

**Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor
de Hoeksche Waard**

Jan Schuur

Anet Weterings

Sander Klaver

Carel Eijgenraam

Eugène Verkade

Ruimtelijk Planbureau, Centraal Planbureau
Den Haag, 2007



Inhoud

Een ruimtelijke verkenning van alternatieven voor de Hoeksche Waard 3

Inleiding

Aanleiding en probleemstelling 5
Afbakening aanbod 5
Opbouw studie 7

Doelgroep en zoekgebied van alternatieve bedrijventerreinen

Nota Ruimte 8
Streekplan Zuid-Holland Zuid 8
Stadsregio Rotterdam 9
Havenbedrijf Rotterdam 9
De logistieke sector 9
Empirische verkenning 12
Conclusies voor het zoekgebied 12

De behoefte aan nieuw terrein

Terrein vraag 16
Terreinaanbod 18
Confrontatie vraag en aanbod 18
Sectorstructuur 22
Herstructurering 22
Plaats Hoeksche Waard in toekomstig aanbod 23
Ander beleid? 23

Criteria voor de afweging

Gebruikte criteria 25
Criteria die buiten beschouwing blijven 25

Zachte plannen als alternatief

Inventarisatie van locaties 26
Uitwerking van de criteria 28
Afweging van het alternatieve aanbod 30
Conclusie 34

Verdichting en herstructurering als alternatief

Onderbenutting van bedrijfsgrond 36
Verdichting en ruimtewinst 37
Herstructurering en ruimtewinst 38
Conclusie 41

Nieuwe locaties als alternatief

Zoekgebied 42
Kansrijke zones 42
Conclusie 51

Keuzes

Zachte plannen 52
Herstructurering en verdichting 52
Nieuwe locaties 53
Conclusie 53

Literatuur 54

Over de auteurs 56

Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard

In de Hoeksche Waard is een bedrijventerrein van 120 hectare netto gepland voor de opvang van haven-gerelateerde logistieke bedrijven. RPB en CPB hebben op verzoek van de ministers van Economische Zaken en Ruimte en Milieu gezocht naar alternatieven voor deze locatie. Het vastliggende aanbod dat naar verwachting is bestemd voor de lopende vraag op middellange termijn, is daarbij buiten beschouwing gebleven.

De planbureaus hebben gezocht in het gebied dat in de drie Corop-gebieden Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant vanaf de snelweg binnen vijf minuten te bereiken is. In dit zoekgebied zijn drie soorten alternatieven onderzocht:

- ruimte op geplande bedrijventerreinen die nog niet in een bestemmingsplan zijn vastgesteld (zogenaamde zachte plannen);
- ruimte die ontstaat bij herstructurering van oude terreinen en via verdichting van nieuwe;
- ruimte op mogelijke, nog te ontwerpen bedrijventerreinen.

De conclusies van deze verkenning zijn als volgt.

- Er bestaan geschikte alternatieven voor het geplande bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Er zijn in het zoekgebied andere zachte plannen voor nieuwe terreinen die een goede snelwegontsluiting hebben en het landschap minder verstoren dan het terrein in de Hoeksche Waard.
- Dat geldt bijvoorbeeld voor de plannen Reijerwaard (Ridderkerk; 40-50 hectare), Bolnes (Ridderkerk; 35 hectare), Dordtse Kil IV (Dordrecht; 65 hectare), Logistiek Park Moerdijk (Moerdijk; 150 hectare), Stationsgebied Lage Zwaluwe (Moerdijk; 25 hectare), Dintelmond (Moerdijk; omvang nog onbekend), Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid (Nieuwerkerk aan de IJssel; 55 hectare), Breda-West/Prinsenbeek (Breda; 40-50 hectare), Auvergnepolder (Bergen op Zoom; 60-111 hectare) en Borchwerf IIB/deels IIA (Roosendaal; 12,5-21,5 hectare). Aangezien deze plannen nog niet in een vastgesteld bestemmingsplan zijn opgenomen, kunnen er zonodig nieuwe bestuurlijke afspraken over deze locaties gemaakt worden.
- De volgorde waarin deze, en andere, plannen als alternatief voor de Hoeksche Waard in aanmerking

komen, hangt af van het belang dat wordt gehecht aan criteria als de nabijheid van (de arbeidsmarkt van) Rijnmond, de mogelijkheid tot multimodaal vervoer, de schaalgrootte van het terrein en de hoogte van mogelijke ontsluitingskosten. Nader locatieonderzoek moet uitwijzen welke ingrepen nodig zijn en wat de gevolgen voor de directe omgeving zijn.

– Bij de planning van bedrijventerreinen anticiperen overheden meestal op de onzekere vraag door te kiezen voor een hoog economisch scenario. De kans bestaat echter dat de vraag in de praktijk lager zal uitvallen, waardoor de ontwikkeling van sommige locaties uitgesteld moet worden. Na 2020 zal in drie van de vier WLO-scenario's de uitbreidingsvraag zelfs verdwijnen en kan er ruimte vrij komen. Te snelle aanleg van bedrijventerreinen kan in de komende decennia dan ook leiden tot overinvesteringen, onnodige aantasting van het landschap en extra veroudering van bestaande terreinen. Wordt besloten locaties te reserveren voor havengerelateerde logistiek, dan moeten deze terreinen dus pas worden aangelegd als de werkelijke vraag hier toe noopt.

– De extra ruimte die kan worden vrijgemaakt bij herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, is waarschijnlijk te weinig om als serieus alternatief voor de Hoeksche Waard te dienen, zeker als het gaat om het type herstructurering dat tot nu toe gebruikelijk is (vooral opknappen van de openbare ruimte).

– Dat neemt niet weg dat er de komende decennia een grote, dringende opgave voor herstructurering ligt. De behoefte ramingen veronderstellen namelijk impliciet dat vrijkomende industrieterreinen tijdig geschikt gemaakt worden voor de uitbreidingsvraag van de logistieke sector. Dit gaat om een ingrijpende herstructurering, waarbij ook ont-eigening en sloop plaatsvinden; dit kan gepaard gaan met hoge kosten. Als deze 'herprofilering' van oude terreinen niet tijdig wordt gerealiseerd, zal de behoefte aan nieuwe terreinen groter uitvallen dan in de huidige ramingen.

– Verdichting van het ruimtegebruik op nieuwe terreinen kan een deel van de behoefte opvangen, omdat dit tot enige ruimtewinst leidt. Maar door de lange pijplijn tussen planvorming en aanleg zal dit

effect voorlopig nog niet merkbaar zijn. Daarnaast kan verdichting alleen bij een scenario met hoge economische groei als alternatief dienen voor de Hoeksche Waard, omdat er in de andere scenario's op langere termijn nog maar weinig vraag naar nieuwe bedrijventerreinen wordt verwacht.

– Als de genoemde alternatieven niet gerealiseerd kunnen worden, kan worden besloten naar geheel nieuwe locaties voor bedrijventerreinen te gaan zoeken. In de dichtbevolkte provincie Zuid-Holland wordt de resterende open ruimte door het rijksbeleid beschermd. Door dit rijksbeleid bestaat de kans dat nieuwe bedrijventerreinen voor haven-gerelateerde bedrijvigheid eerder in Noord-Brabant gezocht zullen worden.

Inleiding

Aanleiding en probleemstelling

Moet er in de Hoeksche Waard een grootschalig bedrijventerrein worden aangelegd? Al twaalf jaar wordt over deze vraag gediscussieerd. Gemeenten, provincie, Tweede Kamer en regering hebben zich herhaaldelijk en met soms wisselende visies over de beoogde locatie in de Hoeksche Waard uitgelaten. Ook milieuorganisaties, werkgeversverenigingen en adviesbureaus lieten zich niet onbetuigd. Sommigen benadrukten de kwaliteit van het landschap dat bij aanleg van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard verloren zou gaan. Anderen onderstreepten de noodzaak tot uitbreidingsruimte voor de Rotterdamse haven.

De ministers van Economische Zaken en Ruimte en Milieu hebben de planbureaus RPB en CPB gevraagd zich nogmaals te buigen over de Hoeksche Waard (zie bijlage 1 in het bijlagenboekje bij deze studie), en een onafhankelijk onderzoek te doen naar de mogelijkheid om het beoogde areaal bedrijventerrein op een andere locatie aan te leggen. In een brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2007 hebben de ministers de centrale vraagstelling voor dit onderzoek als volgt geformuleerd: *'Op welke mogelijke locaties kan de behoefte van 120 hectare havengerelateerd bedrijventerrein neerslaan en wat zijn de consequenties daarvan? Uitgangspunt hierbij is dat er behoefte is, bovenop het huidige bekende (geplande) aanbod van locaties, aan 120 hectare havengerelateerd bedrijven-terrein rond de Mainport Rotterdam in de periode tot 2020. In dit onderzoek wordt, zoals de Kamer is gemeld, ook gekeken naar locaties buiten de provincie Zuid-Holland.'*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is een zoektocht nodig naar 120 hectare ruimte op locaties die als alternatief kunnen dienen voor het grootschalige, bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Het gaat daarbij om *netto* areaal, dus ruimte die in de vorm van kavels aan bedrijven uitgegeven kan worden.

In deze studie doen RPB en CPB verslag van die zoektocht. Een zoektocht die hoofdzakelijk is gebaseerd op informatie uit rapporten en gesprekken met de betrokken bestuurlijke partijen, het Havenbedrijf Rotterdam en adviesbureaus. We laten zien waar mogelijke alternatieven voor de Hoeksche Waard in eerste instantie kunnen worden gezocht, welke locaties als alternatief in aanmerking kunnen komen, en wat de voor- en nadelen van deze locaties zijn.

Afbakening aanbod

In de uitwerking van hun verzoek aan de planbureaus (zie bijlage 1 in het bijlagenboekje bij deze studie) stellen de ministers van Economische Zaken en van Ruimte en Milieu dat een nieuw onderzoek naar de ruimtebehoefte en het profiel van de beoogde bedrijven niet is gewenst. Daarbij geven ze een aantal criteria die bij de afweging tussen alternatieve locaties in ieder geval gebruikt dienen te worden.

Het verzoek van de ministers komt zo neer op een afweging aan de hand van een kosteneffectiviteits-analyse (KEA) conform de OEEI-leidraad (Eijgenraam e.a. 2000). In een KEA staat niet de behoefte aan terrein ter discussie, maar alleen de vraag welke locaties het meest geschikt zijn om in deze behoefte te voorzien. Welk type aanbod een mogelijk alternatief kan vormen voor de beoogde locatie in de Hoeksche Waard, verkennen we hieronder.

Potentieel aanbod

Niet elk potentieel aanbod aan bedrijventerreinen is geschikt als alternatief voor de Hoeksche Waard. Zo kunnen de havengerelateerde logistieke bedrijven die in de Hoeksche Waard gepland zijn, niet opgevangen worden op verspreide kavels in het stedelijk gebied. Grootschalige logistieke bedrijven laten zich moeilijk mengen met andere stedelijke functies vanwege het verkeer, de milieuhinder en het geluid dat ze genereren. Bovendien zijn zulke bedrijven ook vanwege hun visuele uitstraling stedenbouwkundig moeilijk in te passen. We beperken ons daarom tot de formele bedrijventerreinen.

Conform het verzoek van de ministers kijken we alleen naar het areaal dat in de periode tot 2020 aan bod zou kunnen komen bovenop het aanbod dat op dit moment al bekend en gepland is. Het

nog beschikbare uitgeefbare areaal op bestaande bedrijventerreinen en het areaal dat de komende jaren volgens vastgestelde bestemmingsplannen zal worden aangelegd (de zogenaamde harde plannen), blijven dus buiten beschouwing. Dit areaal is volgens het huidige beleid al gereserveerd om de vraag op te vangen die zich in de komende periode zou kunnen voordoen. In de meeste scenario's voor de behoefte-raming van 120 hectare zullen zij al ruim voor 2020 aan snee zijn gekomen (zie hoofdstuk 'De behoefte aan nieuw terrein').

Harde en zachte plannen

In de praktijk van de ruimtelijke ordening zijn de grenzen tussen harde en zachte plannen enigszins diffuus. Bovendien gebruiken provincies, gemeenten en rijk soms verschillende definities. De 'hardheid' van een plan, dat wil zeggen de kans dat de aanleg of de herstructurering van een bedrijventerrein binnen de afgesproken termijn en met de vastgestelde omvang wordt uitgevoerd, is immers een subjectieve inschatting.

In deze studie sluiten wij ons aan bij de definitie van 'hard' en 'zacht' die gehanteerd wordt bij de behoefte-ramingen met de Bedrijfslocatiemonitor. Deze definitie is gangbaar bij het rijk. Volgens deze definitie is een plan voor een bedrijventerrein hard, als de gemeenteraad het betreffende bestemmingsplan heeft vastgesteld. Het bestemmingsplan vormt in Nederland de wettelijke basis voor de ruimtelijke ordening en kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld onteigeningen. Provincies en rijk kunnen een gemeente bestuurlijk dwingen dit bestemmingsplan te herzien, maar daar wordt slechts in bijzondere gevallen gebruik van gemaakt. Wel kan de Raad van State partijen die in beroep gaan tegen het bestemmingsplan, in het gelijk stellen en het plan ongeldig verklaren. Dat maakt de vaststelling van een bestemmingsplan een geschikte toets voor het draagvlak dat voor het bedrijventerrein bestaat.

Bij zachte plannen voor bedrijventerreinen ligt dat anders. Deze verkeren in de ontwerpfase of zijn in studie, en moeten nog formeel aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Niet alleen is onzeker of deze plannen ooit gerealiseerd worden, ook de omvang, de doelgroep en de oplevering van het terrein kunnen nog herzien worden. De zachte plannen die wij in dit

onderzoek beschouwen, worden in principe vóór 2020 uitgevoerd. Mocht bestuurlijk overleg ertoe leiden dat zo'n zacht plan wordt aangewezen als alternatief voor de Hoeksche Waard, dan zal de aanleg in sommige gevallen versneld moeten worden om de geplande uitgifte in de Hoeksche Waard – vanaf 2012 met gemiddeld 15 hectare per jaar – te kunnen overnemen.

Deze definities van 'hard' en 'zacht' zijn helder en toetsbaar². Het moment waarop de gemeenteraad akkoord gaat met het bestemmingsplan voor een bedrijventerrein wordt bijgehouden in het nationale bestand van bedrijventerreinen IBIS³.

Zeehaventerreinen

Bij een deel van de zachte plannen gaat het om nieuwe zeehaventerreinen. Het aanbod van nieuw zeehavenareaal laten we hier echter buiten beschouwing. Nieuwe zeehaventerreinen, met name de terreinen die deel uitmaken van de Tweede Maasvlakte, hebben de unieke eigenschap dat ze toegankelijk zijn voor zeer grote zeeschepen, die diep vaarwater nodig hebben. De Tweede Maasvlakte vormt dan ook een grote maatschappelijke investering voor de huisvesting van bedrijven die alleen aan deze kades kunnen bestaan. Zouden deze zeehaventerreinen worden gekozen als alternatief voor de Hoeksche Waard en voor de daar te vestigen droge logistiek, dan wordt een groot deel van deze investeringen overbodig.

Beperking alternatief aanbod

Op basis van bovenstaande afwegingen komen de volgende vormen van aanbod in aanmerking als alternatief voor de Hoeksche Waard:

- terreinen die nog in de planfase verkeren en waarvan de realisatie nog onzeker is (zachte plannen);
- bestaande terreinen die verdicht worden, bijvoorbeeld door gebruik van reserves, functiecombinatie, optopping of een tweede bouwlaag;
- verouderde bedrijventerreinen waar via herstructurering ruimte wordt vrijgemaakt;
- geheel nieuwe, hypothetische locaties, die nog niet in plannen zijn gesuggereerd.

We zullen ons bij de zoektocht naar alternatieven voor de Hoeksche Waard dus vooral richten op

de plannen die, net als die voor de locatie in de Hoeksche Waard zelf, *zacht* zijn, dat wil zeggen: nog niet formeel vastliggen. In de behoefte-raming van 120 hectare die ten grondslag ligt aan het plan voor de Hoeksche Waard, zijn alleen harde plannen meegenomen; er is dus geen gevaar voor overlap (BCI 2006).

Om een goed alternatief te zijn voor het beoogde bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard, moet dit aanbod aan drie punten voldoen:

- de locatie moet geschikt zijn voor hetzelfde type bedrijven;
- de locatie moet tijdig beschikbaar gemaakt kunnen worden (dat wil zeggen voor 2020);
- het terrein moet goed gelegen zijn.

Wordt aan deze punten niet voldaan, dan is de locatie Hoeksche Waard waarschijnlijk zelf het beste (of minst slechte) alternatief.

Opbouw studie

In het volgende hoofdstuk bespreken we voor welke doelgroep van bedrijven het bedrijventerrein Hoeksche Waard bestemd zou zijn, en wat dat betekent aan eisen aan het gebied waar we naar alternatieven kunnen zoeken. Vervolgens bekijken we de behoefte aan bedrijventerreinen die in dit zoekgebied wordt voorzien. De scenario-onzekerheid in deze ramingen en de aannames die daaronder liggen, hebben gevolgen voor de herstructureringsopgave en het moment waarop nieuwe capaciteit beschikbaar moet zijn.

In het hoofdstuk 'Criteria voor de afweging' gaan we nader in op de ligging en de kenmerken van alternatieve locaties. We leiden een aantal criteria af die van belang zijn bij de afweging tussen verschillende alternatieven en bij een vergelijking van deze alternatieven met de Hoeksche Waard.

Om in het zoekgebied alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard te vinden, inventariseren we in het hoofdstuk 'Zachte plannen als alternatief' de zachte plannen voor nieuwe locaties, die in het verleden ooit besproken zijn. Daarnaast onderzoeken we of er nieuw areaal kan worden vrijgemaakt bij de herstructurering van verouderde terreinen ('Verdichting en herstructurering als alternatief'). Ten slotte kijken we naar zones waar nieuwe locaties gevonden zouden kunnen worden ('Nieuwe locaties als alternatief').

In het laatste hoofdstuk vatten we de mogelijkheden samen die er zijn om tot een alternatief voor de Hoeksche Waard te komen. We concluderen dat die mogelijkheden vooral onder zachte plannen voor nieuwe terreinen gezocht moeten worden en doen een aantal suggesties voor locaties die zouden kunnen worden overwogen. Voor een definitieve beslissing is een meer gedetailleerde analyse van iedere locatie nodig.

Noten

1. Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 29 435 en 30 800 x1, nr. 191; KST 108363.
2. Deze definitie gaat overigens voorbij aan lokale en regionale verschillen in bestuurscultuur. Regio's waarin bestuurders goed samenwerken en hun plannen al vroegtijdig aan elkaar voorleggen, zullen zachte plannen eerder realiseren dan de 'harde' plannen in regio's waar dat niet zo is.
3. Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem, beheerd door Arcadis en de STEC Groep. Zie: www.bedrijvenlocaties.nl.

Doelgroep en zoekgebied van alternatieve bedrijven-terreinen

Om te bepalen welke locaties in aanmerking komen als alternatief voor het bedrijventerrein Hoeksche Waard, moeten we de economische activiteiten die daar gepland zijn zo goed mogelijk afbakenen. In dit hoofdstuk beschrijven we de doelgroep van het geplande bovenregionale bedrijventerrein, zoals die in verschillende beleidsnota's en adviezen is gespecificeerd. Ook verkennen we de eisen die de bedrijven in deze doelgroep zelf aan hun vestigingslocaties stellen.

Zo bakenen we het zoekgebied af waarbinnen we alternatieven gaan zoeken. We leiden een aantal 'harde' criteria af die gebieden en locaties van de verdere analyse uitsluiten. De locaties die na deze schifting overblijven, zullen we in het hoofdstuk 'Criteria voor de afweging' aan de hand van andere, 'zachtere' criteria met elkaar vergelijken, om te onderzoeken of sommige locaties meer geschikt zijn dan andere.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte wordt de in de Hoeksche Waard geplande locatie bestemd voor *droge havengerelateerde bedrijvigheid ten behoeve van de Rotterdamse haven* (zie ook de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte en het Actieplan Bedrijventerreinen).

Uitwerking door BCI

In onderzoek dat Buck Consultants International (BCI) in opdracht van het ministerie van Economische

Zaken heeft uitgevoerd, is deze doelgroep voor de Hoeksche Waard nader gespecificeerd. Het zou in de Hoeksche Waard met name moeten gaan om logistieke havengerelateerde activiteiten 'die niet in, maar wel in de directe nabijheid van het Rotterdamse havengebied gevestigd willen zijn en waarvoor met name een goede wegontsluiting en bereikbaarheid van belang is' (BCI 2006: 4), zoals handelsbedrijven, distributiebedrijven en lichte productiebedrijven. Daarnaast zou dit terrein de groei van elders in de regio gevestigde bedrijven kunnen opvangen.

De locatie voor deze droge havengerelateerde bedrijvigheid ten behoeve van de Rotterdamse haven moet bij het havenindustriële complex Rotterdam liggen, geschikt zijn voor bedrijven met milieuhinder-categorie 3 met de mogelijkheid tot vrijstelling voor categorie 4, en zich in de nabijheid van een autosnelweg bevinden.

Streekplan Zuid-Holland Zuid

In het Streekplan Zuid-Holland Zuid (2000) omschrijft de provincie Zuid-Holland de doelgroep van het bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard als havengerelateerde, transportasgeoriënteerde bedrijvigheid. Dit betreft bedrijven die relatief grote goederenstromen genereren, zoals productiebedrijven (bijvoorbeeld drukkerijen, elektronica-bedrijven, voedingsmiddelen), distributie, grootschalige handel (bijvoorbeeld groothandel in groenten en fruit, scheepsbenodigdheden) en transport, en Value-Added Logistics. In het streekplan wordt van het bovenregionale bedrijventerrein globaal 70 procent bestemd voor transport, handel en distributie en 20 procent voor industrie. Daarnaast is zowel voor de bouwnijverheid als voor de zakelijke dienstverlening 5 procent gereserveerd.

In de latere herziening van het Streekplan Zuid-Holland Zuid (2007) beschouwen de Provinciale Staten van Zuid-Holland het regionale en bovenregionale deel van het programma voor de Hoeksche Waard als één ruimtelijke opgave van 180 hectare (Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid Hoeksche Waard, 31 januari 2007). Het regionale deel valt grotendeels onder de bedrijfscategorie gemengd bedrijventerrein; het bovenregionale areaal is bestemd voor grootschalige distributie en transport

die waarde toevoegt aan het product (Value Added Logistics), met een milieuhindercategorie die kan oplopen tot niveau 4. De provincie geeft zelfs een bestaand terrein als voorbeeld voor de bedrijven die zich op de locatie in de Hoeksche Waard zouden moeten vestigen: het Goederen Distributie Centrum in Albrandswaard, ook wel Distripark Eemhaven genoemd.

Stadsregio Rotterdam

In 2005 verscheen het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020. Dit plan, dat is opgesteld door de Stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland, vervangt het Streekplan Rijnmond, Nesselande, Midden-IJsselmonde en Noordrand I en II en is opgesteld in het kader van de verplichting voor Wgr-plusgebieden om een plan voor ontwikkeling op te stellen. Dit plan heeft de status van een streekplan. Er wordt een aantal alternatieve locaties genoemd die een soortgelijke functie hebben als het terrein in de Hoeksche Waard: in het zuiden van de Waalhaven, rond verkeersknooppunt Ridderster, in de noordrand van Voorne-Putten en in het noorden van de Hoeksche Waard (RR 2020: 43); ook de Zuidplaspolder moet een deel van de behoefte aan droge bedrijventerreinen opvangen (RR 2020: 45). Deze locaties zouden volgens de stadsregio en de provincie dus ook in ons zoekgebied moeten liggen.

Havenbedrijf Rotterdam

De beoogde locatie in de Hoeksche Waard is volgens rijk, provincie en stadsregio bestemd voor havengerelateerde bedrijvigheid. Het Havenbedrijf Rotterdam streeft er vooral naar de terreinen waar zeeschepen kunnen worden behandeld, efficiënt en selectief te gebruiken. Deze terreinen zijn schaars en kostbaar, en worden niet allemaal even doelmatig gebruikt: er vinden soms activiteiten plaats die ook op droge terreinen kunnen plaatsvinden. Aan de andere kant ontbreekt het de 'natte' activiteiten soms aan geschikte locaties voor verwante activiteiten die in de directe omgeving moeten plaatsvinden. Een doelmatig gebruik van de terreinen langs en achter de kades vereist dat de containers die aan land komen voor verdere verwerking, zo snel mogelijk naar

'droge locaties' buiten de kern van het havengebied gebracht worden. Daar worden de containers open-gemaakt en gereinigd, de producten geassembleerd en bewerkt, en doorgezonden naar het achterland. Sommige van deze droge locaties bevinden zich in het beheersgebied van het Havenbedrijf, de distriparken. Echter, verreweg de meeste bevinden zich in het achterland, zowel in de nabijheid van Rotterdam als verder weg (bijvoorbeeld Noord-Brabant, regio Venlo, regio Duisburg).

Om de droge en natte havengrond doelmatiger te gebruiken heeft het Havenbedrijf 'schuifruimte' nodig. De Hoeksche Waard lijkt daarvoor een geschikte locatie. Verder is schuifruimte nodig in het kader van de 'stadshavens'. De nabijheid van Rotterdam maakt ook meer arbeidsintensieve bedrijvigheid mogelijk (Value Added Logistics).

Overigens vindt het Havenbedrijf sinds kort dat het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard alleen van betekenis kan zijn voor de Rotterdamse haven, als het over een wateraansluiting beschikt (spoor is daar niet mogelijk). De interactie tussen de diepzeekades en de locaties voor logistieke verwerking leidt immers tot vervoerstromen binnen het havengebied die de infrastructuur belasten, met name de A15. Om verstikking van deze hoofdader te voorkomen, zouden deze stromen zoveel mogelijk over water en spoor moeten gaan.

De visie van het Havenbedrijf impliceert dat alternatieven voor de Hoeksche Waard goed ontsloten moeten zijn voor de kades in het havengebied, niet te ver van een bevolkingsconcentratie moeten liggen en dat ze, naast een wegverbinding, ten minste over één andere ontsluiting moeten beschikken.

De logistieke sector

En wat wil de logistieke sector zelf? We baseren ons op wetenschappelijke literatuur over de ontwikkelingen in de havengerelateerde logistiek (Kuipers 1999; CPB, NEI en RIVM 2001; Van Klink 1995, 1998; Mackloet 2004; Notteboom & Rodrigue 2005), op informatie van adviesbureaus (BCI 1996, 2006; RBOI 2007) en over de trends die de haven en de sector zelf waarnemen (ndi.nl en logistiek.nl).

Schaal en ontsluiting

De logistieke sector groeit en bedrijven nemen in schaalgrootte toe (RBO 2007). Bedrijventerreinen moeten dan ook een flinke omvang hebben en een kavelindeling die anticipeert op deze schaalvergroting. Veel van de goederen die aanlanden in de Rotterdamse haven, zijn bestemd voor een internationale markt en worden doorgevoerd over de weg. Directe nabijheid van het hoofdwegenet, in het bijzonder van internationale verbindingen is daarom belangrijk. Bedrijventerreinen dienen ook voor spoor en/of water ontsloten te zijn, opdat de daar gevestigde bedrijven bij toenemende congestie op de weg uit kunnen wijken naar andere modaliteiten. Als het om bedrijfsgrond gaat, zijn bedrijven in de logistieke sector prijsgevoeliger dan andere bedrijven. De huisvestingskosten maken een relatief groot deel van de productiekosten uit, vooral omdat deze bedrijven vrij grote kavels nodig hebben. De winstmarges zijn daarentegen klein. Als gevolg daarvan worden bedrijfsgebouwen eenvoudig en functioneel gehouden.

Locatie

Logistieke bedrijven concurreren met hun netwerken op de aanwezige infrastructuur. Hun locatie, of hun netwerk van locaties, vraagt dus een zeer strategische beslissing, die als gevolg van marktontwikkelingen ook weer snel herzien moet kunnen worden. Volgens de boven genoemde bronnen doen zich twee ruimtelijke trends voor in de havengerelateerde logistiek die relevant zijn voor de locatiekeuze van deze bedrijven: een toenemende spreiding van de havengerelateerde logistiek over het achterland, en een verdergaande specialisatie in het havengebied. Afhankelijk van het type product dat ze vervoeren, de regionale productmarkten die zij bedienen en hun specialisatie in de logistieke keten kiezen bedrijven voor de ene of de andere ruimtelijke strategie.

Ruimtelijke spreiding

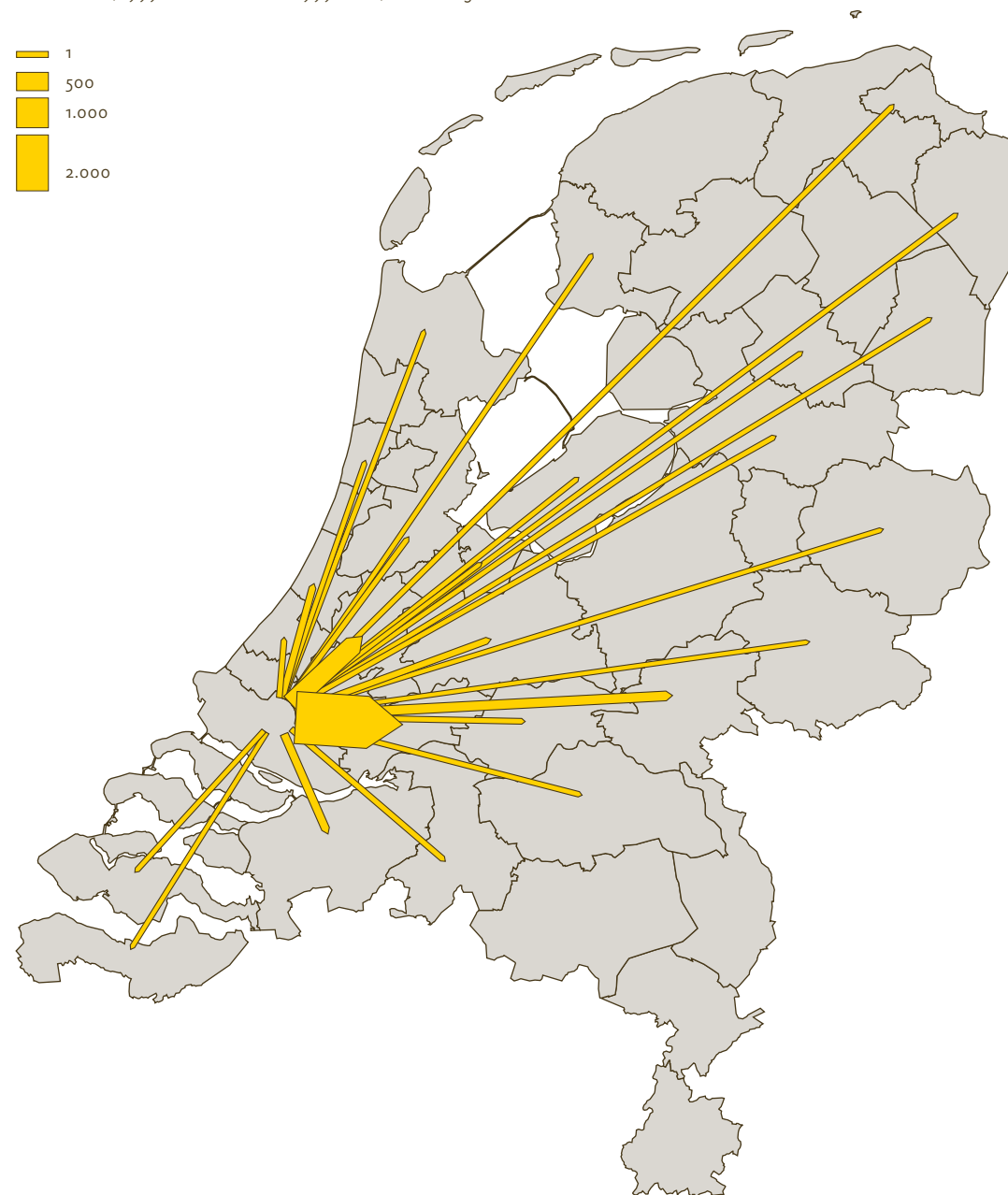
Logistieke bedrijven vervoeren enerzijds veel producten tegelijkertijd om de kosten laag te houden, en leveren anderzijds ook kleine groepjes specifieke producten snel af bij de afzetmarkt. Dat heeft te maken met de toenemende globalisering van de

vervoerstromen de afgelopen decennia en met een steeds verder gedifferentieerde vraag. Logistieke bedrijven trekken dan ook steeds meer activiteiten in de vervoerketen naar zich toe, zowel in de breedte (grotere volumes en meer producten) als in de lengte (eerdere en latere taken in de logistieke keten). Op die manier kunnen ze de kosten en het voorraadbeheer beter controleren.

Doordat logistieke bedrijven zich op locaties vestigen waar ze de toenemende schaal en variatie van hun activiteiten kunnen combineren, is het havengebied voor veel bedrijven niet meer geschikt. De daar toenemende congestie staat een snelle levering in de weg. Bovendien worden de meeste producten tegenwoordig in containers aangevoerd, waardoor het voor veel havengerelateerde logistiek niet meer noodzakelijk is om in de haven gevestigd te zijn. Immers, als een lading eenmaal van het zeeschip is overgeladen op een truck, maakt het niet veel uit waar die truck heenrijdt om de lading te verwerken.

Havengerelateerde logistieke bedrijven, vooral bedrijven met een fijnmazig distributienetwerk, zijn zich dus verder weg gaan vestigen van de haven. Omdat deze bedrijven hun producten snel aan de wensen van hun klanten moeten kunnen aanpassen, is het belangrijk dat ze dichtbij hun afzetmarkt zijn gevestigd. Bovendien hebben deze bedrijven grotere panden nodig. Er vinden relatief arbeidsintensieve activiteiten plaats (Value Added Logistics), zodat producten langer op één plek blijven en er meer ruimte moet zijn voor opslag. Een locatie buiten de haven is dan gunstiger omdat de grond goedkoper is. Daarnaast hebben bedrijven buiten het havengebied te maken met minder congestie, en kunnen ze de goederen aanvoeren vanuit meerdere zeehavens. Soms concentreren havengerelateerde bedrijven zich in hubs met een spoor- of binnenvaartverbinding naar de zeehaven. Door de concentratie van bedrijven biedt zo'n hub dezelfde schaalvoordelen als het zeehavengebied. Deze bedrijfsmigratie is ook gunstig vanuit het perspectief van een havenbedrijf (CPB, NEI & RIVM 2001). In de haven komt zo namelijk ruimte vrij voor bedrijven die wel aan de kade gevestigd moeten zijn.

Figuur 1. Verplaatsingen van groothandels- en logistieke bedrijven uit Groot-Rijnmond naar andere Corop-gebieden in Nederland, aantal banen, 1999-2006. Bron: LISA 1999-2006; bewerkingen RPB



Specialisatie havens

Terwijl een deel van de havengerelateerde logistiek uit de haven vertrekt, zal een ander deel zich juist in de haven concentreren. Deze bedrijven nemen de congestie, de grondprijzen en de beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor lief. Uiteraard geldt dat vooral voor kadegebonden activiteiten. Maar er zijn ook bedrijven die profiteren van de grote concentratie van logistieke activiteiten in de haven. Deze bedrijven vervoeren zelf geen goederen, maar coördineren de logistieke keten voor een verlader en huren vervoermiddelen in. Ook voor logistieke bedrijven die zich nog op massadistributie richten, blijft de haven een aantrekkelijke vestigingsplaats. Het gaat dan vaak om producten die zonder aanpassingen direct vanuit de haven naar het afzetgebied worden vervoerd. Ten slotte vestigen Europese Distributie Centra (EDC's) zich nog in de havens, omdat ze van daaruit hun producten naar meerdere landen kunnen vervoeren, ook via de kustvaart.

Uit de aan het begin van deze paragraaf genoemde literatuur over de logistieke sector blijkt dus dat de meer arbeidsintensieve logistieke bedrijven uit de haven vertrekken, terwijl de logistiek in de haven zich meer specialiseert in massadistributie. Nieuw areaal voor havengerelateerde logistiek is dus niet strikt aan het Rijnmondgebied gebonden. Ook de locaties langs de corridors richting Duitsland en naar het zuiden komen dan in aanmerking, evenals hubterminals zoals die in Venlo. Hoe snel deze trends doorzetten, wordt uit de literatuur niet duidelijk. De logistieke sector zelf constateert een zeer snelle schaalvergroting; zij voorziet bijvoorbeeld dat internationale logistieke dienstverleners in de toekomst al kavels van meer dan 5 hectare nodig hebben (RBO 2007).

Empirische verkenning

De theorie over de locatievoorkeuren van havengerelateerde logistiek en de visie van de sector geven diffuse signalen over de ruimtelijke structuur van deze sector. Hoe ver mogen alternatieven voor de Hoeksche Waard nu van de Rotterdamse haven af liggen? Om een idee te krijgen van de huidige situatie, onderzochten we het ruimtelijk patroon van de containerstromen die de Rotterdamse haven over

de weg verlaten (zie bijlage 4 in het bijlagenboekje bij deze studie). Dit patroon geeft een indicatie van de logistieke relaties. Het blijkt dat die containerstromen zich weliswaar uitspreiden over het hele land, maar zich wel sterk concentreren in Groot-Rijnmond (54 procent), gevolgd door de Corop-gebieden West-Noord-Brabant en Zuidoost-Zuid-Holland.¹

De meeste bestuurlijke partijen en het Havenbedrijf Rotterdam zijn het erover eens dat het bovenregionale bedrijventerrein dat gepland is in de Hoeksche Waard, een functie moet hebben voor de huidige bedrijven in Rijnmond. Daarom hebben we ook de verhuisstromen in kaart gebracht van groothandelsbedrijven en logistieke ondernemingen die wegtrekken uit Rijnmond. Deze stromen geven een extra indicatie voor het gebied waarin we naar alternatieve locaties moeten zoeken. Om deze verhuisstromen te achterhalen hebben we de mutaties onderzocht in het LISA-bestand in de periode 1999-2006². In dit bestand worden sectoren afgebakend op basis van de standaardbedrijfsindeling van het CBS³. Op basis van deze bedrijfsindeling is het niet mogelijk de havengerelateerde logistiek te onderscheiden van de andere logistieke activiteiten⁴.

Figuur 1 toont de verhuisstromen van bedrijven vanuit de regio Groot-Rijnmond naar andere Corop-gebieden. De verhuisstromen zijn uitgedrukt in aantal banen. De in de literatuur veronderstelde afnemende afstandsgevoeligheid van de havengerelateerde logistiek blijkt zich nog niet sterk in de verhuispatronen te uiten. Van de verhuizende bedrijven kiezen veruit de meeste voor een nieuwe locatie in dezelfde gemeente of regio, zodat ze hun huidige medewerkers en zakelijke contacten kunnen behouden. Figuur 1 laat zien dat de logistieke bedrijven uit Groot-Rijnmond die wel voor een andere regio kiezen, met name vertrekken naar Zuidoost-Zuid-Holland, gevolgd door Oost-Zuid-Holland en – in veel mindere mate – West-Noord-Brabant.

Conclusies voor het zoekgebied

Voor onze zoektocht naar alternatieven voor de Hoeksche Waard moeten we een concreet zoekgebied afbakenen. Hoewel de literatuur, de beleidsdefinities en de analyses niet eenduidig zijn over het

belang van nabijheid tot de Rotterdamse haven en over de vereiste ontsluiting, perken we het zoekgebied van dit onderzoek om twee redenen nader in.

Ten eerste blijkt dat zowel de plannen van de regionale bestuurders als de behoeften van het Havenbedrijf Rotterdam en de aan de haven gerelateerde logistiek duiden op een voorkeur voor locaties die in de nabijheid van de haven liggen. De alternatieve locatie voor het grootschalige bedrijventerrein in de Hoeksche Waard zal in eerste instantie uitwijkruimte en uitbreidingsruimte moeten bieden aan bedrijven in Rijnmond, en dus een relatie moeten hebben met de regionale arbeids- en woningmarkt. Dat betekent dat alternatieven als Venlo en Valburg bij Arnhem-Nijmegen in dit onderzoek niet in beschouwing worden genomen. Locaties in Ridderkerk en in de Zuidplaspolder bij Gouda komen wel in aanmerking, uitgaande van de visie van de Stadsregio Rotterdam. Deze afbakening strookt globaal met het gebied waarin ook voor de (milieu)effectrapportage van 1996 naar alternatieven voor de Hoeksche Waard werd gezocht (VROM 1996). Bij deze keuze baseren wij ons op de prioriteiten van de betrokken bestuurlijke partijen. Vanuit andere perspectieven, bijvoorbeeld de nationale logistieke sector of de Europese Unie, zouden wellicht ook verder weg gelegen locaties in aanmerking kunnen komen.

Ten tweede moeten de alternatieve locaties uitstekend ontsloten zijn voor het wegtransport over – bij voorkeur – internationale verbindingen.

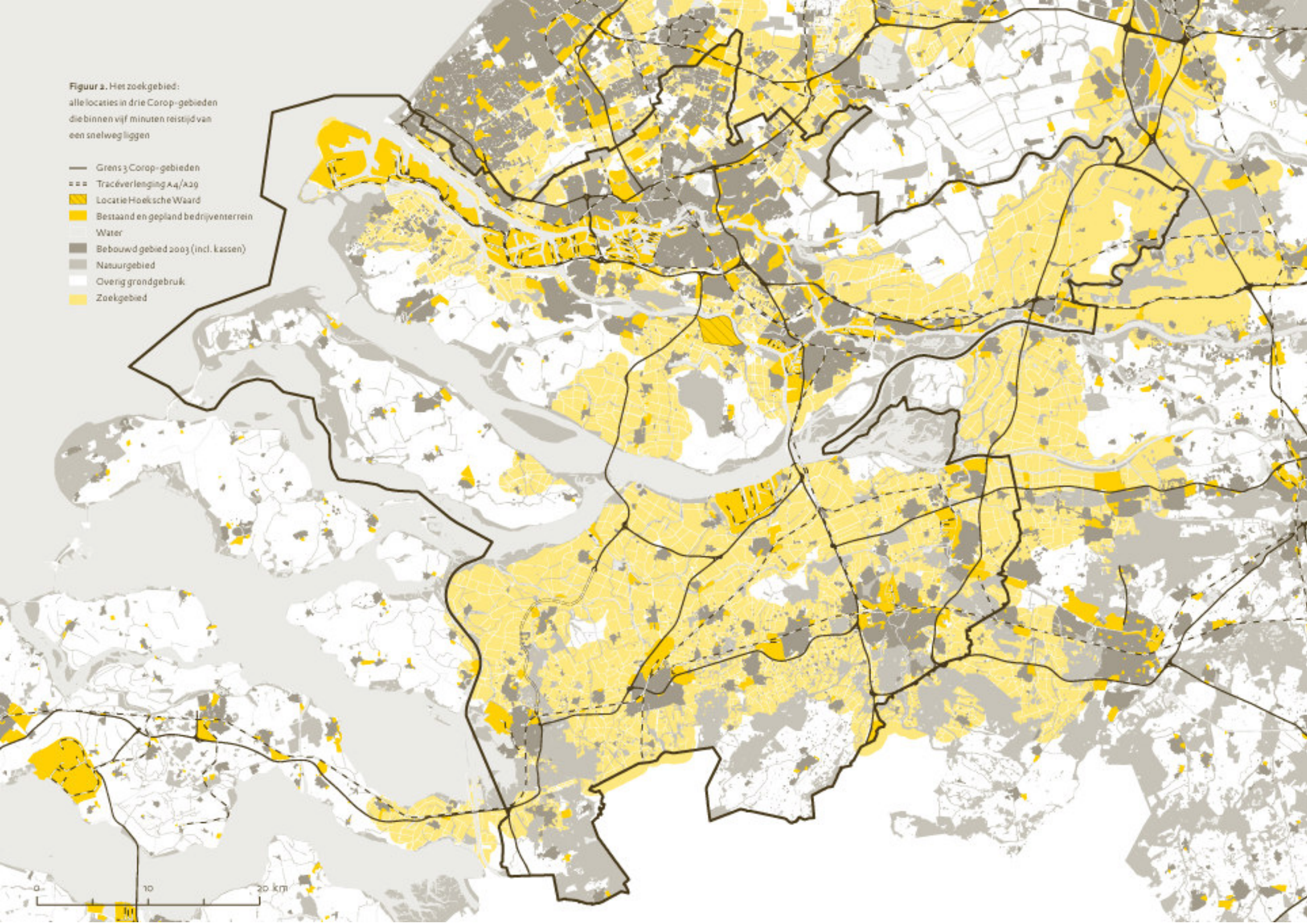
Op basis van deze twee randvoorwaarden beperken we het zoekgebied voor de alternatieven voor de Hoeksche Waard tot de Corop-gebieden Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant. We nemen binnen dit zoekgebied alleen locaties in beschouwing die vanaf het snelwegennet binnen vijf minuten bereikt kunnen worden (zie figuur 2). Bij deze reistijd is rekening gehouden met de gemiddelde snelheid op alle wegvakken en ook met de uitbreidingen van dit wegennet die volgens het MIRT vóór 2020 zullen plaatsvinden, zoals de verlenging van de A4 tussen Steenbergen en Bergen op Zoom en de opwaardering van de N15. Binnen dit zoekgebied zullen we de mogelijkheden verkennen om op andere plaatsen dan in de Hoeksche Waard aan de behoefte van 120 hectare te voldoen.

Noten

1. Een Corop-gebied is een gebiedsindeling die door het CBS gebruikt wordt om de dagelijkse arbeids- woningmarkten te benaderen. Nederland is verdeeld in 40 Corop-gebieden. De indeling is in 1971 vastgesteld door de Coördinatie Commissie Regionaal OnderzoeksProgramma op basis van pendelstromen. Elk Corop-gebied is een samenvoeging van gemeenten en volgt de provinciegrenzen.
2. Voor het LISA-bestand, zie: www.lisa.nl
3. Tot de sector logistiek behoren alle bedrijven die volgens de standaardbedrijfsindeling vallen onder 50 (handel en reparatie van auto's en motorfietsen), 51 (groothandel en handelsbemiddeling), 60 (vervoer over land), 61 (vervoer over water), 62 (vervoer door de lucht) en 63 (dienstverlening voor het vervoer).
4. Ecorys (2004) en BCI (2006) hebben een definitie opgesteld voor havengerelateerde activiteiten. Deze definitie omvat echter ook activiteiten die buiten de groothandel en logistiek vallen en daarom is hier afgeweken van die definitie. Aangezien die bredere definitie ook is gebaseerd op de standaardbedrijfsindeling van het CBS, kan daarbij evenmin zuiver onderscheid gemaakt worden tussen havengerelateerde logistiek en andere logistieke bedrijvigheid.

Figuur 2. Het zoekgebied:
alle locaties in drie Corop-gebieden
die binnen vijf minuten reistijd van
een snelweg liggen

- Grens 3 Corop-gebieden
- - - Tracéverlenging A4/A29
- Locatie Hoeksche Waard
- Bestaand en gepland bedrijventerrein
- Water
- Bebouwd gebied 2003 (incl. kassen)
- Natuurgebied
- Overig grondgebruik
- Zoekgebied



De behoefte aan nieuw terrein

In dit onderzoek gaat het om de selectie en ordening van alternatieve locaties voor het voorgenomen bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Toch kunnen we er niet omheen ook enige aandacht te besteden aan verwachte marktontwikkelingen, al was het alleen maar om vast te stellen of en wanneer een areaal bedrijventerrein van een omvang zoals die in de Hoeksche Waard is gepland, als mogelijke optie in beeld komt¹. Daarbij komen ook de achtergronden en impliciete aannames achter de behoefte-ramingen aan de orde. Met deze aannames en de onzekerheid die zij met zich meebrengen, moet bij een aanbodstrategie rekening worden gehouden.

In opdracht van het ministerie van Economische Zaken deed Buck Consultants International (BCI) onderzoek naar de vraag en het aanbod van ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid in de omgeving van Rotterdam, uitgaande van de situatie op 1 januari 2005 (BCI 2006). Daaruit bleek dat er voor 2020 behoefte is aan aanvullend aanbod van bedrijventerreinen; de Hoeksche Waard leek hiervoor een geschikte locatie. De vraagraming was gebaseerd op informatie van het CPB voor de totale regionale ruimtevraag naar bedrijventerrein met de eerdere startdatum 1 januari 2004 (Arts e.a. 2005). Inmiddels zijn we ruim drie jaar verder. Daarom heeft het RPB het aanbod opnieuw vastgesteld, uitgaande van de situatie op 1 januari 2007 (zie bijlage 'Bedrijven-terreinen en plannen' in het bijlagenboekje bij deze studie), en heeft het CPB de vraagraming overeenkomstig aangepast op het niveau van het totaal van bedrijven.

Omdat in ons onderzoek het relevante regionale gebied is verruimd ten opzichte van het gebied waarop BCI zich concentreerde, zijn de hieronder gepresenteerde vraag- en aanbodramingen niet exact vergelijkbaar met die in BCI (2006). Het is ook niet de bedoeling om hier een nieuwe behoefte-raming voor bedrijventereinen te maken. We willen alleen de 120 hectare terrein waarvan de locatie

– de Hoeksche Waard – in discussie is, plaatsen in een zo recent mogelijk beeld van vraag en aanbod in de relevante regio.

Terreinvraag

Met enige regelmaat wordt met de Bedrijfslocatie-monitor (BLM) de vraag naar bedrijventerreinen en zeehaventerreinen geraamd. De meest recente ramingen (Arts e.a. 2005) zijn gemaakt in het kader van de langetermijnstudie *Welvaart en Leefomgeving* (WLO) van CPB, MNP en RPB (Janssen e.a. 2006). De BLM-ramingen zijn geen voorspellingen maar scenarioberekeningen. De hiervoor gebruikte WLO-scenario's zijn opgesteld als vraagscenario's en veronderstellen geen grote wijzingen in het te voeren overheidsbeleid, ook niet ten aanzien van de aanleg van dit type terreinen. De vraagramingen lopen in de diverse scenario's sterk uiteen. De uiteenlopende uitkomsten doen daarbij recht aan de mate van onzekerheid die langetermijnontwikkelingen nu eenmaal omgeven. Dat betekent dat de scenario-uitkomsten van de WLO niet kunnen worden opgevat als streefbeelden. De scenario's zijn primair bedoeld om de effectiviteit van beleid bij heel uiteenlopende langetermijnontwikkelingen te illustreren. Dat betekent dat beleidsmakers niet voor een scenario mogen kiezen, als na te streven werkelijkheid, maar dat ze bij het reserveren van areaal voor bedrijventerreinen rekening houden met de bovenkant van de ramingen terwijl ze de realisatie van een bedrijventerrein zo goed mogelijk aan laten sluiten bij de werkelijke vraag.

De BLM raamt de netto-uitbreidingsvraag. Dit is het verschil tussen de totale benodigde ruimtebehoefte en het totale huidige ruimtegebruik. De vraagraming omvat dus niet de vervangingsvraag voor terreinen die van bestemming veranderen omdat ze niet meer als bedrijventerreinen worden gebruikt, maar bijvoorbeeld worden benut voor woningen en kantoren. De BLM publiceert ramingen op provincie-niveau, maar genereert ook ramingen op het lagere Corop-niveau. Echter, naarmate het ruimtelijk schaal-niveau lager wordt, moeten de ramingen met steeds grotere omzichtigheid worden geïnterpreteerd. Daarom bepalen we de behoefte aan nieuw terrein

Tabel 1. Ruimtevraag naar extra bedrijventerreinen in drie Corop-regio's, 2007-2020 en 2021-2030, exclusief vervangingsvraag, in hectare. *Bron:* op basis van BLM bijlage K plus aanvulling (Arts e.a. 2005)

	Global Economy		Strong Europe		Transatlantic Market		Regional Communities	
	2007-	2021-	2007-	2021-	2007-	2021-	2007-	2021-
	2020	2030	2020	2030	2020	2030	2020	2030
Groot-Rijnmond	780	280	420	90	540	-50	280	-60
Zuidoost-Zuid-Holland *	110	30	30	-20	90	-60	-60	-90
West-Noord-Brabant *	630	110	220	-140	480	-190	-10	-300
Totaal	1.520	420	670	-70	1.110	-300	210	-450

* inclusief zeehaventerreinen

Tabel 2. Aanbod van uitgifbare bedrijventerreinen en harde plannen per 1 januari 2007, in hectare. *Bron:* zie bijlage 5 (bijlagenboekje bij deze studie)

	Terstond uitgifbaar	Harde plannen	Totaal aanbod
Groot-Rijnmond	157	334	491
Zuidoost-Zuid-Holland *	86	29	114
West-Noord-Brabant *	234	8	242
Totaal	477	371	847

* inclusief zeehaventerreinen

Tabel 3. Sectorsamenstelling van de totale vraag naar ruimte op bedrijven- en zeehaventerreinen, nationaal gemiddeld, in 2001, 2020 en 2040, in procenten. *Bron:* Arts (e.a. 2005: 77, tabel 5.8)

	2001	Global Economy		Strong Europe		Transatlantic Market		Regional Communities	
		2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040
Nijverheid	46	37	31	40	33	40	35	39	35
Logistiek	30	34	40	32	36	33	37	33	37
Overig	24	28	28	28	30	27	28	28	28

alleen voor het onderzoeksgebied in zijn geheel.

In tabel 1 staat de (netto)ruimte vraag naar extra bedrijventerreinen voor de jaren 2007-2030 in de vier WLO-scenario's voor drie Corop-regio's – Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant –, inclusief zeehaventerreinen in de laatste twee regio's. Verondersteld mag worden dat de Tweede Maasvlakte voorziet in de vraag naar zeehaventerrein voor Groot-Rijnmond³. De *netto*vraag betekent dat in deze ruimteclaim nog geen rekening is gehouden met het aanvullende ruimtebeslag voor wegen en groenstroken. Omdat het om de vraag naar extra bedrijventerreinen gaat, ofwel: de uitbreidingsvraag, komt ook de vervangingsvraag door terreinonttrekkingen (ook wel transformatie genoemd) hier nog niet in beeld. Naar verwachting zal in de periode tot 2020 nationaal ongeveer 2 procent van het huidige nettoruimtegebruik aan de voorraad onttrokken worden. Dat is voor heel Nederland ongeveer 1.200 hectare (Arts e.a. 2005: 74). Proportioneel zou dat voor de drie onderscheiden Corop-regio's tezamen ongeveer 150 hectare zijn. Of dit inderdaad een accurate schatting van de vervangingsvraag in deze regio's is, is zonder nader detailonderzoek moeilijk te zeggen.⁴

De behoefte aan extra bedrijventerreinen tot 2030 varieert van 1.940 hectare in het scenario Global Economy tot -240 hectare in het scenario Regional Communities. In het laatste scenario is de totale ruimtebehoefte in 2030 dus lager dan er thans aan bedrijventerrein in gebruik is. Het vraagtempo zwakt in alle scenario's af. In drie van de vier scenario's wordt de nettovraag na 2020 zelfs negatief. In die gevallen loopt het ruimtegebruik dan terug na een aanvankelijke stijging.

Terreinaanbod

Het terreinaanbod hebben we in kaart gebracht aan de hand van voorraadgrootheden die in het IBIS-databestand geregistreerd zijn. Het terreinaanbod wordt gemeten in (uitgeefbare) hectares en omvat twee hoofdcategoryën: terstond uitgeefbaar aanbod (terrein dat klaar ligt om uitgegeven te worden) en gepland aanbod (terrein dat nog ontwikkeld moet worden). Gepland aanbod wordt onderverdeeld in harde en zachte plannen (zie inleidend hoofdstuk). Harde plannen vinden vrijwel zeker doorgang; van

zachte plannen is dat allerm minst zeker. Als totaal aanbod nemen we daarom het bestaande direct uitgeefbare terrein plus de harde plannen. Tabel 2 geeft een overzicht.

Confrontatie vraag en aanbod

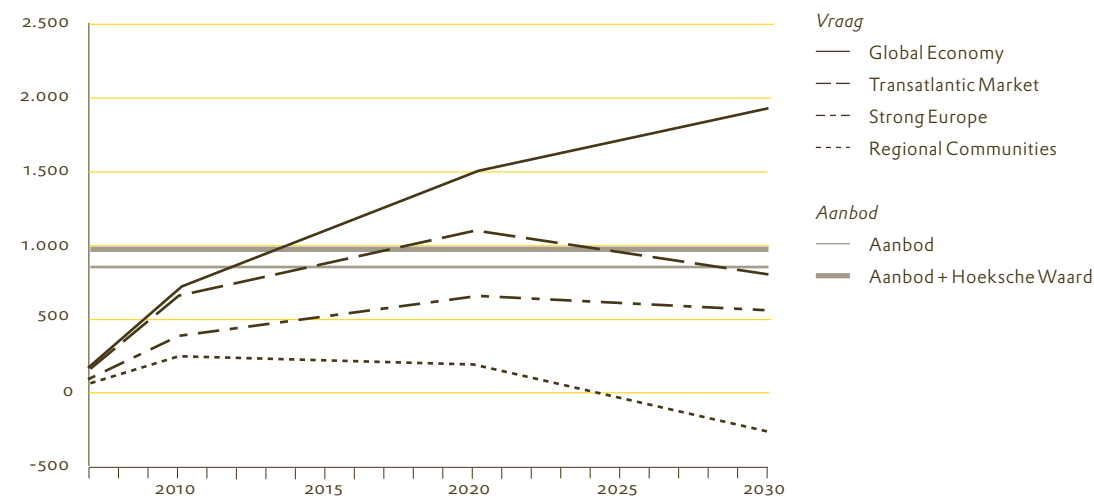
In figuur 3 confronteren we de vraag naar bedrijven-terreinen met het huidige, beschikbare aanbod. We zien nogmaals dat in alle scenario's het vraagtempo geleidelijk afzwakt. Alleen in het scenario Global Economy blijft de jaarlijkse vraag na 2020 nog doorstijgen. In de scenario's Transatlantic Market en Strong Europe bereikt de vraag rond 2020 zijn top, in Regional Communities gebeurt dit zelfs al rond 2010.

Om op regionaal niveau aan deze vraag te kunnen voldoen, zal het in de praktijk raadzaam zijn om enige reservevoorraad beschikbaar te hebben om pieken in de vraag en verschillen in de vraag naar plaats en karakteristieken van terrein en omgeving op te kunnen vangen ('ijzeren voorraad'). In iedere regio is voortdurend op verschillende locaties uitgeefbaar terrein beschikbaar.⁵ In de rechter grafiek is bij de vraag een zekere frictiereserve opgeteld. Daarbij hebben we gerekend met een frictieleege stand ter grootte van de te verwachten regionale vraag in de komende drie jaar, waarbij ten minste een minimale voorraad van 3 procent van de totale hoeveelheid uitgegeven terrein wordt aangehouden.⁶

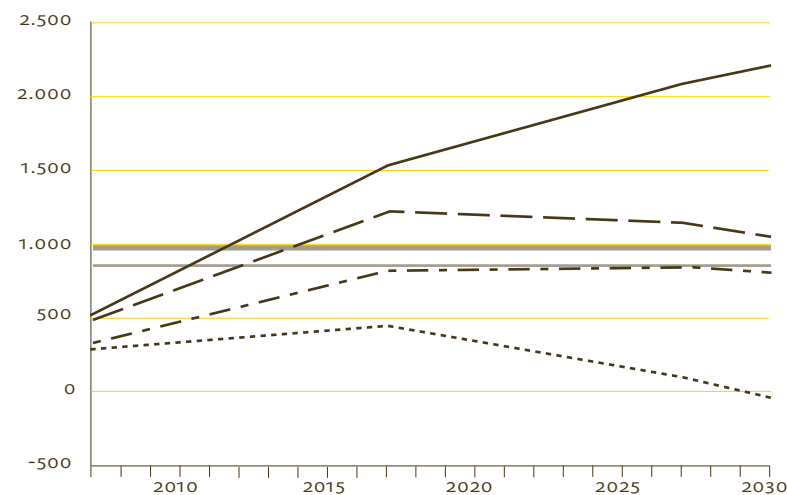
Voor het aanbod zijn in de figuur twee horizontale lijnen opgenomen. De onderste lijn is het huidige bekende aanbod, zoals berekend in tabel 2. Bij de bovenste lijn hebben we bij het aanbod ook het areaal van 120 hectare voor een terrein in de Hoeksche Waard meegerekend, dat valt onder het zachte aanbod. Op grond van deze totaalcijfers kunnen we constateren dat in het hoogste groeiscenario, Global Economy, het huidige aanbod zelfs met inbegrip van een terrein in de Hoeksche Waard over een aantal jaren niet meer toereikend zal zijn om de uitbreidingsvraag op te vangen. Ook in het scenario Transatlantic Market overstijgt de vraag op zeker moment het huidige beschikbare aanbod met veel meer dan 120 hectare, om er daarna weer onder te zakken. Wanneer we rekening houden met een zekere reservevoorraad, ligt dat moment in het scenario

Figuur 3. Confrontatie vraag, exclusief en inclusief frictiereserve en exclusief vervangingsvraag voor de periode 2007-2030, en het aanbod op 1 januari 2007

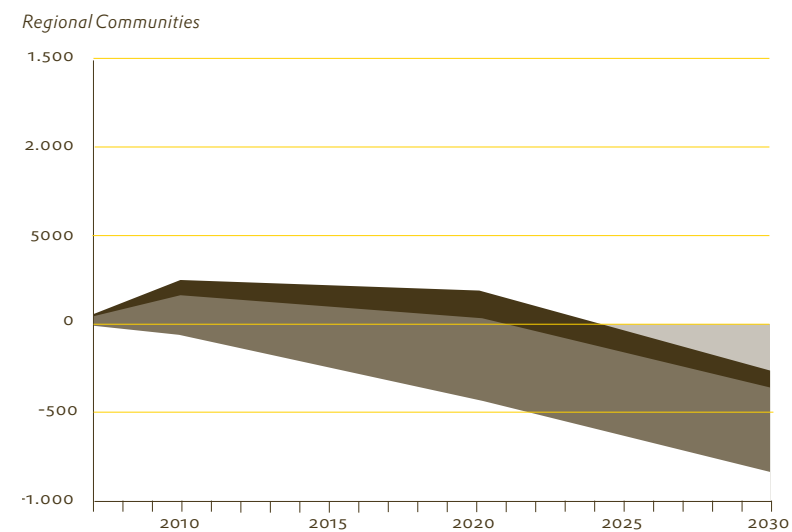
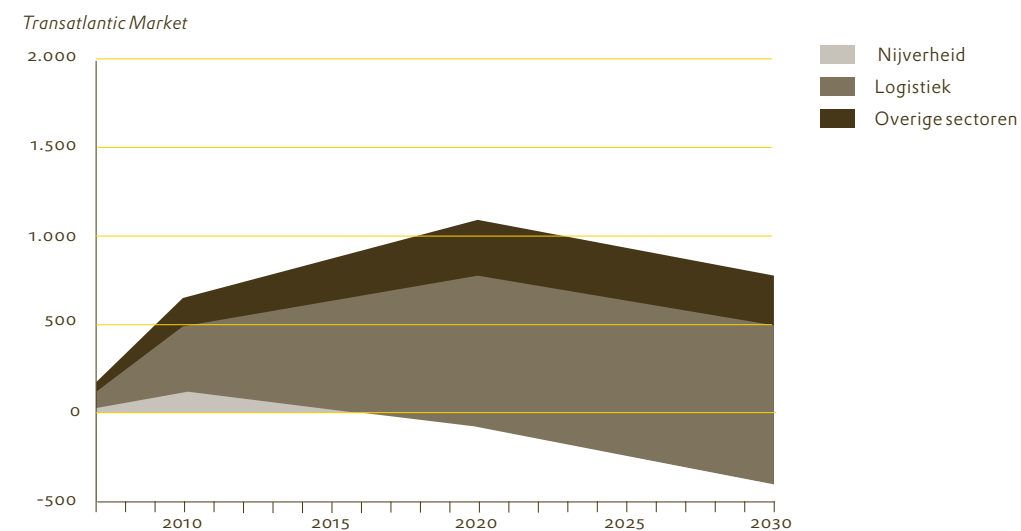
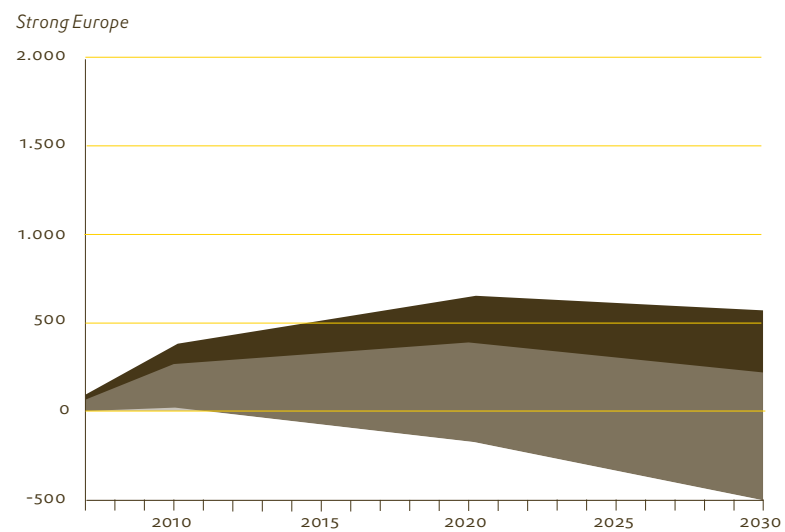
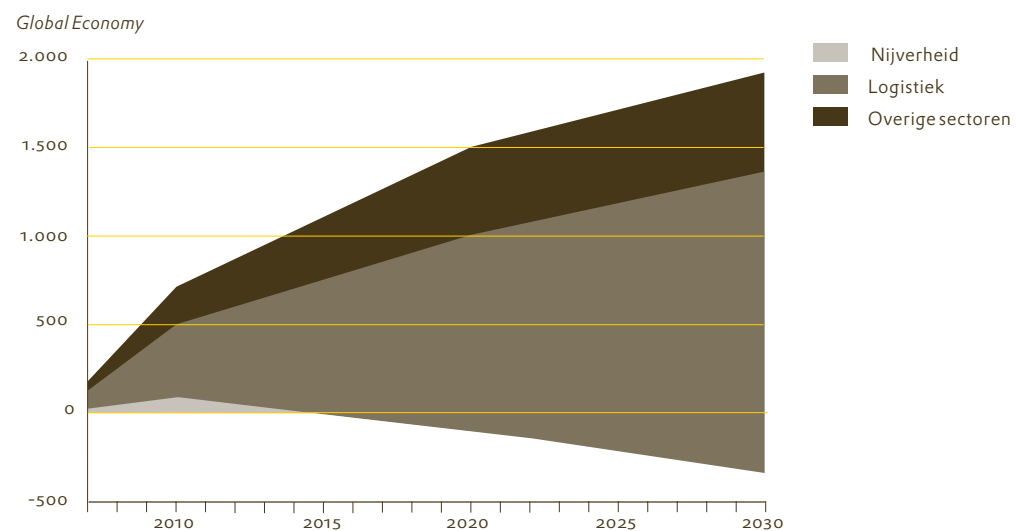
Vraag exclusief frictiereserve



Vraag inclusief frictiereserve



Figuur 4. Netto-uitbreidingsvraag in hectare ten opzichte van 2006 naar drie sectoren in vier scenario's



Transatlantic Market pas na 2030. In de twee andere twee scenario's, Strong Europe en Regional Communities, overstijgt de toekomstige extra ruimte-behoefte in omvang nimmer het huidige, reeds beschikbare aanbod, zelfs niet wanneer rekening wordt gehouden met enige reservevoorraad. We moeten hierbij opmerken dat in de vraagcijfers nog geen schatting is opgenomen voor de vervangingsvraag van mogelijk rond de 150 hectare.

Sectorstructuur

Bovenstaande analyse geeft een te eenvoudige voorstelling van zaken. De situatie ligt gecompliceerder.

Een eerste opmerking die we hierbij willen maken, is dat bovenstaande cijfers betrekking hebben op de nettovraag voor alle sectoren tezamen. De terreinvraag van de verschillende sectoren is niet zomaar uitwisselbaar. In de BLM wordt onderscheid gemaakt in een vijftal brede sectoren, te weten: Nijverheid, Logistiek, Consumentendiensten, Financiële en zakelijke dienstverlening en Overheid & Zorg. De havengerelateerde vraag valt vrijwel volledig binnen de sector logistiek (transport en groothandel). In de toekomst zullen de activiteiten op bedrijventerreinen verschuiven van industrie naar logistiek. Op nationaal niveau zal het aandeel industrie de komende 25 jaar afnemen met 11-15 procentpunt, vooral ten gunste van de logistiek en in wat minder mate ten gunste van de dienstensectoren (tabel 3).

Wat de drie in dit onderzoek onderscheiden Corop-regio's betreft, wijkt alleen Groot-Rijnmond in de startsituatie enigszins af van het nationaal gemiddelde, in de zin dat in 2001 het aandeel logistiek er zo'n 10 procentpunt hoger lag en het aandeel industrie zo'n 15 procentpunt lager. In elk van de Corop-regio's zal zich in de komende decennia naar verwachting een verschuiving in de sector samenstelling gaan voordoen die we ook nationaal gemiddeld zien; dat wil zeggen dat het aandeel industrie de komende 25 jaar zal afnemen met 11-15 procentpunt ten gunste van de logistiek en de dienstensectoren.

De verschuiving in activiteiten op de bedrijventerreinen zal extra duidelijk terugkomen in de uitbreidingsvraag. Zouden we voor het gemak het vrijkomende industrieterrein behandelen als nieuw aanbod en de er te plaatsen nieuwe activiteiten als extra vraag, dan schuiven vraag en aanbod in figuur 3 in gelijke mate omhoog en blijft het tekort onveranderd. Dit maakt duidelijk dat de toename van het aandeel logistiek op de bedrijventerreinen ertoe leidt dat een veel meer dan evenredig deel van de totale 'uitbreidingsvraag' in de toekomst betrekking zal hebben op de logistiek en nauwelijks meer op de industrie. Gemeten in aandeel van de netto-uitbreidingsvraag wordt het aandeel logistiek in elk geval veel groter dan het huidige aandeel doet vermoeden.

Figuur 4 geeft een overzicht van de netto-uitbreidingsvraag ten opzichte van 2006 in de drie gezamenlijke Corop-gebieden voor de vier WLO-scenario's. De grafieken bestaan uit drie vlakken. In drie van de vier scenario's vraagt de sector nijverheid aanvankelijk nog enige extra ruimte, maar op den duur geeft zij in alle scenario's per saldo terrein terug. De onderste lijn in de grafiek zakt dan door de nul. In het scenario Regional Communities is de netto-terrein vraag van de nijverheid over de gehele beschouwde periode negatief.

Uit de grafieken is ook af te lezen dat in het scenario Global Economy de netto-uitbreidingsvraag voor logistiek in de periode tot 2020 in omvang ongeveer gelijk is aan bijna driekwart van de totale netto-uitbreidingsvraag in hectare. In de overige scenario's is die verhouding zelfs nog hoger, al gaat het in absolute aantallen wel om minder hectares.

Herstructurering

De BLM-raming betreft, zoals gezegd, de netto-uitbreidingsvraag. De verschuiving van nijverheid naar logistiek en diensten vereist een enorme herstructurering van bestaand bedrijfsterrein. De afname van het aandeel nijverheid in het ruimtegebruik leidt op den duur in alle scenario's tot een teruggave van terrein. De BLM-raming veronderstelt impliciet dat deze terreinen moeiteloos voor andere activiteiten kunnen worden heringericht⁷. In de scenario's met hoge netto-uitbreidingsvraag (Global Economy en Transatlantic Market) zullen dat voor

een belangrijk deel andersoortige industriële activiteiten zijn, naast logistiek en diensten. In de overige scenario's (Strong Europe en Regional Communities) zal een groter deel impliciet worden toebedeeld aan de logistiek (figuur 4). Het is daarbij maar zeer de vraag of dit vrij te komen 'nieuw aanbod' zo maar geschikt is voor logistieke activiteiten. Niet ieder afzonderlijk vrijkomend perceel op een bedrijventerrein kan gemakkelijk opnieuw worden uitgegeven. Onvermijdelijk zal er altijd een zekere hoeveelheid leegstand aanwezig zijn. Daarnaast kan het nodig zijn zittende bedrijven te verhuizen om voldoende aaneengesloten ruimte te verkrijgen voor een effectieve herinrichting van het terrein. In het hoofdstuk 'Herstructurering en verdichting als alternatief' gaan we hier nader op in.

De feitelijke herstructurering moet op zijn minst groter zijn dan de impliciete negatieve vraag van de nijverheid, anders komt niet al het terrein beschikbaar. Dit is echter niet te verwachten omdat veel kleine, oude industrieterreinen die leeg komen, eerder geschikt zijn voor bijvoorbeeld woningbouw dan voor de veel verkeer genererende logistiek⁸. Als we alleen rekening houden met deze eerder besproken vervangingsvraag als gevolg van transformatie, dan betekent dit al dat de tekorten op termijn duidelijk hoger zullen zijn dan in figuur 4 is aangegeven.

Plaats Hoeksche Waard in toekomstig aanbod

Op grond van de toekomstige vraagontwikkeling blijkt het huidige aanbod van bedrijventerrein in twee van de vier WLO-scenario's onvoldoende om de uitbreidingsvraag in de komende jaren op te kunnen vangen. In het scenario Global Economy gaat het om een structureel tekort en is de aanleg van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard derhalve een serieuze optie. In Transatlantic Market gaat het wellicht om een tijdelijk, zij het langdurig tekort. En in Strong Europe en Regional Communities lijkt het op grond van de totaalcijfers niet nodig het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard aan te leggen. In de nettovraagcijfers is echter nog geen rekening gehouden met een relatief omvangrijke herstructuringsopgave die zich de komende decennia zal

voordoen, en ook niet met de vervangingsvraag. Afhankelijk van hoe daarmee wordt omgegaan, zal de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen dus nog aanzienlijk hoger kunnen uitvallen.

In de *Nota Ruimte* wordt een nog aan te leggen bedrijventerrein in de Hoeksche Waard aangemerkt als bedoeld voor havengerelateerde activiteiten. Een dergelijk terrein, dat valt onder het zachte aanbod, is dan als het ware het eerst volgende aanbod nadat het huidige aanbod is opgevuld. De vraag is vervolgens of elders beschikbaar terrein geschikter is voor de beoogde logistieke functies dan het terrein in de Hoeksche Waard, en of die alternatieve locaties dus beter eerder kunnen worden aangelegd. Naarmate de Hoeksche Waard minder geschikt zou blijken dan de alternatieve locaties, is het rationeel om de aanleg in de Hoeksche Waard verder uit te stellen. Tijdens de periode van uitstel zal ook geleidelijk meer informatie beschikbaar komen over het feitelijk verloop van de vraag naar, en de herstructurering en de transformatie van bedrijventerreinen. Al naar gelang de spanning tussen aanbod en vraag die in de praktijk blijkt op te treden, kan dan alsnog worden overgegaan tot aanleg dan wel afstel van aanleg van het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Een dergelijke aanpak van prioritering in de tijd past goed binnen de stelregel voor het goed omgaan met de grote onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen: 'houd bij reserveren rekening met de bovenkant van de ramingen, maar laat de aanleg zo goed mogelijk aansluiten bij de zich werkelijk manifesterende vraag'.

Ander beleid?

De ramingen van de BLM veronderstellen, net als de bredere scenariostudie *Welvaart en Leefomgeving* (Janssen e.a. 2006), een voortzetting van het huidige beleid. Op het gebied van bedrijventerreinen houdt dit beleid onder meer in dat wordt voorzien in voldoende aanbod om aan de verwachte behoefte te kunnen voldoen. Bij meer restrictief beleid, bijvoorbeeld via rantsoenering van het aanbod, hogere grondprijzen of heffingen op ruimtegebruik, kunnen gedragsreacties van het bedrijfsleven tot een kleinere behoefte aan nieuw terrein leiden. Mocht zich zo'n

koerswijziging voordoen terwijl de andere omstandigheden gelijk blijven, dan zullen de ramingen waarschijnlijk naar beneden bijgesteld moeten worden en kunnen plannen voor nieuwe bedrijven-terreinen worden uitgesteld. Enkele opties voor ander beleid en het effect daarvan op de ruimte-vraag worden geschetst in Gordijn e.a. (2007).

De scenario's laten zien dat er een kans is op krimp van de vraag naar bedrijventerreinen. In drie van de vier BLM-scenario's zakt de nationale uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen op langere termijn onder de nullijn. Ook in ons zoekgebied als geheel wordt dit voorzien. Vanaf dat moment kan er terrein 'overblijven', hetgeen tot een aanzienlijke belasting kan leiden van de overheidsfinanciën en de leef-omgeving. Ook de veroudering van bestaande terreinen kan dan versnellen.

De piek in de totale behoefte aan bedrijventerreinen kan zich al rond 2020 voordoen. Bij plannen voor nieuwe terreinen moet dus verder worden gekeken dan 2020, om problemen in de periode daarna te voorkomen. Bij de locatiekeuze en de inrichting van de terreinen, kan bijvoorbeeld al worden geanticipeerd op hergebruik voor andere functies (Schuur e.a. 2007). En de gefaseerde aanleg van een aantal kleinere bedrijventerreinen in plaats van één grote kan bijvoorbeeld meer flexibiliteit bieden.

Noten

1. 120 hectare voor havengerelateerde vraag conform de Nota Ruimte. Rekening houdend met ruimte voor wegen, groen-stroken en dergelijke is het brutoruimtebeslag hiervan circa een derde hoger, dus ongeveer 160 hectare. Tevens is er een plan om een terrein aan te leggen voor de zogeheten regionale vraag van netto 60 hectare. Dit alles is extra ten opzichte van het bestaande bedrijventerrein Boonsweg aan de Blaaksedijk.
2. Het startjaar 2007 in dit rapport wijkt daarmee af van dat in de BLM-ramingen ten behoeve van de WLO (Arts e. a. 2005) en ook van dat in het BCI-rapport. Aldaar werd gerekend vanaf startjaar 2004 respectievelijk 2005.
3. In het inleidende hoofdstuk gaven we aan waarom zeehaven-terrein in Rotterdam buiten deze confrontatie van vraag en aanbod wordt gehouden.
4. Volgens het ministerie van Economische Zaken bedroeg de onttrekking van terrein alleen in het Corop-gebied Groot-Rijnmond de afgelopen jaren al 15 hectare per jaar.
5. Zo ligt het in de bedoeling om beide aan te leggen terreinen in de Hoeksche Waard (zie voetnoot 1) gefaseerd aan te leggen en geleidelijk uit te geven in de periode 2012-2020. Tot de einddatum zal er dus voortdurend een stukje braak liggen als terstond uitgeefbaar terrein.
6. In de topjaren 1996-2000 waarin zeer veel terrein werd uitgegeven, bedroeg op nationaal niveau het areaal uitgeefbaar terrein nog altijd circa drie maal de jaarlijkse uitgifte. In de andere jaren was dat aanzienlijk meer. In alle jaren vanaf 1991 bedroeg de voorraad terstond uitgeefbaar terrein aanzienlijk meer dan 3 procent van het areaal uitgegeven terrein. Op 1 januari 2006 was dit voor Nederland als geheel bijna 10 procent. In de drie gezamenlijke Corops was dat circa 7 procent. Bron: IBIS 1988-2006.
7. Dat verklaart onder meer de zeer lage netto-uitbreidingsvraag rond de Drechtsteden zoals opgemerkt in BCI (2006: 33). In het Corop-gebied Zuidoost-Zuid-Holland komt veel industrieel terrein terug dat werd gebruikt voor met name scheepsbouw en machinebouw.
8. Een dergelijke functieverandering van terrein (transformatie) leidt tot een vervangingsvraag, zoals aangestipt bij de bespreking van de terreinvraag bij tabel 1.

Criteria voor de afweging

Sommige locaties zijn betere alternatieven voor de Hoeksche Waard dan andere. Welke dat zijn, en in hoeverre zij werkelijk een goed alternatief vormen, hangt af van de kenmerken van deze locaties en van de waardering van die kenmerken. Het betreft hier geen kenmerken die een locatie uitsluiten, maar kenmerken die die locatie meer of minder aantrekkelijk maken. De waardering van deze kenmerken heeft een subjectief karakter: zij hangen mede samen met politieke zienswijzen en met de relatie die de beoordelaar heeft tot de betreffende locatie.

We stellen hier geen strikte, eenduidige hiërarchie van deze kenmerken vast. Het is immers niet aan de planbureaus om te bepalen of economische potentie belangrijker is dan bijvoorbeeld landschappelijke kwaliteit. In deze studie geven wij voor elke locatie de belangrijkste relevante kenmerken en we proberen deze uit te drukken in volumes of ordinale grootheden. We beperken ons daarbij tot globale indicaties van de kenmerken van de terreinen.

Sommige kenmerken hebben betrekking op economische en externe effecten die de extra bedrijvigheid op een alternatieve locatie met zich mee kan brengen, en op de kosten van de vereiste investeringen. De omvang van deze effecten en de plaats waar deze zich zullen voordoen, schatten we in op basis van de informatie van betrokkenen bij provincies, gemeenten en andere overheden.

Gebruikte criteria

Bij de afbakening van het zoekgebied hebben we twee uitsluitende randvoorwaarden toegepast. Daarbij vielen alle locaties buiten de drie genoemde Corop-gebieden en alle locaties die verder dan vijf minuten reistijd van het snelwegennet liggen, af. De criteria die in dit hoofdstuk aan de orde zijn, sluiten geen locaties uit maar worden gebruikt om de overblijvende locaties kwalitatief te vergelijken.

Bij de keuze van deze criteria hebben we onder meer gebruik gemaakt van het (Milieu-)effectrapport

over de Leidse en Rotterdamse Regio (1996) en de studie van RBOI (2007) naar het logistieke terrein Moerdijk. Het gaat om drie soorten criteria:

Criteria die samenhangen met productie en efficiëntie

- reisafstand tot Rotterdam, als indicatie voor het effect op de Rotterdamse arbeidsmarkt;
- geschiktheid voor de beoogde doelgroep van de Hoeksche Waard: de havengerelateerde logistiek, met minimale milieuzonering van 3,2 bij voorkeur tot 4;
- omvang van de locatie, zodat schaalvoordelen via bijvoorbeeld gedeelde voorzieningen mogelijk zijn.

Criteria die samenhangen met de leefomgeving

- de ligging in een Nationaal Landschap of in een Rijksbufferzone;
- mogelijkheden tot multimodale ontsluiting;
- de verstoring van de woonomgeving.

Kosten

- globale omvang van de kosten om de locatie te ontsluiten, of, bij verouderde terreinen, van de investeringen die nodig zijn om het betreffende areaal vrij te maken.

Deze criteria worden in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

Criteria die buiten beschouwing blijven

Sommige criteria die in de politieke en bestuurlijke arena in verband met de Hoeksche Waard genoemd worden, blijven in dit onderzoek buiten beschouwing:

– *Stimulans voor de integratie van bewoners in de nabije achterstandswijken.* Logistieke bedrijvigheid vereist vooral lager geschoolde arbeid. Door deze sector groeimogelijkheden te bieden zouden de kansen voor achterstandswijkbewoners op werk in de buurt kunnen worden gestimuleerd (zie (Milieu-)Effectrapport Leidse en Rotterdamse Regio 1996). Empirische bronnen over dit specifieke effect op achterstandswijken zijn er echter niet. Het is ook de vraag of de oorzaken van de hoge structurele werkloosheid in deze wijken zo sterk samenhangen met de afstand tot geschikt werk.

– *Bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven.* Ook voor dit economisch effect van een locatie zijn er nauwelijks empirische bronnen te vinden. De relatie tussen de locatie van

een bedrijventerrein en de productiviteit van een regio is moeilijk te leggen. Er zijn studies die economische effecten aantonen die samenhangen met de locatie van bedrijven ten opzichte van elkaar (economische clusters), maar deze laten zich niet naar een individueel terrein vertalen.

– *Belasting van de verbindende infrastructuur met Rotterdam en van de ontsluiting van Rotterdam, indien duidelijk afwijkend van de belasting door de Hoeksche Waard.* Het is niet goed mogelijk de verschillen in verkeersbelasting tussen de alternatieve locaties in kaart te brengen. Vrijwel alle locaties leiden tot een verdere belasting van de grote verkeersaders naar het buitenland en in het bijzonder van de A15. Bij sommige locaties, bijvoorbeeld bij Ridderkerk, wordt het ene knooppunt iets meer getroffen dan het andere, maar dan is de door het vrachtverkeer afgelegde afstand weer wat minder dan bij locaties langs wegen met een geringere congestie, zoals in West-Brabant. De nuances zijn te klein en te arbitrair om een goede afweging te kunnen maken.

– *Effect op het milieu.* Voor zover het niet gaat om geluidshinder voor de woonomgeving of verstoring van de natuur (zie boven), zullen locaties op dit kenmerk onderling weinig verschillen. De alternatieve locaties moeten de beoogde doelgroep van de Hoeksche Waard kunnen opvangen, waarbij de milieuzonering maximaal 4 bedraagt. Hierdoor is de milieuhinder door het soort bedrijfsactiviteit op alle locaties ongeveer gelijk.

– *Financiële haalbaarheid (wat betreft exploitatie).*

De investeringen die met de ontsluiting van een locatie gepaard gaan, komen in zeer globale zin aan de orde. Locatiespecifieke exploitatieberekeningen kunnen echter niet binnen de termijn van deze studie worden uitgevoerd.

– *Minimale kavelgrootte en toegestane bouwhoogte van meer dan 15 meter (mogelijkheden voor hogere dichtheden, flexibiliteit).* Over deze kenmerken van de toekomstige locaties bestaat vrijwel geen informatie. In zachte plannen worden deze kenmerken doorgaans nog niet vermeld of zijn ze nog niet definitief.

Zachte plannen als alternatief

De eerste stap in onze verkenning naar alternatieven voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard betreft de nieuwe bedrijventerreinen die provincies en gemeenten al gepland hebben. Daarbij komen alleen plannen in aanmerking die in het zoekgebied van deze studie liggen, dat wil zeggen op vijf minuten reistijd vanaf het snelwegennet in de drie Corop-gebieden Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant. Bovendien moet het om zacht aanbod gaan en moeten de plannen, als alle partijen het daarover eens worden en de middelen beschikbaar zijn, voor 2020 opgeleverd kunnen worden (zie het verzoek van de ministers, bijlage 1 in het bijlagenboekje bij deze studie).

Hieronder inventariseren we de zachte plannen voor nieuwe bedrijventerreinen en komen we tot een selectie. Vervolgens vergelijken we de 24 geselecteerde plannen aan de hand van de in het vorige hoofdstuk besproken criteria. Zo zal blijken of andere planlocaties geschikter zijn dan de Hoeksche Waard voor de opvang van de havengerelateerde logistiek; locaties die in dat geval beter eerst zouden kunnen worden ontwikkeld.

Inventarisatie van locaties

Het IBIS-bestand biedt jaarlijks een overzicht van het aanbod aan bedrijventerreinen bij gemeenten. Het bestand is echter ontoereikend voor onze inventarisatie van zachte plannen, en wel om twee redenen. Ten eerste bevat de meest recente versie van dit bestand gegevens over de situatie per 1 januari 2006. Het is waarschijnlijk dat enkele plannen uit het IBIS-bestand in de periode tussen 1 januari 2006 en november 2007 – het moment waarop deze studie geschreven is – zijn vastgesteld en dus ‘hard’ zijn geworden. Daarom hebben we, met behulp van de eigen gegevens van de provincies Zuid-Holland (STEC 2007) en Noord-Brabant (ETIN 2007), het aanbod per 1 januari 2007 in de

drie bestudeerde Corop-gebieden geïnventariseerd.

Ten tweede staan in het IBIS-bestand niet alle zachte plannen voor nieuwe terreinen. Vaak geven gemeenten bij de inventarisatie alleen plannen door die zich in de fase van het ontwerpbestemmingsplan bevinden. Omdat wij ook plannen die nog in voorbereiding of zelfs nog niet in studie zijn, tot het zachte aanbod rekenen en dus als mogelijk alternatief beschouwen, hebben we het overzicht aan potentiële plannen aangevuld met andere bronnen. De Nieuwe Kaart van Nederland¹, waarop nog zachtere plannen voor nieuwe bedrijventerreinen staan vermeld, is zo’n bron, evenals de plannen die in de verschillende streekplannen zijn gesuggereerd. In overleg met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, de stadsregio Rotterdam, de regio Drechtsteden, de gemeente Rotterdam en de gemeente Dordrecht hebben we vervolgens bekeken welke van deze plannen in november 2007 nog niet door de gemeenteraad zijn vastgesteld en dus nog tot het zachte aanbod behoren².

In bijlage 5 (zie bijlagenboekje bij deze studie) geven we een overzicht van alle bestaande en geplande bedrijventerreinen in de drie Corop-gebieden, onderscheiden naar volledig uitgegeven terreinen, terreinen met terstond uitgeefbare kavels, harde plannen voor nieuwe terreinen of uitbreidingen van bestaande terreinen en zachte plannen. De genoemde plannen moeten aan vier randvoorwaarden voldoen om als alternatief voor de Hoeksche Waard in aanmerking te komen. De meeste voorwaarden hangen samen met de beoogde doelgroep voor het terrein in de Hoeksche Waard:

- het plan moet tot het zachte aanbod behoren. Er mag dus nog geen bestemmingsplan voor dit terrein zijn vastgesteld;
- de geplande locatie moet binnen het voor deze studie vastgestelde zoekgebied vallen en dus bereikbaar zijn binnen vijf minuten reistijd vanaf op- en afritten van het snelwegennet;
- net als het terrein in de Hoeksche Waard moet het geplande terrein minimaal de milieucategorie 3 kunnen krijgen (BCI 2006). Deze zonering wordt onder meer bepaald op basis van de afstand tot woongebieden;

– het geplande terrein moet minimaal een areaal van 10 hectare netto uit kunnen geven. Deze ondergrens hangt samen met de wens van onder meer de provincie Zuid-Holland dat op het bovenregionale terrein in de Hoeksche Waard ook grote kavels beschikbaar moeten zijn (zie hoofdstuk ‘Doelgroep en zoekgebied’)³.

In bijlage 5d laten we per terrein zien waarom sommige zachte plannen toch niet als alternatief voor de Hoeksche Waard in aanmerking komen. Onze selectie laat 24 plannen over, die voldoen aan de vier gestelde randvoorwaarden (zie bijlage 5e). Over deze plannen is nadere informatie verzameld via de betrokken gemeenten en streekplancoördinatoren, bijvoorbeeld of de geselecteerde terreinen inderdaad voldoen aan de criteria. Daarnaast hebben we informatie verzameld die ons in staat stelt deze plannen te vergelijken met het terrein in de Hoeksche Waard. Bijlage 6 (zie bijlagenboekje bij deze studie) bevat deze informatie: een korte beschrijving van het plan, de meest ingrijpende investeringen in ontsluiting die voor die locatie nodig zijn en de bestuurlijke discussie rond het betreffende plan. Op basis van deze informatie kunnen we elk plan toetsen aan de kwaliteitscriteria die in het vorige hoofdstuk zijn besproken (zie tabel 4). Daarbij maken we de kanttekening dat geen van deze plannen is vastgesteld in een bestemmingsplan, waardoor een aantal gevraagde kenmerken van de locaties (zoals milieucategorie en omvang) niet definitief is.

Bij de verkenning van alternatieve locaties houden wij geen rekening met de doelgroepen die in de zachte plannen worden genoemd⁴. Ten eerste, omdat het bij deze zachte plannen nog relatief eenvoudig is ze voor een andere doelgroep te bestemmen, als dat vanwege nieuwe besluiten over de Hoeksche Waard nodig zou zijn. Ten tweede, omdat zulke regionale segmenteringen van de grondmarkt voor bedrijven niet altijd doelmatig zijn. Per segment is de regionale vraag moeilijk te voorspellen. Ook de BLM raamt de ruimtevraag om die reden als geheel. Segmentering van het aanbod van bedrijventerreinen kan bestuurlijk (voor het eigen bedrijfsleven) en marketingtechnisch (exclusiviteit) een verstandige strategie zijn, maar zal door de onzekerheid rond de werkelijke vraag

ook leiden tot onnodige voorraden. Gemeenten blijken bij dergelijke marktprofielen dan ook niet altijd standvastig te zijn: als de marktvraag van het segment tegenvalt of als stedenbouwkundige belangen dat nodig maken, worden ook andere bedrijven toegelaten, of herziet men zelfs het profiel (Traa & Hamers 2007). In deze verkennende studie willen we locaties die een bepaalde doelgroep hebben, daarom niet bij voorbaat uitsluiten⁵.

Eén van de geoormerkte zachte plannen is een terrein van netto 60 hectare dat is bedoeld voor de opvang van *regionale* bedrijven in de Hoeksche Waard. Dit terrein wordt samen met het bovenregionale terrein van 120 hectare als één geheel gepland. Het ligt exact op dezelfde locatie en is op het eerste gezicht dus een schijnalternatief. Maar als zou worden besloten (een deel van) het bovenregionale areaal niet aan te leggen, zou ook dit regionale terrein voor de opvang van haven-gerelateerde logistieke bedrijven gebruikt kunnen worden. Net als de andere locaties waarvoor provincies en gemeenten een andere doelgroep op het oog hebben, nemen we dit regionale bedrijven-terrein mee als potentieel alternatief voor het *bovenregionale* Hoeksche Waard-plan.

Uitwerking van de criteria

De 24 zachte locaties vergelijken we met de Hoeksche Waard aan de hand van criteria die betrekking hebben op productie en efficiëntie en op de leef-omgeving, en de globale ingrepen die nodig zijn voor een geschikte ontsluiting (tabel 4). Deze criteria sluiten geen locaties uit, maar maken een locatie meer of minder geschikt.

Meestal zal de waardering voor een criterium een ordinale waardering (+/-) zijn, omdat de beoordeling niet in kengetallen is te vangen of omdat het binnen de gegeven tijd niet mogelijk was hardere gegevens te verzamelen. Om interessant te zijn, moeten alternatieven per saldo aantrekkelijker zijn dan het beoogde bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Daarom worden alle locaties beoordeeld in relatie tot de Hoeksche Waard. Een positieve waarding (+) houdt in dat de locatie voor dat criterium een hogere waardering krijgt dan het terrein in de Hoeksche Waard, bij een negatieve

waardering (-) geldt het omgekeerde. De beoordelingen in de tabel zijn gebaseerd op de informatie in bijlage 6 (zie bijlagenboekje bij deze studie). Echter, voordat we tabel 4 kunnen samenstellen, werken we de kwalitatieve criteria eerst nader uit.

Productie- en efficiëntiecriteria

Reisafstand tot Rotterdam. De ligging van de Hoeksche Waard ten opzichte van de haven en de woonkern van Rotterdam is een belangrijke reden waarom de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland een voorkeur hebben voor deze locatie. Het terrein is vooral bedoeld als overloop voor bedrijven die een sterke relatie hebben met de Rotterdamse haven (of daar zelfs zijn gevestigd), maar die zich niet in de haven zelf hoeven te bevinden. Veel van de huidige medewerkers van deze bedrijven zullen in (de omgeving van) Rotterdam wonen. Immers, havengerelateerde, logistieke activiteiten bieden vooral werkgelegenheid aan lager en middelbaar geschoolde arbeidskrachten; een groep die een lage pendelbereidheid heeft, zoals blijkt uit cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) en Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van het CBS uit 2007. Een alternatieve locatie te ver van Rotterdam zal er dan waarschijnlijk ook toe leiden dat de werkgelegenheid naar andere woonkernen verschuift. Uitgaande van de bestuurlijke wens dat de Hoeksche Waard een duidelijke relatie moet hebben met de Rotterdamse arbeidsmarkt, is het een voordeel (+) als een alternatief dicht bij Rijnmond ligt en een nadeel (-) als dat niet zo is.

Milieucategorie. We hebben de gemeenten gevraagd een indicatie te geven van de maximale milieucategorie van het geplande terrein, rekening houdend met de mogelijke hinder voor de omliggende bebouwing. Plannen met een milieucategorie 3 of 4 krijgen in de tabel een gelijkteken (=), omdat zij de beoogde doelgroep van de Hoeksche Waard geheel of gedeeltelijk kunnen opvangen. Bij een zonering van 5 krijgen terreinen een negatieve waardering. In dat geval kunnen deze terreinen – die slechts op een beperkt aantal plekken ontwikkeld kunnen worden – beter gereserveerd worden voor activiteiten met een zwaardere milieuhinder dan de logistiek.

Omvang. Van bijna ieder terrein is het geplande (netto) uitgeefbare areaal bekend. Soms is dit areaal in het oorspronkelijke plan (het streekplan of RR2020) groter dan gemeenten aangeven. In dat geval geven we een bandbreedte. Terreinen met een omvang kleiner dan 10 hectare komen niet in aanmerking als alternatief (zie boven). Maar ook bij de overblijvende terreinen wordt schaalgrootte als voordeel gezien. Logistieke bedrijven kunnen op grotere terreinen, de distriparken, profiteren van gemeenschappelijke voorzieningen en een zwaardere ontsluiting, en van de imagovoordelen die vestiging op zo'n distripark met zich meebrengt. Grote locaties hebben bovendien meer mogelijkheden om grote kavels uit te geven, een behoefte die volgens de logistieke sector zal toenemen (zie hoofdstuk 'Doelgroep en zoekgebied'). Het streekplan Zuid-Holland Zuid (2000) gaat om die reden zelfs uit van een minimale omvang van 50 hectare voor terreinen bestemd voor havengerelateerde activiteiten, verwijzend naar de Aanbodmonitor van REO Rijnmond. Ook RBO1 (2007) hanteert deze ondergrens bij zijn verkenning van alternatieven voor het Logistiek Park Moerdijk, dat net als de Hoeksche Waard is gepland voor bovenregionale, havengerelateerde logistieke activiteiten.

Criteria voor de leefomgeving

Ligging in of aan Nationaal Landschap of Rijksbufferzone. De beoogde locatie in de Hoeksche Waard grenst aan een gebied dat is aangewezen als Nationaal Landschap⁶. Het feit dat dit terrein de openheid van het landschap zal aantasten, is een belangrijke reden voor de maatschappelijke discussie over dit plan. Voor elk alternatief is daarom gevraagd of er soortgelijke problemen rond de landschappelijke inpassing bestaan. Zo nee, dan waarderen we dat positief. Als het terrein in een Nationaal Landschap of een bufferzone ligt, beschouwen we het als gelijkwaardig aan de Hoeksche Waard.

Multimodaliteit. In dit onderzoek gaan we ervan uit dat de multimodale ontsluiting van een terrein vooral belangrijk is vanuit een milieuperspectief. Het is namelijk vooral de overheid die multimodaliteit nastreeft. In eerste instantie richt zij zich daarmee op het verminderen van congestie, al gaat het – zeker

de laatste jaren – ook om milieuvriendelijker goederenvervoer en in het bijzonder om de luchtkwaliteit. Minder congestie is uiteraard ook gunstig vanuit een economisch perspectief, maar logistieke bedrijven hechten meer aan een goede wegontsluiting dan aan multimodaliteit (zie B&A 1998; NEI 1999). Zij voelen de urgentie om over te gaan op water- of spoorvervoer niet zo, omdat deze vervoerswijzen minder flexibel zijn dan het vrachtvervoer over de weg, en zijn daarom bereid de kosten van congestie voor lief te nemen. Wel is vanaf de eerste plannen voor de Hoeksche Waard benadrukt dat de aanwezigheid van een binnenvaarthaven een voordeel zou zijn. Terreinen scoren daarom gelijk aan de Hoeksche Waard als er een haven aanwezig is of ontwikkeld kan worden, of als bedrijven gebruik kunnen maken van een haven in de directe nabijheid van het terrein.

De locatie op de Hoeksche Waard zal niet per spoor worden ontsloten. Terreinen waar een spoor-ontsluiting bestaat, ontwikkeld kan worden of nabij beschikbaar is, krijgen daarom een positieve waardering. Terreinen waarbij dat niet mogelijk is, scoren gelijk aan het terrein in de Hoeksche Waard.

Nabijheid woongebieden. Een bedrijventerrein kan overlast veroorzaken voor omwonenden. Volgens het streekplan Zuid-Holland Zuid levert de aanleg van het terrein in de Hoeksche Waard een mogelijke verstoring op voor de nabijgelegen woonkern Puttershoek en de woningen langs de Blaaksedijk. Ook bij de alternatieve locaties is bekeken in hoeverre woongebieden worden verstoord (=) of niet (+). Deze inschatting is vaak moeilijk te maken, omdat de overlast samenhangt met de precieze afbakening, inrichting en ontsluiting van het terrein en van de exacte locatie en inrichting van de woningbouwplannen. Deze locatiekenmerken zijn in een aantal gevallen slechts globaal bekend en niet definitief vastgesteld.

Kosten

Investeringsontsluiting. In het geval van de locatie in de Hoeksche Waard moet de aansluiting van de provinciale weg op de A29 worden verbeterd. Terreinen waarbij de bestaande ontsluiting al voldoende is voor gebruik door grote logistieke bedrijven, krijgen een positieve waardering ten opzichte van de Hoeksche

Waard; terreinen waar eerst een grootschalige ingreep nodig is, zoals de aanleg van een brug of een afrit, een negatieve waardering. In het kader van dit onderzoek was het moeilijk financiële berekeningen uit te voeren over de ontsluiting. Daarom geven we slechts een ruwe indicatie van de benodigde ingrepen, en vergelijken we deze globaal met die voor de locatie in de Hoeksche Waard.

Afweging van het alternatieve aanbod

Elk van bovenstaande criteria leidt tot een andere ordening van de 24 locaties. We gaan die ordening hieronder per criterium na.

Productie- en efficiëntiecriteria

Reisafstand tot Rijnmond. Dit criterium geeft aan in welke mate de arbeidsmarkt in Rijnmond zal profiteren van het nieuwe terrein. De locaties in West-Noord-Brabant liggen beduidend verder van Groot-Rijnmond, maar verschillen onderling. Moerdijk is relatief dichtbij, terwijl Bergen op Zoom en Roosendaal op aanzienlijke afstand liggen. Deze locaties zijn voor de lager en middelbaar opgeleide beroepsbevolking van Rijnmond waarschijnlijk te ver weg.

Milieucategorie. Een aantal terreinen krijgt waarschijnlijk geen milieuhindercategorie die overeenkomt met de beoogde zonering van de locatie in de Hoeksche Waard. Op twee terreinen is ruimte voor economische activiteiten met een hogere hindercategorie, namelijk op Kijfhoek Noord en op Agrarisch Industrieel Complex (AIC) Dinteloord. Kijfhoek Noord krijgt vanwege de nabijheid van het rangeerterrein een zeer hoge milieucategorie en is niet geschikt voor arbeidsintensieve activiteiten. Het terrein kan dus vooral worden gebruikt voor de opslag en verwerking van gevaarlijke stoffen; andere activiteiten kunnen hier moeilijk terecht. Het Agrarisch Industrieel Complex Dinteloord zal geschikt gemaakt worden voor bedrijven met milieuhindercategorie 5, omdat de suikerfabriek die in dit gebied staat die hindercategorie al heeft. Andere terreinen kennen in de plannen een milieucategorie van maximaal 3, zodat ze alleen een deel van de doelgroep van de Hoeksche Waard kunnen opvangen. Een lage hindercategorie hangt over het algemeen samen met

de nabijheid van woningen of recreatiegebieden. Het betreft Bolnes, Logistiek Park Moerdijk, Stationsgebied Lage Zwaluwe, Voorne Putten optie I bij Spijkenisse/Geervliet, Langeweg-Zuidwende, Borchwerf 11b/deels 11a en Oosterhout-Oost.

Omvang. Uitgaande van de geplande omvang van terreinen zijn er drie locaties die ongeveer de omvang hebben van de beoogde locatie in de Hoeksche Waard: Logistiek Park Moerdijk (150 hectare), Agrarisch Industrieel Complex Dinteloord (120 hectare) en de Auvergnepolder (110 hectare). Daarnaast heeft een groot aantal locaties nog een omvang van minimaal 50 hectare die RBO en de provincie Zuid-Holland beschouwen als gunstig voor haven-gerelateerde logistiek: Dordtse Kil IV, Etten-Leur Zuid, Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid, Bavel-Zuid, Reijerwaard, en Breda-West/Prinsenbeek. Alleen van het plan bij Dinteloord is de omvang onbekend. Dit is echter geopperd als alternatief voor Logistiek Park Moerdijk, waardoor verondersteld kan worden dat hier een vrij omvangrijk terrein zou kunnen worden ontwikkeld.

Afweging. Vanuit de productie- en efficiëntiecriteria kunnen we nu komen tot de meest geschikte alternatieve locaties voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. We laten bij deze afweging de terreinen buiten beschouwing die ook geschikt zijn voor economische activiteiten met een hindercategorie 5. Als we de nabijheid tot Rijnmond het meeste gewicht toekennen en daarna de omvang van het terrein, dan kunnen we de locaties ruwweg als volgt ordenen:

- Reijerwaard: nabijheid Rijnmond en gunstige omvang
- Bolnes: nabijheid Rotterdam en gunstige omvang; kan met de verwachte milieucategorie 3 een deel van de doelgroep opvangen
- Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard: idem, en uiteraard dezelfde locatie als het bovenregionale terrein
- Langeweg-Zuidwende: nabijheid Rijnmond, beperkte omvang, verwachte milieucategorie maximaal 3
- Dordtse Kil IV: nabijheid Rijnmond, gunstige omvang

- Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid: gunstige omvang, maar ten noorden van Rijnmond
- Vergulde Hand West: beperkte omvang, ten noorden van Rijnmond
- Voorne Putten optie I: vrij klein terrein met verwachte maximale milieucategorie 3, maar gunstig gelegen ten opzichte van het havengebied
- Voorne Putten optie II: vrij klein terrein, maar gunstig gelegen ten opzichte van het havengebied
- Logistiek Park Moerdijk: grote omvang, en binnen Noord-Brabant op redelijke afstand van Rijnmond, geplande milieucategorie is maximaal 3
- Stationsgebied Lage Zwaluwe: vrij klein terrein, maar grenzend aan Logistiek Park Moerdijk en dus binnen redelijke afstand van Rijnmond
- Dinteloord: omvang onbekend, maar binnen redelijke afstand van Rijnmond
- Groote Haar: redelijke afstand tot Rijnmond, gunstig gelegen aan de A15, behoorlijke omvang
- Reinierpolder: vrij klein terrein, maar met doortrekking A29/A4 gunstig gelegen ten opzichte van havengebieden in Rotterdam en Antwerpen
- Auvergnepolder: grote omvang, gunstig gelegen tussen Rotterdam en Antwerpen, ontsluiting verbetert sterk na doortrekken A29/A4
- Breda-West/Prinsenbeek: gunstige omvang, redelijke afstand tot Rijnmond, maar wel vrij directe verbinding met het havengebied via de A16
- Etten-Leur Zuid: gunstige omvang, vrij ver van Rijnmond, maar zowel via A58 als de A17 en de A16 een goede verbinding met het havengebied
- Borchwerf 11b/deels 11a: beperkte omvang, verder van Rijnmond, maar wel goed bereikbaar, geplande milieucategorie maximaal 3
- Majoppeveld Uitbreiding: behoorlijke omvang, ligt meer in de richting van Antwerpen, wel goed bereikbaar
- Oosterhout-Oost: gunstige omvang, geplande milieucategorie maximaal 3, via A15/A27 bereikbaar
- Bavel-Zuid: langere reistijd, bereikbaar via de A27, geen directe aansluiting op doorgaande route naar België.

Aangezien vanuit de criteria van productie en efficiëntie de inpasbaarheid van het terrein in het landschap geen rol speelt, hoort ook de locatie in de Hoeksche Waard in dit rijtje thuis. Als de nabijheid van Rijnmond het voornaamste criterium is, zou

deze locatie na Reijerwaard en Bolnes ontwikkeld moeten worden. Het deel van de logistiek met een beperkte milieuhinder (maximaal 3) kan dan terecht op Bolnes. Zo ontstaat rond Ridderster een alternatief van 85 hectare, dat vanuit deze criteria bezien voorafgaand aan de Hoeksche Waard ontwikkeld moet worden.

Leefomgeving

Ligging in of aan een Nationaal Landschap/Rijksbufferzone. Een aantal van de genoemde alternatieve plannen liggen net als de Hoeksche Waard in gebieden die volgens het rijk een bijzondere landschappelijke waarde hebben. Naast het regionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard gaat het om de terreinen Groote Haar en Kijfhoek Noord. Groote Haar ligt in het nationaal landschap Groene Hart, terwijl Kijfhoek Noord zich in de bufferzone IJsselmonde bevindt. We hebben alleen rekening gehouden met gebieden die het rijk heeft aangewezen om hun bijzondere landschappelijke waarde. We gaan ervan uit dat die gebieden van nationaal belang zijn. In West-Noord-Brabant bestaan zulke gebieden niet (zie figuur 5 in het hoofdstuk 'Nieuwe locaties').

Multimodale ontsluiting. Een aantal geplande locaties zou ook via spoor of water kunnen worden ontsloten. Ook Logistiek Park Moerdijk hebben we gunstig gewaardeerd, omdat deze dichtbij de haven van Moerdijk ligt. Overigens vergt een multimodale ontsluiting fikse investeringen, zeker indien er nog geen haven beschikbaar is. Dit is het geval bij de plannen Auvergnepolder en Dordtse Kil IV. Bij het Agrarisch Industrieel Complex Dinteloord zal, net als bij de Hoeksche Waard, de reeds bestaande haven moeten worden aangepast.

Op andere terreinen kan een ontsluiting van het terrein via het spoor mogelijk ontwikkeld worden. Dat geldt voor Reijerwaard, Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid, Groote Haar (op 2 kilometer afstand), Kijfhoek Noord, Borchwerf 11b, Breda-West/Prinsenbeek en Lage Zwaluwe. Zo'n station moet nog wel worden gebouwd en het bestaande spoor moet voor goederenvervoer nog aanzienlijk worden aangepast.

Nabijheid woongebieden. Een groot aantal terreinen zal bij inrichting voor grootschalige logistiek de omgeving verstoren. Bijvoorbeeld omdat ze grenzen aan bestaande bebouwing (Bolnes en Langeweg-Zuidwende), of omdat ze in combinatie met een woonwijk worden ontwikkeld (Bavel-Zuid). De andere plannen zullen hun omgeving niet veel minder verstoren dan de locatie in de Hoeksche Waard zelf.

Afweging. Vanuit een perspectief dat de leefomgeving voorop stelt, zijn locaties die net als de Hoeksche Waard in een Nationaal Landschap of in een bufferzone liggen, uitgesloten van de selectie. Verder moet volgens dit perspectief een terrein in elk geval multimodaal ontsloten kunnen worden en mag er weinig verstoring zijn. We komen dan tot de volgende alternatieven voor het terrein in de Hoeksche Waard:

- Reijerwaard: weinig verstoring woongebieden, mogelijke ontsluiting via het spoor
- Dordtse Kil IV: weinig verstoring woongebieden, haven nog aan te leggen
- Logistiek Park Moerdijk: geen verstoring woongebieden, haven op enige afstand
- Stationsgebied Lage Zwaluwe: geen verstoring woongebieden, aanpassen spoorverbinding
- AIC Dinteloord: weinig verstoring woongebieden, aanpassing haven nodig
- Dintelmond: weinig verstoring woongebieden, mogelijke ontsluiting via haven
- Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid: gepland in vrij dichtbevolkte omgeving maar weinig verstoring verwacht; aanleg spoorverbinding mogelijk
- Breda-West/Prinsenbeek: weinig verstoring woongebieden, aanpassen spoorverbinding: moet wel nog onderzocht worden
- Borchwerf IIB/deels IIA: geen verstoring woongebieden, aanpassen spoorverbinding
- Auvergnepolder: geen verstoring woongebieden, aanleg haven mogelijk.

Negen van de alternatieve plannen blijken zowel gunstig te zijn vanuit het perspectief van productie en efficiëntie als vanuit het perspectief van de leefomgeving: Reijerwaard, Dordtse Kil IV, Logistiek Park Moerdijk, Stationsgebied Lage Zwaluwe, Dintelmond, Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid, Breda-West/Prinsenbeek, Borchwerf IIB/deels IIA en Auvergnepolder.

Tabel 4. Een vergelijking van alternatieve locaties met het geplande terrein in de Hoeksche Waard

Gemeente	Plannaam	Productie- en efficiëntie-effecten			Effecten leefomgeving		Nationaal Landschap/ Rijksbufferzone	Nabijheid wonen	Kosten	
		Omvang (netto in hectare)	Milieucategorie	Afstand Rijnmond	Water	Spoor			Investeringsontsluiting	
Nieuwerkerk a/d IJssel	Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid	55	=	=	–	+	+	=	=	
Rotterdam	Hoek van Holland	30	onbekend	=	–	=	+	=	–	
Vlaardingen	De Vergulde Hand West	15	=	=	–	=	+	=	–	
Ridderkerk	Reijerwaard	40-50	=	=	–	+	+	=	+	
Ridderkerk	Bolnes	35	=	=	–	=	+	–	+	
Spijkenisse/Geervliet	Voorne Putten optie I	25-33	=	=	–	=	+	=	–	
Brielle	Voorne Putten optie II	28,5	=	=	–	=	+	=	=	
Binnenmaas	Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard	60	=	=	=	=	=	=	=	
Dordrecht	Dordtse Kil IV	65	=	=	=	=	+	=	–	
Gorinchem	Groote Haar	37	=	–	–	+	=	=	=	
Hendrik Ido Ambacht	Langeweg-Zuidwende	18	=	=	–	=	+	–	+	
Zwijndrecht	Kijfhoek Noord	25	–	=	–	+	=	=	+	
Moerdijk	Logistiek Park Moerdijk	150	=	–	=	=	+	=	=	
Moerdijk	Dintelmond	onbekend	onbekend	–	=	=	+	=	=	
Moerdijk	Stationsgebied Lage Zwaluwe	25	=	–	–	+	+	=	+	
Oosterhout	Oosterhout-Oost	30	=	–	–	=	+	–	=	
Breda	Bavel-Zuid	55	=	–	–	=	+	–	=	
Breda	Breda-West/Prinsenbeek	40-50	=	–	–	+	+	=	–	
Etten-Leur	Etten-Leur Zuid	65	=	–	–	=	+	=	=	
Steenbergen	Reinierpolder	16-20	=	–	–	=	+	=	+	
Steenbergen	AIC Dinteloord	120	–	–	=	=	+	=	=	
Roosendaal	Borchwerf IIB/deels IIA	12,5-21,5	=	–	–	+	+	=	+	
Roosendaal	Majoppeveld uitbreiding	30	=	–	–	=	+	=	+	
Bergen op Zoom	Auvergnepolder	60-111	=	–	=	=	+	=	+	

= betekent vergelijkbaar met locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard
+ betekent beter dan de locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard
– betekent minder dan de locatie in de noordrand van de Hoeksche Waard

Kosten

Het betreft hier vooral de kosten die in verhouding tot het terrein in de Hoeksche Waard extra nodig zijn om het terrein goed voor de logistiek te ontsluiten.

Een aantal terreinen is dan relatief kostbaar:

- Hoek van Holland: slecht ontsloten gebied, alleen bereikbaar via provinciale wegen
- De Vergulde Hand West: onderdoorgang spoor en ophogen van grond
- Voorne Putten optie I, Spijkenisse/Geervliet: verleggen bestaande ondergrondse infrastructuur
- Dordtse Kil IV: aanleg fly-over naar de A16
- Breda-West/Prinsenbeek: ontwikkelen afslag A16.

De wegontsluiting van de Auvergnepolder is geen probleem, maar een haven op deze locatie vereist flinke investeringen. De volgende locaties zijn uit kosten oogpunt waarschijnlijk gunstiger dan de Hoeksche Waard: Reijerwaard, Bolnes, Langeweg-Zuidwende, Kijfhoek Noord, Reinierpolder, Borchwerf IIB/deels IIA, Majoppeveld Uitbreiding en Bavel-Zuid. Dit beeld wordt overigens gekleurd doordat het bij grote en multimodale locaties vaak om ingrijpendere aanpassingen gaat. De omvang van de investering zegt bovendien niet alles; in de bestuurlijke discussie is natuurlijk ook van belang wie deze betaalt.

Conclusie

Uit deze verkenning blijkt dat zich onder de zachte plannen voor nieuwe bedrijventerreinen voldoende alternatieven bevinden voor de locatie in de Hoeksche Waard. Of die locaties de voorkeur genieten, hangt uiteraard af van de criteria die het zwaarst wegen. We hebben laten zien hoe de voorkeur voor een alternatieve locatie varieert met het gehanteerde perspectief. In eerste instantie gaat het dus om een politieke keuze.

Locaties die volgens het nationaal landschapsbeleid het landschap verstoren, sluiten we uit. Dat is in de maatschappelijke discussie immers een van de belangrijkste argumenten tegen de Hoeksche Waard. Ook locaties die voldoen aan categorie 5 vallen af; een zwaardere zonering blokkeert immers de schaarse ruimte waar bedrijven met de grootste milieuhinder

zich nog kunnen vestigen. De zachte plannen die dan overblijven, sorteren we: eerst op hun nabijheid tot Rotterdam, vervolgens op hun multimodale ontsluitingsmogelijkheden, en tot slot op de omvang van het terrein. Bij deze prioriteiten zijn de alternatieven in volgorde van aantrekkelijkheid:

- Reijerwaard: in Rijnmond, geen problemen met inpassing in het landschap, mogelijkheden voor ontsluiting per spoor, gunstige omvang, geen hoge ontsluitingskosten
- Bolnes: in Rijnmond, vanwege nabijheid woon-gebied waarschijnlijk milieucategorie maximaal 3, maar mogelijk in samenhang met de locatie Reijerwaard te ontwikkelen
- Dordtse Kil IV: nabijheid Rijnmond, gunstige omvang, multimodaliteit tegen hoge kosten mogelijk
- Logistiek Park Moerdijk: op redelijke afstand van Rijnmond, grote omvang, multimodaal mogelijk, kosten vergelijkbaar, geplande milieucategorie maximaal 3
- Stationsgebied Lage Zwaluwe: op redelijke afstand van Rijnmond, beperkte omvang maar grenzend aan Logistiek Park Moerdijk, multimodale ontsluiting via spoor mogelijk
- Dintelmond: redelijke afstand Rijnmond, omvang onbekend, maar wel multimodale ontsluiting
- Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid: ten noorden van Rijnmond, gunstige omvang, multimodaal via spoor
- Auvergnepolder: vrij ver van Rijnmond, maar goed bereikbaar bij doortrekken A29/A4, grote omvang, multimodale ontsluiting tegen vrij hoge kosten mogelijk
- Breda-West/Prinsenbeek: goed bereikbaar vanuit Rijnmond, gunstige omvang, multimodale ontsluiting mogelijk, vrij hoge investeringen nodig voor ontsluiting
- Borchwerf IIB/deels IIA: goed bereikbaar vanuit Rijnmond, multimodale ontsluiting mogelijk, maar beperkte omvang

Bij alle hiervoor genoemde alternatieve plannen (uitgezonderd Bolnes, maar deze locatie kan in combinatie met Reijerwaard worden ontwikkeld) kan het terrein mogelijk multimodaal ontsloten worden. Deze alternatieven voldoen dus aan zowel de productie- en efficiëntiecriteria als aan de criteria van de leefomgeving. Indien multimodaliteit niet als

vereiste wordt beschouwd, zijn ook onderstaande plannen mogelijke alternatieven voor de Hoeksche Waard:

- Voorne Putten optie I: nabijheid Rijnmond, maar geen multimodale ontsluiting, beperkte omvang en milieucategorie waarschijnlijk maximaal 3
- Voorne Putten optie II: nabijheid Rijnmond, maar geen multimodale ontsluiting en beperkte omvang
- Vergulde Hand West: ten noorden van Rijnmond, maar geen multimodale ontsluiting en beperkte omvang, vrij hoge kosten voor ontsluiting
- Langeweg-Zuidwende: goed bereikbaar vanuit Rijnmond, geen multimodale ontsluiting, beperkte omvang en milieucategorie maximaal 3
- Reinierpolder: na doortrekking A29/A4 goed bereikbaar vanuit Rijnmond, en weinig investeringen nodig, maar geen multimodale ontsluiting en beperkte omvang
- Etten-Leur Zuid: goed bereikbaar vanuit Rijnmond, via A58 zowel via de A17 en A16, gunstige omvang, geen multimodale ontsluiting, geen hoge kosten voor ontsluiting
- Majoppeveld Uitbreiding: goed bereikbaar vanuit Rijnmond, geen hoge kosten voor ontsluiting, maar beperkte omvang en niet multimodaal
- Bavel-Zuid: gunstige omvang en goed inpasbaar in landschap, maar minder goed bereikbaar vanuit Rijnmond en geen multimodale ontsluiting, behoorlijke investeringen nodig
- Hoek van Holland: goed inpasbaar in landschap, maar grote investeringen nodig om goede ontsluiting te ontwikkelen, niet multimodaal en beperkte omvang.

Kortom: zelfs als we het (onbekende) areaal van Dintelmond niet meerekenen, bevinden zich onder de zachte plannen ruim voldoende alternatieven voor de locatie in de Hoeksche Waard. Veel van die plannen zouden volgens provincies en gemeenten een andere doelgroep moeten bedienen. De behoefte van die doelgroepen is echter onzeker en kan bij een minder voorspoedig scenario zelfs geheel wegblijven. In de bestuurlijke discussie over deze alternatieven zal, rekening houdend met de vraagontwikkeling, tegen die tijd beslist moeten worden in hoeverre de geoormerkte opvang van die doelgroep kan vervallen, kan worden verplaatst of kan worden uitgesteld.

Noten

1. Op de Nieuwe Kaart van Nederland staan ook veel oude plannen: oude structuurvisies en zelfs plannen die later weer ingetrokken zijn. In overleg met de provincies en gemeenten waar het plan ontwikkeld zou worden, zijn de nog bestaande en actuele plannen geselecteerd.
2. Daarbij zijn de volgende bronnen gebruikt: het Streekplan Zuid-Holland Zuid, het Streekplan Zuid-Holland Oost, RR 2020, de Atlas Bedrijventerreinen Drechtsteden, januari 2007, Uitvoeringsstrategie Bedrijventerreinen Drechtsteden, oktober 2007, de voortgangsrapportage stedelijke regio Breda-Tilburg 2006 en de voortgangsrapportage stedelijke regio Brabantse Buitensteden en Woensdrecht 2006.
3. Meerdere locaties kunnen ook samen een alternatief voor de Hoeksche Waard vormen. In feite hoeft niet elke locatie dan kavels van 10 hectare te kunnen aanbieden. In dat geval voorkomt deze ondergrens dat alternatieven voor de Hoeksche Waard niet al te versnipperd zijn.
4. Gemeenten en provincies blijken zelfs de zachte plannen voor nieuwe terreinen al te bestemmen voor de lokale, regionale of bovenregionale vraag (zie bijlage 6). In een aantal gevallen moet de locatie zelfs een specifieke sector bedienen, zoals het Agrarisch Industrieel Complex Dinteloord, dat is bestemd voor aan de landbouw verbonden industriële bedrijvigheid. Volgens gemeenten en provincies kunnen deze locaties hierdoor niet in aanmerking komen als alternatief voor de Hoeksche Waard.
5. Uiteraard wordt via de milieucategorie wel rekening gehouden met de mogelijkheden om op het terrein havengerelateerde logistiek toe te staan.
6. Formeel ligt het geplande terrein in de Hoeksche Waard aan een Nationaal Landschap. Dat is letterlijk een kwestie van definitie, want vooraf werd vastgesteld dat dit Nationaal Landschap buiten het nog nader af te bakenen bedrijventerrein moest liggen.

Verdichting en herstructurering als alternatief

Veel mensen vragen zich af waarom nieuwe bedrijventerreinen eigenlijk nodig zijn. Op sommige volle terreinen lijkt nog veel ongebruikte ruimte te zijn, en verouderde terreinen hebben te kampen met leegstand of zouden via een herinrichting efficiënter benut kunnen worden. Een belangrijke vraag die in dit rapport dan ook beantwoord moet worden, is of de behoefte aan de locatie in de Hoeksche Waard niet kan worden opgevangen via verdichting op bestaande terreinen of via herstructurering van verouderde terreinen.

Om deze vraag te beantwoorden, analyseren we eerst de doelmatigheid van het bestaande grondgebruik en de mogelijkheden om die te verbeteren. Vervolgens kijken we naar de ervaringen met de herstructurering van verouderde terreinen: wat zijn de resultaten en hoe hoog zijn de kosten? Daarna verkennen we hoe groot het probleem van veroudering is op de bestaande bedrijventerreinen in ons zoekgebied. Ten slotte verkennen we, als alternatief voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard, de mogelijkheden om ruimte te winnen. Dat doen we slechts globaal. Er is nog weinig ervaring met herstructureringsvormen; deze vormen gaan vaak niet verder dan een verbetering van de openbare ruimte, waardoor de kengetallen zeer indicatief zijn.

Onderbenutting van bedrijfsgrond

Ruimtelijke winst kan ontstaan als de grond vóór de herstructurering onvolledig werd benut. Er lijkt sprake van onderbenutting als we op een bedrijventerrein grote oppervlakten onbebouwde delen zien, leegstaande panden of kavels die worden gebruikt voor oneigenlijke functies of 'laagwaardiger' activiteiten dan waarvoor ze bestemd waren. Soms is deze lege ruimte of dit oneigenlijke gebruik functioneel en

economisch rationeel; in andere gevallen is dit het resultaat van een financiële of juridische patstelling. We onderscheiden hier vier vormen van onderbenutting: lege kavels, incurante kavels, kavels met een interne reserve en ruim opgezette terreinen.

Lege kavels

Hier kunnen verschillende dingen spelen. De kavel is in handen van een ondernemer, maar moet nog bebouwd worden, of de kavel is in optie afgenomen en moet nog gekocht worden. Het kan ook zijn dat de kavel leeg is gemaakt in het kader van herstructurering. Deze vorm van leegstand wordt dus veroorzaakt door de doorlooptijd bij grondtransacties en bij het bouwproces en is een vorm van frictieleegstand.

Incurante kavels

Een kavel kan incurant zijn door zijn vreemde ligging, door de heersende milieurestricties of veiligheidswetgeving, of door het specifieke karakter van de doelgroep. Meestal heeft het terrein waarop de kavel ligt, in de loop van de tijd zijn aantrekkingskracht verloren: de oorspronkelijke doelgroep is andere eisen gaan stellen, of de omgeving is zo veranderd dat de doelgroep in de knel is gekomen. Ook kan er sprake zijn van een bodemvervuiling die niet verhaald kan worden. Aan incurante kavels valt meestal alleen wat te doen door het terrein te herprofilen: het zo herinrichten dat het aan een nieuwe groep vragers tegemoet komt. Dit is een ingrijpend en zeer kostbaar proces, omdat kavels moeten worden onteigend, bedrijven moeten worden verplaatst, opstallen moeten worden gesloopt en de inrichting en de ontsluiting aan de nieuwe doelgroep moeten worden aangepast. Gebrek aan middelen en de complexe coördinatie maken dat het zeer lang duurt voordat hier wat aan gebeurt (CPB 2001).

Het kan zijn dat een incurant kavel nooit is uitgegeven. Vaker echter gaat het om kavels op een vol bedrijventerrein met opstallen die intact zijn, maar nog slechts gedeeltelijk voor de oude functie worden gebruikt, of voor een andere, laagwaardiger functie zoals opslag. Er kan op deze kavels sprake zijn van een eigenaar die het pand heeft afgeschreven; doordat er geen kosten meer op zijn bedrijf drukken voor het bezit van het pand, heeft hij per saldo nog profijt

van deze bedrijvigheid. De ongebruikte ruimte op de kavel zorgt er bovendien voor dat de ondernemer hier minder overlast geeft dan op andere plekken die hem aangeboden worden. Soms ook is de kavel eigendom van een projectontwikkelaar die wacht op transformatie van het terrein.

Kavels met een interne reserve

Veel bedrijven kopen een ruimere kavel dan ze direct nodig hebben. Vaak ligt hier het economisch rationele argument aan ten grondslag dat het bedrijf een dure verhuizing op de lange termijn wil voorkomen. Grond is relatief goedkoop voor bedrijven, terwijl een verhuizing juist ingrijpend en kostbaar kan zijn. Een ruime kavel vergemakkelijkt zo het functioneren op korte termijn en beperkt de bedrijfskosten op langere termijn.

Opvallend is dat oude bedrijventerreinen veel dichter bebouwd zijn en mogen worden dan nieuwe terreinen (ETIN 2007). Deze vorm van onderbenutting is dus meer een kenmerk van nieuwe terreinen dan dat het een teken van veroudering is. Op nieuwe terreinen kan dit 'ruime' gebruik van de ruimte ingeperkt worden door uitgifterestricties of door een (veel) hogere grondprijs, bijvoorbeeld door middel van een opslag. Op bestaande terreinen zal dat alleen kunnen door het terrein te herinrichten. Een dergelijke kostbare herprofilering kan alleen als het bedrijf dat de interne reserve bezit, ervan overtuigd is de hele kavel nooit meer nodig te hebben.

Ruim opgezette terreinen

Ten slotte kan het terrein als geheel ruim zijn opgezet, met brede wegen, veel groen- en parkeervoorzieningen en een brede afscheiding: het verschil tussen de bruto-omvang van het terrein en het netto-uitgeefbare areaal is dan groot. Dat komt vaak voor, omdat bedrijven hechten aan de uitstraling die de ruime opzet aan hun locatie geeft. Ook hangt het extensieve ruimtegebruik samen met de uitgebreide veiligheidszones rondom individuele bedrijven en het terrein als geheel. In beide gevallen is de ruime opzet van het terrein dus functioneel.

Conclusie

De onderbenutting van bedrijfsgrond is voor een deel het gevolg van rationele afwegingen. Een economi-

sche afweging waarin het bedrijfsresultaat zwaarder weegt dan een doelmatig ruimtegebruik op korte termijn; een gevolg van de noodzaak om de dynamiek van de markt en van herstructureringsprocessen op te vangen; of een verplichte marge om grote veiligheidsrisico's te voorkomen. In andere gevallen is er sprake van veroudering en laat een ingrijpende herstructurering op zich wachten. Zonder zo'n kostbare maatregel en het geduld dat daarvoor nodig is, valt hier weinig ruimte te winnen.

Verdichting en ruimtelijke winst

Op nieuwe terreinen is verdichting waarschijnlijk goedkoper te realiseren dan op oudere terreinen. Een studie van Nederland Distributieland laat aan de hand van praktijkvoorbeelden zien welke mogelijkheden ondernemers hebben om hun kavel te verdichten (NDL 2002). Terreinen met een logistieke bestemming kunnen bijvoorbeeld worden verdicht door een zwaardere infrastructuur aan te leggen en minnumbouwhoogtes voor te schrijven. Ook zijn logistieke bedrijven door hun grote kavels en hun lage marges gevoeliger voor de grondprijs, zodat ook die een instrument kan zijn om verdichting te realiseren. Bij een ruim aanbod aan alternatieve locaties zal de mogelijkheid om de grondprijs te verhogen echter niet groot zijn. Bovendien hebben deze maatregelen pas effect als nieuwe zachte plannen gerealiseerd worden, dus pakweg tien jaar na nu. Harde plannen zijn al te ver in procedure om ze nieuwe beperkingen op te leggen.

Ter indicatie berekenen we hier globaal hoeveel ruimtelijke winst verdichting van nieuwe terreinen (zachte plannen) kan opleveren¹. In het hoofdstuk 'De behoefte aan nieuw terrein' zagen we dat er in de periode tot 2040 in de scenario's Global Economy, Strong Europe en Transatlantic Market vraag is naar nieuw areaal met een oppervlakte van respectievelijk 1.940, 600 en 810 hectare (tabel 1). In het scenario Regional Communities is geen nieuwe ruimte meer nodig, dus dat scenario laten we hier buiten beschouwing. We negeren de eventuele behoefte aan een reservevoorraad, evenals de piekbehoefte rond 2020 waarvoor wellicht eerst areaal wordt aangelegd dat later (elders in de regio) weer overbodig zou worden.

Bij een hard aanbod van 847 hectare (tabel 2), is er alleen in het hoogste scenario (Global Economy) nog een extra behoefte van 1.060 hectare; dit areaal moet via zachte plannen ontwikkeld worden. Als we uitgaan van de zeer indicatieve schatting dat circa 5-10 procent van dit areaal gewonnen kan worden door verdichting (Gordijn e.a. 2007), dan zal de ruimtewinst 50 à 100 hectare bedragen. Hiermee zou een substantieel deel van de vraag naar de Hoeksche Waard kunnen worden opgevangen, mits deze zachte plannen op tijd worden gerealiseerd en in alle gemeenten met de verscherpte inrichtingseisen worden doorgevoerd. In de andere drie scenario's moeten we weinig van deze optie verwachten, omdat er op lange termijn te weinig vraag is naar ruimte voor bedrijventerreinen.

Herstructurering en ruimtewinst

De verdichting van activiteiten op bedrijventerreinen zal bij een gematigde ontwikkeling van de economie en bij het huidige beleid dus vooral van herstructurering moeten komen. We onderscheiden hier verschillende soorten herstructurering:

- Facelift van een bedrijventerrein: een vorm van groot onderhoud van de openbare ruimte, zoals nieuwe bestrating, verlichting, parkeervoorzieningen of bijvoorbeeld groen
- Herprofilering van een bedrijventerrein: ook de private kavels worden fors aangepakt. Vaak betekent dit een ingrijpend, kostbaar en tijdrovend proces van onteigening, verplaatsing en herinrichting van het terrein. Dit kan ertoe leiden dat nieuwe typen bedrijvigheid zich op het terrein vestigen, maar dat hoeft niet
- Transformatie: de bestemming 'bedrijventerrein' wordt aan het terrein onttrokken. Meestal betekent dit dat (een deel van) het terrein voor woningbouw of kantoren gebruikt wordt, bijvoorbeeld om met de waardevermeerdering van de grond die dit oplevert, de transformatie zelf (inclusief de uitplaatsing van de resterende bedrijven) en eventueel een kostbare herprofilering van de rest van het terrein te kunnen financieren.

In het hoofdstuk 'De behoefte aan nieuw terrein' bleek dat de ramingen van de BLM, die aan de basis

liggen van alle plancapaciteit in de regio, al een aanzienlijke herstructureringsopgave veronderstellen. Daarin wordt er impliciet van uitgegaan dat het in alle scenario's vrijkomende areaal aan industrie voor 2020 beschikbaar is gemaakt voor de groeiende bedrijfstakken, waaronder de logistieke sector. Aan gezien de logistiek andere eisen stelt aan inrichting en ontsluiting dan de industrie, zullen deze ingrepen beduidend verder gaan dan een facelift van de openbare ruimte. Het is de vraag of beleidsmakers zich bewust zijn van de omvang van deze herprofileringsoperatie. Mocht deze herprofilering vertragen of achterwege blijven (bijvoorbeeld omdat het terrein een transformatie ondergaat), dan stijgt – uitgaande van het huidige beleid – de behoefte aan nieuwe terreinen evenredig uit boven de door de BLM geraamde opgave.

De grote herprofileringsopgave, die impliciet in de vraagramingen van de BLM is vervat, leidt tot nieuw uitgeefbaar areaal. Dit nieuw uitgeefbare areaal is in de systematiek van de BLM, en dus impliciet ook van de provinciale behoefte ramingen, al ingeboekt als nieuw aanbod voor de vraag tot 2020. Daarom laten we dit areaal verder buiten beschouwing als alternatief voor de resterende vraag.

Twée beleidscenario's

De eerste ervaringen met herstructurering duiden erop dat hiermee een kleine ruimtewinst kan worden geboekt. Met name bij herprofilering wordt onbenutte en onderbenutte ruimte vrijgemaakt, bijvoorbeeld door het vrijkomen van langdurig ongebruikte interne reserves, het verwijderen van ongebruikte spoor aansluitingen en het dempen van insteekhavens, het geschakeld plaatsen van bedrijven, en het onteigenen van kavels met lege panden. Zouden alle oorspronkelijke bedrijven na de herprofilering terugkeren naar hun oude locatie, dan blijft er op het geherstructureerde bedrijventerrein ruimte over. Doordat het aandeel herprofilering in de bestaande projecten en plannen gering is, blijft die ruimtewinst over het geheel genomen klein. In theorie echter kan deze ruimtewinst wel een alternatief vormen voor de locatie in de Hoeksche Waard, zeker als de herstructureringsinspanningen toenemen.

Door de grote verschillen tussen herstructureringsprojecten is het moeilijk hierover algemene

kengetallen af te leiden. Onduidelijk is hoe herstructureringsingrepen geïnterpreteerd moeten worden en wat nog precies onder de herstructurering valt. In de huidige praktijk bestaat de herstructurering voor ongeveer 5 procent uit herprofilering, voor 5 procent uit transformatie en voor 90 procent uit facelift. Een inventarisatie van praktijkervaringen en een analyse van plannen leidt tot de voorzichtige schatting dat daarbij 5 à 10 procent van het areaal dat wordt aangepakt, netto gewonnen wordt (Gordijn e.a. 2007). Bij een meer ingrijpende herstructurering, met een groter aandeel sloop en 'herprofilering' van private delen van het terrein, zou dus meer ruimte vrij moeten komen. Het betreft hier 'extra' ruimte: de ruimte die overblijft als alle uitgeplaatste bedrijven na de herstructurering weer op het terrein zouden terugkomen.

Gordijn e.a. (2007) hebben ook de kosten van herstructureringsprojecten verkend en hieruit voorzichtige kengetallen afgeleid. Omdat de kosten sterk afhankelijk zijn van de aard van de herstructurering, is er sprake van een wijde bandbreedte. De kosten van een facelift of revitalisering van de openbare ruimte – de tot nu toe meest voorkomende vorm van herstructurering – worden geschat op 25 euro per vierkante meter (ETIN 2002). Herprofilering van terreinen vereist echter ook het opkopen en slopen van private panden. De kosten van dergelijke herstructureringsingrepen die alleen private terreindelen omvatten, bedragen ongeveer 400 euro per vierkante meter bebouwd kaveloppervlak (BOM 2004²).

Wij baseren ons hierna op deze cijfers en hanteren dus een bandbreedte van tussen 25 euro per vierkante meter bij een facelift en 400 euro per vierkante meter bebouwd kaveloppervlak bij een herprofilering. Er geldt een orde van grootte van 45 euro per vierkante meter bij de gebruikelijke mix van herstructurering³. Deze cijfers zijn onzeker: de aard en de omvang van de ingrepen bij herstructurering verschillen dermate van terrein tot terrein, dat de variatie in kosten groot is. Door verschillen in definitie en in financieringsstructuur zijn de boekhoudingen bij deze projecten bovendien erg ondoorzichtig.

Omdat de kengetallen niet zo betrouwbaar zijn, geven we slechts een voorzichtige indicatie van de

extra ruimte die bij herstructurering vrijgemaakt kan worden. We onderscheiden twee beleidscenario's:

- een behoudend scenario, waarin de aard van de herstructurering en de ruimtewinst ongeveer overeenkomen met de praktijk van nu. We gaan ervan uit dat een derde van het huidige verouderde areaal in ons zoekgebied wordt aangepakt, met een ruimtewinst van 5 procent;
- een ambitieuzer scenario met 10 procent ruimtewinst, waarbij de helft van het areaal wordt aangepakt.

Volgens het IBIS-bestand van 2006 was volgens de opgave van de gemeenten in de drie onderzochte Corop-gebieden een areaal van circa 4.800 hectare bruto verouderd. Dit betreft zowel bedrijventerreinen als zeehaventerreinen. Omdat IBIS altijd het gehele terrein meetelt ook al is het slechts gedeeltelijk verouderd, is een neerwaartse correctie nodig van het areaal verouderde bedrijventerreinen van 25 procent (Gordijn e.a. 2007). In werkelijkheid ligt in het gebied dus 3.600 hectare bruto verouderd bedrijventerrein, volgens de definitie van de betrokken gemeenten.

In het eerste scenario, dat ruwweg overeenkomt met de huidige inspanningen, wordt daarvan een derde aangepakt, dat wil zeggen ongeveer 1.200 hectare bruto. De 5 procent extra ruimte die daarbij vrijkomt, is 60 hectare groot. De kosten bedragen, ruw geschat op basis van het bovenstaande kengetal: 1.200 hectare x 45 euro per vierkante meter. Dat telt op tot 540 miljoen euro.

In het tweede scenario wordt de herstructurering in de drie Corop-gebieden zwaarder aangepakt. Van het brutoareaal van 3.600 hectare daadwerkelijk verouderd areaal wordt de helft geherstructureerd, dus 1.800 hectare bruto. De ruimtewinst zal door het grotere aandeel herprofilering relatief wat groter zijn, circa 10 procent, zodat we spreken over 180 hectare. Bij een doorsneeherstructurering van dit areaal komen we uit op 1.800 hectare x 45 euro per vierkante meter, dus ruim 800 miljoen euro. De kosten die met een ruimtewinst van deze omvang gepaard gaan, zullen echter veel hoger uitvallen. Herprofilering (400 euro per vierkante meter) is immers vele malen duurder dan een facelift (25 euro per vierkante meter). De totale kosten kunnen dus makkelijk oplopen tot een veelvoud van het genoemde bedrag.

Alleen bij een zeer kostbaar scenario kan herstructurering een serieus alternatief zijn voor het terrein in de Hoeksche Waard.

Bij de ruimtewinst die met herstructurering is te behalen, zijn enkele kanttekeningen te plaatsen.

Zo is bij herstructurering van verouderde bedrijventerreinen vaak ook sprake van transformatie van het terrein naar andere functies als woningbouw en kantoorvastgoed. Vaak is transformatie een manier om de herstructurering te financieren. Met dit verlies aan areaal bedrijventerrein is hier geen rekening gehouden, omdat de bronnen onduidelijk zijn in de manier waarop transformatie in de kengetallen is verwerkt. Het is dus de vraag of de ruimtewinst bij een bescheiden vorm van herstructurering niet wegvalt tegen het verlies door transformatie.

Bovendien liggen veel voormalige industriële locaties in of aan de rand van het stedelijk gebied. Deze locaties zijn niet geschikt voor logistieke bedrijven, omdat ze het vrachtverkeer niet kunnen verwerken en hinder veroorzaken. Een belangrijk deel van de gewonnen nieuwe ruimte zal voor de logistieke sector dus geen serieuze optie zijn. Ook geherstructureerde zeehaventerreinen zullen dat meestal niet zijn: het is interessanter de aanwezige diepzeekade weer doelmatiger te gebruiken en 'droge' logistiek op die locaties te weren.

Ten slotte rijst de vraag in hoeverre de netto extra ruimte die met herstructurering gewonnen wordt, niet al in de behoefteramingen is ingecalculleerd. De ramingen van de BLM laten zich op het niveau van individuele kavels en terreinen moeilijk interpreteren. Maar het is aannemelijk dat een deel van de ruimtewinst 'boekhoudkundig' niet als zodanig mag worden beschouwd, bijvoorbeeld omdat incou-rante, niet-uitgegeven kavels zijn meegeteld in het aanbod of omdat verlaten, in onbruik geraakte kavels al in de eerder genoemde impliciete herstructureringsopgave van de BLM, en dus in het saldo van vraag en aanbod, zijn meegenomen. Dat betekent dat een deel van de ruimtewinst in het ambitieuze herstructureringsscenario al in het saldo van vraag en aanbod is verwerkt en dus geen 'winst' is.

De hier gehanteerde kengetallen zijn zeer indicatief; er is nog weinig onderzoek gedaan naar de effecten van herstructurering. Maar het is niet waarschijnlijk

dat dit type en dit tempo van herstructurering volstaat om de geraamde vraag naar bedrijventerreinen voor de logistieke sector op te kunnen vangen.

Voorbeelden

In deze paragraaf illustreren we deze problematiek aan de hand van twee voorbeelden. De voorbeelden zijn locaties in de regio die veel als alternatief voor de Hoeksche Waard genoemd zijn.

Waalhaven-Zuid. Dit gebied wordt regelmatig genoemd als locatie voor de droge, maar haven-gerelateerde logistiek. Er is in dit gebied maximaal 30 hectare netto uitgeefbaar terrein beschikbaar. Deze locatie kan echter alleen geschikt worden gemaakt door het terrein verregaand te herstructureren, dus door bedrijven te verplaatsen en panden te slopen. Hoewel de plannen daarvoor bestaan – zelfs voor het gedeeltelijk dempen van de havens, zodat extra ruimte gecreëerd kan worden –, is dit geen eenvoudige oplossing. In dit deel van het zeehaventerrein Rotterdam is de grond bijvoorbeeld niet alleen in erfpacht uitgegeven, maar ook verkocht aan bedrijven. Het grondbezit is hierdoor versnipperd en de gevestigde bedrijven moeten uitgekocht worden. Net als het dempen van de havens is dit een zeer kostbare aangelegenheid. Daarnaast moet beslist worden of het gebied omgezet wordt naar een terrein voor droge functies of dat het behouden blijft voor kadegebonden activiteiten. Volgens het Havenbedrijf Rotterdam is deze locatie geschikt voor kustvaart-distributie; vooral omdat er slechts een zeer beperkt aantal locaties in Nederland is waar de havens voldoende diep zijn voor dit soort activiteiten.

Masterplan revitalisering zeehaventerreinen Dordrecht en Krabbepolder. Voor het zeehavengebied van de gemeente Dordrecht bestaat een masterplan om dit gebied te revitaliseren (Gemeente Dordrecht 2007). Er spelen hier meerdere problemen. Zo is de Prins Willem Alexander kade nog niet in gebruik genomen doordat de normen voor geluidshinder overschreden worden. Op het Duivelseiland is een deel van de grond in het bezit van Rijkswaterstaat. Deze grond wordt extensief gebruikt. Worden de plannen om deze vestiging van Rijkswaterstaat te verplaatsen uitgevoerd, dan zal een behoorlijk terrein vrijkomen. Ook ligt in dit gebied een aantal terreinen braak, die

na een opknapbeurt opnieuw in gebruik genomen kunnen worden (kop van de Kilkade). Tot slot zijn er plannen om een containerterminal voor kustvaarders te bouwen, de zogenaamde Wilhelminaterminal. Om voldoende ruimte te krijgen voor containeroverslag, zal de haven deels gedempt moeten worden. Door de aanleg van een containerterminal te combineren met een betere benutting van de andere terreinen in de haven, kan er wellicht een terrein ontstaan dat geschikt is voor grootschalige, havengerelateerde logistieke bedrijven. Deze bedrijven kunnen zich dan dichtbij de containerterminal vestigen (vergelijkbaar met de Eemhaven). Om dit plan te kunnen uitvoeren zijn echter grote investeringen nodig. Bovendien moet dan ook het knelpunt van de geluidshinder worden opgelost.

Conclusie

Alleen een beleidscenario dat uitgaat van een ingrijpende herstructurering (herprofilering), kan een serieus alternatief vormen voor het terrein in de Hoeksche Waard. De kosten van deze beleidsvariant zijn zeer hoog. Bovendien moet de ruimtewinst gनुanceerd worden: niet alle nieuwe ruimte zal geschikt zijn voor droge logistiek en het zal moeilijk zijn deze ingrijpende herstructureringsoperatie vóór 2020 te realiseren. Verder overlapt deze ruimte waarschijnlijk voor het grootste deel met het aanbod dat impliciet al in de behoefteramingen is verwerkt. Ten slotte is er soms maatschappelijke (en politieke) weerstand tegen een logistieke functie op een herstructureringslocatie, omdat een terrein dat met veel geld is opgeknapt, gebruikt wordt voor 'dozen en gestapelde containers'. Herstructurering is daarom waarschijnlijk geen serieus alternatief voor de Hoeksche Waard.

Dat neemt niet weg dat de behoefteramingen die onder de regionale plannen voor logistieke bedrijventerreinen liggen, er impliciet van uitgaan dat er een omvangrijke en ingrijpende herstructurering van verouderde terreinen plaatsvindt om aan de geraamde vraag van de logistieke sector te voldoen. Deze omvangrijke herstructurering zal dus in ieder geval moeten plaatsvinden, wil de behoefte niet nog hoger uitvallen.

Noten

1. BCI (2006: 43) rekent met een ruimtewinst van 10 procent als gevolg van intensivering. BCI kijkt echter alleen naar uitgeefbaar aanbod en harde plannen, zodat geen sprake is van dubbeltellingen.
2. Het ondernemingsplan BOM bedrijventerreinen meldt dat de opkoop van panden gemiddeld 500 euro per vierkante meter bebouwd kaveloppervlak kost. Echter uit gesprekken met de Brabantse Herstructureringsmaatschappij bleek dat deze kosten vaak lager uitvallen, omdat er meestal oudere panden worden opgekocht. Op basis van deze informatie wordt hier uitgegaan van een bedrag van 400 euro per vierkante meter bebouwd kaveloppervlak.
3. Het bedrag van 400 euro per vierkante meter betreft alleen de bebouwde delen van de kavels. De bebouwingsdichtheid van een kavel is gemiddeld 60 procent, waardoor – uitgaande van 90 procent revitalisering en 10 procent herprofilering van een terrein – de kosten uitkomen op: 0,9 x 25 euro per vierkante meter plus 0,1 x 0,6 x 400 euro per vierkante meter, dus ongeveer 45 euro per vierkante meter.

Nieuwe locaties als alternatief

In de voorgaande twee hoofdstukken zijn we nagegaan of het mogelijk is de vraag naar het bovenregionale bedrijventerreinareaal dat in de Hoeksche Waard zou moeten neerslaan, op te vangen op nieuw areaal dat via zachte plannen in de pijplijn zit, of op areaal dat extra vrijkomt bij de herstructurering van verouderde terreinen. Daarnaast kan er nieuw areaal gecreëerd worden door locaties te ontwikkelen die nog in geen enkel plan voorkomen. In dit hoofdstuk verkennen we met een geografische analyse welke gebieden voor zulke locaties in aanmerking zouden kunnen komen. Daarmee bewegen wij ons op het terrein van provincie en gemeenten, partijen die over veel meer lokale kennis beschikken dan wij. Het zijn vaak juist specifieke lokale omstandigheden die verhinderen dat een bepaalde locatie geschikt is. Een analyse op basis van algemene criteria en landelijke gegevens kan dus nooit het laatste woord zijn bij de planning van een nieuw bedrijventerrein. Het resultaat bestaat daarom uit zones, waarbinnen locaties op basis van onder meer geofysische en stedenbouwkundige criteria verder afgebakend moeten worden. Zonder deze afbakening kunnen we nauwelijks uitspraken doen over capaciteit en kenmerken van de locatie, en dus ook nauwelijks over effecten voor de productie en efficiëntie, de leefomgeving of de kosten. Deze analyse vormt daarom slechts een eerste, voorzichtige scan: een start voor de discussie over geheel nieuwe locaties als alternatief voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard.

Zoekgebied

Met behulp van ArcGIS hebben we voor ieder van de drie Corop-gebieden die we in deze studie onderzoeken – Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant – een kaart gemaakt die kan helpen alternatieven voor de Hoeksche Waard te vinden die nog niet in plannen zijn genoemd¹. De kaarten (figuur 5) geven tevens aan welke beperkingen er in

het gebied aanwezig zijn. Op deze kaarten is in geel het zoekgebied aangegeven dat in deze studie centraal staat: de delen van het Corop-gebied die binnen vijf minuten rijden over de weg vanaf de op- en afritten van snelwegen bereikbaar zijn. Daarbij is al rekening gehouden met de doortrekking van de A4 in Noord-Brabant en de opwaardering van de N15 in Rotterdam. Nieuwe bedrijventerreinen moeten liggen binnen een contour van één kilometer om het gebied dat met deze reistijd wordt afgebakend.

Een deel van dit zoekgebied komt alsnog niet als mogelijke locatie in aanmerking. Ten eerste is het bestaande verstedelijkte gebied (inclusief glastuinbouw) uitgesloten als locatie; dit gebied is op de kaarten donkergrijs gemarkeerd. Ten tweede zijn ook andere vormen van bebouwing en grondgebruik uitgesloten, zoals infrastructuur (waaronder ook vliegvelden) en voorzieningen (waaronder begraafplaatsen); deze zijn in de kaarten met wit aangegeven. Tot slot zijn alle wettelijk vastgelegde natuurgebieden uitgesloten. Dit betreft de gebieden in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn; deze zijn met lichtgrijs gemarkeerd.

Daarnaast is een aantal gebieden op de kaarten gearceerd. Voor deze gebieden gelden bouwrestricties die het rijk heeft opgelegd: Nationale Landschappen (Hoeksche Waard en het Groene Hart), Rijksbufferzones (IJsselmonde en Midden-Delfland), en beperkingen in het kader van Ruimte voor de Rivier (het gebied rondom de Biesbosch en langs de grote rivieren richting en rondom Gorinchem). Tot slot kunnen we op de kaarten zien waar zich de reeds bestaande en geplande bedrijventerreinen bevinden. Omdat deze plannen deels zijn gebaseerd op de Nieuwe Kaart van Nederland, kunnen ook reeds ingetrokken plannen, zoals de Moerdijkse Hoek, nog op onze kaarten staan. In theorie zijn dat immers nog steeds potentiële alternatieven. Sterren markeren de plaats van terreinen die als alternatief zacht aanbod worden beschouwd.

Kansrijke zones

De kaarten in figuur 5 geven een aantal zones aan waar alternatieve locaties gezocht zouden kunnen

worden voor de beoogde vraag van 120 hectare havengerelateerde logistiek, indien de in de vorige twee hoofdstukken genoemde alternatieven niet volstaan. We beperken ons hier tot een beschrijving van deze ‘kansrijke zones’, zonder ze in meer detail te onderwerpen aan het afwegingskader. We doen immers geen suggesties voor concrete locaties.

Groot-Rijnmond

In het Corop-gebied Groot-Rijnmond is sprake van een verregaande verstedelijking. In dit kader heeft het rijk twee bufferzones aangewezen: IJsselmonde tussen de stadsregio Rotterdam en Dordrecht, en Midden-Delfland. Zoals uit de kaart blijkt, beperkt deze tweede bufferzone de mogelijkheden voor het ontwikkelen van nieuwe locaties op de rechter Maasoever, waar een vrij grote zone tussen Vlaardingen en Maassluis beschikbaar zou kunnen zijn. Daarnaast kunnen we op de kaart zien dat er, uitgaande van bereikbaarheid en de mate van verstedelijking, mogelijkheden zijn in de Hoeksche Waard. Aangezien dit gebied aangewezen is als Nationaal Landschap, gelden echter ook voor deze zone restricties.

Laten we deze twee zones buiten beschouwing, dan blijven slechts enkele alternatieve zones over ten zuiden van het havengebied en Rotterdam. Ten eerste een vrij groot deel van Voorne-Putten. In de noordrand van dit eiland heeft de provincie al twee mogelijke zoeklocaties aangewezen voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen: de Voorne-Puttenopties die hiervoor al besproken zijn als alternatief zacht aanbod. Ook tussen Oostvoorne en Brielle is nog ruimte, maar in het *Ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020* (RR 2020) werd dit gebied aangewezen als een concentratiegebied voor de glastuinbouw. Daarnaast wil de provincie de aan het water grenzende delen van dit gebied, behouden voor recreatie.

Op Goeree-Overflakkee is in principe nog veel ruimte, maar dit gebied behoort niet tot het zoekgebied vanwege de beperkte ontsluiting via snelwegen. Op een klein stukje na in het oostelijk deel van het eiland zijn hier geen mogelijkheden. Dit deel grenst direct aan het natuurgebied op de oostelijke punt.

Tot slot valt nog de zone in de gemeente Albrandswaard op. Dit is het gebied ten zuiden van het distributiepark Eemhaven. Een uitbreiding van dit goedlopende terrein lijkt een interessant alternatief voor het bedrijventerrein Hoeksche Waard. Vanuit de logistieke sector bezien is het zeker een gewilde locatie, die deze bedrijven gemakkelijk toegang geeft tot de nabij gelegen containerterminals. Deze locatie werd in het (Milieu-) Effectrapport over de Leidse en de Rotterdamse regio (1996) ook al beschouwd als alternatief voor de Hoeksche Waard. Voor dit gebied gelden echter twee beperkingen. Ten eerste wordt het terrein in het zuiden begrensd door een leidingenstraat, wat een uitbreiding aan die kant lastig maakt. Ten westen van het huidige terrein en de leidingenstraat is nog wel ruimte (zie RR 2020).

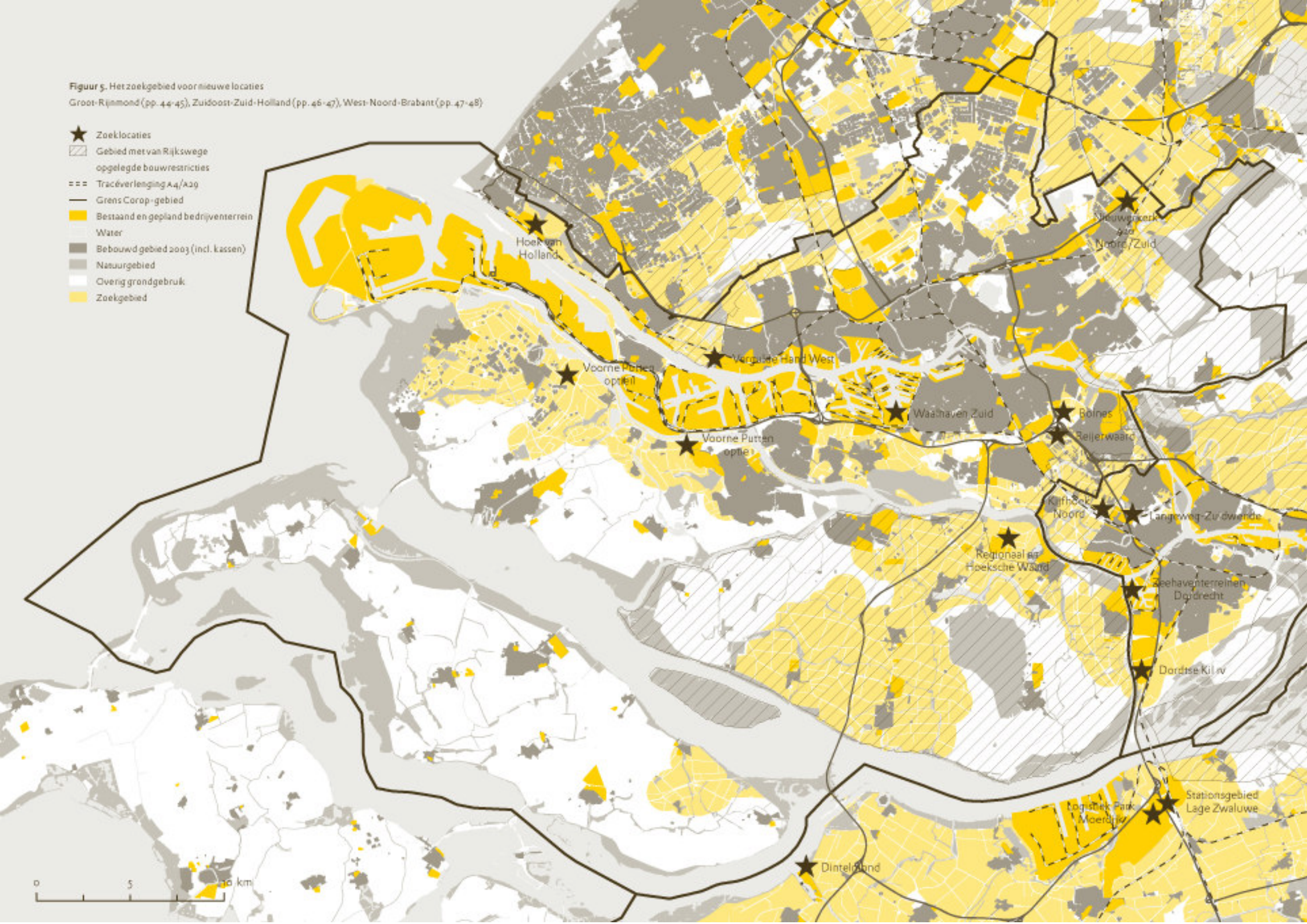
Ten tweede gelden voor dit gebied beperkingen vanwege rijksbeleid. In RR 2020 zijn drie regioparken aangewezen, waaronder het regiopark IJsselmonde in de gemeente Albrandswaard. Het rijk heeft in de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) de beslissing opgenomen om 600 hectare groen in dit gebied te behouden en verder te ontwikkelen, maar de Raad van State heeft deze aanwijzing teruggedraaid. De PKB is hersteld, maar het groen in het gebied IJsselmonde heeft niet langer de status van concrete beleidsbeslissing, maar die van beslissing van wezenlijk belang. Hier zou volgens rijksbeleid dus geen bedrijventerrein kunnen komen, terwijl dat volgens de Nota Ruimte in de Hoeksche Waard wel toegestaan is. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Albrandswaard hebben al afspraken gemaakt over de ontwikkeling van 600 hectare groen in het stadspark IJsselmonde – Landschapspark Buytenland – en hierover een uitwerkingsovereenkomst getekend. Onlangs is de MER-procedure gestart.

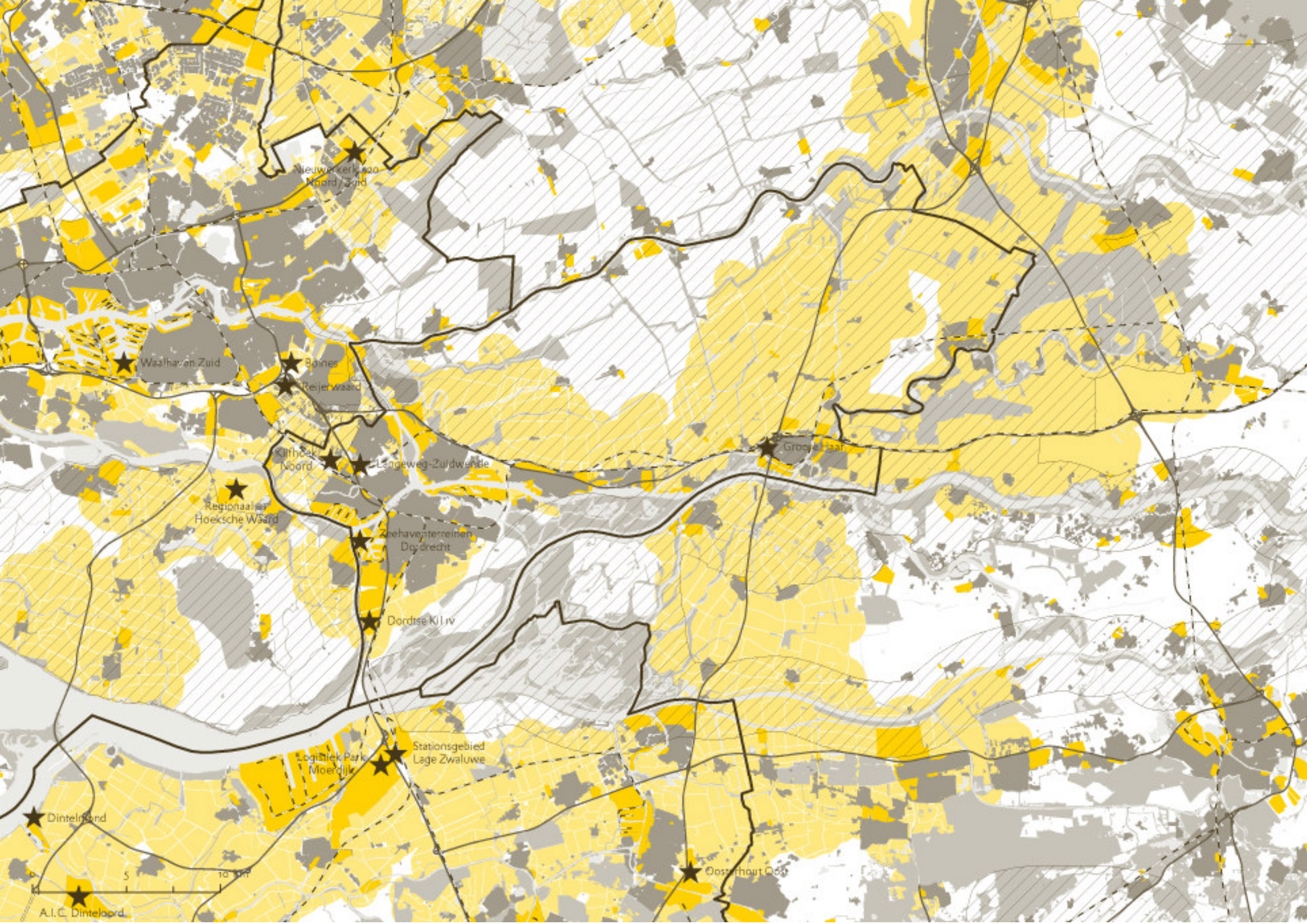
Zuidoost-Zuid-Holland

De regio Zuidoost-Zuid-Holland heeft met een groot aantal restricties te kampen. Veruit het grootste deel van deze Corop-regio dat binnen vijf minuten van de snelweg bereikt kan worden, is verstedelijkt of valt onder de beperkingen van het Nationaal Landschap het Groene Hart (en is dus gearceerd op de kaart). Alleen het gebied ten zuidoosten van Dordrecht blijft open. In het Streekplan Zuid-Holland Zuid (2000) wordt dit gebied benoemd als een agrarisch gebied

Figuur 5. Het zoekgebied voor nieuwe locaties
 Groot-Rijnmond (pp. 44-45), Zuidoost-Zuid-Holland (pp. 46-47), West-Noord-Brabant (pp. 47-48)

- ★ Zoeklocaties
- ▨ Gebied met van Rijkswegge opgelegde bouwrestricties
- === Tracéverlenging A4/A29
- Grens Corop-gebied
- Bestaand en gepland bedrijventerrein
- Water
- Bebouwd gebied 2003 (incl. kassen)
- Nasuurgebied
- Overig grondgebruik
- Zoekgebied





Nieuwerkerk aan
den IJssel

Waalhaven Zuid

Bohnes

Reijerwaard

Kijfhoek
Noord

Langeweg-Zuidwende

Groenendaal

Regionaal
Hoeksche Waard

Behaventerrein
Dordrecht

Dordse Kil IV

Logistiek Park
Moerdijk

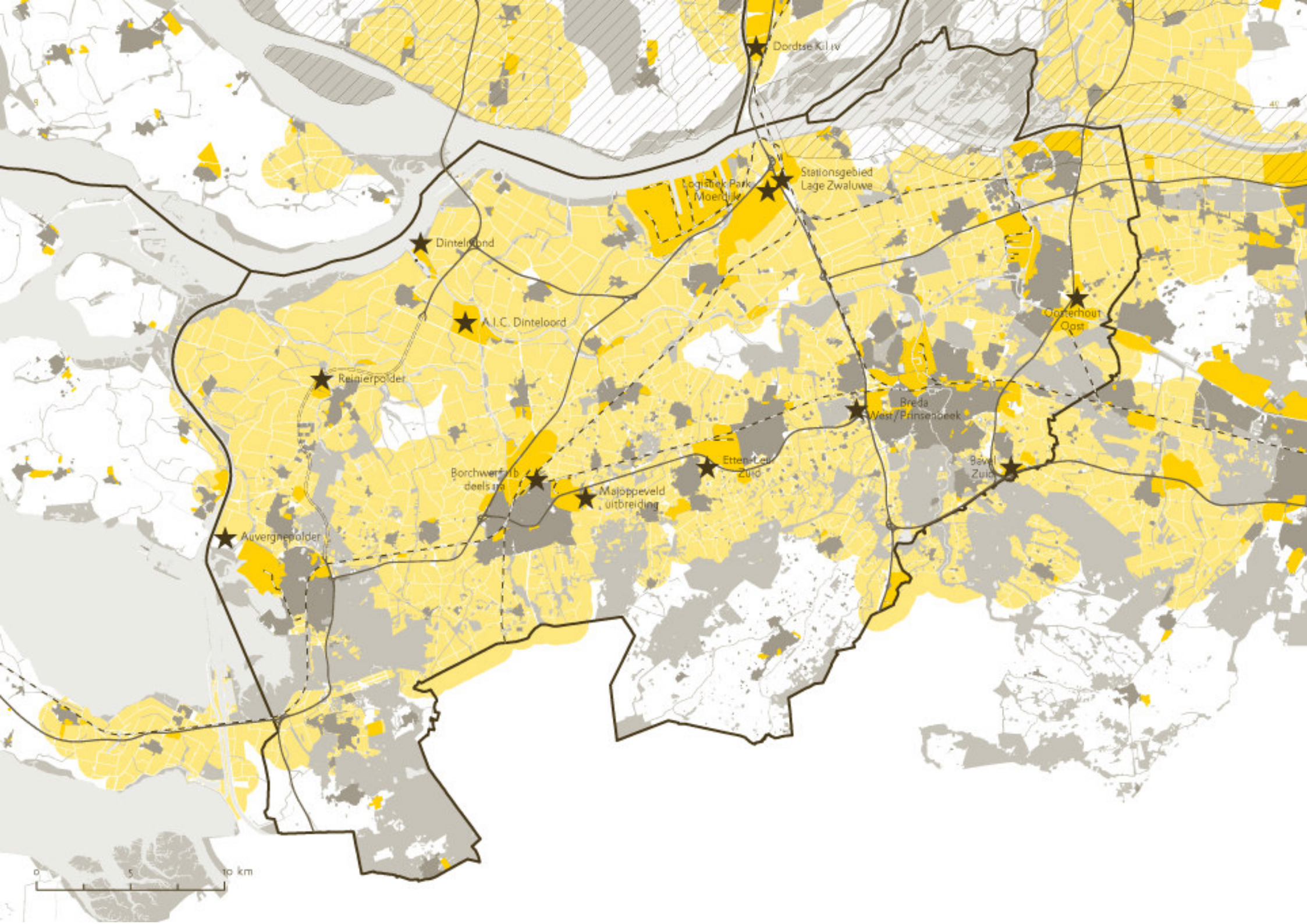
Stationsgebied
Lage Zwaluwe

Dinteloord

Oosthout Oost

0 5 10 km

A.I.C. Dinteloord



met natuur- en landschapswaarden (ANL). Het is ook aangewezen als strategisch groenproject en valt onder de milieubeschermingsgebieden voor stilte conform de Provinciale Milieuverordening (PMV). Het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden in de regio blijkt ook uit de plannen voor dit gebied. Het geplande terrein Groote Haar is bestemd voor de opvang van groeiende bedrijven die nu nog gevestigd zijn in Alblasserdam en Vijfheerenlanden in het Groene Hart. De regio Drechtsteden heeft zelfs al voorgesteld een bedrijventerrein te ontwikkelen in de bufferzone IJsselmonde, omdat het verder geen mogelijkheden ziet. Zoals uit de kaart voor Zuidoost-Zuid-Holland blijkt, bestaan er in alle gele zones in dit Corop-gebied al plannen voor nieuwe terreinen. Buiten de bestaande plannen voor nieuwe terreinen zijn er in deze regio dus geen zones aan te wijzen voor nieuwe locaties.

West-Noord-Brabant

De kaart van West-Noord-Brabant toont een ander beeld dan dat van de andere twee Corop-gebieden. Zo kent dit gebied een veel lagere verstedelijkingsgraad. Bovendien heeft het rijk deze regio geen restricties opgelegd in het kader van rijksbufferzones, Nationale Landschappen of EHS. Alleen aan de westelijke en noordelijke grenzen gelden beperkingen, omdat hier watergebieden liggen die beschermd worden in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijnen (met name Oosterschelde, Haringvliet en Biesbosch). De rest van de Corop-regio vormt bijna geheel een zoekgebied. Het zoekgebied neemt nog verder toe, omdat de rijksweg A4/A29 wordt doorgetrokken (deze situatie is op de kaart al weergegeven).

Het provinciaal beleid legt een aantal beperkingen op, vooral wat betreft de ecologische zones rondom rivieren en kreken. Daarnaast is ook het noordwestelijk deel van dit Corop-gebied (waar de polderlandschappen zich bevinden) aangewezen als een gebied waar de open ruimte bewaard moet blijven. Hier speelt een discussie die vergelijkbaar is met die over de Hoeksche Waard, maar dan op provinciaal niveau. De provincie streeft ernaar nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen aan bestaande bebouwing te laten grenzen. De provincie en de gemeente Bergen op Zoom hebben in dit kader

besloten het terrein Auvergnepolder pas te ontwikkelen als de vraag dit noodzakelijk maakt.

De geplande bovenregionale terreinen A1C Dinteloord en Logistiek Park Moerdijk vormen uitzonderingen op het principe dat terreinen aansluiten op bestaande verstedelijking. De uitbreiding van het bestaande terrein in Moerdijk staat al sinds 1992 ter discussie. Op dit moment ligt er een bestuurlijke afspraak om een nieuw terrein van maximaal 150 hectare netto aan te leggen (Logistiek Park Moerdijk; zie bijlage 6 in het bijlagenboekje bij deze studie). Vroeger bestond er zelfs een plan om hier een bedrijventerrein van 420 hectare aan te leggen. Dit plan Moerdijkse Hoek werd echter ingetrokken omdat burgers zich verzetten tegen de aantasting van de open ruimte en de leefbaarheid van het gebied. De uitbreiding van het huidige plan voor Logistiek Park Moerdijk kan wel een alternatief zijn voor de 120 hectare havengerelateerde logistiek die in de Hoeksche Waard zou moeten neerslaan.

Uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen

Door een nieuw bedrijventerrein te laten aansluiten op een bestaande locatie zal de aantasting van het landschap minder lijken, zal de omvang van het totale terrein economische schaalvoordelen geven, en zullen grote investeringen voor ontsluiting makkelijker op te brengen zijn. Op twee plaatsen in het zoekgebied voor nieuwe bedrijventerreinen als alternatief voor de Hoeksche Waard bevinden zich bedrijven-terreinen die uitgebreid zouden kunnen worden: het Logistiek Park Moerdijk en het distripark Eemhaven. In het verleden zijn deze uitbreidingen ook overwogen. Passen we onze criteria strikt toe op deze uitbreidingsmogelijkheden, dan blijken beide locaties inderdaad alternatieven te kunnen zijn voor de Hoeksche Waard. Geen van beide locaties wordt immers door formeel rijksbeleid uitgesloten. In beide gevallen echter heeft een moeizame bestuurlijke discussie ertoe geleid dat de uitbreidingsplannen als opties zijn afgefallen en voor veel partijen niet meer bespreekbaar zijn. In een scenario waarin de druk op de ruimte groot wordt en eerder genoemde alternatieven niet haalbaar zijn, zouden deze vroegere uitbreidingsplannen toch opnieuw kunnen worden overwogen, bijvoorbeeld als alternatief voor de Hoeksche Waard. We zullen deze opties verder niet uitwerken.

Conclusie

Uit de kaartbeelden met zoekruimte voor nieuwe locaties blijkt dat er grote verschillen bestaan tussen de drie Corop-regio's waarin we zoeken naar alternatieven voor het grootschalige, bovenregionale bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. In tegenstelling tot Groot-Rijnmond en Zuidoost-Zuid-Holland lijkt West-Noord-Brabant nog wel ruimte voor dergelijke nieuwe locaties te hebben. Omdat West-Noord-Brabant veel minder verstedelijkt is, heeft het rijk de open ruimte niet zo beschermd als in de beide andere Corop-gebieden, waar het in grote delen van de Hoeksche Waard, het Groene Hart, Midden-Delfland en IJsselmonde geen nieuwe bedrijventerreinen toestaat. De provincie voert hier wel beleid voor bescherming van de open ruimte.

Het beschermingsbeleid van het rijk zou ertoe kunnen leiden dat bij de optie voor nieuwe grootschalige bedrijventerreinen vooral gekeken wordt naar het open Brabantse gebied en niet naar locaties die grenzen aan het (toch al) verstedelijkte gebied in Zuid-Holland. West-Noord-Brabant vormt bovendien een aantrekkelijk gebied voor de havengerelateerde logistiek, omdat het tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen in ligt en in alle richtingen goede verbindingen heeft. Er bestaan in deze regio van rijkswege geen restricties voor nieuwe bedrijventerreinen.

Noten

1. Zie bijlage 7 in het bijlagenboekje bij deze studie voor een toelichting op de bronnen aan de hand waarvan deze kaarten zijn gemaakt.

Keuzes

In het volle Nederlandse landschap heeft elke locatie formeel of informeel al een bestemming. Gemeenten hebben structuurvisies, voorontwerpbestemmingsplannen, ontwerpbestemmingsplannen en bestemmingsplannen, provincies hebben streekplannen, en het rijk heeft zijn structuurvisies en nota's. Veel van deze plannen zijn tot stand gekomen via een complex stelsel van bestuurlijke afspraken waarbij allerlei belangen worden afgewogen.

Dit proces speelt ook rond het bedrijventerrein dat in de Hoeksche Waard is gepland. Elk alternatief dat wij in deze studie aandragen, is belast met afspraken, beloften, verwachtingen en soms zelfs met wetten. Veel locaties vergen bovendien grote investeringen en leiden mogelijk tot maatschappelijke onvrede. Planbureaus moeten zich niet als partij in deze discussie mengen, maar alle partijen voorzien van kaders, kennis en argumenten. Dat is wat we met deze studie beogen.

In dit laatste hoofdstuk zetten we de mogelijkheden voor de Hoeksche Waard op een rij, aan de hand van drie soorten alternatieven waarmee de vraag naar havengerelateerde logistiek zou kunnen worden opgevangen:

1. de ruimte op toekomstige bedrijventerreinen die in discussie zijn ('de zachte plannen'),
2. de ruimte die extra beschikbaar komt bij herstructurering van oude terreinen en verdichting van nieuwe, en
3. de ruimte die beschikbaar komt door geheel nieuwe locaties te ontwikkelen.

Deze drie vormen van nieuw aanbod komen hieronder nader aan de orde. Het areaal dat nog beschikbaar is op bestaande terreinen laten we buiten beschouwing, evenals het areaal dat volgens bestemmingsplannen in de pijplijn zit ('hard aanbod'). Volgens het huidige beleid is dit areaal gereserveerd voor de vraag die zich de komende jaren zal voordoen.

De terreinen die een alternatief zijn voor de Hoeksche Waard moeten gerealiseerd worden binnen een zoekgebied dat voor de havengerelateerde logistieke sector interessant is en dat – mogelijk – de arbeidsmarkt van Rijnmond kan bedienen. Dat laatste is

namelijk ook een mogelijk voordeel van de locatie in de Hoeksche Waard gesteld. De verhuispatronen van logistieke bedrijven en de bestemmingen van het containervervoer uit Rijnmond wijzen op de Corop-gebieden Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant als zoekgebied. Deze afbakening strookt met de literatuur over de havengerelateerde logistieke sector en bevat de meeste locaties die in de discussie over de Hoeksche Waard al eerder zijn genoemd. Om geschikt te zijn voor de logistieke sector moeten locaties in dit gebied bovendien dichtbij het snelwegennet liggen.

Zachte plannen

Zachte plannen betreffen bedrijventerreinen die net als de locatie in de Hoeksche Waard nog niet zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Om na te gaan in hoeverre logistieke bedrijvigheid met deze zachte plannen kan worden opgevangen, hebben we alle zachte plannen in Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland en West-Noord-Brabant geïnventariseerd, die binnen vijf minuten van de snelweg liggen. Sommige van deze terreinen zijn door provincies en gemeenten geoormd voor een bepaalde economische sector of voor lokale bedrijvigheid, en dus niet voor logistiek. Omdat de regionale vraag vanuit deze marktsegmenten zich op lange termijn moeilijk laat voorspellen en het dus geenszins vaststaat dat deze vraag zich werkelijk zal voordoen, hebben wij ook deze zachte plannen in de afweging betrokken.

De zachte plannen leveren voldoende alternatieven op voor de Hoeksche Waard. Een selectie van 24 plannen hebben we aan de hand van allerlei criteria met elkaar vergeleken, én met het terrein in de Hoeksche Waard. Welke locatie aantrekkelijk is, hangt af van het criterium dat het zwaarst weegt. Wie criteria als geschiktheid voor havengerelateerde logistiek, landschappelijke inpassing en nabijheid van Rijnmond voorop stelt, vindt de volgende locaties aantrekkelijk als alternatief voor de Hoeksche Waard¹:

- *Reijerwaard (40-50 hectare)*: in Rijnmond, geen problemen met inpassing in het landschap, gunstige omvang, multimodale ontsluiting is mogelijk, geen hoge ontsluitingskosten
- *Bolnes (35 hectare)*: in Rijnmond, vanwege nabijheid woongebied waarschijnlijk milieucategorie maximaal 3, maar mogelijk in samenhang

- met de locatie Reijerwaard te ontwikkelen
- *Dordse Kil 1v (65 hectare)*: nabij Rijnmond, gunstige omvang, multimodale ontsluiting tegen hoge kosten mogelijk, goed inpasbaar in het landschap
- *Logistiek Park Moerdijk (150 hectare)*: op redelijke afstand van Rijnmond, grote omvang, multimodale ontsluiting mogelijk, goed inpasbaar in landschap, milieucategorie maximaal 3, kosten vergelijkbaar met die van de Hoeksche Waard
- *Stationsgebied Lage Zwaluwe (25 hectare)*: op redelijke afstand van Rijnmond, beperkte omvang maar grenzend aan Logistiek Park Moerdijk, multimodale ontsluiting mogelijk en goed inpasbaar in landschap, milieucategorie maximaal 3
- *Dintelmond (omvang nog niet bepaald)*: op redelijke afstand tot Rijnmond, multimodale ontsluiting en goed inpasbaar in het landschap
- *Nieuwerkerk A20 Noord/Zuid (55 hectare)*: ten noorden van Rijnmond, gunstige omvang, spoorontsluiting, goede inpassing in landschap mogelijk
- *Auvergnepolder (60-111 hectare)*: vrij ver van Rijnmond, maar gunstiger na doortrekken A29/A4, grote omvang, multimodale ontsluiting tegen vrij hoge kosten mogelijk
- *Breda-West/Prinsenbeek (40-50 hectare)*: multimodale ontsluiting mogelijk tegen vrij hoge kosten
- *Borchwerf 11b/deels 11a (12,5-21,5 hectare)*: vrij ver van Rijnmond, beperkte omvang, multimodale ontsluiting mogelijk tegen vrij hoge kosten, milieucategorie maximaal 3.

Aan dit lijstje met locaties mogen geen ingrijpende beslissingen verbonden worden. Daarvoor dient deze verkenning te worden aangevuld met analyses van de kosten en de lokale situatie bij ieder plan.

Herstructurering en verdichting

Ook via de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen zou ruimte kunnen worden vrijgemaakt voor de doelgroep van het bovenregionale terrein in de Hoeksche Waard. Het zou dan gaan om de ruimte die als gevolg van een doelmatiger gebruik *extra* vrij komt als het terrein weer wordt opgeleverd. Omdat er zeer weinig betrouwbare empirische informatie bestaat over de ruimtewinst bij herstructurering, zijn onze berekeningen indicatief.

Herstructurering vormt waarschijnlijk geen reëel alternatief voor het beoogde terrein in de Hoeksche Waard. Uit onze verkenning blijkt dat de gebruikelijke vorm van herstructurering vooral aangrijpt op de openbare ruimte van het bedrijventerrein (facelift), hetgeen slechts geringe ruimtewinst oplevert. In een tentatieve berekening waarin we een scenario met gewone herstructurering afzetten tegen een ambitieus scenario, blijkt dat alleen het ambitieuze en zeer kostbare scenario in theorie voldoende nieuwe ruimte kan opleveren, wellicht zo'n 180 hectare. De ruimtewinst is namelijk maar zo'n 5 à 10 procent van het te herstructureren areaal. Bovendien zal deze ruimte vanwege de nabijheid van andere stedelijke functies vaak niet geschikt zijn voor logistieke bedrijven, zal ze deels verloren gaan door transformatie van het bedrijventerrein naar woningbouw en kantoren, en is een deel van deze ruimtewinst al in de behoefteramingen van de BLM ingecalculeerd.

De behoefteramingen van de BLM veronderstellen overigens impliciet een enorme herstructurering: in deze methodiek wordt ervan uitgegaan dat het areaal dat vrijkomt door de in werkgelegenheid krimpnde industrie, zonder belemmering en tijdig geschikt wordt gemaakt voor groeisectoren als de logistiek. Dat vergt echter een ingrijpende herstructurering van een aanzienlijk areaal. Vindt die herstructurering niet tijdig plaats, dan zal de behoefte aan nieuwe logistieke terreinen nog een stuk groter zijn.

Ook verdichting op de terreinen die nog aangelegd moeten worden, zou een oplossing kunnen zijn om ruimte te winnen. Door in zachte plannen extra inrichtingseisen op te nemen, moet ook hier zo'n 5-10 procent aan areaal gewonnen kunnen worden, terwijl de kosten laag blijven. Maar omdat de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen snel daalt en deze in drie van de vier langetermijnsscenario's na 2020 zelfs negatief zal worden ('teruggave'), is dit alleen in het hoogste groeiscenario een optie. In dat scenario en onder een aantal voorwaarden kan inderdaad 50 tot 100 hectare vrijgemaakt worden voor bedrijven die anders in de Hoeksche Waard terecht zouden komen.

Nieuwe locaties

Mochten de vorige opties nog niet voldoende alternatieven opleveren, dan zullen geheel nieuwe locaties voor havengerelateerde bedrijventerreinen

gezocht moeten worden. Ook die mogelijkheid hebben we in deze studie verkend. Door de ruimtedruk in de provincie Zuid-Holland en de daaraan gerelateerde, van rijkswege beschermde, open landschappen zullen deze nieuwe locaties al snel in West-Noord-Brabant gezocht worden. Door de ligging ten opzichte van de havens van Rotterdam en Antwerpen en de goede internationale verbindingen is dit een aantrekkelijke regio voor de logistieke sector. Hier is, gezien vanuit het rijksbeleid, bovendien nog ruimte voor verstedelijking. Extra locaties voor bedrijventerreinen in West-Noord-Brabant zullen in dat geval ten koste gaan van het open landschap in dat gebied.

Conclusie

De zachte plannen voor nieuwe terreinen lijken voldoende alternatieven te bieden voor de Hoeksche Waard. Het is dus zinvol te onderzoeken of sommige van deze terreinen niet eerder aangelegd zouden moeten worden dan het terrein in de Hoeksche Waard.

Het aantal alternatieven lijkt ook groot genoeg om in drie van de vier toekomstscenario's aan de behoefte naar bedrijventerreinen te kunnen voldoen. In dat geval zou uitstel van de aanleg van een terrein in de Hoeksche Waard ook afstel betekenen. Alleen in het hoogste groeiscenario is de som van alle zachte plannen op termijn niet voldoende. Dan komt vooral de afweging met geheel nieuwe, nog niet onderzochte locaties in West-Noord-Brabant aan de orde.

Herstructurering lijkt geen alternatief. Hier ligt nog een grote opgave, die niet bij iedereen op het netvlies staat. Als die opgave niet tijdig wordt gerealiseerd, zal de vraag naar nieuwe logistieke terreinen hoger uitvallen en zullen andere plannen versneld moeten worden uitgevoerd, ook als het terrein in de Hoeksche Waard wel doorgaat.

Noten

1. In het hoofdstuk 'Zachte plannen als alternatief' worden ook andere locaties genoemd die, afhankelijk van welk criterium het zwaarst weegt, in aanmerking komen.

- Arts, P.H.M., J. Ebregt, C.J.J. Eijgenraam & M.J. Stoffers (2005), *Bedrijfslocatiemonitor 2040, de vraag naar ruimte voor economische activiteiten*, Den Haag: Centraal Planbureau.
- B&A (1998), *Vestigingsplaatsfactoren: belang, waardering en knelpunten*, Den Haag: B&A.
- BOM (2004), *Ondernemingsplan BOM Bedrijventerreinen*, Tilburg: Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij.
- Buck Consultants International (BCI) (1996), *Zeehavens en hun achterland*, Nijmegen: BCI.
- Buck Consultants International (BCI) (2006), *Onderzoek naar een optimale omvang voor een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard*, 31 maart 2006, Nijmegen: BCI.
- CBS (2007), *Onderzoek verplaatsingsgedrag en Mobiliteitsonderzoek Nederland*, Voorburg: CBS.
- CPB (2001), *Veroudering van bedrijventerreinen. Een structuur voor herstructurering*, Den Haag: Centraal Planbureau.
- CPB, NEI, RIVM (2001), *Welvaartseffecten van Maasvlakte 2, aanvullende kostenbatenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaanwinning*, Den Haag: Koninklijke De Swart.
- ECORYS (2004), *Economische betekenis Nederlandse zeehavengebieden 2003. Ten behoeve van Havenmonitor 2003*, Rotterdam: Ecorys Nederland B.V.
- ECORYS (2007), *Programmering nieuwe bedrijventerrein Zuidplaspolder, 2010-2020*, concepteindrapport, juli 2007, Rotterdam: Ecorys Nederland B.V.
- Eijgenraam, C.J.J., Koopmans, C.C., Tang, P.J.G. & A.C.P. Verster (2000), *Evaluatie van infrastructuurprojecten: leidraad voor kosten-batenanalyses*, Den Haag: SDU.
- ETIN (2002), *De Brabantse herstructureringsopgave*, eindrapport, juni 2002, Tilburg: ETIN adviseurs.
- ETIN (2007), *Kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing van de Zuid-Hollandse herstructureringsopgave*, conceptrapport, juli 2007, Tilburg: ETIN adviseurs.
- EZ (2004), *Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008*, Den Haag: Ministerie van Economische Zaken, <http://appz.ez.nl/publicaties/pdfs/03O13.pdf>.
- Gemeente Dordrecht (2007), *Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht*, maart 2007.
- Gordijn, H., G. Renes & M.Traa, (2007), *Naar een optimaler ruimtegebruik door bedrijventerreinen. Een verkenning van enkele beleidsopties*, Beleidsadviezen 05, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.

- Janssen, L.H.J.M., Okker, V.R. & J. Schuur (2006), *Welvaart en leefomgeving: een scenariostudie voor Nederland in 2040*, Den Haag: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau.
- Van Klink, H. (1998), 'The port network as a new stage in port development: the case of Rotterdam', *Environment and Planning A*, 30: 143-160.
- Van Klink, H. (1995), *Towards the borderless mainport Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, dissertatie, Tinbergen Institute Research Series, No. 104. Rotterdam: Tinbergen Instituut.
- Kuipers, B. (1999), *Flexibiliteit in de Rotterdamse havenregio: flexibiliseringstrategieën van de moderne zeehavenindustrie*, dissertatie, Delft: Eburon.
- Mackloet, A. (2004), *De Rotterdamse haven: logische, logistieke locatie?*, Utrecht/Rotterdam: Universiteit Utrecht en het Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- MIRT (2008), *Projectenboek 2008*, www.viamilia.com/MIRT/projecten.
- Nederland Distributieland (2002), *Duurzame distributiecentra*, Logistics Topics rapport, no. 2, Zoetermeer: Nederland Distributieland.
- NEI (1999), *Kleur bekennen in de Hoeksche Waard. Nut, noodzaak en gevolgen van ruimte voor glastuinbouw en bedrijven*, Rotterdam: NEI.
- NIROV & VROM (2007), *De nieuwe kaart van Nederland*, Den Haag: NIROV/ministerie van VROM, <http://www.nieuwekaart.nl/>.
- Notteboom, T. & J.P. Rodrigue (2005), 'Port regionalization: towards a new phase in port development', *Martime Policy and Management*, 32 (2): 297-313.
- Olden, H. (2007), *Remmende factoren bij het herstructureren van bedrijventerreinen*, Utrecht: STOGO onderzoek + advies.
- Provincie Zuid-Holland (2000), *Streekplan Zuid-Holland Zuid*, Den Haag: Provincie Zuid-Holland.
- Provincie Zuid-Holland (2006), *Milieueffectrapport Bedrijventerrein Hoeksche Waard*, opgesteld door Oranjewoud, Den Haag: Provincie Zuid-Holland.
- Provincie Zuid-Holland (2007), *Herziening streekplan Zuid-Holland Zuid, Hoeksche Waard*, Den Haag: Provincie Zuid-Holland.
- RBOI (2007), *Afsprakenkader zeehaventerrein Moerdijk. Uitwerking regioanalyse logistiek*, 5 januari 2007, Rotterdam: RBOI.

- Schuur, J., Janssen, L., Klaver, S., Pieterse, N. & D. Snellen (2007), *De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu*, Den Haag/Bilthoven: Ruimtelijk Planbureau/Milieu en Natuurplanbureau.
- Stadsregio Rotterdam & Provincie Zuid-Holland (2005), *Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020)*, Den Haag/Rotterdam: Provincie Zuid-Holland/Stadsregio Rotterdam.
- Traa, M. & B. Hamers (2007), *Zijn IBIS-locatietypen nog van belang?*, webpaper 23-08-2007, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau, www.rpb.nl.
- VROM (1996), *(Milieu-) Effectrapport over de Leidse en de Rotterdamse regio*, behorend bij deel 1. Partiële Herziening Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM, LNV, venw, & EZ (2004), 'Nota van verantwoording, Gebieden en Thema's, B2.7.4, Hoeksche Waard', in: VROM, LNV, venw, & EZ, *Nota Ruimte*, Den Haag: ministeries van VROM, LNV, venw, & EZ, zie <http://www2.minvrom.nl/notaruimte/0206070400.html>
- VROM, LNV, venw, & EZ (2004), 'Bijlage 4.2 Ruimtelijke hoofdstructuur', in: VROM, LNV, VenW & EZ, *Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte*, Den Haag: ministeries van VROM, LNV, venw & EZ, zie <http://www2.minvrom.nl/notaruimte/0404020000.html>.
- www.logistiek.nl/dossierartikelen/
- www.ndl.nl

Over de auteurs

Jan Schuur studeerde econometrie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Hij werkte onder meer bij het University Institute van de EU in Florence (Italië), bij het Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut, de Rijksplanologische Dienst, het CPB en het CBS. Sinds juni 2002 is hij sectordirecteur bij het Ruimtelijk Planbureau. Hij is co-auteur van de RPB-studie *Verkenning regionale luchthavens* (2005), van de gezamenlijke planbureaustudie *Welvaart en leefomgeving* (2006) en van de gezamenlijke RPB/MNP-studie *De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu* (2007).

Anet Weterings studeerde sociale geografie aan de Universiteit Utrecht. Begin 2006 promoveerde zij op een onderzoek naar het effect van ruimtelijke nabijheid tussen organisaties op het innovatieve vermogen van softwarebedrijven in Nederland. Sinds medio 2005 is zij als onderzoeker werkzaam bij het RPB. Zij is co-auteur van de RPB-publicaties *Atlas van kennis en innovatie* (2005), *Regionale kennisnetwerken en innovatie* (2007) en *Clusters en economische groei* (2007).

Sander Klaver studeerde sociale geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Na zijn afstudeerstage bij TNO werkte hij bij het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid. Sinds maart 2007 werkt hij als onderzoeker bij het Ruimtelijk Planbureau. Hij is co-auteur van de RPB-publicatie *Atlas Europa: Planet, People, Profit, Politics* (2006) en de gezamenlijke RPB/MNP-studie *De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu* (2007).

Carel Eijgenraam studeerde econometrie aan de Universiteit van Amsterdam. Sinds 1973 werkt hij bij het Centraal Planbureau; sinds 1999 als programma-leider Ruimtelijke Economie. Tot eind 2005 was hij projectleider van de Bedrijfslocatiemonitor (BLM).

Eugène Verkade studeerde econometrie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. Hij werkt sinds 1985 bij het CPB. Hij heeft zich onder andere beziggehouden met bedrijfstakkenanalyses en regionale werkgelegenheidsontwikkelingen in het kader van de studie *Welvaart en Leefomgeving* (2006).