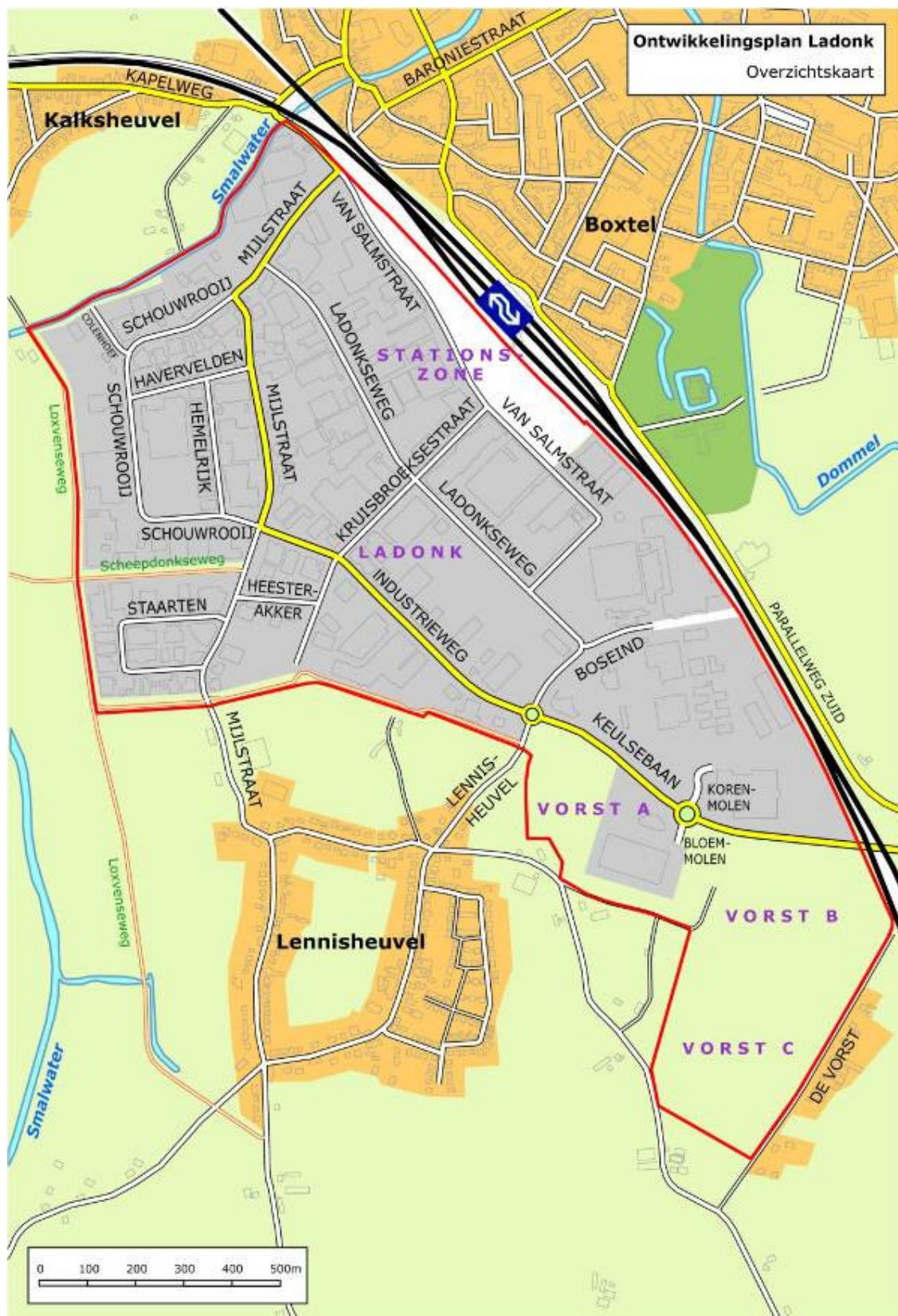
Al enige tijd werken de gemeente Boxtel, de Werkgeversvereniging Boxtel (WeB) en de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM) samen aan de verbetering van het vestigingsklimaat op Ladonk. Daarbij is gekozen voor een aanpak door middel van de herprofilering c.q. herstructurering van het bedrijventerrein. Dit dient in samenhang te gebeuren met het naburige, nieuw uit te geven bedrijventerrein Vorst.

1.2 Doel en status Ontwikkelingsplan

Het voorliggende Ontwikkelingsplan geeft aan wat anno 2011 de stand van zaken, potentie en ambities van het plangebied zijn. Het plan is niet bedoeld als blauwdruk, maar om te fungeren als richtinggevend toetsingskader bij de verdere aanpak van het bedrijventerrein, inclusief de uitgifte van Vorst. Daarbij worden twee doelstellingen nagestreefd:

1. **Publiekrechtelijk:** het Ontwikkelingsplan is een uitwerking van de nieuwe gemeentelijke structuurvisie 'Verfrissend Boxtel 2011'. Na vaststelling door de gemeenteraad zal het Ontwikkelingsplan vervolgens het uitgangspunt vormen voor nieuw op te stellen bestemmingsplan(nen) voor Ladonk en/of Vorst.
2. **Publiek-private samenwerking:** het Ontwikkelingsplan vormt na vaststelling door de gemeenteraad de basis voor nieuwe afspraken tussen de betrokken partijen (al dan niet verenigd in Parkmanagement) over de wijze waarop er bij de aanpak van Ladonk zal worden samengewerkt.

Het Ontwikkelingsplan is tot stand gekomen door middel van verschillende werksessies en gesprekken tussen vertegenwoordigers van de gemeente, BOM en WeB. Verder is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken die bij de totstandkoming van het oorspronkelijke Ontwikkelingsplan in 2006 zijn uitgevoerd, evenals latere analyses en studies. Tot slot is dank verschuldigd aan de leden van de Klankbordgroep Regenboog en de Adviescommissie Duurzame Ontwikkeling (ADO) voor hun inbreng in de totstandkoming van het plan.



1.3 **Ligging en begrenzing van het plangebied**

Het gebied waarop dit Ontwikkelingsplan betrekking heeft omvat het bedrijventerrein Ladonk inclusief het nieuw uit te geven deelgebied Vorst, zoals weergegeven op de linker pagina. Bedrijventerrein Ladonk (bruto oppervlak ca. 100 hectare) is van oudsher gericht op productie en verwerking en biedt huisvesting aan ongeveer 150 bedrijven in diverse sectoren. De gronden voor Vorst (bruto oppervlak ca. 27 hectare) zijn deels in eigendom van de gemeente (deelgebieden A en B) en deels in eigendom van een projectontwikkelaar (deelgebied C). Met uitzondering van 5 hectare die zijn uitgegeven aan het Rabobank Datacenter, is Vorst nog niet verkaveld of bebouwd.

Het totale plangebied wordt in dit Ontwikkelingsplan consequent 'Ladonk' genoemd en is op hoofdlijnen onderverdeeld in de deelgebieden Stationszone, Ladonk en Vorst. Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van de bebouwde kom van Boxtel, ten oosten van de kern Lennisheuvel. Het gebied wordt globaal begrensd door het Smalwater en de kern Kalksheuvel in het noorden, de spoorlijn Boxtel-Eindhoven en de Vorst in het westen, en kleinschalige groene ruimten richting Lennisheuvel in het zuiden. Aan de Oostzijde vormt het Smalwater met aangrenzende weilanden de overgang tussen Ladonk en de Kampina.

1.4 **Wat er vooraf ging**

Al in 1999 werd een intentieovereenkomst tussen gemeente en WeB ondertekend over de toekomstige aanpak van het bedrijventerrein, resulterend in het Masterplan 'Ladonk Nieuw' in het jaar 2000. Sinds 2004 is ook de BOM betrokken bij de herstructurering van Ladonk. Sindsdien zijn diverse visiedocumenten opgesteld en overeenkomsten gesloten, in het bijzonder over de aanpak van enkele deelgebieden en het beheer van het bedrijventerrein in de vorm van Parkmanagement.

Het laatste kaderstellende document voor de herstructurering betreft het Ontwikkelingsplan Ladonk van maart 2006 waarin een aantal keuzes is gemaakt ten aanzien van de herstructurering. Concreet is toen een tweetal deelprojecten benoemd waarmee de aanpak vorm diende te krijgen: de Stationszone 'smalle variant' en de locatie Reijnders-Bowie. Met beide projecten is gestart, waarbij de BOM de rol van procesmanager op zich heeft genomen. Er zijn resultaten geboekt, maar beide projecten zijn nog niet succesvol afgerond. In 2010 zijn de betrokken partijen tot de conclusie gekomen dat de kaders voor de herstructurering aan een actualisatie toe zijn. Deze constatering is mede ingegeven door de sterk gewijzigde marktomstandigheden, het vertrek van een aantal beeldbepalende bedrijven en voortschrijdende inzichten over de verkeersontsluiting van Boxtel in het algemeen.

De belangrijkste wijzigingen die aanleiding geven voor het actualiseren van het Ontwikkelingsplan worden hieronder kort opgesomd.

Herontwikkeling Stationszone

Na aankoop van een deel van de locatie door de gemeente (financieel ondersteund door de Brabantse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen, de BHB) is een prijsvraag georganiseerd voor projectontwikkelaars voor enerzijds planvorming en anderzijds feitelijke participatie in de herontwikkeling van de locatie. Door de geselecteerde ontwikkelaar is een herstructureringsplan opgesteld, dat is vastgesteld door de samenwerkende partijen. Begin 2009 heeft de ontwikkelaar de samenwerking echter beëindigd vanwege het ongunstige marktperspectief. Verdere aankopen van delen van de stationszone (eigendom van NS Poort en Bosch Rexroth) hebben nog niet plaatsgevonden.



Wijzigingen sinds 2006: ontwikkeling Rabobank Datacenter...

Hotel bij spoor blijft in beeld voor Boxtel

door: Diensten van der Meijden

BOXTEL - Projectontwikkelaar Van Wijnen, de gemeente Boxtel en de Boxtelse Ontwikkelings Maatschappij (BOM) hebben een samenwerkingsovereenkomst...

marken. De economische visie van Boxtel, gaf een tijde geleden nog aan dat Boxtel een tweede horecawijk kan hebben, aan de aan de oostzijde van het dorp wordt gesproken. „Dan moet je een plek ook weten denken aan de rand van Boxtel. Dus niet te ver van het spoor“.



planvorming Stationszone.

Reijnders maakt plan met Boxtel

Boxtel en de firma Reijnders denken na over verplaatsen.

door: Diensten van der Meijden

BOXTEL - Op de valreep van 2008 hebben de gemeente Boxtel, de Boxtelse Ontwikkelings Maatschappij (BOM) en de firma Reijnders, die op industrieterrein La...

den moeten kiezen. „Daar zijn in het verleden ook al plannen over gemaakt. Maar nu moet wel daadwerkelijk nog iets zo lukt. Denk aan het voorbeeld van Wageningen.“
De Reijnders bedrijf locht in Den Bosch een grote kant op van een aard rijsvoederbedrijf en wilde zich daar vestigen. Maar Den Bosch stak daar een stokje voor en...



...en stagnatie verplaatsing NIMBY-bedrijven

Verplaatsing milieuhinderlijke bedrijven

Centraal in het oorspronkelijke Ontwikkelingsplan stond de verplaatsing van de zogenaamde 'NIMBY'-bedrijven Bowie en Reijnders. Vooral de vestiging van afvalverwerker Bowie levert nog altijd overlast op voor andere bedrijven en wordt als onwenselijk beschouwd. Eind 2008 is een intentieovereenkomst gesloten met de eigenaar van de locatie, echter tot op heden zonder tastbare resultaten.

Verder was er ten tijde van de vaststelling van het Ontwikkelingsplan (2006) sprake van een mogelijke bedrijfsverplaatsing van het recyclingbedrijf Milieu Service Brabant (MSB) naar 's-Hertogenbosch. Dit is uiteindelijk niet doorgegaan, waardoor de vestiging van dit bedrijf op Ladonk nog steeds een feit is.

Alternatieve vestigingslocaties voor Bowie en MSB zijn tot op heden nog niet in beeld. Een op initiatief van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd onderzoek naar de haalbaarheid van een zogenaamd 'Ecopark' heeft niet tot concrete resultaten geleid. Mocht het tot een vertrek van Bowie komen, dan zal de eigenaar de locatie voor eigen rekening en risico herontwikkelen tot bedrijfsruimten.

Planvorming Vorst

In de afgelopen periode is deelgebied A van Vorst grotendeels uitgegeven ten behoeve van de vestiging van het Rabobank Datacenter. Er resteert nog ruim 3 hectare bedrijventerrein in Vorst A. Voor deze kavels moet de ontsluiting echter nog planologisch worden geregeld. Voor de overige delen van Vorst (B en C) heeft de provincie goedkeuring omtrent houden aan het wijzigen van de bestemming in bedrijventerrein.

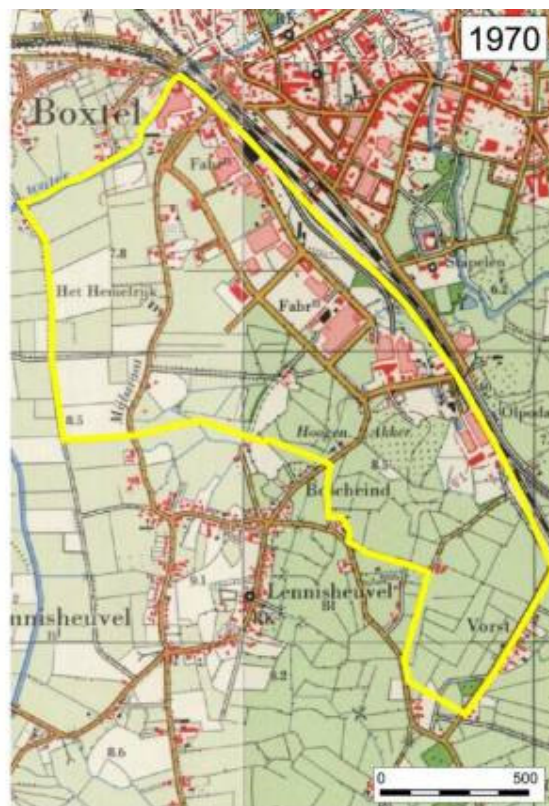
Verkeersstructuur

De gemeente is onder de noemer van het project TALK (Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg) gestart met een onderzoek naar de verbetering van de verkeersdoorstroming aan de westzijde van Boxtel, waaronder over Ladonk. In juni 2011 heeft de gemeenteraad van Boxtel ingestemd met de voorkeursvariant. De komende tijd zal het tracé in verschillende deelprojecten verder worden uitgewerkt.

1.5 Leeswijzer

Het Ontwikkelingsplan Ladonk 2011 is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke structuur van Ladonk: bebouwing, verkaveling, verkeer en bereikbaarheid, openbare ruimte en groen.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de bestaande economische structuur van Ladonk: soorten bedrijvigheid, ruimtegebruik, leegstand.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de kaders en randvoorwaarden die van invloed zijn op de ontwikkelpotentie van Ladonk: markt, ruimtelijk beleid, planologie en milieu.
- Hoofdstuk 5 zet de ontwikkelingsvisie voor de toekomst van Ladonk uiteen. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de ruimtelijke visie en de economische visie.
- Hoofdstuk 6 onderscheidt een aantal deelgebieden binnen de ontwikkelingsvisie.
- Hoofdstuk 7 tot slot besteedt aandacht aan de uitvoerbaarheid van het Ontwikkelingsplan: juridisch, financieel, commercieel, procedureel en organisatorisch.



2. **BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

2.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke opzet van Ladonk omschreven. Daarbij wordt ingegaan op achtereenvolgens de historische ontwikkeling, verkaveling, bebouwing, verbindingen, openbare ruimte en groen. Het hoofdstuk sluit af met een opsomming van ruimtelijke kansen en knelpunten die in de gebiedsvisie dienen te worden aangekaart.

2.2 **Ontstaansgeschiedenis**

Boxtel is ontstaan aan de Dommel, op de plek waar de rivier oversteekbaar was. Oorspronkelijk lagen er vooral in oost-westelijke richting relaties tussen het water, de dorpskern, de akkers en de hogere woeste gronden. In de historische kaartjes op de linkerpagina zijn deze nog zichtbaar. Daarnaast zijn de noord-zuid gerichte hoofdwegen en spoorlijn goed te zien, die later zijn aangelegd en grote invloed hebben gehad op de ontwikkeling van Boxtel. De komst van het station in 1865 heeft geleid tot de aanleg van de stationsstraat enerzijds en de aanzet voor het bedrijventerrein Ladonk anderzijds.

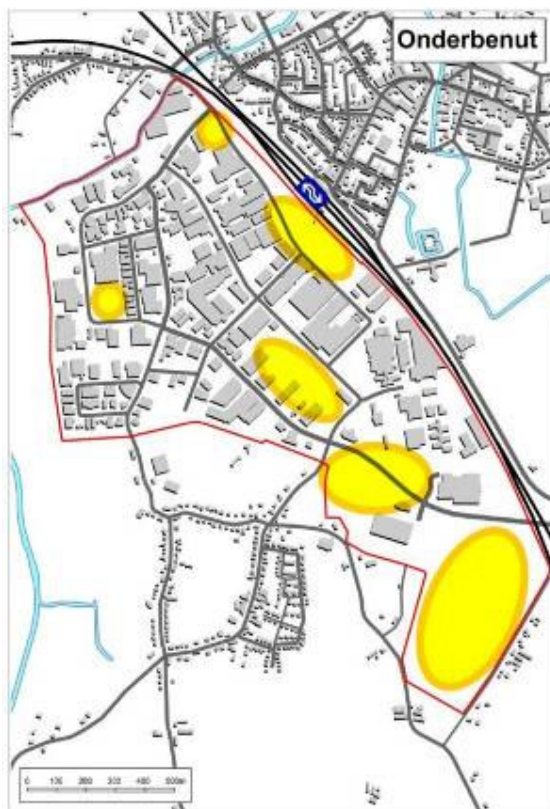
De eerste industriële activiteiten op Ladonk dateren van rond 1900 en concentreerden zich in de zone grenzend aan de spoorlijn. De planmatige ontwikkeling van Ladonk kwam in de jaren '50 van de vorige eeuw op gang, waarbij het agrarisch grondgebruik langs de uitvalswegen geleidelijk vervangen werd door industriële bedrijvigheid. Doorgaans waren dat relatief kleinschalige productiebedrijven die zich vestigden langs de Van Salmstraat, Ladonkseweg en Mijlstraat. Tegenwoordig herinneren slechts enkele oude woningen en bomenrijen langs de Mijlstraat aan de vooroorlogse periode (zie foto linksonder).

In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw vond een gestage uitbreiding van Ladonk plaats in zuidwestelijke richting. Achtereenvolgens werden de Ladonkseweg, Kruisbroeksestraat, Industrierweg, Schouwrooij, Havervelden en Hemelrijk aangelegd en werden de tussenliggende gronden verkaveld.

De meest recente uitbreiding betreft 'Ladonk III', het blok rondom de Staarten (tussen Mijlstraat en Loxvenseweg) dat dateert uit de negentiger jaren van de vorige eeuw. In die periode werd ook de Keulsebaan aangelegd, inclusief een tunnel onder de spoorlijn, als nieuwe verbinding met de snelweg A2. De bestaande spoorwegovergang ter plaatse van Boseind werd opgeheven en Boseind werd een doodlopende erfontsluitingsweg.

De gronden voor Vorst zijn eind negentiger jaren aangekocht door de gemeente met de bedoeling hier een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. De gronduitgifte is echter stil komen te liggen vanwege het ontbreken van juridische kaders.

Al met al zijn er weinig tastbare historische overblijfselen te vinden op Ladonk; het gebied is vooral een functioneel bedrijventerrein met overwegend naoorlogse bebouwing. Bijzonder is de onverharde, met bomen omlijnde Scheepdonkseweg, die vanuit het groene landschap diep het bedrijventerrein insteekt. Verder hebben alleen enkele vooroorlogse woningen langs de Mijlstraat mogelijk enige cultuurhistorische waarde.



2.3 Verkaveling en bebouwing

Zoals is omschreven in de vorige paragraaf, is Ladonk niet in één keer planmatig ontwikkeld. Het bedrijventerrein is met verloop van tijd ontstaan langs het spoor en de oorspronkelijke uitvalswegen van Boxtel en is vervolgens in verschillende fasen uitgebreid. Deze 'organische' ontwikkeling is terug te zien in de verkaveling en bebouwingstypologieën, die zeer gevarieerd van aard zijn.

Er is sprake van een tamelijk willekeurige situering van grootschalige en kleinschalige, recente en oudere bebouwing. Grofweg bevinden de grootste kavels en gebouwen zich in het oostelijk deel van het plangebied, terwijl de kleinere kavels en gebouwen vooral te vinden zijn in de centrale zone langs de Mijlstraat, Hemelrijk, Havervelden en Staarten.

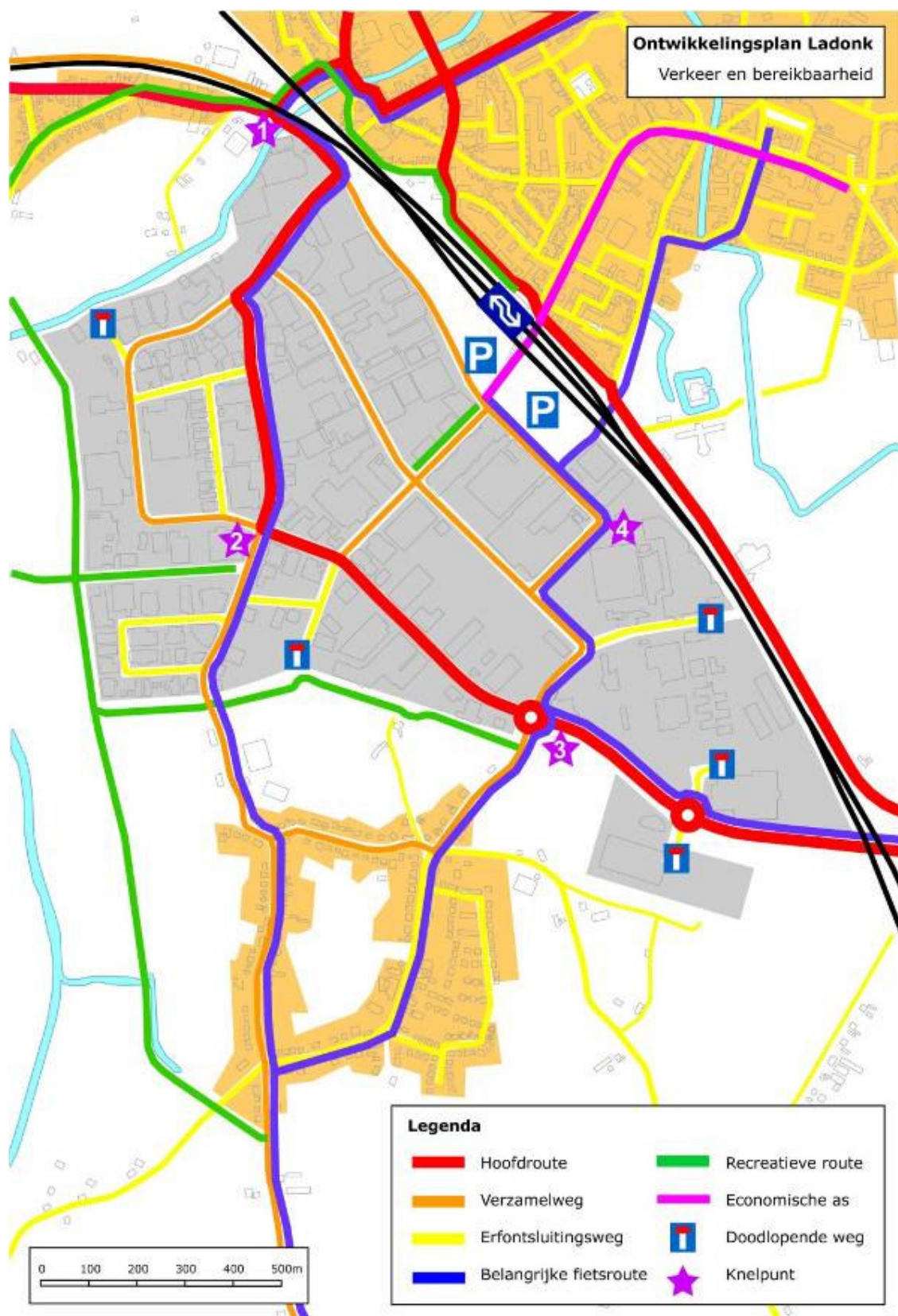
Als gevolg van het natuurlijke (verouderings)proces van bedrijfsontwikkeling door de jaren heen (opkomst, uitbreidingen, verval, nieuwe technieken e.d.) is een naar de huidige maatstaven suboptimale inrichting ontstaan. Diverse relatief kleinschalige bedrijven die zich in de ontstaansfase op Ladonk vestigden, hebben door de jaren heen kans gezien om de percelen van naast- en achtergelegen bedrijven te verwerven. Hierdoor zijn er langgerekte percelen ontstaan, die van straat tot straat lopen. Het gevolg van dit proces is dat er op veel plekken een onduidelijke voorkant/achterkant situatie is ontstaan.

Verder valt op dat er op enkele punten langs de hoofdroute (met name de Industrieweg tussen Kruisbroeksestraat en Mijlstraat) sprake is van smalle kavels met brede en/of meerdere uitritten direct op de openbare weg. In veel gevallen bestaat de grens tussen openbaar gebied en bedrijfskavel volledig uit verharding. Dit tast de ruimtelijke kwaliteit aan (verstening) en komt de doorstroming en verkeersveiligheid niet ten goede, zeker als rekening wordt gehouden met de beoogde veranderingen in de verkeersstructuur (TALK) en bijbehorende toenames van de verkeersintensiteit.

Het deelgebied Vorst kent momenteel nog een vooral landelijke structuur, met enkele woningen en agrarische bedrijven langs de rand. Een bijzonder element vormt het datacenter van de Rabobank, dat in 2010 in gebruik is genomen op een perceel van circa 2,5 hectare in Vorst A. Tot en met 2013 loopt er een optie van de Rabobank om het datacenter met nog eens 2,5 hectare uit te breiden in Vorst B. Tevens is er in Vorst B circa een hectare gereserveerd voor een proefboring naar schaliegas. Verder is Vorst grotendeels nog onbebouwd. Er bestaat behoefte aan een geactualiseerd stedenbouwkundig plan voor Vorst. Eerdere plannen zijn verouderd doordat het datacenter gerealiseerd is op de plek waar in eerste instantie de hoofdontsluitingsweg van Vorst was geprojecteerd.

De sterkten en zwakten met betrekking tot de verkaveling en bebouwing van Ladonk kunnen als volgt worden opgesomd:

STERK • Veel verschillende kavelgrootten en bebouwingsvormen beschikbaar • Kleinschalige verkaveling langs historische uitvalsweg Mijlstraat	ZWAK • Willekeurige situering grote en kleine bedrijven • Voor-/achterkantsituaties • Veel in-/uitritten langs hoofdroute
KANS • Mogelijkheid tot herverkavelingen langs hoofdroute bij aanpak TALK	BEDREIGING • Schaalvergroting en samenvoegingen van kleine kavels Mijlstraat, Hemelrijk • Versnippering van grotere kavels Van Salmstraat, Industrieweg



2.4 Verkeer en bereikbaarheid

2.4.1 Bereikbaarheid

Ladonk is vanaf de A2 goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Vanaf de kern Boxtel is Ladonk goed bereikbaar voor langzaam verkeer, maar minder voor gemotoriseerd verkeer. Een sterk punt van het bedrijventerrein is de beschikbaarheid van het spoor voor personenvervoer en mogelijk voor goederenvervoer. Hierdoor is Ladonk prima bereikbaar per spoor vanuit de centra van de omliggende steden.

2.4.2 Ontsluiting

In noordelijke richting wordt Ladonk ontsloten via de spoorwegovergang die de Mijlstraat en Van Salmstraat verbindt met de Baroniestraat. Deze 'dubbele overweg' vormt een complexe knoop tussen verschillende routes voor zowel gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer. Niet alleen wordt er veel gebruik van gemaakt door woon-werkverkeer binnen Boxtel, ook vormt deze route de primaire verbinding richting Haaren, Oisterwijk en Tilburg. Het is een drukke overweg, met 800 passanten tijdens het drukste spitsuur. De combinatie van kruispunt en overweg (die vaak lange tijd dicht is) zorgt niet alleen voor overlast voor omwonenden, maar ook voor gevaarlijke situaties. Er kan filevorming ontstaan door het sluiten van één van de twee overgangen, maar ook als motorvoertuigen de afslag richting Tongeren willen nemen en op de overweg moeten wachten op tegemoetkomend verkeer. Gezien de verwachte explosieve groei van het treinverkeer als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal deze overweg in de nabije toekomst een ernstig knelpunt worden in de lokale verkeersstructuur.

In oostelijke richting wordt het plangebied ontsloten via de Keulsebaan richting de A2. De groei van Ladonk en de ontwikkeling van Vorst zullen leiden tot een toename van het (vracht-)verkeer over deze route. Uit verkeerskundige berekeningen is gebleken dat de verkeersdruk op de Keulsebaan de komende jaren aanzienlijk zal toenemen, met opstoppen en onveilige situaties als gevolg. Bovendien bestaat het gevaar dat, wanneer de Keulsebaan overbelast raakt, het verkeer op zoek zal gaan naar sluiproutes die andere delen van Boxtel zullen belasten.

In zuidelijke richting bevinden zich twee ontsluitingen richting de woonkern Lennisheuvel en het achtergelegen buitengebied. De Mijlstraat is een oude uitvalsweg van Boxtel richting Lennisheuvel en loopt dwars over het bedrijventerrein. Ook de Lennisheuvel is een oude uitvalsweg en bebouwingslint. Beide wegen worden tevens intensief gebruikt als fietsverbinding, zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatieve doeleinden.

In westelijke richting is er geen sprake van een rechtstreekse ontsluiting. Gemotoriseerd verkeer met de bestemmingen Haaren, Oisterwijk of Tilburg gaat momenteel via de Kapelweg door Kalksheuvel, wat de leefbaarheid in deze woonkern negatief beïnvloedt.

Samenvattend kan worden gesteld dat de bereikbaarheid van Ladonk op dit moment matig is en in de nabije toekomst een probleem zal worden. Gezien de dubbele overweg in het noorden en de enkele rijbaan van de Keulsebaan in het zuiden, is de ontsluitingsstructuur erg filegevoelig. Mede als gevolg van deze overwegingen is de gemeente Boxtel onder de noemer van het project TALK (Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg) een onderzoek opgestart naar de verbetering van de verkeersstructuur. In juni 2011 heeft de gemeenteraad een voorkeurstracé vastgesteld. Dit tracé ontsluit het bedrijventerrein ter hoogte van de Colenhoef. Hiermee zal in de visievorming dan ook rekening worden gehouden.



2.4.3 Interne verkeersstructuur

De verkeersstructuur op Ladonk is diffuus. Hoewel op papier onderscheid wordt gemaakt in een hoofdroute, verzamelwegen en erfontsluitingswegen (zie kaart op pagina 10), blijkt in de praktijk dat veel van de kruisingen gelijkwaardig zijn. Uit de inrichting, de straatwanden en het beloop van de weg blijkt niet altijd wat de hoofdroute is. Delen van de route hebben een breed profiel en zijn duidelijk ingericht (zie bovenste foto), maar andere delen worden gekenmerkt door smalle percelen met meerdere uitritten. Gecombineerd met het vele laden en lossen op de openbare weg leidt dit tot slechte doorstroming. Vooral de Mijlstraat en Hemelrijk (zie middelste foto) zijn in dit kader problematisch omdat het relatief smalle straten zijn met veel aansluitingen, terwijl de Mijlstraat volgens de ANWB-routing een stroomfunctie vervult. De Van Salmstraat ten slotte ondervindt overlast van parkeren door treinforesen en heeft een onduidelijk profiel door het ontbreken van een heldere scheiding tussen de openbare weg en sommige bedrijfskavels (zie onderste foto).

Verder zijn er specifieke knelpunten bij een viertal kruisingen (zie de kaart op pagina 10):

1. De dubbele overweg, die formeel buiten het plangebied gelegen is maar wel van grote invloed is op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van Ladonk.
2. De kruising Industrieweg/Schouwrooij/Mijlstraat. Hier buigt de hoofdroute af richting het noorden en ontmoeten verschillende verkeersstromen elkaar.
3. De rotonde Boseind. Deze wordt door vrachtverkeer als krap ervaren en vormt in de spits het toneel voor conflicten tussen vrachtverkeer, woon-werkverkeer en fietsers.
4. De kruising Ladonkseweg/Van Salmstraat. Hier kruist een belangrijke fietsroute het afslaand vrachtverkeer (varkenstransporten) met bestemming VION.

2.4.4 Verbindingen voor langzaam verkeer

Als gevolg van de ligging van Ladonk tussen het centrum van Boxtel, de woonkern Lennisheuvel en de Kampina wordt het bedrijventerrein doorkruist door verschillende langzaam verkeersroutes. Zoals omschreven in paragraaf 2.4.2 zijn er op enkele plekken conflicten tussen fiets-, auto- en vrachtverkeer. De fietsverbinding tussen Boxtel en Lennisheuvel verdient aandacht, vooral ter plaatse van de rotonde Boseind en de kruising Ladonkseweg/Van Salmstraat. Ook is er een kleine maar constante stroom van recreatieve wandelaars over het bedrijventerrein, die vanaf het station via de Kruisbroeksestraat hun weg zoeken richting het buitengebied.

2.4.5 Conclusies

Tijdens een werksessie hebben de betrokken partijen de sterkten, zwakten, kansen en beperkingen op het gebied van de bereikbaarheid als volgt samengevat:

STERK • Centrale ligging in regio • Goede bereikbaarheid door tunnel Keulsebaan • Aanwezigheid station en spoorverbinding personenvervoer • Nabijheid tot centrum Boxtel	ZWAK • Te ver van A2 voor logistieke functie • Geen spoorverbinding goederenvervoer • Infrastructuur niet op groei berekend • Enkele gevaarlijke kruispunten • Parkeren op de openbare weg • Bewegwijzering/routing
KANS • Spin in web stedendriehoek • Mogelijkheid aanleggen rotondes • TALK: nieuwe ontsluiting noordzijde • PHS: aanpassing dubbele overweg	BEDREIGING • Uitblijven besluitvorming en uitvoering ontsluiting (TALK) • Vastlopen verkeer door toename verkeersintensiteit



Ladonk beschikt over een volwassen groene rand en grenst aan het aantrekkelijke buitengebied...



...maar binnen het bedrijventerrein is geen sprake van uniforme groenstructuur of beeldkwaliteit...



...en grote delen van het plangebied zijn volledig bebouwd en verhard.

2.5 Openbare ruimte en groen

Het bedrijventerrein heeft zich genesteld op de voormalige akkers, waarbij het groen geleidelijk heeft plaatsgemaakt voor bedrijfskavels. Grote delen van Ladonk zijn volledig bebouwd en/of verhard. Het deelgebied Vorst kent daarentegen nog altijd een groten-deels landelijke verkavelingsstructuur met enkele agrarische bedrijven en woningen langs de randen.

Een groot deel van de aanwezige openbare ruimte (wegen, ondergrondse infrastructuur en groen) in het bestaande deel van Ladonk is tussen 2000 en 2003 opgewaardeerd in het kader van het project IRMA (Interreg Rijn-Maas Activiteiten) en is van een goed niveau. Deze kwaliteit dient behouden te worden.

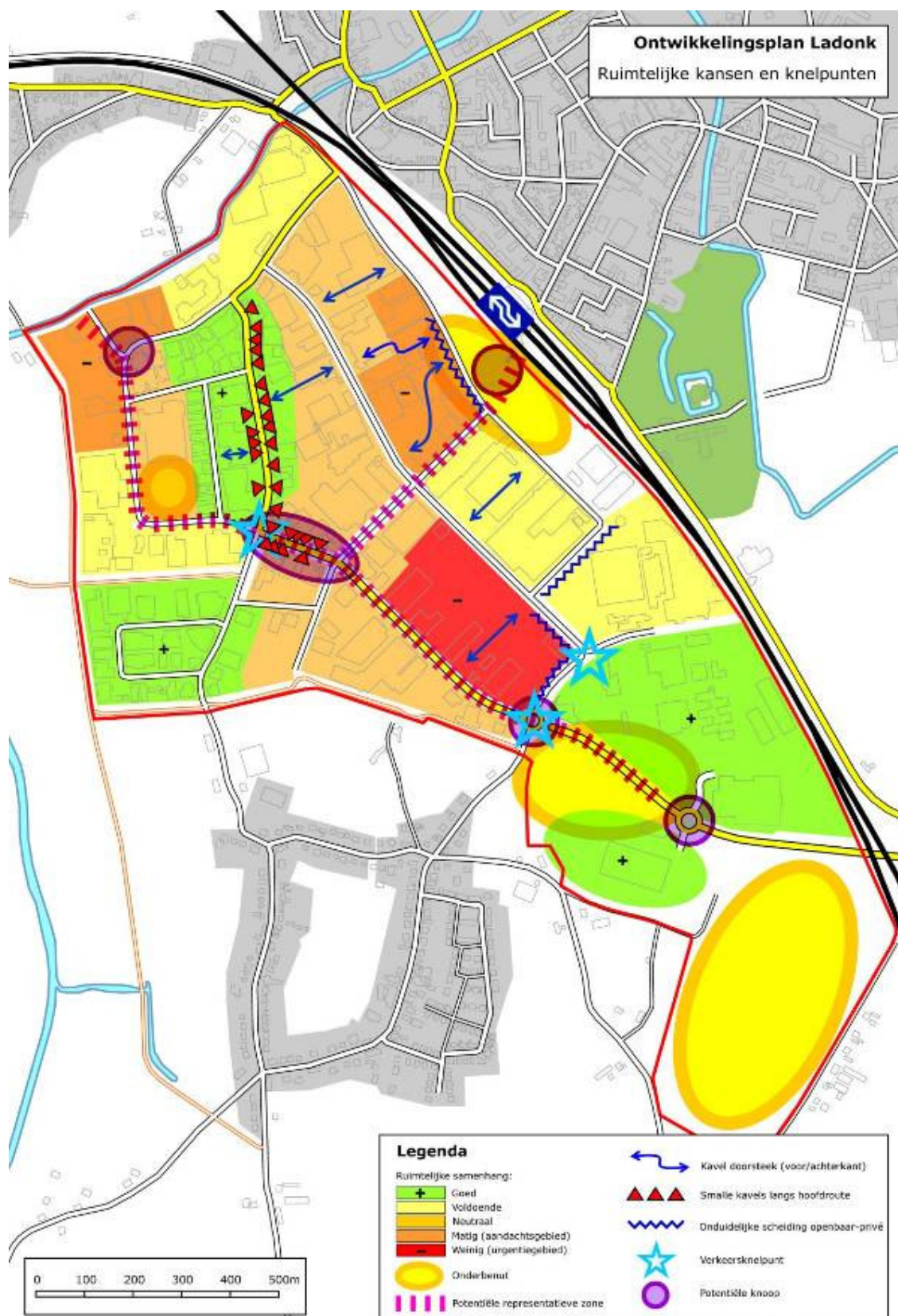
Wel is het zo dat een duidelijke groenstructuur op het bedrijventerrein ontbreekt. Weliswaar is er sprake van een volwassen groene buffer rondom het bedrijventerrein, binnen het plangebied zelf vormt alleen de Scheepdonkseweg een helder groen element. Deze onverharde weg steekt diep het bedrijventerrein in en wordt geflankeerd door een dubbele bomenrij, die aansluit op de bomenrijen langs de Loxvenseweg die de westelijke grens van het plangebied markeert. De beek Smalwater (waarin Koevoortse loop, Heiloo en De Beerze samenkomen) schampt langs de noordelijke grens van Ladonk.

De ligging tussen het centrum van Boxtel en het aantrekkelijke landelijke gebied van Het Groene Woud en de Kampina vormt een bijzondere kwaliteit van Ladonk, die in de huidige situatie amper wordt benut. Het bedrijventerrein vormt nu vooral een barrière tussen Boxtel en haar buitengebied. Tekenend is dat de recreatieve route van station Boxtel naar station Oisterwijk, naar verluidt één van de meest populaire NS-wandeltochten, niet de kortste route over het bedrijventerrein volgt richting de Kampina, maar een omweg via de dubbele overweg en Kalksheuvel.

Er bestaat op bedrijventerreinen vaak een spanning tussen het groen en de bedrijfsactiviteiten. Ook op Ladonk is dit het geval. Toch geldt ook voor Ladonk dat een heldere groenstructuur belangrijk is voor de toekomstige kwaliteit. Het groen op bedrijventerreinen hoeft niet het karakter te hebben van een dunne spreiding in de openbare ruimte, zoals in woongebieden. Op bedrijventerreinen kan beter gekozen worden voor een compacte, sterke structuur. Daarnaast zou de (zicht)relatie met de groenstructuren in de omgeving van het bedrijventerrein beter kunnen. Juist dergelijke groenstructuren kunnen de representativiteit van Ladonk verhogen en daarbij het duurzame karakter, dat Boxtel ook voor haar bedrijventerreinen nastreeft, benadrukken.

Tijdens een werksessie met vertegenwoordigers van de betrokken partijen zijn de sterkten, zwakten, kansen en beperkingen op het gebied van openbare ruimte en groen als volgt samengevat:

STERK - Landelijke omgeving - Rustieke uitstraling	ZWAK - Te weinig groen - Geen duidelijke groenstructuur
KANS - Aanbrengen compacte en sterke groenstructuur - Groen als imago - Meer groen bij bedrijven zelf	BEDREIGING - Groen vergt onderhoud en kost geld - Ontwikkelingen niet mogelijk door prominente rol groen in beleidsvorming



2.6 **Conclusies: ruimtelijke kansen en knelpunten**

De inventarisatie en analyse van de ruimtelijke kenmerken op Ladonk leidt tot de volgende conclusies. De hieronder omschreven knelpunten en ambities zijn aandachtspunten die een plek dienen te krijgen in de gebiedsvisie voor Ladonk.

2.6.1 Verkaveling en bebouwing

Over de jaren heen is in Ladonk een (naar de huidige maatstaven) niet-optimale inrichting ontstaan. Gemiddeld is er sprake van een redelijke tot goede ruimtelijke samenhang, maar ook zijn er knelpunten. Zo zijn er enkele specifieke probleemgebieden met relatief veel verouderde bebouwing, inefficiënt ruimtegebruik, verstoring van de kavelstructuur (voor/achterkantsituaties) en/of leegstand. Deze zones zijn oranje en rood gearceerd in de kaart op de linker pagina. Ook zijn er rommelige en onoverzichtelijke ruimtelijke situaties, met name de onduidelijke scheiding tussen bedrijfskavels en de openbare weg. Het grote aantal uitritten langs delen van de hoofdroute versterkt dit beeld.

2.6.2 Verkeer en bereikbaarheid

De ontsluiting op het bedrijventerrein kent geen heldere structuur. Dit leidt (nog) niet tot ernstige problemen, maar wordt in de nabije toekomst urgenter. Het is zaak om het project TALK op een goede manier in het bedrijventerrein in te passen. De kruising Mijlstraat/Schouwrooij/Industrieweg vormt momenteel het grootste knelpunt in de verkeersstructuur en dient dan ook met prioriteit te worden aangepakt. De kruising Kruisbroeksestraat/Industrieweg vormt een knoop midden op het bedrijventerrein. Deze knoop kan een belangrijk oriëntatiepunt worden waar verschillende routes en deelgebieden bij elkaar komen. Door middel van ruimtelijke en/of functionele ingrepen kan deze zone een duidelijk centrum worden voor Ladonk.

2.6.3 Openbare ruimte en groen

Ladonk heeft alle ingrediënten voor een mensvriendelijk, groen en duurzaam bedrijventerrein, een terrein dat je als fietser en voetganger kunt bereiken en oversteken. Momenteel fungeert het bedrijventerrein echter vooral als een barrière tussen Boxtel en haar buitengebied. De ondernemers stellen prijs op de rustieke uitstraling en de nabijheid tot de Kampina. De gemeente streeft naar verbetering van deze kwaliteiten mede ter versterking van het vestigingsklimaat. Gezocht moet worden naar manieren om de groenstructuur te versterken zonder de bedrijfsvoering negatief te beïnvloeden.



3. BESTAANDE ECONOMISCHE STRUCTUUR

3.1 Inleiding

Ladonk was van oudsher vooral gericht op productiebedrijven. In de loop van de decennia zijn de productieprocessen verbeterd en daarmee de mogelijkheden voor menging van branches. Daarnaast is ook de markt de afgelopen jaren veranderd. Er is in deze tijd een andere mix van bedrijven mogelijk en meer flexibiliteit in het bestemmingsplan, zeker gezien het feit dat er in Vorst ook circa 20 hectare aan bedrijfskavels uitgegeven zullen worden. Dit noopt Boxtel tot een herbezinning van het economisch profiel voor Ladonk, waarbij gestreefd wordt naar optimale samenhang tussen de verschillende deelgebieden.

In dit hoofdstuk wordt de huidige economische structuur van het plangebied omschreven. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de aanwezige bedrijfstypologieën, ruimtegebruik en leegstand. Het hoofdstuk sluit af met een opsomming van economische knelpunten, kansen en ambities die in de gebiedsvisie dienen te worden aangekaart.

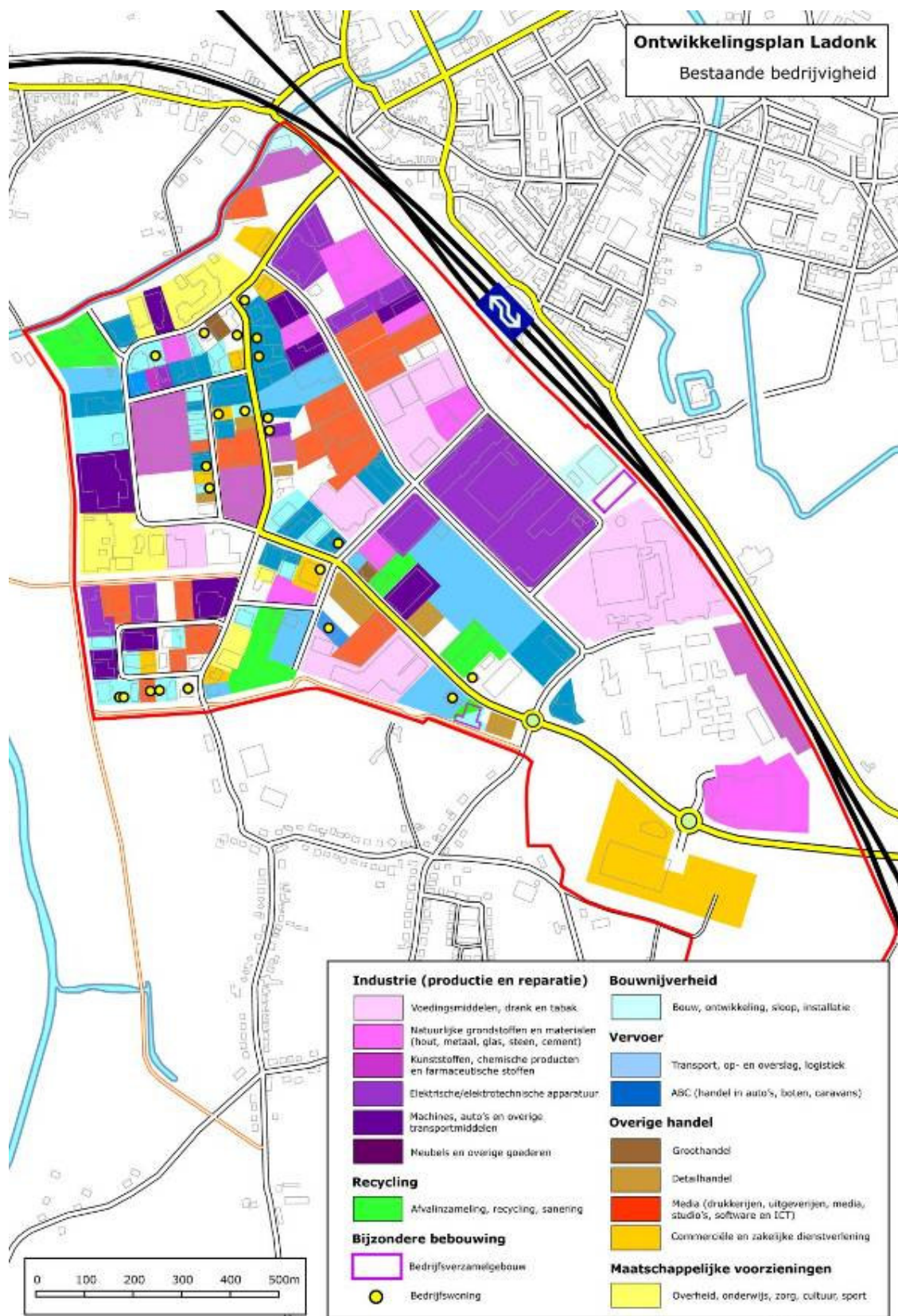
3.2 Bestaande bedrijvigheid in Boxtel

Kernkwaliteiten van Boxtel zijn de sterke economische ontwikkeling en structuur. De industrie heeft een stevige positie in Boxtel. Dit is van belang, want industriële bedrijvigheid is vaak spin in een web van toelevering- en afzetrelaties waardoor hun regionale toegevoegde waarde zich ook uitstrekt over andere sectoren. Bijna de helft van het totaal aantal banen in Boxtel bevindt zich op een bedrijventerrein. Binnen de regio ligt dit percentage alleen hoger in de gemeente Oss. De industriële sector heeft een sterke werkgelegenheidsfunctie; ruim 30% van alle banen is in deze sector te vinden. Speerpunten zijn o.a. agri-business en de metaalindustrie. Het grootste deel van de bedrijvigheid in Boxtel is lokaal of regionaal georiënteerd. Daarnaast is er een aantal grootschalige internationale bedrijven gevestigd, zoals VION en Bosch Rexroth. De vestiging van deze bedrijven in de gemeente is veelal vanuit historie gegroeid. De sterke 'emotionele' gebondenheid aan de gemeente is één van de redenen dat deze ondernemingen nog steeds in Boxtel gehuisvest zijn en willen uitbreiden binnen Boxtel.

De gemeente beschikt over vijf bedrijventerreinen met een omvang van circa 140 hectare bruto en 110 hectare netto. Hiervan is inmiddels circa 93 hectare uitgegeven. Het aanbod concentreert zich op Ladonk (100 hectare bruto) en Vorst (27 hectare bruto). Van de 27 hectare op Vorst kan echter slechts een klein deel terstond worden uitgegeven. De overige hectares zijn pas beschikbaar als Vorst B en C bouwrijp zijn gemaakt.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
1.	Boxtel	Ladonk (I t/m III)	100	81
2.	Boxtel	Vorst (A t/m C)	27	20
3.	Boxtel	Munsel-Selissen	1	0,9
4.	Liempde	Daasdonk	6,1	4,3
5.	Liempde	Heidonk/Bergstraat/Terrein Swinkels	3,1	2,5
Totaal			140	110

Op de lokale en regionale marktsituatie wordt verder ingegaan in paragrafen 4.2 en 4.3 van dit Ontwikkelingsplan.



3.3 Bestaande bedrijvigheid in Ladonk

Uit een quick-scan inventarisatie van de aanwezige bedrijvigheid in Ladonk begin 2011 blijkt dat het plangebied momenteel een kleine 150 bedrijven telt (circa 6.000 arbeidsplaatsen). Deze globale inventarisatie, waarvan een exemplaar is opgenomen in bijlage 1 van dit Ontwikkelingsplan, kan indicatief als volgt worden samengevat:

Categorie	Omschrijving	Aantal	Percentage
Industrie	Productie, bewerking en reparatie	39	26%
Recycling	Afvalinzameling en sanering	4	3%
Bouwnijverheid	Aannemer, installateur, leverancier	20	14%
Vervoer	Transport, op- en overslag, logistiek	4	3%
ABC-bedrijven	Handel in auto's, boten en caravans	19	13%
Groothandel	Tussen producent en detailhandel	5	3%
Detailhandel	Balieverkoop aan consumenten	6	4%
Media	Drukkerij, uitgeverij, reclame, ICT	14	9%
Commerciële dienstverlening	Zakelijke en persoonlijke diensten	33	22%
Maatschappelijke dienstverlening	Openbaar bestuur, onderwijs, zorg	4	3%
Totaal		148	100%

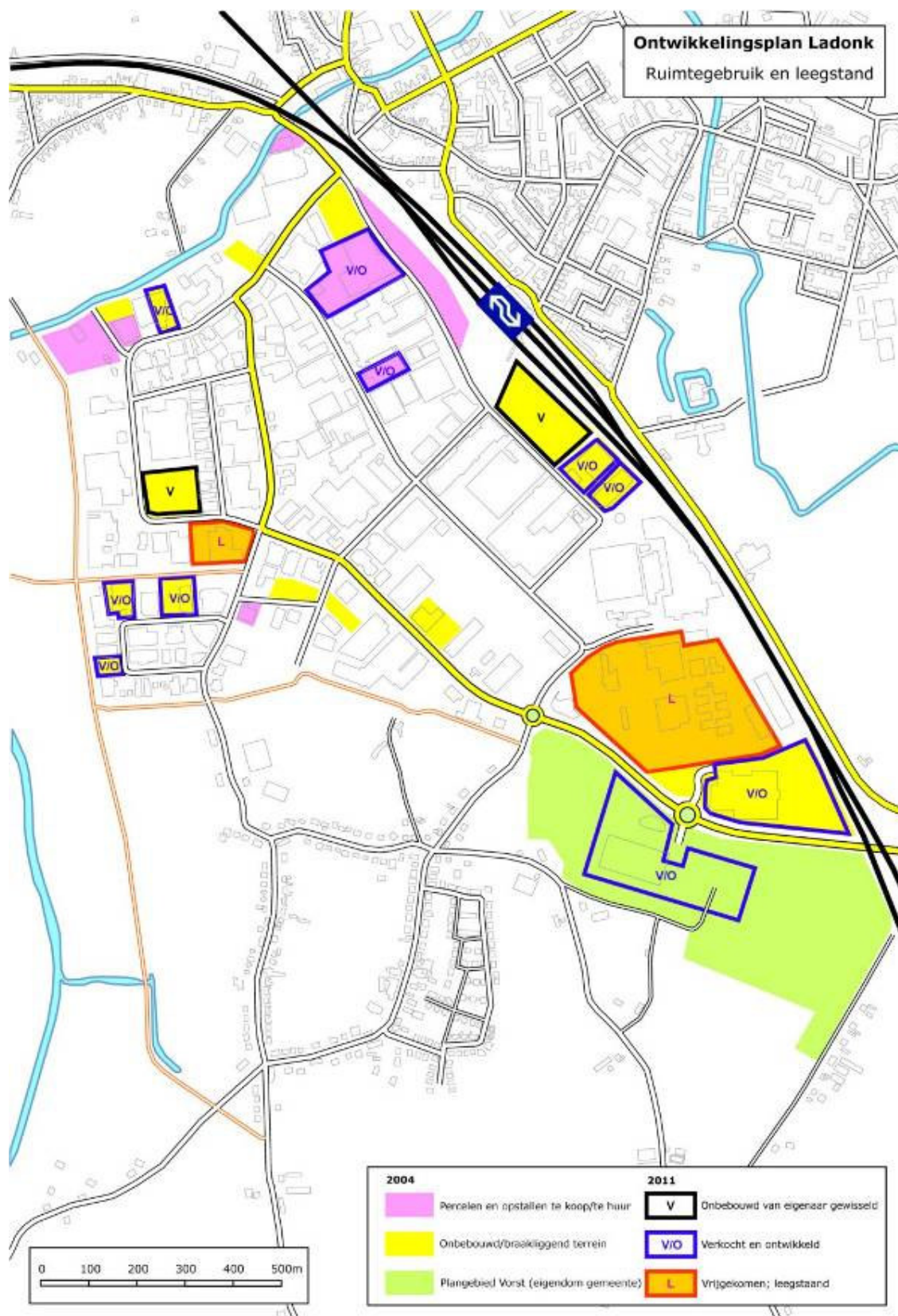
Als we de huidige situatie vergelijken met die in 2004, kunnen we constateren dat er nog altijd sprake is van een grote diversiteit aan bedrijven zonder kenmerkende samenhang. Ladonk is nog steeds een gemengd bedrijventerrein; weliswaar met een overwegend lokaal karakter (ruim driekwart van de gevestigde bedrijven komt uit Boxtel), maar ook met een duidelijk regionale functie en zelfs enkele internationaal opererende bedrijven.

In de kaart op de linker pagina is geen specifieke clustering van bedrijven zichtbaar: Ladonk is weergegeven als een lappendeken van verschillende kleuren. De grote, reeds lang ter plaatse gevestigde bedrijven (met name VION, Bosch Rexroth en Van Oers) liggen verspreid over het plangebied. Zones met een wat meer samenhangend karakter zijn de Schouwrooij (relatief grootschalige bedrijven), het blok Mijlstraat/Hemelrijk/Haverelden (relatief kleinschalige bedrijven) en het blok Mijlstraat/Staarten (recente uitbreiding bestaande uit dienstverlenende en hoogwaardige bedrijven).

Met betrekking tot transportbedrijven moet geconcludeerd worden dat de logistieke functie van Ladonk beperkt is: de afstand tot de A2 is gevoelsmatig te groot en ook zoekt deze bedrijfstak naar steeds grotere kavels, die op Ladonk niet aanwezig zijn. Wel hebben zich sinds 2004 verschillende autobedrijven en -handelaren gevestigd, vooral aan de Mijlstraat en Hemelrijk. Deze bedrijven kunnen lokaal voor overlast zorgen tijdens het laden en lossen van voertuigen aangezien de betreffende straten hiervoor niet goed zijn ingericht. Dit is een punt van aandacht bij de herstructurering. In dit kader wordt gewerkt aan een parkeerverbod op de openbare weg in het gehele bedrijventerrein.

Een ander punt van aandacht is dat de recyclingbedrijven Bowie en MSB Wagenaars nog altijd in het plangebied gevestigd zijn en voor overlast blijven zorgen richting naburige hoogwaardige bedrijven. Specifiek valt te denken aan storingen van gevoelige meet-instrumenten, verkeershinder en stofoverlast voor precisieproducten en lakwerk.

Een laatste aandachtspunt betreft de toenemende aanwezigheid van consumentgerichte activiteiten op het bedrijventerrein. Het aantal detailhandelsvestigingen staat nu op zes, waaronder showrooms voor sanitair, bedden, keukens en een winkel voor kringloopgoederen. De gemeente wordt regelmatig benaderd door zittende ondernemers en andere marktpartijen voor de vestiging van detailhandel, waaronder bouwmarkten. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.4 van dit Ontwikkelingsplan.



3.4 Ruimtegebruik

3.4.1 Extensief terreingebruik en leegstand

De naastgelegen afbeelding geeft een aanduiding van kavels die medio 2011 niet in gebruik waren. Over het algemeen kent Ladonk weinig leegstand, maar wel zijn er enkele in het oog springende braakliggende percelen. De wijzigingen ten opzichte van de situatie in 2004 kunnen globaal als volgt worden samengevat:

		2004	2011
Ladonk	Te koop	6,5	2
	Onbebouwd	13	4
	<i>Subtotaal vrije grond</i>	<i>19,5</i>	<i>6</i>
Vorst	Onbebouwd	20,5	18
	<i>Subtotaal vrije grond</i>	<i>20,5</i>	<i>18</i>
Totaal vrije grond		40	24

Ten opzichte van de circa 130 hectare gezamenlijke bruto oppervlakte van Ladonk en Vorst, betekent dit dat er in 2004 circa 30% van de grond beschikbaar was en in 2011 circa 20%. Er zijn sinds 2004 dus aanzienlijke stukken grond in gebruik genomen voor bedrijfsontwikkeling.

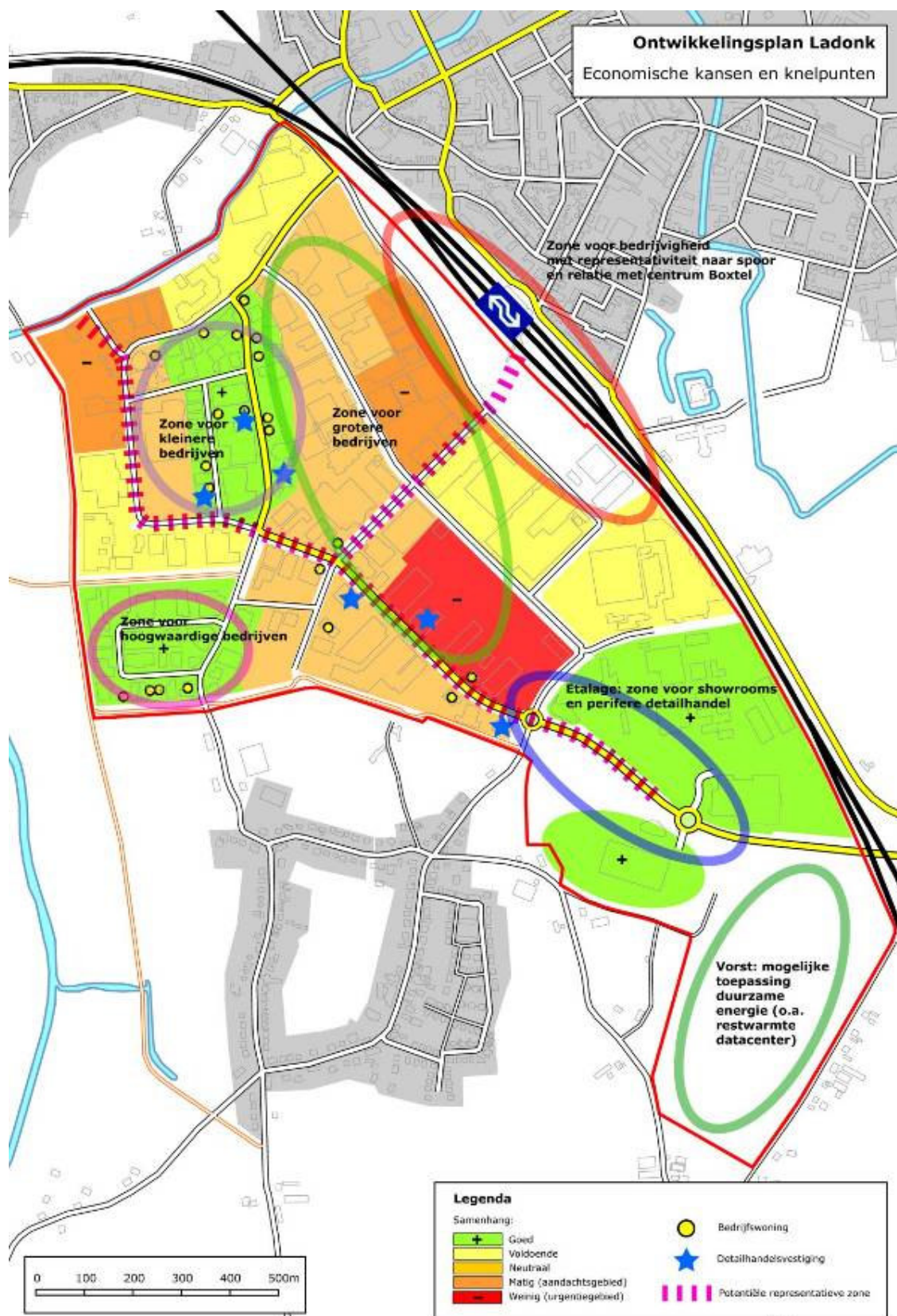
Momenteel staan er nog enkele grote panden en percelen te koop of te huur. Het meest in het oog springende voorbeeld is het terrein van BioMérieux. Andere objecten zijn sinds 2004 ingrijpend gerenoveerd, gesloopt of herontwikkeld. Enerzijds door ondernemers (zoals de Zinkunie aan de Van Salmstraat), anderzijds door de gemeente (zoals hout-handel Langenhuizen, tevens aan de Van Salmstraat). Ondanks de huidige periode van economische onzekerheid bestaat er wel degelijk dynamiek op het bedrijventerrein: percelen wisselen nog regelmatig van eigenaar en langdurig leegstaande gebouwen worden opnieuw in gebruik genomen, zoals op het moment van schrijven van dit Ontwikkelingsplan het geval is bij het voormalige pand van Veenstra & Wiersma (verhuurd aan GLS).

De locaties met extensief ruimtegebruik betreffen de activiteiten logistiek, recycling en eenvoudig terreingebruik zoals de opslag van bouwmaterialen en dergelijke. Geconstateerd kan worden dat er op dit punt weinig wijzigingen hebben plaatsgevonden ten opzichte van de situatie in 2004. Nog steeds valt de concentratie van extensieve terreingebruikers op in het centraal gelegen blok Industrierweg/Ladonkseweg.

3.4.2 Ruimtegebrek en uitbreidingsbehoefte

In 2004 telde Ladonk verschillende bedrijven met ruimtegebrek. In totaal bedroeg deze behoefte circa 6 hectare. De grote vragers waren met name Rexroth Hydraudyne (het huidige Bosch Rexroth), Van Oers, Christian Salvesen en Veenstra & Wiersma.

Anno 2011 zijn de transportbedrijven Christian Salvesen en Veenstra & Wiersma vertrokken uit Boxtel, mede als gevolg van het ruimtegebrek op Ladonk. De actuele grondvraag van de firma Van Oers is onbekend. Dit bedrijf heeft begin 2011 ruim 10.000 m² terrein verkocht aan een projectontwikkelaar. Momenteel lijkt er alleen nog sprake te zijn van ruimtegebrek bij Bosch Rexroth. Ofschoon dit bedrijf in de Stationszone een perceel heeft verworven om de eigen parkeerbehoefte in te vullen, is men nog altijd op zoek naar ruimte voor verdere doorgroei op het gebied van opslag en productie.



3.5 Conclusies: economische kansen en knelpunten

Tijdens een werksessie met de betrokken partijen zijn de sterkten, zwakten, kansen en beperkingen op het gebied van de bestaande bedrijvigheid als volgt samengevat:

STERK • Aanwezigheid Parkmanagement • Uitstraling • Goede mix van bedrijven • Ons kent ons • Beschikbare ruimte	ZWAK • Te weinig band met elkaar • Dorps mentaliteit • Zonering op Ladonk niet optimaal • Toonaangevende bedrijven hebben internationaal management; minder binding met Boxtel
KANS • Behouden bestaande bedrijven • Verplaatsen milieuhinderlijke bedrijven • Vestiging consumentgerichte bedrijven • Groei kleinbedrijf	BEDREIGING • Stagnatie verplaatsen milieuhinderlijke bedrijven • Vertrek grote bedrijven • Hinder consumentgerichte bedrijven

Deze SWOT-analyse laat duidelijk zien dat de economische basis van Ladonk momenteel nog redelijk goed is, maar dat het een broos evenwicht is. De herstructurering van Ladonk is met name bedoeld om het de bestaande bedrijven (nog) beter naar hun zin te maken en de onderlinge banden en binding met Ladonk te versterken. Een aantal zogenaamde NIMBY-bedrijven (recycling en andere milieuhinderlijke activiteiten) zit niet goed op hun plek. Deze problemen zijn nog niet opgelost. Dat is slecht voor de bedrijven zelf en bovendien belemmert dit de gewenste kwaliteitsimpuls van Ladonk.

De afbeelding op de linker pagina illustreert de volgende conclusies die getrokken kunnen worden over de bestaande economische structuur:

- Het aantal niet in gebruik zijnde kavels (en daarmee de ontwikkelingsflexibiliteit) is teruggedrongen tot een beschikbare 4 hectare.
- In het centrale deel van het bedrijventerrein is er nog altijd sprake van tegenstellingen en spanningen tussen enerzijds laagwaardig extensief ruimtegebruik en anderzijds ruimtegebrek bij omliggende, meer hoogwaardige bedrijven.
- Grote kavels blijven noodzakelijk omdat er op Ladonk enkele bedrijven zijn gevestigd die een aanzienlijke hoeveelheid ruimte nodig hebben voor hun bedrijfsactiviteiten. Dit zijn voornamelijk bedrijven uit de voedingsmiddelenindustrie en de metaalsector.
- Om ook bedrijven van beperkte grootte te behouden of binnen te kunnen halen, dienen op Ladonk niet alleen grote en middelgrote kavels beschikbaar te worden gesteld maar ook kleinere kavels tot circa 2.500 m².
- De zones met de meeste samenhang (groen gearceerd in de kaart links) dienen te worden behouden en versterkt.
- De zones met de minste samenhang (oranje en rood gearceerd in de kaart links) dienen te worden geherstructureerd.
- De bestaande woningen op het bedrijventerrein en direct erbuiten leggen nog altijd beperkingen op bij de afgifte van milieuvergunningen.
- Nieuwe consumentgerichte activiteiten leiden tot een toenemende vraag naar de vestiging van detailhandel op het bedrijventerrein. De blauwe sterren op naastgelegen kaart geven aan waar nu reeds sprake is van detailhandel. Als er gekozen wordt om nieuwe detailhandel te faciliteren in het plangebied, dan moet(en) hiervoor geschikte zone(s) worden aangegeven in de ontwikkelingsvisie.



4. **KADERS EN RANDVOORWAARDEN**

4.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende aspecten die invloed hebben op de ontwikkelpotentie van Ladonk:

- De actuele marktruimte in Boxtel.
- De regionale context.
- Toekomstige marktontwikkelingen en trends.
- Beleidskaders.
- Belemmeringen uit oogpunt van planologie en milieu.

4.2 **Marktruimte in Boxtel**

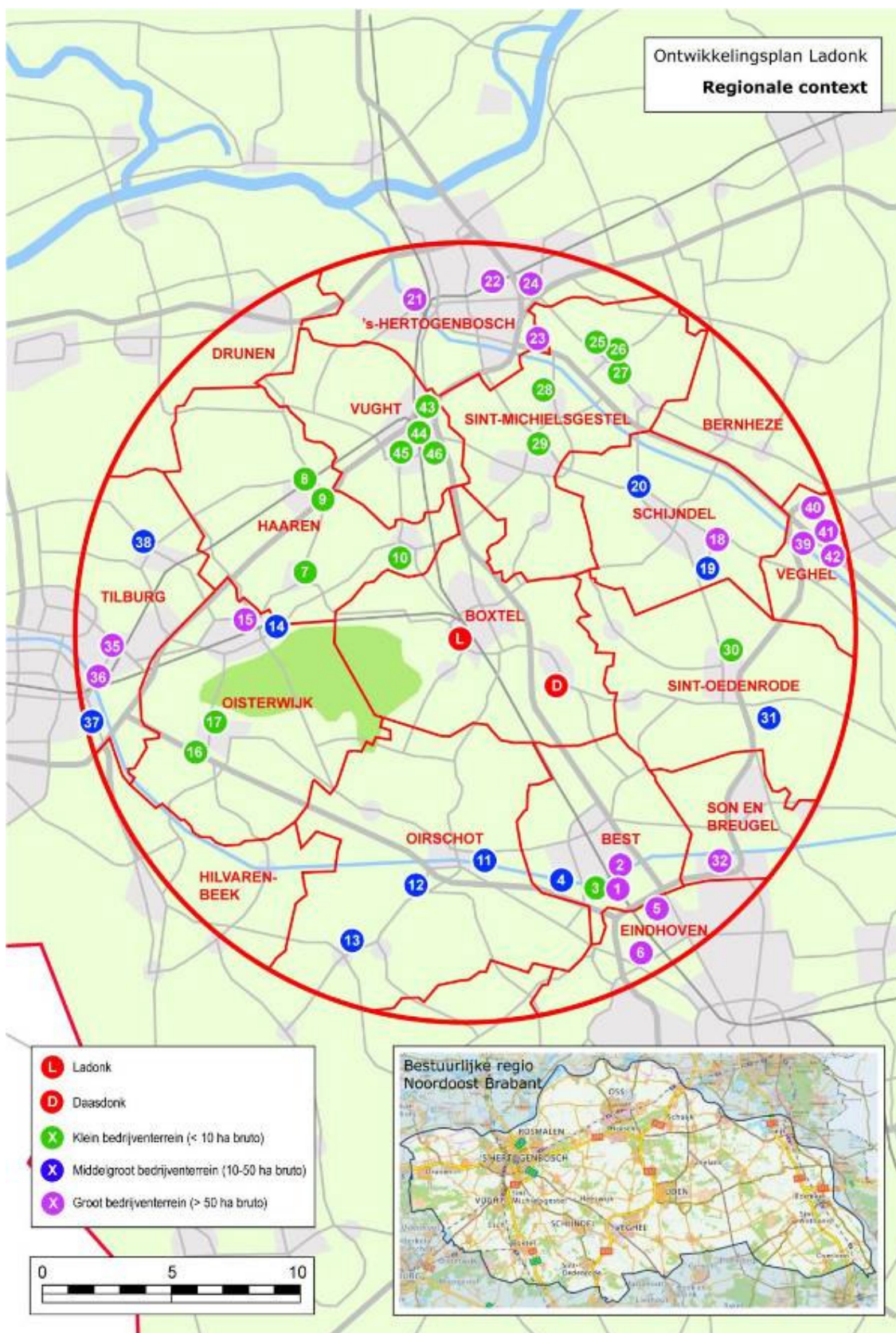
Ten behoeve van het voorliggende Ontwikkelingsplan is door de gemeente Boxtel begin 2011 een globale marktverkenning uitgevoerd, waarbij het aanbod van en de vraag naar bedrijfsruimte in de gemeente tegen het licht zijn gehouden. De behoefte is geanalyseerd aan de hand van bij de gemeente bekende bedrijven met een ruimtevraag.

Uit deze marktverkenning, waarvan een samenvatting is opgenomen in bijlage 1 van dit Ontwikkelingsplan, blijkt dat de grootste actuele ruimtebehoefte in Boxtel bestaat bij de huidige bedrijven op Ladonk (kavels van 1.000 tot 5.000 m²) en de minste behoefte aan bedrijfsground bestaat op bedrijventerrein Daasdonk. Verder is er een vrij grote behoefte aan kleine bedrijfspercelen tot circa 1.000 m².

De actuele ruimtevraag bestaat vooral uit een vervangingsvraag en is hoofdzakelijk afkomstig van lokale ondernemers die willen verplaatsen of doorstromen. De Buxtelse ondernemers kenmerken zich door een sterke lokale gebondenheid. Hun ruimtebehoefte betreft met name productiegerelateerd bedrijfsonroerend goed, eventueel met kantoorruimte en/of ruimte voor uitstalling. Er is behoefte aan ruimte in verschillende prijs/kwaliteit-verhoudingen, waaronder geclusterde ontwikkelingen (bedrijfsverzamelgebouwen).

Op dit moment is er nauwelijks nieuw aanbod en beperkt bestaand aanbod in de gemeente beschikbaar. Mede als gevolg van de economische crisis heeft de afgelopen jaren beperkte uitgifte plaatsgevonden. Hierdoor is er momenteel weinig schuifruimte, als gevolg waarvan de dynamiek op de bedrijventerreinen beperkt is. Er is een beperkte mogelijkheid tot inbreiding en deze is zeker niet toereikend om de actuele ruimtebehoefte te kunnen faciliteren. Desondanks zijn er op Ladonk wel enkele mooie initiatieven tot ontwikkeling gebracht. De lokale ondernemers eisen op korte termijn duidelijkheid over de ambitie van de gemeente ten aanzien van de geplande bedrijventerreinontwikkelingen in de deelgebieden Stationszone en Vorst.

Na accommodatie van de actuele ruimtebehoefte zal de jaarlijkse ruimtebehoefte zich naar verwachting stabiliseren. De toekomstige vraag zal, op basis van sociaal-economische trends en ontwikkelingen, kleinschaliger en meer divers zijn.



Van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Vorst heeft deelgebied Vorst A een totale bruto oppervlakte van circa 6 hectare. Na de uitgifte van 2,5 hectare aan de eerste fase van het Rabobank datacenter blijft daarvan nog circa 3,5 hectare over. Vorst B heeft een totale bruto oppervlakte van circa 13 hectare; na de uitgifte van 2,5 hectare aan de tweede fase van het Rabobank datacenter blijft daarvan nog circa 10,5 hectare over.

Na afronding van het datacenter resteert er kortom nog 14 hectare aan bruto bedrijventerrein in Vorst A en B. Uitgaande van een bruto/nettoverhouding van 65% (waarbij rekening wordt gehouden met een groene buffer rondom het gehele gebied) komt dit neer op zo'n 9 hectare aan uitgeefbare bedrijfskavels. Bij start uitgifte medio 2013 en op basis van een ruimtebehoefte van gemiddeld 2 hectare per jaar, is er in Vorst A en B dus slechts voldoende grond beschikbaar tot uiterlijk 2019. Wanneer de economie dusdanig aantrekt dat de uitgifte op 2,5 hectare per jaar of meer zou uitkomen, zou Boxtel al in 2017 niet meer beschikken over een 'ijzeren voorraad'. Dit wordt onwenselijk geacht.

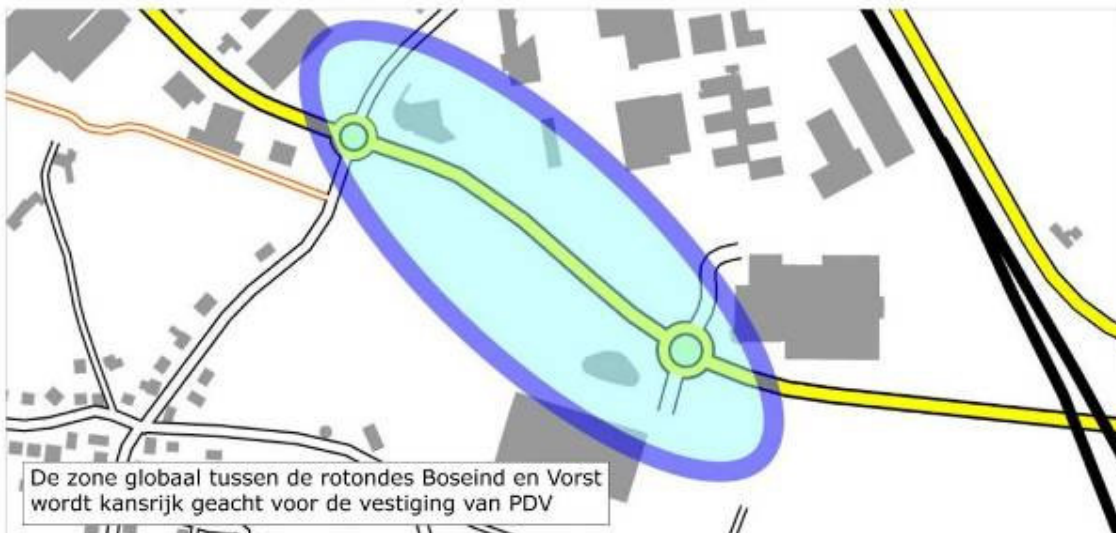
Tellen we de gronden in Vorst C hierbij op (bruto circa 9 hectare, netto circa 6 hectare) dan komen we op een totale netto oppervlakte van circa 15 hectare, waarmee er zeker nog tot 2021 nieuwe bedrijfskavels kunnen worden uitgegeven. Dit past binnen de wens van de gemeente Boxtel om ook op de langere termijn over nieuwe uitgeefbare kavels te beschikken. Desondanks wordt erkend dat het vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden zaak is om zuinig en selectief om te springen met de uit te geven grond. Ruimte-winst creëren en intensiveren van de huidige bedrijventerreinen is tevens noodzakelijk.

4.3 Regionale context

Uit de vorige paragraaf blijkt dat er ondanks de huidige periode van economische onzekerheden wel degelijk ruimtebehoefte bestaat bij Boxtelse ondernemers en dat de gemeente deze ondernemers ontwikkelingsruimte wil bieden op Ladonk.

De ontwikkelingsmogelijkheden van Ladonk worden echter niet alleen door de lokale markt bepaald. Ladonk heeft ook een regionale functie en telt zelfs verschillende internationale bedrijven. De ontwikkelingsmogelijkheden worden daarom mede bepaald door de regionale context. Binnen een afstand van 15 kilometer rondom Ladonk bevinden zich 46 bedrijventerreinen in 13 gemeenten, met een gezamenlijk bruto areaal van bijna 2.000 hectare. (Zie bijlage 2 van dit Ontwikkelingsplan voor de uitgebreide inventarisatie.) Zoals op de linker pagina te zien is, ligt Ladonk zeer centraal binnen de Brabantse stedenruit, maar zijn er in de directe omgeving van Ladonk weinig bedrijventerreinen te vinden. De meeste van de dichtstbijzijnde terreinen zijn klein tot middelgroot (maximaal 50 hectare) en worden gekenmerkt door een gebrek aan zowel nieuwe uitgeefbare kavels als uitbreidingsruimte voor ondernemers op eigen kavels.

De ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein en/of de herstructurering van een bestaand terrein staan vrijwel nooit op zichzelf. De effecten op andere terreinen in de regio worden vaak onderschat. Hierdoor kan een 'waterbedeffect' ontstaan: problemen worden verplaatst in plaats van opgelost. Een regionale visie staat dus altijd aan de basis van de ontwikkelingsplannen voor een individueel bedrijventerrein. In het Regionaal Ruimtelijk Overleg werkt Boxtel samen met de 19 andere gemeenten van Noordoost Brabant en de twee waterschappen onder voorzitterschap van de provincie aan regionale afstemming met betrekking tot de thema's wonen, werken, landschap en ruimtelijke strategie. Momenteel wordt op regionaal niveau beoordeeld waar welke kwalitatieve en kwantitatieve aanvullingen nodig zijn op het areaal aan bedrijventerreinen. De uitkomsten van dit Ontwikkelingsplan worden daarin meegenomen.



4.4 Ontwikkelingen en trends

De aard en de omvang van de toekomstige ruimtebehoefte wordt voor een belangrijk deel door de toekomstige economische groei bepaald. Daarnaast zullen sociaal-economische trends en ontwikkelingen hun beslag nemen op de gewijzigde interactie tussen arbeidsmarkt, ruimte en bedrijvigheid. De belangrijkste sociaal-economische trends waar Boxtel mee te maken krijgt zijn:

- Veranderende bevolkingssamenstelling (vergrijzing en ontgroening).
- Veranderende arbeidsmarkt (afstand minder belangrijk, hogere participatiegraad).
- Het aantal bedrijfsopvolgers neemt af.
- Verdere afname agrarische bedrijvigheid (verbrede landbouw).
- Verdere groei kleinschalige bedrijvigheid; werken in wijken neemt toe.

De vraag naar grootschalige kavels (> 5.000 m²) op Ladonk zal voorlopig niet afnemen. Het betreft bedrijven waar schaalvergroting nodig is om te overleven en snelle doorgroei-ers. Op de langere termijn zal deze vraag wel stabiliseren en naar verwachting afnemen.

Een andere ontwikkeling is het verschuiven van de segmentering die van oudsher aanwezig is op Nederlandse bedrijventerreinen. Zo zal het aandeel industrie in de toekomst dalen en het aandeel logistiek stijgen. Een andere, lange termijn ontwikkeling binnen de industriële sector is de zogenaamde 'verdienstelijking'. Industriële productie wordt in toenemende mate kennis- en dienstintensief. Ook het aandeel consumentendiensten en overige dienstverlening neemt toe. Grootschalige en perifere detailhandelsvestigingen (GDV en PDV) zijn steeds meer te vinden op bedrijventerreinen. Ook Ladonk telt verschillende consumentgerichte activiteiten (zie linker pagina). De gemeente is de afgelopen jaren regelmatig benaderd door initiatiefnemers die nieuwe vormen van detailhandel willen realiseren op Ladonk. Het gaat dan vooral om de vestiging van een bouwmarkt. Het huidige bestemmingsplan laat deze activiteit echter niet toe op het bedrijventerrein.

De vestiging van perifeer detailhandelsaanbod op bedrijventerreinen kan voordelen hebben (o.a. gemeenschappelijke voorzieningen, uitstraling terrein) maar kan ook hinderlijk werken voor de overige bedrijvigheid (ruimtedruk, verkeersstromen, milieueisen e.d.). Een in 2010 in opdracht van de gemeente uitgevoerd onderzoek concludeert dat er in Boxtel vooral marktruimte bestaat in de bouwmarktbranche. Deze ruimte bedraagt circa 3.000 m² bruto vloeroppervlak, hetgeen voldoende is voor de vestiging van een nieuwe bouwmarkt van vergelijkbare omvang als de bestaande GAMMA op Selissen. Vestiging van een tweede bouwmarkt op Ladonk komt tegemoet aan de wens voor een evenwichtige spreiding, zoals ook al werd omschreven in de gemeentelijke Economische visie (2009). Vooral de zone langs de Keulsebaan, tussen de rotondes Vorst en Boseind (zie linker pagina), wordt kansrijk geacht. Aangezien het hier zichtlocaties betreft langs de entree van Ladonk, dient veel aandacht te worden besteed aan beeldkwaliteit.

Het college van burgemeester en wethouders heeft in april 2011 ingestemd met de vestiging van een bouwmarkt op een locatie direct ten noorden van de rotonde Boseind. De WeB plaatst echter vraagtekens bij de wenselijkheid van consumentgerichte activiteiten op Ladonk in het algemeen, en voornoemde bouwmarkt in het bijzonder. Afsproken is dat de kaders en randvoorwaarden voor deze ontwikkeling in gezamenlijkheid (binnen het Parkmanagement) nader zullen worden uitgewerkt, zodat de beperkingen voor reguliere bedrijvigheid worden geminimaliseerd. Daarbij valt te denken aan type activiteiten, verkeerskundige eisen, stedenbouwkundige inpassing en gewenste beeldkwaliteit.



4.5 **Beleidskader**

4.5.1 Rijksbeleid

Het rijk stelt dat bedrijventerreinen van groot belang zijn voor de Nederlandse economie. Ruim een derde van alle werknemers werkt er. Veel bedrijventerreinen (circa 30%) zijn echter verouderd. Naar schatting de helft daarvan is toe aan herstructurering. Daarom hebben de toenmalige ministers van VROM en EZ gezamenlijk nieuw beleid voor bedrijventerreinen vastgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering van dit beleid.

De nieuwe aanpak bestaat in hoofdlijnen uit:

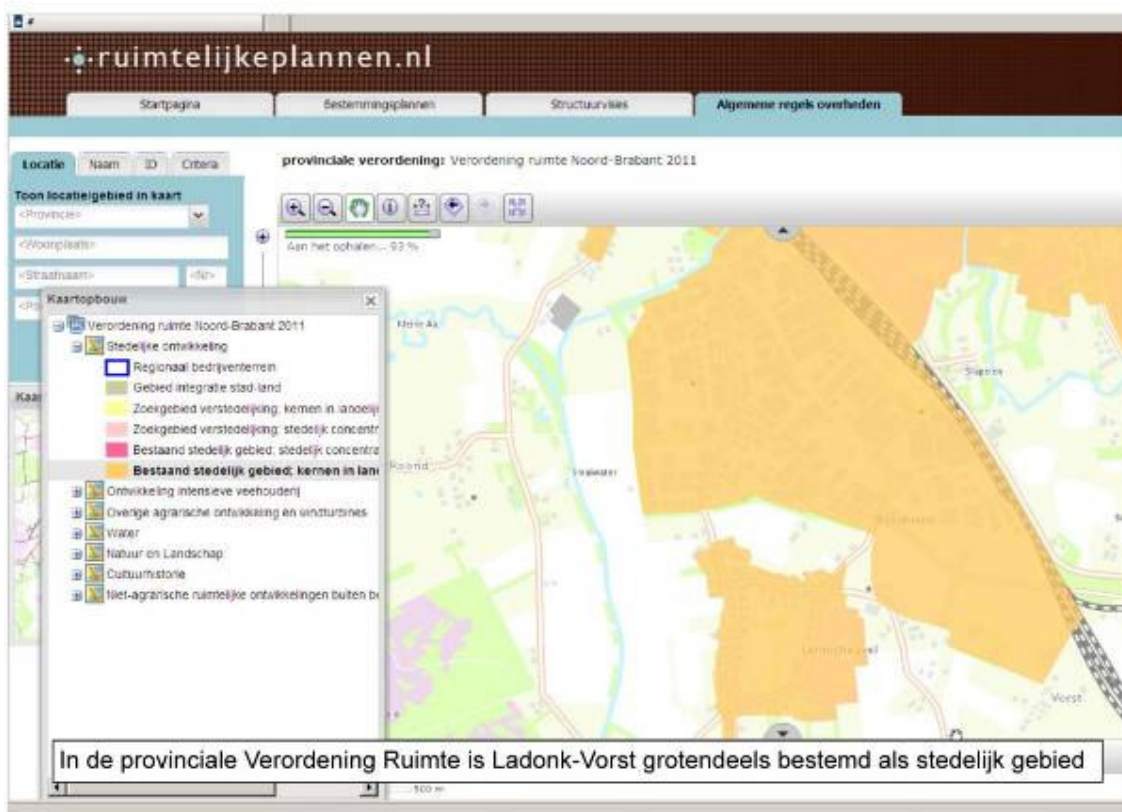
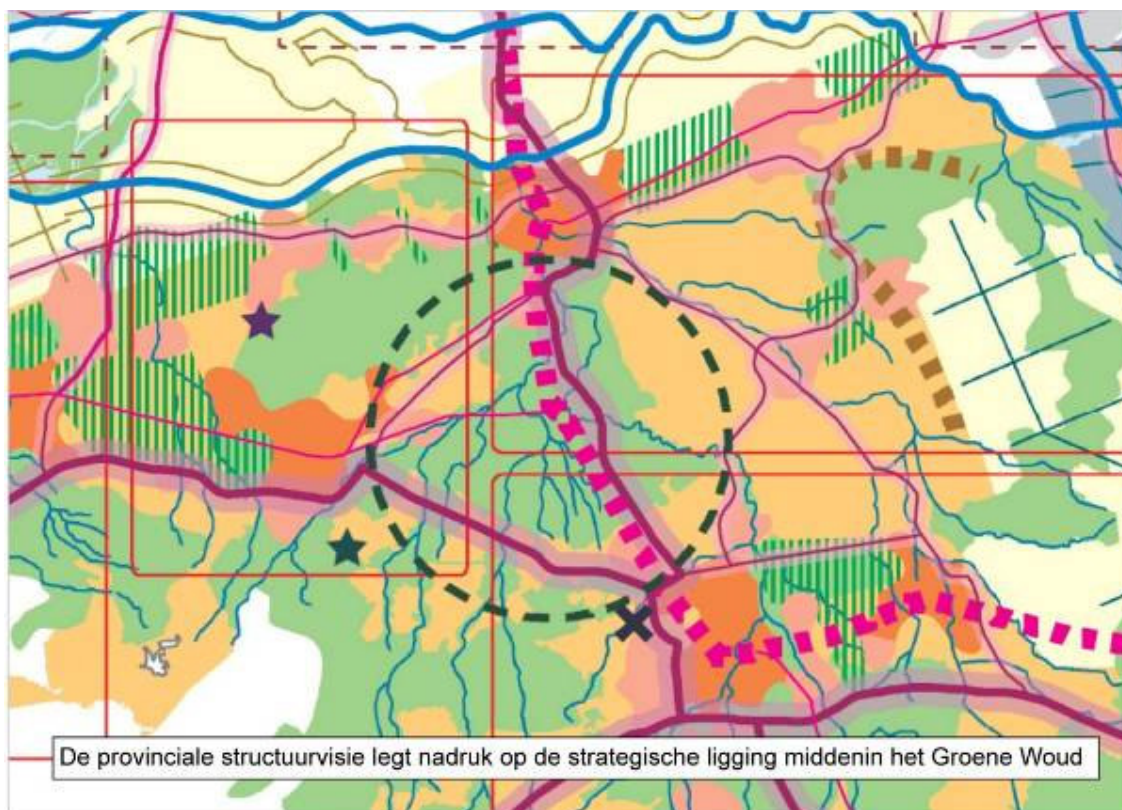
- Een zorgvuldige planning en duurzame aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.
- Het tegengaan van veroudering van bestaande terreinen door het stimuleren van duurzaam beheer en onderhoud via onder andere Parkmanagement.
- Een versnelling van de uitvoering van de herstructureringsopgave van 6.500 hectare tot en met 2013.
- Regionale samenwerking gericht op een concurrerende en duurzaam beheerde voorraad bedrijventerreinen in een regio.
- Het verzakelijken van de aanleg en beheer van bedrijventerreinen.

De uitvoering van de nieuwe aanpak bedrijventerreinen waarvoor het kabinet heeft gekozen, loopt langs drie lijnen. Voor de korte termijn is de aanpak gericht op 'leren door te doen'. In 16 pilots wordt kennis en ervaring opgedaan met regionale en publiek-private samenwerking bij de aanleg van nieuwe en het opknappen van oude terreinen. Voor de middellange termijn kiest de overheid voor een versnelde herstructurering van 15.800 hectare bedrijventerreinen. De lange termijnstrategie is gericht op de verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen. Dit moet ertoe leiden dat het onderhoud en beheer, bijvoorbeeld door middel van Parkmanagement, een continu onderdeel is van beleid.

Tot en met 2013 trekt het rijk ruim 400 miljoen euro uit voor de herstructurering. Bovenvermelde afspraken hebben het rijk, de provincies en de gemeenten met elkaar vastgelegd in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 van november 2009. Het doel van het convenant is om onnodige verstedelijking en verrommeling van het landschap te voorkomen en passende ruimte voor bedrijven te bieden. Dit wordt gedaan door te sturen op regionale afspraken tussen gemeenten. In het convenant is vastgelegd dat provincies de regie voeren op de planning en de herstructurering van bedrijventerreinen.

In het kort zijn de afspraken uit het convenant als volgt:

1. Gemeenten werken regionaal samen bij de planning en (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. De provincies zien hierop toe.
2. Toepassing van parkmanagement (duurzaam beheer) om de kwaliteit van bedrijventerreinen te waarborgen en veroudering tegen te gaan.
3. De provincies stellen zich garant voor de versnelde sanering van 6.500 hectare aan verouderde bedrijventerreinen. Ze hebben hiervoor provinciale herstructureringsprogramma's opgesteld.



4.5.2 Provinciaal beleid

Het landelijke Convenant Bedrijventerreinen 2010/2020 is namens alle provincies ondertekend door het Interprovinciaal Overleg (IPO). Ook Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant hebben eind 2009 ingestemd met het convenant. In het convenant is vastgelegd dat provincies de regie voeren op de planning en de herstructurering van bedrijventerreinen. In Brabant dient in de periode tot en met 2013 circa 1.000 hectare verouderd bedrijventerrein te worden geherstructureerd.

Op 1 januari 2011 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord Brabant in werking getreden. In deze structuurvisie wordt o.a. gesteld dat gemeenten alleen mogen overgaan tot de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen als is aangetoond dat bedrijven niet kunnen worden ingepast op bestaande terreinen. Dit onder het motto 'zuinig omgaan met ruimte'. Ook stimuleert de provincie dat (nieuwe en bestaande) terreinen duurzaam worden ingericht, dat bedrijven nauwer gaan samenwerken aan een efficiënter gezamenlijk energiegebruik en dat intensivering en meervoudig ruimtegebruik mogelijk worden gemaakt. Andere pijlers onder het beleid zijn het herbestemmen van gebieden die hun oude functie hebben verloren en het verbreden van de functie van bedrijventerreinen (werklocaties).

Om de herstructurering van bedrijventerreinen te bevorderen heeft de provincie opdracht gegeven aan de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM) herstructureringsprojecten uit te voeren. De Brabantse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen (BHB) vervult hierin een rol als kapitaalfonds, waarmee in herstructureringsprojecten kan worden geparticipeerd. De Stationszone op Ladonk is een dergelijk project. Verder stelt de provincie tot en met 2013 aanvullend € 14 miljoen via subsidies beschikbaar aan gemeenten voor herstructureringsprojecten. De subsidie wordt betaald met geld dat het Rijk aan provincies decentraliseert. De BOM voert deze regeling uit.

Zoals te zien is op de linker pagina, zijn in de provinciale beleidsdocumenten Ladonk en de deelgebieden Vorst A en B aangewezen als 'bestaand stedelijk gebied/kern in landelijk gebied', terwijl Vorst C is aangewezen als 'transformatiegebied'.

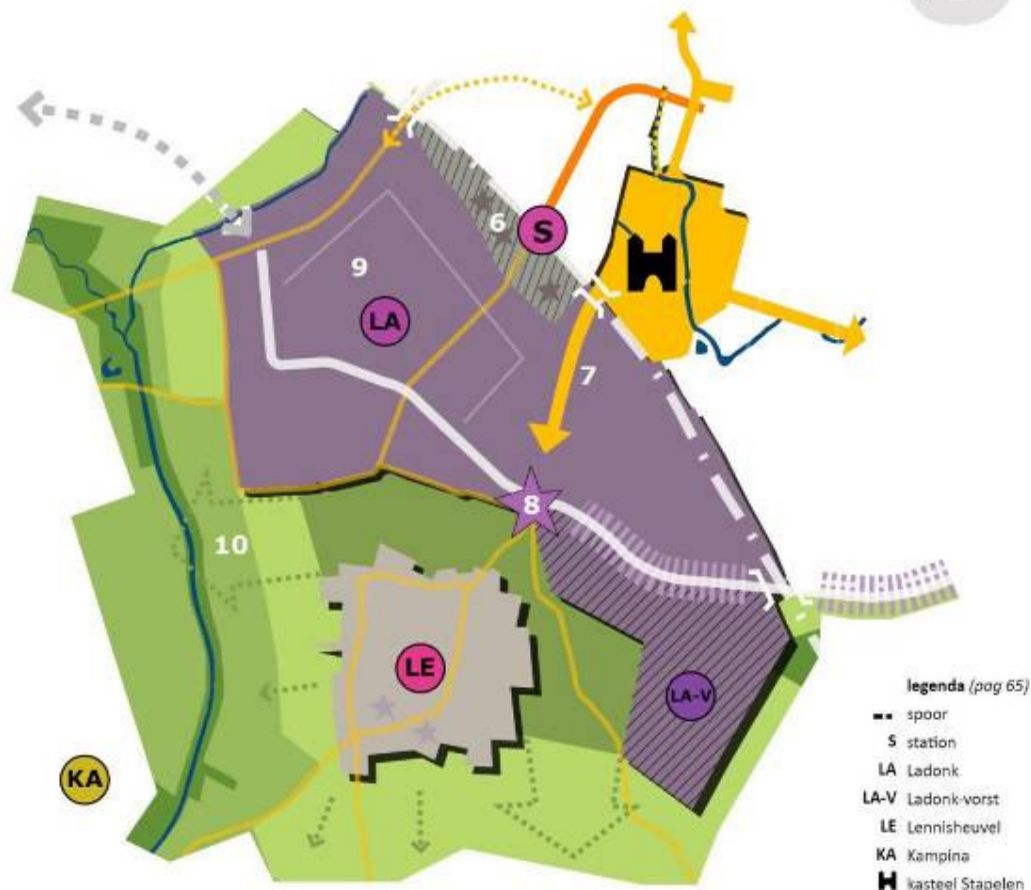
In de Verordening Ruimte Noord Brabant (in werking getreden op 1 maart 2011) staan regels waarmee de gemeente rekening dient te houden bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen voor Ladonk en Vorst. Artikelen 3.6 t/m 3.8 van de verordening bevatten regels voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven op welke wijze zorgvuldig ruimtegebruik aan de orde dient te komen in een gemeentelijk planologisch besluit. Het gaat daarbij om:

- Een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag.
- Een minimale en maximale omvang van uit te geven bedrijfskavels.
- Een op de aard van de bedrijvigheid aangepast bebouwingspercentage en hoogte.
- Regels omtrent het tegengaan van oneigenlijk ruimtegebruik.

Met betrekking tot oneigenlijk ruimtegebruik geldt dat de uitgeefbare ruimte in principe beschikbaar dient te zijn voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving of op een woon-werklocatie passen. Voorbeelden van activiteiten die in het algemeen dienen te worden geweerd op een zwaar bedrijventerrein zijn bedrijven behorend tot de milieucategorieën 1 en/of 2, bedrijfswoningen, bepaalde vormen van kantooractiviteiten, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en leisure.

Extract Ontwerp Structuurvisie
Verfrissend Boxtel
Maart 2011

de deelgebieden van boxtel agenda visie



Westelijke Poort

6. de directe omgeving van het station is onderdeel van het centrum, waarbij ingestoken wordt op functies die qua schaalniveau 1 maat groter zijn dan die in het centrum en tweezijdig georiënteerd zijn (naar het centrum en naar Ladonk);

7. vanuit het station maken we een duidelijke (langzaam verkeers)verbinding over Ladonk richting Lennisheuvel en via Lennisheuvel naar de Kampina;

8. op de kruising van deze verbinding met de Keulsebaan-Industrieweg, rotonde Boseind en omgeving, ontstaat een markante locatie waar intensiever en met meer beeldkwaliteit gebouwd kan worden;

9. Ladonk krijgt een 'duurzame uitstraling': een weliswaar dominant industrieel werkmilieu, maar met bedrijven die op een hoogwaardige duurzame wijze hun productieprocessen hebben ingericht; we kiezen niet voor een bepaalde specialisatie op Ladonk/Vorst, maar voor differentiatie;

10. Lennisheuvel en Ladonk worden ruimtelijk en met beeldkwaliteit met elkaar verbonden; voor Lennisheuvel, 'het balkon naar de Kampina', zal in samenspraak met de bewoners een stedenbouwkundige visie opgesteld worden.

4.5.3 Gemeentelijk beleid

Beleidsmatig zijn bij de vaststelling van het oorspronkelijke Ontwikkelingsplan in 2006 de volgende punten vastgesteld als uitgangspunt voor de herstructurering:

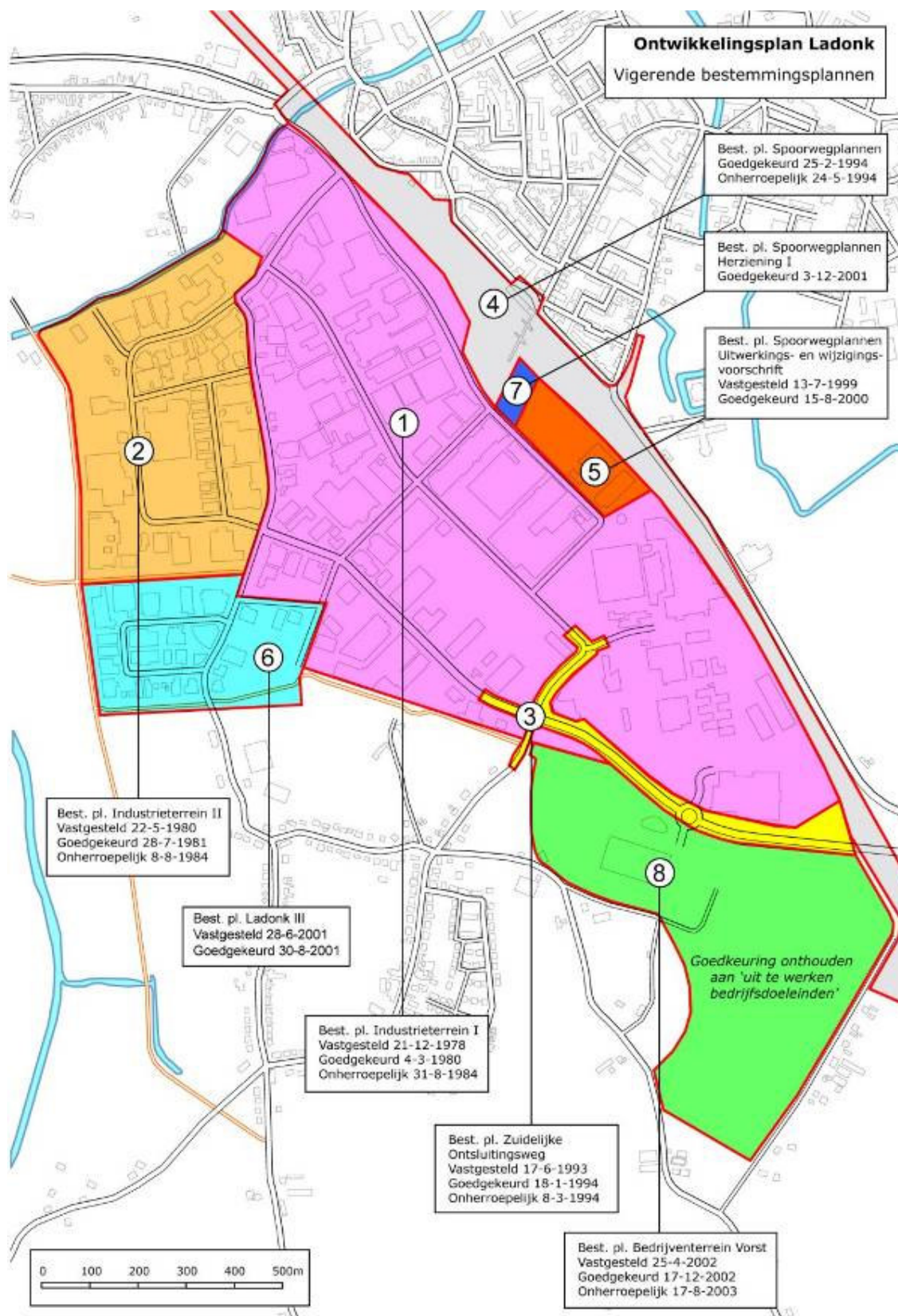
- De verbetering van het economisch profiel en het vestigingsklimaat van Boxtel;
- Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik;
- De verankering in een nieuwe structuur tezamen met Parkmanagement.

Deze doelstellingen staan op hoofdlijnen nog steeds overeind. Wel zijn er sindsdien verschillende nieuwe beleids- en visiedocumenten ontwikkeld door de gemeente. De belangrijkste daarvan zijn de Economische visie, de Structuurvisie en het huidige Beleidsprogramma. In de in december 2009 vastgestelde Economische visie is het lokaal economische beleid verankerd. Ondernemend Boxtel is nauw betrokken geweest bij het tot stand brengen van deze visie. De volgende beleidskeuzes zijn van toepassing op Ladonk:

- **Bestaande bedrijvigheid:** voor een stabiele lokale economie en behoud van werkgelegenheid worden bestaande bedrijven in staat gesteld om in de gemeente gevestigd te kunnen blijven en groeien.
- **Starters en zelfstandigen zonder personeel (ZZP):** deze ondernemers zijn van groot belang als toekomstige motor van de economie. De gemeente creëert de juiste juridisch-planologische randvoorwaarden voor starters en ZZP, waaronder het toestaan van werken aan huis en mogelijkheden voor bedrijfsverzamelgebouwen.
- **Nieuwe bedrijvigheid en regionale samenwerking:** de gemeente zal bedrijven uit Haaren en Sint-Michielsgestel blijven faciliteren, mits zij inpasbaar zijn. Tevens participeert de gemeente in het Regionaal Ruimtelijk Overleg met de negentien andere gemeenten in Noordoost Brabant onder voorzitterschap van de provincie.
- **Dynamiek op bestaande vestigingslocaties:** om flexibel in te kunnen spelen op vraag en aanbod wordt de dynamiek op bestaande bedrijventerreinen gestimuleerd. Hiervoor is schuifruimte nodig. In bestemmingsplannen worden mogelijkheden geboden voor intensiever grondgebruik, grotere bouwhoogte en/of het toestaan van activiteiten met een hogere toegevoegde waarde.
- **Faciliteren ruimtebehoefte:** in overleg met het Parkmanagement wordt bepaald onder welke condities grond op bedrijventerrein Ladonk uitgegeven zal worden. Dit betekent dat niet vanzelfsprekend aan elke ruimte of locatiewens van een bedrijf toestemming zal worden gegeven. Uitgangspunt is het juiste bedrijf op de juiste plek.

De structuurvisie 'Verfrissend Boxtel' is in juni 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Boxtel. Op de linker pagina worden de visiekaart en uitgangspunten uiteengezet.

In haar Beleidsprogramma 2010-2014 legt het gemeentebestuur van Boxtel de nadruk op versterking van de economische structuur door de revitalisering en profilering van Ladonk via succesvolle duurzame, innovatieve bedrijven. Tevens streeft Boxtel naar een hoogwaardige invulling van de Stationszone, zo mogelijk met hotel en congrescentrum, dusdanig ingericht dat het een aantrekkelijke verbinding wordt met Het Groene Woud en de Kampina. De toeristisch-recreatieve sector kan een toenemende bijdrage leveren aan de Buxtelse economie; in dit kader wordt bij het station gedacht aan fietsverhuur gericht op Het Groene Woud. Met betrekking tot detailhandel stelt het Beleidsprogramma dat Boxtel markttechnisch ruimte heeft voor een extra bouwmarkt met een lokale functie. Gelet op de wens voor een evenwichtige spreiding gaat de voorkeur nadrukkelijk uit naar vestiging op een bedrijventerrein. Ook wordt gedacht aan een clustering van volumineuze handel, georiënteerd op duurzame activiteiten zoals kringloop.



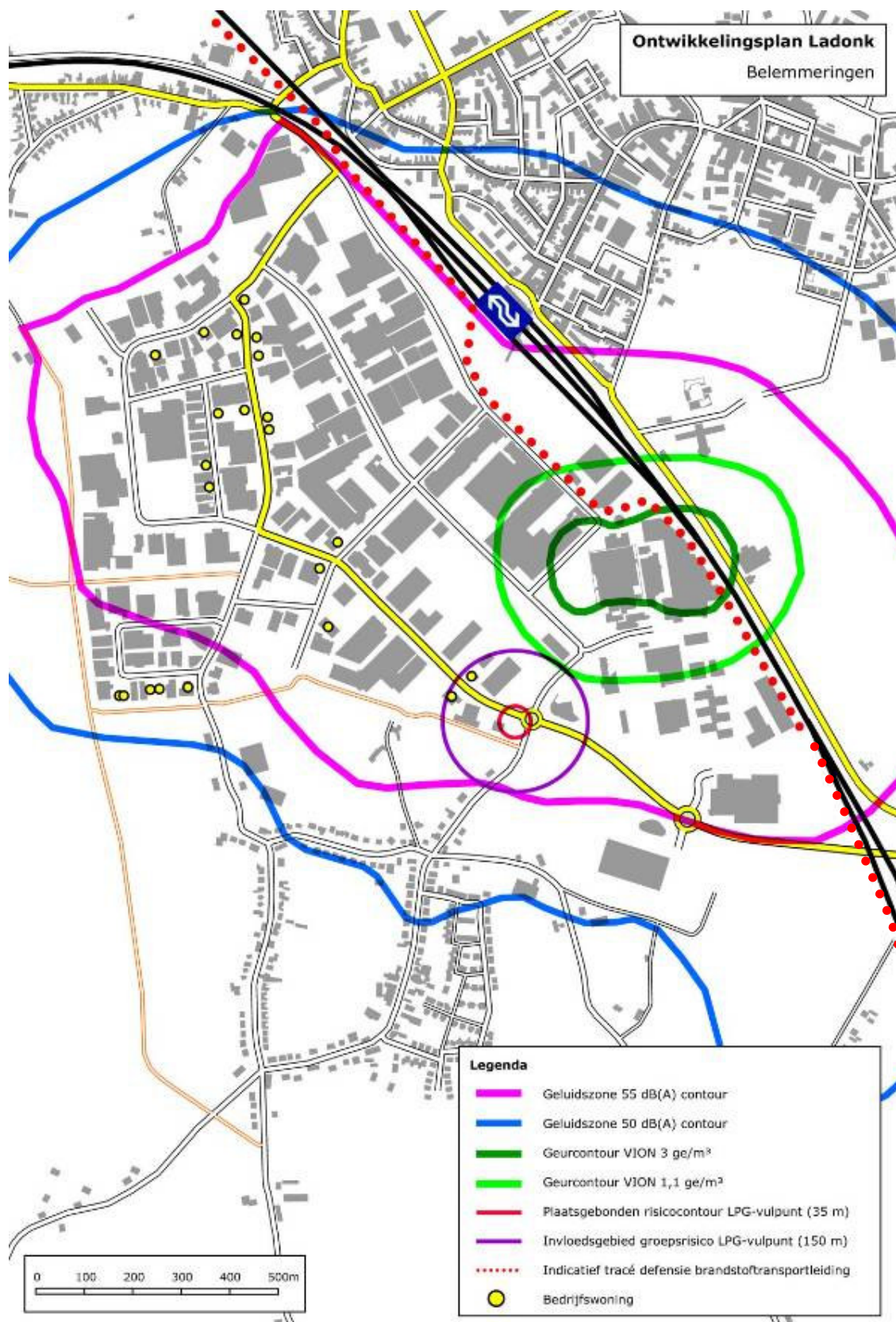
4.6 Bestemmingsplannen

Het huidige planologische regime voor Ladonk is versnipperd en verouderd. De volgende bestemmingsplannen zijn van toepassing in het plangebied (in chronologische volgorde):

1. Bestemmingsplan Industrierrein I (1978).
2. Bestemmingsplan Industrierrein II (1980).
3. Bestemmingsplan Zuidelijke ontsluitingsweg (1993).
4. Bestemmingsplan Spoorwegplannen (1994).
5. Bestemmingsplan Spoorwegplannen, uitwerkings- en wijzigingsvoorschrift (1999).
6. Bestemmingsplan Spoorwegplannen, herziening 1 (2001).
7. Bestemmingsplan Ladonk III (2001).
8. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Vorst (2002).

Het planologisch kader is incompleet, aangezien de provincie in 2002 goedkeuring heeft onthouden aan het deel van het bestemmingsplan Vorst dat van toepassing is op deelgebieden Vorst B en C (ruim 14 hectare). Ook is het deel van hetzelfde bestemmingsplan met betrekking tot Vorst A ondertussen verouderd door de positionering van het Rabobank Datacenter ter plaatse van de beoogde hoofdontsluitingsweg. Eerdere concept bestemmingsplannen hebben de besluitvorming niet gehaald.

Een belangrijk uitgangspunt waarover een beslissing genomen moet zijn voordat het nieuwe bestemmingsplan kan worden opgesteld, is hoe om te gaan met de geluidzonering van Ladonk. De deelgebieden Ladonk I en II zijn nu gezoneerde bedrijventerreinen conform de Wet Geluidhinder. Omdat de geluidsruijme cumulatief wordt bekeken, heeft Ladonk haar maximum bereikt en zit het bedrijventerrein dus in feite op slot voor nieuwe initiatieven. Het komt voor dat bedrijven zich volgens het vigerende bestemmingsplan kunnen vestigen op Ladonk, maar vervolgens geen milieuvergunning krijgen. Dit komt de herstructurering niet ten goede. Momenteel wordt door de gemeente onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het eventueel opheffen van de geluidzonering. Zie de volgende paragraaf voor een nadere toelichting.



4.7 **Belemmeringen uit oogpunt van planologie en milieu**

De belangrijkste planologische en milieutechnische randvoorwaarden die van invloed zijn op de ontwikkelpotentie van het plangebied worden hieronder kort opgesomd en op naastgelegen kaart indicatief weergegeven. Gedetailleerd onderzoek naar de hieronder omschreven belemmeringen zal worden uitgevoerd in het kader van de nieuw op te stellen bestemmingsplan(nen) voor Ladonk en Vorst.

Geluidzonering

Zoals omschreven in paragraaf 4.6, zijn delen van het plangebied (Ladonk I en II) een gezoneerd industrieterrein krachtens de Wet geluidhinder. Gesignaleerd wordt dat de huidige akoestische situatie van het gezoneerde industrieterrein leidt tot knelpunten bij vergunningverlening conform de Wet milieubeheer. Omdat de geluidsruimte cumulatief wordt bekeken, zijn er steeds minder mogelijkheden voor vergunningplichtige bedrijven om uit te breiden. Momenteel wordt door adviesbureau Cauberg-Huygen onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het opheffen van de geluidzonering. Daarbij wordt aandacht besteed aan de bescherming van de ruim 20 in het plangebied aanwezige bedrijfswoningen evenals omliggende woningen, woongebieden en bedrijven. Het is niet de bedoeling dat de leefbaarheid in de omgeving substantiële nadelige gevolgen moet ondervinden als gevolg van de herstructurering van Ladonk en de ontwikkeling van Vorst.

Externe veiligheid

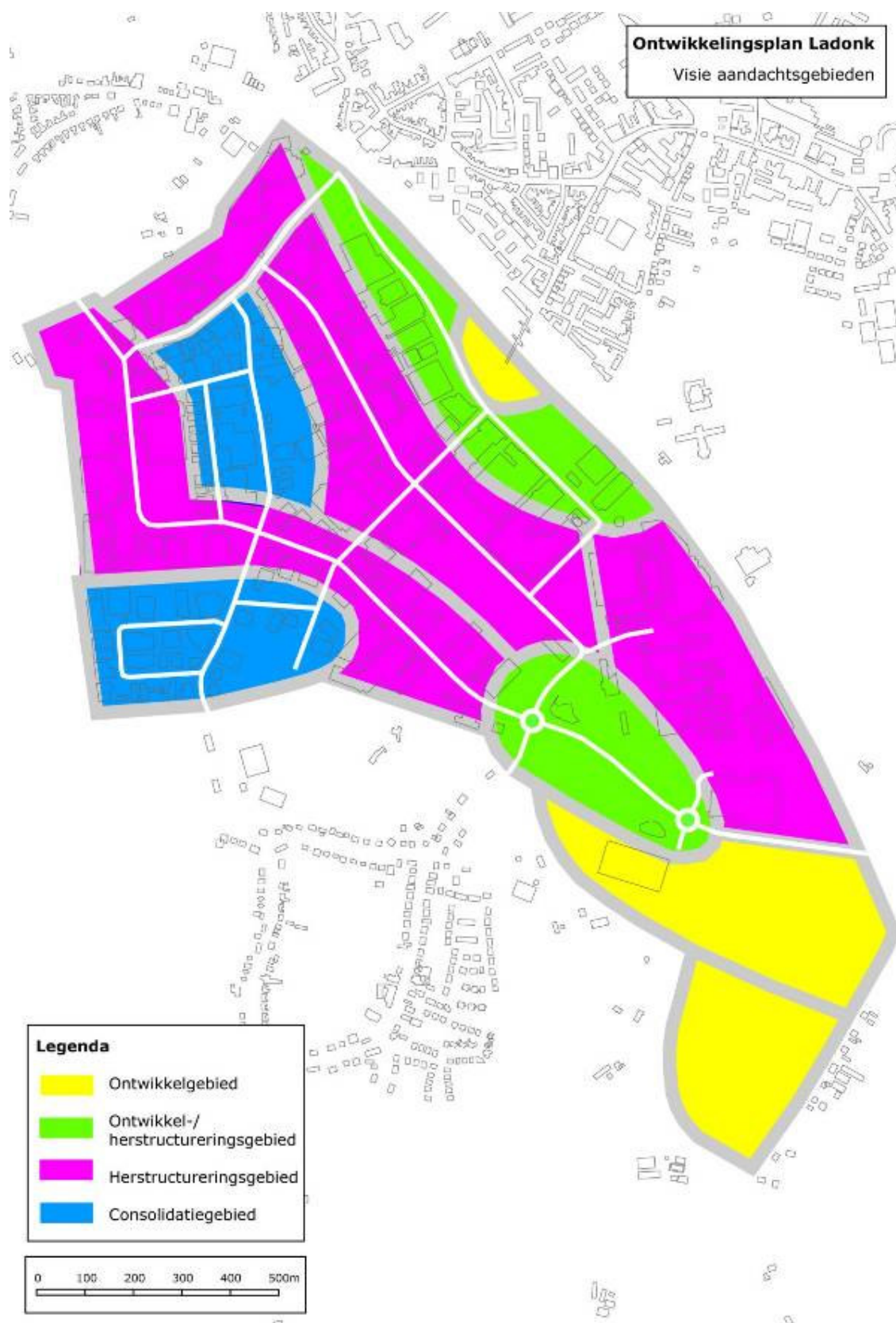
Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen. Het gaat daarbij onder meer om LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het BEVI bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden. Conform het BEVI is er sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijnen Roosendaal-Venlo en Den Bosch-Eindhoven. Met uitzondering van een klein deel van de Stationszone heeft deze risico-contour nauwelijks invloed op het plangebied. De grootste risicobron op Ladonk is het LPG-tankstation gelegen aan de rotonde Boseind. Ofschoon de plaatsgebonden risico-contour 35 meter vanaf het vulpunt bedraagt, ligt de grens van het totale invloedsgebied (GR) op 150 meter. Met andere woorden: voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen een zone van 150 meter waarbij sprake is van relatief grote personendichtheden, dient de gemeente advies te vragen aan de regionale brandweer welke maatregelen kunnen worden genomen ter preventie of beperking van het groepsrisico. Vervolgens besluit het college van burgemeester en wethouders op basis van dit advies om al dan niet akkoord te gaan met de voorgenomen ontwikkeling, en onder welke voorwaarden.

Geurcontouren

Er is sprake van geurcontouren van bedrijven die in het plangebied gevestigd zijn (met name varkensslachterij VION), maar ook van geurcontouren van intensieve veehouderijen buiten het plangebied. De geurcontouren conform de huidige milieuvergunning van VION zijn weergegeven op de kaart links. De geurcontouren van naburige agrarische bedrijven dienen te worden geactualiseerd bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Overigens ondervinden reguliere bedrijfsactiviteiten die zijn toegelaten door het bestemmingsplan geen planologische belemmeringen van deze contouren.

Ondergrondse infrastructuur

De Stationszone wordt doorkruist door een brandstoftransportleiding van Defensie. Deze leiding ligt gemiddeld circa een meter onder het maaiveld. Aan weerszijden van het tracé geldt een belemmeringsstrook waarbinnen niet mag worden gebouwd.



5. ONTWIKKELVISIE

5.1 Inleiding: één toekomstvisie voor Ladonk en Vorst

Hoofdstukken 2 en 3 lieten zien hoe het bedrijventerrein Ladonk tot stand is gekomen en er nu uitziet, in hoofdstuk 4 is neergezet wat de ontwikkelingsmogelijkheden en -belemmeringen zijn.

In dit hoofdstuk worden deze kaders en randvoorwaarden vertaald in een ontwikkelvisie voor het bedrijventerrein. Daarbij wordt de nadruk gelegd op de samenhang tussen Ladonk en Vorst. De hoofddoelstelling van de ontwikkelvisie is de verbetering van het verblijfs- en vestigingsklimaat op het bedrijventerrein:

- Goede ontwikkelingsmogelijkheden voor alle deelgebieden;
- Goede match tussen gebruiksfunctie ('business as usual') en uitstraling terrein; en
- Goede bereikbaarheid voor ondernemers, hun bezoekers en leveranciers.

De uitstraling van het plangebied in zijn geheel wordt beter als er een heldere clustering van bedrijfsactiviteiten is, er een logische samenhang met het omringende landschap is, het verkeer op overzichtelijke wijze door het gebied wordt geleid, de inrichting van de openbare ruimte op orde is en alle verkeersdeelnemers veilig hun route kunnen afleggen.

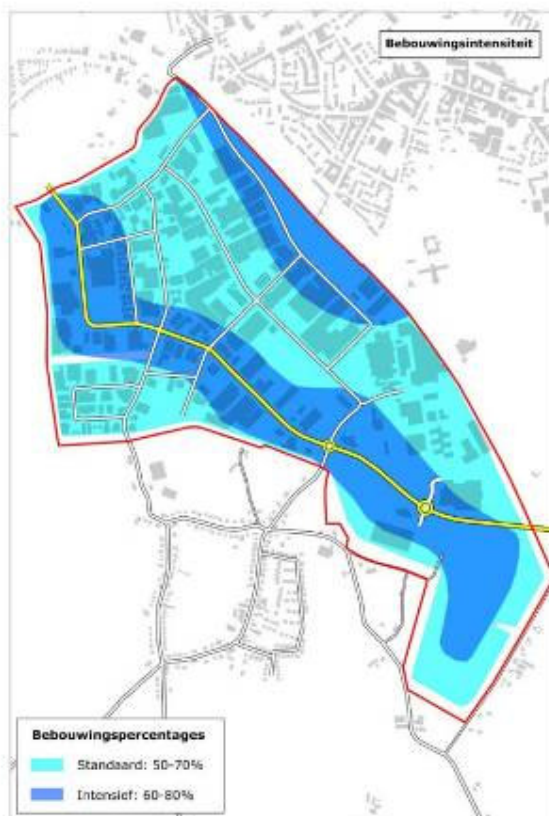
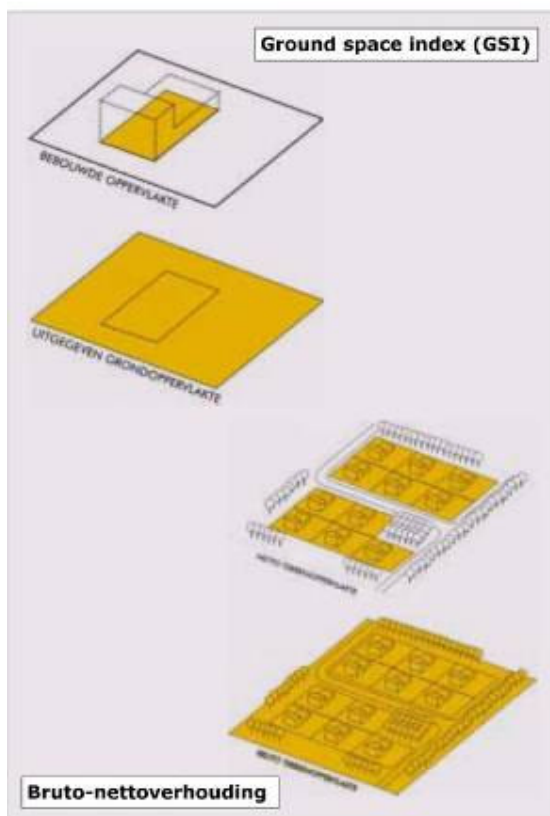
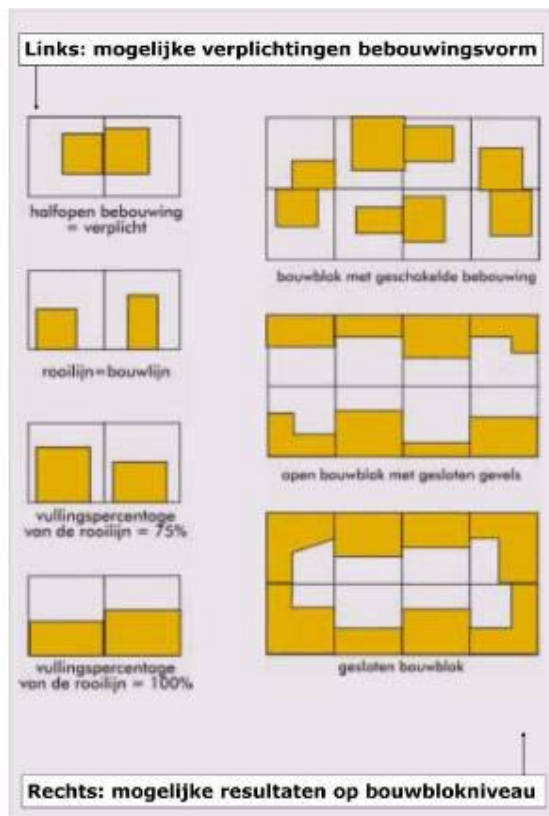
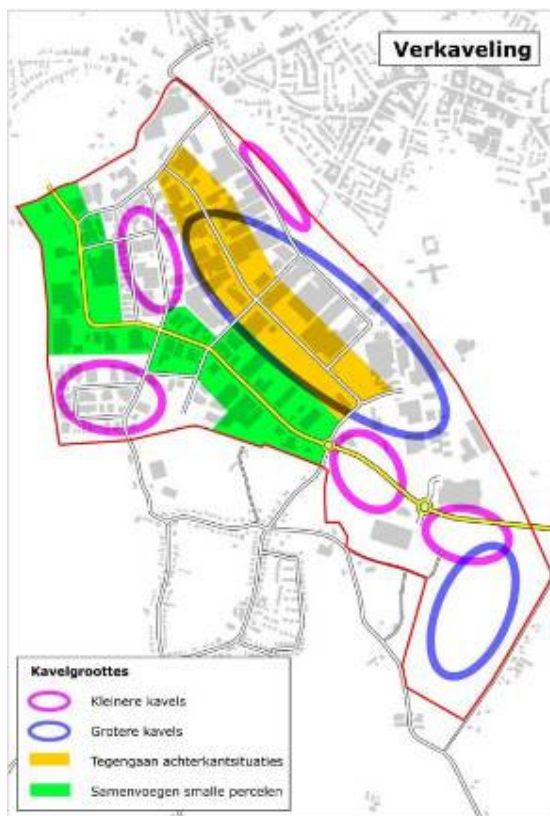
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal gebiedsbrede aspecten; achtereenvolgens zijn dit verkaveling en bebouwing; verkeer en parkeren; openbare ruimte en groen; segmentering, cultuurhistorie en duurzaamheid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 ingezoomd op een aantal specifieke 'ensembles' c.q. deelgebieden binnen het plangebied als geheel.

5.2 Aandachtsgebieden

Bij de toekomstige aanpak van Ladonk ligt in verschillende zones de prioriteit op verschillende aspecten. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende vier aandachtsgebieden:

1. **Ontwikkelgebied:** hier gaat veel gebeuren; er is sprake van ingrijpende ontwikkelingen, zowel in de openbare ruimte als op bedrijfskavels, door de gemeente en/of private partijen.
2. **Herstructureringsgebied:** hier wordt veel ruimte geboden voor kwaliteitsverbetering op private kavels. Het op te richten herstructureringsfonds is bij uitstek bedoeld voor de aanpak van deze deelgebieden.
3. **Herstructurerings- en ontwikkelgebied:** hier is sprake van zowel herstructurering van bestaande kavels als nieuwe ontwikkelingen.
4. **Consolidatiegebied:** hier willen we vooral instandhouden en verbeteren van wat er al is. Het motto in deze deelgebieden is 'business as usual'.

Op deze vier aandachtsgebieden wordt nader ingegaan in de omschrijving van de verschillende deelgebieden in hoofdstuk 6.



5.3 Visie op verkaveling en bebouwing

5.3.1 Kavelgrootte

Doelstelling van dit Ontwikkelingsplan is een gevarieerde verkaveling, die zuinig ruimtegebruik mogelijk maakt. Ladonk is en blijft een gemengd bedrijventerrein en dus moeten er goede kavels beschikbaar zijn voor zowel kleine, middelgrote en grote bedrijven.

Een minimale kavelgrootte van 1.000 m² wordt nagestreefd, om de vestiging te voorkomen van bedrijven die ook op andere locaties elders in het stedelijk gebied gehuisvest kunnen worden. De in de provinciale Verordening Ruimte opgelegde maximale kavelgrootte van 5.000 m² wordt als een richtlijn beschouwd omdat de gemeente zittende grotere bedrijven op Ladonk uitbreidingsruimte wil bieden. Wanneer er goede motieven zijn om hiervan af te wijken, wil het gemeentebestuur grotere kavels mogelijk maken. Gedacht wordt om dit met een ontheffing in het bestemmingsplan te regelen.

Bij de uitgifte van Vorst zal worden gewerkt met flexibele kavelgrenzen, om uitgifte op maat mogelijk te maken. Een standaard kaveldiepte Alleen de maximale 'blok'-grenzen worden in het bestemmingsplan vastgelegd, en daarbinnen hebben bedrijven de vrije keuze om grond af te nemen (mits voorschriften qua planologie en beeldkwaliteit in acht worden genomen). Gedacht wordt aan een standaard diepte en flexibele breedte.

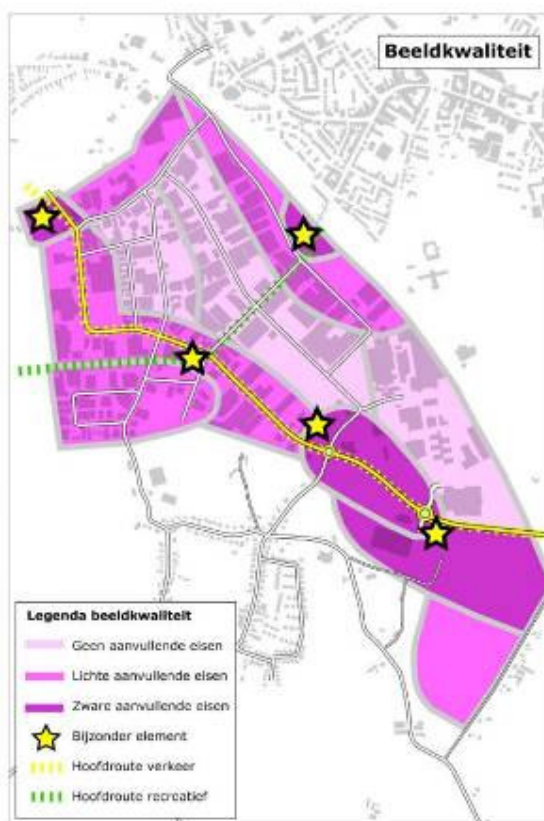
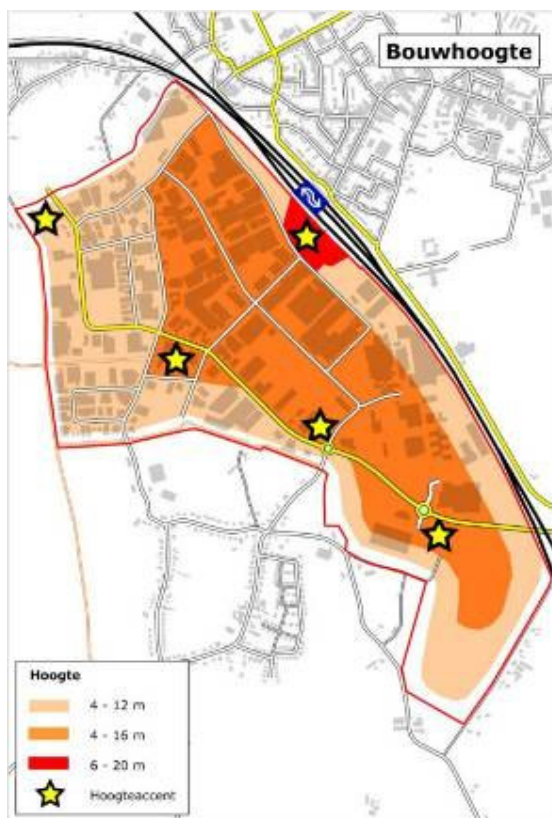
5.3.2 Bebouwingsintensiteit

Het bebouwingspercentage (ook wel ground-space-index of GSI genoemd) is de verhouding tussen het bebouwde en het onbebouwde deel van een bedrijfskavel. In traditionele inrichtings- en bestemmingsplannen worden doorgaans maximale bebouwingspercentages gehanteerd. Zo probeert men de ruimte en bruikbaarheid van kavels op lange termijn te waarborgen. In de praktijk leidt dit echter niet tot zorgvuldig ruimtegebruik. Deze parameter zegt namelijk niets over de wijze waarop het onbebouwde deel gebruikt wordt: het kan gaan om parkeren of opslag, maar ook om kavelgroen of ruimtereserve.

Als gevolg hiervan worden in deze ontwikkelvisie niet alleen maximale, maar ook minimale bebouwingspercentages nagestreefd. Op het grootste deel van het 'oude' bedrijventerrein wordt een minimum percentage van 50% voorgesteld, waardoor de kans afneemt dat kavels louter als opslag of parkeerterrein worden gebruikt. Om wel voldoende ruimte voor deze functies te waarborgen, geldt een maximum percentage van 70%. Ook in het nieuwe bestemmingsplan zal intensiever ruimtegebruik op het bestaande terrein juridisch mogelijk worden gemaakt. Bedrijven kunnen zich dan langer op hun huidige kavel blijven ontwikkelen waardoor er minder verplaatsingen naar Vorst nodig zijn. Ook biedt een intensiever ruimtegebruik extra kansen voor herstructurering.

Naarmate bedrijfsgebouwen geclusterd of geschakeld worden en functies als parkeren en opslag inpandig (bijvoorbeeld op het dak) of collectief worden gerealiseerd, kunnen de minimum en maximum-percentages toenemen. Daarom wordt in de meer representatieve delen van Ladonk (inclusief een groot deel van het nieuw uit te geven deelgebied Vorst) een bebouwingspercentage nagestreefd tussen 60% en 80%. Dit bevordert niet alleen efficiënt ruimtegebruik, maar is ook een manier om op zichtlocaties hinderlijke of 'lelijke' functies aan het zicht te onttrekken en waardevolle functies op het maaiveld te sparen.

Uiteraard vergt het intensiveren van deze functies meer kosten, bouwtijd en deskundigheid dan bij reguliere bedrijfshallen het geval is. Bovendien kan ondergronds ruimtegebruik verstreckende gevolgen hebben voor bodem, water- en ecosysteem. Er dient nader onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden en risico's.



5.3.3 Bouwhoogte

Alleen het aangeven van een maximale bouwhoogte geeft geen garantie voor efficiënt gebruik van de ruimte. In alle delen van het bedrijventerrein wordt daarom ook een minimale bouwhoogte aangegeven.

Langs de randen van het bedrijventerrein, waar de interactie met het buitengebied het grootst is, liggen de voorgestelde minimale en maximale bouwhoogtes tussen 4 en 12 meter. In de overige delen van het bedrijventerrein wordt een hoogte tussen 4 en 16 meter voorgesteld. Voor bepaalde elementen (waaronder silo's, gebouwgebonden windturbines en andere installaties) en bijzondere bebouwingsaccenten (zie linker pagina) kunnen uitzonderingen worden gemaakt, bijvoorbeeld tot een hoogte van 25 meter. Verder kan in representatieve zones (met name langs de Keulsebaan en de nieuwe hoofdroute) worden overwogen om in het bestemmingsplan een vaste bouwhoogte te bepalen. Dit is wenselijk om eenheid en rust in het straatbeeld te verkrijgen.

Als er stapeling (bouwen in meerdere lagen) wordt toegestaan op het bedrijventerrein, dan zal dat alleen plaatsvinden in de op de linker pagina aangegeven 'accentlocaties'. Stapeling past binnen het streven naar intensief ruimtegebruik maar is niet altijd gemakkelijk realiseerbaar, laat staan wenselijk. Er dienen zich al snel complexe problemen aan rondom veiligheidseisen en bovendien zijn er meer technische en bouwkundige voorzieningen nodig ten opzichte van traditionele loodsen en hallen. In de regel blijkt gestapelde bouw vooral toepasbaar voor kantoorachtige bedrijven, commerciële functies, parkeervoorzieningen en andere activiteiten met een relatief hoge toegevoegde waarde per vierkante meter. Stapeling is nauwelijks geschikt voor de zwaardere industrie (kraanbanen, hogere vloerbelasting, vrije hoogte).

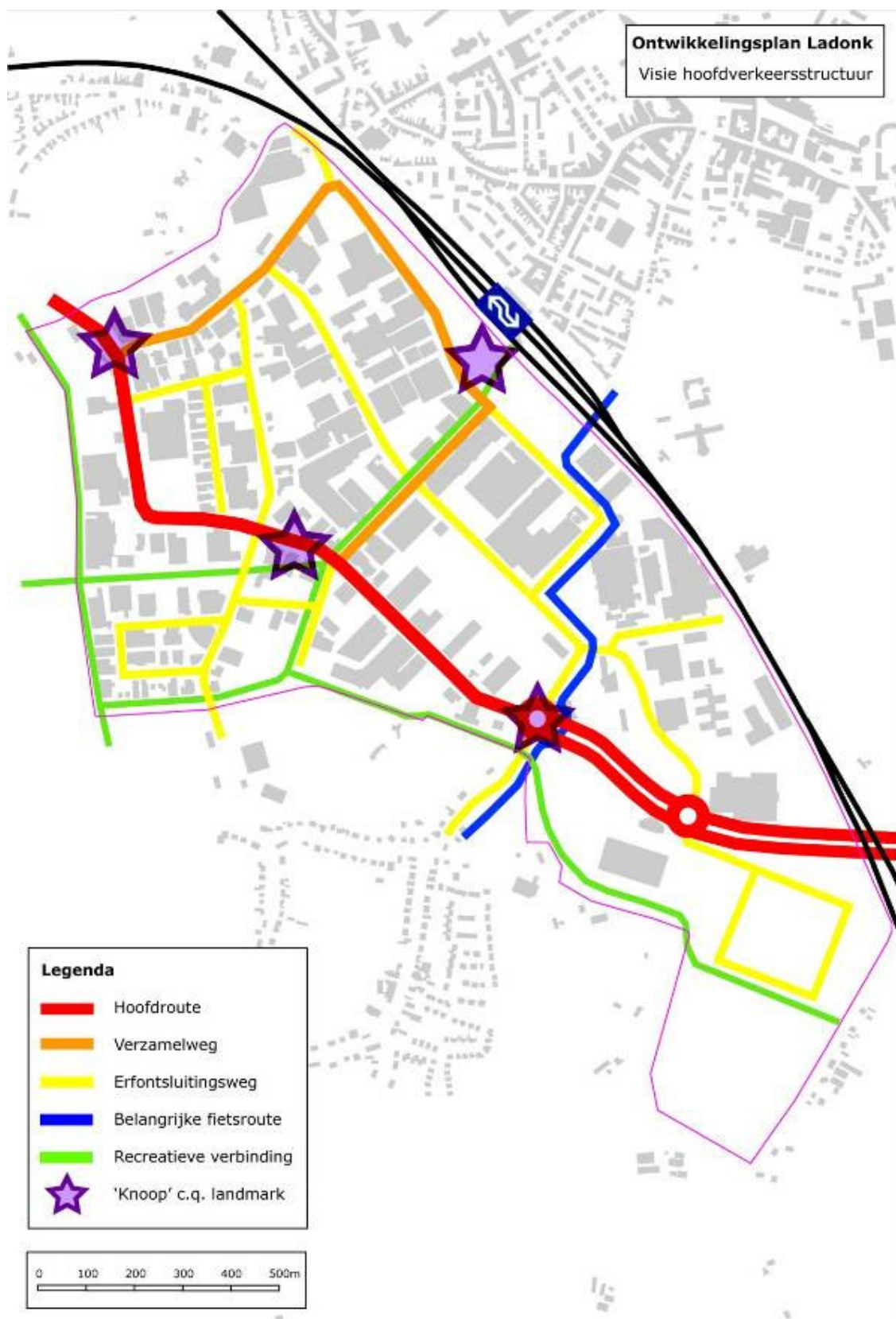
5.3.4 Beeldkwaliteit

In de gemeente Boxtel wordt de Welstandsnota (2004) gehanteerd voor een goede vormgeving en inpassing van gebouwen. In deze nota wordt onderscheid gemaakt in gebieden met een hoog (1), normaal (2) en laag (3) welstandsniveau. Ladonk valt voor een deel onder niveau 2 (bedrijventerreinen op prominente locaties) en voor een deel onder niveau 3 (bedrijventerreinen met een laag representatief gehalte).

Om Ladonk de gewenste kwaliteitsslag te geven, is een beeldkwaliteitplan (BKP) noodzakelijk. Een BKP is een samenhangend pakket van aanbevelingen en/of richtlijnen voor het veiligstellen, creëren of verbeteren van de stedenbouwkundige en architectonische vorm en structuur van een bepaald gebied. Het biedt een aanvulling op een bestemmingsplan, structuurvisie of ander plan volgens de Wet ruimtelijke ordening.

Het voorliggend Ontwikkelingsplan is geen BKP, maar geeft wel een eerste aanzet ertoe. De voorgestelde randvoorwaarden voor de openbare ruimte, bedrijfskavels, gebouwen en de omgeving zullen na vaststelling van het Ontwikkelingsplan worden uitgewerkt in praktisch hanteerbare richtlijnen, referentiebeelden en toetsingscriteria.

In het BKP zal vooral aandacht worden besteed aan waar de beeldkwaliteit beleefd wordt. Zoals te zien is op de linker pagina, wordt voorgesteld om voor het middengebied van Ladonk welstandsniveau 1 aan te houden. Langs de randen van het plangebied, langs de nieuwe hoofdroute en in het binnengebied van Vorst zal sprake zijn van niveau 2. In de spoorzone zal sprake zijn van niveau 3. Dit geldt ook voor de bijzondere accenten/elementen en de recreatieve wandelroute die het centrum en het station verbindt met het buitengebied.



5.4 Visie op verkeer en bereikbaarheid

5.4.1 Verkeersstructuur

Conform de actuele situatie omtrent de TALK (zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Boxtel in juni 2011) wordt er nieuwe doorgaande structuur gecreëerd door Ladonk, waarbij de route Keulsebaan – Industrierweg - Schouwrooij – Colenhoef de hoofdontsluiting wordt van het bedrijventerrein. De op de linker pagina geschetste route heeft een globale en indicatieve status; het feitelijke tracé van de TALK staat nog niet vast.

Ervan uitgaande dat de huidige voorkeursvariant van de TALK daadwerkelijk wordt gerealiseerd, zal de dubbele overweg deels of geheel haar functie verliezen en kan Ladonk straks van twee zijden worden benaderd: vanaf de stedelijke kant (zuidoost) en vanaf de landschappelijke kant (noordwest). De benadering via de Keulsebaan mag het verlengstuk van de stad zijn. Deze route wordt begeleid door showrooms en 'etalagebedrijven' die hun koopwaar graag willen laten zien. Voorgesteld wordt de entree vanaf het landelijk gebied juist ingetogener te laten zijn. Hier zal de architectuur eerder associëren met ecologie en duurzaamheid.

Doelstelling van dit Ontwikkelingsplan is het creëren van een herkenbare (hoofd)route en veilige verbindingen voor langzaam verkeer tussen Boxtel en Lennisheuvel. Er zal een duidelijker onderscheid worden gemaakt in hoofd- en ondergeschikte routes binnen de verkeersstructuur dan nu het geval is. Het belang van de hoofdroute wordt benadrukt door een breed wegprofiel (18-20 meter), uitnodigend voor vrachtverkeer, met enkelzijdig of dubbelzijdig een vrijliggend fietspad. De straatwanden hebben grotere bebouwingsmassa's en eisen t.a.v. beeldkwaliteit.

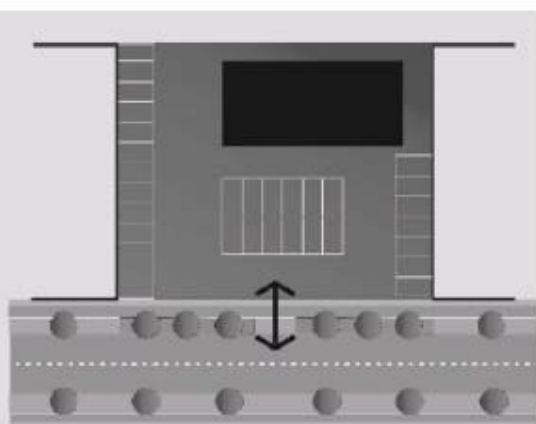
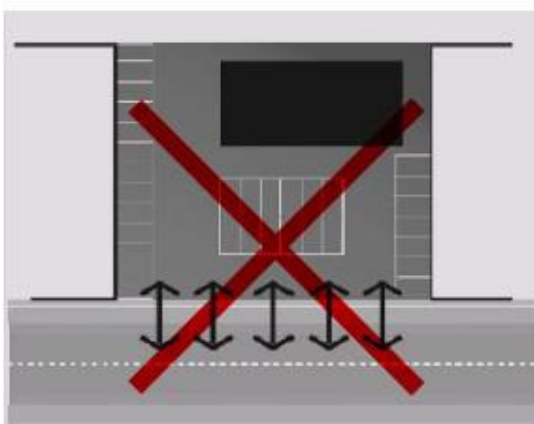
Om het verkeer dat gebruik maakt van de nieuwe hoofdroute vlot te laten verlopen, dient het aantal conflictpunten tot een minimum te worden beperkt. Bij voorkeur worden er zo weinig mogelijk rechtstreekse kavelontsluitingen gesitueerd langs de hoofdroute. Daarom wordt voorgesteld om in het bestemmingsplan langs de gehele hoofdroute het aantal in- en uitritten te beperken tot 2 per kavel en de breedte tot maximaal 4 meter. Zie ook de figuren op de volgende pagina.

5.4.2 Parkeren

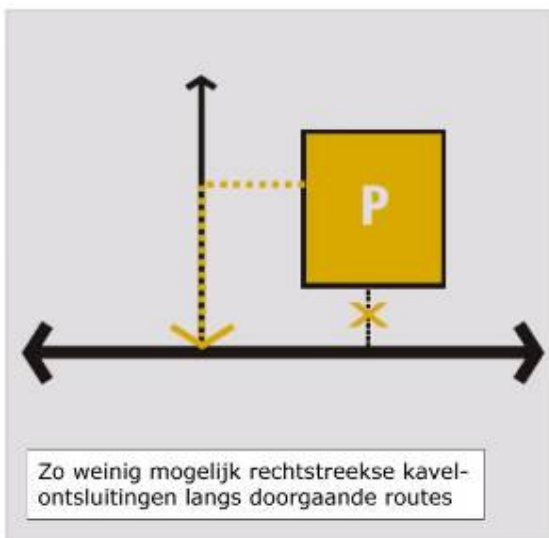
Parkeren, laden en lossen vindt zo veel mogelijk plaats op eigen terrein, naast of achter de bedrijfsgebouwen. Voor nieuwe bedrijven (Stationszone en Vorst) zal dit zeker gelden en voor zittende bedrijven op het bestaande terrein waar mogelijk. Doelstelling is een verbod op parkeren, laden en lossen langs de kant van de openbare weg in het gehele bedrijventerrein. Dit is ook al vastgelegd in de nieuwe structuurvisie voor heel Boxtel.

Langs de nieuwe hoofdroute wordt samenvoeging van smalle percelen gestimuleerd om het aantal uitritten te verminderen. Nog beter is het wanneer parkeergelegenheid en laad- en loszones collectief worden georganiseerd: dit betekent immers minder inritten, en dus minder conflictpunten.

Voor een gezamenlijke parkeergarage wordt op dit moment weinig draagvlak gesignaleerd. In Boxtel vindt weinig langdurig parkeren van vrachtwagens plaats en dus is er ook geen urgentie voor een vrachtwagenparkeerplaats op korte termijn. Hiervoor kunnen de betreffende eigenaren en/of Parkmanagement zelf ruimte creëren, eventueel tijdelijk op braakliggend terrein, maar zonder verwachtingen te scheppen voor de toekomst.



Beperking aantal en afmetingen inritten naar bedrijfskavels



Zo weinig mogelijk rechtstreekse kavel-
ontsluitingen langs doorgaande routes

5.4.3 Knopen en landmarks

De infrastructurele aanpassingen in het kader van de TALK zullen naar verwachting leiden tot een ingrijpende verandering van de ruimtelijke structuur van Ladonk. Er ontstaat een nieuwe dynamiek: verschillende wegen en kruisingen zullen van vorm en karakter veranderen. Maar ook komen bedrijven die zich nu nog in de relatieve luwte bevinden straks langs een doorgaande route te liggen, en omgekeerd.

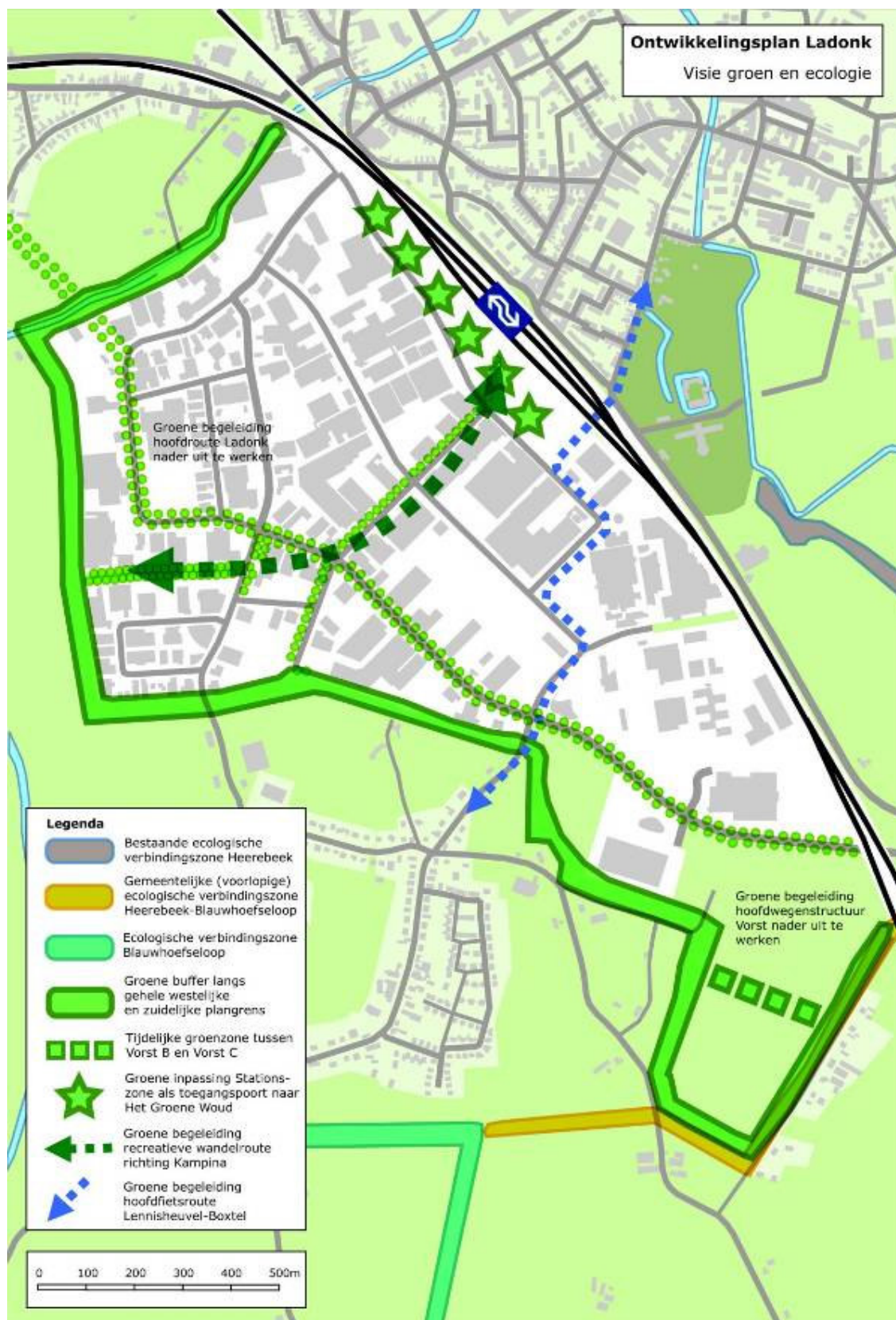
Zoals te zien is op pagina 48 onderscheidt het Ontwikkelingsplan de volgende vier knooppunten, die als bakens kunnen fungeren binnen het nieuwe Ladonk en die een aanjaag- of vliegwielfunctie kunnen hebben voor de herstructurering van omliggende bedrijfskavels:

1. De Stationszone vormt de entree vanaf het centrum van Bortel. Hier wordt gezocht naar een multifunctionele invulling met functies die aansluiting zoeken met het centrum en/of een verbinding zoeken met het Groene Woud.
2. De zone tussen de rotondes Vorst en Boseind wordt de toegang vanaf de A2, die begeleid wordt door showrooms en consumentgerichte activiteiten. Hier wordt gedacht aan representatieve architectuur binnen een zo continu mogelijke gevelwand (gelijke bouwhoogtes en materiaalgebruik).
3. De zone tussen de kruisingen Industrierweg/Mijlstraat en Industrierweg/Kruisbroeksestraat kan worden vormgegeven als 'centrum' van Ladonk. Hier ontmoeten diverse verkeersstromen, waaronder ook fietsers en wandelaars, elkaar. De verkeersveiligheid en beeldkwaliteit zijn belangrijk op deze plek, ook voor recreanten die zich begeven richting de Kampina (of ervandaan komen). Gedacht wordt aan een herverkaveling van de zone ten zuiden van de Industrierweg, waarbij meteen het aantal verkeersconflictpunten aanzienlijk kan worden verminderd.
4. De entree tot Ladonk vanaf Kalksheuvel en het landelijk gebied (rondom de Colenhoef) zal ingetogener zijn dan die aan de Keulsebaan. Hier wordt op termijn gedacht aan het vertrek van het bestaande recyclingbedrijf en herontwikkeling van de locatie tot een representatieve nieuwe functie, die zo mogelijk de verbinding zoekt met het omliggende buitengebied. In tegenstelling tot de Keulsebaan zal de architectuur op deze plek eerder associëren met ecologie en duurzaamheid.

5.4.4 Verbindingen voor langzaam verkeer

Doordat Ladonk gelegen is tussen Bortel en Lennisheuvel is een doorgaande fietsroute over het bedrijventerrein onvermijdelijk. Gestreefd wordt naar een vrijliggend fietspad, met aandacht voor oversteekbaarheid van kruisingen en een consequente voorrangregeling. Het exacte tracé valt buiten de scope van dit Ontwikkelingsplan maar zal worden meegenomen bij het uitwerken van verkavelingsplannen voor Vorst. Met gescheiden fietspaden elders op het bedrijventerrein dient voorzichtig te worden omgegaan omdat deze al snel leiden tot conflicten ten aanzien van de breedte van de rijbanen.

De recreatieve verbinding van het centrum en station van Bortel richting de Kampina wordt versterkt door het verbinden van de voetgangersroute over de Kruisbroeksestraat via de Scheepdonkseweg naar de Loxvenseweg (de groenstrook langs de plangrens). Daarbij kan worden aangehaakt met de gedachte herverkaveling van de percelen rondom de Industrierweg (knoop nr. 3 in paragraaf 5.4.3 hierboven). Gebieds- en locatieontwikkeling is echter een proces van lange adem. De herstructurering van dit gebied kan lang op zich laten wachten. In de tussentijd zal de vindbaarheid van de recreatieve route tussen het station en de Kampina worden verbeterd door het plaatsen van borden die de wandelaars leiden langs de kortste route via de Kruisbroeksestraat.



5.5 Visie op groen en ecologie

Op het gebied van landschap en groen heeft dit Ontwikkelingsplan twee doelstellingen:

- Het creëren van een heldere groenstructuur, die de uitstraling van het bedrijventerrein versterkt zonder de gebruiksfunctie te belemmeren.
- Het verminderen van de barrièrefunctie van Ladonk en het leggen van logische groene verbindingen tussen Boxtel en haar landelijke omgeving.

De groene structuur zal zich vooral langs de randen van het bedrijventerrein bevinden. Een groene buffer fungeert als raamwerk. De nieuw aan te leggen beplantingssingel langs de randen van Vorst sluit aan bij de bestaande groenzone rondom het 'oude' bedrijventerrein. Deze continue beplantingssingel zorgt voor inpassing in het landschap van het Groene Woud en vormt een groene setting voor een recreatieve wandeling door werknemers en omwonenden. Tot slot heeft deze buffer naast een visuele en recreatieve betekenis ook ecologische waarde als een nieuwe verbindingzone voor flora en fauna. In dit kader zal de buffer ter plaatse van Vorst aansluiting zoeken bij bestaande ecologische verbindingzones tussen de Heerebeek en de Blauwhoefseloop.

De groene buffer rondom Ladonk wordt gemiddeld 20 tot 30 meter breed (plaatselijk zelfs tot 60 meter), kent reliëfverschillen, bestaat uit behoorlijke massa's (hoog- en laagstammig) groen en krijgt een functionele invulling door middel van het aanbrengen van een fiets- en/of wandelpad ter plaatse van de onderhoudsweg. Eventueel kunnen in het nieuwe deelgebied Vorst ook niet-hinderlijke gebouwen worden geprojecteerd in een deel van de groene buffer.

In het bestaande bedrijventerrein dat binnen dit groene raamwerk gelegen is, ligt de nadruk vooral op de groene begeleiding van drie routes:

1. De fietsverbinding tussen Boxtel en Lennisheuvel.
2. De recreatieve wandelroute tussen station en Kampina.
3. De verzamelwegen in het nieuw uit te geven deelgebied Vorst.

De groenstructuren langs deze routes dienen vooral compact en helder te zijn; te veel groen op het bedrijventerrein kan voor een gevoel van onveiligheid zorgen doordat er donkere en onoverzichtelijke plekken komen. Een en ander zal nader worden uitgewerkt in het op te stellen beeldkwaliteitplan. Dit geldt ook voor de groene begeleiding van de hoofdroutes, zowel op het bestaande Ladonk als in het nieuwe deelgebied Vorst.

Voor de ontwikkeling van Vorst wordt de keuze van de netto/bruto oppervlakteverhouding bepalend voor de mogelijkheden om de openbare ruimte vorm te geven. Een relatief lage verhouding van circa 65% biedt veel mogelijkheden voor de aanleg van een omvangrijke groene infrastructuur die qua schaal in proportie is met de bedrijfsgebouwen. Anderzijds betekent zo'n lage netto-brutoverhouding ook dat er minder efficiënt met de ruimte wordt omgegaan. Hieruit blijkt een gespannen verhouding tussen intensief ruimtegebruik en het aanbrengen van een kwalitatief voldoende ruimtelijk kader. Het is zaak om in de uit werken beeldkwaliteit- en bestemmingsplannen een evenwicht te vinden tussen beide.

Ook voor individuele bedrijfskavels zullen in het beeldkwaliteitplan richtlijnen voor groen worden meegegeven, bijvoorbeeld door geen of beperkt parkeren toe te staan vóór de gebouwen. In het algemeen wordt er echter van uitgegaan dat het verplichten van een beetje groen op ieder kavel weinig kwaliteit toevoegt aan Ladonk als geheel en ook niet strookt met het streven naar intensief ruimtegebruik. Dit Ontwikkelingsplan geeft de voorkeur aan zorgvuldige, efficiënte benutting van kavels en het concentreren van groen, iets dat in de huidige opzet al gebeurt door middel van de groenzone rondom het terrein.



5.6 Visie op economische structuur

5.6.1 Profilering

De eigen identiteit van Ladonk is belangrijk. Het bedrijventerrein heeft niet alleen een productie- en opslagfunctie maar moet ook een eigenheid hebben die bij kan dragen aan een gunstig vestigings- en verblijfsklimaat. De uitdaging is om deze 'eigenheid' te vertalen naar een concept dat aansluit bij de gebruiksfunctie, maar er ook voor zorgt dat het bedrijventerrein interessanter wordt voor ondernemers om zich er te vestigen.

De centrale ligging binnen de Brabantse stedendriehoek (of binnen de stedenruit, als Veghel-Uden wordt meegerekend) maakt Ladonk speciaal en bepaalt het ontwikkelingsperspectief. Het bedrijventerrein kan op regionaal niveau ondersteunend zijn aan Brabantstad: het kan een interessante vestigingsplaats zijn voor bedrijven die vanwege hun medewerkers of klanten een link hebben met één, twee of alle drie de grote steden. Ook de aanwezigheid centraal in het Groene Woud biedt een vestigingsmilieu dat andere bedrijventerreinen niet hebben. Boxtel wil zichzelf profileren als een duurzame gemeente, waarin kwaliteit centraal staat, zowel ten aanzien van groen, wonen en werken. Bedrijven die zich richten op duurzaamheid, natuur en recreatie kunnen zich met een vestiging op Ladonk onderscheiden. Op lokaal niveau kan Ladonk een plek zijn voor showrooms en grootschalige detailhandel, die niet passen in het centrum.

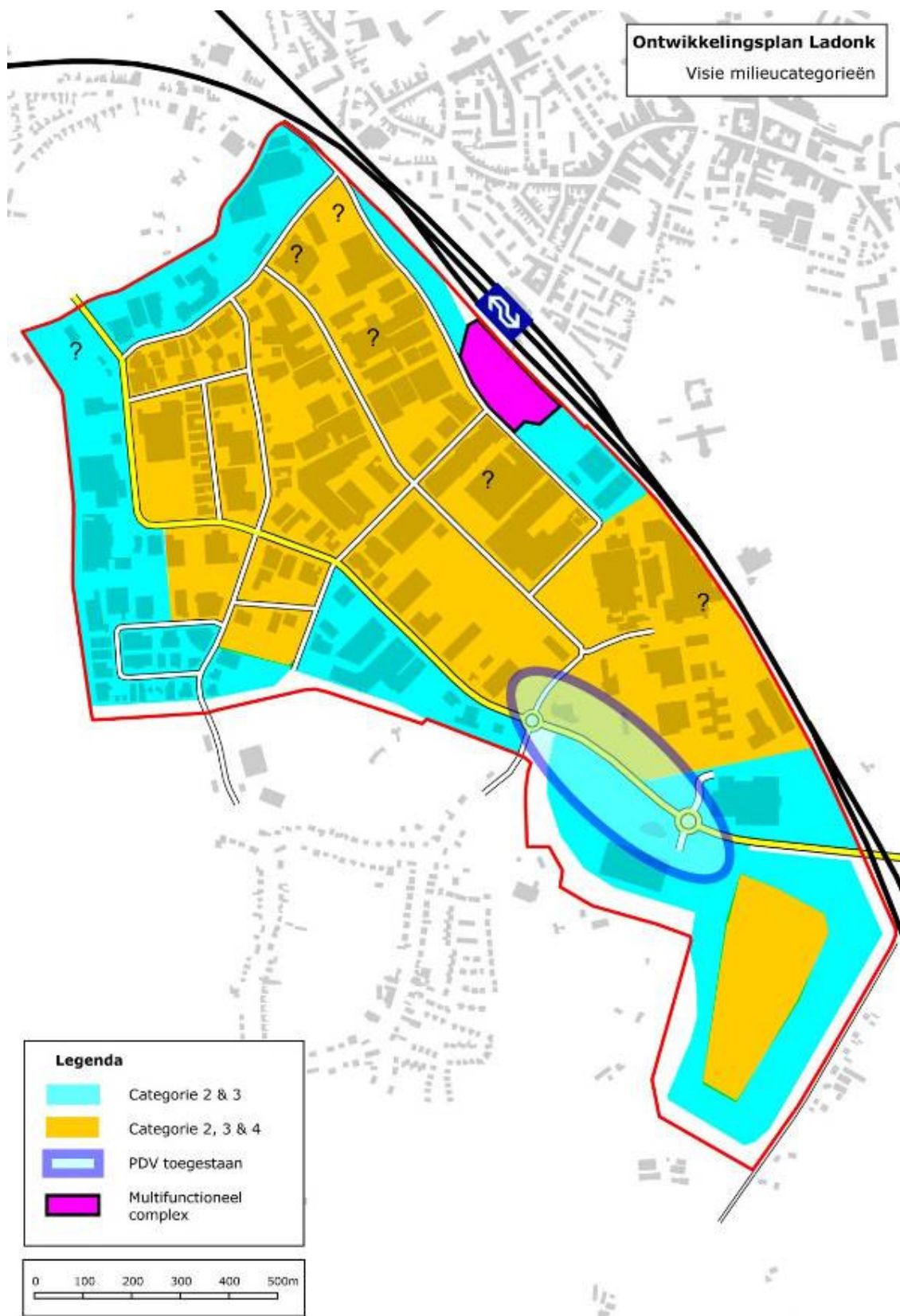
5.6.2 Segmentering

Segmentering is het indelen en faciliteren van bedrijventerreinen op basis van locatie-wensen/-eisen van verschillende groepen gebruikers. Een uitgekiende segmentering werkt doorgaans als 'pull-factor': het vergroot de aantrekkingskracht van een bedrijventerrein en zorgt ervoor dat bedrijven minder geneigd zijn zich elders te vestigen.

Segmentering kan nuttig zijn maar kan niet altijd worden doorgevoerd omdat terreinen te klein zijn of omdat er in de betreffende gemeente of regio onvoldoende vraag is vanuit één segment. Het merendeel van de bedrijventerreinen in Nederland is dan ook gemengd en Ladonk vormt hierop geen uitzondering. Dit soort gemengde terreinen zal in Boxtel en vele andere gemeenten noodzakelijk blijven.

Dit Ontwikkelingsplan gaat ervan uit dat Ladonk een gemengd bedrijventerrein blijft, met een overwegend lokaal karakter maar daarnaast met ruimte voor regionale en zelfs internationale bedrijven. Een bepaalde mate van segmentering wordt zeker mogelijk en zelfs wenselijk geacht. Voorgesteld wordt deze segmentering te laten plaatsvinden aan de hand van de volgende drie aspecten:

- **Representativiteit:** het is vooral van belang om onderscheid te maken tussen kavels voor bedrijven die op een zichtlocatie gevestigd willen zijn en kavels voor bedrijven die hier geen belang aan hechten.
- **Functies:** de Stationszone leent zich voor hoogwaardigere functies zoals kantoren en leisure. Grotere transportbedrijven worden gestimuleerd zich zoveel mogelijk langs de hoofdroute en de randen van het bedrijventerrein te vestigen, om zo de verkeersoverlast te beperken. ABC-bedrijven worden gestimuleerd zich te clusteren langs de hoofdroute. Consumentgerichte activiteiten (perifere detailhandel en showrooms) krijgen een plek in de representatieve zone tussen de rotondes Vorst en Boseind. De exacte randvoorwaarden (m.b.t. bedrijfsactiviteiten, verkeer, stedenbouw en beeldkwaliteit) worden binnen het Parkmanagement nader uitgewerkt.



- **Milieuhinder:** De kaart op de linker pagina geeft indicatief de voorgestelde milieu-categorieën aan. Uitgegaan wordt van een zogenaamde 'inwaartse zonerings', waarbij categorie 1 wordt uitgesloten, maximaal categorie 3 langs de randen en maximaal categorie 4 in het middengebied. Uiteraard dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden met (tijdelijke) ontheffingen voor bestaande situaties, een aantal waarvan wordt aangegeven door middel van vraagtekens op de kaart hiernaast.

Deze segmentering zal nader worden uitgewerkt in overleg tussen de projectpartners (gemeente, BOM en WeB) en zal bij nieuw te ontwikkelen deelgebieden worden vastgelegd door middel van bestemmingsplanvoorschriften. In het 'oude' deel van het bedrijventerrein zal deze segmentering worden gestimuleerd door het op te richten herstructureringsfonds (zie hoofdstuk 7), maar zal het niet worden geforceerd door middel van bestemmingsplanvoorschriften of een bedrijvencarrousel. Het op deze wijze verplicht invoeren van segmentering wordt te ingrijpend geacht voor het bedrijventerrein en te kostbaar voor Boxtel.

Tot slot zijn er enkele functies die per definitie zullen worden geweerd op het bedrijventerrein. Bestaande bedrijfswoningen worden niet wegbestemd, maar nieuwe woningen worden niet toegestaan. Kleinschalige detailhandel (supermarkt) en horeca worden niet toegestaan, mogelijk met uitzondering van een beperkte ondersteunende functie als onderdeel van de ontwikkeling van het Stationsgebied, mits deze geen belemmering vormt voor omliggende bedrijfsactiviteiten.

5.7 Visie op duurzaamheid

5.7.1 Inleiding

Duurzaamheid is al jarenlang een belangrijk onderwerp in het beleid van de gemeente Boxtel. Ook in Ladonk timmert Boxtel aardig aan de weg. Het Rabobank Datacenter is het meest duurzame datacenter van Europa. Een andere duurzame ingreep is de realisatie van warmte-koude opslag (WKO), bijvoorbeeld bij VDL en Conval.

In de nota Duurzame Ontwikkeling Boxtel (2008) is vastgesteld dat op nieuwe bedrijventerreinen duurzaamheid (in bouw en bedrijfsvoering) een uitgangspunt moet zijn. Om een bedrijventerrein duurzaam te ontwikkelen moet worden gelet op zowel de sociaal-maatschappelijke aspecten (*people*), bescherming van het milieu (*planet*) en economische ontwikkeling (*profit*). Een evenwicht tussen deze drie pijlers is van groot belang.

Verder moet bij de duurzame ontwikkeling van een bedrijventerrein gelet worden op:

1. De fysieke inrichting van het terrein.
2. De samenwerking tussen de bedrijven onderling en tussen bedrijfsleven en overheid.
3. Het individuele bedrijfsniveau. Een duurzaam bedrijventerrein zonder duurzame bedrijven bestaat tenslotte niet.

De mogelijkheden van verduurzaming van bestaande bedrijventerreinen zijn veel beperkter dan die van nieuwe terreinen, omdat veel zaken al vast liggen. De duurzaamheidsambities in het nieuwe deelgebied Vorst zullen dan ook hoger komen te liggen dan die in het bestaande deel van Ladonk. In Vorst wordt gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk bedrijventerrein, waarbij doelbewust wordt aangestuurd op specifieke (combinaties van) bedrijven, de realisatie van bepaalde duurzaamheidsdoelstellingen, een duurzame infrastructuur en dergelijke.



5.7.2 Energie

Met betrekking tot *windenergie* zijn er door beperkingen vanwege het kleinschalig landschap, woningbouw en natuur in Boxtel geen geschikte locaties aan te wijzen voor het plaatsen van windturbines in projectvorm (drie of meer). Een veel reëlere optie in Ladonk betreft gebouwgebonden windenergieopties. Er zijn verschillende kleine turbines van circa 3 meter hoog op de markt die geschikt zijn om op daken te plaatsen. Deze modellen leveren minder energie op maar zijn prima toepasbaar op een bedrijventerrein en hebben een directe duurzaamheidsuitstraling. Gezien de geringe afmetingen is er nagenoeg geen geluidsproductie en zijn er geen veiligheidsrisico's. In het toekomstige bestemmingsplan zal rekening worden gehouden met deze gebouwgebonden windenergie-installaties.

Met betrekking tot het gebruik van *restwarmte* is in 2009 door de adviesbureaus ZRI, Het Energiebureau en Deerns een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om te bekijken of een duurzame (centrale) energievoorziening mogelijk is in deelgebied Vorst. Hierbij treedt het Rabobank Datacenter op als leverancier van restwarmte. De studie concludeert dat deze duurzame energievoorziening financieel haalbaar is, maar complex om te realiseren. Voorgesteld wordt om deze voorziening nader te onderzoeken in het kader van het op te stellen bestemmingsplan. Dat geldt ook voor de mogelijke aanleg van een warmte-koude opslagsysteem (WKO) door middel van een ringleiding. In beide gevallen zal ruimte moeten worden gereserveerd voor de aanleg van de benodigde kabel- en leidingentracés.

Met betrekking tot *zonne-energie* kunnen er PV-systemen aangebracht worden op bedrijfsgebouwen. Zonneboilers zijn minder van toepassing omdat bedrijven weinig behoefte hebben aan warm tapwater. Het op te stellen beeldkwaliteit- en bestemmingsplan zal aandacht besteden aan zonnepanelen en een zongerichte verkaveling (niet verplichtend).

5.7.3 Duurzaam ruimtegebruik

De primaire doelstelling van het Ontwikkelingsplan is efficiëntieverbetering op Ladonk door herverkaveling en het toestaan van intensiever ruimtegebruik. Het benutten van duurzame kansen vraagt om een actief grondbeleid (uitruilen, aankopen en verkopen van gronden). Door slimme uitruil van nieuwe met oude locaties kan Boxtel strategisch omgaan met leegkomende plekken. Bovendien kunnen er dan door private overeenkomsten duurzame ambities aan de kavel verbonden worden. De financiële armslag van de gemeente is echter beperkt. Het op te richten herstructureringsfonds (zie hoofdstuk 7) kan een belangrijke rol spelen bij het verwezenlijken van deze ambities.

Er zullen ook duurzaamheidseisen worden meegenomen in het uitgifteprotocol dat volgend op de vaststelling van dit Ontwikkelingsplan zal worden vormgegeven. Dit beleid maakt het mogelijk om ongewenste bedrijven op bepaalde locaties te weren en gewenste bedrijven juist aan te trekken. Nu gebeurt dit op basis van bestemmingsplannen en bedrijfscategorieën. Om optimaal de duurzaamheidskansen (waaronder energetische kansen) te benutten is een veel complexer vestigingsbeleid nodig. Hierbij wordt rekening gehouden met benodigde oppervlakte, productieprocessen, aantal arbeidsplaatsen, maar ook het benutten van restwarmte, restkoude, restdruk, proceswater en restproducten. Dit beleid zal in samenspraak met het Parkmanagement worden opgesteld.



5.7.4 Ecologie en natuurwaarden

Allereerst wordt gesteld dat Ladonk primair een economische functie heeft en niet zozeer natuurdoeleinden. Binnen dat uitgangspunt kan echter wel degelijk natuurontwikkeling worden gestimuleerd. Kansen voor de versterking van natuurwaarden worden vooral gezien langs de randen van het plangebied, de recreatieve routes over het bedrijventerrein en de planvorming van Vorst. In Vorst wordt gestreefd naar een hoog benuttingspercentage, waardoor de totale ruimtelijke impact op de omgeving zo klein mogelijk wordt gehouden. De groenstrook langs de gehele rand van het plangebied wordt dusdanig vormgegeven dat deze fungeert als ecologische verbindingszone tussen bepaalde natuurgebieden. Nieuwe beplanting vindt plaats door middel van streekeigen planten.

5.7.5 Cultuurhistorie

Dit Ontwikkelingsplan heeft tot doel om rekening te houden met archeologie en cultuurhistorie zonder ten koste te gaan van de gebruiksfunctie. We realiseren ons dat we op dit moment de cultuurhistorie voor de toekomst aan het maken zijn. Belangrijk is dus om na te denken over de gewenste uitstraling van Ladonk naar de toekomst toe.

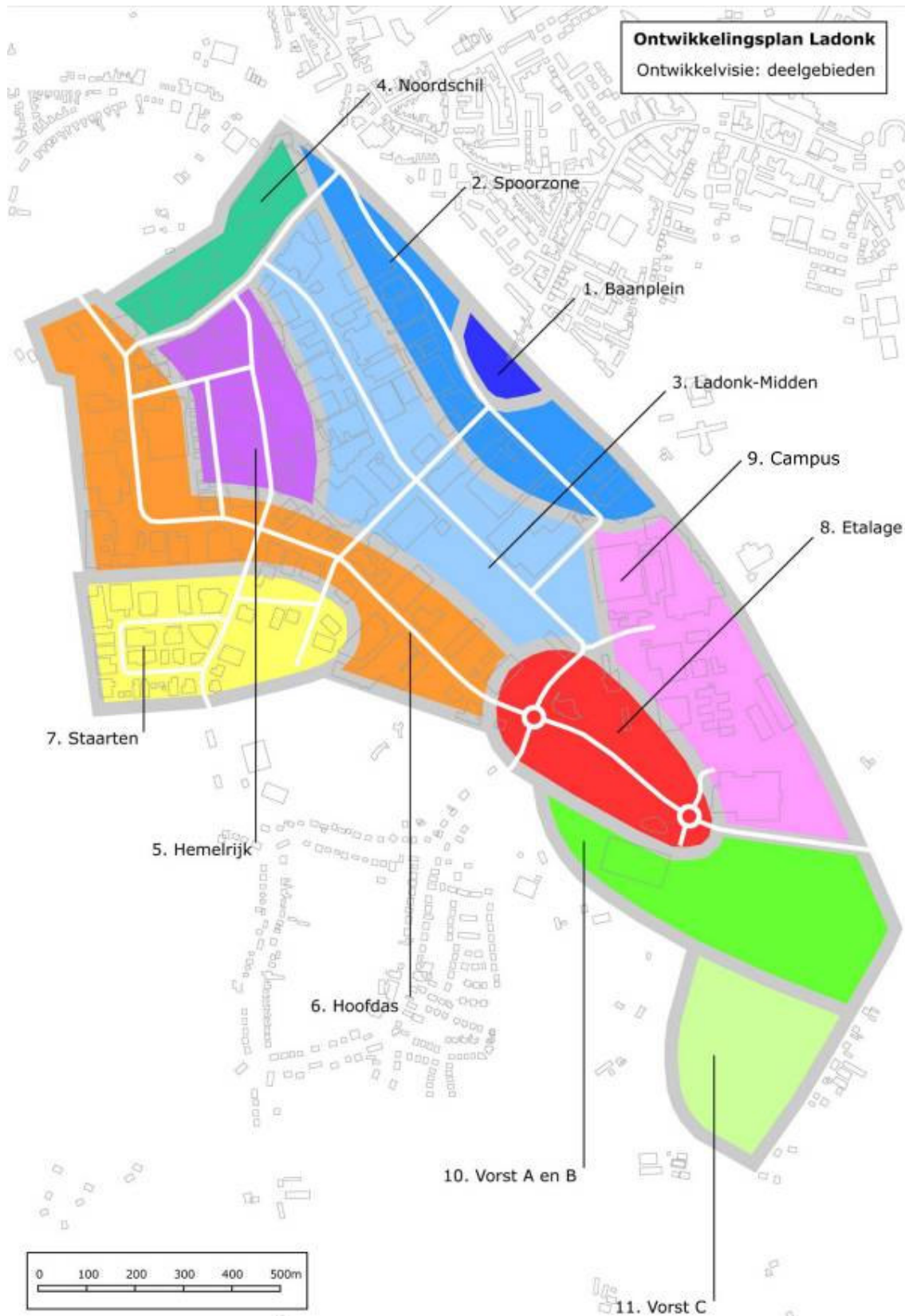
De cultuurhistorische kwaliteit wordt vooral gezocht in de verbindingen tussen de kern van Boxtel en het omringende landschap. Verder heeft de Mijlstraat historische waarde als oude uitvalsweg van Boxtel; de hier aanwezige structuren (fijnmazige verkaveling en kleinschalige bebouwing) dienen behouden te blijven. Het verkavelen van het nieuwe deelgebied Vorst langs historische kavel- en beplantingsgrenzen is niet haalbaar, maar wel kunnen deze worden meegenomen in de groenzone die langs de plangrens van Vorst wordt gerealiseerd. Ondernemers hebben aangegeven open te staan voor het beleefbaar maken van eventuele archeologische vondsten. Dit sluit goed aan op de bedoeling van de Heemkundekring om de cultuurhistorische 'eigenheid' van Ladonk te onderstrepen.

5.7.6 Water

In het nieuwe deelgebied Vorst is het uitgangspunt dat het regenwater geheel wordt afgekoppeld van het riool en ter plaatse wordt geborgen en geïnfiltreerd. Bij de verdere planuitwerking van Vorst zal dit via een robuust en duurzaam watersysteem worden gerealiseerd. Het verharde oppervlakte wordt tot een minimum beperkt en regenwater moet kunnen infiltreren in het eigen gebied; overtollig regenwater wordt opgeslagen in retentiebekkens. Deze ambities zullen beleidsmatig worden vertaald in de 'waterparagraaf' van het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

In het bestaande deel van Ladonk zijn deze ambities lastiger te realiseren. Het is moeilijk op voorhand te voorspellen of de herstructurering van bedrijfskavels zal leiden tot meer of minder verhard oppervlak en daarmee een zwaardere of minder zware belasting van de afvoersystemen. Het zou niet redelijk zijn te eisen dat bij herstructurering de wateropgave opeens op individueel kavelniveau moet worden opgelost, daar waar bij de ontwikkeling van Vorst de voorzieningen grotendeels op terreinniveau worden aangebracht.

Daarom wordt zowel in de 'oude' delen als bij de nieuw uit te geven gronden uitgegaan van een combinatie van collectieve en individuele waterberging. Het nieuwe bestemmingsplan zal naast de centrale retentiebekkens dus ook voorzieningen op perceelsniveau mogelijk maken. Ofschoon het toepassen van zuiveringsvijvers op perceelniveau op het eerste gezicht niet lijkt te stroken met intensief ruimtegebruik, kan waterberging op perceelsniveau worden ingepast door middel van zuiveringsvijvers in groenstroken rondom het bedrijf of onder de verharding, waarvoor diverse systemen op de markt zijn.



6. DEELGEBIEDEN

6.1 Inleiding

Op hoofdlijnen is onderscheid gemaakt in de volgende tien deelgebieden of 'ensembles':

1. **Baanplein:** de gronden pal ten zuiden van de stationspasserelle.
2. **Spoorzone:** de zone aan weerszijden van de Van Salmstraat, inclusief de gronden van de voormalige houthandel die door de gemeente zijn aangekocht.
3. **Ladonk-Midden:** het grootste deel van het bestaande bedrijventerrein, bestaande uit de bedrijven aan weerszijden van de Ladonkseweg en een deel van de Industrieweg. In de huidige situatie vormt deze zone het grootste probleemgebied (milieuhinder, visuele hinder, rommelig gebruik) in het bedrijventerrein.
4. **Noordschil:** de noordelijke rand van het bestaande bedrijventerrein, gelegen tussen de Schouwrooij en de groenzone langs het Smalwater.
5. **Hemelrijk:** de relatief kleinschalige en fijnmazige zone rondom de Mijlstraat, Hemelrijk en Havervelden.
6. **Hoofdass:** de kavels aan weerszijden van de nieuwe hoofdroute in het kader van de TALK, vanaf de rotonde Boseind via de Industrieweg en de Schouwrooij tot aan de nieuw aan te leggen weg die ter plaatse van de Colenhoef het plangebied verlaat.
7. **Staarten:** de meest recent gerealiseerde uitbreiding van Ladonk, gelegen in het blok Mijlstraat – Staarten – Havervelden.
8. **Etalage:** de zone globaal gelegen aan weerszijden van de Keulsebaan, tussen de rotondes Vorst en Boseind.
9. **Campus:** de percelen gelegen tussen de Keulsebaan, de Boseind en de spoorlijn. Het grootste deel van deze zone is in gebruik bij de firma VION. Een ander groot deel van dit deelgebied viel onder de vestiging van BioMérieux en is te koop aangeboden.
10. **Vorst A t/m C:** de gronden ten zuiden van de Keulsebaan. Vorst A en B zijn deels reeds in gebruik van het Rabobank datacenter.

De grenzen tussen deze ensembles zijn niet hard. Onderscheid is gemaakt in deze deelgebieden omdat ieder een eigen karakter en dynamiek kent. In sommige deelgebieden zullen de komende jaren ingrijpende veranderingen worden opgelegd van hogerhand, terwijl het in andere deelgebieden juist zaak is om bestaande situaties te behouden en/of geleidelijk te verbeteren, bijvoorbeeld door het stimuleren van private initiatieven.

Op de volgende pagina's worden de toekomstvisies van de elf deelgebieden omschreven op de volgende punten:

- Type (ontwikkeld gebied, herstructureringsgebied of consolidatiegebied).
- Visie.
- Verkaveling en bebouwing.
- Bedrijfsactiviteiten.
- Openbare ruimte en infrastructuur.

6.2 Baanplein

Type:

- Ontwikkelgebied.

Visie:

- Visitekaartje van Boxtel; ruimtelijke en functionele verbinding tussen centrum, Ladonk en buitengebied.

Verkaveling en bebouwing:

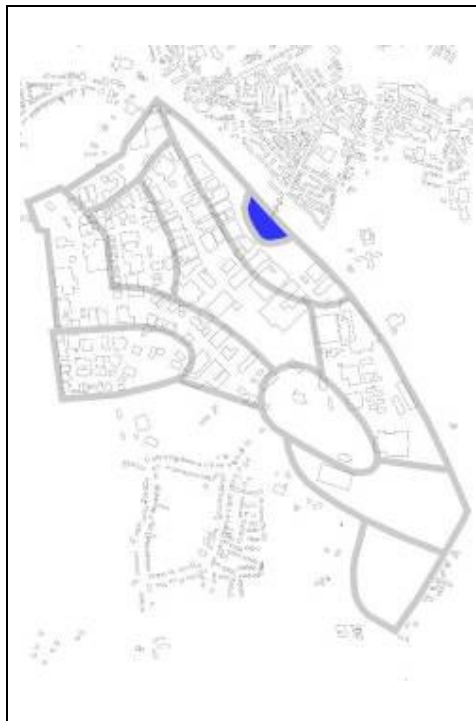
- Meervoudig intensief ruimtegebruik.
- Stapeling mogelijk, hoogte tot 25 meter.
- Ruimte voor bijzondere blikvanger.

Bedrijfsactiviteiten:

- Hoogwaardig multifunctioneel complex.
- Functies die aansluiting zoeken met de kern van Boxtel en Het Groene Woud: toeristisch-recreatief, leisure, cultuur, mogelijk hotel/congres, enige horeca.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Hoogwaardige inrichting buitenruimte.
- Parkeren inpandig of ondergronds.



6.3 Spoorzone

Type:

- Ontwikkel-/herstructureringsgebied.

Visie:

- Representatieve toegangspoort tot Boxtel; entree vanaf de spoorlijn.

Verkaveling en bebouwing:

- Intensief ruimtegebruik (60-80%)
- Bebouwing geclusterd (rug-aan-rug).
- Representatieve uitstraling naar zowel de spoorlijn als de Van Salmstraat.
- Hogere eisen beeldkwaliteit.

Bedrijfsactiviteiten:

- Bedrijven die baat hebben bij nabijheid station en zicht vanaf spoorlijn.
- Kantoorachtige bedrijvigheid.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Parkeren inpandig of geclusterd.
- Aanpassing profiel Van Salmstraat; betere scheiding tussen openbaar en privaat.



6.4 **Ladonk-Midden**

Type:

- Herstructureringsgebied.

Visie:

- Verbeteren uitstraling en vestigingsklimaat door tegengaan visuele hinder, milieuhinder en rommelig gebruik.

Verkaveling en bebouwing:

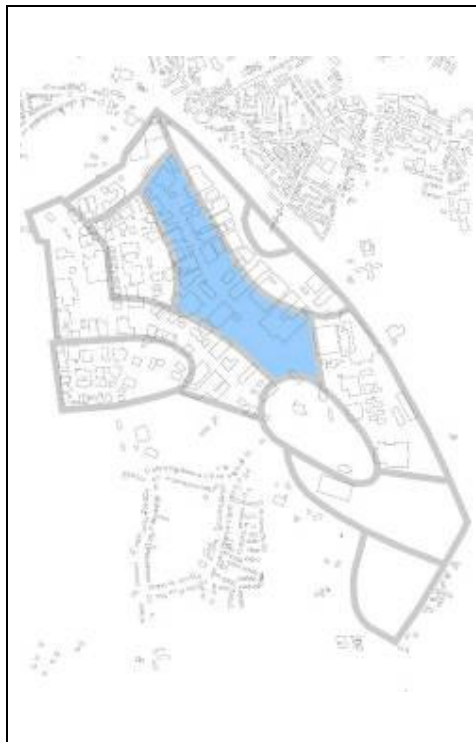
- Verminderen voor-/achterkantsituaties.
- Aandacht representatievere uitstraling.
- Geen hogere eisen beeldkwaliteit.

Bedrijfsactiviteiten:

- Gemengde, grotere bedrijven.
- Verminderen extensief ruimtegebruik.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Afwaardering/herinrichting noordelijk deel Van Salmstraat na functiereductie dubbele overweg.
- Versterken recreatieve route Kruisbroeksestraat ten zuiden van Ladonkseweg.



6.5 **Noordschil**

Type:

- Consolidatiegebied.

Visie:

- Meer gebruik maken van fraaie ligging langs Smalwater en buitengebied.

Verkaveling en bebouwing:

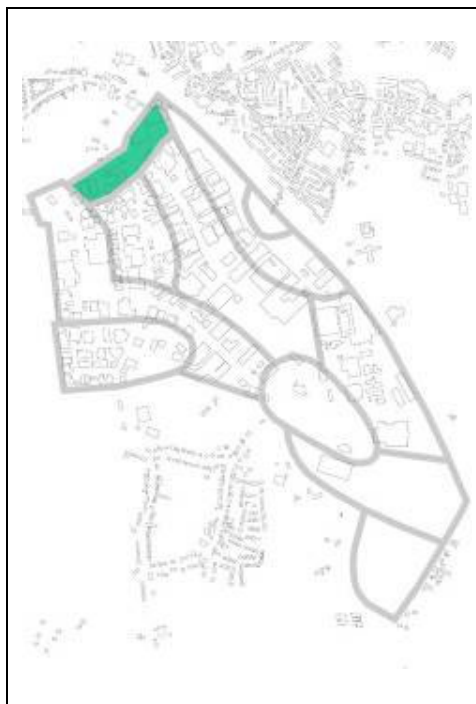
- Wens voor duurzame architectuur die verbinding zoekt met groene rand.
- Bijzonder object: Helicongebouw.

Bedrijfsactiviteiten:

- Geen expliciete segmentering.
- Wel wordt bedrijvigheid gestimuleerd die verbinding zoekt met groene rand (landschap, ecologie) en onderwijs.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Aandacht voor aansluiting Schouwrooij op TALK ter plaatse van Colenhoef.
- Afwaardering/herinrichting Van Salmstr. na functieverlies dubbele overweg.



6.6 Hemelrijk

Type:

- Consolidatiegebied.

Visie:

- Kleinschalige broedplaats; 'fijne korrel'.

Verkaveling en bebouwing:

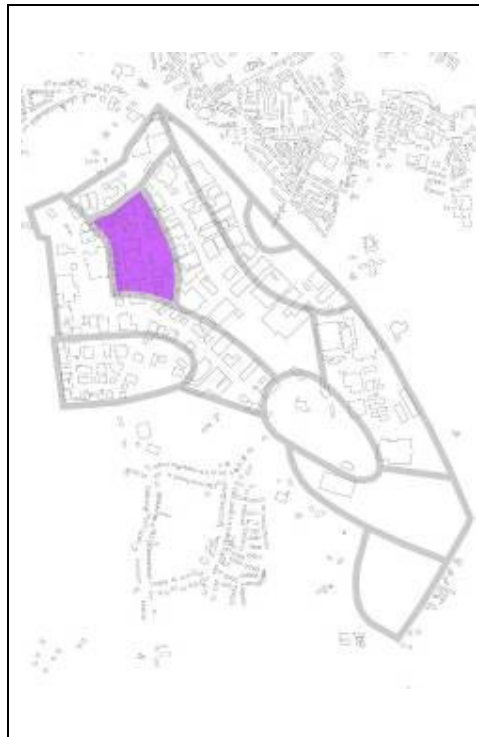
- Instandhouden fijnmazige structuur.
- Solitaire panden en verzamelgebouwen.
- Geen samenvoeging van percelen.

Bedrijfsactiviteiten:

- Kleinschalige bedrijvigheid, MKB, ZZP.
- Geen nieuwe showrooms, detailhandel of ABC-handelsbedrijven.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Mijlstraat wordt afgewaardeerd als hoofdroute, maar blijft fietsverbinding.
- Rustiger straatbeeld. Parkeren, laden en lossen zoveel mogelijk op eigen terrein.
- Hemelrijk en Havervelden eenrichting-verkeer om kruisingen hoofdroute te ontlasten.



6.7 Hoofdas

Type:

- Herstructureringsgebied.

Visie:

- Nieuwe, representatieve hoofdroute met optimale verkeersdoorstroming.

Verkaveling en bebouwing:

- Gebouwen gericht op de hoofdroute; representatieve uitstraling.
- Samenvoegen van smalle kavels.
- Beperken aantal uitritten per kavel.
- Mogelijk bebouwingsaccent t.p.v. 'knoop' tussen Mijlstraat en Kruisbroekseweg.

Bedrijfsactiviteiten:

- Bedrijven die gebaat zijn bij zichtlocatie en klantcontact.
- Ruimte voor ABC. Showrooms mogelijk, maar niet verplicht. Geen PDV.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Ingrijpende aanpassingen voorzien, nader te onderzoeken in kader van TALK.



6.8 **Staarten**

Type:

- Consolidatiegebied.

Visie:

- 'Balkon' naar het buitengebied.

Verkaveling en bebouwing:

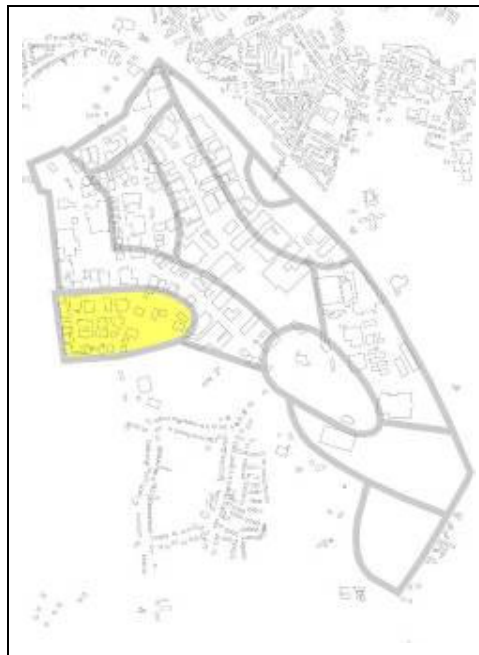
- Instandhouden kleinschalige opzet.
- Mogelijkheden tot intensivering rondom 'knoop' ten noorden van Havervelden.

Bedrijfsactiviteiten:

- Instandhouden gemengde, relatief hoogwaardige bedrijvigheid.
- Geen nieuwe bedrijfswoningen toestaan.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Inpassing recreatieve route naar Kampina (op korte termijn via Kruisbroeksestraat, op lange termijn via herverkaveling en Scheepdonkseweg).



6.9 **Etalage**

Type:

- Ontwikkel-/herstructureringsgebied.

Visie:

- Representatieve entreezone voor showrooms en volumineuze detailhandel.
- Uitgangspunten en randvoorwaarden PDV nader uit te werken binnen Parkmanagement.

Verkaveling en bebouwing:

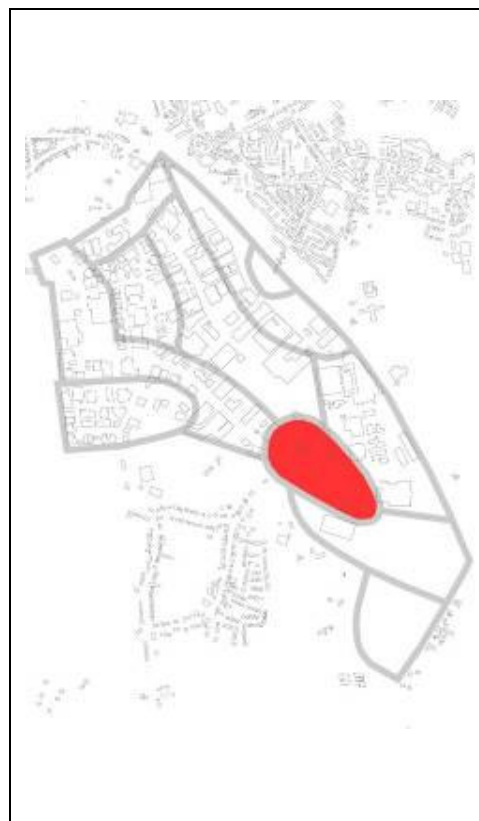
- Relatief kleine kavels.
- Intensief ruimtegebruik.
- Hoge eisen qua beeldkwaliteit.

Bedrijfsactiviteiten:

- ABC-bedrijven (auto's, boten, caravans), keukens en sanitair, bouwmarkt.
- Geen supermarkt, geen horeca.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Parkeren geclusterd, inpandig of ondergronds opgelost.
- Aandacht voor verkeersafwikkeling vanwege publiekstrekkende werking volumineuze detailhandel.



6.10 Campus

Type:

- Herstructureringsgebied.

Visie:

- Campusachtige setting.

Bebouwing:

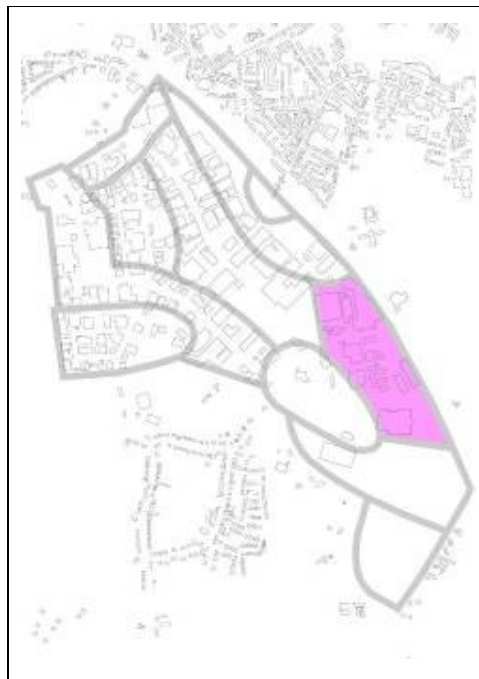
- Grootschalige bebouwing in een relatief groene setting, doorzichten naar spoor.
- Uitstraling naar spoorlijn, niet alleen achterkanten van gebouwen.

Bedrijfsactiviteiten:

- Gemengde, relatief grootschalige bedrijvigheid.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Mogelijkheden onderzoeken van nieuwe verbinding tussen rotonde Vorst en kruising Boseind/Ladonkseweg.
- Raakvlakken met deelgebied 'Etalage'.



6.11 Vorst A t/m C

Type:

- Ontwikkelgebied.

Visie:

- Hoogwaardig en duurzaam nieuw terrein in landelijke setting.

Verkaveling en bebouwing:

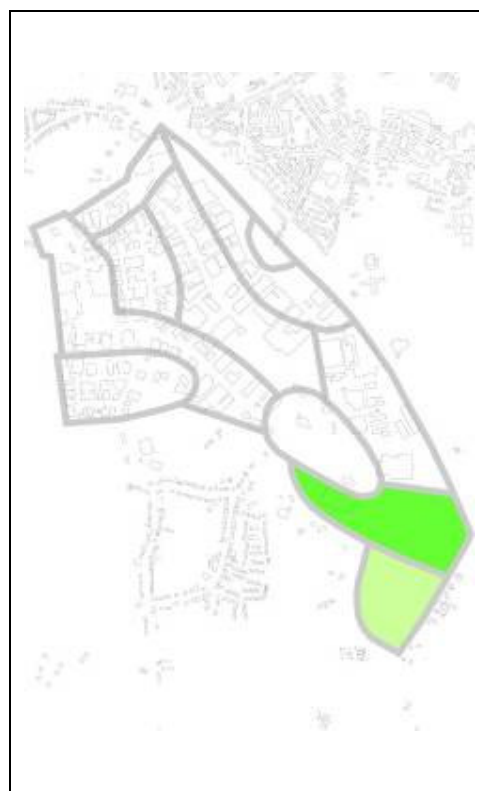
- Kavels in principe tussen 1.000 en 5.000 m², flexibel ingericht zodat meerdere kavels samen te voegen zijn.
- Bebouwing: streven naar intensief ruimtegebruik.

Bedrijfsactiviteiten:

- Kleinere bedrijven langs hoofdroute.
- Grote en middelgrote bedrijven in achtergelegen zone.
- Streven naar bedrijven met duurzame ambities.

Openbare ruimte en infrastructuur:

- Benodigde infrastructuur voor Vorst C wordt planologisch gereserveerd.
- Parkeren geclusterd of inpandig opgelost



7. IMPLEMENTATIE

7.1 Inleiding

Zoals omschreven in de inleidende paragraaf 1.2, heeft dit Ontwikkelingsplan een publiek-rechtelijk doel en een privaatrechtelijk doel. Het processchema op de volgende pagina geeft weer hoe er direct na de vaststelling van het plan door de gemeenteraad van Boxtel in het najaar van 2011 van start wordt gegaan met de volgende acties:

- **Publiek:** het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, beeldkwaliteitplan en de inpassing van het verkeersplan TALK (zie paragraaf 7.2). Bij deze werkzaamheden is de gemeente leidend en beperken BOM en WeB zich tot de rol van belangenbehartiger door middel van zitting in de Klankbordgroep Regenboog.
- **Publiek-privaat:** het oprichten van een herstructureringsfonds (zie paragraaf 7.3), een gebiedsmarketingplan (zie paragraaf 7.4) en uitgiftebeleid (zie paragraaf 7.5), resulterend in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering van het Ontwikkelingsplan vanaf begin 2012 (zie paragraaf 7.6). Bij al deze activiteiten is er sprake van nauwe samenwerking tussen de projectpartners (inclusief WeB), zoveel mogelijk geborgd binnen de bestaande structuren van het Parkmanagement.

Deze vervolgstappen bij de uitvoering van het plan worden hieronder omschreven: achtereenvolgens juridisch, financieel, commercieel, procedureel en organisatorisch.

7.2 Juridisch: het RO-traject

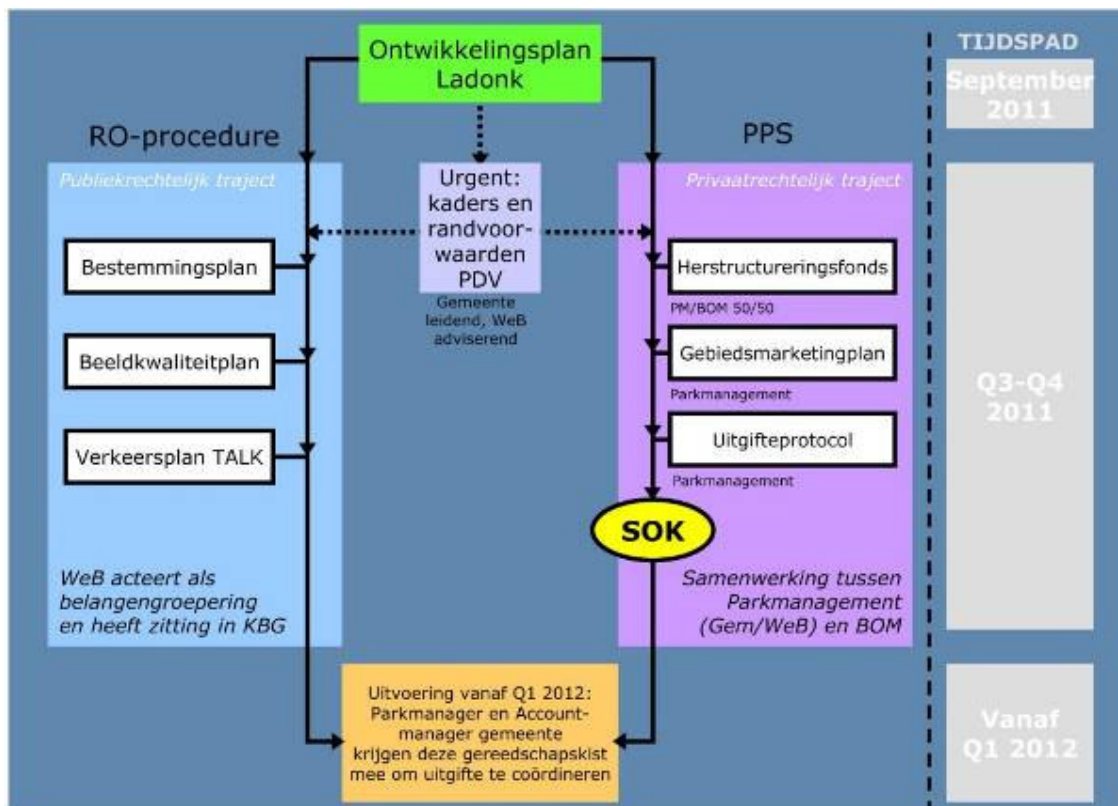
Na vaststelling van dit Ontwikkelingsplan zal het proces opgestart worden om te komen tot een nieuw bestemmingsplan voor Ladonk, in combinatie met een beeldkwaliteitplan. Ook zullen de verkeerskundige plannen in het kader van de TALK worden uitgewerkt en ingepast. Het Ontwikkelingsplan zal de basis vormen voor deze drie plannen.

Genoemde drie plannen zullen worden opgesteld door één of meerdere adviesbureaus in opdracht van de gemeente Boxtel. In dit publiekrechtelijke proces acteert de WeB als belangengroepering en neemt daartoe zitting in de Klankbordgroep Regenboog, waarin ook de volgende organisaties uit het maatschappelijk veld vertegenwoordigd zijn:

- Werkgroep Natuur en landschapsbeheer Boxtel
- Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie Boxtel/Liempde
- Fietsersbond Boxtel
- Stichting Kalksheuvel Leefbaar
- Commissie Ruimtelijke Ordening Lennisheuvel (CROL)
- Heemkundige Studiekring voor Boxtel e.o.

Ook zal de Adviescommissie Duurzame Ontwikkeling (ADO) van de gemeente Boxtel worden betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan en beeldkwaliteitplan.

Doelstelling: het vóór eind 2011 in procedure brengen van een nieuw ontwerpbestemmingsplan voor Ladonk, vergezeld door een beeldkwaliteitplan.



7.3 **Financieel: het oprichten van een herstructureringsfonds**

In dit Ontwikkelingsplan worden verschillende eisen en wensen opgesomd met betrekking tot de herstructurering van het 'oude' deel van Ladonk. Een groot deel van de daadwerkelijke ingrepen en investeringen zullen echter gedaan moeten worden door marktpartijen (ondernemers, beleggers en projectontwikkelaars) op private kavels. De transformatie van bestaande gebouwen en gebieden kost per definitie veel tijd en geld, en leidt lang niet altijd tot een haalbare businesscase. Om het voor private partijen toch financieel interessant te maken om te investeren in de herstructurering van Ladonk, wordt voorgesteld een lokaal herstructureringsfonds (LHF) op te richten voor het bedrijventerrein.

Een LHF biedt ruimte voor medefinanciering van de herstructureringsopgave. Het is een uitstekend middel om draagvlak en commitment voor de aanpak van Ladonk (inclusief Vorst) zeker te stellen van zowel de gemeente, de BOM/BHB als de WeB. Ook vormt een LHF een goede basis voor nieuwe samenwerkingsafspraken tussen deze drie projectpartners. Tot slot is het oprichten van een fonds een duidelijk signaal richting de regio en de provincie dat de ontwikkeling van Vorst en de herstructurering van Ladonk hoog op de agenda staan en integraal worden aangepakt.

Samenvattend zijn de voordelen van een LHF:

- Efficiënte planning en sturing op portefeuille niveau.
- (Tijdelijke) tekorten en risico's worden verdeeld over meer partijen, waardoor inzet van kapitaal beperkter is.
- Private partijen kunnen met projectvoorstellen komen en daarmee een verzoek doen door ondersteuning uit het fonds;
- Door inzet van BHB-kapitaal als cofinanciering kan versnelling plaatsvinden en wordt risicodragend kapitaal beschikbaar gesteld;
- (Tijdelijke) tekorten in het project kunnen op portefeuilleniveau opgevangen worden.
- Strategisch plannen is mogelijk door op basis van ontwikkelingen in de markt onderdelen al dan niet onder het fonds te brengen.

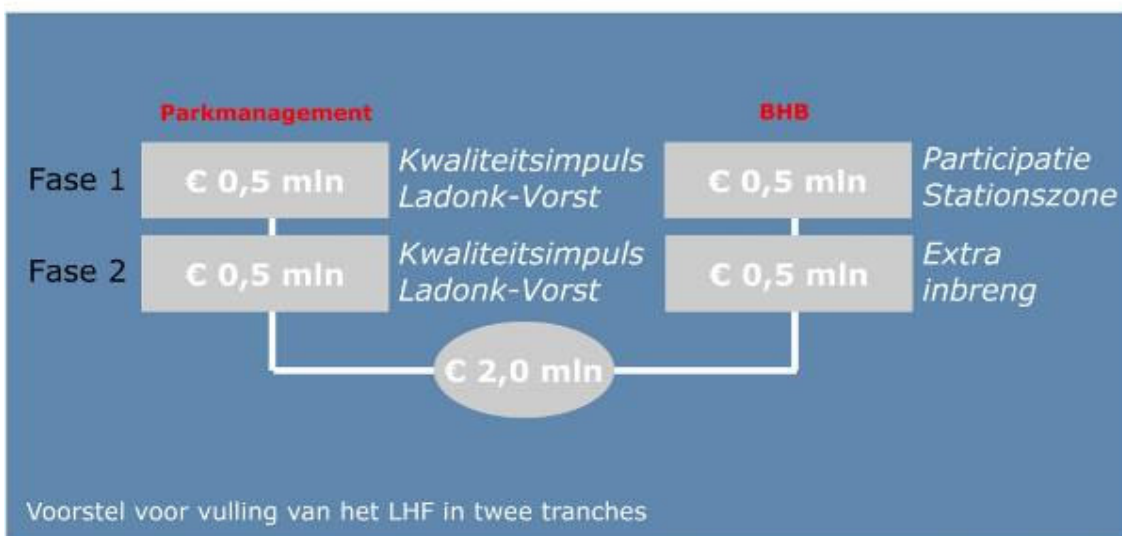
Er kleven ook mogelijke nadelen aan het oprichten van een LHF. De belangrijkste zijn:

- Zodra projecten onder het fonds vallen, hebben betrokken partijen inspraak in aanpak en uitvoering van het project.
- Er is een 'gezamenlijke boekhouding', waarbij afspraken gemaakt worden over de exploitaties en de verdeling van verliezen en winsten.
- Tegenvallers komen voor rekening van alle betrokken partijen.
- Een fonds is niet 'de oplossing' voor alle projecten. Voordat projecten aan het fonds worden toegevoegd dient nagedacht te worden effecten ervan op zowel het fonds als het project zelf.
- De middelen zijn alleen inzetbaar voor de aanpak van private kavels en niet voor infrastructurele ingrepen of opwaardering van de openbare ruimte.
- Bij het uitblijven van concrete projecten is het kapitaal in het fonds niet inzetbaar voor andere doelen.

De bestuurders van de betrokken partijen zijn zich bewust van de nadelen van een LHF, maar constateren gezamenlijk dat de voordelen voor Ladonk zwaarder wegen. Het voorstel is om het fonds zoveel mogelijk in te bedden binnen de Parkmanagementstructuur. Wel vindt de BOM-BHB het belangrijk om de gemeente als contractpartij te hebben.



Het LHF fungeert als aanjager voor herstructureringsinitiatieven vanuit de markt



Voorstel voor vulling van het LHF in twee tranches



Alleen bedoeld voor private kavels

Het ontbreken van concrete projecten op dit moment wordt niet als reden gezien om af te zien van de oprichting van het LHF. Het is namelijk de verwachting dat er naar aanleiding van dit Ontwikkelingsplan de komende periode verschillende nieuwe initiatieven zullen worden gelanceerd, die mogelijk een beroep kunnen doen op het LHF. Het door de alle drie de projectpartners vastgestelde Ontwikkelingsplan zal vervolgens als toetsingskader fungeren bij de beslissingen om het LHF al dan niet in te zetten voor deze initiatieven.

Zoals te zien is op de linker pagina, wordt voorgesteld om te starten met een initiële storting door Parkmanagement en de BHB van ieder € 500.000. In tweede instantie zullen beide partijen een storting doen van ieder nogmaals € 500.000. Dit zal naar verwachting eind 2012 zijn, maar is afhankelijk van de afwikkeling van de lopende grondexploitatie voor de Stationszone, voldoende animo vanuit de markt en de beschikbare middelen op dat moment. Daarmee komt de uiteindelijke omvang van het fonds op € 2 miljoen. Beide partijen (Parkmanagement en BHB) participeren ieder met 50%, dus € 1 miljoen. Deze omvang is in vergelijking met andere lokale herstructureringsfondsen waarin de BHB is betrokken, van een gemiddeld niveau. De omvang van het fonds is zodanig dat enkele deelprojecten op Ladonk door middel van dit fonds ondersteund kunnen worden.

Het fonds wordt door het Parkmanagement gevoed uit een deel van de beschikbare gemeentelijke reservering van € 1,4 miljoen ten behoeve van de kwaliteitsimpuls Ladonk-Vorst. Er zullen voldoende middelen overblijven voor andere activiteiten die niet uit het LHF kunnen worden gefinancierd, zoals bijvoorbeeld de aanleg van glasvezel. De BHB betreft haar huidige participatie in de stationszone (€ 0,73 miljoen) bij de voeding van het LHF. De participatie in de stationszone zal, naar huidige inzichten, worden beëindigd met een verlies van circa € 230.000. Dit betekent dat circa € 0,5 miljoen uit deze participatie vrij kan worden gespeeld als eind 2012 de grondexploitatie in de stationszone kan worden afgesloten. Vooruitlopend op deze bijdrage kan de BHB € 0,5 miljoen storten in het LHF.

Doelstelling: het vóór eind 2011 oprichten van een lokaal herstructureringsfonds voor Ladonk, inclusief vulling van de eerste tranche á 2 x € 0,5 miljoen.

7.4 **Commercieel: het opstellen van een gebiedsmarketingplan**

Omdat Ladonk een regionale functie heeft en zelfs verschillende internationale bedrijven telt, is het zaak het bedrijventerrein goed te vermarkten. Overigens zonder oneigenlijke concurrentie aan te gaan met andere bedrijventerreinen in de regio.

Voorgesteld wordt om in samenspraak met het Parkmanagement een acquisitie- en marketingplan op te stellen voor Ladonk. Doelstelling van dit plan is dat potentiële doelgroepen op de hoogte zijn van het aanbod aan bedrijfskavels en vastgoed en een positief beeld krijgen van Ladonk. Voor de verschillende deelgebieden zullen er verschillende doelgroepen zijn. Bedrijven die verbindingen willen leggen met één of meerdere plaatsen binnen Brabantstad vormen een belangrijke doelgroep, zo ook bedrijven die gebruik willen maken van de fraaie ligging in Het Groene Woud.

Doelstelling: het begin 2012 gereed hebben van een acquisitie- en marketingplan waarin concrete voorstellen worden gedaan voor de werving van geschikte ondernemers voor vrije kavels in het bestaande Ladonk en het nieuwe Vorst.



7.5 Procedureel: het vormgeven van uitgiftebeleid

Zodra de herstructurering en de uitgifte van nieuwe gronden naar aanleiding van dit Ontwikkelingsplan en de daaropvolgende plannen op gang komt, is een periodieke monitoring van de gronduitgifte essentieel. Dat geldt ook voor het formuleren van uitgangspunten voor de uitgifte. Hiermee kan selectief en doelgericht worden ingezet op voor Ladonk belangrijke en aantrekkelijke segmenten van bedrijvigheid.

Voorgesteld wordt om in samenspraak met het Parkmanagement een uitgifteprotocol op te stellen voor Ladonk, op basis waarvan afspraken worden gemaakt met gegadigden voor bedrijfskavels. Boxtel kan over diverse instrumenten beschikken om te sturen zoals een vestigingsbeleid, bestemmingsplan en verkavelingsbeleid. De gemeentelijke invloed houdt op bij deze sturingsinstrumenten. Vanzelfsprekend bepalen uiteindelijk de bedrijven (de markt) zelf of ze op een bepaalde locatie willen vestigen.

Doelstelling: het vóór eind 2011 vormgeven van een protocol voor de uitgifte en monitoring van bedrijfskavels op Ladonk.

7.6 Organisatorisch: een nieuwe samenwerking binnen parkmanagement

Bij de in de vorige paragrafen omschreven privaatrechtelijke instrumenten en producten (optuigen en aansturen van het herstructureringsfonds, gebiedsmarketingplan en uitgifteprotocol) wordt voorgesteld zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande overlegstructuren die reeds functioneren op Ladonk.

Besluitvorming over de uitvoering van dit Ontwikkelingsplan en de besteding van middelen uit het LHF zal plaatsvinden binnen de Stuurgroep Ladonk. Hierin hebben zitting:

- De portefeuillehouder Economische Zaken van de gemeente Boxtel.
- De portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Boxtel.
- Het hoofd van de afdeling Bedrijventerreinen van de BOM.
- Twee vertegenwoordigers van de WeB.

Direct na vaststelling van het Ontwikkelingsplan in september 2011 zal in klein comité van start worden gegaan met het uitwerken van voornoemde instrumenten en producten. Hierbij wordt gedacht aan een werkgroep bestaande uit twee vertegenwoordigers van de gemeente, één of twee vertegenwoordigers van de WeB en één vertegenwoordiger van de BOM. Doelstelling is om voornoemde instrumenten eind 2011 af te ronden.

Vervolgens kunnen in 2012 zowel de herstructurering als de nieuwe gronduitgifte daadwerkelijk voortvarend worden opgepakt. Om een en ander goed te kunnen borgen, implementeren en beheren wordt voorgesteld om het bestaande Parkmanagement Ladonk te professionaliseren. De aanstelling van een parkmanager met de nodige bevoegdheden en verantwoordelijkheden wordt daarbij van groot belang geacht. Deze afspraken zullen in een overeenkomst tussen de gemeente, de WeB en de BOM-BHB worden vastgelegd.

Doelstelling: het vóór eind 2011 ondertekenen van een samenwerkings- en participatieovereenkomst waarin de taken en verantwoordelijkheden tussen de gemeente, WeB en BOM-BHB opnieuw worden bekrachtigd.



BIJLAGE I INVENTARISATIE BEDRIJVGHEID

BIJLAGE II MARKTANALYSE

Industrie (productie en reparatie)					
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
10-15	Vervaardiging en bewerking van voedingsmiddelen, drank, tabak en textiel				
	1	Deli-pack (van Oers B.V.)	Schouwrooij 26	L8	Verpakking en productontwikkeling levensmiddelen
	2	DistriFresh B.V.	Van Salmstraat 64	L11	Warehouseactiviteiten koelproducten
	3	Van Oers B.V.	Industrieweg 10	L2	Productie snacks
	4	VION Boxtel	Boseind 10	L1	Slachterij
16,18-19,23-25	5	Vriesoord Vrieshuis	Kruisbroeksestraat 8	L10	Warehouseactiviteiten koel- en vriesproducten
	Vervaardiging en bewerking van grondstoffen en natuurlijke materialen (metalen, hout, glas, steen, cement)				
	6	Van Oirschot Roestvrijstaal B.V.	Kruisbroeksestraat 17	L3	RVS-producten
	7	Straalbedrijf Boxtel B.V.	Van Salmstraat 50	L11	Straal- en coatbedrijf
	8	VDL Technics B.V.	Korenmoen 2	L1	Metaalbewerking en plaatwerkconstructies
	9	Van Weert Rondhout B.V.	Kruisbroeksestraat 12	L7	Houtzagerij
20-22	10	Van de Wetering Metaalperswerk	Van Salmstraat 66	L11	Metaalbewerking
	11	Zinkunie	Van Salmstraat 46	L11	Metaalbewerking
	Vervaardiging en bewerking van kunststoffen, chemische en farmaceutische producten				
	12	Aesculaap B.V.	Mijlstraat 35	L10	Productie en opslag diergeneesmiddelen
	13	Celdex B.V.	Van Salmstraat 4	L12	Productie kunststofschuimproducten
	14	Elastogran B.V.	Hemelrijk 11	L9	Levering halffabrikaten
	15	Fleur Plastics B.V.	Havervelden 8b	L9	Productie/levering van kunststofproducten
	16	ITB Precisiestechniek	Ladonkseweg 1/Mijlstr. 13	L11	Assemblage van kunststof- en metalen onderdelen
26-27,95	17	Van Oerle Alberton B.V.	Schouwrooij 15	L8	Weven en veredelen van technisch textiel
	18	MSD (vml. Schering-Plough)	Boseind 17	L1	Productie geneesmiddelen
	Productie en reparatie van elektrische en elektrotechnische apparatuur				
	19	Van Geel Legrand B.V.	Van Salmstraat 76	L5	Kabeldraagsystemen en schakelmateriaal
28-30,33	20	Funke antennen B.V.	Industrieweg 8	L2	Ontwikkeling en productie digitale antennen
	21	PRS B.V.	Mijlstraat 33a	L9	Ontwikkeling en productie elektronica
	22	Breuer Weegschalen Techniek	Havervelden 8	L9	Productie en levering weegschalen
	Productie en reparatie van machines, apparaten en voertuigen				
	23	Ancra Systems B.V.	Staarten 14	L6	Productie/levering automatische laad-/lossystemen
	24	Autoschade Ladonk	Kruisbroeksestraat 21a	L2	Reparatie autoschade
	25	Bosch Rexroth B.V.	Kruisbroeksestraat 1	L5	Servicebedrijf aandrijf- en besturingstechnologie
	26	Conval Nederland B.V.	Staarten 2	L6	Productie waterinstallaties, water- en gasleidingen
	27	Corode B.V.	Van Salmstraat 48/48a	L11	Productie/levering pompen en filtersystemen
	28	D&M Nederland B.V.	Ladonkseweg 3	L11	Productie/levering wielen en zwenkwielen
	29	Geffen Products	Ladonkseweg 6	L10	Productie/levering frames en productielijnen
	30	Kamplan Bedrijfsautomatisering	Ladonkseweg 2	L10	Productie/levering agrarische voederinstallaties
	31	KWB Kunststofwerktuigbouw B.V.	Staarten 8	L6	Productie kunststof apparaten en componenten
	32	MTD Nederland B.V.	Staarten 10a	L6	Productie/levering tijdelijke watervoorzieningen
	33	J. van Olphen Tuin & Parkmachines	Industrieweg 11	L3	Verkoop, reparatie en onderhoud tuinmachines
31-32	34	Sabo Boxtel B.V.	Staarten 9	L6	Metaalbewerking, aandrijftechniek
	35	Vakgarage Boxtel	Havervelden 6	L7	Garagebedrijf
	Productie en reparatie van meubels en overige goederen				
31-32	36	Etan International	Schouwrooij 4	L8	Levering trampolines
	37	Unilux Nederland B.V.	Schouwrooij 18	L8	Productie horren en zonweringen
Recycling					
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
37-39	Afvalinzameling, recycling, sanering				
	38	Bowie	Ladonkseweg 28	L3	Recycling puin, hout, bouw- en sloopaafval
	39	G.A. van Lievenooogen B.V.	Heesterakker 4	L7	Autodemontage
	40	Milieustraat gemeente Boxtel	Kruisbroeksestraat 22	L7	Afvalinzameling
	41	Milieu Service Brabant (MSB) B.V.	Schouwrooij 8	L8	Afvalverwerking
Bouwnijverheid					
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
	Bouwbedrijven, projectontwikkeling, sloopbedrijven, toelevering, W/E installateurs				
	42	Constructie-montagebedrijf Boxtel	Hemelrijk 4/4a	L9	Levering lichtkoepels en lichtstraten
	43	Van Dongen Tech. Installaties B.V.	Industrieweg 1	L10	Elektrotechnische installaties

41-43	44	Dijkhuizen Electrotechniek B.V.	Mijlstraat 28d	L9	Verkoop en installatie van verlichting						
	45	Stucadoorsbedrijf Alain Goverde	Hemelrijk	L9	Stucadoorsbedrijf						
	46	Hagenaars Schilderwerken	Mijlstraat 15	L10	Schildersbedrijf						
	47	H&R Hekwerken	Hemelrijk 4b	L9	Levering en plaatsing van hekwerken						
	48	Van der Heijden milieu en installatie	Industrieweg 16a	L2	Systemen brandstoffen en chemicaliën						
	49	INTECO B.V.	Van Salmstraat 71	S1	Ontwerp en realisatie van klimaatplafonds						
	50	Javallo B.V.	Havervelden 4	L9	Panelenbouw						
	51	Van Kessel Bouw	Staarten 18-20	L6	Bouwbedrijf						
	52	De Koning B.V.	Staarten 12	L6	Las- en constructiebedrijf						
	53	Bouwbedrijf Van de Laar B.V.	Schouwrooij 16	L8	Bouwbedrijf						
	54	Schelle Afbouwprojecten B.V.	Staarten 17	L6	Binnenafbouw						
	55	Stolk Boxtel	Industrieweg 5	L10	Schilderwerk, glas- en tegelzetter, stukadoor						
	56	Toonen Schildersbedrijf	Hemelrijk 2a	L9	Schildersbedrijf						
	57	Aannemersbedrijf Henk Troeijen	Staarten 32	L6	Bouwbedrijf						
	58	Vebo Group	Industrieweg 7a	L3	Elektrotechnische installaties						
	59	Voermans Dakbedekking	Staarten 5	L6	Dakbedekking						
	60	Voermans Verwarming/sanitair B.V.	Schouwrooij 7	L9	Installatie verwarming en sanitair						
Vervoer											
<table> <tr> <th>SBI codering</th><th>Nr.</th><th>Bedrijfsnaam</th><th>Adres</th><th>Blok</th><th>Bedrijfsactiviteiten</th></tr> </table>						SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten						
49-53	Transport, op- en overslag, logistiek										
	61	G. Kluytmans B.V. Int. Transport	Industrieweg 14	L2	Transportbedrijf						
	62	Langenhuizen Transport	Ladonkseweg 10	L10	Transportbedrijf						
	63	Schoenmakers Sneltransport B.V.	Mijlstraat 45b	L7	Transportbedrijf						
	64	Steenbakkers Transport B.V.	Schouwrooij 12/K'broek 16	L7/8	Transportbedrijf						
Handel en dienstverlening											
<table> <tr> <th>SBI codering</th><th>Nr.</th><th>Bedrijfsnaam</th><th>Adres</th><th>Blok</th><th>Bedrijfsactiviteiten</th></tr> </table>						SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten						
45	Handel in auto's, boten en caravans										
	65	Auto Boseind B.V.	Ladonkseweg 34	L3	Werkplaats, wasserij, showroom autobedrijf						
	66	Autobedrijf Van den Brandt B.V.	Boseind 1	L1	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	67	Autobedrijf Brusselers Boxtel B.V.	Kruisbroeksestraat 10	L10	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	68	Autobedrijf Damen & Kroes B.V.	Schouwrooij 14	L8	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	69	Haider Motors	Hemelrijk 5	L9	Opslag, showroom autobedrijf						
	70	Kings Export Car	Schouwrooij 6a	L8	Opslag, showroom autobedrijf						
	71	Autobedrijf Perry Verbruggen	Mijlstraat 21a	L10	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	72	Mahfooz & Sons Car Export	Schouwrooij 6b	L8	Opslag, showroom autobedrijf						
	73	Autototaal Van de Sande	Ladonkseweg 22	L10	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	74	Van Hooft Bedrijfswagens B.V.	Mijlstraat 17a	L10	Levering, onderhoud en reparatie bedrijfswagens						
	75	J.A. Raja Brothers Autobedrijf	Mijlstraat 19	L10	Opslag, showroom autobedrijf						
	76	Schaart Used Cars	Hemelrijk 5a	L9	Opslag, showroom autobedrijf						
	77	Vergro Mercedes Onderdelen	Hemelrijk 10/10a	L9	Opslag, showroom autobedrijf						
	78	Van de Vorst Auto's Boxtel B.V.	Hemelrijk 2a	L9	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	79	De Vouwagenspecialist B.V.	Mijlstraat 24 & 25	L9	Werkplaats, showroom handel in vouwwagens						
	80	Gebr. Vullings	Industrieweg 3	L10	Werkplaats, showroom autobedrijf						
	81	Wielies Autobedrijf	Mijlstraat 31	L10	Opslag, showroom autobedrijf						
46	Groothandel										
	82	Dare-Tronics	Heesterakker 2	L7	Groothandel beveiligingsinstallaties						
	83	Reijnders B.V.	Industrieweg 19	L3	Handel en transport bestratingsmaterialen						
	84	Magicfx B.V.	Industrieweg 16	L2	Leverancier confettiproducten en special effects						
	85	Harry van der Velden B.V.	Industrieweg 15	L3	Groothandel natuursteen						
	86	Vetin-Aacofarma B.V.	Industrieweg 7	L3	Leverancier instrumentarium dierenartsen						
47	Detailhandel										
	87	Baden Gigant Van Breugel	Mijlstraat 37	L10	Showroom sanitair						
	88	Kringloopwinkel Het Goed	Industrieweg 6	L2	Winkel voor kringloopgoederen						
	89	Singleton Bedding	Hemelrijk 16	L9	Showroom bedden						
	90	Texaco Benzinstation	Industrieweg 18	L2	Benzine- en LPG station						
	91	Santebo Sanitair en tegels Boxtel	Hemelrijk 6	L9	Showroom sanitair						
Media (drukkerijen, uitgeverijen, grafisch, studio's, ICT)											

17,58-63	92	Berkelmans Business Centre	Staarten 21	L6	Telecommunicatieproducten
	93	Clic Visuals Reclame	Ladonkseweg 5	L11	Belettering en decoratie
	94	Drukkerij Service Boxtel B.V.	Staarten 26	L6	Zeefdrukkerij
	95	Drukkerij Hazenberg	Ladonkseweg 12-14	L10	Drukkerij
	96	D-Touch Visualisering	Staarten 4	L6	ICT
	97	Binderij Hexspoor B.V.	Ladonkseweg 9	L11	Boekbinderij
	98	Infolio Sign & Print	Mijlstraat 45a	L10	Belettering en decoratie
	99	Kerlensky Zeefdruk	Hemelrijk 8	L9	Zeefdrukkerij
	100	Larson-Juhl	Mijlstraat 18	L12	Lijstenmaker
	101	Perfekt Print Boxtel	Van Salmstraat 54	L11	Drukkerij
	102	Drukkerij Tielen	Staarten 1	L6	Drukkerij
	103	Twin Projects	Staarten 10	L6	Standbouw, interieurbouw, belettering
	104	Wims Decoration	Schouwrooij 11		Decoratie t.b.v. feesten, stands, themas
55-56,64-82	Dienstverlening				
	105	ADG & De Water Schoonmaak	Hemelrijk 3	L9	Schoonmaakbedrijf
	106	Blusco	Kruisbroeksestraat 12	L7	Advies en opleidingen brandpreventie
	107	DLV Adviesgroep	Mijlstraat 20	L12	Agrarisch adviesbureau
	108	Inspectie Groep Nederland	Staarten 17	L6	Advies, inspecties
	109	Merheim B.V.	Havervelden 2	L9	Verhuur licht- en geluidsinstallaties
	110	PDC Boxtel	Ladonkseweg 5	L11	Personeelsdienstencentrum
	111	Rabobank Nederland	Keulsebaan 2	V1	Datacenter
Maatschappelijke voorzieningen					
SBI codering	Nr.	Bedrijfsnaam	Adres	Blok	Bedrijfsactiviteiten
84	Openbaar bestuur				
	112	Gemeentewerf Boxtel	Mijlstraat 45	L10	Dependance gemeente Boxtel
85	Onderwijs				
	113	Helicon Opleidingen Boxtel	Schouwrooij 2	L12	MBO-school
3299,88	Maatschappelijke dienstverlening				
	114	WSD Groep	Schouwrooij 20-24	L8	Sociale werkvoorziening

Bijlage 2 Ontwikkelingsplan Ladonk

Marktanalyse: ontwikkeling van de bedrijvigheid in Boxtel en de regio

1. Ruimtelijk-economische structuur gemeente Boxtel

De gemeente Boxtel is een landelijke gemeente in Noord-Brabant. Boxtel ligt centraal in de Stedendriehoek (Den-Bosch, Eindhoven, Tilburg) en het Groene Woud, aan de A2, alsmede een belangrijke Noord-Zuid spoorroute. Hiermee is Boxtel een aantrekkelijke woon- en werk gemeente.

Qua werkgelegenheid is de gemeente op dit moment meer dan zelfvoorzienend. De potentiële beroepsbevolking bedraagt 20.100 personen en hiervan participeert 69% op de arbeidsmarkt (13.869 personen). Het aantal banen bedraagt in 2009 16.030. In theorie kan de beroepsbevolking van Boxtel in de gemeente een baan vinden. De praktijk wijst echter uit dat er een mismatch zit in vraag en aanbod. De uitgaande pendel bedraagt namelijk ca. 55% van de werkzame bevolking. Het deel dat binnen de gemeente werkt neemt af naarmate het opleidingsniveau toeneemt. De uitgaande pendelstroom gaat overwegend naar de grote steden, Den Bosch, Eindhoven en Tilburg.

Het grootste deel van de bedrijvigheid in de gemeente is lokaal of regionaal georiënteerd en overwegend middelgroot tot groot van aard. Er zijn ook een aantal grootschalige internationale georiënteerde bedrijven gevestigd zoals Vion en Bosch Rexroth. De vestiging van deze bedrijven in de gemeente is veelal vanuit historie gegroeid. De sterk "emotionele" gebondenheid aan de gemeente is één van de redenen dat deze ondernemingen nog steeds in Boxtel gehuisvest zijn en willen uitbreiden binnen Boxtel.

De gemeente beschikt over 6 bedrijventerreinen met een omvang van circa 130 hectare bruto en 104 hectare netto. Hiervan is inmiddels ca. 93 hectare uitgegeven. Het bedrijfsterreinaanbod concentreert zich op Ladonk (100 hectare bruto), en Vorst (20 hectare bruto). Van de andere terreinen zijn er drie met een omvang kleiner als 2 hectare (Munsel-Selissen, Bergstraat en Heidestraat) en één heeft een omvang van circa 6 hectare: Daasdonk.

Van de 6 bedrijventerreinen in Boxtel zijn er 4 volledig uitgegeven. Op Daasdonk is nog circa 6.000 m² uitgeefbaar. Op Vorst is nog circa 10 hectare beschikbaar. De ruimte op Daasdonk is terstond uitgeefbaar. Op Vorst daarentegen niet. Hiervoor dient nog een bestemmingsplanprocedure doorlopen te worden. Op lange termijn zal er door herstructurering op bedrijventerrein Ladonk circa 15 hectare beschikbaar komen. De totale voorraad komt hiermee op 26 hectare.

De bedrijfsruimtemarkt in Boxtel is tot op heden vooral een lokale markt. Wel heeft de gemeente Boxtel vanuit de provincie een opvangfunctie toebedeeld gekregen voor de gemeenten Haaren en Sint-Michielsgestel. (streekplan 2002) Hiervan wordt in de praktijk geen gebruik gemaakt. In 2008 heeft zich wel een groot bedrijf van buiten af gevestigd op bedrijventerrein Vorst. Het betreft hier het Datacentre van de Rabobank (5,5 hectare). Op de bedrijventerreinen zijn overwegend reguliere sectoren (metaal, machinebouw, food/health/farma, zakelijke dienstverlening).

Boxtel beschikt niet over grote kantorenlocaties. Het aanbod in Boxtel bevindt zich verspreid over de gemeente maar is met name geconcentreerd op kantorenpark Seliswoude en verspreid in het centrum van Boxtel. Het gaat hier met name om kantoorvilla's. In Boxtel zijn geen plannen voor uitbreiding van het kantorenaanbod.

De gemeente Boxtel typeert zich verder door een groot aantal zelfstandigen zonder personeel (zzp). Met name in de bouwnijverheid en dienstverlening zijn populaire sectoren om een bedrijf in te starten. Veel van deze ondernemers starten vanuit huis. Een deel van deze ondernemers zal doorgroeien en het woonhuis wordt dan op den duur te klein en zal behoefte hebben aan een grootschaligere ruimte. Een ander zal vanuit huis blijven opereren. Het aantal zelfstandigen zonder personeel zal in de toekomst alleen maar toenemen.

2. Ruimtebehoefte in Boxtel

Het vestigingsklimaat van een gemeente wordt voor een belangrijk deel bepaald door de mogelijkheden voor bedrijven om te kunnen worden voorzien in hun ruimtebehoefte.

De aard en omvang van de ruimtebehoefte wordt bepaald door:

- de autonome groei en doorontwikkeling van de individuele lokale bedrijven;
- aantal startende bedrijven;
- ruimte die nodig is om overloop/ruimtebehoefte uit de gemeenten Haaren en Sint-Michielsgestel te faciliteren;
- ruimte die nodig is in verband met sanering van bestaande bedrijvenlocaties in de kernen of het landelijk gebied;
- vrijkomende ruimte ten gevolge van vertrek of bedrijfsbeëindiging.

De lokale ruimtebehoefte in een gemeente is de optelsom van alle individuele ruimtevragen. De omvang van de vraag is niet exact te bepalen. Bedrijven zijn zeer dynamisch. Er kan vandaag een vraag ontstaan die er gisteren nog niet was.

Er zijn veel factoren waarvan de omvang en de actualiteit van de ruimtebehoefte bij bedrijven afhankelijk is. Een erg belangrijke factor is de conjunctuur. De economische crisis die in 2008 zijn intrede deed heeft bij veel bedrijven investeringen en uitbreidingsplannen doen uitstellen. Aan de andere kant zijn er ook ondernemers die door de crisis besluiten om hun activiteiten uit te breiden en daardoor juist wel ruimtebehoefte hebben. De gemeente Boxtel tracht steeds de ruimtebehoefte van de ondernemers op een zo goed mogelijk manier te faciliteren.

2.1 Actuele ruimtebehoefte

De aard en omvang van de lokale ruimtebehoefte in de gemeente Boxtel is gebaseerd op de beschikbare informatie vanuit de inventarisaties, kennis en informatie bij de bedrijfscontactfunctionaris, leden van de projectgroep "herstructurering Ladonk-Vorst" en individuele bedrijfsgesprekken. Deze informatie blijft een momentopname.

De ruimtebehoefte in de gemeente Boxtel is afkomstig vanuit de verschillende doelgroepen:

- bedrijven op bestaande bedrijventerreinen;
- bedrijven in de kern en buitengebied;
- bedrijven van buiten de gemeente.

De grootste actuele ruimtebehoefte bestaat bij bedrijven op bedrijventerrein Ladonk (>1.000 <5.000 m²) en de minste behoefte aan bedrijfsgrond bestaat op bedrijventerrein Daasdonk. Verder is er een vrij grote behoefte aan kleine bedrijfspercelen tot ca. 1.000 m².

De netto vraag naar bedrijventerrein ligt lager dan de bruto vraag. Dit heeft verschillende redenen:

- een deel van de vraag kan worden ingevuld op bestaande bedrijventerreinen;
- een oplossing op maat (bijvoorbeeld aanpassen juridisch-planologisch instrumentarium) kan verplaatsing voorkomen;
- in enquêtes/wachtlijsten wordt vaak een wensbeeld gegeven, de werkelijke behoefte ligt vaak lager.

2.2 Aard van de vraag

De ruimtevraag bij bedrijven betreft met name productiegerelateerd bedrijfsonroerend goed eventueel met kantoorruimte en/of ruimte voor uitstalling. Kleinschalige bedrijven in kernen hebben behoefte aan kleinschalige ruimten voor opslag en beperkte productie en kantoorhoudende werkzaamheden. Er is behoefte aan ruimte in verschillende prijs/kwaliteitverhoudingen, geclusterde ontwikkelingen, (bedrijfsverzamelgebouw) en ruimte voor regionale samenwerking (Haaren). De lokale gebondenheid van bedrijven uit Boxtel is groot. De meeste bedrijven verplaatsen bij voorkeur binnen de eigen gemeente.

2.3 Aanbod

Op dit moment is er nauwelijks nieuw aanbod en beperkt bestaand aanbod in de gemeente beschikbaar. Daarmee is de schuifruimte en dynamiek beperkt. Er heeft de laatste jaren beperkte uitgifte van bedrijventerrein plaatsgevonden. Deze bedrijven eisen op korte termijn duidelijkheid over de ambitie van de gemeente ten aanzien van de geplande bedrijventerreinontwikkelingen in de stationszone en Vorst. De omvang van de actuele ruimtevraag bestaat grotendeels uit bedrijven die willen doorstromen of verplaatsen. De verwachting is dat daarna de vraag naar bedrijfsgrond zal stabiliseren en naar alle waarschijnlijkheid iets zal dalen.

2.4 Toekomstige ruimtebehoefte

De aard en de omvang van de toekomstige behoefte wordt voor een belangrijk deel door de toekomstige economische groei bepaald. Daarnaast zullen sociaal-economische trends en ontwikkelingen haar beslag nemen op de gewijzigde interactie tussen arbeidsmarkt, ruimte en bedrijvigheid. De belangrijkste sociaal-economische trends waar de gemeente mee te maken krijgt zijn:

- Veranderende bevolkingssamenstelling (daling van het aantal jongeren en toename van de ouderen).
- veranderende arbeidsmarkt (afstand wordt minder belangrijk, hogere participatiegraad)
- veranderende samenstelling in (ruimtelijk)- economische structuur:
 - aantal bedrijfsopvolgers neemt af;
 - verdere afname agrarische bedrijvigheid (verbrede landbouw)
 - verdere groei kleinschalige bedrijvigheid;
 - werken in wijken neem toe.

De bovengeschetste verwachte ontwikkelingen betekenen voor de gemeente Boxtel:

- voorlopig zal de vraag naar grootschalige kavels (> 5.000 m²) niet afnemen. Het betreft hier met name bedrijven waar schaalvergroting nodig is om te overleven en bij snelle doorgroeiers;

- in de toekomst zal de vraag naar grote kavels stabiliseren en naar verwachting afnemen;
- kleinschaligere bedrijven zullen een steeds belangrijkere positie in de economische structuur innemen.
- bestaande kavels zullen steeds intensiever benut worden;
- weinig bedrijven uit de gemeenten Haaren en Sint-Michielsgestel zullen zich in Boxtel willen huisvesten. (de lokale binding is groot)

2.5 Inbreidingsmogelijkheden

De inbreidingsmogelijkheden bepalen de mate waarin de ruimtebehoefte op bestaande plekken kan worden geacommodeerd.

Ondernemers kunnen op twee manieren de huidige bebouwing intensiveren.

Ten eerste kan een ondernemer het huidige pand uitbreiden. Hiermee wordt het bebouwingspercentage van de kavel geïntensiveerd.. Intensivering wordt mede bepaald door de maximale ruimte die het bestemmingsplan daarvoor biedt.

Naast de intensivering van het grondgebruik kan een bedrijf ook de bouwhoogte vergroten of de bouw onderkelderen. Het vergroten van de bouwhoogte of verdiepen van het pand met behoud van functie, is in de praktijk vaak een signaal dat de eigenaar de huidige locatie graag wil behouden.

In de praktijk blijkt dat het vergroten van de bouwhoogte of het verdiepen bij behoud van het huidige pand vaak onmogelijk is of geen economische meerwaarde biedt.

Als een ondernemer alle mogelijkheden heeft benut dan zal een bedrijf de keuze maken om te verplaatsen. Indien het bedrijf besluit te vertrekken dan is het achter te laten bedrijfsonroerend goed wellicht interessant voor een tweede of derde gebruiker. Indien dit niet het geval is dan is functieverandering een manier om een bestaand kavel een hogere opbrengst te laten genereren.

Op bedrijventerrein Ladonk is intensivering achteraf veelal een lastige zaak. De funderingen van de huidige (oude) bebouwing laten verhoging of verdieping niet toe. Wel worden in het nieuwe bestemmingsplan Ladonk-Vorst intensievere bebouwingspercentages opgenomen en kunnen nieuwbouwers in de toekomst profiteren van de intensiveringsmogelijkheden. Bovendien is het op bedrijventerrein Vorst verplicht om intensiever te bouwen dan op bedrijventerrein Ladonk.

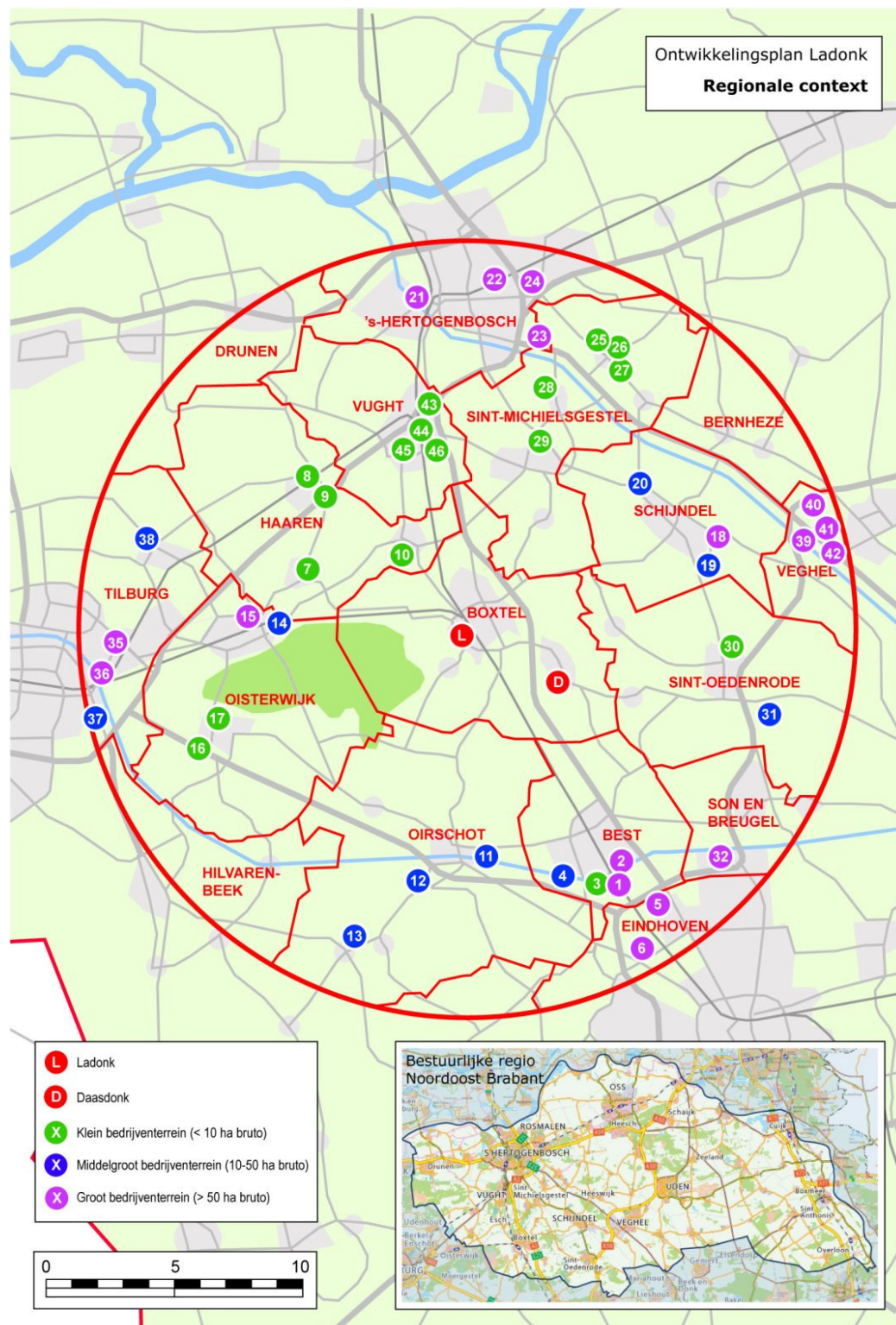
Op de bestaande bedrijventerreinen in de gemeente Boxtel is op dit moment nauwelijks sprake van structurele leegstand (> 3 jaar). Er zijn een paar percelen op het bedrijventerrein waar plannen en initiatieven voor herontwikkeling liggen. Daarnaast bevinden zich op bedrijventerrein Ladonk en Daasdonk nog enkele braakliggende stukken grond. De omgeving van de meest concrete inbreidingsmogelijkheden wordt geschat op 2 hectare. Deze locaties zijn terstond beschikbaar.

2.6 Conclusies

Bij lokale ondernemers in de gemeente bestaat ruimtebehoefte. Mede door de gevolgen van de economische crisis heeft de afgelopen jaren beperkte uitgifte plaatsgevonden. Hierdoor is er momenteel weinig schuifruimte en de dynamiek op de bedrijventerreinen is daardoor beperkt. Er zijn overigens nog wel enkele mooie initiatieven tot ontwikkeling gebracht.

3. Regionale bedrijventerreinen

De ontwikkelingsmogelijkheden van Ladonk worden echter niet alleen door de lokale markt bepaald. Ladonk heeft ook een regionale functie en telt zelfs verschillende internationale bedrijven. De ontwikkelingsmogelijkheden worden daarom mede bepaald door de regionale context.



Zoals te zien is in de figuur op de vorige pagina, bevinden zich binnen een afstand van 15 kilometer rondom Ladonk 46 bedrijventerreinen in 13 gemeenten, met een gezamenlijk bruto areaal van bijna 2.000 hectare. Ladonk zeer centraal binnen de Brabantse stedenruit, maar zijn er in de directe omgeving van Ladonk weinig bedrijventerreinen te vinden. De meeste van de dichtstbijzijnde terreinen zijn klein tot middelgroot (maximaal 50 hectare) en worden gekenmerkt door een gebrek aan zowel nieuwe uitgifbare kavels als uitbreidingsruimte voor ondernemers op eigen kavels.

Best

De gemeente Best heeft een belangrijke werkgelegenheidsfunctie voor de eigen bevolking en omliggende gemeenten. Best heeft een aanzienlijke hoeveelheid van 167 hectare bruto bedrijventerreinen (ruim 154 hectare netto) binnen de gemeentegrenzen, verdeeld over vier locaties. De industrie en handel/reparatie zijn dominante sectoren. Met ontsluitingen op zowel de A2 als de A58 is de bereikbaarheid uitstekend. Best heeft in het kader van het BOR (Bestuurlijk Overleg Randgemeenten) een taakstelling van 75 hectare netto.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
1.	Best	Breeven	55	51
2.	Best	't Zand	60	52
3.	Best	De Ronde	2	1,6
4.	Best	Heide	50	50
Totaal			167	154,6

Eindhoven

De gemeente Eindhoven beschikt in totaal over 1.020 hectare bruto aan bedrijventerreinen (820 hectare netto), verdeeld over 22 locaties waarvan er twee gelegen zijn binnen 15 kilometer van Ladonk: Acht en Kapelbeemd. Van de totale voorraad is nog zo'n 160 hectare uitgifbaar. Eindhoven heeft zich gespecialiseerd in technologie en maak-industrie. De gemeente wil het profiel 'brainport' verder doorontwikkelen. Er zijn twee concrete plannen voor nieuwe bedrijventerreinen, namelijk Esp-Noord (30 hectare) en de A2-zone (60 hectare).

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
5.	Eindhoven	Acht (incl. GDC noord & zuid)	160	124
6.	Eindhoven	Kapelbeemd	55	37
Totaal			215	161

Haaren

De Haarense werkgelegenheid concentreert zich in de landbouw en de zorg; slechts 6% is gevestigd op een bedrijventerrein. Haaren telt vier terreinen met een totale oppervlakte van circa 8 hectare bruto. De terreinen functioneren niet optimaal; vooral de bereikbaarheid vormt een probleem. Er zijn geen uitgifbare kavels meer en ook ontbreekt uitbreidingsruimte voor ondernemers op eigen kavels. Bestuurlijk is afgesproken dat bedrijven die qua aard en schaal niet langer in de gemeente passen, doorverwezen worden naar Boxtel. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat er vanaf 1992 geen enkel Haarens bedrijf naar Boxtel is verhuisd.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
7.	Haaren	't Hopveld	2,3	1,7
8.	Helvoirt	Matador / Matreco	1	0,5
9.	Helvoirt	Industrieweg	3	2,5
10.	Esch	Broxven	1,8	1,4
Totaal			8,1	6,1

Oirschot

De gemeente Oirschot telt een drietal bedrijventerreinen met een totale oppervlakte van 74 hectare bruto. Het grootste terrein, De Stad, ligt aan het Wilhelminakanaal in de kern van Oirschot. Daarnaast zijn in alle kernen een aantal kleinere en grotere bedrijven solitair gevestigd. Momenteel wordt Westfields ontwikkeld, een nieuw (regionaal) bedrijvenpark in de oksel van het knooppunt A58/A2, speciaal voor bedrijven die ruimtebehoefte hebben van meer dan 500 m². De eerste fase heeft een oppervlakte van 10 hectare.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
11.	Oirschot	De Stad	47	
12.	Oirschot	De Scheper	14	
13.	Middelbeers	Steenfort	13	
Totaal			74	

Oisterwijk

In de gemeente Oisterwijk zijn vier bedrijventerreinen: Kerkhoven, Laarakkers, Sonman en Stokeind. Deze gemengde terreinen hebben een totale oppervlakte van circa 125 hectare. De handelssector is sterk vertegenwoordigd. Op Laarakkers en Sonman heeft de gemeente nog grond in voorraad. Deze bedrijfsgrond is slechts beschikbaar voor plaatselijke bedrijven.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
14.	Oisterwijk	Laarakkers	22	12,5
15.	Oisterwijk	Kerkhoven	85	65
16.	Moergestel	Sonman	10	6,5
17.	Moergestel	Stokeind	9	6
Totaal			126	90

Schijndel

De gemeente Schijndel beschikt over 171 hectare bruto bedrijventerrein (129 hectare netto), verdeeld over diverse terreinen die ruimte bieden aan een breed scala van activiteiten. Verschillende terreinen zijn 1 hectare of kleiner; de drie grootste worden in onderstaand schema getoond. In 2005 was bijna 19 hectare nog uitgeefbaar. Inventarisatie van de ruimtebehoefte door de gemeente heeft een dreigend tekort getoond. Vooral de vraag naar categorie 1 bedrijventerrein (waar bedrijfswoningen zijn toegestaan) is groot. Knelpunten door overlast hebben de gemeente echter doen besluiten op nieuw te ontwikkelen terreinen geen bedrijfswoningen toe te staan.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
18.	Schijndel	Duin I t/m III	114	87
19.	Schijndel	Molendijk	18	13
20.	Schijndel	Ambachtstraat	36	26
Totaal			171	129

's-Hertogenbosch

De gemeente 's-Hertogenbosch telt 25 bedrijventerreinen met een gezamenlijk oppervlak van ruim 750 hectare bruto (540 hectare netto). Daarvan bevinden zich vier binnen 15 kilometer van Ladonk. 's-Hertogenbosch en de omliggende regio kent een groot tekort aan uitgeefbaar bedrijventerrein, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. De herstructureringsopgave is groot (540 hectare, 75% van het totale areaal) en herstructureringsprocessen verlopen traag. Gemeenten als Haaren, Sint-Michielsgestel en Vught hebben geen van allen nog de beschikking over uitgeefbare bedrijventerreinen en doen daarmee een beroep op 's-Hertogenbosch als uitwijkmogelijkheid voor de eigen bedrijvigheid.

De gemeente 's-Hertogenbosch kent een sterke vertegenwoordiging van handel en reparatie en zakelijke dienstverlening; de industrie daarentegen kalft verder af. Als provinciehoofdstad beschikt 's-Hertogenbosch tevens over een omvangrijke kwartaire sector.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
21.	's-Hertogenbosch	De Rietvelden	200	159
22.	's-Hertogenbosch	De Herven	73	58
23.	's-Hertogenbosch	De Brand	90,5	54,5
24.	Rosmalen	A2-zone		
Totaal				

Sint-Michielsgestel

Sint-Michielsgestel profileert zich graag als groene woongemeente en heeft relatief weinig industrie en andere bedrijventerreingebonden bedrijvigheid. De gemeente telt vijf kleinschalige bedrijventerreinen. Deze zitten op één na allemaal vol. Alleen op het terrein Milrooijseweg in Berlicum is nog ruim een hectare uitgeefbaar. De gemeente heeft geen plannen om de capaciteit uit te breiden. Bedrijven die niet meer binnen de gemeente passen, worden doorverwezen naar Boxtel, Schijndel en 's-Hertogenbosch.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
25.	Berlicum	Beekveld	3	2,5
26.	Berlicum	De Ploeg	5	4
27.	Berlicum	Milrooijseweg	1,8	1,7
28.	Den Dungen	't Schild I+II	3,3	2,8
29.	Sint-Michielsgestel	Dorp (Venkant) & Venkant-Zuid	5	4
Totaal			18,3	15,4

Sint-Oedenrode

Deze gemeente telt twee kleine bedrijventerreinen. Met de realisering van De Kampen in de kern Sint-Oedenrode is in 2001 gestart. Op dit terrein worden alleen lokale bedrijven gehuisvest. Het tweede terrein in de kern Nijnsel kenmerkt zich door (groot) handelsactiviteiten. Sint-Oedenrode heeft weinig mogelijkheden om nog meer bedrijventerrein aan te leggen. Op de langere termijn wordt een tekort aan bedrijfsruimte verwacht. Daarom bekijkt de gemeente samen met Schijndel de mogelijkheden voor het oplossen van de ruimteproblematiek.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
30.	Sint-Oedenrode	De Kampen	10,5	7,5
31.	Nijnsel	Nijnsel	21	15
Totaal			31,5	22,5

Son en Breugel

Deze stadsrandgemeente gelegen ten noorden van Eindhoven is goed ontsloten via weg en water. De aanwezigheid van hoogwaardige, internationaal opererende bedrijven (vooral op Ekkersrijt, inclusief meubelplein en Science Park) hebben een belangrijke werkgelegenheidsfunctie. De drie grootste bedrijventerreinen worden hieronder getoond. Deze zijn vrijwel volledig uitgegeven en er zijn geen plannen om op korte termijn uit te breiden.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
32.	Son	Ekkersrijt	236	149
33.	Son	Cebeson	10	10
34.	Son	Steenfabriek	20	20
Totaal			256	179

Tilburg

Van de grote steden in Brabant heeft Tilburg het grootste areaal bedrijventerrein (ruim 1.100 hectare bruto). De stad beschikt over diverse terreinen, waarvan er drie gelegen zijn binnen 15 kilometer van Ladonk: Loven, Kanaalzone en Hoevenseweg. Ook het lokale bedrijven-terrein Kreitenmolen in de kern Udenhout bevindt zich binnen 15 kilometer van Ladonk. Tilburg heeft een industrieel verleden. Naast de vele productiebedrijven die sinds jaar en dag in de stad gevestigd zijn, heeft Tilburg de laatste jaren een sterke aantrekkingskracht uitgeoefend op bedrijven in de logistieke sector. Daarnaast onderscheidt Tilburg zich op het gebied van onderwijs en de kennisintensieve dienstensector. Er is voldoende planvoorraad om aan de vraag van nieuwe bedrijven te kunnen voldoen.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
35.	Tilburg	Loven (I t.m III, Noord)	163	113
36.	Tilburg	Kanaalzone	65	55
37.	Tilburg	Hoevenseweg	?	?
38.	Udenhout	Kreitenmolen	?	?
Totaal			?	?

Veghel

Veghel en het nabijgelegen Uden behoren al jaren tot de top-10 van zakensteden in Nederland. In totaal telt Veghel circa 495 hectare bruto bedrijventerrein (netto ruim 395 hectare). Met name op het jonge bedrijventerrein Doornhoek is nog bouwgrond beschikbaar. De gemeente heeft een belangrijke regionale functie voor de agrarische sector en de bouw, gezien de grote concentratie van mengvoer- en bouwbedrijven in de Veghelse haven. Met de aanwezige binnenhaven onderscheidt Veghel zich van andere gebieden in Oost Brabant; deze vormt een van de pijlers voor de toekomstige economische ontwikkeling van de gemeente.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
39.	Veghel	De Amert	90	66
40.	Veghel	Dorshout/Oude Haven	100	71
41.	Veghel	De Dubbelen I-IV/Poort van Veghel	272	194
42.	Veghel	Doornhoek	100	78
Totaal			495	395

Vught

In de gemeente Vught liggen vier kleinschalige bedrijventerreinen met een gezamenlijke oppervlakte van 22 hectare bruto (17 hectare netto). Het grootste bedrijventerrein is de Kettingweg/Laagstraat, met een bruto oppervlakte van ruim 9 hectare. De bedrijventerreinen in Vught zijn volledig uitgegeven, wat inhoudt dat er op deze terreinen praktisch geen uitbreidings- of vestigingsruimte is voor bedrijven. Door de beperkte mogelijkheden zullen Vughtse bedrijven bij uitbreidingsvragen de komende jaren naar andere gemeenten moeten uitwijken.

Nr.	Kern	Bedrijventerrein	Bruto	Netto
43.	Vught	De Baarzen 1970	4,4	4
44.	Vught	De Schakel	1,5	1
45.	Vught	Industrieweg	4,9	4
46.	Vught	Kettingweg/Laagstraat	9,4	8
Totaal			22	17