

Gesprek over logistiek masterplan Wijkevoort met gemeenteraad Tilburg

19 augustus 2019, Het Laken

Merten Nefs, architect en planner; onderzoeker Vereniging Deltametropool en TUDelft i.s.m. Erasmus Universiteit

Expertise

Landschap als Vestigingsvoorwaarde is een onderzoek en Community of Practice sinds 2015, waarin Brabant en ook Tilburg partners zijn. In publicaties is aangetoond dat kwaliteit van leven een cruciale factor is in de strijd om talent (makers en denkers). De community brengt dit in de praktijk van ruimtelijke en landschappelijke ontwikkeling. Talent is kritisch over de vestigingsplaats, en jobs volgen steeds vaker talent i.p.v. omgekeerd. Het mee-investeren door bedrijven in omgevingskwaliteit wordt vaak genoemd, maar is in Nederland nog ongebruikelijk en lastig af te dwingen. XXL logistiek komt regelmatig bovendrijven als mogelijke bedreiging van de omgevingskwaliteit.

Zie www.deltametropool.nl/projecten/landschap-als-vestigingsvoorwaarde

Promotieonderzoek Landscapes of Trade, sinds januari 2019. Enerzijds fascinatie van handelssteden en infrastructuur, die in Nederland ook veel kwaliteit en welvaart hebben opgeleverd. Anderzijds de bezorgdheid over de voetafdruk van de logistieke sector en de bijbehorende congestie en luchtvervuiling. Welk ruimtelijk patroon heeft het logistiek complex gekregen sinds 1980, en wat was de rol van nationaal (mainports, ABC locatiebeleid), regionaal en lokaal beleid? Waarop zouden we moeten sturen en wat zijn daarvoor de mogelijkheden? Het onderzoek leverde o.a. een hoge resolutie kaartbeeld van het logistiek complex in corridors Oost en Zuidoost. Zie www.landscapesoftrade.nl

Save the date

29 oktober debat over XXL logistiek, Rotterdam, i.s.m. Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling (TUD) en College van Rijksadviseurs.

Overwegingen masterplan Wijkevoort

Timing

Natuur heeft decennia nodig om tot ontwikkeling te komen, terwijl logistieke vastgoedwereld zeer volatiel is. Het plan speelt hierop in met flexibiliteit, maar hoe realistisch is het om het hele casco al aan te leggen als je niet weet of er bedrijven komen? De ambities voor uitnodigen van bedrijven zijn terecht hoog. Mogelijk is dat een risico in een volgende crisis: leegstand en mogelijke 'uitverkoop' aan minder innovatieve bedrijven. Er komt een piek aan in XXL logistiek binnen 5 a 10 jaar (Stec groep, 2019), en er is concurrentie in andere gemeenten. Komt Wijkevoort op tijd op stoom of komt het te laat?

Voetafdruk

Conversie van landbouwgrond is onomkeerbaar, door het mechanisme van grondprijzen en de kosten voor sloop. Hoe maak je een no-regret keuze, met voldoende flexibiliteit om op veranderingen in te

spelen. Zijn alle voorgaande stappen in de ladder voor duurzame verstedelijking al doorlopen? Is er bijvoorbeeld nog ruimte in bestaande bedrijventerreinen? Wat is daar het leegstandpercentage?

XXL kent ook voordelen, het is een compacte manier van bouwen, en goed te combineren met andere ruimtelijke opgaven die een grote schaal vereisen (opwek duurzame energie, natuurontwikkeling, waterberging).

Ambitie waarmaken

Het concept is integraal en in de visualisaties ambitieus (vegetatiedaken, pv cellen), maar hoe maak je dit ook waar door harde regelgeving? Hoe dwing je wederkerigheid af bij de bedrijven? Kan het dakoppervlak ook worden benut voor ecologie? Natuur gaat maar deels samen met verkeer van mensen en goederen, en zeker in een kennisintensief werklandschap kan het druk worden. Hoe wordt hierop gestuurd in de zonering? In de studie naar visuele inpassing met bomen wordt uitgegaan van 16-24m bouwhoogte. Distributie met robotisering leidt momenteel tot bouwhoogtes van 40m in Nederland.

Ruimtelijk en economisch profiel Tilburg

Tilburg is een logistiek hotspot, maar ook meer dan dat (een universiteitsstad bijvoorbeeld). Past Wijkevoort in de langetermijn visies op wonen, recreatie, onderwijs, werk en mobiliteit in Tilburg? Draagt het bij aan de kwaliteit van leven in Tilburg en de grotere regio daaromheen (Brabant Next Landscape, verstedelijkingsagenda Brabant, B5 Groenbod, Stadsbos013, snelfietsroute).

Aanwezigheid logistiek kan synergie hebben als proeftuin van kennisontwikkeling en innovatieve maakindustrie, maar teveel kan de kenniseconomie ook in de weg zitten, blijkt uit onderzoek. Het is de vraag of een nieuw gebied nodig is voor die proeftuinfunctie, aangezien Tilburg al een hotspot is. Logistiek is geen onafhankelijke sector, maar een enabler van productie en consumptie. Alleen dozen schuiven levert weinig aantrekkelijke banen en toegevoegde waarde per hectare. Wat is de relatie met het maakindustrie ecosysteem in de regio en vliegtuig onderhoud? Hoe kan hierop geselecteerd worden? Het rapport van de arbeidsvraag (Ecorys, 2019) geeft ook aanleiding om te sturen op een hoogwaardige leefomgeving, omdat de vraag naar hoogopgeleiden in de logistiek zal toenemen en het aanbod afneemt.

Duurzaamheidsdoelen

Nationaal: circulaire economie en zero-emission distributie in 2050 (sommige steden, zoals Rotterdam, willen dit laatste al bereiken in 2025). Is het plan hiervoor geschikt, of bouwt men voor de logistiek van vandaag, wat betreft multimodaliteit, retourstromen, shared services en andere vormen van consolidatie? Barge terminal dichtbij, maar wel 10 km verkeersbewegingen ook langs stedelijk gebied. De kritiek op de milieu-impact en arbeidsomstandigheden van e-fulfilment is nog maar net begonnen. Gaat Tilburg de vraag faciliteren of is er ook een eigen sociale en duurzaamheidsagenda?

Masterplan gaat uit van verlenging en grotere complexiteit van mondiale supply chains (Buck, 2016). Er zijn ook aanwijzingen dat dit kan gaan pieken (Brexit, Handelsconflicten VS en China, trend van re-shoring van productieactiviteiten).

Besluitvorming

Verzet vanuit wijk Reeshof tegen het project, de verwachte overlast en teloorgang van het landschap is begrijpelijk. Alleen investeren in het gebied zelf vind ik in dat licht een magere propositie. Wordt er ook

in het bredere stadsbos en recreatieve voorzieningen geïnvesteerd vanuit de ontwikkeling Wijkevoort? Landschapspark Pauwels kent wel zo'n bredere scope, die waarschijnlijk meer aanspreekt bij bewoners.

Goede voorbeelden

Tijdens de bijeenkomst werd gevraagd naar goede voorbeelden in binnen- en buitenland:

Een mooi voorbeeld uit Parijs, waar duurzame logistiek wordt gecombineerd met gemengde gebiedsontwikkeling: <https://stadszaken.nl/economie/logistiek/2258/wonen-werken-en-logistiek-nieuwe-toegangspoort-tot-parijs>

Duurzame herontwikkeling van wat waarschijnlijk het meest vervuilde industrieterrein ter wereld was, de Ford River Rouge fabriek in Dearborn, met destijds het grootste groene dak ter wereld en Cradle2Cradle methodiek: <https://www.mcdonoughpartners.com/projects/ford-rouge-center-landscape-master-plan/>

Groenlinks vroeg naar pacht als methode om regie te houden op de lange termijn ontwikkeling van een bedrijventerrein. De Nederlandse mainports doen dit ook inderdaad: Havenbedrijf Rotterdam (grond in eigendom van gemeente Rotterdam, pacht wordt doorgegeven naar gebruiker); en duurzame bedrijventerreinen van SADC bij Schiphol.

Dank voor de uitnodiging, succes bij de besluitvorming!