

# Kwaliteitsmatch vraag en aanbod bedrijventerreinen West-Friesland

Een analyse vanuit de markt

*Bouwsteen voor regionale strategievorming*

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

ECORYS Nederland BV

Ahmed Hamdi  
Alain Joos

Rotterdam, 23 december 2008

ECORYS Nederland BV  
Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)  
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Regio, Strategie &  
Ondernemerschap  
T 010 453 87 99  
F 010 453 86 50

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting en conclusies</b>	<b>4</b>
<b>1 Aanleiding, doel en leeswijzer</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding	9
1.2 Doelstelling	9
1.3 Leeswijzer	10
<b>2 Vraagstelling per economische cluster</b>	<b>11</b>
2.1 Inleiding	11
2.2 Gebruikte methodiek raming ruimtebehoefte per cluster	11
2.3 Programma van eisen per cluster	13
2.4 Autonome behoefte raming	14
2.5 Bovenregionale vraag	17
2.6 Beleidsrijke raming ruimtebehoefte	18
<b>3 Kwaliteit van het aanbod</b>	<b>27</b>
3.1 Inleiding	27
3.2 Selectie van de bedrijventerreinen	27
3.3 Kwaliteit van de bedrijventerreinen	29
3.4 Conclusies aanbodanalyse	34
<b>4 Kwaliteitsmatch vraag en aanbod bedrijventerreinen West-Friesland</b>	<b>36</b>
4.1 Inleiding	36
4.2 Methodiek en uitgangspunten	37
4.3 Resultaten match van vraag en aanbod West-Friesland	37
4.4 Resultaten per cluster	40
4.5 Conclusies kwalitatieve matching vraag en aanbod per cluster	46
<b>5 Doelgroepen bedrijventerreinen en aanbevelingen</b>	<b>47</b>
5.1 Inleiding	47
5.2 Functionele invulling bedrijventerreinen West-Friesland	48

# Samenvatting en conclusies

## *Achtergrond en doelstelling*

De provincie Noord-Holland heeft ECORYS opdracht gegeven de ruimtebehoefte tot 2020 te ramen in de drie deel regio's van Noord-Holland Noord en inzicht te verschaffen in de verhouding tussen vraag en aanbod. Tevens wordt er een doorkijk geboden in de ruimtebehoefte in de periode na 2020.

Echter, niet alleen kwantitatief is voldoende ruimte belangrijk. Juist het bieden van de gewenste kwaliteit op bedrijventerreinen is van groot belang voor het gezond houden van de (regionale) economie. Een regio met een diversiteit aan kwaliteit van bedrijventerreinen zorgt voor het aantrekken van nieuwe en behoud van bestaande bedrijvigheid. Bedrijven zijn actief in verschillende economische clusters en vragen ieder om maatwerk. Kwaliteit is daarom bepalend voor het nieuwe beleid.

De doelstelling van het onderzoek is gericht op de matching van de kwaliteit van vraag en aanbod van bedrijventerreinen:

*Breng in beeld in hoeverre de vraag naar bedrijventerreinen kwalitatief aansluit op het huidige en geplande aanbod in de regio West-Friesland tot 2020. Geef hierbij tevens inzicht in de tekorten en overschotten aan vestigingsmogelijkheden per type bedrijvigheid.*

Het is hierbij belangrijk dat de kwalitatieve match primair **'beleidsarm'** is uitgevoerd. Dat wil zeggen dat de analyse vanuit de vestigingscriteria van ondernemers heeft plaatsgevonden, zonder direct rekening te houden met beleidsmatige aspecten binnen gemeenten en provincie (bijvoorbeeld het weren van kantoren en detailhandel op bedrijventerreinen). Dit betekent dat de resultaten het benodigde inzicht biedt om beleid op te kunnen formuleren en/of te verdedigen. Bovendien dient benadrukt te worden dat de voorgestelde invulling van de bedrijventerreinen (zie Hoofdstuk 5) geen programmering betreft, en dat ook daarin dus alleen de autonome vraag is meegenomen.

## *De belangrijkste resultaten*

De uitbreidingsvraag vanuit de regio zelf bedraagt tot 2020 ca. 95 ha netto (volgens het TM-scenario) tot 120 ha netto (volgens het GE-scenario).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Opgemerkt dient te worden dat het hier uitsluitend gaat om bedrijventerreinen. De ruimtebehoefte voor kantoorlocaties (anders dan kantoorachtige bedrijven op bedrijventerreinen) wordt hier bijvoorbeeld dan ook buiten beschouwing gelaten.

Op de bedrijventerreinen komt tot 2020 een totaal uitgeefbaar areaal van ca. 232 ha beschikbaar als alle plannen worden uitgevoerd<sup>2</sup>.

Om een goed beeld te krijgen van de verhouding tussen vraag en aanbod, moeten een aantal beleidsrijke aspecten worden meegenomen welke de omvang van de vraag beïnvloeden.

Onderstaande tabel laat het totaaloverzicht zien van vraag- en aanbodzijde, met daaraan toegevoegd het effect van de verschillende beleidsrijke aspecten.<sup>3</sup>

Tabel 0.1 Invloed beleidsrijke aspecten op de balans tussen vraag- en aanbodzijde

	Periode 2008-2020 (aantal ha's netto)	
	TM-scenario / minimum	GE-scenario / maximum
<b><i>Aanbodzijde</i></b>		
<b>Totale aanbod<sup>4</sup></b>	<b>232</b>	<b>232</b>
<b><i>Vraagzijde</i></b>		
Autonome uitbreidingsvraag	95	120
Bovenregionale vraag (excl. Distriport N-H)	13	13
Bovenregionale vraag Distriport N-H <sup>5</sup>	Niet bepaald	Niet bepaald
IJzeren voorraad	22	46
<b>Totale vraag</b>	<b>130</b>	<b>179</b>
<b>Subsaldo</b>	<b>102</b>	<b>53</b>
<b><i>(-) Beleidsrijke aspecten</i></b>		
- Transformatie	7	7
- Hergebruik industriële locaties	-9	-14
- Ruimtelijke winst nieuwe terreinen	-14	-18
- Ruimtelijke winst bestaande terreinen	-1	-1
- Terugdringen uitgaande pendel	10	50
<b>Extra vraag door beleidsrijke aspecten</b>	<b>-7</b>	<b>24</b>
<b>Saldo na meenemen beleid</b>	<b>109</b>	<b>29</b>

Los van de beleidsrijke aspecten, is het saldo van aanbod en vraag 53 (GE/maximum) tot 102 ha (TM/minimum). Dit saldo geeft dus aan hoeveel meer aanbod er zal zijn, dan dat er vraag valt te verwachten, zonder expliciet rekening te houden met beleid dat de vraag beïnvloedt.

<sup>2</sup> Zie hoofdstuk 3.

<sup>3</sup> Aangezien het weren van MC 1 en 2 een beleidsmaatregel is waarvan de realiseerbaarheid laag wordt ingeschat, ontbreekt deze in het overzicht.

<sup>4</sup> Het gaat hier om zowel harde als zachte plannen. Omdat verreweg het grootste deel van de plannen in West-Friesland nog niet concreet vastgesteld zijn, wordt het niet zinvol geacht om aan de hand van een uitsplitsing naar "hard" en "zacht", een bandbreedte op te nemen voor het aanbod.

<sup>5</sup> Het bepalen van de bovenregionale vraag die bij de realisatie van Distriport Noord-Holland wordt gegenereerd, valt buiten de scope van dit onderzoek, en wordt hier dan ook verder buiten beschouwing gelaten. Zoals in hoofdstuk 2 staat aangegeven, kan los van dit terrein ongeveer 1 ha netto per jaar worden verwacht.

Daarbij wordt wel rekening gehouden met het aantrekken van bedrijvigheid van buiten de regio (zonder daarin de impact van Distriport Noord-Holland mee te nemen) en het aanhouden van een ijzeren voorraad, maar nog niet met de ambitie om de uitgaande pendel tegen te gaan<sup>6</sup>.

Indien de beleidsrijke aspecten worden meegenomen, is vooral het terugdringen van de uitgaande pendel essentieel. Voor de terugdringing van de uitgaande pendel gaan we uit van de ambitie van minimaal 2.000 en maximaal 10.000 personen, waarvan 30% op bedrijventerreinen moet/kan worden geaccommodeerd. Dit resulteert in een extra ruimtebehoefte van 10 tot 50 ha. In totaal leiden de beleidsrijke aspecten respectievelijk tot 7 ha minder, dan wel 24 ha meer vraag.

Het positieve “Saldo na meenemen beleid” van 29 (GE/maximum) tot 109 ha (TM/minimum) betekent dat de regio West-Friesland, met de bestaande plannen, tot 2020 in principe voldoende aanbod creëert om de vraag vanuit het bedrijfsleven op te kunnen vangen. Er is een ijzeren voorraad beschikbaar om fluctuaties in de markt op te kunnen vangen en er wordt aanbod gecreëerd om de uitgaande pendel terug te dringen.

In de minimumvariant kan een deel van het geplande aanbod beter later in de tijd worden gerealiseerd dan nu gepland. Er zal dan dus meer moeten worden gefaseerd. Voorwaarde is wel dat de ambities op het gebied van hergebruik van locaties en ruimtewinst ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Op basis van deze conclusies, raden wij de gemeenten in de regio West-Friesland aan om het aanbod aan terreinen in de tijd goed op elkaar af te stemmen. Zeker voor de grotere gemeenten is afstemming van de omvang, de kwaliteiten en de fasering van de grotere terreinen essentieel.

#### *Invloed van beleid nader beschouwd*

Belangrijk is dat wij hier alleen in beeld brengen wat de gevolgen van beleid zijn voor de vraagzijde. Wij zijn ons er van bewust dat er bij de gemeenten en de provincie een aantal andere essentiële beleidsaspecten zijn die van invloed zijn op het accommoderen van bedrijvigheid op bedrijventerreinen. De belangrijkste twee zijn het weren van dienstverleners en detailhandel op bedrijventerreinen. Dit heeft geen directe invloed op de vraag naar terreinen en is daarom hier niet expliciet opgenomen. Bij de match van vraag en aanbod besteden wij hier wel aandacht aan.

Er zijn verschillende beleidsmaatregelen die, als ze ook daadwerkelijk doorgevoerd worden, effect hebben op de noodzaak om extra bedrijventerreinoppervlak aan te leggen. Sommige maatregelen hebben tot gevolg dat er méér, en andere juist dat er minder ruimte nodig is. De waarschijnlijkheid dat een bepaalde maatregel ook gerealiseerd kan worden (de “realiseerbaarheid”), verschilt nogal.

---

<sup>6</sup> Extra woningbouw vanuit de verstedelijkingsopgave, betekent ook meer ruimte voor werk, om de woon-werk balans in evenwicht te houden/krijgen.

Zo is het zeer aannemelijk dat er op zowel bestaande als nieuwe terreinen een bepaalde mate van ruimtewinst zal worden behaald en dat een deel van de industriële locaties in de toekomst door andere typen bedrijven zal worden gebruikt. De vraag is alleen of de geambieerde ruimtewinst op nieuwe terreinen kan worden gerealiseerd en of het hergebruik van industriële locaties kan worden geëffectueerd. Hier bestaat thans nog onzekerheid over.

Deze onzekerheid bestaat ook bij de idee van het weren van (de uitbreiding) van milieucategorie (MC) 1 en 2 bedrijven. Het is nog onduidelijk hoever de ambitie op dit punt reikt en in hoeverre dit ook realiseerbaar is. Wij achten het niet realistisch om de activiteiten in de MC 1 en 2 integraal te weren op bedrijventerreinen en bovendien ongewenst in verband met de potentiële overlast van extra verkeer in de woonwijken. Niettemin mag wel enig effect worden verwacht van gericht stimuleringsbeleid om meer bedrijvigheid in woongebieden te huisvesten. Daarbij moet vooral gedacht worden aan bedrijvigheid uit de clusters Consumentendiensten en Dienstverlening, die doorgaans beter te mengen is.

Het grootste beleidsmatige effect op de noodzaak voor nieuwe bedrijventerreinen is afkomstig van een beleidsaspect dat leidt tot extra ruimtevraag en daarmee de noodzaak tot het realiseren van meer bedrijventerreinen. Het betreft het terugdringen van de uitgaande pendel, om de balans tussen wonen en werken meer in evenwicht te brengen. De haalbaarheid van dit aspect is echter met veel onzekerheid omgeven. Afhankelijk van het ambitieniveau en het succes leidt deze beleidslijn tot een extra vraag van tientallen hectaren netto bedrijventerrein. In de regio West-Friesland is nadrukkelijk met deze ambitie rekening gehouden en wordt hier bewust aanbod voor gecreëerd.

#### *De kwaliteit van het aanbod*

Voor elk van de onderscheiden economische clusters beschikt de regio over kwalitatief goede vestigingslocaties. De terreinen die in het algemeen de meeste kwaliteit bieden zijn de twee grote: Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis. Deze grootschalige terreinen combineren een goede bereikbaarheid met een goede omgevingskwaliteit.

Deze terreinen zijn daarmee uitermate geschikt voor bedrijven uit alle vier de clusters. Distriport Noord-Holland heeft echter een thematische insteek en zal zich in eerste instantie richten op grootschalige (bovenregionale) Transport & Groothandel, en het is dus de vraag of dit een optie zal zijn voor de overige drie clusters. De goede omgevingskwaliteit, die ook Schepenwijk kenmerkt en die ook voor het terrein Hofland valt te verwachten, is vooral van belang voor bedrijven uit de clusters Consumentendiensten en Dienstverlening.

Als bovengemiddeld scorende locatie voor huisvesting van logistieke en industriële/bouwbedrijven kan het terrein Vredemaker Oost nog worden genoemd.

#### *Bereikbaarheid*

Bereikbaarheid is voor alle clusters van bedrijvigheid een belangrijke vestigingsfactor en daarmee een cruciale factor in de kwaliteit van bedrijventerreinen. De belangrijkste ontsluitingsweg is de A7 die dwars door de regio loopt.

De in de nabijheid van deze rijksweg gelegen bedrijventerreinen en met name de (toekomstige) terreinen Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis beschikken mede door de goede autobereikbaarheid over goede kwaliteiten voor verschillende clusters.

#### *Terreinen in (sub)regionaal perspectief*

De gehanteerde methode zet terreinen op een objectieve wijze naast elkaar en vergelijkt de voorhanden zijnde kwaliteiten. Ligging en (auto)bereikbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol, waardoor terreinen met een meer perifere ligging lager scoren dan de meer centraal en aan de snelweg gelegen terreinen. Dit betekent echter niet dat de meer perifere terreinen van onvoldoende kwaliteit zijn en geen marktpotenties hebben. Integendeel, deze terreinen bieden juist goede kwaliteiten voor met name kleinschaliger lokale bedrijven. De kwaliteiten van de terreinen in de regio voldoen in algemene zin aan de eisen van lokale bedrijven.

#### *Focus op kwaliteit en fasering*

Op basis van de analyse van de kwantiteit en de kwaliteit van vraag en aanbod van bedrijventerreinen komen we tot de volgende conclusies:

- Er is en komt in West-Friesland ruim voldoende aanbod beschikbaar om de ruimtevraag uit de verschillende clusters tot 2020 op te vangen.
- In de huidige plannen voor de regio West-Friesland wordt zowel ingezet op de grootschalige ontwikkeling van regionale terreinen als op de grootschalige ontwikkeling van lokale terreinen. De kans bestaat dat de vraag ruim wordt overtroffen door het aanbod. Onderlinge afstemming van de terreinen is noodzakelijk. Deze dient vooral gericht te zijn op de fasering en segmentering van de terreinen. Er moet worden voorkomen dat tegelijkertijd te veel van hetzelfde aanbod wordt gecreëerd.
- Er zijn een groot aantal lokaal georiënteerde terreinen, met voldoende tot goede kwaliteiten om vraag vanuit het lokale bedrijfsleven te accommoderen.
- De twee grote terreinen die gepland staan in de regio: Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis, die samen bijna 60% van de toekomstige, potentiële capaciteit vertegenwoordigen, hebben een vergelijkbaar kwalitatief profiel en kunnen tot op zekere hoogte als substituten beschouwd worden. Alhoewel Distriport Noord-Holland zich in eerste instantie richt op grootschalige Transport & Groothandel bestaat het gevaar van concurrentie met 't Zevenhuis indien het profiel van het terrein wordt verbreed. Programmatische afstemming tussen deze twee is essentieel voor een gezonde regionale bedrijventerreinenmarkt.

Voor wat betreft de opvang van vraag uit de sector Agribusiness, is de ruimte die vrijkomt na herstructurering van het voormalige Greenery-terrein, WFO Oost, zeer geschikt. Toch mag niet uit het oog worden verloren dat het net buiten de regio gelegen Agriport A7 (gemeente Wieringermeer) eveneens een uitermate interessante locatie is voor deze activiteiten.



# 1 Aanleiding, doel en leeswijzer

## 1.1 Aanleiding

### *Regionale afstemming is een voorwaarde*

De regio en de provincie spelen een belangrijke rol bij het bereiken van een divers aanbod van bedrijventerreinen. Er moet bij het ontwikkelen en herstructureren van bedrijventerreinen verder worden gekeken dan de eigen gemeentegrenzen. Het is de regio die economische ontwikkelingen – bedrijvigheid – moet kunnen accommoderen. Regionale afstemming is van groot belang om een concurrentiestrijd tussen gemeenten te voorkomen.

### *Kwaliteit en maatwerk zijn bepalend voor nieuw beleid*

De provincie Noord-Holland heeft ECORYS opdracht gegeven de ruimtebehoefte tot 2020 te ramen in de drie deelregio's van Noord-Holland Noord en inzicht te verschaffen in de verhouding tussen vraag en aanbod. Tevens wordt er een doorkijk geboden in de ruimtebehoefte in de periode na 2020.

Echter, niet alleen kwantitatief is voldoende ruimte belangrijk. Juist het bieden van de gewenste kwaliteit op bedrijventerreinen is van groot belang voor het gezond houden van de (regionale) economie. Een regio met een diversiteit aan kwaliteit van bedrijventerreinen zorgt voor het aantrekken van nieuwe en het behoud van bestaande bedrijvigheid. Bedrijven zijn actief in verschillende economische clusters en vragen ieder om maatwerk. Kwaliteit is daarom bepalend voor het nieuwe beleid.

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is gericht op de matching van de kwaliteit van vraag en aanbod van bedrijventerreinen:

*Breng in beeld in hoeverre de vraag naar bedrijventerreinen kwalitatief aansluit op het huidige en geplande aanbod in de regio West-Friesland tot 2020. Geef hierbij tevens inzicht in de tekorten en overschotten aan vestigingsmogelijkheden per type bedrijvigheid.*

Het is hierbij belangrijk dat de kwalitatieve match primair **'beleidsarm'** is uitgevoerd.

Dat wil zeggen dat de analyse vanuit de vestigingscriteria van ondernemers heeft plaatsgevonden, zonder direct rekening te houden met beleidsmatige aspecten binnen gemeenten en provincie. Dit betekent dat de resultaten het benodigde inzicht biedt om beleid op te kunnen formuleren.

Een actueel voorbeeld hiervan is het in beeld brengen van de ruimtebehoefte op bedrijventerreinen voor consumentendiensten. Een deel hiervan zijn activiteiten (detailhandel, horeca) welke beleidsmatig door diverse gemeenten en de provincie niet op bedrijventerreinen worden toegelaten. Maar de vraag vanuit de markt is er wel degelijk. Juist deze vraag vanuit de markt wordt in beeld gebracht, zodat inzicht wordt geboden op welke ontwikkelingen beleid dient te worden gemaakt of bijgesteld.

In aanvulling op de beleidsarme raming, wordt tevens een ‘**beleidsrijke**’ raming opgesteld. Deze raming biedt inzicht in de gevolgen voor de ruimtebehoefte indien een aantal actuele beleidsuitgangspunten succesvol zouden worden geïmplementeerd. Concreet gaat het om hergebruik van verlaten kavels, realisatie van ruimtewinst op bestaande en nieuwe terreinen, het weren van ‘lichte’ activiteiten (vallend binnen de milieucategorieën 1 en 2) op bedrijventerreinen en het beperken van de uitgaande pendel. De beleidsrijke raming heeft een **indicatief karakter** omdat de implementatie en het mogelijke succes van de verschillende beleidsaspecten veel onzekerheid worden omgeven.

### 1.3 Leeswijzer

In deze rapportage wordt in **hoofdstuk 2** ingegaan op de ruimtebehoefte van de geselecteerde economische clusters. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** het ruimteaanbod op bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen geïnventariseerd en beoordeeld. **Hoofdstuk 4** biedt inzicht in de verdeling van de vraag vanuit de clusters over de bedrijventerreinen. Tot slot presenteren we in **hoofdstuk 5** de doelgroepen/clusters per bedrijventerrein die op basis van de kwaliteiten van de terreinen en de gevraagde kwaliteit vanuit de markt kunnen worden verwacht. Tevens worden per bedrijventerrein de belangrijkste aandachtspunten behandeld en eventueel aanbevelingen gedaan om een betere matching met de vraag vanuit de markt te verkrijgen.

De bijlagen, waarin wij meer inzicht geven in de gebruikte methodiek en gebruikte aannames, zijn opgenomen in een apart **bijlagenrapport**.

## 2 Vraagruiming per economische cluster

### 2.1 Inleiding

Hoofdstuk 2 behandelt de ruimtevraag van de geselecteerde economische clusters in de regio West-Friesland. In paragraaf 2.2 wordt eerst ingegaan op de methodiek die is gebruikt bij de bepaling van de ruimtebehoefte en de kwalitatieve eisen die clusters stellen aan vestigingslocaties. De uiteindelijke ruimtebehoefte per cluster is opgenomen in paragraaf 2.3.

### 2.2 Gebruikte methodiek raming ruimtebehoefte per cluster

#### *SPECTRA en scenario's*

De ruimtevraag is voor elk cluster afzonderlijk berekend met behulp van het SPECTRA<sup>7</sup> model. Voor de relevante indicatoren werkgelegenheid, terreinquotiënten en locatievoorkeuren is daarbij rekening gehouden met de specifieke kenmerken van een cluster. In de bijlage staat de werking van het model nader uitgewerkt. De ramingen worden weergegeven voor twee lange termijnscenario's, Global Economy (GE) en Transatlantic Market (TM), welke zijn opgesteld door de planbureaus van het Rijk. Deze lange termijn scenario's zijn vervolgens, met behulp van de 'shift-and-share' techniek<sup>8</sup> omgezet naar de drie deelregio's in Noord-Holland Noord. Hieronder een korte toelichting op de twee scenario's.

#### **Transatlantic Market (TM)<sup>9</sup>**

In het scenario Transatlantic Market wordt de uitbreiding van de Europese Unie geen politiek succes. Wel vindt er een vergaande handelsliberalisatie plaats tussen de Verenigde Staten en Europa, waardoor op termijn een nieuwe interne markt ontstaat. Het scenario kenmerkt zich door een overheid die de eigen verantwoordelijkheid van burgers benadrukt, de verzorgingsstaat wordt ingeperkt en publieke voorzieningen versoberd. Door sterke toename van de inkomensongelijkheid tussen rijke en arme landen willen veel mensen naar Europa migreren, maar Europa houdt de grenzen gesloten. In vergelijking met het Global Economy scenario is er, door de minder sterke wereldwijde economische integratie, een beperktere stijging van de arbeidsproductiviteit.

<sup>7</sup> SPECifieke Terrein Ramingen. In de bijlage is een toelichting op dit model opgenomen.

<sup>8</sup> Toelichting op de gehanteerde methodiek is opgenomen in de bijlage.

<sup>9</sup> CPB, Vier vergezichten op Nederland, p29-30 (2004).

### Global Economy (GE)<sup>10</sup>

In het scenario Global Economy breidt de EU zich nog verder naar het oosten uit. Economisch en monetair is de EU een succes en ze neemt dan ook gemakkelijk oostelijk gelegen landen als Turkije, Oekraïne en kleinere staten op. Het economisch zwaartepunt van Europa verschuift daardoor enigszins naar het oosten. WTO onderhandelingen zijn succesvol en leiden tot vrijhandel in landbouwproducten en in diensten. De consumptie van energie is relatief hoog en fossiele brandstoffen spelen daarin een belangrijke rol. Hervormingen van de arbeidsmarkt, de inkomensbelasting en de sociale zekerheid bevorderen de deelname aan het arbeidsproces, met name van ouderen. De EU laat elk jaar een vast aantal migranten toe; deze zijn voor het merendeel jong en goed opgeleid. Mede dankzij de liberalisatie van de Europese arbeidsmarkten vinden ze vrij gemakkelijk een baan.

De toekomstscenario's modelleren een (midden) lange termijn scenario. De uitkomsten moeten dan ook als lange termijn gemiddelden gezien worden. Op korte termijn kan deze afwijken, aangezien er geen rekening is gehouden met de economische conjunctuurgolven.

Scenario's geven een mogelijke toekomst weer op de lange termijn. Men kan dus niet 'kiezen' voor een bepaald scenario<sup>11</sup>. In dit hoofdstuk zullen dan ook de ramingen van de ruimtebehoefte op basis van zowel het TM als het GE scenario worden gepresenteerd. Voor de in de volgende hoofdstukken uit te werken kwaliteitsmatch (confrontatie van vraag en aanbod op de bedrijventerreinenmarkt) is het echter noodzakelijk van een ruimtebehoefte op basis van een bepaald scenario uit te gaan. Hiertoe is onderzocht hoe de regionale economie zich de laatste jaren heeft ontwikkeld en welk scenario hierbij het dichtst in de buurt komt. Op basis van deze analyse (zie bijlage) is besloten voor de kwaliteitsmatch uit te gaan van de ruimtebehoefte op basis van het TM-scenario.

### *Selectie van clusters*

In dit onderzoek is de totale ruimtebehoefte berekend voor de regio West-Friesland, als een van de deelregio's van Noord-Holland Noord. De ruimtevraag is verbijzonderd naar de volgende vier basisclusters:

- Industrie en Bouw;
- Transport, Groothandel en Logistiek;
- Consumentendiensten;
- Dienstverlening.

Bij **Industrie en Bouw** moet men denken aan diverse productieactiviteiten, zoals in de voeding en genotsmiddelen industrie. Veelal gaat het om de zogenaamde 'maakindustrie'. Maar ook de bouwondernemingen, de zand- en grindoverslag en beton- en mortelcentrales zitten in dit cluster. De **Transport, Groothandel en Logistiek** zijn de (veelal grotere) bedrijfshallen waarin goederen worden opgeslagen, overgeslagen en verpakt.

---

<sup>10</sup> Zie voorgaande voetnoot.

<sup>11</sup> In de beleidsbrief van 7 december 2007 laten de ministers van VROM en EZ weten voortaan uit te gaan van het TM-scenario voor de bepaling van de ruimtebehoefte.

**Consumentendiensten** behelst een breed scala aan activiteiten zoals autohandel, detailhandel (waaronder PDV<sup>12</sup>), reparatie en horeca. Kenmerkend is dat de consumenten de vestigingen bezoeken. Ook de tuincentra en de bouwmarkten vallen hieronder.

Bij **Dienstverlening** gaat het veelal om kleinschalige dienstverleners, zoals verhuurders, glazenwassers en om overheidsdiensten (bijvoorbeeld een gemeentewerf of een vestiging van Rijkswaterstaat) die zich op bedrijventerreinen vestigen. Maar ook zorg- instellingen en onderwijsinstellingen en adviesdiensten behoren tot dit cluster. Deze laatste activiteiten zijn vaak gehuisvest in kantoorachtige gebouwen.

Dit moet men overigens niet verwarren met de grootschalige specifieke kantoorlocaties met veelal hoogbouw, waar banken, accountants en verzekeringsmaatschappijen zich vaak vestigen. Het gaat hier veelal om kleinschaligere dienstverlening, soms wel in een kantoorachtige omgeving. Het onderscheid tussen specifieke kantoorlocaties en delen van bedrijventerreinen waar dienstverleners zijn gevestigd is overigens wel aan het vervagen.

In aanvulling op de vier basisclusters wordt op verzoek van de gemeenten in West-Friesland aandacht besteed aan de specifieke clusters:

- Hogere Milieucategorieën (HMC, vanaf MC4), meestal vallend binnen de basisclusters Industrie en Bouw en Transport en Logistiek.
- Agribusiness, vallend binnen de basisclusters Transport, Logistiek en Groothandel, Dienstverlening en Industrie.

#### *Koppeling sectoren aan clusters*

Aan elk van deze clusters zijn SBI-sectoren gekoppeld. Voor het cluster Hogere Milieucategorieën (HMC) zijn de sectoren uitgesplitst tot het laagst beschikbare detailniveau (5 digit SBI-code). De verdeling van sectoren naar cluster is terug te vinden in de bijlage.

## 2.3 Programma van eisen per cluster

Per cluster zijn de belangrijkste vestigingsplaatsseisen aangegeven op basis van deskresearch en expertise en ervaringen van ECORYS. Deze vestigingsplaatsfactoren zijn vervolgens vertaald naar een programma van eisen per cluster. Voor het bepalen van het programma van eisen per cluster is als basis de benchmark-studie van het regionale investeringsklimaat gebruikt. In deze benchmark hebben ondernemers, middels een enquête, op verschillende aspecten het ondernemersklimaat beoordeelt op een schaal van 1 tot 5. Op deze wijzen staan de eisen van de ondernemers centraal, zonder nog al te veel rekening te houden met beleid van gemeenten en provincie.

Daarnaast is gekeken naar de historische vestigingsplaatskeuzes van bedrijven in de regio. Per cluster is beoordeeld of deze geconcentreerd is op bepaalde bedrijventerreinen.

---

<sup>12</sup> Perifere Detailhandelvestigingen (PDV)

Waar dit het geval is, zijn de locatiekwaliteiten van deze terreinen meegenomen in het programma van eisen voor het betreffende cluster.

Tenslotte is gebruik gemaakt van de bij ECORYS aanwezige ervaring en expertise met de ontwikkeling van bedrijventerreinen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van het programma van eisen per cluster.

De volgende thema's zijn in het programma van eisen opgenomen:

- Type terrein
- Ligging
- Bereikbaarheid (auto en OV)
- Fysieke omgeving (o.m. stedenbouwkundige uitstraling en kavelomvang)
- Uitgifteprijs
- Beoogde doelgroepen
- Nabijheid clusters en/of speciale voorzieningen

## 2.4 Autonome behoefte raming

De autonome ruimte vraag betreft de extra ruimtebehoefte van bedrijven die kan worden verwacht als gevolg van ontwikkelingen in de regionale economie in West-Friesland. Het betreft de ruimtelijke gevolgen van economische groei en daarmee de ontwikkeling van het regionale bedrijfsleven. Daarom spreken we ook wel van uitbreidingsvraag. Tabel 2.1 laat de uitkomsten zien van de twee vraagramingen per cluster. De ramingen zijn opgesteld voor zowel het TM als het GE-scenario.

Tabel 2.1 Autonome ruimtebehoefte basisclusters in West-Friesland, periode 2008-2030

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
Industrie en bouw	6	20	0	7
Transport, groothandel en distributie	41	48	9	14
Consumentendiensten	28	29	9	10
Dienstverlening	20	23	2	4
<b>Totaal</b>	<b>95</b>	<b>120</b>	<b>20</b>	<b>35</b>

In totaal moet tot 2020 rekening worden gehouden met een autonome ruimtebehoefte van 95 tot ca 120 ha. Daarna neemt de vraag naar verwachting af tot ca 20 tot 35 ha voor de periode van 2021 tot 2030.

De “traditionele” ruimtevrager industrie zal in de toekomst steeds minder tot extra ruimtebehoefte leiden. Vestigingen in de transport en logistiek zorgen voor de meeste vraag, en ook steeds meer bedrijven in de consumentendiensten willen zich op bedrijventerreinen vestigen.

***Van belang is dat de berekende ruimtebehoefte alleen extra ruimte betreft als gevolg van economische groei bij het bedrijfsleven in de regio: de uitbreidingsvraag.***

***De vervangingsvraag als gevolg van onttrekkingen van het aanbod maakt geen onderdeel uit van de berekende ruimtebehoefte. De ruimtebehoefte is ook exclusief reserveringen voor een ijzeren voorraad. De ruimtebehoefte wordt weergegeven in netto uitgeefbare hectares.***

Op verzoek van de regio, is voor een aantal activiteiten de specifieke ruimtebehoefte bepaald. De aanvullende clusters maken onderdeel uit van de basisclusters en mogen daarom niet bij het totaal worden opgesteld.

#### **Verschillen met vorige ramingen**

De huidige ECORYS-ramingen liggen beduidend lager dan de BCI-raming van bijna 10 jaar geleden en de daaruit afgeleide opgave voor het streekplan. In de bijlage is een figuur opgenomen die de verschillen laat zien met de ramingen die in het verleden zijn gemaakt. Een groot deel van deze verschillen kan verklaard worden uit het feit dat destijds nog met de oude toekomstscenario's van het CPB is gerekend. De nieuwe lange termijn toekomstscenario's van het CPB zijn vanaf 2004 beschikbaar. Tussen de oude en de nieuwe toekomstscenario's van het CPB bestaan belangrijke verschillen in inzicht over hoe de Nederlandse samenleving en economie zich zullen ontwikkelen. Deze verschillen leiden er toe dat de verwachte behoefte aan ruimte op bedrijventerreinen op basis van de nieuwe toekomstscenario's lager ligt dan op basis van de oude scenario's.

De oude BCI-raming is gebaseerd op het scenario European Coördination (EC). De uitgangspunten van dit scenario verschillen van die van de thans gebruikte TM- en GE-scenario's. Het belangrijkste resultaat daarvan is dat de werkgelegenheid in Noord-Holland Noord zich volgens de nieuwe scenario's anders ontwikkelt, zowel in omvang als in sectorale verdeling. Vooral de ontwikkeling in de industrie (welke voor relatief veel ruimtebehoefte aan terreinen zorgt) vlakt richting 2020 sterker en eerder af in de nieuwe scenario's. Bovendien is de dynamiek in de terreinquotiënt en de locatievoorkeur geringer (zie uitleg SPECTRA), wat eveneens tot minder ruimtebehoefte leidt.

De verschillen tussen de BCI-ramingen en de gehanteerde ruimtebehoefte voor het streekplan voor de periode 2004 – 2014 zijn te verklaren door de beleidsmatige toevoeging van een ijzeren voorraad op basis van 5 maal de jaarlijkse uitgifte in het Streekplan.

Tabel 2.2 Autonome ruimtebehoefte specifieke clusters in West-Friesland, periode 2008-2030

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
Agribusiness	15	20	0	5
HMC	0	0	0	0

### *HMC*

Op basis van de economische ontwikkeling van het cluster HMC is de verwachting dat er geen extra vraag wordt gegenereerd vanuit economische groei en dynamiek. Uiteraard kan er wel een ruimtebehoefte ontstaan doordat er bedrijven moet worden verplaatst.

### *Agribusiness*

Als gevolg van de verwachte groei in de agribusiness, wordt er een toename in de ruimtebehoefte verwacht van 15 tot ca 20 ha. In West-Friesland is vooral op het terrein WFO/ABC een bundeling aan bedrijven gevestigd die actief zijn in de “Agribusiness”. In de buurregio Kop van Noord-Holland wordt de daar aanwezige concentratie van agribusiness verder uitgebreid met nieuwe glastuinbouw. Ook wordt op de grens met West-Friesland het grootschalige terrein Agriport A7 speciaal voor de sector ontwikkeld. Aan de ene kant kan de toename van de omvang van de Agribusiness in de Kop van Noord-Holland leiden tot extra ruimtevraag in West-Friesland. Aan de andere kant kan de ontwikkeling van Agriport A7 er ook toe leiden dat bedrijven uit West-Friesland zich op dit terrein zullen vestigen.

### *IJzeren voorraad*

Op de bedrijventerreinenmarkt is het van belang dat er op elk moment in een bepaalde periode aanbod beschikbaar is om zo de groei van het regionale bedrijfsleven en de regionale economie te faciliteren. De vraag op de markt kan sterk fluctueren en wordt vaak bepaald door enkele incidentele grote vestigende bedrijven van buiten de regio of verplaatsende bedrijven binnen de regio. Het ontwikkelen en realiseren van nieuwe bedrijventerreinen betreft echter een proces dat zelfs in het meest gunstige geval meerdere jaren in beslag neemt. Het is daarom van belang om bij de planologische reservering van bedrijventerreinen rekening te houden met een strategische reserve, ofwel een ijzeren voorraad. Deze planologische reservering voor nieuwe bedrijventerreinen zorgt ervoor dat pieken in de vraag kunnen worden opgevangen en dat ook aan het einde van de planningsperiode nog voldoende keuzemogelijkheden voor bedrijven bestaan die een (nieuwe) vestigingsplaats zoeken.

Een gangbare omvang van de ijzeren voorraad is drie- tot vijfmaal de omvang van de verwachte gemiddelde jaarlijkse ruimtevraag. De benodigde ijzeren voorraad in West-Friesland voor de periode 2008-2020 is berekend op basis van de geraamde autonome ruimtebehoefte (zie tabel 2.1) en drie- tot vijfmaal de omvang van de verwachte gemiddelde jaarlijkse ruimtevraag. In onderstaande tabel is de ijzeren voorraad weergegeven behorende bij zowel het TM-scenario voor de autonome ruimtevraag als voor het GE scenario.

Tabel 2.3 Ijzeren voorraad voor de periode 2008-2020, ha netto

Ijzeren voorraad	TM scenario	GE Scenario
Gemiddelde 3 jaar	22	28
Gemiddelde 5 jaar	37	46



## 2.5 Bovenregionale vraag

Naast de autonome vraag naar bedrijventerreinen uit West-Friesland zelf wordt er ook vraag uitgeoefend door bedrijven van buiten de regio. In de voorliggende studie is er geen specifiek onderzoek gedaan naar deze bovenregionale vraag. Op basis van de gevoerde gesprekken in de regio en de kennis van de omliggende regio's kan hier echter indicatief wel het e.e.a. over worden aangegeven.

Onder bovenregionale vraag verstaan we de ruimtevraag die afkomstig is van bedrijven die nu buiten de regio zijn gevestigd en zich in West-Friesland willen vestigen. Het gaat hierbij om de verplaatsing van bedrijven naar West-Friesland of het openen van een nieuwe vestiging in West-Friesland door een bedrijf dat al elders is gevestigd. Over het algemeen zijn bedrijven lokaal en regionaal gebonden. Het overgrote deel van bedrijfsverplaatsingen vindt dan ook plaats over korte afstand. In het algemeen vindt 80 tot 90 procent van de bedrijfsverplaatsingen plaats binnen de regio.

De mate waarin bedrijven van buiten de regio naar West-Friesland zullen komen is op hoofdlijnen afhankelijk van twee factoren:

- de bedrijventerreinenmarkten in andere regio's
- de beleidsmatige inzet vanuit West-Friesland.

Bij het ontbreken van geschikte vestigingslocaties zullen bedrijven zich oriënteren op andere regio's waaronder mogelijk ook West-Friesland. Ook congestie en het ontbreken van geschikt personeel kunnen hierbij een rol spelen. Vanuit de omliggende regio's hoeft echter niet direct een grote ruimtevraag van bedrijven te worden verwacht. Voor het overige gedeelte van de Kop van Noord-Holland en de regio rondom Alkmaar wordt geen krapte op de markt verwacht waardoor bedrijven naar buiten de regio zullen verhuizen.

In Groot-Amsterdam kan wel krapte worden verwacht. Van bedrijven ten zuiden van het Noordzeekanaal dient echter niet te worden verwacht dat zij naar de Kop van Noord-Holland zullen verhuizen. Locaties in bijvoorbeeld Almere of Haarlemmermer liggen meer voor de hand. In Amsterdam-Noord wordt m.n. door de herstructurering van het havengebied de komende periode nog extra aanbod gecreëerd. Daarnaast zijn er direct ten noorden van Amsterdam in Zaandam nog ruime vestigingsmogelijkheden voor handen (m.n. op het terrein Hoogtij aan de zuidzijde van de gemeente).

Of bedrijven uit andere regio's naar West-Friesland zullen verhuizen zal voor een belangrijk deel ook afhankelijk zijn van de beleidsmatige inzet op het aantrekken en faciliteren van deze bedrijven. Pro-actief acquisitie beleid, wervende marketing en een gestroomlijnd en bedrijfsvriendelijk vestigingsproces (vooral onderhandelingen en vergunningen e.d.) vergroten de kansen om bedrijven aan te trekken. Zonder de hier beschreven inzet zal de toestroom van bedrijven naar de regio zeker lager zijn dan met een dergelijke aanpak. Binnen het vigerende regionale beleid wordt gestreefd naar een grotere balans tussen wonen en werken in de regio. Tot nu hebben de beleidsvoornemens echter nog niet geleid tot een grootschalige inzet op het aantrekken van bedrijven van buiten de regio.

Op basis van de geconstateerde beperkte ‘push’ vanuit de bedrijventerreinenmarkten van andere regio’s gaan we uit van een beperkte bovenregionale vraag. Hierbij kan worden gedacht aan een gemiddelde jaarlijkse vraag tot 1 ha netto, wat betekent dat tot 2020 zo’n 13 ha extra ruimte nodig zal zijn. Dit houdt in dat gemiddeld 1 tot 4 bedrijven per jaar zich van buiten de regio’s in West-Friesland vestigen.

### *Agribusiness*

Als gevolg van de grootschalige ontwikkeling van glastuinbouw in Wieringermeer kan in de Kop van Noord-Holland en met name op Agriport de nodige (bovenregionale) bedrijvigheid uit de agrisector worden verwacht. Met name transport- en distributie bedrijven zullen zich mogelijk op West-Friesland en de Kop van Noord-Holland oriënteren. Hierbij zijn dan vooral Agriport A7 en Distriport Noord-Holland in beeld. Deze terreinen combineren een gunstige ligging met een goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van grote kavels.

### *Conclusie*

Door krachtige inzet op het aantrekken van bedrijven van buiten de regio (‘pull’) en het bieden van goede vestigingsmogelijkheden is het mogelijk om meer bedrijven van buiten West-Friesland aan te trekken. Binnen de regio is het terrein Distriport Noord-Holland het meest geschikt om bedrijven van buiten de regio op te vangen. Bedrijfsvestigingen die over grotere afstanden verhuizen zijn veelal actief in de logistieke sector en grootschalig. Dit is juist de doelgroep waar Distriport Noord-Holland op wordt gericht.

In het kader van dit onderzoek is echter de specifieke marktische van bovenregionale vraag van grootschalige transport en distributie niet onderzocht. Het is dan hier ook niet mogelijk om een inschatting van de mogelijke ruimtevrage uit deze niche te geven. Uitgaande van de verwachte ruimtevrage in West-Friesland en de plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio (zie hoofdstuk 4) kan wel worden gesteld dat na de opvang van regionale ruimtevrage er op Distriport Noord-Holland circa 65 ha netto grond beschikbaar is voor de opvang van bedrijven van buiten de regio. Als wordt uitgegaan van een ontwikkeltermijn tot 2020 (13 jaar) betekent dit een gemiddelde uitgifte van circa 5 ha netto per jaar ofwel gemiddeld 1 a 2 grootschalige bedrijven per jaar. Het is de vrage een dergelijke ruimtebehoefte bestaat in de markt en daarnaast of Distriport Noord-Holland over een dergelijke aantrekkingskracht beschikt.

## 2.6 Beleidsrijke raming ruimtebehoefte

De autonome ruimtevrage zoals behandeld in paragraaf 2.4 betreft de ruimtevrage die kan worden verwacht als gevolg van ontwikkelingen op markt van bedrijventerreinen. Het betreft de verwachte ruimtevrage als gevolg van economische groei en daarmee de ontwikkeling van het regionale bedrijfsleven. Overheden hebben echter direct en indirect invloed op de ruimtevrage en meer in het algemeen op de noodzaak om nieuwe bedrijventerreinen te realiseren.

Middels beleid kunnen overheden de vraag en het aanbod op de markt vergroten en/of verkleinen. In deze paragraaf behandelen we beleidsaspecten die invloed hebben op de noodzaak om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Gedeeltelijk betreffen dit ambities en nog niet volledig uitgewerkt beleid. In deze studie is de haalbaarheid van de verschillende beleidsaspecten niet onderzocht! Ten behoeve van deze studie wordt ervan uitgegaan dat de voorgestelde beleidsaspecten/ambities worden gerealiseerd. Hiermee wordt inzicht geboden in de mogelijke ruimtelijke uitwerking van het voorgestelde beleid. De effecten op de noodzaak voor nieuwe bedrijventerreinen van de volgende beleidsaspecten zijn bekeken:

Tabel 2.4 Beleidsaspecten

Beleidsaspecten	Effect op noodzaak nieuwe terreinen
1. Transformatie van bedrijfslocaties	Extra ruimte nodig
2. Hergebruik van industriële bedrijfslocaties	Minder ruimte nodig
3. Ruimtwinst op nieuwe bedrijventerreinen	Minder ruimte nodig
4. Ruimtwinst op bestaande bedrijventerreinen	Minder ruimte nodig
5. Terugdringen van de uitgaande pendel	Extra ruimte nodig
6. Weren van extra vraag van bedrijven in milieucategorieën 1 en 2 op bedrijventerreinen	Minder ruimte nodig (op bedrijventerreinen, elders is juist meer ruimte nodig voor deze de opvang van deze)

Onderstaand worden de effecten van de beleidsaspecten achtereenvolgens uitgewerkt.

### 1. Transformatie

Bedrijfslocaties worden veelal getransformeerd (herontwikkeld) ten behoeve van de ontwikkeling van woningen of winkels. Hierbij verdwijnt (of verandert) de economische functie van locaties en vervalt de bestemming “Bedrijventerrein”. Door de transformatie van bedrijfslocaties van economisch actieve bedrijven wordt er extra vraag op de bedrijventerreinenmarkt gecreëerd. Deze bedrijven hebben namelijk een andere locatie nodig om hun activiteiten voort te kunnen zetten.

Transformatie van locaties wordt vaak beleidsmatig ingezet, vanwege de noodzaak om woningen (of andere functies) te kunnen bouwen of omdat de kwaliteit van een locatie sterk is verminderd. Voor de transformatie van bedrijfslocaties is doorgaans een wijziging van het bestemmingsplan vereist. Op basis van de door de gemeenten aangeleverde informatie, de regionale bedrijventerreinenvisie en de marktstudie, “marktanalyse regionaal bedrijventerrein Westfrisia-Noord<sup>13</sup> is onderstaand overzicht van transformatie opgesteld.

<sup>13</sup> ECORYS, 2007 i.o.v. de gemeente Hoorn.

Tabel 2.5 Effect van transformatie op de noodzaak voor nieuwe terreinen

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
(+) transformatie	7	7		

Ondanks dat meerdere bedrijventerreinen (met name in Hoorn) in de toekomst een andere functie zullen krijgen is de omvang van de transformatievraag in de regio beperkt. Dit komt doordat de meeste bedrijven die op deze locaties waren gevestigd al zijn verhuisd. Dit geldt onder meer voor een deel van Holenweg en de Van Aalstweg in Hoorn.

Ten behoeve van de beleidsrijke raming wordt de extra ruimtevraag tot 2020 als gevolg van transformatie geraamd op maximaal 7 ha. Deze vraag is voor een deel afkomstig vanuit Opmeer (Van Roozendaalstraat en Koenis) en vanaf Holenweg (Bercomex) en enkele verspreide locaties in Hoorn. Er bevinden zich nog verscheidene bedrijven in het woongebied van Hoorn (bijvoorbeeld twee autodealers). Het is aannemelijk dat in de komende periode enkele van deze bedrijven zullen verplaatsen naar een formeel bedrijventerrein. In het verleden hebben dergelijke verplaatsingen zich ook voorgedaan.

## 2. Hergebruik van industriële bedrijfslocaties

Een deel van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen bevindt zich in de industriële sector. Door verdienstelijking, mechanisering, automatisering en verplaatsing naar het buitenland wordt de Nederlandse industrie al jaren gekenmerkt door een afname van de werkgelegenheid. Ook voor de komende periode wordt voor de industrie als geheel een afname van de werkgelegenheid verwacht. Als gevolg hiervan is er in de toekomst ook minder ruimte voor de industrie nodig. Er is sprake van een zogenaamde “negatieve ruimtebehoefte”. Gronden waar nu nog industriële bedrijven zijn gevestigd zullen in de toekomst niet meer in gebruik zijn. Door het opnieuw gebruiken van deze gronden door andere type bedrijven kan de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen worden verminderd.

Met behulp van het ECORYS SPECTRA-model is de afname van de industriële werkgelegenheid in West-Friesland geraamd om vervolgens de potentie van het hergebruik van industriële locatie modelmatig te ramen. Hierbij is er van uitgegaan dat het berekende oppervlak dat dit oplevert weer voor 50 % kan worden hergebruikt door ander type bedrijven. In sommige gevallen zullen industriële locaties worden herontwikkeld tot bijvoorbeeld woongebieden. Daarnaast zal de afname van werkgelegenheid ook niet altijd (direct) leiden tot het vrijkomen van ruimte. In sommige gevallen zullen bedrijven op dezelfde locatie doorgaan met minder personeel. De omvang van de potentieel te hergebruiken industriële gronden is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2.6 Effect van hergebruik industriële locaties op de noodzaak voor nieuwe terreinen

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
(-) hergebruik	-9	-14	-10	-12

Afhankelijk van het economische groeiscenario bedraagt het industriële bedrijfsoppervlak dat opnieuw kan worden gebruikt in de periode tot 2030 19 tot 26 ha netto.

### 3. Ruimtelijke winst op nieuwe bedrijventerreinen

Door efficiënter ofwel ruimte intensiever om te gaan met het oppervlak van bedrijventerreinen kan de noodzaak om nieuwe bedrijventerreinoppervlak aan te leggen worden verminderd. De provincie heeft als ambitie om op nieuwe bedrijventerreinen 15 % ruimtelijke winst te behalen. Op basis van deze ambitie en de autonome ruimtebehoefte is berekend hoeveel ruimtelijk effect een dergelijke maatregel heeft. In onderstaande tabel is de te behalen ruimtelijke winst weergegeven die is berekend op basis van de in paragraaf 2.4 berekende autonome ruimtebehoefte.

Tabel 2.7 Effect van ruimtelijke winst op nieuwe terreinen op de noodzaak voor nieuwe terreinen

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
(-) ruimtelijke winst - nieuwe terreinen	-14	-18	-3	-5

Afhankelijk van het economische groeiscenario bedraagt de te behalen ruimtelijke winst tot 2030 in totaal ca. 17 tot 23 ha netto. Uit ervaringen blijkt dat het lastig is de ambitie van 15% ruimtelijke winst te realiseren.

### 4. Ruimtelijke winst op bestaande bedrijventerreinen

Door het herinrichten of herstructureren van bestaande bedrijventerreinen kan ruimtelijke winst worden behaald. Doordat bestaand bedrijventerrein efficiënter wordt benut is minder nieuw bedrijventerreinoppervlak nodig.

Uit een inventarisatie onder de gemeenten in de regio blijkt dat er momenteel wordt uitgegaan van het behalen van 1 ha netto ruimtelijke winst als gevolg van herstructurering. Het betreft ingrepen op het bedrijventerrein de Oude Veiling in Hoorn.

Tabel 2.8 Effect van ruimtelijke winst op bestaande bedrijventerreinen op de noodzaak voor nieuwe terreinen

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
(-) ruimtelijke winst - bestaande terreinen	-1	-1	nb	Nb

Nb = niet bekend

Voor de periode na 2020 zijn er geen plannen bekend.

### 5. Terugdringen van de uitgaande pendel

Een deel van de inwoners in West-Friesland is buiten de regio werkzaam. In deze paragraaf wordt bekeken hoeveel ruimte er extra nodig is voor bedrijvigheid in het geval dat deze uitgaande pendel wordt teruggedrongen. Voor de regio West-Friesland zijn echter geen specifieke pendelgegevens beschikbaar. Daarom is gebruikt gemaakt van de gegevens van de COROP-regio Kop van Noord-Holland (waar West-Friesland een van de twee deelregio's van is). Deze gegevens zijn beschikbaar gesteld door de Provincie Noord-Holland.

In 2006 waren er in de COROP Kop van Noord-Holland 119.000 personen woonachtig die er ook werken. Daarnaast zijn er 39.000 bewoners die buiten de regio werken. Dit is de zogenaamde uitgaande pendel. Van deze pendelaars gaan er ruim 15.000 naar Alkmaar en omgeving en gaan er 24.000 naar buiten Noord-Holland Noord en vooral naar Amsterdam en omgeving. Aan de andere kant zijn er ook bijna 10.000 personen in de Kop van Noord-Holland werkzaam die elders wonen. Hiervan wonen er circa 6.500 in Alkmaar e.o. en bijna 3.500 buiten Noord-Holland Noord.

Door het creëren van extra werkgelegenheid in de Kop van Noord-Holland kan de uitgaande pendel worden teruggedrongen. Om meer bedrijvigheid en werkgelegenheid te kunnen accommoderen is ook extra ruimte nodig op bedrijventerreinen. Gemiddeld werkt circa 30% van de totale werkgelegenheid op bedrijventerreinen<sup>14</sup>. Hiermee is gerekend om de ruimtebehoefte te bepalen.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de benodigde hoeveelheid ruimte bij het terugdringen van de pendel met een bepaald aantal personen. Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde ruimtebehoefte per werkzame persoon van 160 m<sup>2</sup> grond<sup>15</sup>.

Tabel 2.9 Indicatie benodigde ruimte bij het terugdringen van de uitgaande pendel uit de COROP Kop van Noord-Holland (afgerond op 5 ha)

	Omvang van de vermindering van de uitgaande pendel					
Uitgaande pendel (personen)	24.000	20.000	15.000	10.000	5.000	2.000
Waarvan werkzaam op bedrijventerreinen (30%)	7.300	6.000	4.500	3.000	1.500	600
Benodigde ruimte (ha netto) <sup>16</sup>	115	100	70	50	25	10

Bij het volledig terugdringen van de uitgaande pendel (exclusief het deel dat binnen Noord-Holland –Noord blijft, ofwel naar Alkmaar e.o. gaat) bedraagt de benodigde extra ruimte ca 115 ha netto. Bij het terugdringen van de uitgaande pendel op een beperkter niveau van 2.000 personen is er 10 ha netto ruimte nodig. De tussenliggende waarden geven aan waarmee moet worden gerekend bij een bepaald ambitieniveau.

<sup>14</sup> Bron: Provincie Noord-Holland

<sup>15</sup> Dit betreft een gemiddelde van alle economische sectoren en is gebaseerd op gegevens voor de provincie Noord-Holland (exclusief Groot-Amsterdam) in "BLM: de vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040", CPB, 2005.Bedrijfslocatie Monitor van het CPB.

<sup>16</sup> Dit betreft ruimte die nodig is voor de werkgelegenheid op bedrijventerreinen.

### *West-Friesland*

In de Regionale Visie Bedrijventerreinen West-Friesland (2007) is gesteld dat er per 2005 5.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn om de onbalans tussen in- en uitgaande pendel terug te brengen op het niveau van 1994. Op basis van de eerdere berekeningen in deze paragraaf is hiervoor 25 ha extra bedrijventerrein nodig. Conform de eerdere berekeningen in deze paragraaf is hierbij uitgegaan van een aandeel van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen van 30 %. Het extra bedrijventerreinen oppervlak biedt daarmee ruimte aan 1.500 nieuwe arbeidsplaatsen.

Wij willen er op wijzen dat het beschikbaar stellen van ruimte slechts een randvoorwaarde is voor het aantrekken van bedrijvigheid en geen garanties biedt voor het daadwerkelijk realiseren van meer werkgelegenheid.

### *6. Weren van extra vraag van bedrijven in milieucategorieën 1 en 2 op bedrijventerreinen*

Een gedeelte van de ruimte op bedrijventerreinen wordt ingenomen door bedrijven die in principe ook in of nabij een stedelijke omgeving gevestigd zouden kunnen zijn. Het betreft bedrijfsactiviteiten die op locatieniveau goed zijn te mengen met andere functies zoals woningen of winkels. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan kleinschalige kantoorruimte, de verhuur van auto's, onderwijs- en zorgorganisaties en ontwerp bureaus. Meer in het algemeen betreft het bepaalde activiteiten in de VNG-milieucategorieën 1 en 2 (MC 1 en 2).

Ruimte op bedrijventerreinen is aan de ene kant schaars. Aan de andere kant is er in het algemeen een toenemende wens om voorzichtiger om te gaan met de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, maar wel voldoende ruimte te bieden voor de groei van het bedrijfsleven. Ook is er nog het thema van de levendigheid van woongebieden, van waaruit de afgelopen decennia de meeste bedrijvigheid is verdwenen. Op basis van bovenstaande bestaan er bij de Provincie Noord-Holland ideeën om een deel van de ruimtevraag van MC 1 en 2 bedrijven elders en niet op bedrijventerreinen te accommoderen.

Ten behoeve van inzicht in het effect van dit beleidsdenken is een inschatting gemaakt van het aandeel van deze bedrijven in de autonome ruimtevraag. Niet alle werkgelegenheid van bedrijven in milieucategorie 1 en 2 kan zomaar van bedrijventerreinen worden geweerd. Denk bijvoorbeeld aan grootschalige detailhandel / PDV en de verhuur van grote machines en autodealers. Ook activiteiten die veel verkeersbewegingen veroorzaken zijn niet zomaar in woongebieden te plaatsen.

Door middel van een ruime selectie van bedrijfstakken uit de sectoren: detailhandel, horeca, financiële instellingen, zakelijke dienstverlening, openbaar bestuur, onderwijs, gezondheidszorg en overige dienstverlening is een globale inschatting gemaakt van de ruimtebehoefte van bedrijven waarvan de toekomstige uitbreiding of vestiging op bedrijventerreinen geweerd kan worden.

Door het niet accommoderen van de additionele ruimtevraag van MC 1 en 2 bedrijven, zou eventueel circa 20 tot 25 procent van de autonome ruimtevraag niet op bedrijventerreinen hoeven te worden geacommodeerd. De ruimtelijke effecten in hectaren zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2.10 Effect van het weren van MC 1 en 2 op de noodzaak voor nieuwe terreinen

	2008-2020		2021-2030	
	TM	GE	TM	GE
(-) Weren uitbreiding MC 1 en 2	30	35	10	15

Dit betekent overigens niet dat er geen plek dient te worden gevonden voor deze activiteiten. Als deze activiteiten niet op bedrijventerreinen worden gevestigd hebben ze op een andere type locatie ruimte nodig. Per saldo verandert er in het benodigde ruimtebeslag in de regio dan ook niets.

#### *Conclusies beleidsrijke raming*

Als gevolg van verschillende beleidsmaatregelen neemt de noodzaak om extra bedrijventerreinoppervlak aan te leggen toe of af. De verschillende beleidsmaatregelen hebben echter verschillende mate van realiseerbaarheid. Zo is het zeer aannemelijk dat er op zowel bestaande als nieuwe terreinen een bepaalde mate van ruimtewinst zal worden behaald en dat een deel van de industriële locaties in de toekomst door andere typen bedrijven zal worden gebruikt. De vraag is alleen of er 15 % ruimtewinst op nieuwe terreinen kan worden gerealiseerd en of het hergebruikpercentage van industriële locatie ook daadwerkelijk 50 % zal bedragen. Deze onzekerheid bestaat ook bij de idee van het weren van (de uitbreiding) van milieucategorie 1 en 2 bedrijven. Het is nog onduidelijk hoever de ambitie op dit punt reikt en in hoeverre dit ook realiseerbaar is. Wij achten het weren van een groot deel van de activiteiten in de MC 1 en 2 op bedrijventerreinen niet goed haalbaar en bovendien ongewenst in verband met de potentiële overlast (van extra verkeer en geluid) in woongebieden.

Afhankelijk van het ambitieniveau en het succes van de beleidsmaatregelen, kunnen enkele tientallen hectaren aan ruimte worden bespaard. De grootste potentie om ruimte te kunnen besparen is aanwezig in het weren van (de uitbreiding) van milieucategorie 1 en 2 bedrijven en in de ruimtewinst op nieuwe bedrijventerreinen.

Het grootste beleidsmatige effect op de noodzaak voor nieuwe bedrijventerreinen is echter afkomstig van een beleidsaspect dat leidt tot extra ruimtevraag en daarmee de noodzaak tot het realiseren van meer bedrijventerreinen. Het betreft het terugdringen van de uitgaande pendel en het creëren van meer werkgelegenheid in de regio. De haalbaarheid van dit aspect is echter door veel onzekerheid omgeven. Afhankelijk van het ambitieniveau en het succes leidt deze beleidslijn tot een extra vraag van enkele tientallen hectaren tot meer dan 100 ha netto bedrijventerrein.



### *Totaaloverzicht vraag en aanbod*

De uitbreidingsvraag vanuit de regio zelf bedraagt tot 2020 ca. 95 ha netto (volgens het TM-scenario) tot 120 ha netto (volgens het GE-scenario).<sup>17</sup> Op de bedrijventerreinen komt tot 2020 een totaal uitgeefbaar areaal van ca. 232 ha beschikbaar als alle plannen worden uitgevoerd<sup>18</sup>. Om een goed beeld te krijgen van de verhouding tussen vraag en aanbod, moeten een aantal beleidsrijke aspecten worden meegenomen welke de omvang van de vraag beïnvloeden.

In tabel 2.11 is het totaaloverzicht van de vraag- en aanbodzijde, met daaraan toegevoegd het effect van de verschillende beleidsrijke aspecten weergegeven.<sup>19</sup>

Los van de beleidsrijke aspecten, is het saldo van aanbod en vraag 53 (GE/maximum) tot 102 ha (TM/minimum). Dit saldo geeft dus aan hoeveel meer aanbod er zal zijn, dan dat er vraag valt te verwachten, zonder expliciet rekening te houden met beleid dat de vraag beïnvloedt. Daarbij wordt wel rekening gehouden met het aantrekken van bedrijvigheid van buiten de regio (zonder daarin de impact van Distriport Noord-Holland mee te nemen) en het aanhouden van een ijzeren voorraad, maar nog niet met de ambitie om de uitgaande pendel tegen te gaan<sup>20</sup>.

Indien de beleidsrijke aspecten worden meegenomen, is vooral het terugdringen van de uitgaande pendel essentieel. Voor de terugdringing van de uitgaande pendel gaan we uit van de ambitie van minimaal 2.000 en maximaal 10.000 personen, waarvan 30% op bedrijventerreinen moet/kan worden geacommodeerd. Dit resulteert in een extra ruimtebehoefte van 10 tot 50 ha. In totaal leiden de beleidsrijke aspecten respectievelijk tot 7 ha minder, dan wel 24 ha meer vraag.

---

<sup>17</sup> Opgemerkt dient te worden dat het hier uitsluitend gaat om bedrijventerreinen. De ruimtebehoefte voor kantoorlocaties (anders dan kantoorachtige bedrijven op bedrijventerreinen) wordt hier bijvoorbeeld dan ook buiten beschouwing gelaten.

<sup>18</sup> Zie hoofdstuk 3.

<sup>19</sup> Aangezien het wenen van MC 1 en 2 een beleidsmaatregel is waarvan de realiseerbaarheid laag wordt ingeschat, ontbreekt deze in het overzicht.

<sup>20</sup> Extra woningbouw vanuit de verstedelijkingsopgave, betekent ook meer ruimte voor werk, om de woon-werk balans in evenwicht te houden/krijgen.

Tabel 2.11 Invloed beleidsrijke aspecten op de balans tussen vraag- en aanbodzijde

	Periode 2008-2020 (aantal ha's netto)	
	TM-scenario / minimum	GE-scenario / maximum
<b><i>Aanbodzijde</i></b>		
<b>Totale aanbod<sup>21</sup></b>	<b>232</b>	<b>232</b>
<b><i>Vraagzijde</i></b>		
Autonome uitbreidingsvraag	95	120
Bovenregionale vraag (excl. Distriport N-H)	13	13
Bovenregionale vraag Distriport N-H <sup>22</sup>	Niet bepaald	Niet bepaald
IJzeren voorraad	22	46
<b>Totale vraag</b>	<b>130</b>	<b>179</b>
<b>Subsaldo</b>	<b>102</b>	<b>53</b>
<b><i>(-) Beleidsrijke aspecten</i></b>		
- Transformatie	7	7
- Hergebruik industriële locaties	-9	-14
- Ruimtelijke winst nieuwe terreinen	-14	-18
- Ruimtelijke winst bestaande terreinen	-1	-1
- Terugdringen uitgaande pendel	10	50
<b>Extra vraag door beleidsrijke aspecten</b>	<b>-7</b>	<b>24</b>
<b>Saldo na meenemen beleid</b>	<b>109</b>	<b>29</b>

Het positieve “Saldo na meenemen beleid” van 29 (GE/maximum) tot 109 ha (TM/minimum) betekent dat de regio West-Friesland, met de bestaande plannen, tot 2020 in principe voldoende aanbod creëert om de vraag vanuit het bedrijfsleven op te kunnen vangen. Er is een ijzeren voorraad beschikbaar om fluctuaties in de markt op te kunnen vangen en er wordt aanbod gecreëerd om de uitgaande pendel terug te dringen.

In de minimumvariant kan een deel van het geplande aanbod beter later in de tijd worden gerealiseerd dan nu gepland. Er zal dan dus meer moeten worden gefaseerd. Voorwaarde is wel dat de ambities op het gebied van hergebruik van locaties en ruimtelijke winst ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Op basis van deze conclusies, raden wij de gemeenten in de regio West-Friesland aan om het aanbod aan terreinen in de tijd goed op elkaar af te stemmen. Zeker voor de grotere gemeenten is afstemming van de omvang, de kwaliteiten en de fasering van de grotere terreinen essentieel.

<sup>21</sup> Het gaat hier om zowel harde als zachte plannen. Omdat verreweg het grootste deel van de plannen in West-Friesland nog niet concreet vastgesteld zijn, wordt het niet zinvol geacht om aan de hand van een uitsplitsing naar “hard” en “zacht”, een bandbreedte op te nemen voor het aanbod.

<sup>22</sup> Het bepalen van de bovenregionale vraag die bij de realisatie van Distriport Noord-Holland wordt gegenereerd, valt buiten de scope van dit onderzoek, en wordt hier dan ook verder buiten beschouwing gelaten. Zoals in hoofdstuk 2 staat aangegeven, kan los van dit terrein ongeveer 1 ha netto per jaar worden verwacht.

## 3 Kwaliteit van het aanbod

### 3.1 Inleiding

Hoofdstuk 3 behandelt het aanbod aan bedrijventerreinen in West-Friesland. Voor bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen is gekeken naar de omvang van het ruimteaanbod. Daarnaast is gekeken naar de mate van geschiktheid van de terreinen voor de verschillende economische clusters. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de selectie van de bedrijventerreinen voor deze studie. Vervolgens komt in paragraaf 3.3 de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor de verschillende clusters aan bod. Hierbij worden de kwaliteiten van de terreinen gematcht met het programma van eisen van de clusters.

### 3.2 Selectie van de bedrijventerreinen

Bij de selectie van bedrijventerreinen zijn alle terreinen met minimaal 1 hectare netto aan uitgeefbaar terrein meegenomen. Dit betreft zowel bestaande terreinen als ook terreinen die alleen nog als plan bestaan. Op basis van bovenstaand selectie criterium zijn in totaal 11 bedrijventerreinen geselecteerd. In tabel 3.1 zijn de geselecteerde bedrijventerreinen weergegeven.

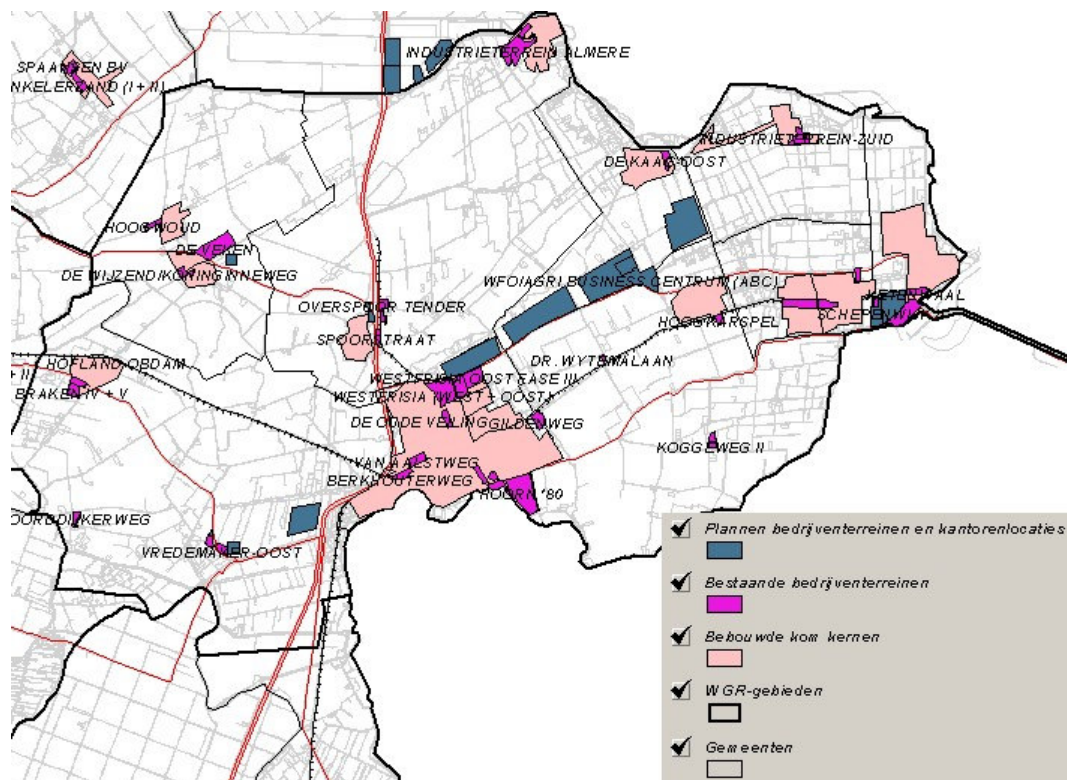
Er is uitgegaan van de aanbod gegevens per 1 januari 2008. In het geval van WFO/ABC is gekozen voor de door de gemeente aangeleverde cijfers per medio 2008. Dit omdat in de eerste 6 maanden van dit jaar een sterke bovengemiddelde uitgifte van gronden heeft plaatsgevonden welke niet kan worden toegeschreven aan de door ons berekende uitbreidingsvraag, maar eerder aan latente vraag (uitgestelde vraag als gevolg van het ontbreken van aanbod), verplaatsingen en vestigers van buiten de regio.

Tabel 3.1 Bedrijventerreinen in West-Friesland, beschikbaar aanbod 2008 in ha netto

Gemeente	Terrein	Aanbod netto ha	MC	Begin uitgifte
	<b>Harde plannen</b>			
Enkhuizen	Schepenwijk 1	3,7	4	2010
Opmeer	De Veken (1, 2, 3)	2,5	5	Per direct
Medemblik	Unda Maris II	1,6	3	2008-2009
Koggenland	Hofland	0,5	2	Per direct
Drechterland	Zuiderkogge, fase 3	3,2	3	Per direct
<b>Totaal harde plannen</b>		<b>11,5</b>		
	<b>Zachte plannen</b>			
Enkhuizen	Schepenwijk 2, 3	20,0	2	
Hoorn	't Zevenhuis	60,0	3	2010-2020
Andijk	Zuid	10,0	3	2009-2014
Opmeer	De Veken 3+	8,3	3	2010
Opmeer	De Veken 4	20,0	3	2012
Medemblik	Overspoor Oost (uitbr.)	4,5	3	2009
Koggenland	Distriport Noord-Holland	78,0	4	2010-2020
Drechterland	Zuiderkogge, fase 4	2,5	3	
<b>Totaal zachte plannen</b>		<b>203,3</b>		
	<b>Herstructurering</b>			
Wervershoof	WFO Oost	17,0	4	2010-2015
<b>Aanbod uit herstructurering</b>		<b>17,0</b>		
<b>Totaal</b>		<b>231,8</b>		

Het merendeel van het uit te geven bedrijventerreinoppervlak (220 ha van de in totaal 232 ha) betreft “zachte” of onzekere plannen: plannen die nog niet definitief zijn vastgesteld, en aanbod uit herstructurering (WFO Oost). Dit geldt ook voor de twee grootste terreinen: 't Zevenhuis (60 ha) en Distriport Noord-Holland (78 ha). Gezamenlijk beslaat het uitgeefbare oppervlak van deze twee terreinen bijna 60 procent van het totaal geplande uitgeefbare oppervlak in de regio. Met name Distriport Noord-Holland heeft naast een regionale ook een sterk bovenregionale functie. De overige terreinen hebben een uitgeefbaar oppervlak tot 20 ha netto en hebben vooral een lokale (tot regionale) functie.

De bestaande bedrijventerreinen en de plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn weergegeven in onderstaande kaart.



### 3.3 Kwaliteit van de bedrijventerreinen

In deze paragraaf worden de kwaliteit en de geschiktheid van de geselecteerde bedrijventerreinen voor de verschillende clusters behandeld. Hiertoe is elk terrein op verschillende voor bedrijven relevante aspecten beoordeeld. Hierbij kan worden gedacht aan de bereikbaarheid, de prijs, de zichtbaarheid van de kavels etc.. Vervolgens zijn deze beoordelingen afgezet tegen de vestigingseisen van bedrijven uit de verschillende clusters. Op basis van de deze analyse is voor elk van de bedrijventerreinen een rapportcijfer bepaald dat de geschiktheid aangeeft voor de opvang van bedrijven uit de verschillende clusters. In de bijlage is een uitgebreide toelichting opgenomen van de methode waarmee de rapportcijfers zijn bepaald.

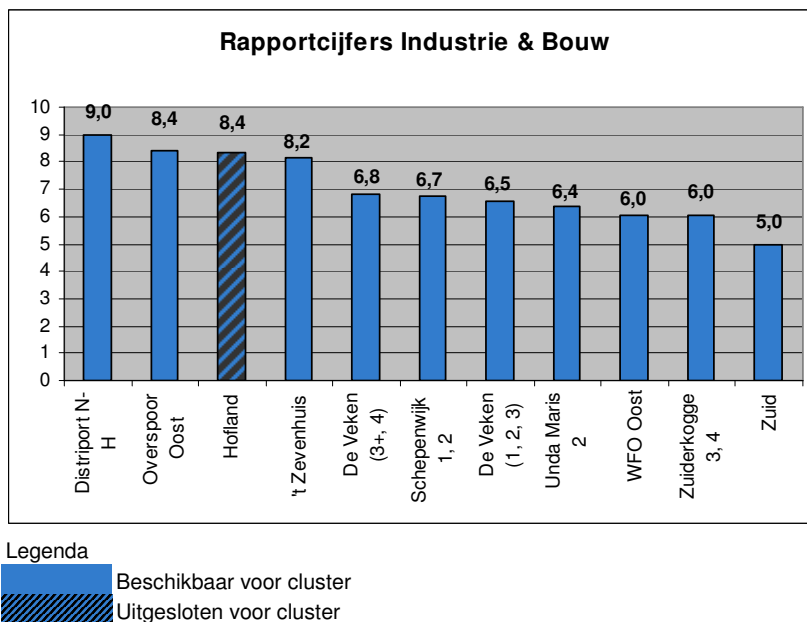
#### *Geschiktheid van de bedrijventerreinen voor de verschillende clusters*

Onderstaande worden per cluster de rapportcijfers van de elf bedrijventerreinen weergegeven. Deze rapportcijfers geven de kwaliteitsscores van een bedrijventerrein voor de clusters weer. Door deze wijze van presenteren wordt inzichtelijk gemaakt of bedrijventerreinen over de juiste kwaliteiten beschikken voor bedrijven uit een cluster. De weergegeven rapportcijfers per cluster leveren het eerste inzicht in match of mismatch tussen de (kwalitatieve) behoeften van de markt en de beschikbaarheid van het aanbod. Terreinen die op basis van (gemeentelijk) beleid zijn uitgesloten voor de opvang van bepaalde clusters zijn gearceerd weergegeven.

### Industrie en Bouw

In onderstaande figuur is de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor het cluster Industrie en Bouw weergegeven in rapportcijfers.

Figuur 3.1 Waardering terreinen cluster Industrie & Bouw

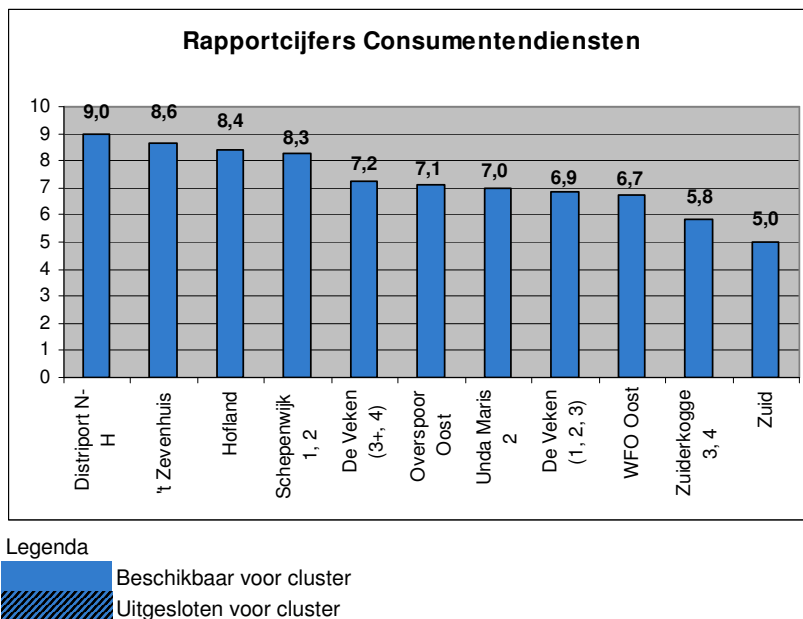


De meest geschikte terreinen voor dit cluster zijn Distriport Noord-holland, Overspoor Oost en 't Zevenhuis. Vestiging van industrie en bouw op Hofland is beleidsmatig niet toegestaan. Overigens is het nog niet duidelijk in welke mate Distriport Noord-Holland beschikbaar komt voor bedrijven uit dit cluster. Zoals in de Regionale Visie Bedrijventerreinen staat aangegeven, is dit terrein in eerste instantie specifiek op logistieke bedrijvigheid gericht. Van de overige terreinen zijn met name Overspoor Oost, Hofland en 't Zevenhuis goed geschikt. De andere bedrijventerreinen beschikken in vergelijking met de beste scorende terreinen over minder kwaliteit voor dit cluster, maar zeker voldoende. Deze terreinen bieden vooral voor kleinschaliger lokale bedrijven voldoende kwaliteit.

### Consumentendiensten

In onderstaande figuur is de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor het cluster Consumentendiensten weergegeven in rapportcijfers.

Figuur 3.2 Waardering terreinen cluster Consumentendiensten



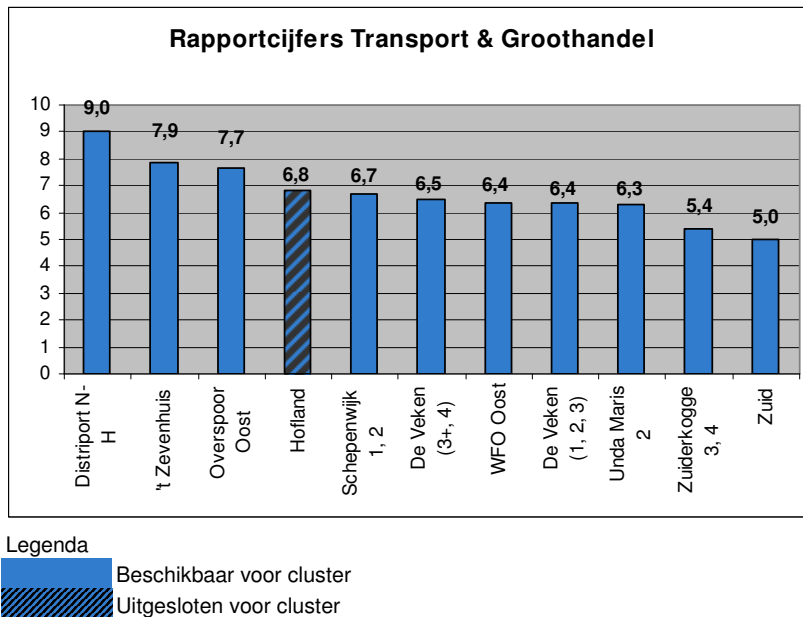
Voor het cluster consumentendiensten is met name de combinatie van ‘bereikbaarheid’ (auto en OV), ‘prijs’ en ‘kwaliteit omgeving (inrichting, architectuur, groen, etc.)’ van belang. De terreinen Distriport Noord-Holland<sup>23</sup>, 't Zevenhuis, Hofland en Schepenwijk scoren op al deze factoren goed en zijn daarmee zeer geschikte locaties voor dit cluster. Bovendien is detailhandel/PDV toegestaan op deze terreinen. De andere terreinen beschikken over minder kwaliteiten voor dit cluster. Vooral op het gebied van omgevingskwaliteit bieden deze terreinen bedrijven uit dit cluster minder.

#### *Transport, logistiek en Groothandel*

In onderstaande figuur is de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor het cluster Transport, logistiek en Groothandel weergegeven in rapportcijfers.

<sup>23</sup> Ook ten aanzien van dit cluster is de beschikbaarheid van dit terrein nog onzeker.

Figuur 3.3 Waardering cluster Transport, Logistiek en Groothandel



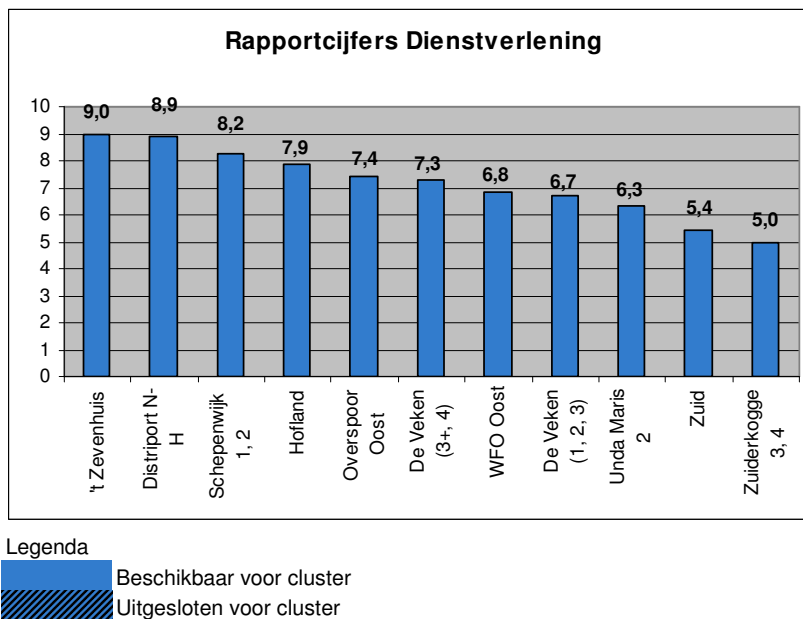
Autobereikbaarheid is de meest zwaarwegende vestigingsfactor voor het cluster Transport, Logistiek en Groothandel. Daarnaast is ook een grotere kavelomvang van belang. In de regio zijn vooral de terreinen die in de nabijheid zijn gelegen van de A7 vanwege hun goede bereikbaarheid geschikt voor dit cluster. Hierbij is vooral de nabijheid van een directe op- en afrit tot de snelweg van belang. Binnen de regio voorzien Distriport Noord-Holland gevolgd door 't Zevenhuis en Overspoor het best in de gevraagde bereikbaarheid. Daarbij biedt dit grootschalige terrein ook voldoende mogelijkheden voor grote kavels en daarmee de opvang van grootschalige bedrijven. Dit terrein is binnen de regio dan ook het meest geschikte terrein voor Transport, Logistiek en Groothandel. De overblijvende terreinen beschikken over een minder goede autobereikbaarheid, maar bieden nog wel voldoende kwaliteit voor met name meer kleinschaliger lokale bedrijven.

#### *Dienstverlening*

In onderstaande figuur is de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor het cluster Dienstverlening weergegeven in rapportcijfers.



Figuur 3.4 Waardering cluster Dienstverlening



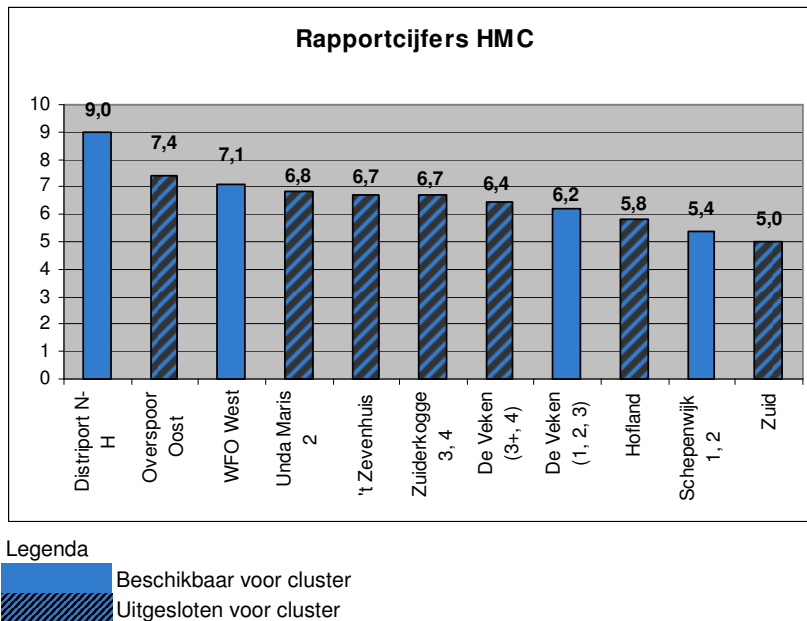
Bedrijven in het cluster Dienstverlening en met name de meer kantoorhoudende bedrijvigheid vinden vooral een goede auto- en OV bereikbaarheid en omgevingskwaliteit belangrijk. De terreinen 't Zevenhuis, Distriport Noord-Holland<sup>24</sup>, Schepenwijk en Hofland zijn mede door een passende ruimtelijke kwaliteit geschikte locaties voor deze bedrijven. Voor bepaalde meer bedrijfsmatige onderdelen uit de dienstverlening komen echter ook de andere terreinen in de regio in beeld. Het betreft dan bijvoorbeeld de verhuur van auto's en machines, reinigingsbedrijven en koeriersdiensten.

#### Hogere Milieucategorieën (HMC)

In onderstaande figuur is de geschiktheid van de bedrijventerreinen voor het cluster Hogere Milieucategorieën (categorie 4 en hoger) weergegeven in rapportcijfers.

<sup>24</sup> Ook ten aanzien van dit cluster is de beschikbaarheid van dit terrein nog onzeker.

Figuur 3.5 Waardering cluster Hogere Milieucategorieën



De combinatie van een goede autobereikbaarheid, een gunstige ligging (geen directe nabijheid van woningen) en uitgifteprijs zijn bepalende vestigingsfactoren voor bedrijven uit dit cluster. In de regio West-Friesland is op vier terreinen de vestiging van bedrijven met een hogere milieucategorie toegestaan: Distriport Noord-Holland, WFO Oost, De Veken (1, 2, 3) en Schepenwijk. Alle terreinen, behalve Schepenwijk, zijn goed geschikt voor de opvang van bedrijven met een hogere milieucategorie. Distriport Noord-Holland biedt met een goede autobereikbaarheid de beste kwaliteiten. Hier zijn echter geen bedrijven uit categorie 5 toegestaan. Die kunnen in West-Friesland enkel terecht op De Veken (1, 2, 3).

### 3.4 Conclusies aanbodanalyse

Voor elk van de onderscheiden economische clusters beschikt de regio over kwalitatief goede vestigingslocaties. De terreinen die in het algemeen de meeste kwaliteit bieden zijn de twee grote: Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis. Deze grootschalige terreinen combineren een goede bereikbaarheid met een goede omgevingskwaliteit.

Deze terreinen zijn daarmee uitermate geschikt voor bedrijven uit alle vier de clusters. Distriport Noord-Holland heeft echter een thematische insteek en zal zich, zoals aangegeven in de Regionale Visie Bedrijventerreinen, in eerste instantie richten op grootschalige (bovenregionale) Transport & Groothandel. Op dit moment is nog niet duidelijk in welke mate dit terrein een functie zal vervullen voor de opvang van bedrijven uit de andere sectoren. De goede omgevingskwaliteit, die ook Schepenwijk kenmerkt en die ook voor het terrein Hofland valt te verwachten, is vooral van belang voor bedrijven uit de clusters Consumentendiensten en Dienstverlening.

Als bovengemiddeld scorende locatie voor huisvesting van logistieke en industriële/bouwbedrijven kan het terrein Vredemaker Oost nog worden genoemd.

#### *Bereikbaarheid*

Bereikbaarheid is voor alle clusters van bedrijvigheid een belangrijke vestigingsfactor en daarmee een cruciale factor in de kwaliteit van bedrijventerreinen. De belangrijkste ontsluitingsweg is de A7 die dwars door de regio loopt. De in de nabijheid van deze rijksweg gelegen bedrijventerreinen en met name de (toekomstige) terreinen Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis beschikken mede door de goede autobereikbaarheid over goede kwaliteiten voor verschillende clusters.

#### *Terreinen in (sub)regionaal perspectief*

De gehanteerde methode zet terreinen op een objectieve wijze naast elkaar en vergelijkt de voorhanden zijnde kwaliteiten. Ligging en (auto)bereikbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol, waardoor terreinen met een meer perifere ligging lager scoren dan de meer centraal en aan de snelweg gelegen terreinen. Dit betekent echter niet dat de meer perifere terreinen van onvoldoende kwaliteit zijn en geen marktpotenties hebben. Integendeel, deze terreinen bieden juist goede kwaliteiten voor met name kleinschaliger lokale bedrijven. De kwaliteiten van de terreinen in de regio voldoen in algemene zin aan de eisen van lokale bedrijven.

## 4 Kwaliteitsmatch vraag en aanbod bedrijventerreinen West-Friesland

### 4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is de ruimtevraag in West-Friesland vanuit de economische clusters geraamd. Ook is gekeken naar de gewenste kwaliteiten die het bedrijfsleven per cluster stelt aan vestigingslocaties. In hoofdstuk 3 hebben we de kwaliteiten van de bedrijventerreinen in West-Friesland beoordeeld. Hierbij is gekeken in hoeverre de kwaliteiten van de terreinen voldoen aan de gevraagde kwaliteiten per economische cluster. In het voorliggende hoofdstuk 4 koppelen we de vraag- en aanbodzijde van de regionale bedrijventerreinenmarkt. De vraag wordt hierbij afgezet tegen de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod op de bedrijventerreinen in de regio met uitgeefbaar oppervlak. Per cluster is zo inzicht gegeven in de verhouding tussen vraag en aanbod.

De uitkomst bestaat uit twee delen:

1. Inzicht in de regionale verhouding tussen vraag en aanbod van vestigingsruimte op bedrijventerreinen (in totaal en per economisch cluster);
2. Inzicht in het te verwachte profiel per bedrijventerrein als wordt uitgegaan van de kwaliteiten van de bedrijventerreinen en de gevraagde kwaliteiten vanuit de markt.

De te verwachten profielen per bedrijventerrein en beleidsmatige aanbevelingen per terrein worden in hoofdstuk 5 gepresenteerd. In het vervolg van dit hoofdstuk (4) behandelen we in de volgende paragraaf eerst de gehanteerde methodiek bij de matching van de kwaliteit van vraag en aanbod.

Eerst is bepaald vanuit welke clusters de terreinen de meeste vraag mogen verwachten. Dit is gebeurd op basis van de match tussen gevraagde kwaliteit per cluster en de huidige c.q. geplande geboden kwaliteit per terrein. Welke terreinen zijn geschikt voor meerdere clusters of zijn juist bijzonder geschikt voor één enkel cluster (thematisch terrein)?

Vervolgens is voor elk bedrijventerrein bepaald welke clusters hier het beste kunnen worden geacommodeerd: het 'matchen' van vraag en aanbod. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is de kwaliteit van het terrein voor het betreffende cluster.

## 4.2 Methodiek en uitgangspunten

Eerder zijn de clusters in kaart gebracht die de vraag naar bedrijventerreinen uitoefenen. Per cluster is aangegeven in welke mate de geselecteerde bedrijventerreinen ingezet kunnen worden voor de opvang van de vraag uit de afzonderlijke clusters. Hiertoe is ten eerste gekeken naar de geschiktheid van elk terrein voor de clusters. In de bijlage is per terrein een overzicht opgenomen met daarin de in fase 2 bepaalde rapportcijfers (=geschiktheid) per cluster.

Vervolgens is de totale berekende vraag verdeeld over de verschillende bedrijventerreinen. Hierbij is gezocht naar de theoretisch meest optimale match tussen vraag en aanbod op basis van de geschiktheid van de terreinen en het programma van eisen per cluster. De onderstaande uitgangspunten zijn leidend geweest bij de toedeling van vraag uit de clusters naar de bedrijventerreinen.

1. Tijdshorizon 2008-2020;
2. Vraag uit deelregio's wordt in de eigen deelregio opgevangen;
3. Matching terreinen en clusters o.b.v. rapportcijfers kwaliteit;
4. Diversiteit per bedrijventerrein, behalve bij thematerreinen;
5. Geografische spreiding clusters;
6. Lokale functie voor meer perifere locaties
7. Er worden geen terreinen uitgesloten
8. Een deel van het aanbod op sommige terreinen is gereserveerd voor bovenregionale vraag of verplaatsingen
9. Circa de helft van de regionale bedrijvigheid is in Hoorn geconcentreerd.

In de twee volgende paragrafen zijn de uitkomsten van de match van vraag en aanbod gepresenteerd.

## 4.3 Resultaten match van vraag en aanbod West-Friesland

Deze paragraaf biedt inzicht in de resultaten van de kwantitatieve en kwalitatieve match in de deelregio West-Friesland. Eerst presenteren we een totaaloverzicht van de opvang van de vraag vanuit de verschillende clusters op de bedrijventerreinen in West-Friesland. Vervolgens gaan we dieper in op de mogelijkheden binnen de regio voor de opvang van de vraag per clusters.

### *Totaaloverzicht kwantitatieve en kwalitatieve match in matrixvorm*

In de tabellen 4.1, 4.2 en 4.3 zijn totaaloverzichten opgenomen van de kwantitatieve en kwalitatieve match van de vraag vanuit de clusters en het aanbod op de bedrijventerreinen in de vorm van een matrix (zie ook hoofdstuk 2). De vraag vanuit de geselecteerde clusters is toebedeeld aan de verschillende terreinen op basis van de kwaliteiten van de terreinen en de gevraagde kwaliteiten per cluster.

In principe is de vraag vanuit een cluster zoveel mogelijk toegedeeld aan het bedrijventerrein met de meeste kwaliteiten (hoogste rapportcijfer). In paragraaf 4.2 zijn de criteria en uitgangspunten van de matching behandeld.

Tabel 4.1 laat het resultaat zien van confrontatie van vraag en aanbod voor de integrale periode 2008-2020.

De tabel dient als volgt te worden gelezen:

- Op de verticale as staan alle terreinen op een rij, het **aanbod**;
- Op de horizontale as staat de **vraag** vanuit de vier basisclusters en het totaal voor de betreffende periode, aangevuld met de twee specifieke clusters (welke niet mogen worden opgeteld);
- Voor elk terrein wordt de vraag vanuit de clusters verdeeld over de terreinen: Tot 2020 vullen wij dus 34,8 ha in op 't Zevenhuis, verdeeld over vier clusters.
- In totaal vullen wij tot 2012 de gehele vraag in (95 ha), verdeeld over de terreinen.

Tabel 4.1 Overzicht kwantitatieve en kwalitatieve matching vraag en aanbod in ha, 2008-2020

	Aanbod	Transport & Groothandel	Industrie & Bouw	Consumentendiensten	Dienstverlening	Totaal 4 basis clusters	HMC	Agribusiness
<b>Vraag</b>		<b>41</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>15</b>
<b>Terreinen</b>								
Zuid	<b>10,0</b>	1				<b>1,0</b>		
Zuiderkogge 3, 4	<b>5,7</b>							
Schepenvijk 1, 2	<b>23,7</b>	3,5	1	5	2,7	<b>12,2</b>		
't Zevenhuis	<b>60,0</b>	9	3	12,9	10,5	<b>35,4</b>		5,0
Distriport Noord-Holland	<b>78,0</b>	13,5				<b>14,5</b>		
Hofland	<b>0,5</b>	X	X	0,5		<b>0,5</b>		
Overspoor Oost	<b>4,5</b>	2		1,5	1	<b>4,5</b>		1,0
Unda Maris 2	<b>1,6</b>			1,1	0,5	<b>1,6</b>		
De Veken (1, 2, 3)	<b>2,5</b>	1		1,0	0,5	<b>2,5</b>		
De Veken (3+, 4)	<b>28,3</b>	3	1	5	3,8	<b>12,8</b>		
WFO Oost	<b>17,0</b>	8	1	1	1	<b>10,0</b>		9,0
<b>Totaal</b>	<b>231,8</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>15</b>

*X= Terrein beschikt wel over voldoende kwaliteiten voor het cluster maar vestiging is in principe beleidsmatig uitgesloten*

De resultaten voor de deelperioden 2008-2012 en 2013-2020 zijn weergegeven in de tabellen 4.2 en 4.3. Het aanbod op een bepaald bedrijventerrein dat in de eerste deelperiode werd uitgegeven, is van het aanbodtotaal in de tweede periode afgetrokken. Omdat Hofland, Unda Maris 2 en De Veken (1, 2, 3) in de periode tot 2012 reeds volledig werden benut (zie tabel 4.2), is op deze terreinen na 2012 geen ruimte meer beschikbaar.

Tabel 4.2 Overzicht kwantitatieve en kwalitatieve matching vraag en aanbod in ha, 2008-2012

	Aanbod	Transport & Groothandel	Industrie & Bouw	Consumentendiensten	Dienstverlening	Totaal 4 basis clusters	HMC	Agribusiness
<b>Vraag</b>		<b>16</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
<b>Terreinen</b>								
Zuid	10,0					0,0		
Zuiderkogge 3, 4	5,7					0,0		
Schepenwijk 1, 2	23,7	1,5	0,5	1	0,7	3,7		
't Zevenhuis	60,0	3,5	1,5	5,4	4	14,4		2,0
Distriport Noord-Holland	78,0	6				6,0		
Hofland	0,5	X	X	0,5		0,5		
Overspoor Oost	4,5	1		0,5	1	2,5		0,5
Unda Maris 2	1,6			1,1	0,5	1,6		
De Veken (1, 2, 3)	2,5	1		1	0,5	2,5		
De Veken (3+, 4)	28,3		0,5	1	0,8	2,3		
WFO Oost	17,0	3	0,5	0,5	0,5	4,5		3,5
<b>Totaal</b>	<b>231,8</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

Tabel 4.3 Overzicht kwantitatieve en kwalitatieve matching vraag en aanbod in ha, 2013-2020

	Aanbod	Transport & Groothandel	Industrie & Bouw	Consumentendiensten	Dienstverlening	Totaal 4 basis clusters	HMC	Agribusiness
<b>Vraag</b>		<b>25</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>9</b>
<b>Terreinen</b>								
Zuid	10,0	1				1,0		
Zuiderkogge 3, 4	5,7					0,0		
Schepenwijk 1, 2	20,0	2	0,5	4	2	8,5		
't Zevenhuis	45,6	5,5	1,5	7,5	6,5	21		3
Distriport Noord-Holland	72,0	7,5				7,5		
Hofland	0,0	X	X			0,0		
Overspoor Oost	2,0	1		1		2,0		0,5
Unda Maris 2	0,0					0,0		
De Veken (1, 2, 3)	0,0					0,0		
De Veken (3+, 4)	26	3	0,5	4	3	10,5		
WFO Oost	12,5	5	0,5	0,5	0,5	6,5		5,5
<b>Totaal</b>	<b>193,8</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>9</b>

### *Ruim voldoende aanbod*

De vraag vanuit de 4 basisclusters bedraagt tot 2020 samen ca. 95 ha netto (volgens het TM-scenario). Op de bedrijventerreinen komt tot 2020 een totaal uitgeefbaar areaal van ca. 232 ha. beschikbaar als alle plannen worden uitgevoerd. Een eerste conclusie is dat er kwantitatief meer dan voldoende ruimte voorhanden is voor het accommoderen van de ruimtevraag voor de groei van het regionale bedrijfsleven.

Zoals eerder al vermeld, gaat het in deze regio voor een groot deel om zogenoemd “zachte plannen”. Na opvang van de regionale uitbreidingsvraag tot 2020 blijft op de locaties Schepenwijk, 't Zevenhuis, Distriport Noord-Holland, De Veken (3+, 4), WFO Oost, Zuid en Zuiderkogge samen nog ca 137 ha netto uitgeefbaar oppervlak beschikbaar.

In West-Friesland lijkt dus meer aanbod gecreëerd te worden dan nodig is om de uitbreidingsvraag vanuit de regio zelf op te kunnen vangen. Hierbij is evenwel nog geen rekening gehouden met de opvang van de eventuele bovenregionale vraag<sup>25</sup>. De mogelijkheden om die extra vraag te accommoderen zijn ruimschoots aanwezig. Ook zal de extra geboden ruimte gebruikt kunnen worden voor de opvang van beleidsmatig te verplaatsen regionale bedrijven. Het terugdringen van de uitgaande pendel zou een extra ruimtevraag kunnen genereren, maar (zeker indien deze ambitie niet kan worden waargemaakt) dreigt er een te ruim aanbod aan terreinen te worden ontwikkeld<sup>26</sup>.

## 4.4 Resultaten per cluster

In deze paragraaf wordt de accommodatie van de vraag per cluster voor de deelregio West-Friesland behandeld. Per cluster wordt eerst een tabel getoond met de invulling van de totale vraag van het cluster op basis van de kwaliteiten van de terreinen. Deze kwaliteiten zijn grafisch weergegeven met kleuren die de rapportcijfers weergegeven. Blauw staat hierbij voor terreinen met een rapportcijfer van 7 of hoger. Bedrijventerreinen met deze score zijn goed tot zeer goed geschikt voor de opvang van vraag uit het betreffende cluster. Grijs staat voor een rapportcijfer tussen de 6 en de 7. Terreinen met deze score beschikken over voldoende kwaliteiten voor de opvang van vraag uit het betreffende cluster. Rood geeft aan dat een bedrijventerrein met een rapportcijfer van 5 tot 6 in over beperkte kwaliteiten beschikt maar in het algemeen wel voldoende geschikt is voor de opvang van kleinschalige lokale bedrijven (zie ook paragraaf 3.4).

De opvang van de vraag uit de clusters op de verschillende bedrijventerreinen wordt ook grafisch weergegeven. Met behulp van een cirkeldiagram is inzichtelijk gemaakt welk deel van de vraag op welke terreinen (en dus welke kwaliteiten) kan worden gehuisvest. Per cluster geldt dat de kleuren in de tabel en in het cirkeldiagram corresponderen.

---

<sup>25</sup> De bovenregionale ruimtevraag is in paragraaf 2.5 behandeld.

<sup>26</sup> Terugdringen van uitgaande pendel en andere beleidsaspecten zijn in paragraaf 2.6 behandeld.



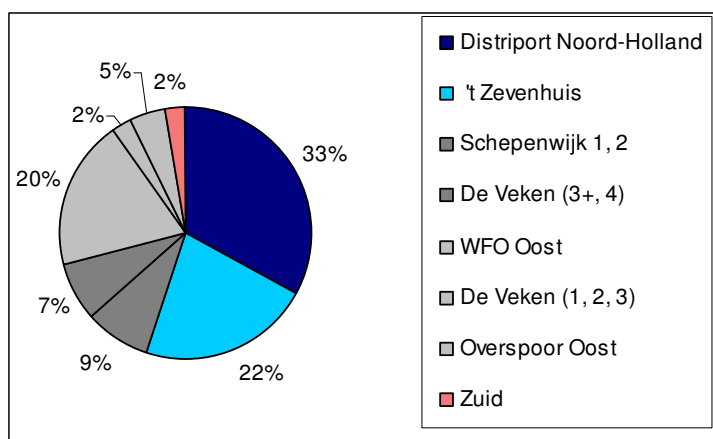
### Cluster Transport & Groothandel

Tabel 4.4 Invulling van de vraag op de bedrijventerreinen: Transport & Groothandel

Bedrijventerrein	2008-2020 ha netto	Aandeel	Rapportcijfer
Distriport Noord-Holland	13,5	33%	9,0
't Zevenhuis	9,0	22%	7,8
Schepenwijk 1, 2	3,5	9%	6,6
De Veken (3+, 4)	3,0	7%	6,5
WFO Oost	8,0	20%	6,4
De Veken (1, 2, 3)	1,0	2%	6,4
Overspoor Oost	2,0	5%	6,3
Zuid	1,0	2%	5,0
<b>Invulling totaal</b>	<b>41,0</b>	<b>100%</b>	
<b>Autonome ruimtevraag TM</b>	<b>41,0</b>	<b>100%</b>	

Voor het cluster Transport & Groothandel zien we dat er voldoende ruimte beschikbaar is van goede kwaliteit. Allocatie van de vraag vanuit dit cluster is verspreid over een groot aantal terreinen in de regio. Niettemin wordt in deze projectie ruim de helft opgevangen op terreinen die daarvoor het meeste geschikt zijn: Distriport Noord-Holland - dat specifiek op dit cluster is gericht - en 't Zevenhuis. Deze terreinen hebben vooral een goede bereikbaarheid (directe ligging aan de A7) en bieden ook ruime kavels. Vooral voor de wat kleinere, lokale transportbedrijven zijn ook terreinen als De Veken en Overspoor Oost goede alternatieven.

Figuur 4.1 Verdeling van de vraag over de bedrijventerreinen: Transport, Groothandel en Logistiek



De totale regionale vraag vanuit het cluster Transport, Groothandel en Logistiek kan op kwalitatief goede terreinen worden geacommodeerd.

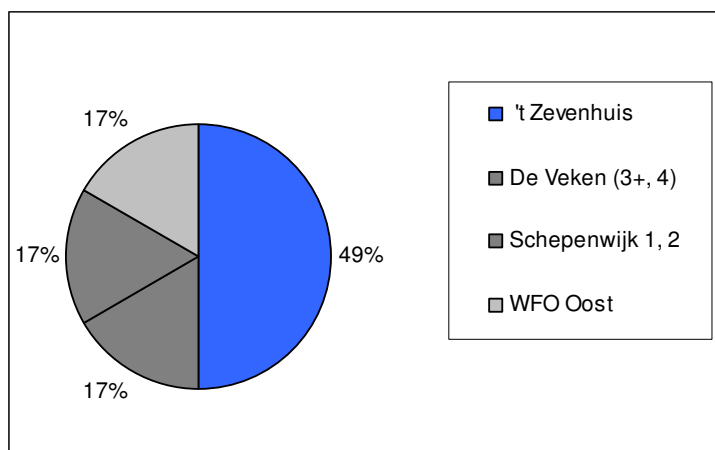
### Cluster Industrie & Bouw

Tabel 4.5 Invulling van de vraag op de bedrijventerreinen: Industrie en Bouw

Bedrijventerrein	2008-2020 ha netto	Aandeel	Rapportcijfer
't Zevenhuis	3,0	50%	8,1
De Veken (3+, 4)	1,0	17%	6,8
Schepenwijk 1, 2	1,0	17%	6,7
WFO Oost	1,0	17%	6,1
<b>Invulling totaal</b>	<b>6,0</b>	<b>100%</b>	
<b>Autonome ruimtevraag TM</b>	<b>6,0</b>	<b>100%</b>	

De vraag die tot 2020 vanuit het cluster Industrie & Bouw valt te verwachten is relatief bescheiden te noemen (vergeleken met de andere drie clusters). Het terrein waarvan de kwaliteiten het best aansluiten bij dit traditionele cluster (en planmatig niet uitgesloten wordt), is 't Zevenhuis. Daar gaat dan ook in deze projectie het merendeel van de vraag naar toe. Aan de andere drie terreinen, die ook over ruim voldoende kwaliteiten beschikken, is het restant gelijkelijk toegedeeld.

Figuur 4.2 Verdeling van de vraag over de bedrijventerreinen: Industrie en bouw



**Legenda**

	Rapportcijfer kwaliteit => 7
	Rapportcijfer kwaliteit 6 - 7
	Rapportcijfer kwaliteit =< 6
	Aanbodtekort

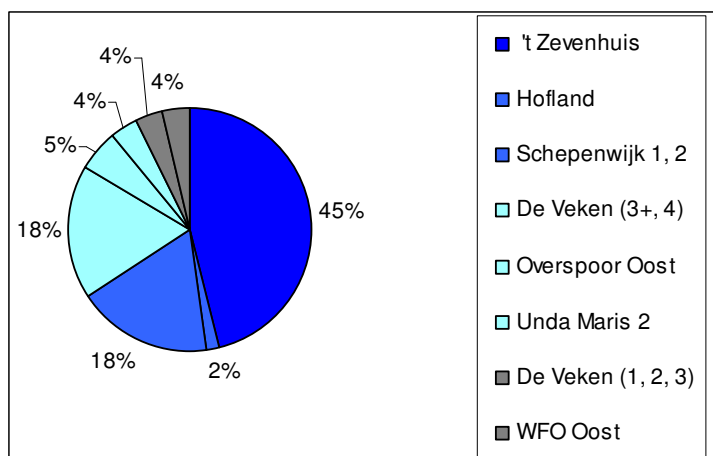
### Cluster Consumentendiensten

Tabel 4.6 Invulling van de vraag op de bedrijventerreinen: Consumentendiensten

Bedrijventerrein	2008-2020 ha netto	Aandeel	Rapportcijfer
't Zevenhuis	12,9	46%	8,6
Hofland	0,5	2%	8,4
Schepenwijk 1, 2	5,0	18%	8,3
De Veken (3+, 4)	5,0	18%	7,2
Overspoor Oost	1,5	5%	7,1
Unda Maris 2	1,1	4%	7,0
De Veken (1, 2, 3)	1,0	4%	6,9
WFO Oost	1,0	4%	6,7
<b>Invulling totaal</b>	<b>28,0</b>	<b>100%</b>	
<b>Autonome ruimtevraag TM</b>	<b>28,0</b>	<b>100%</b>	

Vanuit het cluster Consumentendiensten wordt relatief veel vraag (28 ha) verwacht. Voor dit cluster zijn er drie toplocaties in de regio: 't Zevenhuis, Hofland en Schepenwijk. Aan deze terreinen is circa 66% van de vraag toebedeeld. Op vier andere bedrijventerreinen met passende kwaliteiten is invulling van de overige ruimtevraag voorzien, dit in verband met regionale spreiding en diversiteit op bedrijventerreinen.

Figuur 4.3 Verdeling van de vraag over de bedrijventerreinen: Consumentendiensten



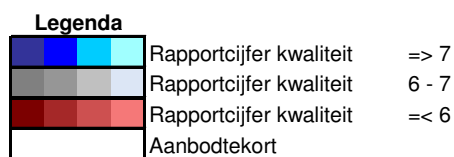
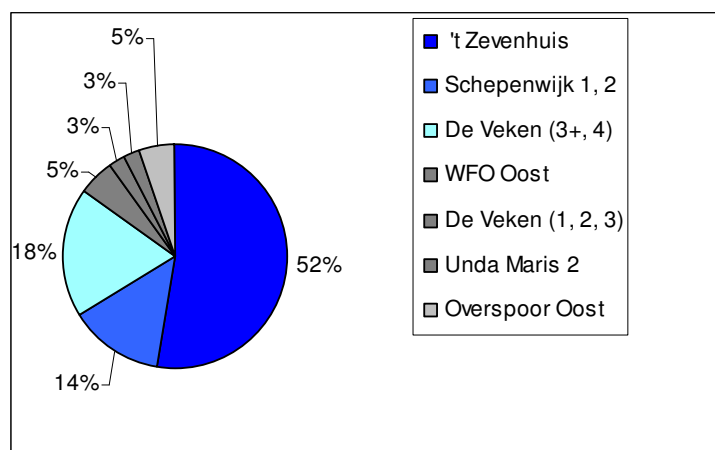
## Cluster Dienstverlening

Tabel 4.7 Invulling van de vraag op de bedrijventerreinen: Dienstverlening

Bedrijventerrein	2008-2020 ha netto	Aandeel	Rapportcijfer
't Zevenhuis	10,5	53%	8,9
Schepenvijk 1, 2	2,7	14%	8,1
De Veken (3+, 4)	3,8	19%	7,0
WFO Oost	1,0	5%	6,8
De Veken (1, 2, 3)	0,5	3%	6,7
Unda Maris 2	0,5	3%	6,5
Overspoor Oost	1,0	5%	6,2
<b>Invulling totaal</b>	<b>20,0</b>	<b>100%</b>	
<b>Autonome ruimtevraag TM</b>	<b>20,0</b>	<b>100%</b>	

De vraag vanuit dit cluster wordt ingevuld op diverse terreinen met een belangrijke functie voor 't Zevenhuis. De ruim 4 ha netto vraag die voor de verschillende fasen van De Veken is voorzien, heeft met name betrekking op de periode na 2012.

Figuur 4.4 Verdeling van de vraag over de bedrijventerreinen: Dienstverlening



## Cluster Agribusiness

Agribusiness is een sector (of subcluster) die, zoals gezegd, voor verreweg het grootste gedeelte terug te vinden is in de clusters Transport & Groothandel en Industrie & Bouw. De vraag van 15 ha (netto) over 2008-2020 die voor Agribusiness is geraamd, is dus inbegrepen in de 47 ha die voor deze clusters samen is geraamd. Factoren die van invloed zijn op de verdeling van de vraag vanuit deze sector, zijn grotendeels vergelijkbaar met die voor Transport & Groothandel. Daarnaast is voor deze bedrijven de nabijheid van andere activiteiten in de Agribusiness van belang.

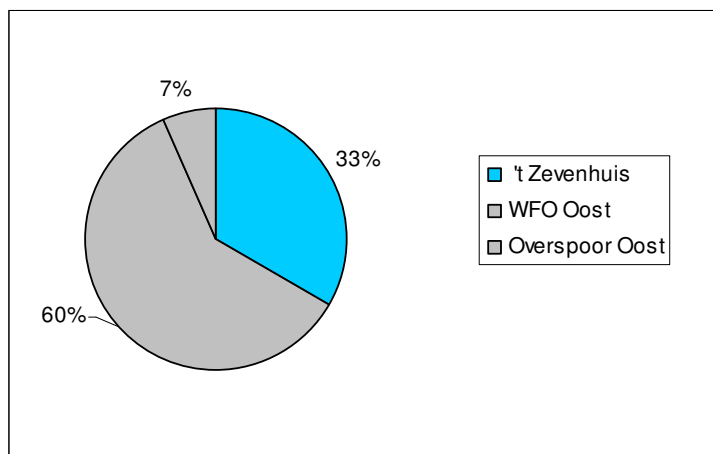
De rapportcijfers voor de terreinen zijn daarom gebaseerd op die voor het cluster Transport, Logistiek en Groothandel en aangepast voor de nabijheid tot concentraties van agribusiness (zie hoofdstuk 3).

Tabel 4.8 Invulling van de vraag op de bedrijventerreinen: Agribusiness

Bedrijventerrein	2008-2020 ha netto	Aandeel	Rapportcijfer
WFO Oost	9,0	60%	9,0
't Zevenhuis	5,0	33%	8,0
Overspoor Oost	1,0	7%	6,3
<b>Invulling totaal</b>	<b>15,0</b>	<b>100%</b>	
<b>Autonome ruimtevraag TM</b>	<b>15,0</b>	<b>100%</b>	

Meer dan de helft van de regionale vraag vanuit het cluster Agribusiness is toegewezen aan de ruimte die op het voormalige Greenery-terrein na herstructurering zal ontstaan (WFO Oost). Echter, bedacht moet worden dat Agriport A7 (Wieringermeer, regio Kop van Noord-Holland) eveneens een goed alternatief kan zijn voor agribusinessbedrijven uit de regio West-Friesland. Vanwege de gunstige ligging en goede bereikbaarheid is ook een functie voor 't Zevenhuis voorzien.

Figuur 4.5 Verdeling van de vraag over de bedrijventerreinen: Agribusiness



## 4.5 Conclusies kwalitatieve matching vraag en aanbod per cluster

Op basis van de analyse van de kwantiteit en de kwaliteit van vraag en aanbod van bedrijventerreinen komen we tot de volgende conclusies:

- Er is en komt in West-Friesland ruim voldoende aanbod beschikbaar om de autonome ruimtevraag uit de verschillende clusters tot 2020 op te vangen.
- In de huidige plannen voor de regio West-Friesland wordt zowel ingezet op de grootschalige ontwikkeling van regionale terreinen als op de grootschalige ontwikkeling van lokale terreinen. De kans bestaat dat de vraag ruim wordt overtroffen door het aanbod. Onderlinge afstemming van de terreinen is noodzakelijk. Deze dient vooral gericht te zijn op de fasering en segmentering van de terreinen. Er moet worden voorkomen dat tegelijkertijd te veel van hetzelfde aanbod wordt gecreëerd.
- Er zijn een groot aantal lokaal georiënteerde terreinen, met voldoende tot goede kwaliteiten om vraag vanuit het lokale bedrijfsleven te accommoderen.
- De twee grote terreinen die gepland staan in de regio: Distriport Noord-Holland en 't Zevenhuis, die samen bijna 60% van de toekomstige, potentiële capaciteit vertegenwoordigen, hebben een vergelijkbaar kwalitatief profiel en kunnen tot op zekere hoogte als substituten beschouwd worden. Alhoewel Distriport Noord-Holland met name is gericht op grootschalige Transport & Groothandel bestaat het gevaar van concurrentie met 't Zevenhuis indien het profiel van het terrein wordt verbreed. Programmatische afstemming tussen deze twee is essentieel voor een gezonde regionale bedrijventerreinenmarkt.
- Voor wat betreft de opvang van vraag uit de sector Agribusiness, is de ruimte die vrijkomt na herstructurering van het voormalige Greenery-terrein, WFO Oost, zeer geschikt. Toch mag niet uit het oog worden verloren dat het net buiten de regio gelegen Agriport A7 (gemeente Wieringermeer) eveneens een uitermate interessante locatie is voor deze activiteiten.

## 5 Doelgroepen bedrijventerreinen en aanbevelingen

### 5.1 Inleiding

Voor de bedrijventerreinen wordt in dit hoofdstuk de functionele invulling en daarmee het profiel besproken. De voorgestelde profilering van de terreinen is een directe uitkomst van de kwalitatieve match van vraag en aanbod zoals in het vorige hoofdstuk gepresenteerd.

*Van belang is te benadrukken dat de voorgestelde invulling van de bedrijventerreinen in dit hoofdstuk geen programmering betreft, en dat, zoals reeds aangegeven, alleen de autonome vraag is meegenomen in de kwaliteitsmatch. De weergegeven invullingen zijn de uitkomsten van de analyse van de kwaliteiten van de vraag en het aanbod en moeten worden gezien als de meest waarschijnlijke invulling als gevolg van marktwerking.*

*Overheidsingrijpen en beleidsmatige overwegingen aan de aanbodzijde maken geen onderdeel uit van deze analyse. Hierdoor kunnen onderstaande profielen afwijken van de gewenste profielen van de gemeenten.*

*Daar waar reeds gemaakte beleidsbeslissingen niet direct te veranderen zijn<sup>27</sup> en invloed hebben op de kwaliteit van terreinen is daar wel rekening mee gehouden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de maximaal toegestane milieucategorie.*

In paragraaf 5.2 worden per terrein de beoogde doelgroepen/clusters naar aantallen hectaren weergegeven. Tevens behandelen we beleidsmatige aandachtspunten per terrein. De kwaliteiten van de terreinen en de gevraagde kwaliteiten vanuit de markt zijn hierbij leidend. De aanbevelingen richten zich op de zaken waar beleidsmatig op kan worden gestuurd.

Opnieuw mag niet uit het oog worden verloren dat deze exercitie indicatief van aard is. Aangegeven wordt wat op basis van de huidige plannen verwacht zou kunnen worden.

---

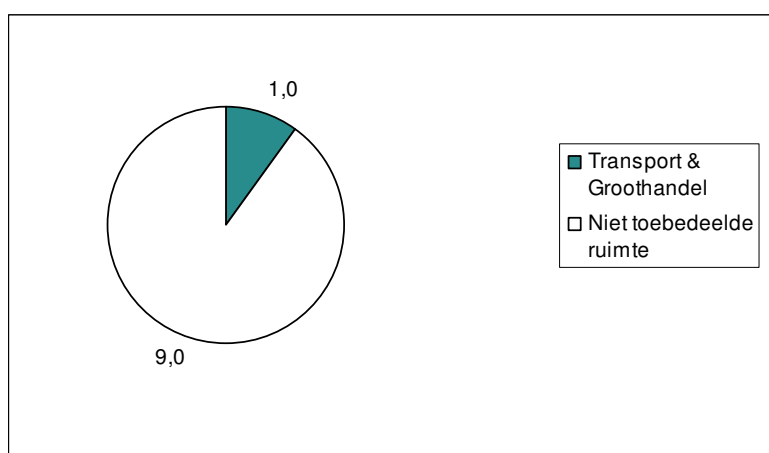
<sup>27</sup> Bijvoorbeeld omdat zij zijn vastgelegd in bestemmingsplannen

## 5.2 Functionele invulling bedrijventerreinen West-Friesland

### *Zuid, Andijk*

Andijk Zuid is een tamelijk perifeer gelegen terrein dat niettemin voldoende geschikt zou zijn om met name de lokale vraag naar ruimte op te vangen. Gezien echter de plannen in omliggende gemeenten, en de kwaliteiten die op die terreinen geboden worden, valt er op het punt van autonome uitbreidingsvraag van bedrijven niet heel erg veel te verwachten. Vooral de relatief matige bereikbaarheid speelt een belangrijke rol. In onze projectie is daarom slechts 1 ha vraag aan het terrein toegedeeld, vanuit het cluster Transport & Groothandel.

Figuur 5.1 Zuid (10,0 ha)

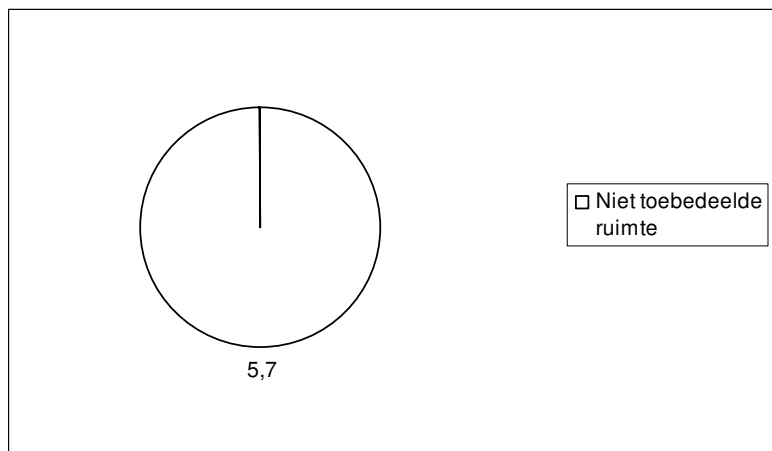


### *Zuiderkogge Fase 3 en 4, Drechterland*

De uitbreiding van het terrein Zuiderkogge wordt verder niet meegenomen. Opnieuw willen wij benadrukken dat de uitbreiding (ook Fase 4) gevuld zou kunnen worden, zeker gelet op de relatief lage uitgifteprijs van 89 euro per m<sup>2</sup>, maar dat de ontwikkelingen in de directe nabijheid (‘t Zevenhuis en Schepenwijk) dit in zekere zin overbodig maken.



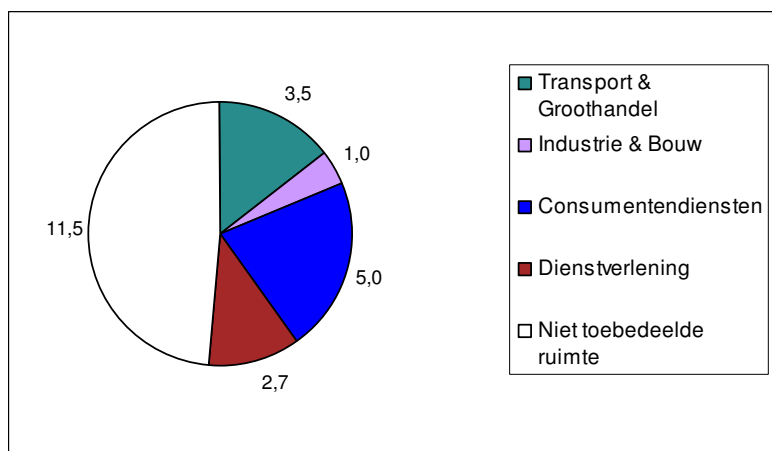
Figuur 5.2 Zuiderkogge 3, 4 (5,7 ha)



### *Schepenwijk Fase 1 en 2, Enkhuizen*

De kwaliteiten van Schepenwijk zijn geschikt voor alle clusters. Dit is ook terug te zien in de huidige invulling, waarbij transportbedrijven worden gecombineerd met aannemersbedrijven, en detailhandel met ruim opgezette woon/werk units. Ook met het oog op de toekomst wordt deze invulling doorgetrokken.

Figuur 5.3 Schepenwijk 1, 2 (23,7 ha)



Vooral de vestiging van bedrijven uit de zogenaamde “A/B/C”-categorie (Auto’s, Boten, Caravans) valt te verwachten.

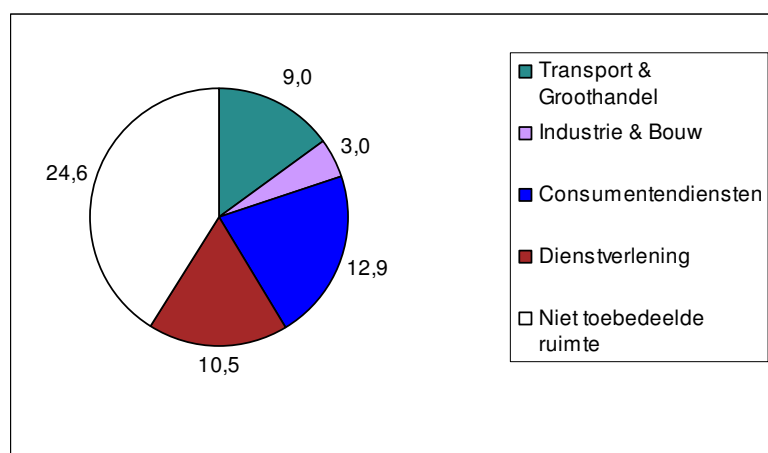
Toch zal het terrein in 2020 slechts voor iets meer dan de helft van de huidige plannen ingevuld zijn. Het advies wordt gegeven om Fase 2 zeker in eerste aanleg wat kleiner van opzet te maken, zodat ook een ruime bufferstrook behouden blijft met de aangrenzende woonwijk in Bovenkarspel (gemeente Stedebroec).

Aandachtspunt is bovendien dat voor een goede zonering wordt gezorgd, en dat “laagwaardige” bedrijvigheid uit de wat hogere milieucategorieën, geen afbreuk doet aan de fysieke omgeving alsmede de algemene stedenbouwkundige uitstraling van het terrein.

### *'t Zevenhuis, Hoorn*

Ook 't Zevenhuis kan een ruim scala aan bedrijven accommoderen, en is wat dat betreft enigszins vergelijkbaar met het naburige Schepenwijk. Niettemin zal het terrein iets exclusiever van uitstraling zijn, wat zich ook vertaalt in de wat hogere uitgifteprijzen (150 tot 175 euro per m<sup>2</sup>, vergeleken met 125 euro voor Schepenwijk). Het terrein is hiermee wat meer gericht op het topsegment van bedrijven, die hier veel waarde aan hechten. Hierbij valt vooral te denken aan detailhandel en kantoorachtige bedrijvigheid. Maar ook op het punt van de bereikbaarheid onderscheidt het terrein zich.

Figuur 5.4 't Zevenhuis (60,0 ha)



De geplande capaciteit van 60 ha zal, gegeven met name de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland, ook voor 2020 nog niet volledig benut zijn. De fasering dient te zorgvuldig (geleidelijk) geschieden en te worden afgestemd met vooral die van Distriport Noord-Holland.

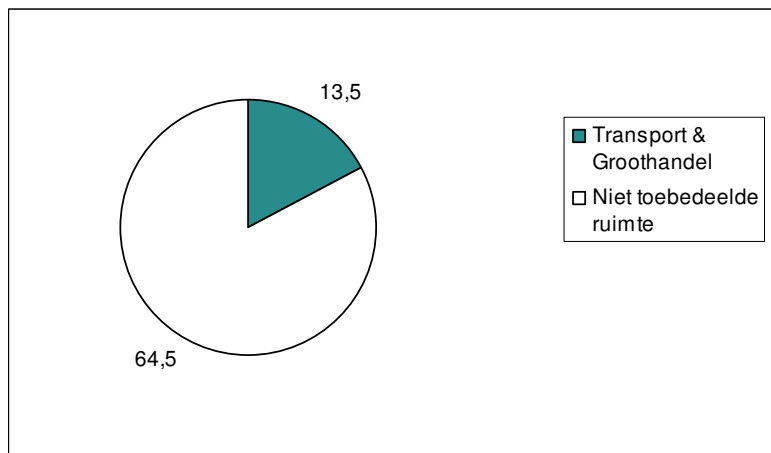
### *Distriport Noord-Holland, Koggenland*

Het terrein Distriport Noord-Holland richt zich met name, zoals in de Regionale Visie Bedrijventerreinen staat aangegeven, op de bovenregionale vraag van specifiek transport- en logistieke bedrijven. uit de Randstad die wat meer perifeer willen zitten maar toch goed ontsloten<sup>28</sup>. De directe ligging aan de A7 zorgt ervoor dat aan hun wensen zeker wordt tegemoet gekomen.

Niettemin zal het terrein ook aantrekkingskracht uitoefenen op grootschalige bedrijven uit de eigen regio, die naar een nieuwe locatie op zoek zijn. In deze projectie slaat 13½ ha van de regionale vraag vanuit het cluster Transport & Groothandel op dit terrein neer (ongeveer één-derde van het totaal).

<sup>28</sup> Overigens is er nog geen bestemmingsplan vastgesteld, zodat niet gesteld kan worden dat het terrein beleidsmatig is uitgesloten voor de accommodatie van de overige drie clusters.

Figuur 5.5 Distriport Noord-Holland (78,0 ha)

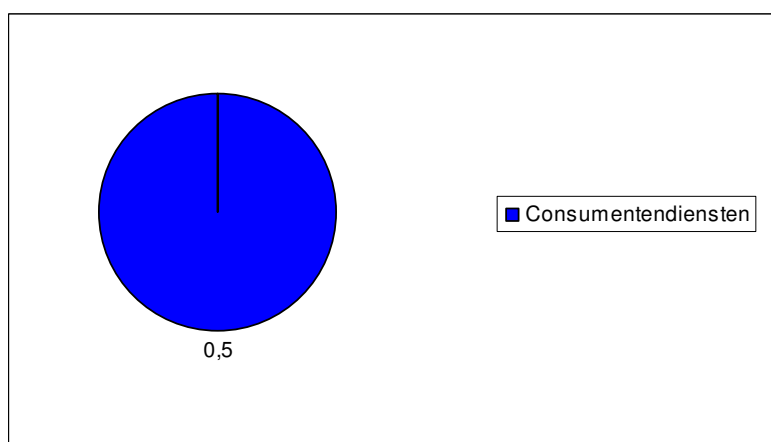


In hoeverre het terrein verder ingevuld kan worden met bovenregionale vraag, valt buiten het bereik van dit onderzoek. Toch dient er rekening mee te worden gehouden dat, om het terrein vol te krijgen, de doelgroep verbreed zou dienen te worden naar andere clusters toe. Echter, hiermee gaat het terrein zich nog nadrukkelijker naast 't Zevenhuis stellen, dat zoals gezegd eveneens moeite zal ondervinden om de capaciteit, met regionale vraag althans, te benutten. Programmatische afstemming tussen beide terreinen door middel van segmentering is in ieder geval gewenst, om te voorkomen dat er onnodige concurrentie ontstaat.

#### *Hofland, Koggenland*

Hofland heeft een oppervlakte van ½ ha. Het terrein wordt in deze projectie integraal ingevuld met Consumentendiensten. Dit betekent niet zozeer dat hier een typische PDV-locatie wordt voorzien, als wel dat er zich kleine bedrijfjes kunnen vestigen die zich in eerste instantie op de lokale, particuliere (consumenten)markt richten.

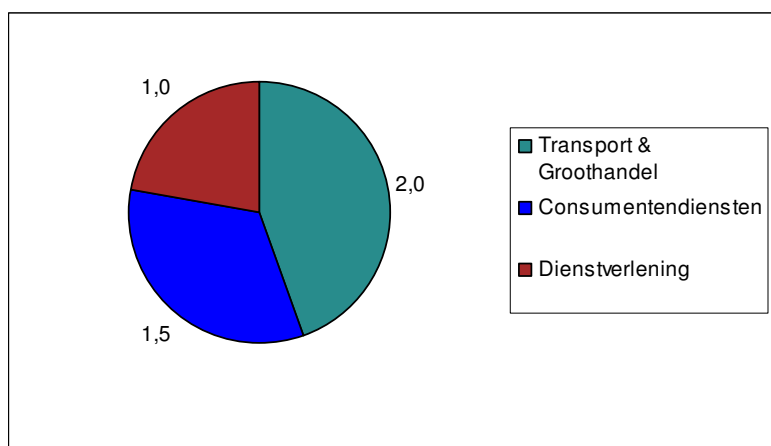
Figuur 5.6 Hofland (0,5 ha)



### *Overspoor Oost, Medemblik*

Het terrein Overspoor Oost biedt een uitstekende locatie voor gemengde bedrijvigheid. Op dit moment ligt het accent vooral op industrie/bouw. Door het ruime aanbod aan goede locaties in de omgeving voor dit cluster, zal vooral vraag komen uit de andere drie clusters. De zichtlocaties zijn uitermate geschikt voor de clusters Dienstverlening en Consumentendiensten.

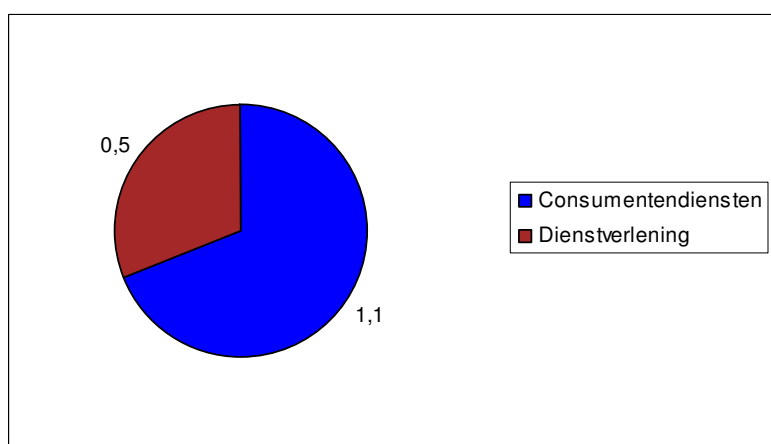
Figuur 5.7 Overspoor Oost (4,5 ha)



### *Unda Maris Fase 2, Medemblik*

Unda Maris Fase 2 kan vooral vraag verwachten uit de clusters Consumentendiensten en Dienstverlening. Het terrein, waar nog slechts 1,6 ha op uit te geven is, is goed ontsloten via de N239 en N240.

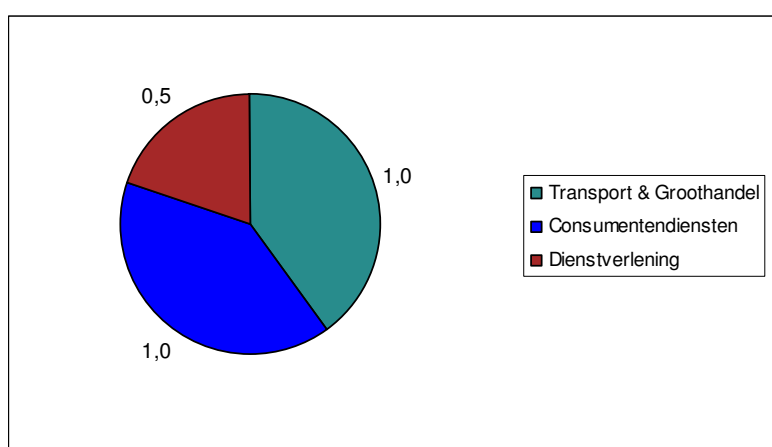
Figuur 5.8 Unda Maris 2 (1,6 ha)



### *De Veken Fase 1, 2 en 3, Opmeer*

Het bedrijventerrein De Veken wordt in deze rapportage, ook op verzoek van de betreffende gemeente (Opmeer), opgedeeld in de fasen 1, 2, 3 en de fasen 3+, 4. Deze splitsing is onder meer ook gebeurd op basis van het verschil in maximaal toegestane milieucategorie. Op de fasen 1, 2 en 3 zijn bedrijven tot categorie 4 welkom. Een en ander vindt ook weerspiegeling in de fysieke omgeving / stedenbouwkundige uitstraling. Ofschoon goed geschikt voor industrie/bouw is een gemengde invulling met bedrijven uit de overige drie clusters het meest voor de hand liggend. Vooral de centrale ligging in de regio en de goede aansluiting via de N241 op de A7 zijn belangrijke troeven met het oog op het aantrekken en behouden van (lokale) bedrijven in de transport en groothandel.<sup>29</sup>

Figuur 5.9 De Veken 1, 2, 3 (2,5 ha)



De 2,5 ha die voor deze drie fasen nog resteert zal op tamelijk korte termijn ingevuld zijn.

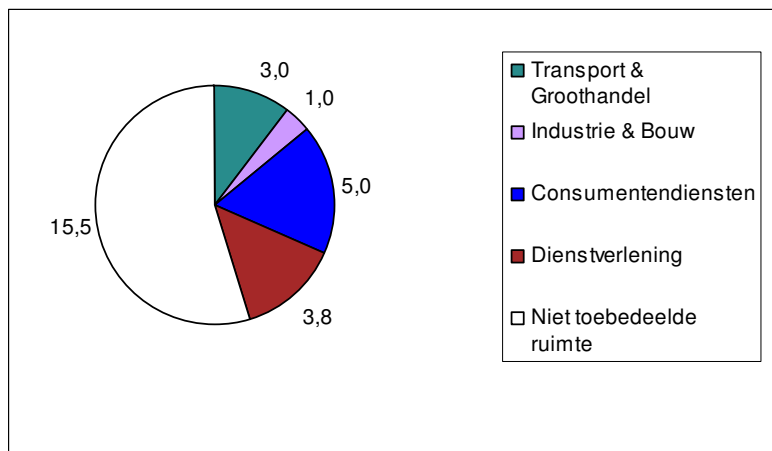
### *De Veken Fase 3+ en 4, Opmeer*

Plannen voor de ontwikkeling van de fasen 3+, 4 van De Veken bevinden zich in een vergevorderd stadium.<sup>30</sup> Uitbreiding van het terrein, gezien de beperkte resterende capaciteit op de fasen 1, 2 en 3, is inderdaad gewenst. In deze projectie zal echter, door het ruime aanbod in de omgeving (ook in het op betrekkelijk korte afstand gelegen Heerhugowaard) ongeveer 15,5 ha aan capaciteit van De Veken 4 (20 ha) onbenut blijven.

<sup>29</sup> De (beperkte) vraag vanuit het cluster Industrie & Bouw wordt voor de periode na 2012 voorzien en zal daarom opgevangen worden op De Veken 3+ en 4.

<sup>30</sup> Voor het bestemmingsplan de Veken 4 is een Nota van uitgangspunten vastgesteld en thans wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

Figuur 5.10 De Veken 3+, 4 (28,3 ha)



### *WFO Oost, Wervershoof*

Ofschoon er nog wat onzekerheid hieromtrent bestaat, en er dus niet gesproken kan worden van een “hard” plan, zal 17 ha aanbod op WFO Oost in de loop van de komende jaren op de markt komen door herstructurering van het bestaande terrein. Dit terrein is tamelijk thematisch van insteek en richt zich hoofdzakelijk op landbouwgerelateerde bedrijven. De geraamde regionale vraag vanuit deze specifieke sector bedraagt 15 ha voor de periode 2008-2020. Van die 15 ha wordt 9 ha (verspreid over de clusters Transport & Groothandel en Industrie & Bouw) hier opgevangen. Overigens dient hierbij bedacht te worden dat op dit moment in de gemeente Wieringermeer (regio Kop van Noord-Holland, grenzend aan de gemeente Medemblik) het terrein Agriport A7 wordt ontwikkeld, wat zeker voor de agribusiness in West-Friesland eveneens een interessante locatie zal zijn, en dus een belangrijke concurrent voor WFO Oost.

Naast landbouwgerelateerde activiteiten zal er op WFO Oost op beperkte schaal ook enige vraag te verwachten zijn uit de clusters Consumentendiensten en Dienstverlening: ieder 1 ha.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> De met de provincie afgesproken regel dat 50% uit agrarisch georiënteerde bedrijven en 50% uit algemene bedrijven kan bestaan, lijkt niet helemaal realistisch, bekeken vanuit de autonome uitbreidingsvraag. Wellicht dat er evenwel vanuit Consumentendiensten en Dienstverlening veel behoefte bestaat aan verplaatsing. Dit is zoals gezegd niet meegenomen in deze projectie.

Figuur 5.11 WFO Oost (17,0 ha)

