

Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Conform de SER-ladder

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Rotterdam, 28-09-2012



Vraag-aanbod analyse in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard

Conform de SER-ladder als uitgangspunt

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Ecorys Nederland B.V.
Ahmed Hamdi
Joost de Koning
Walter Hulsker
Lise Roodbol

Rotterdam, 28-09-2012

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Centrale vraag	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Vraag-analyse	7
2.1	Toetsingscriteria ruimtevraag	7
2.2	Inventarisatie van de ruimtevraag	7
2.3	Conclusie	10
3	Aanbod-analyse	11
3.1	Toetsingscriteria	11
3.2	Huidig beschikbaar aanbod	12
3.3	Harde plannen	13
3.4	Zachte plannen	14
3.5	Conclusie	18
4	Herstructureringsopgave en leegstand	19
4.1	Herstructurering en ruimtewinst	19
4.2	Leegstand	20
5	Confrontatie vraag en aanbod	22
5.1	Toepassing van de SER-ladder	22
5.2	Confrontatie vraag en aanbod	22
5.3	Conclusies ten aanzien van Nieuw Reijerwaard	24
	Bronnen	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het realisatieproces van Nieuw Reijerwaard is uitgebreid onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Er zijn diverse onderzoeken beschikbaar die aantonen dat er behoefte is aan logistieke bedrijvigheid aan de zuidkant van Rotterdam. Ter voorbereiding op de besluitvorming over de alternatieve locaties Hoeksche Waard heeft Buck Consultants International (BCI) onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid in de omgeving van Rotterdam. Daaruit bleek dat er tot 2020 behoefte is aan aanvullend aanbod van bedrijventerreinen. Aanvullend daarop heeft het RPB in samenwerking met het CPB in 2007 onderzoek uitgevoerd. De Hoeksche Waard leek daarvoor de meest geschikte locatie. Toen echter deze optie verviel doordat een meerderheid van de Tweede kamer tegen ontwikkeling van deze locatie bleek, heeft het rijk gekozen voor de alternatieve locaties Westelijke Dordtse Oever (WDO) te Dordrecht en Nieuw Reijerwaard te Ridderkerk.

Recentelijk zijn ook diverse onderzoeken uitgevoerd naar de ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de regio. De provincie heeft aan Ecorys gevraagd vanuit dit bestaande materiaal een integraal beeld te schetsen van de actuele vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio Rotterdam in relatie tot bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

1.2 Centrale vraag

De Provincie Zuid-Holland en de regiegroep Nieuw Reijerwaard hebben gevraagd om op basis van bestaande studies een integraal beeld te schetsen van:

1. de vraag-aanbod verhouding op de bedrijventerreinen in de regio Groot-Rijnmond rekening houdend met de herstructureringsopgave, leegstand en de SER-ladder.
2. de relatie van bovenstaande met bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.

1.3 Leeswijzer

In voorliggende studie is op basis van bestaande studies een integraal beeld geschetst van de ruimtevraag en het aanbod in Groot-Rijnmond en wordt inzicht geboden in de behoefte aan extra aanbod, zoals Nieuw Reijerwaard, om de toekomstige ruimtevraag te kunnen accommoderen. De vraag-aanbod confrontatie is conform de SER- ladder uitgevoerd (net zoals eerder ook door het Rijk is gedaan bij de studie naar de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard). Er zijn voor deze studie geen nieuwe ruimtebehoefteramingen opgesteld. De geraadpleegde bronnen zijn duidelijk vermeld in de rapportage en ook in de bijlage is een groslijst van gebruikte bronnen opgenomen.

De voorliggende studie betreft alleen droge bedrijventerreinen en geen zeehavens.

Relatie met provinciaal beleid

In de economische visie van de Provincie Zuid-Holland en de provinciale structuurvisie wordt voor de gehele Provincie uitgegaan van een overaanbod aan bedrijventerreinen. In de voorliggende studie is echter onderzocht of dit ook voor de logistieke sector in Grot-Rijnmond geldt. Hierbij hebben we rekening gehouden met geschiktheid van bedrijventerreinen en fasering en planologische status van plannen. Ook is hierbij specifiek aandacht besteed aan de vraag-aanbodverhoudingen op de Linker Maasoever.

Opbouw van de rapportage

In **hoofdstuk 2** is de toekomstige ruimtevrage naar bedrijventerreinen in beeld gebracht.

Hoofdstuk 3 gaat in op het huidige en toekomstige aanbod aan bedrijventerrein (incl. harde en zachte plannen) die in aanmerking komen voor de accommodatie van bedrijven met ruimtebehoefte. **Hoofdstuk 4** brengt de geplande herstructureringsopgave in beeld en de mogelijke gevolgen voor het aanbod. **Hoofdstuk 5** vormt tenslotte de confrontatie van vraag en aanbod conform de SER-ladder.

2 Vraag-analyse

In de afgelopen jaren zijn er meerdere rapporten verschenen die ingaan op de toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerrein in de regio. Hier kan een eigen ruimtebehoefte model aan ten grondslag liggen, worden verwezen naar andere onderzoeken of zijn kwalitatieve uitspraken over gedaan. In dit hoofdstuk inventariseren we de verwachte ruimtevraag in deze onderzoeken, toetsen we dit op een aantal criteria en trekken we conclusies over de omvang. Hierbij geven we eerst een overzicht van de totale ruimtevraag en gaan we daarna specifiek in op de logistieke sector.

2.1 Toetsingscriteria ruimtevraag

Bij het in beeld brengen van de ruimtevraag houden we rekening met een aantal elementen. Zo is het belangrijk helder te hebben op welk ruimtelijkschaalniveau een ruimtebehoefteraming is opgesteld (regionaal, provinciaal, deelgebied). Daarbij is de vraag of hiervoor een beproefd ramingsmodel is gebruikt of dat het een afgeleide berekening betreft vanuit een andere studie. Verder is het van belang om te weten welk groeiscenario van het CPB is gehanteerd en in welke periode de ruimtevraag verwacht wordt. Resumerend, de volgende elementen hebben we meegenomen bij het in beeld brengen van de ruimtevraag:

- Ligt er een beproefd ramingsmodel te grondslag aan de berekening?
- Welk CPB-scenario is toegepast?
- In welke periode wordt de ruimtevraag verwacht?
- Naar welk ruimtelijk schaalniveau is gekeken?

2.2 Inventarisatie van de ruimtevraag

Er zijn een meerdere rapporten verschenen waarin de ruimtevraag naar bedrijventerreinen is berekend op het schaalniveau van de stadsregio, REO of provincie Zuid-Holland. We hebben ervoor gekozen om maximaal 5 jaar terug te kijken aangezien de resultaten daarvoor als gedateerd gezien kunnen worden. Hoe recenter de berekening, hoe betrouwbaarder en realistischer de verwachte ruimtevraag is. In de volgende studies zijn uitspraken gedaan over toekomstige ruimtevraag, waarvan Nieuw Reijerwaard onderdeel uit maakt:

Tabel 2.1 Bronnen voor het in beeld brengen van de ruimtevraag

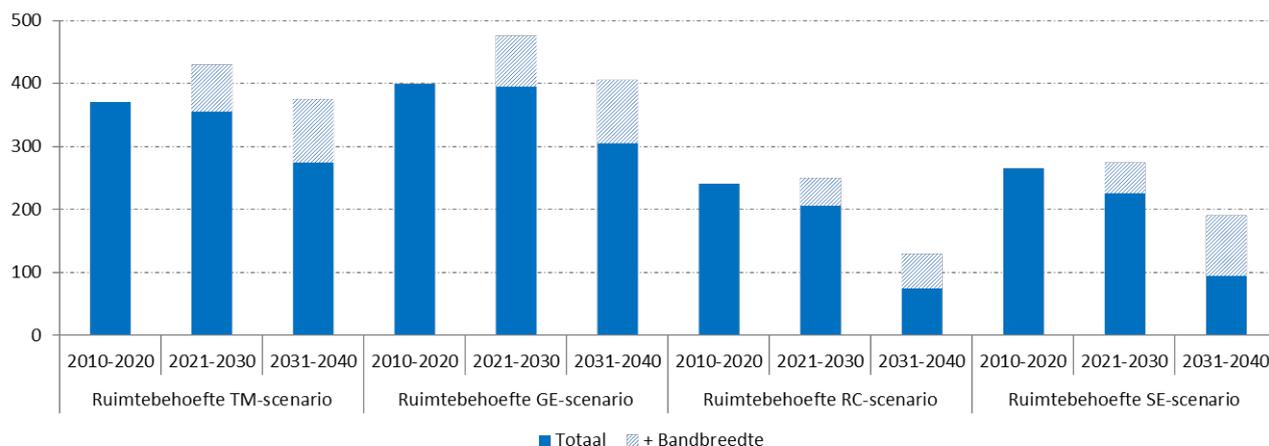
Nr	Jaar	Auteur	Titel
1	2012	Ecorys	Regionale ruimtebehoefteramingen REO's Zuid-Holland (deelrapport van ramingen provincie Zuid-Holland)
2	2012	Ecorys	Uitbreidingsvraag Deltri-regio
3	2011	Ecorys	Ruimtebehoefteraming Stadsregio Rotterdam
4	2009	Ecorys	Bedrijventerreinenstrategie Stadsregio Rotterdam 2008-2020
5	2008	Ecorys	Alternatieven Hoeksche Waard
6	2007	RPB, CPB	Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard

Totale ruimtevraag in Groot-Rijnmond

De totale uitbreidingsvraag voor Groot-Rijnmond voor de periode tot 2020 varieert in de In de meest recente studies (Ecorys 2011/ 2012) van 240 tot bijna 400 ha netto. Na 2020 tot 2030 neemt

de ruimtebehoefte mogelijk nog toe en neemt daarna af. De hoogte van de uitbreidingsvraag is uiteindelijk afhankelijk van welk toekomstscenario de werkelijkheid het beste benaderd.

Figuur 2.1. Ruimtevrage naar bedrijventerreinen in 2010-2040, Groot-Rijnmond, ha netto



Bron: Ecorys SPECTRA en SPECTRA+, 2011, studies 1 en 3

Het grootste deel van de uitbreidingsvraag betreft de logistieke sector. Zo beslaat de uitbreidingsvraag in het GE scenario tot en met 2020 300 hectare netto, ofwel 75 procent van de totale vraag in die periode. In het vervolg van deze studie kijken we daarom specifieker naar deze sector.

Ruimtevrage vanuit de logistieke sector

In tabel 2.2 presenteren we de uitkomsten uit de meegenomen studies, hierbij correspondeert het nummer van de rij met de studie in tabel 2.1. In regio Groot-Rijnmond is het GE-scenario voor de logistieke sector, indien beschikbaar, leidend vanwege de mainportfunctie Rotterdam.

Tabel 2.2 Ruimtevrage in de periode tot 2020

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevrage	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	300	GE	2010-2020	Stadsregio Rotterdam ¹	Ja, SPECTRA+
2	300	TM	2010-2020	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1
3	300	GE	2010-2020	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
4	341	GE	2011-2020	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA
5	225	GE	tot 2020	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van studie Ecorys uit 2006
6 ²	210	GE	2010-2020	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van BLM 2005

Zichtbaar is dat de verwachtingen ten aanzien van de ruimtevrage vanuit de logistieke sector de afgelopen jaren zijn toegenomen. De ramingen opgesteld in 2005 en 2006 zijn ten aanzien van de logistieke ruimtevrage aanzienlijk lager dan latere ramingen laten zien. Overigens is het omgekeerde zichtbaar voor de andere sectoren. Hillenraad Consultancy komt op een ruimtevrage van circa 50 hectare voor Freshport Rijnmond. In dit onderzoek is een marktconsultatie onder de

¹ De regio Groot-Rijnmond bestaat uit dezelfde gemeenten als de Stadsregio Rotterdam

² Volgens het RPB en CPB is de totale ruimtevrage in het GE-scenario tot 2020 780 hectare. Circa 34% van deze ruimtevrage komt vanuit de logistiek, dat is 265 hectare ruimtevrage. Corrigeren we nog voor de periode 2010-2020 ipv 2007-2020 dan komt de logistieke ruimtevrage uit op afgerond 210 hectare (netto).

bedrijven in het gebied uit uitgevoerd. Vergelijken we deze uitkomst met de verhouding werkzame personen op bedrijventerreinen in Barendrecht en Ridderkerk ten opzichte van de Stadsregio en zetten we dit verhoudingsgetal op de berekende ruimtevrage in studie 1 dan is dit ook circa 50 ha. De uitkomst op het schaalniveau van Barendrecht / Ridderkerk lijkt hiermee plausibel.

Voor het in beeld brengen van de ruimtevrage is het echter te beperkt om alleen op het schaalniveau te kijken van Barendrecht en Ridderkerk. De logistieke ruimtevrage in de regio komt vooral vanuit de Stadsregio Rotterdam. Nemen we de Stadsregio als uitgangspunt dan kan grofweg gesteld worden dat op basis van studies uit 2007-tot 2012 en het GE-scenario **circa 200 tot 300 hectare ruimtevrage** verwacht kan worden. Opgemerkt dient te worden dat de bovengrens realistischer is dan de ondergrens. De bovengrens is immers afkomstig uit de meest recente (en daarmee meest up to date) studies.

Tabel 2.3 Ruimtevrage in de periode 2021-2030

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevrage	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	340-420	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
2	355-430	TM	2021-2030	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1
3	420	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
4	205	GE	2021-2030	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA
6 ³	110	GE	2021-2030	Groot-Rijnmond	Nee, afgeleid van BLM 2005

Voor de periode 2010-2021 constateerden we al dat de oude ramingen uit 2007-2009 fors afwijken van recente ruimtebehoefteramingen in de logistiek. In de periode 2021-2030 wordt dit verschil nog duidelijker. Recente ramingen laten zien dat het voornamelijk de logistieke sector is die zal groeien de komende jaren en dat vanuit deze sector verreweg de grootste ruimtevrage verwacht mag worden. Deze vrage wordt tevens gedreven door de ontwikkelingen op de Tweede Maasvlakte. Nieuwe ramingsmethodieken, op basis van ruimteproductiviteit⁴, geven op de lange termijn een ander beeld dan de traditionele werkgelegenheidsramingen die vooral geschikt zijn voor het ramen van de ruimtebehoefte van de meer arbeidsintensieve sectoren. Hiermee stellen we dan ook dat de studies van een aantal jaar geleden de ruimtevrage vanuit de logistieke sector onderschatten. Op basis van eerdere studies is het hanteren van een bandbreedte van **circa 300 tot 400 hectare ruimtevrage** vanuit de logistiek in de periode 2021-2030 een reële inschatting.

Tabel 2.4 Ruimtevrage in de periode 2031-2040

Nr	Aantal ha logistieke ruimtevrage	Scenario	Periode	Ruimtelijk schaalniveau	Model toepassing, zo ja welke
1	265-320	GE	2031-2040	Stadsregio Rotterdam	Ja, SPECTRA+
2	265-345	TM	2031-2040	Stadsregio Rotterdam + Zuid-Holland Zuid	Nee, afgeleid van studie 1

Er zijn weinig studies die ingaan op de ruimtevrage voor de periode na 2030. Ecorys heeft hier specifiek voor Stadsregio Rotterdam (en de provincie Zuid-Holland) wel naar gekeken. Hoewel

³ Volgens het RPB en CPB is de totale ruimtevrage in het GE-scenario in de periode 2021-2030 280 hectare. Circa 40% van deze ruimtevrage komt vanuit de logistiek, dat is circa 110 hectare ruimtevrage (netto).

⁴ Toegevoegde waarde wordt als indicator gebruikt.

ramingen op deze lange termijn met meer onzekerheid zijn omgeven is de verwachting dat er in de periode 2031-2040 circa **265 tot 345 hectare ruimtevraag** verwacht kan worden vanuit de logistieke sector.

2.3 Conclusie

Er zijn in de afgelopen vijf jaar zeven studies uitgebracht die uitspraken doen over de toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de logistieke sector op het schaalniveau van Barendrecht / Ridderkerk of Stadsregio Rotterdam. Alle studies laten een substantiële ruimtevraag zien, waarbij de uitbreidingsvraag in de meer recentere studies boven die in van eerdere studies ligt. Er is een duidelijk verschil in omvang van de verwachte ruimtevraag tussen studies 5 jaar geleden uitgevoerd en recente studies. Dit komt deels door actuelere inzichten, maar ook door een nieuwe ramingsmethodiek die meer geschikt is voor het ramen van de ruimtevraag voor arbeidsextensieve sectoren zoals logistiek en industrie.

De verwachte ruimtevraag is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.5 Ruimtevraag vanuit de logistieke sector in Stadsregio Rotterdam (netto hectares)

Periode	Ruimtevraag (GE-scenario)	65% LMO*	35% RMO*
2010-2020	200-300 hectare	130-195	70-105
2021-2030	300-400 hectare	195-260	105-140
2031-2040	265-345 hectare	172-224	93-121

* LMO = linker Maasoever, RMO = rechter Maasoever

Binnen de Stadsregio is ruimtelijk gezien het huidige en toekomstige aanbod aan bedrijventerrein vooral op de rechter Maasoever beschikbaar. Op de linker Maasoever (LMO) is relatief weinig bedrijventerrein beschikbaar. Met de komst van de Tweede Maasvlakte ligt het voor de hand dat meer bedrijven zich op de linker Maasoever willen vestigen in de nabijheid van de haven. Op basis van historische uitgifte is het merendeel (circa 65%) van de ruimtevraag te verwachten op de linker Maasoever en beduidend minder vraag (circa 35%) op de rechter Maasoever⁵ (RMO). In het hoofdstuk over het aanbod aan (potentiële) bedrijventerreinen houden we rekening met de ligging van de terreinen.

⁵ Ecorys, "Kwalitatieve analyse van bedrijventerreinen Groot-Rijnmond", juni 2007

3 Aanbod-analyse

In regio Groot-Rijnmond liggen bedrijventerreinen met al dan niet beschikbaar aanbod. Tevens zijn er plannen voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen, zoals bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Echter niet iedere terrein is geschikt voor de accommodatie van logistieke bedrijven. Verder is het ook niet zeker wanneer en of alle harde plannen en zachte plannen op de markt komen. In dit hoofdstuk analyseren we op basis van bestaande bronnen het huidige beschikbare aanbod en het toekomstig aanbod in de vorm van harde en zachte plannen.

3.1 Toetsingscriteria

Voor de aanbodanalyse concentreren we ons voornamelijk op Stadsregio Rotterdam, maar bekijken we ook plannen in de aangrenzende regio's rondom Nieuw Reijerwaard te weten Hoeksche Waard, Drechtsteden en Midden-Holland.

Om te bepalen welke terreinen geschikt zijn voor (grootschalige) logistieke activiteiten gaan we uit van het programma van eisen die logistieke bedrijven stellen aan een locatie. De belangrijkste zijn de volgende:

- Minimale beschikbare kavelomvang van 2 ha of groter
- Goede (externe) ontsluiting bedrijventerrein (multimodaliteit)
- Hindercategorie van 3 of hoger

Naast het programma van eisen houden we rekening met de volgende criteria bij het in beeld brengen van het (potentiële) aanbod voor logistieke bedrijven:

- Aanbod: minimaal beschikbaar aanbod van 10 ha of groter (clustermogelijkheid voor logistieke bedrijven)
- Fasering: periode waarin het terrein (mogelijk) op de markt komt
- Realisatiezekerheid: hoe zeker is dat het plan werkelijk gerealiseerd wordt
- Herprofilering: mogelijkheid tot functieverandering terrein
- HMC: hindercategorie van 3 of hoger vaak slechts op een deel van het terrein beschikbaar

Voor het in beeld brengen van het huidig en toekomstig aanbod is gebruik gemaakt van de twee onderstaande bronnen, aangezien dit het meest actuele overzicht biedt dat beschikbaar is.

Tabel 3.1 Bronnen voor het in beeld brengen van het aanbod

Nr	Jaar	Auteur	Titel
1	2011	Ecorys	Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam
2	2012	Provincie Zuid-Holland	Infodesk bedrijventerreinen (http://pzh.eyelocus.com/start.aspx)

In de onderstaande aanbodanalyse maken we onderscheid tussen hard en zacht aanbod. Onder hard aanbod verstaan we bedrijventerreinen waar een definitief bestemmingsplan voor is vastgesteld. Al het overige aanbod valt onder zacht aanbod. Hierbij kan er uiteraard een verschil bestaan tussen plannen die al in een verder gevorderd stadium van planvorming zijn en andere die nog aan het begin staan.

3.2 Huidig beschikbaar aanbod

Voor het in beeld brengen van het huidige beschikbare aanbod is op basis van het toetsingscriterium minimaal 10 hectare beschikbaar aanbod gekeken welke terreinen in de Stadsregio Rotterdam hier aan voldoen. Dit hebben we ook gedaan voor de terreinen in Hoeksche Waard en de Drechtsteden. De volgende tabel geeft het huidige beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen die hieraan voldoen weer. Achter ieder terrein is aangegeven of het terrein zich op de linker Maasoever (LMO) bevindt of op de rechter Maasoever (RMO).

Tabel 3.2 Terstond en niet-terstond uitgeefbaar aanbod

Gemeente	Bedrijventerrein	Terstond (ha)	Niet-terstond (ha)	Bron
Stadsregio Rotterdam				
Ridderkerk	Cornelisland (LMO)	8	19	2
Lansingerland	Oudeland (RMO)	18	-	1,2
Lansingerland	Prisma (RMO)	21*	-	1
Rotterdam-noord	Nesselande (RMO)	11	-	2
	<i>Totaal linker Maasoever</i>	8	19	
	<i>Totaal rechter Maasoever</i>	50		

* 1/3 deel van Prisma (totale omvang 62 ha netto) is bestemd voor de Rotterdamse markt (bron 1).

De bedrijventerreinen hebben we vervolgens kwalitatief beoordeeld op basis van de ontsluiting, mogelijke bestemming, milieucategorie, zichtlocatie en kavelgrootte.

Geografische ligging en bestemming

De bedrijventerreinen Oudeland, Prisma en Nesseland liggen aan de noordkant van de Maas (RMO). Bedrijventerrein Oudeland en Prisma richten zich onder andere op de bestemming transport en distributie. Nesselande richt zich niet expliciet op bedrijven in de logistieke sector. Het gebied is bestemd voor reguliere bedrijven, perifere detailhandel en kantoorgebouwen.

De locatie Cornelisland is gelegen op de linker oever van de Maas. Cornelisland richt zich naast bedrijven in de nijverheid, groothandel en dienstverlening ook op bedrijven in de transportsector⁶.

Ontsluiting en zichtlocatie

Van de bedrijventerreinen aan de noordkant van de Maas kan de ontsluiting van Prisma en Nesselande als meest gunstig gezien worden. Prisma is een zichtlocatie aan de A12 (0,5 km afstand)⁷, Nesselande ligt aan de A20 (0,1 km)⁸. Prisma ligt wel aan de rand van de Rijnmond en heeft gezien de ligging aan de A12 voor de markt ook een functie voor de regio Haaglanden. Oudeland ligt niet direct aan een snelweg. Via de N471 wordt het gebied ontsloten richting de A20 (4 km) en de A13 (6 km)⁹. De ontsluiting van alle drie de bedrijventerreinen aan de zuidkant van de Maas is gunstig. Cornelisland ligt direct aan het knooppunt Ridderkerk, waar de A15 (0,1 km) en de A16 (0,1 km) elkaar kruisen¹⁰.

⁶ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

⁷ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

⁸ Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

⁹ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

¹⁰ Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

Kavelgrootte en hindercategorie (HMC)

Bedrijventerrein Oudeland kent een breed aanbod aan kavelgroottes; kavels zijn beschikbaar van 0,1 tot meer dan 10 hectare¹¹. Daarnaast is op circa 60% van het terrein hindercategorie 4.1 of 4.2 toegestaan (tabel 3.2). Op bedrijventerrein Prisma is op circa 50% van het gebied hindercategorie 4.1 of 4.2 toegestaan. Het is hierbij echter onduidelijk welk gedeelte hiervan behoort tot het deel van het terrein wat beschikbaar is voor de Rotterdamse markt. Kavels zijn flexibel in te delen. Op bedrijventerrein Nesselande is maximaal hindercategorie 3 toegestaan.

Cornelisland biedt ruimte aan bedrijven in hindercategorie 3 en 4. De precieze kavelgroottes bij Cornelisland zijn onbekend, groter dan 1,5 hectare is hier in ieder geval mogelijk¹².

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het oppervlakte aan bedrijventerrein dat beschikbaar is tot en met hindercategorie 3 of hindercategorie 4 of hoger.

Tabel 3.3 Maximaal toegestane hindercategorie

Gemeente	Bedrijventerrein	HMC max 3 (in ha)	HMC 4 of hoger (in ha)	Totaal
Stadsregio Rotterdam				
Lansingerland	Oudeland ¹³	7	11	18
Lansingerland	Prisma ¹⁴	10	11	21
Ridderkerk	Cornelisland ¹⁵	11	15	26
Rotterdam-noord	Nesselande ¹⁶	11	0	11
	<i>Totaal</i>	39	37	93

Al de hierboven genoemde bedrijventerreinen zijn geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Voornamelijk de bedrijventerreinen Cornelisland, Prisma en daarna Oudeland, lijken goed te voldoen aan de vestigingseisen van de logistieke sector. Deze locaties kennen zowel een goede ontsluiting, bieden vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in zowel hindercategorie 3 als 4 en hebben kavels groter dan 2 hectare beschikbaar.

Bedrijventerrein Nesselande lijkt minder geschikt voor de vestiging van logistieke bedrijven. Nesselande richt zich vooral op reguliere bedrijven, perifere detailhandel en kantoorgebouwen, bovendien is beperkt hindercategorie 3 toegestaan.

3.3 Harde plannen

In de volgende tabel is het aanbod aan harde plannen in de regio weergegeven.

Tabel 3.4 Harde plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen

Gemeente	Bedrijventerrein	Hard (ha)	Periode	Bron
Stadsregio Rotterdam				
Lansingerland	Oudeland (RMO)	40	Tot 2030	1,2

¹¹ Bedrijvenpark Oudeland; Oudeland.nl, geraadpleegd op 17-9-2012

¹² ROM-D; 222.rom-d.nl/projecten/kil3.html, geraadpleegd 17-9-2012

¹³ Gemeente Lansingerland (2009) Bedrijvenpark Oudeland fase 2 stedenbouwkundig plan

¹⁴ Prisma Bedrijvenpark; www.prismabedrijvenpark.nl, geraadpleegd op 14-9-2012

¹⁵ RBOI adviesbureau voor ruimtelijk beleid (2007) Bedrijvenpark Cornelisland-ridderkerk 1^e uitwerking :pag. 39

¹⁶ Gemeente Rotterdam (2009) Plankaart bestemmingsplan Nesselande; Concept 15e uitwerking tevens gedeeltelijke wijziging bestemming bedrijven

Het harde plan Oudeland in Lansingerland betreft de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein.

3.4 Zachte plannen

Onderstaande tabel vertoont het kwantitatieve aanbod van zachte locaties in Groot-Rijnmond die beschikbaar komen tot 2020 en mogelijk in aanmerking komen voor de accommodatie van logistieke bedrijven. Bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is meegenomen in het aanbod tot 2020. In de tabellen daaropvolgend is het zachte aanbod tot 2030 en na 2030 weergegeven.

Tot 2020 omvat het totale zachte planaanbod 225 hectare bedrijventerrein.

Tabel 3.5 Aanbod zachte plannen tot 2020

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht tot 2020 (ha)	Bron
Stadregio Rotterdam			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	10	1
Brielle	Seggelant II & III (LMO)	10	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	20	1
Ridderkerk	Nieuw-Reijerwaard (LMO)	92	1
Lansingerland	Bleizo Bedrijventerreindeel (RMO)	20	1
Vlaardingen	De Vergulde Hand West (RMO)	8	1
Rotterdam	Airport Businesspark	17	1
	<i>Totaal linker Maasoever</i>	132	
	<i>Totaal rechter Maasoever</i>	45	

We gaan hieronder kort in op de geschiktheid van bovengenoemde terreinen voor logistieke activiteiten en in hoeverre het reëel is dat deze ontwikkeling nog voor 2020 zal plaatsvinden.

Geervliet-Oost zoekgebied

Over het bedrijventerrein Geervliet Oost in Bernisse is nog weinig bekend. Het terrein zal zich waarschijnlijk richten op bestaande lokale bedrijven en mogelijk regionale havengerelateerde bedrijvigheid. Een deel van Geervliet-Oost zal gebruikt worden als opvang als gevolg van de transformatie op korte termijn van Haven Zuid (Reinis verplaatsen naar de Marckenburgpolder) en op langere termijn van Haven Noord¹⁷. Over de toegestane hinder categorieën en termijn van werkelijke realisatie is op basis van bestaande bronnen nog niets bekend¹⁸.

Seggelant II & III

Over Seggelant II en III is bekend dat het gebied bestemd is voor de lokale en maximaal sub-regionale behoefte aan bedrijventerreinen¹⁹. Voor Seggelant II wordt als maximale kavelgrootte 8.000 m² gehanteerd om vooral het lokale karakter van het terrein te waarborgen²⁰. Gezien de beperkte kavelomvang (kleiner dan 1 ha) die wordt geboden is het terrein minder geschikt voor de accommodatie van logistieke bedrijven.

Kickersbloem 3

¹⁷ Ridderkerk, 200. Structuurvisie 2010-2020

¹⁸ Telefonisch contact Bianca Dekens, gemeente Bernisse; 13-9-2012

¹⁹ Gemeente Brielle (2009) Structuurvisie Brielle deel B2

²⁰ RBO (juli 2012) Stedenbouwkundig Plan, Uitbreiding Seggelant Brielle.

Kickersbloem 3 is voornamelijk bestemd voor bedrijven in de sectoren nijverheid, groothandel en dienstverlening. Het gebied wordt ontsloten via de N57 (3 km) richting de A15 (9 km)²¹. Gezien de doelgroep is de verwachting dat er kavels van meerdere hectares beschikbaar zullen komen. Een projectontwikkelaar is in samenwerking met gemeente Hellevoetsluis begonnen met de voorbereidingen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein²², realisatie voor 2020 lijkt hiermee haalbaar.

Nieuw-Reijerwaard

Het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is een zichtlocatie aan het knooppunt Ridderkerk. Het gebied is bereikbaar via de A15 (0,5km) en de A16(2,5 km).²³ Het is terrein bestemd voor de vestiging van onder meer logistieke bedrijven. De hoogste mogelijke milieucategorie conform het inpassingsplan is 4.2.. Bedrijven in categorie 1 en 2 zijn niet mogelijk. Waarschijnlijk krijgt Nieuw-Reijerwaard overwegend kavels met een grootte tussen 2 en 5 hectare. Op sommige plekken zullen kleinere kavels beschikbaar zijn voor ondersteunende bedrijvigheid²⁴. Over het inpassingsplan van het terrein vindt op korte termijn besluitvorming plaats.

Bleizo Bedrijventerreindeel

Bedrijventerrein Bleizo zal zich voornamelijk richten op ondersteunende bedrijvigheid in de Greenport sector en voor bedrijven in de groene en duurzame sector. Het oostelijke deel van het gebied (ten oosten van de HSL) is bestemd voor minder arbeidsintensieve en met name logistieke bedrijvigheid. Deze helft van het gebied biedt ook grotere kavels; tussen de 1 en 5 ha. Het gebied kent een goede ontsluiting via de A12 (0,5 km)²⁵. Bedrijven vallend onder maximaal hindercategorie 4.2 zijn mogelijk²⁶. In 2012 is begonnen met de bestemmingsplanprocedure en de verwachting is dat op zeer korte termijn bedrijven zich er kunnen vestigen²⁷.

De Vergulde Hand West

De Vergulde Hand West in Vlaardingen wordt ontsloten via de A20 (3 km) en de A4 (5 km). Het terrein richt zich op bedrijven in de sectoren nijverheid, groothandel en dienstverlening met maximaal milieucategorie 4. Detailhandel is niet toegestaan²⁸. Met de aanleg is inmiddels begonnen.

ZZP Nieuwerkerk A20

ZZP Nieuwerkerk A20 richt zich onder andere op de sectoren logistiek en transport²⁹. Ook zijn bedrijven met een maximale hindercategorie 3 mogelijk en wordt het gebied met een eigen op- en afrit ontsloten naar de A20. Echter dit gebied lijkt minder geschikt door de geboden kavelgroottes. Het gebied heeft een maximale kavellimiet van 1,5 hectare³⁰.

Rotterdam Airport Businesspark

Bij Rotterdam Airport Businesspark wordt waarschijnlijk volgend jaar begonnen met het opstarten van het bestemmingsplan. Hinder categorieën en bestemmingen zijn daardoor nog onbekend. Volgens Diederik Harteveld van de gemeente Rotterdam, is het mogelijk dat het gebied eenzelfde

²¹ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

²² www.hellevoetsluis.nl

²³ Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; <http://pzh.eyelocus.com/start.aspx>, geraadpleegd 21-9-2012

²⁴ Provincie Zuid-holland (2012) Voorontwerp inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, inzichtelijk via <http://bestemmingsplan.planviewer.nl>, geraadpleegd 21-9-2012

²⁵ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

²⁶ Bleizo; www.bleizo.nl, geraadpleegd op 14-9-2012

²⁷ <http://www.bleizo.nl/nieuwsflits/interview-bart-herremans/>, geraadpleegd op 20-09-2012

²⁸ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

²⁹ Stec Groep B.V.(2008) Quickscan beoordeling alternatieven hoeksche waard

³⁰ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

indeling in bedrijvencategorieën krijgt als het naastgelegen Polder Zestienhoven. Dit gebied kent gedeeltelijk een maximale hindercategorie van 2 en gedeeltelijk hindercategorie 3.2.

Van de zachte plannen tot 2020 lijken bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en Bleizo zeker geschikt voor de logistieke sector. De gebieden Geervliet-Oost, Kickersbloem 3 en Vergulde Hand West komen ook in aanmerking voor vestiging van logistieke bedrijven. Seggelant II & III lijkt daarentegen minder geschikt.

In onderstaande tabel zijn de zachte plannen tussen 2021 en 2030 weergegeven. Het is voornamelijk de 2^e fase van de uitleg van bedrijventerreinen die reeds in de vorige periode zijn ingezet. Uitzondering vormt het bedrijventerrein Science en Businesspark Rotterdam.

Tabel 3.6 Aanbod zachte locaties tot 2030

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht tot 2030 (ha)	Bron
Groot-Rijnmond			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	20	1
Brielle	Seggelant II & III (LMO)	10	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	20	1
Vlaardingen	De Vergulde Hand West (LMO)	8	1
Lansingerland	Bleizo Bedrijventerreindeel (RMO)	30	1
Rotterdam Noord	Science en Businesspark Rotterdam (schieveen, RMO)	80	2
	<i>Totaal linker Maasoever</i>	58	
	<i>Totaal rechter Maasoever</i>	110	

Science en Businesspark Rotterdam

Science en Businesspark Rotterdam, gelegen naast Rotterdam/ The Hague Airport wordt ontsloten via de A13 (2 km) en de A20 (3 km). Het terrein is echter bestemd voor (vaak internationale) medische, dan wel luchthaven gerelateerde bedrijven. Hierdoor lijkt het bedrijventerrein minder geschikt voor de logistieke sector.

In de volgende tabel zijn tot slot de zachte plannen na 2030 weergegeven. Nieuw is de komst van bedrijventerrein Haak-Kulkweg.

Tabel 3.7 Aanbod zachte locaties na 2030

Gemeente	Bedrijventerrein	Zacht na 2030 (ha)	Bron
Groot-Rijnmond			
Bernisse	Geervliet-Oost zoekgebied (LMO)	20	1
Hellevoetsluis	Kickersbloem 3 (LMO)	24	1
Rotterdam noord	Haak-Kulkweg (RMO)	30	2
	<i>Totaal linker Maasoever</i>	44	
	<i>Totaal rechter Maasoever</i>	30	

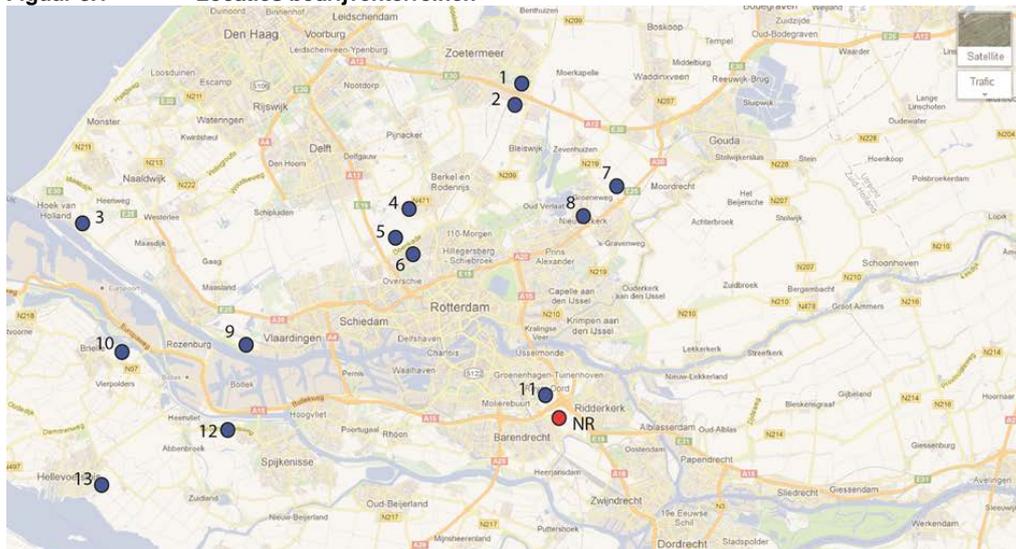
Haak-Kulkweg

Haak-Kulkweg richt zich op lokale en kleinschalige bedrijven in de sectoren transport, expeditie, opslag en distributie. Kavels zijn beschikbaar tussen de 0,15 en 2 hectare³¹. Aangezien de (grootschalige) logistieke sector kavels van 2 hectare of groter prefereert, lijkt dit gebied minder

³¹ Stadsregio Rotterdam; www.stadsregio.info/interactieve-projectkaart?id=3376, geraadpleegd 17-9-2012

geschikt voor deze doelgroep. Gezien de lange termijn is het ook nog onzeker of dit terrein ook werkelijk in deze periode gerealiseerd zal worden.

Figuur 3.1 Locaties bedrijventerreinen



- Rechter Maasoever
 1 = Prisma
 2 = Bleizo
 3 = Haak-Kulkweg
 4 = Oudeland
 5 = Science Business Park
 6 = R'dam Airport Business Park
 7 = A20 Noord/Zuid
 8 = Nesselande
 9 = Vergulde Hand West
- Linker Maasoever
 10 = Seggelant
 11 = Cornelisland
 12 = Geervliet-Oost
 13 = Kickersbloem
 NR = Nieuw Reijerwaard

3.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is het aanbod aan bedrijventerreinen in groot-Rijnmond in beeld gebracht dat in aanmerking komt voor de vestiging van logistieke activiteiten. Hierbij hebben we zowel gekeken naar het huidige aanbod als het geplande aanbod (harde en zachte plannen). Het aanbod is geanalyseerd aan de hand van een aantal toetsingscriteria, zoals beschikbaarheid kavelgroottes, HMC-categorie, functiebestemming, bereikbaarheid en ligging. Uit onze analyse blijkt dat binnen Groot-Rijnmond de bedrijventerreinen Seggelant II en III, Science en Businesspark Rotterdam en Haak-Kulkweg minder geschikt blijken.

In onderstaande tabel is het huidige, harde en zachte (plan)aanbod weergegeven van de bedrijventerreinen die in aanmerking komen voor de vestiging van logistieke bedrijven in Groot-Rijnmond. Hierbij is tevens aangegeven of het aanbod zich op de linker Maasoever of rechter Maasoever bevindt.

Tabel 3.8 Totaal huidig en toekomstig aanbod aan potentieel logistiek bedrijventerrein (netto hectares)

Groot-Rijnmond	Linker Maasoever	Rechter Maasoever	Totaal
Huidig beschikbaar aanbod terstond + niet terstond	27	50	77
Harde plannen	0	40	40
Zachte plannen tot 2020	122	45	167
Zachte plannen tot 2030	48	30	78
Zachte plannen na 2030	44	0	44

4 Herstructureringsopgave en leegstand

Dit hoofdstuk is gericht op het in beeld brengen van de herstructureringsopgave zoals die vermeld is in de verschillende onderzoeks- en adviesrapporten. Hierbij kijken we naar het aanbod dat beschikbaar komt door ruimtewinst na revitalisering of herprofilering. Tevens kijken we naar het aanbod aan bedrijventerrein dat verdwijnt door transformatie naar een andere functie.

4.1 Herstructurering en ruimtewinst

Met betrekking tot de geplande herstructureringsplannen van bedrijventerreinen beperken we ons tot de regio Groot-Rijnmond. In een eerder onderzoek van Ecorys³² is gekeken naar de herstructureringsplannen in Groot-Rijnmond. In het totaal betreft het een herstructureringsopgave van circa 850 hectare (let op bruto!). Het grootste deel van de herstructureringsopgave is gericht op het revitaliseren van het terrein of het uitvoeren van een facelift. Zware revitalisering en herprofilering zijn ingrepen die mogelijk ruimtewinst opleveren. Verder wordt er circa 135 hectare bedrijventerrein getransformeerd naar een andere functie dan werken, dit deel wordt dus onttrokken aan de bedrijventerreinenvoorraad.

Tabel 4.1 Herstructurering Groot-Rijnmond

Gemeente	Herstructurering (bruto ha)	Transformatie (bruto ha)
Albrandswaard		5
Barendrecht	59	
Bernisse		2
Brielle	4	
Capelle aan den ijssel	13	
Hellevoetsluis	42	13
Krim pen aan den ijssel	80	
Lansingerland	15	
Maassluis	12	12
Ridderkerk	114	
Rotterdam-noord	278	41
Rotterdam-zuid	67	50
Schiedam	90	
Spijkensisse	18	10
Vlaardingen	59	1
<i>Totaal</i>	<i>852</i>	<i>134</i>

Van de circa 850 hectare herstructurering valt 188 hectare onder de categorie zware revitalisering of herprofilering. Het betreft herstructurering van de bedrijventerreinen Barendrecht-Oost en Spaanse Polder. Door de ingrepen wordt mogelijk **circa 13 hectare ruimtewinst** gerealiseerd, uitgaande van de 7,5% doelstelling voor ruimtewinst.

³² Ecorys (2011) Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam

Tabel 4.2 Ruimtelijke winst door herstructurering (bruto hectare)

Type herstructurering	Bruto oppervlakte (ha)	Ruimtelijke winst	Beschikbaar aanbod door herstructurering (in bruto ha)
Zware revitalisering/herprofilering	188	7,5% ruimtelijke winst ³³	13,1

Barendrecht –Oost is een bedrijventerrein gericht op de distributie van AGF³⁴. Het gebied wordt ontsloten via de A15(0,5 km). Huisvesting van bedrijven vallend onder maximaal hindercategorie 3 is mogelijk³⁵. Hierdoor lijkt Barendrecht- Oost geschikt voor de logistieke sector.

Spaanse Polder is bestemd voor de sectoren goothandel en logistiek met een maximale hindercategorie van 4. ³⁶ Het gebied wordt ontsloten via de A13 (1,2) en de A20 (0,5).³⁷ Doordat er echter slechts kavels tot 0,4 hectare beschikbaar zijn³⁸, lijkt dit gebied minder geschikt voor de logistieke sector.

In de vraag-aanbod confrontatie nemen we de transformatieomvang niet mee vanwege de onzekerheid over het realiseren hiervan. Dit betekent dat het aanbod door onttrekkingen van bedrijventerrein aan de bedrijventerreinenvoorraad waarschijnlijk kleiner zal zijn dan nu is weergegeven. Voor transformatie zijn de juiste middelen niet altijd voor handen, hiermee is de realisering van de volledige transformatieopgave onzeker en ook moeilijk mee te nemen in de planningsopgave.

Conclusie

Door herstructureringsopgaven in Groot-Rijnmond zal beperkt ruimtelijke winst geboekt worden. Het gaat om circa 13 hectare bruto bedrijventerrein dat beschikbaar komt door herstructurering, netto is dat circa 9 hectare. Echter een deel van deze ruimtelijke winst wordt gerealiseerd op Spaanse Polder, dit terrein lijkt minder geschikt voor logistieke bedrijven gezien de beperkte kavelomvang die aangeboden wordt.

De transformatieopgave van circa 135 hectare is onzeker omdat de juiste middelen niet altijd voor handen zijn voor realisering van de volledige transformatieopgave. Daarom nemen we dit niet mee in de vraag-aanbod confrontatie.

4.2 Leegstand

Leegstand van bedrijfsruimte is ook een vorm van aanbod dat ingevuld kan worden door nieuwe bedrijven. Een frictieleegstand van 7,5% wordt op de bedrijventerreinenmarkt als een gezonde leegstand beschouwd die bijdraagt aan een goede dynamische markt. In onderstaande tabel is de leegstand weergegeven van bedrijfsruimte in Groot-Rijnmond³⁹.

³³ Door effectiever ruimtegebruik en hoogbouw meer bedrijven op zelfde oppervlak mogelijk, de haalbaarheid van 7,5% is onzeker

³⁴ Gemeente Barendrecht; www.barendrecht.nl, geraadpleegd op 17-9-2012

³⁵ Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; <http://pzh.eyelocus.com/start.aspx>, geraadpleegd 9-9-2012

³⁶ Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

³⁷ Provincie Zuid-Holland (2012) Infodesk bedrijventerreinen; <http://pzh.eyelocus.com/start.aspx>, geraadpleegd 9-9-2012

³⁸ Ecorys (2007) Locatieprofielen bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

³⁹ COS (2011) monitor bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam

Tabel 4.3 Leegstand bedrijfsruimte in Groot-Rijnmond

gemeente	Leegstand (%)
Albrandswaard	9,0%
Barendrecht	2,5%
Bernisse	2,5%
Brielle	0,0%
Capelle aan den IJssel	0,5%
Hellevoetsluis	1,0%
Krimpen aan den IJssel	0,5%
Lansingerland	7,5%
Maassluis	0,0%
Ridderkerk	5,0%
Rotterdam	4,0%
Schiedam	2,0%
Spijkenisse	4,5%
<i>Totaal</i>	<i>3,5%</i>

De frictieeegstand ligt met 3,5% ruim onder .het niveau van 7,5% behorende bij een evenwichtige markt. Frictieeegstand is de leegstand die nodig is voor het goed kunnen functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Als alle bedrijfspanden in gebruik zijn, is het verhuizen van bedrijven naar bestaande panden immers zeer moeilijk. Een leegstandspercentage onder het frictieniveau belemmert dus de doorstroming en daarmee het functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Van de 8,3 miljoen vierkante meter bedrijfsruimte staat bijna 291.000 vierkante meter leeg (29 hectare). Voor zover bekend bij het COS is iets meer dan 131.000 vierkante meter (13,1 hectare) bedrijfsruimte per direct beschikbaar. Het overige aanbod is in overleg beschikbaar.

Hoeveel vierkante meter bedrijfsruimte geschikt is voor logistieke activiteiten is niet duidelijk Voor nu doen we de aanname dat maximaal 50% van de leegstaande bedrijfsruimten in aanmerking komt voor logistieke activiteiten, dat is circa 15 hectare). Dit is een zeer conservatieve aanname aangezien het huidige leegstandspercentage al onder het frictieniveau ligt.

5 Confrontatie vraag en aanbod

In dit hoofdstuk confronteren we vraag en aanbod op basis van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken. De vraag-aanbod confrontatie is conform de SER- ladder uitgevoerd (net zoals eerder ook door het Rijk is gedaan bij de studie naar de alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard). Deze confrontatie van vraag en aanbod vertalen we daarna door naar de nut een noodzaak voor de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard.

5.1 Toepassing van de SER-ladder

Het Rijk en provincies hebben in oktober 2008 afgesproken de toepassing van de SER-ladder voor zuinig ruimtegebruik te borgen in een algemene maatregel van bestuur. De SER-ladder gaat uit van het volgende:

- Eerst gebruik maken van de ruimte die nog beschikbaar is voor bedrijventerreinen of die door herstructurering geschikt te maken is;
- Optimaal gebruik maken van de mogelijkheden tot intensivering en meervoudig ruimtegebruik om de ruimteproductiviteit te verhogen (ruimtwinst);
- Pas wanneer dit niet mogelijk is over gaan tot de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, waarbij eerst de harde plannen aan bod komen en daarna pas de zachte plannen.

Bij de toepassing van de SER-ladder bekijken we eerst de toekomstige ruimtevrage. Deze ruimtevrage zetten we af tegen het huidige en toekomstige aanbod in diezelfde periode.

In eerste instantie brengen we het bestaande beschikbare aanbod aan bedrijventerrein in beeld. Hierbij kijken we zowel naar het huidige beschikbare aanbod (terstond en niet-terstond) en de leegstand van bedrijfsruimte. Vervolgens geven we weer hoeveel extra hectare bedrijventerrein beschikbaar komt door herstructurering (ruimtwinst) en hoeveel hectare onttrokken wordt aan de bedrijventerreinvoorraad door transformatie. Als het bestaande aanbod en het extra aanbod door herstructurering niet voldoende blijkt om de toekomstige ruimtevrage te kunnen accommoderen dan wordt naar de harde plannen en eventueel zachte plannen gekeken.

Toepassing van de SER-ladder doen we specifiek aan de hand van verwachte logistieke ruimtevrage en het aanbod dat op papier voldoet aan het programma van eisen van logistieke bedrijven en dus in aanmerking komt als potentiële vestigingslocatie.

5.2 Confrontatie vraag en aanbod

De confrontatie van vraag en aanbod geven we in onderstaande tabellen weer. In de eerste tabel geven we het aanbod weer van bedrijventerreinen die na correctie voor het programma van eisen nog in aanmerking komen voor de vestiging van logistieke bedrijven. Bij het lezen van de tabel moet rekening worden gehouden met het feit dat:

- de transformatie van bedrijventerrein niet is meegenomen (134 ha onttrekking);
- de leegstand van bedrijfsruimte voor 50% is meegenomen (29 ha). Dit is een conservatieve inschatting, omdat het huidige leegstandspercentage al ruim onder het frictieniveau ligt.;
- de frictieleegstand van bedrijfsruimte al ver onder het gewenste niveau ligt;
- het niet zeker is dat er inderdaad ruimtwinst geboekt zal worden na herstructurering (13,1 hectare).

Tabel 5.1 Toepassing SER-ladder voor de logistieke sector in de periode 2010-2040 in Groot-Rijnmond (netto hectares)

Vraag	2010-2020	2021-2030	2031-2040
GE-scenario	200-300	300-400	265-345
Aanbod	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Bestaand aanbod	77		
Leegstand	15		
Transformatie	-	-	-
Ruimtelijke winst 7,5%*	6,5	6,5	
Harde plannen	40		
Opgave Groot-Rijnmond	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Tekort aan logistiek bedrijventerrein	62 tot 162	294 tot 394	265 tot 345
Zachte plannen	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Nieuw Reijerwaard	96		
Overige zachte plannen	75	78	44

* De gemiddelde ruimtelijke winst is 13,1 hectare, hier verspreid over de periode 2010-2020 en 2021-2030

Kijken we over de hele periode naar de toekomstige ruimtevraag vanuit de logistiek dan wordt duidelijk dat er zonder de realisatie van de zachte plannen er een tekort aan aanbod is dat geschikt is voor de accommodatie van logistieke activiteiten. Met de realisering van Nieuw Reijerwaard en de andere zachte plannen zal nog steeds sprake zijn van een tekort aan aanbod in Groot-Rijnmond indien de volledige geprognosticeerde ruimtevraag werkelijkheid wordt. Indien niet alle plannen tot uitvoering gebracht worden, zal het tekort aan logistiek aanbod toenemen. Dit tekort zal gezien de ruimtevraag op de langere termijn (na 2020) en het geplande aanbod verder toenemen. Voor de accommodatie van logistieke bedrijven op de korte en lange termijn in Groot-Rijnmond is de realisatie van de grote terreinen zoals Nieuw-Reijerwaard (92 hectare), Bleizo Bedrijventerreindeel (50 hectare), Kickersbloem 3 (64 hectare), Geervliet-Oost zoekgebied (50 hectare) en Oudeland (68 hectare) zeer belangrijk. Zonder de realisatie van deze terreinen wordt het toekomstig tekort aan bedrijventerrein alleen maar groter. Bovendien is er nog geen rekening gehouden met de transformatie van bedrijventerreinen en mogelijke invulling van ruimte door bedrijven uit de andere sectoren.

Uit de tabel wordt duidelijk dat het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen niet voldoende is om aan de verwachte ruimtevraag in de eerste periode tot 2020 te voldoen. Inclusief het meerekenen van de volledige leegstand aan bedrijfsruimte, mogelijke ruimtelijke winst en realisatie van alle harde plannen is de vraag binnen Groot-Rijnmond nog altijd groter dan het aanbod. Een groot deel van de zachte plannen zal moeten worden gerealiseerd om in deze periode aan de vraag te kunnen voldoen.

Nemen we ook de ligging van de bedrijventerreinen in ogenschouw ten opzichte van de verwachte vraag dan zien we dat er een tekort is aan geschikt aanbod op de linker Maasoever. Zonder de realisatie van de zachte plannen op de linker Maasoever is er een tekort van 92 tot 157 hectare aan logistiek terrein voor de periode 2010-2020. In de toekomst zal dit tekort aan bedrijventerreinen geschikt voor logistiek verder toenemen.

Tabel 5.2 Toepassing SER-ladder voor de logistieke sector in de periode 2010-2040 in Groot-Rijnmond gericht op vraag en aanbod op de linker Maasoever (netto hectares)

Vraag LMO	2010-2020	2021-2030	2031-2040
GE-scenario	130-195	195-260	172-224
Aanbod LMO	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Bestaand aanbod	27		
Leegstand*	7,5		
Transformatie	-	-	-
Ruimtewinst 7,5%*	3,5	3,5	
Harde plannen	0		
Opgave LMO	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Tekort aan logistiek bedrijventerrein	92 tot 157	192 tot 257	172 tot 224
Zachte plannen LMO	2010-2020	2021-2030	2031-2040
Nieuw Reijerwaard	96		
Overige zachte plannen	30	48	44

* Voor de verdeling LMO en RMO is voor leegstand en ruimtewinst de helft van het aanbod als uitgangspunt genomen.

5.3 Conclusies ten aanzien van Nieuw Reijerwaard

1. Er is de komende periode nog een substantiële uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de Groot-Rijnmond. Deze ruimtevraag doet zich zowel voor in de periode tot 2020 als tot 2030, waarna de geraamde vraag afneemt tot 2040. De vraag komt voor een belangrijk deel uit de logistieke sector en is met name geconcentreerd op de linker maasoever.
2. Binnen Groot-Rijnmond kan een tekort ontstaan aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Dit geldt met name voor de logistieke sector en dan weer vooral op de linker Maasoever. De bestaande bedrijventerreinen (inclusief ruimtewinst en leegstand) en de harde plannen zijn niet toereikend om de geraamde uitbreidingsvraag op te vangen. De ontwikkeling van aanvullende geschikte bedrijventerreinen is nodig om de ruimtevraag vanuit met name de logistieke sector te kunnen opvangen. De zachte plannen kunnen hier in de periode tot 2020 voor een (groot) deel in voorzien, maar voor de periode daarna niet meer. Nieuw Reijerwaard is in omvang het belangrijkste zachte plan (op de linker Maasoever) voor onder meer de logistieke sector.
3. Het tekort aan aanbod aan logistieke bedrijventerreinen binnen Groot-Rijnmond is bij de voorliggende confrontatie van vraag en aanbod waarschijnlijk nog onderschat, want:
 - a. niet meegenomen is de transformatie van bedrijventerreinen naar een andere functie (waardoor extra ruimtevraag kan ontstaan)
 - b. er is reeds sprake van een situatie van leegstand van bedrijfsruimte ver onder het gewenste frictieniveau⁴⁰ van 7,5%.
 - c. andere dan logistieke bedrijven zullen ook een deel van het beschikbare aanbod opnemen, waardoor het daadwerkelijk voor bedrijven uit de logistieke sector beschikbare vestigingsruimte lager zal liggen.

⁴⁰ Frictieleegstand is de leegstand die nodig is voor het goed kunnen functioneren van de bedrijventerreinenmarkt. Als alle bedrijfspanden in gebruik zijn, is het verhuizen van bedrijven naar bestaande panden immers zeer moeilijk. Een leegstandspercentage onder het frictieniveau belemmert dus de doorstroming en daarmee het functioneren van de bedrijventerreinenmarkt.

4. Er dient rekening te worden gehouden met het huidige economische tij, de groeiscenario's van het CPB (en de voor deze studie gehanteerde ramingen) gaan uit van groei op de langere termijn, maar de ruimtevraag zal op de korte termijn beperkter zijn. Gezien het huidige economische tij is het verstandig de uitleg gefaseerd door te voeren zodat optimaal op de actuele marktomstandigheden ingespeeld kan worden.

Bronnen

Geraadpleegde rapporten:

- Ecorys, 2012. 'Regionale ruimtebehoefteramingen REO's Zuid-Holland'
- Ecorys, 2012. 'Uitbreidingsvraag Deltri-regio'
- Provincie Zuid-Holland, 2012. 'Kansen zien, kansen grijpen' Beleidsvisie en Uitvoeringsstrategie Regionale Economie en Energie 2012-2015 (concept)
- Ecorys, 2011. 'Vraag-aanbod analyse bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam, Verkenning met behulp van de SER-ladder'
- Ecorys, 2011. 'Ruimtebehoefteraming Stadsregio Rotterdam'
- Hillenraad Consultancy, 2011. 'Onderzoeksrapport bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard'
- Provincie Zuid-Holland, 2010. 'Structuurvisie Zuid Holland'
- Ecorys, 2009. 'Bedrijventerreinenstrategie Stadsregio Rotterdam 2008-2020'
- Provincie Zuid-Holland, 2008. 'Actieprogramma Greenports Zuid-Holland'
- Ecorys, 2008. 'Alternatieven Hoeksche Waard'
- STEC-groep, 2008. 'Quick scan beoordeling alternatieven Hoeksche Waard'
- Ruimtelijk Planbureau, Centraal Planbureau, 2007. 'Een ruimtelijke verkenning naar alternatieven voor de Hoeksche Waard'
- Ministeries van VROM en Economische Zaken, 2008. 'Kabinetsstandpunt Hoeksche Waard'
- Ecorys, 2007. 'Programmering bedrijventerreinen Zuidplaspolder'
- RR 2020, 2007. 'Verkenning koers, kansen en opgaven Ridderster'
- BVR, 2007. 'Second opinion Ridderster'
- Ecorys, 2007. 'Ruimtebehoefteraming en Kwaliteitsmatch bedrijventerreinen REO's Zuid-Holland'
- STOGO, 2006. 'Bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard'
- BCI, 2006. 'Onderzoek naar een optimale omvang voor een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard'
- Ecorys, 2005. 'Ruimtebehoefteraming en Kwaliteitsmatch bedrijventerreinen Stadsregio Rotterdam'



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas