

Locatiebeleid voor bedrijven

Er bestaat een discrepantie tussen de feitelijke ontwikkeling op de markt voor bedrijfshuisvesting en de door de Vierde nota ruimtelijke ordening voorgestane ontwikkeling. De auteurs gaan na wat de ruimtelijke gevolgen zijn van veranderingen in het bedrijfsleven. Vervolgens wordt een op de huidige situatie toegesneden indeling van bedrijfs- en kantoorlocaties gepresenteerd. Deze indeling wordt geconfronteerd met een uitwerking van het locatiebeleid uit de Vierde nota. Tot slot wordt aangegeven aan welke voorwaarden moet worden voldaan om het locatiebeleid voor bedrijven te doen slagen.

DRS. A.L. JONKER – DR. M.H. STIJNENBOSCH*

De laatste jaren is de markt voor bedrijfshuisvesting sterk in beweging. Zowel aan de vraag- als aanbodzijde doen zich een aantal ontwikkelingen voor die van grote invloed zijn op de ruimtelijke ordening van Nederland.

Allereerst is er vanaf 1985 sprake van een sterk aantrekende economische groei. Het economisch herstel laat zich illustreren aan de hand van de landelijke uitgifte van bedrijfsterreinen (figuur 1). De terugval in het begin van de jaren tachtig blijkt, ondanks sombere beschouwingen uit die periode, duidelijk van tijdelijke aard te zijn geweest. In sommige regio's en deelmarkten is een overschotsituatie reeds omgeslagen in een tekortsituatie.

Ook in kwalitatieve zin kan aan de vraagzijde van een grote dynamiek worden gesproken. Structurele veranderingen in de economie, zoals internationalisering, automatisering, uitbesteding en toepassing van telematica, leiden tot een nieuwe plaatsbepaling van grote delen van het bedrijfsleven en tot een toenemende segmentatie op de markt voor bedrijfshuisvesting. De verschuiving van industrie naar dienstensector en de toenemende verstrengeling tussen productie en dienstverlening zijn in dit verband van cruciale betekenis.

Aan de aanbodzijde worden de ontwikkelingen hoofdzakelijk bepaald door het beleid van overheden, projectontwikkelaars en beleggers. Dit beleid kan vooral worden beschouwd als reactie op de ontwikkelingen aan de vraagkant. Zo was het ruimtelijk beleid van de overheid in de jaren tachtig nadrukkelijk gericht op het scheppen van de voorwaarden voor economische groei. Nu de economie zich heeft hersteld en de aandacht zich verplaatst naar de negatieve effecten van economische groei (congestie en aantasting van het woon- en leefmilieu), treden de planologische randvoorwaarden weer op de voorgrond.

In de Vierde nota ruimtelijke ordening is geleiding van de mobiliteit een belangrijke doelstelling. Eén van de in deze nota genoemde instrumenten die de ruimtelijke ordening hiertoe ter beschikking staan, is een locatiebeleid voor bedrijven en instellingen. Door de situering van bedrijven zoveel mogelijk te enten op de openbaar-vervoerinfrastructuur, kan het woon-werkverkeer over de weg worden be-

perkt¹. Onder meer op deze wijze wil de regering de taakstellingen uit het Tweede structuurschema verkeer en vervoer² en het Nationaal milieubeleidsplan³ realiseren.

Veranderingen in het productieproces

De ontwikkeling van de Nederlandse economie wordt thans voor een groot deel bepaald door de groei van de dienstensector. De scheiding tussen productie en dienstverlening vervaagt. Er treedt steeds meer een verstrengeling op. Deze verstrengeling hangt samen met de technologische ontwikkeling en de toenemende internationalisering.

Binnen de industrie vinden flexibele automatisering, just-in-time-productie en uitbesteding van activiteiten op grote schaal ingang⁴. Flexibele automatisering maakt een gevarieerd en snel wisselend, op maat gesneden productiepakket mogelijk. Op deze wijze kan worden ingespeeld op de toenemende marktdynamiek. Just-in-time-productie is er op gericht om bijna geheel zonder voorraden te produceren. Eindproducten en halffabrikaten worden niet meer op voorraad gemaakt, maar op bestelling. Hierdoor kan de levering van grondstoffen en halffabrikaten zo lang mogelijk worden uitgesteld. Door onderlinge toelevering en uitbesteding wordt de afhankelijkheid tussen bedrijven groter. Er ontstaat een netwerk van relaties tussen het centrale productiebedrijf en een beperkt aantal toeleverende bedrijven. Deze leveren de gevraagde goederen in de gewenste

* De auteurs zijn werkzaam bij het onderzoeks- en adviesbureau STOGO te Utrecht. Met dank aan prof. dr. M. de Smidt voor zijn commentaar op een conceptversie van de tekst.

1. *Vierde nota over de ruimtelijke ordening*, deel D, 1988, blz. 14-15 en *Stellingnamebrief*, 1989.

2. *Tweede structuurschema verkeer en vervoer*, deel A, 1988, blz. 62.

3. *Nationaal milieubeleidsplan*, 1989, blz. 204-205.

4. Grontmij & STOGO, *Bedrijfsterreinen regio Nijmegen*, Utrecht/de Bilt, 1989.

hoeveelheid, van de juiste kwaliteit en op een zo kort mogelijk tijdstip voor verwerking. Door uitbestedingsprocessen produceren de centrale produktiebedrijven steeds minder zelf, maar gaan over op assemblage van aangeleverde componenten.

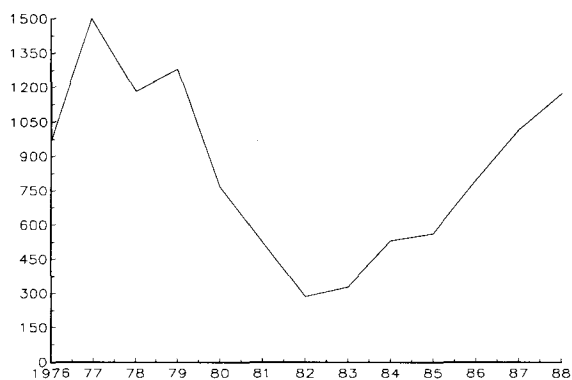
Flexibilisering van de produktie staat of valt met een soepele aan- en afvoer van grondstoffen, halffabrikaten en eindprodukten. Nieuwe technieken op het raakvlak van telecommunicatie en informatica (telematica) maken de noodzakelijke stroomlijning van het logistieke proces mogelijk⁵. Via on-line-systemen worden leveranciers, transporteurs en afnemers direct met elkaar verbonden. Transport, handel en produktie raken zeer nauw op elkaar betrokken. Een verschuiving treedt op in de taakverdeling tussen groothandel en transport. De goederenbehandeling en -afhandeling wordt in toenemende mate overgenomen door de transporteurs. Binnen het transport vindt daardoor een uitbreiding van het takenpakket plaats, zoals opslag, voorraadbeheersing en eventuele bewerkingen (verpakken, etiketteren en dergelijke). Binnen de groothandel komt de nadruk daarentegen te liggen op verkoop en verkoopondersteunende activiteiten zoals promotie, marketing, opleidingen en service-activiteiten.

Ook in de kantorensector doen zich veranderingen voor, zoals de ontwikkelingen op het gebied van kantoorautomatisering en de geleidelijke invoering van tele-thuiswerk⁶. Naast de van oudsher kantoorgebonden zakelijke en overige dienstverlening, vindt een toenemend deel van de produktie-, handels- en transportactiviteiten plaats in kantoorachtige gebouwen ('kantoroïden'). Analooq aan de verstrengeling tussen produktie en dienstverlening verdwijnt het strakke onderscheid tussen kantoorruimte en produktieruimte.

Ruimtelijke gevolgen

Als gevolg van de flexibilisering van het produktieproces wordt de ligging en bereikbaarheid van bedrijven van steeds grotere betekenis. Snelle aan- en afvoerrelaties vereisen een optimale bereikbaarheid. Zo leidt toepassing van het just-in-time-concept in de industrie op langere termijn tot een concentratie van toeleveringsbedrijven in de nabijheid van enkele grote, centrale produktiebedrijven. Door het toenemende belang van snel en gespecialiseerd transport en de uitbesteding van de distributie- en groothandelsfunctie door de producent, vindt ook in de transport- en distributiesector schaalvergroting en ruimtelijke heroriëntatie plaats. Ruimtelijk gezien tekent zich een con-

Figuur 1. Uitgegeven bedrijfsterreinen in Nederland in de periode 1976-1988 (in hectare)



Bron: VGM/RPD

centratie af van goederenstromen. De vervoersstromen lopen uit logistieke overwegingen zoveel mogelijk over een beperkt aantal vervoersknooppunten. Deze knooppunten zijn schakels in de logistieke keten met als belangrijkste functie op- en overslag van goederen. Hier worden in distributiecentra strategische voorraden aangehouden.

Op een lager schaalniveau gaan de ontwikkelingen in het bedrijfsleven eveneens gepaard met veranderende locatie- en huisvestingsvoorkeuren. Op stedelijk niveau wordt het belang van de factor bereikbaarheid onderstreept door een verschuiving van bedrijven en kantoren naar locaties aan de stadsrand of buiten de stad die goed bereikbaar zijn over de weg. Daarnaast representativiteit van de locaties van toenemende betekenis. Een groeiend aantal bedrijven hecht grote waarde aan de aankleding en uitrusting van het bedrijfsterrein. Met name dienstverlenende bedrijven streven met behulp van een opvallende architectuur en een fraaie inrichting van het omliggende terrein een eigen profilering na. Voor dergelijke bedrijven is zichtbaarheid vanaf weg of trein essentieel.

Behalve kwalitatief zijn de ruimtelijke gevolgen ook kwantitatief van aard. Beperking van de voorraden en verregaande automatisering van de produktie zullen in de industrie leiden tot een vermindering van het ruimtebeslag. Aangezien de voorraadvorming van de produktiebedrijven naar de groothandel- en transportbedrijven verschuift, neemt de vraag naar distributieruimte sterk toe. De ontwikkeling van de vraag naar kantoorruimte is enigszins onzeker. Weliswaar neemt het aantal kantoorgebonden activiteiten toe, maar dit kan worden gecompenseerd door minder kantoorpersoneel (automatisering, thuiswerk).

De geschatte vestigingstendenzen leiden niet alleen tot een omvangrijke ruimtelijke heroriëntatie, maar eveneens tot een toenemende segmentatie op de markt voor bedrijfs- en kantoorterreinen. Het oude onderscheid tussen natte en droge terreinen is niet meer zinvol. Eveneens geldt dit voor het onderscheid tussen produktie- en kantoorruimte⁷. Als relevante segmentatiecriteria kunnen nu worden genoemd: ondernemingsgrootte, bereikbaarheid, representativiteit en hindercategorie. Op grond van de locatie-eisen van verschillende typen bedrijvigheid kan een aantal terreincategorieën worden onderscheiden. Deze terreinen bedienen elk een specifiek marktsegment en hebben hun eigen doelgroep. Zo kunnen worden onderscheiden:

- bedrijfsterreinen voor havengebonden produktie-, transport- en distributiefuncties;
- bedrijfsterreinen waar milieubelastende activiteiten mogelijk zijn;
- kleine, lokale bedrijfsterreinen voor plaatselijk gebonden bedrijvigheid;
- (middel)grote, regionale bedrijfsterreinen voor groot-schalige produktie-, transport- en distributiefuncties;
- hoogwaardige terreinen voor schone-produktiebedrijven, kantoorachtige bedrijfsfuncties en kantoren;
- binnenstedelijke kantoorlocaties.

Uiteraard gaat het nog steeds om een vereenvoudiging van de werkelijkheid. De terreincategorieën sluiten elkaar niet altijd uit en er kan, door de toepassing van terreinzonering, soms sprake zijn van mengvormen. Bovendien zijn er bedrijven en kantoren die de voorkeur geven aan verspreide vestiging⁸.

5. STOGO, *Telecommunicatie in de distributie*, Utrecht, 1988.

6. H. Bramer, *Telematica, kantoororganisaties en kantoorgebouwen*, Groningen, 1988.

7. C.P.A. Bartels en A.H. Webbink, Segmentatie in de markt voor bedrijfshuisvesting, *ESB*, 8 april 1987, blz. 328-332.

8. idem, blz. 330.

Bereikbaarheidsprofielen

Vanuit de ruimtelijke ordening zal een bijdrage moeten worden geleverd aan het terugdringen van de automobilititeit en aan het stimuleren van het openbaar vervoer. Met de gezamenlijke en versterkte inzet van het beleidsinstrumentarium op de deelgebieden ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en milieu wil de rijksoverheid bereiken dat bedrijven en voorzieningen met veel werknemers en bezoekers zich vestigen op de locaties die goed zijn ontsloten c.q. kunnen worden ontsloten door het openbaar vervoer. De Vierde nota onderscheidt in dit verband locaties op grond van hun bereikbaarheidsprofiel⁹. Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie geeft de bereikbaarheid van die locatie aan per openbaar vervoer en per auto. Daarnaast maken ook de parkeermogelijkheden onderdeel uit van het profiel. Zo worden onderscheiden openbaar vervoerlocaties (A-profiel), gemengde openbaar vervoer/autolocaties (B-profiel) en autolocaties (C-profiel).

De driedeling in A-, B- en C-locaties is globaal en tot dusverre nog maar ten dele uitgewerkt. Aangezien het locatiebeleid vooral gestalte zal moeten krijgen op regionaal niveau, in zogenaamde vervoerregio's¹⁰, is een operationalisering van bereikbaarheidsprofielen op (stads)gewestelijk schaalniveau wenselijk. Bij de voorbereiding van de Structuurschets agglomeratie Utrecht 2015 heeft zo'n operationalisering onlangs plaatsgevonden¹¹. Bij het toekennen van een bereikbaarheidsprofiel aan een locatie is daarbij uitgegaan van zowel het type (auto en/of openbaar vervoer) als het niveau van de infrastructurele ontsluiting. Voor alle locaties geldt, voortbouwend op het algemene verstedelijkingsbeleid, dat ze zijn gelegen in of aansluitend op het bestaande stedelijke gebied.

Als A-locaties zijn aangemerkt locaties die zijn gelegen nabij een knooppunt van openbaar vervoerlijnen op agglomeratie- en (inter)nationaal niveau. Het gaat hier om de omgeving van eurocity-/intercitystations¹². De ontsluiting van deze locaties voor het autoverkeer is van ondergeschikt belang. B-locaties liggen nabij een knooppunt van openbaar vervoerlijnen op stedelijk of (stads)gewestelijk niveau en zijn bovendien ontsloten door een hoofdweg of autosnelweg. Behalve een groot aantal NS-stationslocaties kunnen ook locaties nabij overstaphaltes van 'hoogwaardig openbaar vervoer' in aanmerking komen voor een B-profiel. Onder hoogwaardig openbaar vervoer wordt verstaan openbaar vervoer dat beschikt over vrije banen en daardoor snel en betrouwbaar is (behalve trein ook sneltram, metro en snelbus). Een dergelijke indeling sluit aan bij de door de NS aangekondigde introductie van het aggro-/regionet naast het interregio-snelnet (het huidige intercity-net)¹³. Zowel bij A-locaties als bij B-locaties is sprake van een beperking van de parkeerfaciliteiten. Deze beperking is noodzakelijk om de 'modal split' van met name het woon-werkverkeer te beïnvloeden ten gunste van het openbaar vervoer. Gelet op de optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer, is de beperking van het aantal parkeerplaatsen bij A-locaties het meest vergaand.

Bij de afbakening van A- en B-locaties is als criterium een redelijke loopafstand vanaf station of overstaphalte gehanteerd. Een afstand van vijfhonderd meter (vijf à acht minuten lopen) is hier een bruikbare maatstaf. Bij een optimale benutting van de mogelijkheden van het openbaar vervoer kan echter ook een groter gebied worden aangehouden. Rekening houdend met een maximale wandeltijd van tien à vijftien minuten gaat het om een gebied dat ligt binnen een loopafstand van duizend meter van een station. Bij een nog grotere afstand zal men over het algemeen geneigd zijn van 'natransport' gebruik te maken. In dat geval is niet langer sprake van een A- of B-locatie. Op deze basis is een tweedeling in A- en B-profielen gemaakt.

Locaties die op minder dan vijfhonderd meter loopafstand zijn gelegen van een openbaar-vervoerknooppunt kunnen A1- of B1-locaties worden; locaties gelegen op een afstand tussen de vijfhonderd en duizend meter zijn dan van het A2- of het B2-type. Gezien het relatief grote aantal potentiële B-locaties hebben, bij de vestiging van kantoren en bedrijven, B1-locaties de voorkeur boven B2-locaties.

Ok voor C-locaties is een nader onderscheid gemaakt. Locaties met een directe ontsluiting door het rijkswegennet – waaronder de zogeheten zichtlocaties – krijgen het C1-profiel. Locaties die goed bereikbaar zijn met de auto, maar een indirecte ontsluiting hebben door het rijkswegennet, krijgen het C2-profiel. De ontsluiting van deze locaties door het openbaar vervoer is van ondergeschikt belang. Aangezien het bij C-locaties voor een deel zal gaan om de zwaardere categorieën bedrijvigheid, zal enige afstand van de woongebieden moeten worden aangehouden. Behalve per auto, zijn C-locaties eveneens bereikbaar per (spits)bus en per fiets.

Aan de hand van het voorgaande, kan bij elk van de locaties een programma van eisen worden geformuleerd:

A1/2-locaties:

- gelegen binnen een loopafstand van vijfhonderd (A1) c.q. duizend (A2) meter van eurocity-/intercitystation;
- toepassing parkeerregime gericht op een beperking van het aantal kort- en langparkeerplaatsen (parkeernorm);
- inrichting openbare ruimte primair afgestemd op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (weten van door-gaand verkeer, gebruik van vrije banen, ruime mogelijkheden voor het stallen van fietsen);
- integratie openbaar-vervoerlijnen (temporeel, fysiek);
- hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding met aan de rand van de stad gelegen park-and-ride-voorzieningen ('transferia').

B1/2-locaties:

- gelegen binnen een loopafstand van vijfhonderd (B1) c.q. duizend (B2) meter van een NS-station of overstaphalte van hoogwaardig openbaar vervoer (interregio- of aggro-/regionet);
- directe ontsluiting door een hoofdweg of autosnelweg;
- gelegen in of aansluitend op de stedelijke bebouwing;
- toepassing restrictief parkeerbeleid gericht op een beperking van het aantal kort- en langparkeerplaatsen (parkeernorm);
- inrichting openbare ruimte gericht op goede voorwaarden voor het gebruik van openbaar vervoer en fiets (vrije busbanen, stallingsmogelijkheden voor fietsen);
- afstemming dienstregeling openbaar-vervoerlijnen.

C1/2-locaties:

- directe ontsluiting door rijksweg (C1) of hoofdweg (C2);
- gelegen aansluitend op of nabij stedelijke bebouwing (maximaal tweeduizend meter, mede afhankelijk van toegestane hinderwetcategorie);
- ruime parkeervoorzieningen/geen parkeerbeperkingen;
- ontsluiting door openbaar vervoer per (spits)bus;
- bereikbaar per fiets vanaf nabijgelegen woongebieden door middel van vrije fietspaden.

9. Vierde nota over de ruimtelijke ordening, deel A, 1988, blz. 57-58 en Stellingnamebrief, 1989, blz. 8.

10. Tweede structuurschema verkeer en vervoer, deel A, 1988, blz. 134.

11. STOGO, *Behoeftedrijfs- en kantoorterreinen structuurschets agglomeratie Utrecht 2015*, Utrecht, mei 1990.

12. Ministeries van VROM, EZ en V & W, IPO en VNG, *Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen* (ontwerp-werkdocument), Den Haag, nov. 1989, blz. 9.

13. *Rail 21, Sporen naar een nieuwe eeuw*, Nederlandse Spoorwegen, Utrecht, juni 1988.

Vestigingsbeleid

Het gaat in het locatiebeleid zowel om het scheppen van voorwaarden door het realiseren van een voldoende en gevarieerd aanbod van locaties, als om het stellen van beperkingen door het tegengaan van vestigingen op ongewenste locaties. Het locatiebeleid heeft daarmee twee ingangen: enerzijds een afgestemd aanbod van terreinen en anderzijds een vestigingsbeleid (er voor zorgen dat het juiste type bedrijf op het juiste type locatie komt).

Essentieel in het locatiebeleid is de afstemming van het mobiliteitsprofiel van een bedrijf of instelling op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Het mobiliteitsprofiel van een bedrijf of instelling kan worden gedefinieerd als het potentieel openbaar-vervoergebruik van werknemers en bezoekers. Door de zakelijke mobiliteit te onderscheiden van de niet-zakelijke kan de reële autoafhankelijkheid worden bepaald, dat wil zeggen de automobilitie die nodig is voor een doelmatige bedrijfsvoering (aan- en afvoer van goederen, zakelijke contacten). Op grond van de omvang en de kenmerken van het bedrijf, de bezoekers en de bedrijfsvoering zijn bedrijven en instellingen in te delen in groepen, die elk een eigen mobiliteitsprofiel hebben¹⁴. Bezoekers (B) worden onderscheiden, omdat zij, anders dan werknemers (W), hun bezoek normaal gesproken buiten de spits afleggen.

Bedrijven met een relatief laag aantal werknemers per hectare, relatief weinig bezoekers en met hoge eisen aan de bereikbaarheid per (vracht)auto komen in aanmerking voor locaties met een C-profiel. Hieronder zijn te verstaan de meeste productie-, transport- en distributiebedrijven. Afhankelijk van de schaalomvang passen deze bedrijven het beste op een C1- of een C2-locatie. Kantoren, laboratoria en arbeidsintensieve, 'kantoorachtige' industrie (lage B/W-verhouding) komen in het algemeen in aanmerking voor locaties met een B1-profiel. Bedrijven en voorzieningen met een hoge bezoekersintensiteit (hoge B/W-verhouding), zoals beurs- en congrescentra, instellingen voor hoger onderwijs, ziekenhuizen, maar ook gemeentekantoren, passen bij uitstek op locaties met een A1- of A2-profiel. Aldus kan de vraag naar mobiliteit worden beperkt en tevens beter worden verdeeld over tijd en ruimte¹⁵.

Als wordt uitgegaan van de mobiliteitsprofielen van de bedrijven en instellingen die voorkomen op de onderscheiden terreincategorieën kan, zoals in figuur 2 is weergegeven, aan elke terreincategorie een wenselijk bereikbaarheidsprofiel worden gekoppeld. Weliswaar is hierbij sprake van een generalisatie, maar aangezien de terreincategorieën elkaar niet uitsluiten is dit geen bezwaar. Als het meest wenselijk profiel wordt vergeleken met het thans meest voorkomend profiel¹⁶, blijkt dat het locatiebeleid zich met name moet richten op de categorieën hoogwaardige terreinen en kantoorlocaties. Deze locaties hebben nu veelal een C1-profiel, terwijl een B1-profiel het meest wen-

selijk zou zijn. Het locatiebeleid richt zich derhalve op de ontwikkeling van arbeidsintensieve werklocaties nabij knooppunten van openbaar vervoer. Dit is mogelijk door in de eerste plaats bij de situering van nieuwe bedrijfs- en kantoorlocaties uitdrukkelijk rekening te houden met de aanwezige c.q. potentiële infrastructuur. In tweede instantie kan door in bestemmingsplannen duidelijk aan te geven welke bedrijfsvestigingen niet gewenst zijn, de afstemming tot stand worden gebracht.

Er kunnen zich problemen voordoen doordat de afstemming veelal achteraf zal moeten plaatsvinden. Als gevolg van de sterk toegenomen vraag naar bedrijfs- en kantoorruimte is de afgelopen jaren een groot aantal nieuwe locaties ontwikkeld, in het bijzonder voor kantoren. Veel van deze locaties hebben vanuit het oogpunt van openbaar-vervoerinfrastructuur een suboptimale ligging en kunnen slechts tegen hoge kosten door hoogwaardig openbaar vervoer worden ontsloten. Het gaat hier vooral om de sterk in zwang zijnde kantoorlocaties langs de snelwegen¹⁷. Gelet op de lange planningprocedures zal het nog enige jaren duren voordat een afgestemd aanbod van locaties op de markt komt. De overheid dient daarom, daar waar mogelijk, zo spoedig mogelijk bestemmingsplannen te laten wijzigen om met name kantoorvestigingen op ongewenste locaties tegen te gaan.

Besluit

Ten einde de onlangs nog aangescherpte taakstellingen voor de beperking van de (auto)mobilitie te realiseren (NMP-plus, Tweede structuurschema verkeer en vervoer: deel d), is het noodzakelijk dat op korte termijn ernst wordt gemaakt met het aangekondigde locatiebeleid voor bedrijven en instellingen. De huiver die niet alleen in het bedrijfsleven, maar ook daarbuiten voor een dergelijk vestigingsbeleid bestaat, is ongegrond. In dit verband kan een vergelijking worden gemaakt met de staat van inrichtingen, die de milieuzonering in de bestemmingsplannen regelt en uiteindelijk op pragmatische gronden is geaccepteerd. Ook kan worden gewezen op succesvolle, buitenlandse voorbeelden van toplocaties voor kantoren die nauwelijks met de auto bereikbaar zijn. Mede door de inzet van het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium is het mogelijk de vraag naar mobiliteit te beperken en beter te verdelen over tijd en ruimte.

Cruciaal voor de kans van slagen van het locatiebeleid, is de intergemeentelijke afstemming van het aanbod van bedrijfs- en kantoorlocaties. Een zekere schaarste op de markt voor bedrijfshuisvesting is hierbij essentieel. Zonder enige twijfel zal de 'verdeling' van de locaties over de in te stellen vervoerregio's aanleiding geven tot de nodige discussies. Het algemeen belang van bereikbaarheid en leefbaarheid mag het echter niet afleggen tegen het deelbelang van de autonome gemeente. Mocht de vereiste afstemming op (stads)gewestelijk niveau niet of onvoldoende tot stand komen, is de rijksoverheid genoodzaakt deze te helpen bewerkstelligen.

Aart Jonker
Martin Stijnenbosch

Figuur 2. Afstemming terreinaanbod en bereikbaarheidsprofielen

Terreincategorie	Bereikbaarheidsprofiel					
	A1	A2	B1	B2	C1	C2
Haventerreinen						o,x
Millieuterreinen						o,x
Kleine, lokale terreinen (Middel-)grote terreinen						o,x
Hoogwaardige terreinen			o		x	
Kantoorlocaties	o,x		o,x		x	

x = meest voorkomend profiel; o = meest wenselijk profiel.
Bron: STOGO.

14. Ministeries van VROM, EZ en V & W, IPO en VNG, op cit. blz. 13-14.

15. L.H. Klaassen, Verkeer en ruimte, *ESB*, 21 maart 1990, blz. 268-271.

16. STOGO, *Behoefted bedrijfs- en kantoorterreinen structuurschets agglomeratie Utrecht 2015*, Utrecht, mei 1990, bijlage 1.

17. H.J. Brouwer, De kantorenmarkt in de jaren negentig, *Plan*, jg. 21, februari 1990, blz. 9-10.