



## De vraag naar bedrijfslocaties

**Auteur(s):**

Steen, P.J.M. van

*De auteur is als universitair docent werkzaam bij de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.**Dit artikel is gebaseerd op onderzoek dat uitgebreid wordt gepresenteerd in P.J.M. van Steen, *Bedrijvenlandschap 2000+. Bedrijfsverplaatsingen en de vraag naar bedrijfslocaties in Nederland*, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen, 1998.***Verschenen in:**

ESB, 83e jaargang, nr. 4178, pagina 904, 27 november 1998

**Rubriek:**

Monitor

**Trefwoord(en):**

ruimtelijke, regionale, economie

*De komende vijf jaar zal ruwweg één op de drie bedrijfsvestigingen naar een andere locatie verhuizen. Vooral de snelweg is in trek.*

**Al jaren vertoont het aantal bedrijven dat binnen Nederland verhuist een stijgende tendens. In 1995 werden 67.700 bedrijfsverplaatsingen geregistreerd; dat is bijna 8% van alle bedrijfsvestigingen<sup>1</sup>. Het gros van deze relocaties wordt in gang gezet door een gebrek aan uitbreidingsruimte op de bestaande vestigingslocatie. In iets mindere mate spelen zaken als slechte bereikbaarheid, parkeerproblemen en onvoldoende representativiteit van het bedrijfspand, de locatie of de directe bedrijfsomgeving een rol. Nieuwe bedrijfslocaties worden dan ook vooral geselecteerd op basis van de (toekomstige) mogelijkheid voor uitbreiding, representativiteit en bereikbaarheid.**

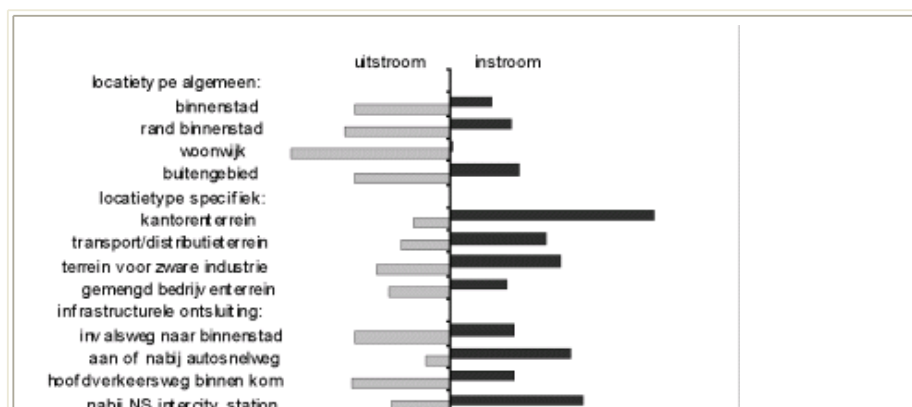
Het bestaan van ruimte- of andere problemen op de bestaande vestigingslocatie is nog geen voldoende voorwaarde voor het in gang zetten van een bedrijfsverplaatsing. Deze problemen moeten een zeker gewicht hebben bereikt<sup>2</sup>. De verwachte voordelen van de verplaatsing moeten immers opwegen tegen de verwachte nadelen (waaronder verhuiskosten, tijdelijke verlaging productiviteit).

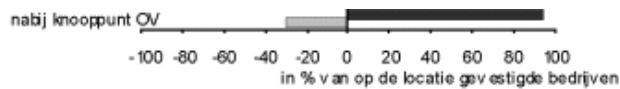
Tenslotte moet er een nieuwe, geschikte vestigingsplek kunnen worden gevonden, in vrijstaande of vrijkomende bestaande bedrijfsruimte of in nieuwbouw. Het laatste punt raakt aan het aanbod van nieuw uitgeefbare bedrijfslocaties. De bedrijfslocatiemarkt is geen volledig vrije markt. Het aanbod valt van oudsher onder de werking van het ruimtelijk ordeningsbeleid. Dat betekent dat via plannen van het rijk, provincies en gemeenten wordt vastgesteld welke ruimte er voor welk type bedrijvenlocatie beschikbaar is. De laatste jaren heeft het ministerie van Economische Zaken zich steeds meer ontfemd over de planning van (nieuwe) bedrijfslocaties. Dreigende ruimteschaarste voor economische activiteiten heeft geleid tot aanpassingen in het ruimtelijk beleid, geformuleerd in de nota *Ruimte voor regio's*<sup>3</sup>. Een belangrijke uitwerking van deze rijksnota is de wassende stroom plannen op lokaal en regionaal niveau om nieuwe bedrijventerreinen tijdig tot ontwikkeling te brengen en waar nodig bestaande bedrijventerreinen te revitaliseren. De vraag voor de planners blijft alleen: aan welke terreinen is er de meeste behoefte?

### Typen bedrijfslocaties

Stel nu, dat beperkingen geen rol zouden spelen, en een bedrijf zich zou kunnen vestigen op de gewenste locatie. Welke locaties zouden dan gezocht worden, en welke verlaten? Een beeld hiervan maakt duidelijk welke bedrijfslocaties aan populariteit zullen winnen, en welke niet.

In opdracht van de Rijksplanologische Dienst is onderzocht in welke richting de vraag naar nieuwe bedrijfslocaties zich de komende jaren zal bewegen. Voor 1226 bedrijfsvestigingen is nagegaan op welke type bedrijfslocatie zij nu zijn gevestigd en naar welk type bedrijfslocatie zij zouden willen verhuizen in het geval een verhuizing mogelijk of nodig zou blijken te zijn. In het onderzoek zijn dertien typen bedrijfslocaties onderscheiden (zie ook [figuur 1](#)), die kunnen worden samengevoegd in drie hoofdgroepen:





Figuur 1. De wensen van bedrijven. Uitstroom en instroom van bedrijven naar locatietypen

- » locatietype algemeen: ligt een bedrijfslocatie in het centrum, of in het buitengebied?
- » locatietype specifiek: als een bedrijf op een bedrijventerrein gevestigd is, is dat een 'gespecialiseerd' terrein (bijv. alleen voor kantoren of zware industrie), of gemengd?
- » infrastructurele ontsluiting: aan wat voor type weg of openbaar vervoer is het bedrijf gelegen?

Voor veel bedrijven is de vestigingslocatie te typeren met behulp van een combinatie van deze dertien typen.

Wanneer bedrijven gevolg zouden geven aan hun relocatiewensen, zou een ware aardverschuiving in het bedrijvenlandschap optreden. Niet minder dan 67% van de bedrijfsvestigingen keert het huidige type bedrijfslocatie de rug toe. Dus twee van elke drie bedrijven in ons land is op een suboptimale locatie gevestigd. Slechts een minderheid van de bedrijven (33%) ambieert een type vestigingslocatie die identiek is aan de huidige.

In [figuur 1](#) zijn zowel de uitstroom- als de instroomcijfers gevisualiseerd (beiden uitgedrukt als percentage van de huidige bedrijvenpopulatie). Tussen de dertien bedrijfslocatietypen bestaan grote verschillen voor wat betreft de mate waarin de nu aanwezige bedrijven zouden kunnen worden 'vastgehouden'. Van de nu aan of nabij een autosnelweg gevestigde bedrijven zou 88% opnieuw voor een snelweglocatie kiezen, tegenover slechts 22% van de bedrijven gevestigd in woonwijken. Ook binnensteden, binnenstadsrandzones, het buitengebied, hoofdverkeerswegen in de bebouwde kom en invalswegen naar de binnensteden zullen relatief weinig bedrijven - ongeveer de helft - weten vast te houden.

Kantoorterreinen en OV knooppunten blijken een grote aantrekkingskracht uit te oefenen. Per saldo, namelijk wanneer de instroom- en uitstroomcijfers met elkaar worden verrekend, zou het aantal op een kantoorterrein gevestigde bedrijven met 79% toenemen. Ook knooppunten voor het openbaar vervoer zouden een sterke groei van de bedrijfspopulatie te zien geven (+64%), net als locaties aan of nabij autosnelwegen (+45%) en NS intercity locaties (+34%). De grootste netto verliezers zijn woonwijken (-77%), binnensteden (-28%) en binnenstadsrandzones (-23%).

## De vraag op korte termijn

Bovenstaande potentiële ontwikkeling is een graadmeter voor de populariteit van de diverse bedrijfslocaties. Toch is het niet erg waarschijnlijk dat de in [figuur 1](#) afgebeelde verplaatsingsstromen zich op korte of middellange termijn zullen voordoen. Teneinde de latent aanwezige vraag naar (nieuwe) bedrijfslocaties tot reële proporties terug te brengen is het zinvol om uitsluitend te werken met de (re)locatiewensen waarvan realisatie meer waarschijnlijk is. In het onderzoek is daarom gevraagd naar de kans dat er binnen twee jaar verhuisd zou (moeten) worden. Deze bevindingen zijn gebruikt om twee scenario's te creëren (zie [tabel 1](#)). In scenario I zijn de locatiewensen van alle bedrijven verwerkt met een door henzelf ingeschatte verhuiskans van tenminste 50%. In scenario II is een grotere groep bedrijven verwerkt, namelijk alle bedrijven met een verhuiskans van minimaal 10%. Als derde scenario is, voor de volledigheid, de reeds besproken, ongeconditioneerde redistributie van bedrijven opgenomen (scenario III). Het gaat in dit laatste geval dus om een doorwerking van de (re)locatiewensen van alle bedrijven.

**Tabel 1. De vraag naar bedrijfslocaties: winst- en verliesrekening voor locatietypen bij drie uitvoeringsscenario's**

locatietype	% vestigingen nu hier gevestigd*	winst- of /verliespercentages (saldi) voor drie scenario's		
		I	II	III
<i>locatietype algemeen:</i>				
binnenstad	16,2	-4	-18	-28
rand binnenstad	22,8	-5	-12	-23
woonwijk	11,8	-11	-46	-77
buitengebied	10,9	-3	-3	-13
<i>locatietype specifiek:</i>				
kantorenterrein	7,2	+7	+1	+79
transport/distributierrein	15,6	+3	+10	+21
terrein voor zware industrie	8,0	+4	+10	+17
gemengd bedrijventerrein	35,0	+2	-2	-4
<i>infrastructurele ontsluiting:</i>				
invalsweg naar binnenstad	26,6	-1	-5	-16
aan of nabij autosnelweg	28,9	+7	+21	+45
hoofdverkeersweg binnen kom	13,5	-3	-10	-18
nabij NS intercity station	11,3	+4	+14	+34
nabij knooppunt OV	9,5	+5	+30	+64
aantal waarnemingen	1226	115	547	1226

- I. te realiseren vraag door bedrijven met verhuiskans binnen 2 jaar tenminste 50%
  - II. te realiseren vraag door bedrijven met verhuiskans binnen 2 jaar tenminste 10%
  - III. te realiseren de vraag door alle bedrijven (geen beperkende condities)
- (\*) som aandelen >100%, want combinaties van locatietypen mogelijk.

De effecten van de verschillende scenario's laten aan duidelijkheid niets te wensen over. De te verwachten verplaatsingen op korte termijn sluiten naadloos aan op het beeld uit [figuur 1](#). Alleen voor kantoorterreinen kan worden vastgesteld dat de procentueel grote instroom van bedrijven (per saldo +79%) is geconcentreerd bij bedrijven waarvan de kans dat zij op korte termijn zullen verhuizen minimaal is.

Al op korte termijn (scenario I) zullen woonwijken en in mindere mate ook de binnenstadsrandzone bedrijfsvestigingen verliezen, met name aan snelweglocaties en knooppunten voor het openbaar vervoer c.q. NS intercity stations. Op middellange termijn (scenario II) tekent zich een duidelijke heroriëntatie op specifieke bedrijfslocaties (transport- en distributierreinen, terreinen voor de zware industrie) af, in combinatie met een versterkte trek naar openbaar vervoer locaties en snelweglocaties. Eén en andere gaat ten koste van woonwijken - die de helft van hun bedrijvenpopulatie zouden verliezen - en locaties in de binnenstad of de binnenstadsrand. De aandelen van het buitengebied, kantoorterreinen, gemengde bedrijventerreinen en invalswegen naar de binnenstad veranderen niet noemenswaardig.

## Populaire locaties

Het Nederlandse bedrijfsleven oriënteert zich overduidelijk op locaties die goed per auto of per openbaar vervoer zijn ontsloten. Dit blijkt heel sterk uit de populariteit van snelweglocaties. Als bedrijven zich zouden vestigen waar ze dat het liefste willen zouden 42% van de bedrijven op een locatie aan of nabij een snelweg zijn gevestigd, tegenover 29% nu. Openbaar vervoer locaties ondergaan eveneens een sterke groei, al zullen zij in de toekomst 'slechts' 15% (locaties bij NS intercity stations) à 16% (knooppunten openbaar vervoer) van de bedrijven herbergen, tegen respectievelijk 11% en 9,5% nu. De oriëntatie op goed bereikbare locaties vindt zijn tegenhanger in de uittocht uit binnensteden en binnenstadsrandzones, waar de bereikbaarheid is afgenomen als gevolg van toenemende congestie, verkeersbeperkende maatregelen en uitdijende stedelijke gebieden.

Opvallend is ook dat het gemengde bedrijventerrein terrein verliest aan de specifieke bedrijfslocaties. De onder bestaande bedrijven aanwezige trek naar bedrijventerreinen concentreert zich duidelijk op kantorenlocaties, locaties specifiek ingericht voor transport- en distributiebedrijven en op terreinen voor zware industrie. Al met al is sprake van een ruimtelijk concentratieproces.

## Gevolgen

Het afstemmen van het aanbod van nieuwe of te revitaliseren bedrijfslocaties op de vraag is moeilijk, omdat het (her)ontwikkelen van bedrijfslocaties geschiedt in concurrentie met andere ruimteclaims, bijvoorbeeld voor woningbouw, en deels in confrontatie met andere beleidsterreinen. Bij dit laatste staat vooral de samenhang met het verkeersbeleid (bedrijven die veel bezoekers aantrekken zouden meer bij openbaar vervoer knooppunten gevestigd moeten worden <sup>4</sup>) en het milieubeleid voorop. Een goede afstemming van aanbod op vraag op de bedrijfslocatiemarkt is dus allesbehalve zeker.

De ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen, waarbij ingespeeld wordt op de vraag van bedrijven naar specifieke bedrijventerreinen enerzijds en goed bereikbare bedrijfslocaties anderzijds, is niet zonder maatschappelijke gevolgen. Nieuwe grootschalige bedrijfslocaties (bedrijven-

terreinen, kantorenparken) zullen doorgaans aan de randen van het stedelijk gebied moeten worden ontwikkeld. Dit impliceert een verdere suburbanisatie van werkgelegenheidslocaties, die nog wordt versterkt door de omvangrijke op stapel staande investeringen in de fysieke infrastructuur, alsmede door de - veelal op regionaal niveau te realiseren - 'themativering' van bedrijventerreinen. Naarmate het gemengde bedrijventerrein meer en meer plaats maakt voor bedrijfslocaties die specifiek voor bepaalde doelgroepen worden ontwikkeld en ingericht (bijvoorbeeld distributieparken, high tech bedrijventerreinen), zal de gemiddelde afstand die door werknemers, leveranciers en bezoekers moet worden afgelegd steeds groter worden <sup>5</sup>. Gelet op de vraag van bedrijven naar dit soort bedrijfslocaties enerzijds en naar snelweglocaties anderzijds lijkt een verdere toename van de mobiliteit in ons land onvermijdbaar.

Het vergrote aanbod aan bedrijfslocaties zal het aantal bedrijfsverplaatsingen aanvankelijk doen toenemen. Immers, een bedrijf zal minder beperkingen ervaren bij het zoeken naar een nieuwe, geschikte locatie. Dit kan een gunstige ontwikkeling zijn; er zijn signalen dat het bedrijfsresultaat van bedrijven door een verhuizing verbetert <sup>6</sup>. Er zijn echter ook gevaren. Het zijn vooral de financieel gezonde bedrijven die verhuizen, en bij die verhuizing veel belang hechten aan een grote representativiteit van het nieuwe bedrijfsomkomen. Het gevaar van een selectieve uittocht van bedrijven uit minder gewenste of kwalitatief ondermaatse locaties is niet denkbeeldig. Bovendien zal een toenemende verplaatsingsdrift leiden tot minder bedrijfsvestigingen in binnensteden, binnenstadsrandzones en woonwijken; vaak toch al de economische zwakkere delen van een stad. Zo'n verhuisbeweging staat dan ook haaks op de wens om de economische ontwikkeling van de oudere stadsdelen te stimuleren

---

1 Zie N.J. Kemper en P.H. Pellenbarg, [De Randstad een hogedrukpan](#), *ESB*, 25 juni 1997, blz. 508-512.

2 P.E. Lloyd en P. Dicken, *Location in Space*, Harper & Row, Londen, 1977.

3 Ministerie van Economische Zaken, Den Haag, 1995.

4 Ministeries van VROM, V&W en EZ, *Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen*, Den Haag, 1990.

5 Vergelijk hiervoor H.E. Gordijn, Woon-werk mobiliteit op de lange termijn: zeven scenario's, in: Rijksplanologische Dienst, *Ruimtelijke Verkenningen 1995*, Den Haag.

6 H.J. Bouwers en P.H. Pellenbarg, *Verhuizen en bouwen*, Stichting Research Rationalisatie Bouw, Zoetermeer, 1989.