

LADDERONDERBOUWING STEEKTERPOORT II IN ALPHEN AAN DEN RIJN

8 JANUARI 2018



LADDERONDERBOUWING STEEKTERPOORT II IN ALPHEN AAN DEN RIJN

8 JANUARI 2018

Status:
eindrapport

Datum:
8 januari 2018

Een product van:
Bureau Stedelijke Planning bv
Hoge Gouwe 93
2801 LD Gouda
0182 - 689416
www.stedplan.nl
info@stedplan.nl

Team Economie en Commercieel Vastgoed
Drs. Michiel Verlaak MSRE
Valérie Noordink MSc.

Voor meer informatie: Michiel Verlaak, mv@stedplan.nl

In opdracht van:
gemeente Alphen aan den Rijn



De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 2017.G.406
Referentie: 2017.G.406 Alphen ad Rijn LDV Steekterpoort II 080118

INLEIDING.....	7
MANAGEMENTSAMENVATTING	8
1 LOCATIE EN PLANCONCEPT	11
2 BELEID.....	13
2.1 RIJKSBELEID: DE LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING	
2.2 PROVINCIAAL BELEID	
2.3 REGIONAAL BELEID	
3 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED	16
3.1 MIGRATIESTROMEN VAN SECTOREN GEVESTIGD OP BEDRIJVENTERREINEN	
3.2 LOGISTIEK	
3.3 CONCLUSIE	
4 ONTWIKKELING VAN DE VRAAG.....	20
4.1 KWANTITATIEVE VRAAG	
4.2 KWALITATIEVE VRAAG	
4.3 CONCLUSIE	
5 ONTWIKKELING VAN HET AANBOD.....	27
5.1 AANBOD BEDRIJVENTERREINEN KWANTITATIEVE ANALYSE	
5.2 AANBOD BEDRIJVENTERREINEN KWALITATIEVE ANALYSE	
5.3 CONCLUSIE	
6 ACTUELE REGIONALE BEHOEFTE	34
6.1 KWANTITATIEVE REGIONALE BEHOEFTE	
6.2 KWALITATIEVE REGIONALE BEHOEFTE	
6.3 CONCLUSIE	

7	INPASSING IN BESTAAND STEDELIJK GEBIED	37
---	--	----

7.1	MOGELIJKHEDEN IN BESTAAND STEDELIJK GEBIED	
-----	--	--

	BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST	
--	---------------------------	--

INLEIDING

De gemeente Alphen aan den Rijn hecht waarde aan de ontwikkeling van de logistieke sector in haar gemeente en heeft dit als één van de speerpunten opgenomen in haar economisch beleid. Op dit moment heeft Alphen aan den Rijn diverse kavels beschikbaar voor bedrijvigheid inclusief logistiek. Het ontbreekt echter aan aanbod voor grote logistieke partijen die behoefte hebben aan kavels groter dan 3 ha. Het plangebied van Steekterpoort II is vanwege de omvang en de nabijheid van de containerterminal zeer geschikt voor kavels groter dan 3 ha voor grote logistieke partijen. Tevens kan hierdoor de combinatie van transport over water en weg beter benut worden. Om daadwerkelijk tot uitgifte over te gaan is het noodzakelijk dat het bestemmingsplan van Steekterpoort II deze invulling mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan is nu in voorbereiding en hiervoor dient de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd te worden op basis van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (Ladder).

Tegen de achtergrond van deze situatie en gelet op het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2, Bro heeft de gemeente Alphen aan den Rijn behoefte aan een actueel beeld van de behoefte aan bedrijventerreinen in de regio. Dit onderzoek dient zich te richten op het soort bedrijven dat is beoogd in Steekterpoort II. Derhalve heeft het onderzoek betrekking op de behoefte aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek. Aangezien de locatie is gesitueerd buiten stedelijk gebied betreft het hier een volledige Ladderonderbouwing.

Centrale onderzoeksvraag:

Wat is de actuele behoefte aan bedrijventerreinen in de regio Alphen aan den Rijn en in welke mate is deze gericht op bedrijventerreinen voor de (grootschalige) logistiek?

Deelvragen:

- Wat is de actuele en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen?
- Wat is het huidige en geplande aanbod aan bedrijventerreinen?
- Hoe groot is de actuele behoefte aan bedrijventerreinen en in het bijzonder aan grootschalige logistieke bedrijventerreinen?
- In hoeverre past de beoogde ontwikkeling in Steekterpoort II binnen de beschikbare marktruimte voor bedrijventerreinen en die van grootschalige logistieke terreinen in het bijzonder?
- Is de beoogde ontwikkeling in te passen op alternatieve beschikbare locaties in bestaand stedelijk gebied, en zo ja is de beoogde ontwikkeling hier ook haalbaar?

MANAGEMENTSAMENVATTING

Alphen aan den Rijn is voornemens het bestaande bedrijventerrein Steekterpoort uit te breiden en te ontwikkelen voor logistieke bedrijvigheid. Het bestaande aanbod in Alphen aan den Rijn voldoet niet aan de eisen van grote logistieke partijen. Deze hebben namelijk behoefte aan kavels van groter dan 3 ha. Steekterpoort II kan in deze behoefte voorzien. Naast 10 ha voor grootschalige logistiek biedt Steekterpoort II ook 2 tot 2,5 ha areaal voor ketenpartners in de logistiek en transport. Hiermee bedraagt de totale omvang ca. 12 ha netto.

AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED

- In het Coropgebied Oost-Zuid-Holland vindt het overgrote deel van de verplaatsingen van bedrijven plaats binnen het eigen Coropgebied. Voor het voorliggende onderzoek is daarom dit Coropgebied als primair onderzoeksgebied aangemerkt.
- Tot het secundair onderzoeksgebied behoren de Coropgebieden Agglomeratie Leiden en Bollenstreek en Groot-Rijnmond. Met deze regio's vinden de meeste bedrijfsverplaatsingen plaats.
- Steekterpoort II wordt ontwikkeld voor de (grootschalige) logistiek. Deze heeft een (inter)nationaal karakter en hanteert een veel groter zoekgebied dat een sterke relatie heeft met de logistieke hoofdcorridors A4 en A12. Het secundaire onderzoeksgebied voor de grootschalige logistiek bestaat daarom tevens uit de Coropgebieden Utrecht en Agglomeratie 's-Gravenhage.

ONTWIKKELING VAN DE VRAAG

- In de regio Oost-Zuid-Holland heeft het overgrote deel van de bedrijfsverplaatsingen (ca. 91%) betrekking op een verplaatsing binnen de eigen regio. Daarnaast vindt vooral migratie plaats met de regio's Agglomeratie Leiden en Bollenstreek en Groot-Rijnmond, waarbij per saldo sprake is van een vestigingsoverschot.
- Op basis van de gehanteerde berekeningsmethodieken is in de regio Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een vraag naar bedrijventerreinen van 90 ha tot 110 ha.
- Sinds 2008 is de werkgelegenheid in de logistiek in Oost-Zuid-Holland (-0,6%) minder sterk gedaald dan in Nederland gemiddeld (-3,5%).
- De regio Oost-Zuid-Holland is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors en de aanwezigheid van de inlandterminal Alpherium zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Logistiek heeft Alphen aan den

Rijn een ligging tussen drie Greenports, een binnenhaven en een centrale ligging tussen diverse Rijkswegen vanaf de N11.

- De ruimtevraag van de logistieke sector in de periode 2017-2027 bedraagt minimaal 65 ha, waarvan ca. 40 ha. voor de grootschalige logistiek (met kavels groter dan 3 ha).
- De belangrijkste vestigingsfactoren voor de logistiek zijn bereikbaarheid, mogelijkheid tot afname van grote kavels met hoge bouwhoogte en nabijheid van potentiële werknemers en andere logistieke bedrijven.

ONTWIKKELING VAN HET AANBOD

- De harde plancapaciteit in Oost-Zuid-Holland bedraagt ca. 95 ha netto direct en niet direct uitgeefbaar areaal.
- In vergelijking met de periode 1999-2006 is het gemiddelde harde planaanbod in het primaire onderzoeksgebied relatief toegenomen. In de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is het aanbod afgenomen.
- In het geval van transformatie is er sprake van een vermindering van de voorraad en dus een toename van de vraag naar bedrijventerreinen. In Oost-Zuid-Holland bevindt 15 ha van de transformatie zich in de plan- of uitvoeringsfase. Dit zal leiden tot een extra toename van de vraag naar bedrijventerreinen.
- De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen specifiek gericht op de logistiek in het primaire onderzoeksgebied bedraagt ca. 50 ha. Hiervan bestaat 25 ha uit kavels groter dan 3 ha. Deze metrages zijn exclusief Steekterpoort II.
- Steekterpoort II scoort goed op de vestigingsfactoren van logistieke bedrijven en sluit hiermee optimaal aan op de behoefte.
- Het beschikbare aanbod van bedrijventerreinen voor de logistiek in de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is beperkt. Dit kan leiden tot extra vraag naar logistieke bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland.

ACTUELE REGIONALE BEHOEFTE

- Voor alle sectoren tezamen is in Oost-Zuid-Holland tot 2027 naar verwachting sprake van een kwantitatieve regionale behoefte aan bedrijventerreinen. Dit tekort loopt waarschijnlijk verder op door een toenemende vraag vanuit de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek gezien het beperkte aanbod hier.

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	CONFRONTATIE
Oost-Zuid-Holland	105 tot 110	94	11 tot 16

KWANTITATIEVE BEHOEFTE

Kwalitatieve behoefte

- De vraag naar logistieke terreinen in Oost-Zuid-Holland bedraagt ca. 65 ha tot 2027, waarvan ongeveer 60% gericht is op grootschalige logistiek (ca. 40 ha).

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	CONFRONTATIE
Logistiek	65	50	15
Grootschalige logistiek	40	25	15

KWALITATIEVE BEHOEFTE

- In kwalitatief opzicht is in Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een regionale behoefte aan (grootschalige) logistieke bedrijventerreinen. Er is sprake van een tekort aan bedrijventerreinen voor de reguliere logistiek van ca. 15 ha. Voor de grootschalige logistiek is ook sprake van een tekort van ca. 15 ha. Dit tekort loopt waarschijnlijk nog verder op door een toenemende vraag vanuit de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek.
- Steekterpoort II kan voor een belangrijk deel in deze behoefte voorzien.
- De kenmerken van Steekterpoort II sluiten optimaal aan op de vestigingscriteria van de beoogde logistieke doelgroep.
- De ontwikkeling van Steekterpoort sluit goed aan op het beleid van de regio Holland-Rijnland en dat van de Provincie Zuid-Holland.
- Uit recent opgestelde behoefteberamingen in opdracht van de Provincie Zuid-Holland blijkt in Holland-Rijnland ook een tekort te zijn aan geschikt aanbod voor grote logistieke bedrijven (>3 ha) (Stec, 2017).

INPASSING IN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

- Het benodigde areaal voor Steekterpoort II kan niet ingepast worden in het bestaand stedelijk gebied in Oost-Zuid-Holland. Beschikbare kavels voor herontwikkeling op de locaties Gnephoek 26, Rijnhaven en Heimanswetering zijn te klein en niet multimodaal ontsloten.
- Aangezien Steekterpoort II niet ingepast kan worden in bestaand stedelijk gebied mag volgens de richtlijnen van de Ladder buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd worden.

In de regio is sprake van een tekort aan bedrijventerreinen voor de reguliere en grootschalige logistiek. Steekterpoort II heeft een centrale ligging in Nederland en is optimaal ontsloten. Hiermee is het terrein zeer geschikt voor de logistiek. De ontwikkeling van Steekterpoort II past binnen het beleid van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.



FIGUUR 3 MOGELIJKE UITWERKING STEEKTERPOORT II
Bron gemeente Alphen aan den Rijn

Beoordeling locatie

- ***Ligging:*** De locatie heeft een centrale ligging in Nederland en de Randstad. Alphen aan den Rijn is gesitueerd tussen de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.
- ***Bereikbaarheid:*** De locatie Steekterpoort II heeft een zeer goede autobereikbaarheid door de ligging aan de N11. Voor zowel regionaal verkeer als voor doorgaand verkeer is de N11 een belangrijke schakel tussen de A4 en A12. Bovendien is de locatie optimaal ontsloten via het water door de inlandterminal Alpherium.
- ***Ruimtelijke kwaliteit:*** Het bestaande bedrijventerrein Steekterpoort is recent opgezet naar moderne maatstaven en heeft een hoge vestigingskwaliteit. Dit zal ook gelden voor Steekterpoort II.

2 BELEID

In dit hoofdstuk is toegelicht hoe rijksbeleid voor de Ladder voor Duurzame Verstedelijking toegepast dient te worden. Daarnaast is de provinciale verordening en het beleid voor bedrijventerreinen van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland geanalyseerd.

2.1 RIJKSBELEID: DE LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

Overheden dienen op grond van het Besluit ruimtelijke ordening nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren aan de hand van de zogenoemde Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Per 1 juli 2017 is de wet over de Ladder gewijzigd. De kernbepaling van de nieuwe Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt als volgt: *De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.*

Kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing

Een actuele regionale behoefte aan bedrijventerreinen of commercieel vastgoed kan niet worden onderbouwd op basis van een visie, beleid of programma-afspraken. De Ladder vereist dat het bestemmingsplan is onderbouwd met concreet (markt)onderzoek op basis van objectieve cijfers.

De onderbouwing dient zowel kwantitatief als kwalitatief te zijn. Kwantitatief duidt op het totale areaal aan bijvoorbeeld woningen of kantoren, en kwalitatief op het segment waar deze betrekking op hebben of het soort locatie. De Ladder stelt geen eisen aan het detailniveau van de kwalitatieve onderbouwing.

Het middel om de regionale behoefte in beeld te brengen is marktonderzoek. De regionale behoefte is gelijk aan de vraag minus het (geplande) aanbod binnen het onderzoeksgebied in de betreffende onderzoeksperiode. Concreet betekent dit:

- Berekening van de kwantitatieve behoefte door het totale aanbod (huidig en toekomstig) van de totale vraag af te trekken.
- Berekening van de kwalitatieve behoefte door het specifieke deel van het aanbod dat vergelijkbaar is met de beoogde ontwikkeling(en), af te trekken van het deel van de vraag dat specifiek is gericht op dit type bedrijventerrein.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De Provincie Zuid-Holland heeft in het ontwerp van de actualisering van de Visie ruimte en mobiliteit vastgelegd dat de provinciale ladder verdwijnt. De provinciale ladder werd sinds 2014 naast de Rijksbrede ladder gehanteerd. Na aanpassing van de Rijksladder in juli 2017, waarbij de ladder is vereenvoudigd, vindt de Provincie dat er geen provinciale ladder meer nodig is. Vaststelling van deze aanpassing is in het voorjaar van 2018 voorzien.

Visie Ruimte en Mobiliteit & Verordening Ruimte 2014 (Provincie Zuid-Holland, 2017)

- De provincie zet zich in om de match tussen vraag en aanbod aan bedrijventerreinen te verbeteren. Er is sprake van een kwalitatieve en kwantitatieve mismatch. Herstructurering van bestaande terreinen en aanleg van nieuwe terreinen blijft daarom nodig. Enkele regio's hebben een overschot aan bedrijventerreinen. De provincie heeft alle regio's gevraagd de kwalitatieve match tussen vraag en aanbod beter uit te werken en te komen tot een bedrijventerreinvisie die aansluit op de (kwalitatieve) vraag.
- Watergebonden bedrijven zijn van groot belang voor de economie en leveren een bijdrage aan duurzame mobiliteit. De ruimte voor watergebonden bedrijventerreinen staat echter onder druk, vooral door transformatie naar aantrekkelijk gelegen woningbouwlocaties.
- Voor de ontsluiting van de mainport is een netwerk van logistieke overslagpunten essentieel. Dat is onderdeel van het nationale kernnet. De Provincie zet in samenwerking met het bedrijfsleven en andere overheden in op de ontwikkeling van een keten van inlandterminals, aanvullend op en verbonden met de mainport Rotterdam. De bereikbaarheid van de terminals en bijbehorende bedrijventerreinen is daar onderdeel van.
- De ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën staat onder druk door de milieuzoneringen rond de woningbouw. Uitgangspunt voor bestemmingsplannen is het mogelijk maken van de hoogst mogelijke categorie op het bedrijventerrein.
- De vraag naar functiemenging in stedelijke gebieden neemt toe. De provincie wil hier ook ruimte aan bieden vanuit het oogpunt van een betere benutting en kwaliteitsverbetering van het bestaande bebouwde gebied. Met name bedrijventerreinen met milieucategorie 1 en 2 lenen zich voor functiemenging.
- Transformatie van (verouderde) bedrijventerreinen kan wenselijk zijn. Indien een bedrijventerrein wordt getransformeerd is er in de volgende gevallen geen compensatie nodig;
 - Als het een bestaand niet-watergebonden bedrijventerrein met ten hoogste milieucategorie 3 en een oppervlakte van minder dan 1 hectare betreft. Compensatie kan ook achterwege blijven als regionale afstemming heeft plaatsgevonden en hieruit is gebleken dat na de transformatie in de regio

voldoende bedrijventerreinen beschikbaar zijn, gelet op de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar bedrijventerreinen in de regio.

2.3 REGIONAAL BELEID

Holland Rijnland

- De Regionale bedrijventerreinenstrategie Holland Rijnland dateert uit 2009 en is hiermee niet meer actueel.
- De Provincie Zuid-Holland heeft in 2016 nieuwe behoefteramingen naar bedrijventerreinen opgesteld voor de gehele provincie en de regio's hierbinnen. Voor Holland-Rijnland is een regiorapport opgesteld (2017).
- Hieruit blijkt dat voor de regio Holland Rijnland kwantitatief nagenoeg sprake is van een evenwicht van vraag en aanbod. Kwalitatief gezien is er echter een tekort. Daarbij gaat het vooral om de kwalitatieve mismatch bij grootschalige logistieke bedrijven (> 3 ha), HMC-bedrijven en grootschalige hoogwaardige bedrijvigheid.

Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 & Economisch Actieprogramma Alphen aan den Rijn 2016-2019 (gemeente Alphen aan den Rijn, 2013;2015)

- De centrale missie van Alphen aan den Rijn luidt: *In 2020 heeft Alphen aan den Rijn een sterke en groene economie in het Groene Hart en de Randstad en een aantrekkelijk ondernemers- en leefklimaat.*
- Techniek, handel en logistiek vormen belangrijke sectoren in Alphen aan den Rijn. Met greenport Boskoop heeft de gemeente tevens een sterke specialisatie in de sierteelt. De centrale ligging en goede bereikbaarheid van Alphen zijn belangrijke vestigingscriteria voor deze bedrijfstakken.
- Er liggen kansen om de samenwerking te versterken tussen de Greenport productiesector (Boskoop) en de Mainport dienstensector (Rotterdamse haven). Met de containerterminal "Alpherium" heeft de gemeente hiervoor een sterke troef in handen. Het versterken van deze samenwerking kan enerzijds de economische positie van de Greenport versterken en anderzijds duurzaam vervoer over water stimuleren.
- De containerterminal van Alphen aan den Rijn is een beeldmerk en uitdrukking van de sterke economische functie die de stad heeft voor de regio. In de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Steekterpoort kan Alphen aan den Rijn zich presenteren als belangrijk economisch centrum van de regio en voorloper in de ontwikkeling van een duurzame logistieke sector. Daarom is het van belang om voor Steekterpoort een helder profiel te omschrijven voor het type bedrijven die zich hier bij voorkeur mag vestigen om een bijdrage te leveren aan deze doelstelling.

3 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED

Deze behoefteraming heeft betrekking op de periode 2017-2027. Hiermee wordt aangesloten op de gebruikelijke planhorizon van een bestemmingsplan van tien jaar.

Om een goede berekening te maken van de actuele regionale behoefte aan bedrijventerreinen is het van belang om het onderzoeksgebied zorgvuldig af te bakenen. Bij de Ladder wordt onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied.

Voor het afbakenen van het onderzoeksgebied is gebruik gemaakt van verhuisbewegingen van bedrijven. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het merendeel van de bedrijfsmigratie plaatsvindt over korte afstand. 94% van de bedrijven verhuist binnen de eigen regio en 75% binnen de eigen gemeente (Ruimtelijk Planbureau, 2007; Pellenbarg en Van Steen, 2003). Wij maken hier gebruik van Coropgebieden aangezien deze regio's zijn opgesteld aan de hand van woonwerkrelaties in plaats van bestuurlijke indelingen. Uit onderzoek van het CBS (2013) blijkt dat in het Coropgebied Oost-Zuid-Holland (waarbinnen Alphen aan de Rijn ligt) de gemiddelde verhuisafstand rond de 7 km ligt.

Het RPB (2007) heeft de migratiestromen in beeld gebracht tussen verschillende Coropgebieden. Door deze migratiestromen te analyseren, kan de juiste afbakening van het marktgebied voor Steekterpoort II worden gekozen. In het Coropgebied Oost-Zuid-Holland zijn naast Alphen aan den Rijn tevens de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Nieuwkoop en Waddinxveen gesitueerd. Aangezien het onderzoek betrekking heeft op bedrijventerreinen is voor de afbakening van het onderzoeksgebied een selectie gemaakt van economische sectoren die met name op bedrijventerreinen gevestigd zijn: de industrie, handel en distributie. Om te voorkomen dat het verhuisgedrag van zeer kleine bedrijven de afbakening van het onderzoeksgebied beïnvloedt, is er bovendien voor gekozen om niet het aantal vestigingen te meten, maar de verplaatste werkgelegenheid.

3.1 MIGRATIESTROMEN VAN SECTOREN GEVESTIGD OP BEDRIJVENTERREINEN

In Oost-Zuid-Holland verhuisde 90,6% van de industrie, handel en distributie in de periode 1999-2006 binnen het eigen Coropgebied (Tabel 1). Dit is in lijn met de

constatering van Pellenbarg en Van Steen (2003) en het CBS (2013) dat het merendeel van de bedrijfsmigratie over korte afstand plaatsvindt. Ook het Ruimtelijk Planbureau (2007) constateerde dat 94% van de bedrijven binnen de eigen regio verhuizen en 75% binnen de eigen gemeente.

Vanuit de omliggende Coropgebieden was sprake van verhuisbewegingen naar Oost-Zuid-Holland vanuit met name Groot-Rijnmond en Agglomeratie Leiden en Bollenstreek (Tabel 1). Meer dan 90% van alle inkomende werkgelegenheid naar Oost-Zuid-Holland kwam vanuit deze twee Coropgebieden. Verhuizingen vanuit andere (omliggende) Coropgebieden beperkten zich tot enkele (tientallen) werknemers en zijn hierdoor te verwaarlozen.

COROPGEBIED	BINNEN EIGEN COROP	NAAR OOST- ZUID-HOLLAND	NAAR ANDERE COROP'S	TOTAAL
25 Agglomeratie Leiden	10,292	268	294	10.854
28 Oost-Zuid-Holland	9.686	9.686	999	10.685
29 Groot-Rijnmond	48.441	1.151	3.990	53.552

TABEL 1 VERHUISBEWEGINGEN WERKGELEGENHEID OP BEDRIJVENTERREINEN IN OOST-ZUID-HOLLAND (1999-2006)

Bron: Bewerking LISA door RPD (2007)

Van de 10.685 verplaatste arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen vanuit Oost-Zuid-Holland werd 9,4% verplaatst naar andere Coropgebieden; vooral naar Agglomeratie Leiden, Groot-Rijnmond en Zuidoost-Zuid-Holland (Tabel 2). De verhuisbewegingen naar overige Coropgebieden zijn verwaarloosbaar.

COROPGEBIED	AANTAL
25 Agglomeratie Leiden	112
29 Groot-Rijnmond	569
30 Zuidoost-Zuid-Holland	93

TABEL 2 VERHUISBEWEGINGEN VAN WERKGELEGENHEID OP BEDRIJVENTERREINEN IN OOST-ZUID-HOLLAND NAAR ANDERE COROPREGIO'S (1999-2006)

Bron: Bewerking LISA door RPD (2007)

3.2 LOGISTIEK

Aangezien de beoogde ontwikkeling van Steekterpoort II zich richt op de grootschalige logistiek (met kavels van meer dan 3 ha) en ketenpartners in de logistiek en transport, is hier rekening mee gehouden bij de afbakening van het onderzoeksgebied. Hiertoe zijn de migratiestromen van de sectoren Handel en Distributie geanalyseerd.

In Oost-Zuid-Holland vond 93,2% van de verhuizingen in de Handel en distributie op bedrijventerreinen plaats binnen het eigen Coropgebied (RPD, 2007). Op basis van de inkomende en uitgaande migratiestromen van de Handel en Distributie is de conclusie dat deze vrijwel niet afwijken van de andere sectoren. Dit betekent dat voor de reguliere logistiek hetzelfde onderzoeksgebied gehanteerd kan worden als bij de kwantitatieve analyse.

Anders ligt dit voor de grootschalige logistiek. Deze categorie bedrijven heeft een (inter)nationaal karakter en hanteert een veel groter zoekgebied voor de bedrijfslocaties. Hierbij is het Rijkswegennet een bepalende factor, en daarbinnen met name de logistieke hoofdcorridors. In de omgeving van de N11 zijn dit met name de A4 en de A12. Het secundaire onderzoeksgebied voor de grootschalige logistiek moet daarom worden uitgebreid met de Coropgebieden Utrecht en Agglomeratie 's-Gravenhage.



FIGUUR 4 STRUCTUUR VAN HET SNELWEGENNET
Bron bewerking Bureau Stedelijke Planning

3.3 CONCLUSIE

Voor het voorliggende marktonderzoek voor Steekterpoort II is als primair onderzoeksgebied het Coropgebied Oost-Zuid-Holland aangemerkt. Hier vindt het overgrote deel van de verplaatsingen van bedrijven plaats binnen het eigen Coropgebied.

Tot het secundair onderzoeksgebied behoren de Coropgebieden Agglomeratie Leiden en Bollenstreek en Groot-Rijnmond (Figuur 5). Met deze regio vinden de meeste bedrijfsverplaatsingen plaats van en naar Oost-Zuid-Holland.



FIGUUR 5 PRIMAIR (ROOD) EN SECUNDAIR (BLAUW) ONDERZOEKSGBIED VOOR BEDRIJVENTERREINEN
Bron: Bureau Stedelijke Planning

Anders ligt dit voor de grootschalige logistiek. Deze heeft een (inter)nationaal karakter en hanteert een veel groter zoekgebied dat een sterke relatie heeft met de logistieke hoofdcorridors A4 en A12. Het primaire onderzoeksgebied voor de grootschalige logistiek betreft Oost-Zuid-Holland. Het secundaire onderzoeksgebied voor de grootschalige logistiek bestaat tevens uit de Coropgebieden Utrecht en Agglomeratie 's-Gravenhage.



FIGUUR 6 PRIMAIR (ROOD) EN SECUNDAIR (BLAUW) ONDERZOEKSGBIED VOOR GROOTSCHALIGE LOGISTIEK
Bron Bureau Stedelijke Planning

4 ONTWIKKELING VAN DE VRAAG

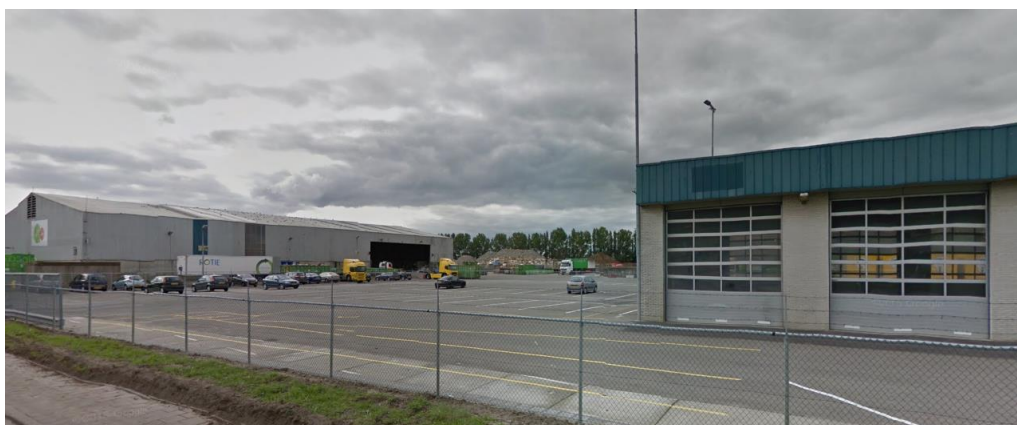
In dit hoofdstuk is de ontwikkeling van de vraag naar bedrijventerreinen in het Coropgebied Oost-Zuid-Holland geanalyseerd. Allereerst is de kwantitatieve vraag in beeld gebracht (totale vraag). Vervolgens is deze vanuit een kwalitatieve invalshoek geanalyseerd voor de (grootschalige) logistiek.

4.1 KWANTITATIEVE VRAAG

De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen is berekend aan de hand van twee methoden. De eerste methode is gebaseerd op een prognose van de regionale werkgelegenheid, de tweede berekent de vraag naar bedrijventerreinen op basis van historische uitgifte.

Berekening vraag op basis van ontwikkeling werkgelegenheid

In Oost-Zuid-Holland was in 2016 sprake van ca. 46.600 banen in sectoren die over het algemeen gevestigd zijn op bedrijventerreinen². Het Centraal Planbureau (2015) hanteert twee scenario's voor de economische ontwikkeling in Nederland tot 2030: het scenario Hoog en het scenario Laag. Het scenario Hoog gaat voor de komende periode uit van een groeipercentage van de werkgelegenheid in de provincie Zuid-Holland van ca. 0,69% per jaar. In het scenario Laag neemt de werkgelegenheid in Zuid-Holland tot 2030 met gemiddeld 0,11% per jaar toe. Gezien de huidige positieve verwachting voor het aantrekken van de economie hanteren wij in onze berekeningen het scenario Hoog.



² Bron: Lisa. Dit betreft de sectoren: C Industrie, F bouw, G45 Autohandel, G46 Groothandel, H49 Goederenvervoer, H52 Opslag, J58 Uitgeverijen, N77 Verhuur en Lease roerende goederen en S95 Reparatie

Voor de werkgelegenheid in sectoren op bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland betekent een jaarlijkse groei van 0,69% dat deze tot 2027 met ca. 3.300 arbeidsplaatsen toeneemt (Tabel 3).

	BANEN	TOENAME BANEN	BANEN	VERPLAATSTE WERKGELEGENHEID		ONTWIKKELING BANEN
Corop	2016 (aantal)	2016-2027 (0,69% groei)	2027 (aantal)	totaal COROP	vestiging/vertrek OZH	vestiging/vertrek OZH ³
28 Oost-Zuid-Holland	46.595	3.317	49.912	24%	-9,3%	-1.103
25 Agg. Leiden	47.444	3.377	50.821	24%	2,5%	299
29 Groot-Rijnmond	189.843	13.513	203.356	29%	2,1%	1.289
<i>Totaal</i>						<i>484</i>

TABEL 3 TOENAME WERKGELEGENHEID OP BEDRIJVENTERREINEN IN OOST-ZUID-HOLLAND DOOR VERPLAATSINGEN BEDRIJVEN 2017-2027

Bron: Bewerking Bureau Stedelijke Planning van gegevens Lisa en PBL

In de regio Oost-Zuid-Holland heeft in de periode 1999-2006 ongeveer 25% van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen zich verplaatst (RPD, 2007). Een groot deel hiervan (91%) heeft betrekking op een verplaatsing binnen het eigen Coropgebied en 9% op werkgelegenheid die zich verplaatste naar andere regio's. Als deze ontwikkeling zich voortzet, betekent dit dat in de periode tot 2027 ongeveer 1.100 banen vertrekken uit Oost-Zuid-Holland.

Tegelijkertijd vindt er ook instroom van werkgelegenheid plaats naar Oost-Zuid-Holland. Op basis van de verplaatste werkgelegenheid tussen 1999-2006 (RPD, 2007) is het aandeel genomen dat betrekking heeft op de verplaatste werkgelegenheid van het secundaire onderzoeksgebied naar Oost-Zuid-Holland. In totaal gaat het om ca. 1.590 banen tot 2027.

De instroom en uitstroom van verplaatste werkgelegenheid naar en van Oost-Zuid-Holland resulteert in een positief migratiesaldo van ca. 485 banen.

De totale toename van de bedrijventerreinengerelateerde werkgelegenheid in Oost-Zuid-Holland in de periode tot 2027 komt daarmee op ca. 3.800 (3.317 door toename werkgelegenheid en een toename van 484 door een positief migratiesaldo).

De terreinquotiënt betreft de ruimte in m² per werkzame persoon op een bedrijventerrein. De terreinquotiënt in Oost-Zuid-Holland bedraagt 230

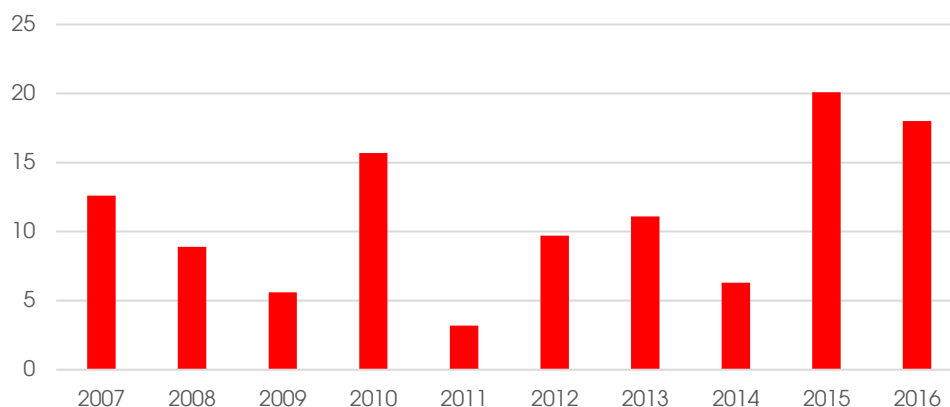
³ Verschillen in de totalen komen voort uit afronding percentages in de tabel

(inventarisatie Bureau Stedelijke Planning o.b.v. Provincie Zuid-Holland). Dit betekent dat een toename van 3.800 arbeidsplaatsen leidt tot een ruimtebehoefte van ca. 90 ha netto bedrijventerrein in Oost-Zuid-Holland tot 2027.

Berekening vraag Oost-Zuid-Holland op basis van historische uitgifte

In de periode 2007-2016 was de gemiddelde uitgifte van bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland ca. 11 ha per jaar (Figuur 7). In deze periode was zowel sprake van jaren met hoogconjunctuur als jaren met laagconjunctuur. Per saldo geeft de gemiddelde uitgifte over deze periode dan ook een representatief beeld van de economische situatie in de regio. Dit maakt het mogelijk een extrapolatie toe te passen naar de toekomst.

Indien we de historische uitgifte projecteren naar de toekomst resulteert dit in een vraag naar bedrijventerreinen van ca. 110 ha tot 2027.



FIGUUR 7 HISTORISCHE UITGIFTE BEDRIJVENTERREINEN OOST-ZUID-HOLLAND (2006-2015)

Bron: provincie zuid-holland

De twee methoden leiden tezamen tot een prognose van de vraag naar bedrijventerreinen die zich beweegt in de bandbreedte tussen 90 en 110 ha tot 2027.

4.2 KWALITATIEVE VRAAG

Als gevolg van de crisis was in de periode 2011-2016 sprake van een daling van de werkgelegenheid in Oost-Zuid-Holland. Per saldo is de werkgelegenheid op bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland in de afgelopen tien jaar met 6% afgenomen (Nederland -10%) (Tabel 4). In de omvangrijke sectoren in Oost-Zuid-Holland werden met name de industrie (-5%) en bouw getroffen (-14%).

SECTOR	BANEN			% 2016 TOV 2011		2016 TOV 2008	
	2008	2011	2016	OZH	NL	OZH	NL
Industrie	13.315	12.774	12.599	-1,4%	-4,4%	-5,4%	-11,0%
Bouw	12.131	10.979	10.394	-5,3%	-11,8%	-14,3%	-16,6%
Autohandel	3.030	2.846	2.845	-0,0%	-5,3%	-6,1%	-7,5%
Groothandel	13.958	14.125	13.802	-2,3%	0,1%	-1,1%	-2,8%
Goederenvervoer	4.583	4.423	4.333	-2,0%	-8,3%	-5,5%	-14,4%
Opslag	906	837	1.195	42,8%	12,3%	31,9%	16,4%
Uitgeverijen	718	724	485	-33,0%	-17,2%	-32,5%	-30,4%
Verhuur en Lease	867	770	684	-11,2%	0,4%	-21,1%	-2,3%
Reparatie	179	210	258	22,9%	1,9%	44,1%	9,3%
<i>Totaal</i>	<i>49.687</i>	<i>47.688</i>	<i>46.595</i>	<i>-2,3%</i>	<i>-4,7%</i>	<i>-6,2%</i>	<i>-9,5%</i>

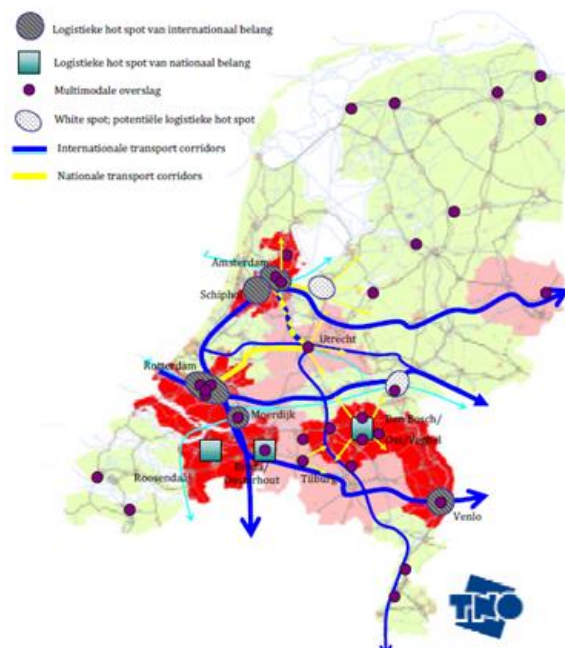
TABEL 4 ONTWIKKELING BEDRIJVENTERREINENGERELATEERDE WERKGELEGENHEID IN OOST-ZUID-HOLLAND (OZH) EN NEDERLAND (NL) (2008-2016)

Bron: Lisa

LOGISTIEK

In Nederland bestaat een aanhoudende vraag naar logistiek vastgoed. De totale logistieke voorraad in Nederland is sinds 2000 dan ook sterk toegenomen. Binnen Oost-Zuid-Holland liggen belangrijke (inter)nationale transportcorridors en logistieke hotspots. Daarnaast is in Alphen aan den Rijn de inlandterminal Alpherium gelegen. Hiermee is de regio zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.

Logistiek heeft Alphen aan den Rijn een situering tussen drie Greenports, een binnenhaven en een centrale ligging tussen diverse Rijkswegen vanaf de N11. Synchronmodale knooppunten waar verschillende transportmodaliteiten (weg, water en spoor) ingezet kunnen worden zijn essentieel om bundeling van (verse) lading –en daarmee efficiënt transport– te kunnen faciliteren. Hierbij is tevens aandacht vereist voor de digitale infrastructuur omdat complete, eenduidige informatie het mogelijk maakt om (transport)planningen flexibeler te organiseren. Alpherium/Steekterpoort is een zeer kansrijke locatie om uit te groeien naar een van de potentiële synchronmodale knooppunten van een samenhangend logistiek netwerk tussen de Greenports en de twee mainports van de Rotterdamse haven en Schiphol.



FIGUUR 8 LOGISTIEKE STROMEN IN NEDERLAND
Bron Krupe e.a. (2009)

In Oost-Zuid-Holland nam het aantal banen in de opslag sterk toe (+32%). De werkgelegenheid in de groothandel en goederenvervoer nam door de crisis beperkt af. In totaal bleef de werkgelegenheid in de logistiek⁴ in de periode 2008-2016 ondanks de crisis vrijwel constant. In Nederland nam de werkgelegenheid in de logistiek in dezelfde periode met 4% af.

In het secundaire onderzoeksgebied nam de werkgelegenheid sinds 2008 sterk af. In Rijnmond was binnen het goederenvervoer sprake van een substantiële daling van de werkgelegenheid. De sectoren opslag en groothandel deed het hier wel relatief goed. De Agglomeratie Leiden en Bollenstreek (-6%), Agglomeratie 's Gravenhage (-14%) en Utrecht (-8%) hebben de afgelopen tien jaar te kampen gehad met een sterke daling van de werkgelegenheid in de logistiek.

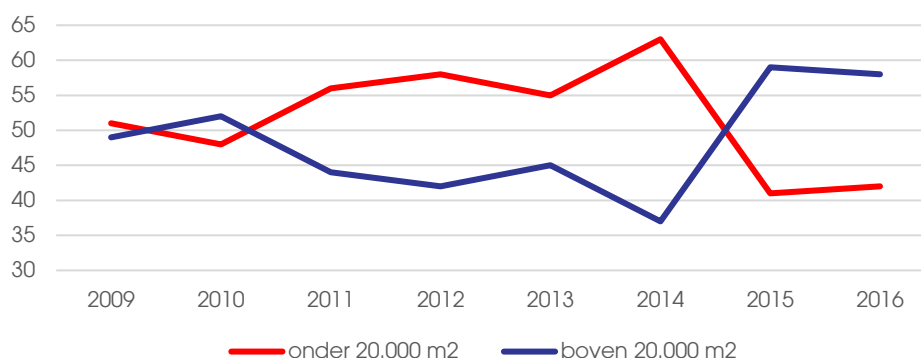
Berekening vraag op basis van ontwikkeling werkgelegenheid

In Oost-Zuid-Holland heeft in de periode 1999-2006 ongeveer 32% van de werkgelegenheid in de logistiek zich verplaatst (RPD, 2007). Een groot deel hiervan (93%) heeft betrekking op een verplaatsing binnen het eigen Coropgebied en 7% had betrekking op werkgelegenheid die zich verplaatste naar andere regio's. In 2016 waren er in Oost-Zuid-Holland in totaal ca. 19.330 banen in de logistiek. Bij een groei van de werkgelegenheid volgens de prognose van de werkgelegenheid van het CPB (2015) van 0,69% per jaar neemt de werkgelegenheid in de logistiek in Oost-Zuid-Holland tot 2027 met ca. 1.375 arbeidsplaatsen toe. Daarnaast is er een vestigingsoverschot, waardoor er in deze periode nog ca. 740 banen bij komen. In totaal neemt hiermee het aantal banen in de logistiek tot 2027 toe met ca. 2.110.

⁴ Bestaande uit de sectoren G46 Groothandel, H49 Goederenvervoer en H52 Opslag

De terreinquotiënt in Midden- en Zuid-Nederland voor de logistieke sector op bedrijventerreinen lag in 2001 op 303 (CPB, 2005). In 2013 lag op het Distripark A12 in Waddinxveen de terreinquotiënt op ongeveer 375. Dit terrein ligt ook in het Coropgebied Oost-Zuid-Holland en biedt hiermee een bruikbare vergelijking. Met een terreinquotiënt van 303 resulteert de ruimtebehoefte van de logistiek bij een groei van de werkgelegenheid van 0,69% in ca. 65 ha in de periode 2017-2027. Aangezien de logistiek zich bovengemiddeld ontwikkeld is de verwachting dat het groeipercentage van de werkgelegenheid in de praktijk hoger zal zijn dan 0,69%. Dit betekent dat de vraag van 65 ha als minimum beschouwd kan worden.

Van de totale vraag naar logistieke bedrijventerreinen richt een deel zich op de grootschalige logistiek. In 2016 opteerde ca. 58% van de logistieke bedrijven voor een oppervlakte groter dan 20.000 m² (NVM, 2015). Met een gemiddelde fsi in de logistiek van 0,5 is dit een kavel van ca. 3 ha⁵. Door de schaalvergroting binnen de logistiek zet deze trend zich naar verwachting voort. Wij verwachten dat in de komende periode ca. 60% van de vraag zich op kavels boven de 3 ha zal richten. Van de ruimtebehoefte van ca. 65 ha tot 2027 is hiermee naar verwachting ca. 40 ha gericht op grootschalige logistiek.



FIGUUR 9 VRAAG NAAR LOGISTIEK VASTGOED NAAR GROOTTEKLASSE
Bron NVM bewerking Bureau Stedelijke Planning

Vestigingsfactoren

De vraag in de logistieke sector is verdeeld in 48% logistieke dienstverlening, 19% retailers, 15% producenten en 18% overige bedrijven (NVM, 2016). Binnen de logistiek zijn de volgende vestigingsplaatsfactoren van belang:

- Bereikbaarheid; binnen de logistiek is de bereikbaarheid de belangrijkste locatiefactor. 48% wenst een locatie tussen 1 en 3 km van een snelweg en 17% op een afstand van minder dan 1 km van een snelweg. Daarnaast wenst 80% van de bedrijven een locatie in de nabijheid van klanten.
- Arbeidspotentieel; nabijheid van potentiële werknemers.
- Grote kavels en bouwhoogte; het rendement van een bedrijf wordt deels bepaald door de ideale afmetingen. Het grootste deel van de vraag is gericht

⁵ Ook in het Regiorapportage Holland Rijnland (april, 2017) wordt voor de logistiek (> 3 ha) uitgegaan van een fsi van 0,5

op grote kavels. Dit betreft met name de logistieke bedrijven met een nationale afzetmarkt. Bij voorkeur zijn deze kavels rechthoekig. Daarnaast is een forse bouwhoogte (minimaal 15 tot 20 meter) gewenst vanwege de mogelijkheid tot snelle orderverwerking en efficiënte opslag van goederen.

- Uitbreidingsmogelijkheden; om goed in te kunnen spelen op de hoge dynamiek is de aanwezigheid van uitbreidingsmogelijkheden een pré.
- Horizontale en verticale logistieke samenwerking in logistiek netwerken neemt toe. Hierdoor is clustering van toenemend belang.

4.3 CONCLUSIE

- In de regio Oost-Zuid-Holland heeft het overgrote deel van de bedrijfsverplaatsingen (ca. 91%) betrekking op een verplaatsing binnen de eigen regio.
- Daarnaast vindt vooral migratie plaats met de regio's Agglomeratie Leiden en Bollenstreek en Groot-Rijnmond, waarbij per saldo sprake is van een vestigingsoverschot.
- Op basis van de gehanteerde berekeningsmethodieken is er in de regio Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een vraag naar bedrijventerreinen van 90 ha tot 110 ha.
- Sinds 2008 is de werkgelegenheid in de logistiek in Oost-Zuid-Holland (-0,6%) minder sterk gedaald dan in Nederland gemiddeld (-3,5%).
- De regio Oost-Zuid-Holland is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors en de aanwezigheid van de inlandterminal Alpherium zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.
- De ruimtebehoefte van de logistieke sector in de periode 2017-2027 bedraagt minimaal 65 ha, waarvan ca. 40 ha. voor de grootschalige logistiek (met kavels groter dan 3 ha).
- De belangrijkste vestigingsfactoren voor de logistiek zijn bereikbaarheid, mogelijkheid tot afname van grote kavels met hoge bouwhoogte en nabijheid van potentiële werknemers en andere logistieke bedrijven.

	OOST-ZUID-HOLLAND
Totale vraag	90 tot 110 ha
Logistieke vraag	65 ha
Grootschalige logistieke vraag	40 ha

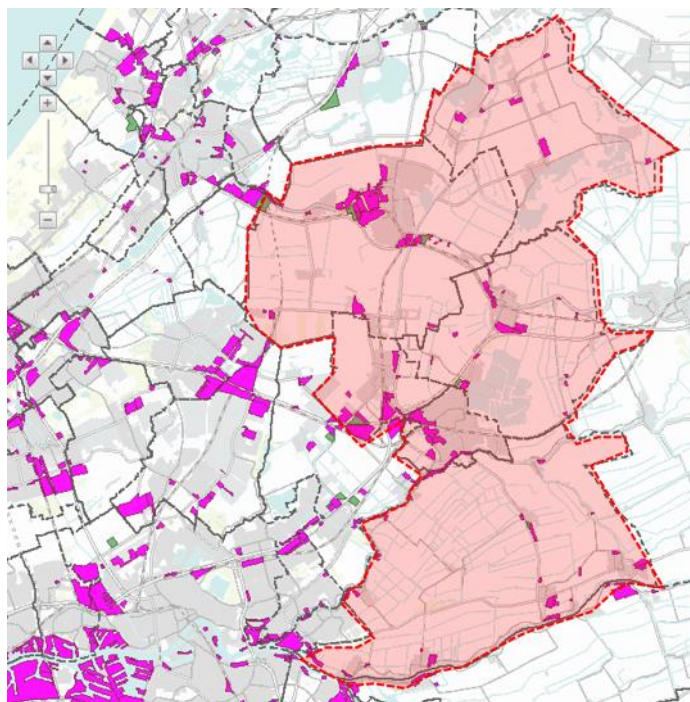
5 ONTWIKKELING VAN HET AANBOD

Dit hoofdstuk geeft een analyse van de ontwikkeling van het aanbod van bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland. Zowel het huidige als het toekomstige aanbod is in beeld gebracht. Daarnaast wordt bij de kwalitatieve analyse ingezoomd op het (toekomstig) aanbod aan (grootschalige) logistieke bedrijventerreinen.

5.1 AANBOD BEDRIJVENTERREINEN KWANTITATIEVE ANALYSE

Huidige voorraad

Het Coropgebied Oost-Zuid-Holland beschikte op 1 januari 2017 over ca. 1.040 hectare netto bedrijventerrein in ontwerp-, of vigerende bestemmingsplannen (Provincie Zuid-Holland, 2017).



FIGUUR 10 BEDRIJVENTERREINEN IN OOST-ZUID-HOLLAND
Bron provincie Zuid-Holland

De gemeente Alphen aan den Rijn beschikt met 350 ha over de grootste voorraad aan bedrijventerreinen in de regio Oost-Zuid-Holland, gevolgd door Waddinxveen (212 ha). Het grootste terrein in de regio is Distripark A12 in Waddinxveen (74 ha).

PLANCAPACITEIT

Primair onderzoeksgebied

De harde plancapaciteit betreft het direct uitgeefbaar en niet-direct uitgeefbaar areaal aan bedrijventerreinen dat is vastgesteld in (ontwerp)bestemmingsplannen. Daarnaast zijn er ook zachte plannen die nog niet planologisch-juridisch zijn vastgesteld. Dit deel van de plancapaciteit is niet meegeteld bij het aanbod. Voor deze plannen geldt immers dat ze bij vaststelling eerst aan de Ladder getoetst dienen te worden.

Op 21 bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland is direct of indirect grond uitgeefbaar op basis van ontwerp- of vigerende bestemmingsplannen (IBIS, 2017). In totaal betreft dit ca. 94 ha netto areaal in de harde plancapaciteit (IBIS 2017, inventarisatie Bureau Stedelijke Planning). Dit is exclusief de 12 ha die is opgenomen in het plan voor Steekterpoort II.

	HARDE PLANCAPACITEIT (HA)
Primair onderzoeksgebied (Regio Oost-Zuid-Holland)	94
Secundair onderzoeksgebied (Agglomeratie Leiden en Bollenstreek en Groot-Rijnmond)	616

TABEL 5 PLANCAPACITEIT BEDRIJVENTERREINEN IN OOST-ZUID-HOLLAND EN SECUNDAIR ONDERZOEKSGBIED

Bron: inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, o.b.v. ruimtelijkeplannen.nl en Provincie Zuid-Holland (2016).

Secundair onderzoeksgebied

In het secundaire onderzoeksgebied was op 1 januari 2017 ca. 616 ha netto areaal harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen beschikbaar (Tabel 5), waarvan het merendeel zich in Lansingerland bevond. Het aanbod betrof o.a. Nieuw-Reijerwaard in Ridderkerk (95 ha) en Oudeland in Lansingerland (53 ha).

De bedrijfsmigraties tussen het primair en secundair onderzoeksgebied op basis waarvan de toekomstige vraag naar bedrijventerreinen is berekend, hebben betrekking op de periode 1999-2006. Indien de aanbodverhoudingen tussen de onderzoeksgebieden in de komende periode sterk veranderen in vergelijking met de periode 1999-2006, kan dit invloed hebben op de ontwikkeling van de vraag. Vanuit deze overweging is de harde plancapaciteit in het primair en secundair onderzoeksgebied vergeleken met de gemiddelde harde plancapaciteit over de periode 1999-2006 (Tabel 6):

- In Oost-Zuid-Holland is in vergelijking met de periode 1999-2006 de harde plancapaciteit met 11% toegenomen.
- In Groot-Rijnmond is de harde plancapaciteit met 20% toegenomen.
- In de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is de harde plancapaciteit met 32% sterk afgenomen.

	Primaire onderzoeksgebied	Secundaire onderzoeksgebied	
	Oost-Zuid-Holland	Groot-Rijnmond	Agg. Leiden
Gemiddeld aanbod 1999-2005	85	458	94
Huidige plancapaciteit (2017)	94	552	64
Verandering	+11%	+20%	-32%

TABEL 6 HISTORISCH AANBOD EN PLANCAPACITEIT BEDRIJVENTERREINEN IN HET PRIMAIRE EN SECUNDAIRE ONDERZOEKSGBIED

Bron: inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, o.b.v. Ibls

Samenvattend is in vergelijking met de periode 1999-2006 het gemiddelde harde planaanbod in het primaire onderzoeksgebied beperkt toegenomen. In het secundaire onderzoeksgebied is in de Agglomeratie Leiden de plancapaciteit echter sterk afgenomen. In Groot-Rijnmond is de plancapaciteit wel toegenomen. Dit betekent dat de migratie van bedrijven van de Agglomeratie Leiden naar Oost-Zuid-Holland in de komende periode kan toenemen.

ONTTREKKING BEDRIJVENTERREINEN

Een deel van de bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland is economisch, ruimtelijk, maatschappelijk of technisch verouderd. Voor ca. 150 ha aan bedrijventerrein bestaan er herstructureringsplannen waarbij er onderscheid gemaakt kan worden tussen de volgende vormen (Provincie Zuid-Holland, 2017; Bureau Stedelijke Planning, 2017):

1. Facelift/groot onderhoud: Grote opknapbeurt van gebouwen en openbare ruimte.
2. Revitalisering: Forse en integrale verbetering van een bestaande locatie qua ontsluiting, leegstand, leef- en werkklimaat en dergelijke. Daarbij kan sprake zijn van een lichte en een zware vorm.
3. Herprofilering: Bestaande werkfuncties vervangen door nieuwe hoogwaardiger functies, al dan niet met behoud van bestaande gebouwen.
4. Transformatie: Geven van een nieuwe functie aan (een deel van) de locatie, zoals wonen.

In het geval van transformatie is er sprake van een vermindering van de voorraad en dus een toename van de vraag naar bedrijventerreinen. De komende periode wordt in Oost-Zuid-Holland ca. 50 ha areaal onttrokken van de voorraad (Tabel 7).

Gemeente	Terrein	Omvang	Projectfase
Alphen aan den Rijn	Rijnhaven	15	Uitvoeringsfase
Alphen aan den Rijn	Gnephoek	9,6	Initieringsfase
Bodegraven-Reeuwijk	Dronenhoek	2,1	Initieringsfase
Gouda	Stolwijkersluis	2,9	Initieringsfase
Krimpenerwaard	Galgoord	3,8	Initieringsfase
Krimpenerwaard	Bergambachterstraat	4,3	Initieringsfase
Krimpenerwaard	Oost Vlisterdijk	1,4	Initieringsfase
Waddinxveen	Noordkade	9	Initieringsfase

TABEL 7 TRANSFORMATIEPLANNEN BEDRIJVENTERREINEN
Bron: Provincie Zuid-Holland

Overigens betreft een deel van de opgave slechts een ambitie waardoor dit niet van de harde plancapaciteit kan worden afgetrokken. Voor 18 ha geldt dat de transformatie zich in de plan- of uitvoeringsfase bevindt. De harde plancapaciteit moet hier wel op worden aangepast. De grootste transformatie betreft een deel van Rijnhaven Oost in Alphen aan den Rijn, waar een gemengd stedelijk gebied wordt gecreëerd. Voor het terrein Heimanswetering wordt hetzelfde beoogd maar dit bevindt zich nog niet in de plan- of uitvoeringsfase.

5.2 AANBOD BEDRIJVENTERREINEN KWALITATIEVE ANALYSE

De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen geschikt voor de (grootschalige) logistiek in het primaire onderzoeksgebied bedraagt ca. 50 ha exclusief Steekterpoort II. Dit betreft uitgeefbaar areaal op de bedrijventerreinen Rijnhoek (Bodegraven-Reeuwijk), Groote Wetering II (Bodegraven-Reeuwijk), Distripark (Waddinxveen), Logistiekpark A12 (Waddinxveen), de Schans II (Alphen aan den Rijn) en Steekterpoort (Alphen aan den Rijn). De Schans II is geschikt voor logistiek maar is met name van belang voor vestiging van bedrijven in hogere milieu categorieën.

De locatiecriteriën van deze terreinen is getoetst aan de vestigingsfactoren van logistieke bedrijven (tabel 7):

- *Ligging en bereikbaarheid.* Voor bedrijven in de logistiek is dit de belangrijkste locatiefactor. De terreinen liggen in nabijheid van elkaar en beschikken allemaal over een centrale ligging. Groote Wetering, Distripark en Logistiekpark A12 zijn direct aan de afslag van de A12 gesitueerd en hiermee optimaal bereikbaar. De overige terreinen liggen aan de rijksweg N11. Voor zowel regionaal verkeer als voor doorgaand verkeer is de N11 een belangrijke schakel. Daarnaast liggen de Rijnhoek, Schans II en Steekterpoort ook aan een kanaal, waarmee deze terreinen ontsloten zijn (of kunnen worden) via het water.

- *Kavelgrootte:* Van de plancapaciteit voor de logistiek is slechts zo'n 25 ha geschikt voor kavels groter dan 3 hectare. Dit betreft een groot deel van het uitgeefbaar areaal op Logistiekpark A12 en een kavel op SteekterPoort I. Op een kavel van Logistiekpark A12 is wel een optie genomen en een andere is gereserveerd. Het aanbod op de overige bedrijventerreinen betreft kleinere kavels. Op Groote Wetering II is een deel van het terrein met een lagere milieucategorie bestemd ten behoeve van de woningbouwlocatie Weideveld
- *Bouwhoogte:* Op alle terreinen geldt een maximale bouwhoogte van 15 tot 16 meter. Alleen op Steekterpoort I is op bepaalde delen een bouwhoogte van 25 meter toegestaan. De Rijnhoek heeft een maximale bouwhoogte van 12 meter.

Steekterpoort I en II scoren samen met Logistiek Park A12 het beste op bovengenoemde vestigingsfactoren en sluiten hiermee optimaal aan op de behoefte van logistieke bedrijven.

	Uitgeefbaar areaal	Centrale ligging	Bereikbaar- heid	Bouwhoogte	Kavels groter dan 3 ha	Score
Rijnhoek	4,5	++	++	+/-	--	+/-
Groote Wetering II	3,2	++	++	+	--	+
Distripark	5,0	++	++	+	--	+
Logistiek park A12	24,5	++	++	+	++	++
De Schans II	5,7	++	++	+	--	+
Steekterpoort I	7,7	++	++	++	+	++
Steekterpoort II	14	++	++	+	++	++

TABEL 8 ANALYSE BEDRIJVENTERREINEN *(GEDEELTELIJK VOOR LOGISTIEK)
Bron Bureau Stedelijke Planning

Logistiek vastgoed

In de afgelopen periode is de voorraad logistiek vastgoed in Alphen aan den Rijn beperkt toegenomen van 333.500 m² in 2006 tot 382.000 m² in december 2015. In 2016 bedroeg de vraag naar logistiek vastgoed 33.000 m² en bedroeg het aanbod 39.000 m². Ter vergelijking; in Waddinxveen en Leiden betrof de leegstand 8% en 14% (NVM, 2016).

SECUNDAIR ONDERZOEKSGBIED

Naast Oost-Zuid-Holland zijn ook in het secundaire onderzoeksgebied bedrijventerreinen geïnventariseerd die geschikt zijn voor de logistiek. De belangrijkste zijn:

- Oudeland in Langsingerland is een gemengd bedrijventerrein ten noorden van Rotterdam aan de N471. In totaal heeft het terrein nog een uitgeefbaar areaal van ca. 50 ha waarvan een aantal kavels ca. 5 ha groot zijn. De A13 en A20 liggen op 10 minuten rijden.
- Het recent ontwikkelde bedrijventerrein Prisma ligt direct aan de A12 en is hiermee optimaal bereikbaar. Er is nog ca. 40 ha uitgeefbaar areaal waarvan een deel in kavels groter dan 3 ha.
- Bleizo Business Park is aan de A12 tegenover Prisma gesitueerd. Het terrein is vooral bedoeld voor ondersteunende bedrijvigheid voor de Greenportsector en voor bedrijven in de groene en duurzame sector. Er is nog 24 ha uitgeefbaar en kavels tot 10 ha behoren tot de mogelijkheden.
- Gouwe park in Moordrecht ligt aan de A20, maar de dichtstbijzijnde afslag is wel op enige afstand van het terrein gesitueerd. Het is een gemengd bedrijventerrein met nog 15 ha uitgeefbaar areaal.
- Bedrijvenpark Heron ligt aan de A12 in Pijnacker-Nootdorp en heeft nog ca. 7 ha uitgeefbaar areaal. Kavels groter dan 3 ha zijn hier niet beschikbaar.
- In Nieuwegein is recent Bedrijvenpark het Klooster ontwikkeld voor logistieke bedrijvigheid. Er zijn kavels beschikbaar van 0,1 ha tot 6 ha en er is ca. 50 ha uitgeefbaar areaal. Het terrein ligt aan de A27.

Met name in de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is naar verwachting een tekort aan bedrijventerreinen. Als gevolg van de grote vraag naar logistiek vastgoed in deze regio is het aanbod beperkt (Bureau Stedelijke Planning, 2014 & 2016). Een extra vraag vanuit dit gebied naar Oost-Zuid-Holland ligt in de lijn der verwachting. Voor bedrijven in de logistieke sector is migratie vanuit de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek naar Oost-Zuid-Holland logisch vanuit het perspectief van logistieke stromen. Oost-Zuid-Holland bevindt zich namelijk in de zone van een Nationale transport corridor die met name van belang is voor de distributie van goederen naar de Randstad en de overige delen van Nederland. Ook uit het regiorapport Holland Rijnland over de behoefte aan bedrijven blijkt dat er voor grote logistieke bedrijven weinig ruimte beschikbaar is in de regio (Stec, 2017).

5.3 CONCLUSIE

- De harde plancapaciteit in Oost-Zuid-Holland bedraagt ca. 94 ha netto direct en niet direct uitgeefbaar areaal.
- In vergelijking met de periode 1999-2006 is het gemiddelde harde planaanbod in het primaire onderzoeksgebied relatief toegenomen. In de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is het aanbod afgenomen.
- In het geval van transformatie is er sprake van een vermindering van de voorraad en dus een toename van de vraag naar bedrijventerreinen. In Oost-Zuid-Holland bevindt 15 ha van de transformatie zich in de plan- of uitvoeringsfase. Dit zal leiden tot een extra toename van de vraag naar bedrijventerreinen.

- De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen specifiek gericht op de logistiek in het primaire onderzoeksgebied bedraagt ca. 50 ha. Hiervan bestaat 25 ha uit kavels groter dan 3 ha. Deze metrages zijn exclusief Steekterpoort II.
- Steekterpoort II scoort goed op de vestigingsfactoren van logistieke bedrijven en sluit hiermee optimaal aan op de behoefte.
- Het beschikbare aanbod van bedrijventerreinen voor de logistiek in de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek is beperkt. Naar verwachting zal dit leiden tot extra vraag naar logistieke bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland.
- Ook uit het regiorapport Holland Rijnland over de behoefte aan bedrijven blijkt dat er voor grote logistieke bedrijven weinig ruimte beschikbaar is in de regio (Stec, 2017).

6 ACTUELE REGIONALE BEHOEFTE

In dit hoofdstuk is de actuele regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland in beeld gebracht op basis van de vraag- en aanbodzijde van de markt. De regionale behoefte is zowel kwantitatief als kwalitatief berekend en beschouwd.

6.1 KWANTITATIEVE REGIONALE BEHOEFTE

Op basis van de methode die is gebaseerd op een prognose van de werkgelegenheid is er in Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een vraag naar additionele bedrijventerreinen van 90 ha. Deze vraag is inclusief de bovenregionale vraag. Door transformatie van bestaande bedrijventerreinen zal bovendien sprake zijn van een additionele vraag van ca. 15 ha. Hiermee bedraagt de totale vraag ca. 105 tot 110 ha.

Op basis van de historische uitgifte is een vraag berekend van 110 ha tot 2027. Gezamenlijk betekent dit dat de vraag in de periode 2017 tot 2027 naar verwachting ca. 110 ha bedraagt.

De harde plancapaciteit van bedrijventerreinen in Oost-Zuid-Holland bedraagt ca. 95 ha netto direct en niet-direct uitgeefbaar bedrijventerrein. Dit is exclusief Steekterpoort II (12 ha netto). Dit betekent dat in Oost-Zuid-Holland in de periode tot 2027 sprake is van een tekort aan bedrijventerreinen van ca. 15 ha. Dit tekort loopt waarschijnlijk verder op door een toenemende vraag vanuit de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek gezien het beperkte aanbod hier.

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	CONFRONTATIE
Oost-Zuid-Holland	105 tot 110	94	11 tot 16

TABEL 9 KWANTITATIEVE BEHOEFTE

Dit betekent dat er in Oost-Zuid-Holland sprake is van een actuele behoefte aan bedrijventerreinen.

6.2 KWALITATIEVE REGIONALE BEHOEFTE

De regio Oost-Zuid-Holland is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Logistiek heeft Alphen aan den Rijn een ligging tussen drie Greenports, een binnenhaven en een centrale ligging tussen diverse Rijkswegen vanaf de N11. Vanuit de logistiek is er

op basis van een prognose van de ontwikkeling van de werkgelegenheid tot 2027 een vraag naar ca. 65 ha bedrijventerrein in Oost-Zuid-Holland. Hiervan is naar verwachting ca. 40 ha afkomstig van grootschalige logistieke bedrijven met behoefte aan kavels groter dan 3 ha.

De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen die geschikt is voor de logistiek is 50 ha. Hiervan bestaat 25 ha uit kavels groter dan 3 ha. Dit is exclusief Steekterpoort II (12 ha netto). Een groot deel van het grootschalige aanbod bevindt zich op Logistiek Park A12. Maar op een van de kavels hier is al een optie genomen en een andere is gereserveerd. Hiermee zal het aanbod aan kavels groter dan 3 ha waarschijnlijk binnenkort nog lager komen te liggen.

Dit betekent dat er tot 2027 in Oost-Zuid-Holland sprake is van een tekort aan bedrijventerreinen voor de reguliere logistiek van ca. 15 ha. Voor de grootschalige logistiek is sprake van een tekort van ca. 15 ha. Ook dit tekort loopt waarschijnlijk verder op door een toenemende vraag vanuit de Agglomeratie Leiden en Bollenstreek.

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	CONFRONTATIE
Logistiek	65	50	15
Grootschalige logistiek	40	25	15

TABEL 10 KWALITATIEVE BEHOEFTE

Dit betekent dat er in Oost-Zuid-Holland voor (grootschalige) logistieke bedrijventerreinen sprake is van een actuele behoefte.

Steekterpoort II voorziet in de ontwikkeling van ca. 12 ha bedrijventerrein, waarvan een deel zich zal richten op de reguliere logistiek en een deel op de grootschalige logistiek. Het beoogde areaal past binnen het tekort aan bedrijventerreinen voor de (grootschalige) logistiek in Oost-Zuid-Holland.

Steekterpoort II sluit bovendien optimaal aan op de vestigingscriteria van logistieke bedrijven. Het terrein heeft een centrale ligging en is multimodaal ontsloten via de weg en het water. Ook sluit een ontwikkeling van Steekterpoort II voor de logistiek aan bij het beleid van de regio, provincie en het Rijk:

- De ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën (vanaf 3) staat onder druk door de milieuzoneringen rond de woningbouw.
- Watergebonden bedrijven zijn van groot belang voor de economie en leveren een bijdrage aan duurzame mobiliteit. De ruimte voor watergebonden bedrijventerreinen staat echter onder druk, vooral door transformatie naar aantrekkelijk gelegen woningbouwlocaties.
- De provincie zet zich in voor de ontwikkeling van een keten van inlandterminals, aanvullend op en verbonden met de mainport Rotterdam. Daarnaast stimuleert de provincie de binnenvaart.

- In Holland-Rijnland is een tekort voor de reguliere bedrijvigheid vanaf milieucategorie 3 en voor grootschalige logistieke bedrijven. Hierdoor ontstaat er naast een kwantitatieve mismatch ook een kwalitatieve mismatch.
- In de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Steekterpoort kan Alphen aan den Rijn zich presenteren als belangrijk economisch centrum van de regio en voorloper in de ontwikkeling van een duurzame logistieke sector.

6.3 CONCLUSIE

- Voor alle sectoren tezamen is in Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een kwantitatieve regionale behoefte aan bedrijventerreinen.
- In kwalitatief opzicht is er Oost-Zuid-Holland tot 2027 sprake van een regionale behoefte aan (grootschalige) logistieke bedrijventerreinen.
- Steekterpoort II kan voor een belangrijk deel in deze behoefte voorzien.
- De kenmerken van Steekterpoort II sluiten optimaal aan op de vestigingscriteria van de beoogde logistieke doelgroep. Bovendien is het terrein zeer geschikt voor de vestiging van een nieuw distributiecentrum, die een koppeling legt met de inlandterminal Alpherium. Daarmee kan deze intensiever worden benut en kan er meer transport plaatsvinden over water. Hiermee worden de wegen ontlast.
- De ontwikkeling van Steekterpoort sluit goed aan op het beleid van de regio Holland-Rijnland en dat van de Provincie. Uit behoefteramingen in opdracht van de Provincie blijkt een tekort te zijn aan aanbod voor grote logistieke bedrijven in Holland Rijnland.

Behoefte in Holland Rijnland: Regiorapport Holland Rijnland, april 2017

Alphen aan den Rijn werkt samen in het bestuurlijk REO (Regionaal Economische Overleggen) Holland-Rijnland. Uit onderzoek van Stec (2017) in opdracht van de Provincie Zuid-Holland blijkt in Holland Rijnland ook sprake te zijn van een kwalitatief tekort:

- In kwantitatief opzicht is in Holland Rijnland tot 2030 sprake is van een evenwicht van de vraag en de harde plancapaciteit.
- Het harde planaanbod voldoet echter kwalitatief niet optimaal op de uitbreidingsvraag.
- Een groot deel van de uitbreidingsvraag komt vanuit grote logistieke bedrijven (>3 ha). Naar verwachting zal deze vraag voornamelijk 'landen' in de Rijn- en Veenstreek, nabij de inland terminal, en bij de Greenports in het geval het hieraan gerelateerde logistiek betreft.
- Voor de grote logistieke bedrijven is echter weinig geschikt planaanbod en hiermee sprake van een tekort.

7 INPASSING IN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

De Ladder vereist dat als er sprake is van een actuele regionale behoefte, geanalyseerd dient te worden in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied. Wanneer blijkt dat de ontwikkeling niet mogelijk is binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio, dan is het toegestaan op uitleglocaties te bouwen.

7.1 MOGELIJKHEDEN IN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

Steekterpoort II wordt gedeeltelijk ontwikkeld voor de reguliere logistiek en gedeeltelijk voor de grootschalige logistiek. De totale ontwikkeling omvat ca. 12 ha. Binnen Oost-Zuid-Holland is in het bestaand stedelijk gebied geanalyseerd in hoeverre er locaties beschikbaar zijn om een bedrijventerrein van deze omvang in te passen.

In Oost-Zuid-Holland zijn binnen het bestaand stedelijk gebied enkele locaties met een bedrijfsbestemming beschikbaar voor herontwikkeling.

- Het bedrijventerrein op de locatie Gnephoek 26 is niet meer in gebruik en heeft een maatbestemming. Het gebied is in totaal ca 3,2 ha en er bevindt zich nog een oude betoncentrale en andere opstallen. Er bestaan echter plannen voor een transformatie van het terrein naar andere functies dan bedrijvigheid. De locatie is bovendien te klein voor de grootschalige logistiek en is te ver gesitueerd van de N11. Ook is er geen inlandterminal nabij.
- Op het bedrijventerrein Rijnhaven zijn enkele percelen met bestaande opstallen te koop. Deze zijn echter tussen de 1 en 2 ha groot en bevinden zich niet naast elkaar waardoor geen voldoende groot aaneengesloten gebied beschikbaar is. Daarnaast is er geen inlandterminal en is de bereikbaarheid over de weg voor de logistiek niet optimaal.
- Op het bedrijventerrein Heimanswetering wordt een kavel van in totaal 5,6 ha herontwikkeld en op de markt gebracht. De kavel is heringericht in kleinere kavels vanaf ca 1.500 m² waarvan het merendeel al verkocht is (nog ca. 1,5 ha beschikbaar). De locatie is hiermee niet geschikt voor grootschalige logistiek en is daarnaast niet multimodaal ontsloten.
- De kavels op het terrein Hoorn West in Alphen aan den Rijn zijn niet geschikt qua grootte en formaat. Bovendien is het terrein niet optimaal bereikbaar.
- Daarnaast zijn er verspreid nog kleine kavels op bedrijventerreinen beschikbaar voor herontwikkeling. Bijvoorbeeld op bedrijventerrein

Stolwijkersluis in Gouda is een kavel van ca. 0,6 ha beschikbaar voor herontwikkeling en op het bedrijventerrein Zuid in Waddinxveen een kavel van ca. 0,15 ha. Deze kavels zijn niet geschikt voor de (grootschalige) logistiek.



FIGUUR 11 KAVEL OP HEIMANSWETERING
BESTEMD VOOR HERSTRUCTURERING
Bron: fundainbusiness



FIGUUR 12 BESCHIKBARE KAVELS OP
HEIMANSWETERING
Bron: fundainbusiness

Uit bovenstaande analyse blijkt dat de benodigde 12 ha. van Steekterpoort II niet ingepast kan worden in bestaand stedelijk gebied. Volgens de richtlijnen van de Ladder betekent dit dat buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd mag worden.

BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST

- Bureau Stedelijke Planning (2014), *Marktonderzoek Logistiek Park A12 en BusinessPark Vredenburg*.
- Bureau Stedelijke Planning (2016), *Actuele regionale behoefte bedrijventerreinen regio Leiden*.
- NVM (2016), *Logistiek vastgoed 2016*.
- Pellenbarg, P.H. (2005), Bedrijfsverplaatsingen. In: Pellenbarg, P.H., P.J.M. van Steen & L.J.G. van Wissen, *Ruimtelijke aspecten van de bedrijvendynamiek in Nederland*. Assen: Van Gorcum, 2005, pp. 101-125.
- Ruimtelijk Planbureau (2007), *Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Provincie Zuid-Holland (2013), *Werkgelegenheid op bedrijventerreinen*.
- Provincie Zuid-Holland (2014), *Visie ruimte en mobiliteit*. Vastgesteld door Provinciale Staten
- Stec (2017), *Behoefteraming bedrijventerreinen*. Regiorapportage Holland Rijnland.