



Stationslocaties als productiemilieu, crisisproof of juist probleemlocaties?

*Een onderzoek naar de stationslocaties als productiemilieu
aan de hand van het op stationslocaties gerichte
overheidsbeleid.*



Amsterdam Zuidas (foto Parool.nl)

Willem-Christiaan Wolthuis

29 augustus 2013

Colofon

Titel: Stationslocaties als productiemilieu, crisisproof of juist probleemlocaties?
Een onderzoek naar de stationslocaties als productiemilieu aan de hand van het op stationslocaties gerichte overheidsbeleid.

Auteur: Willem-Christiaan Wolthuis
Studentnummer: S2064936
E-mail: willem_christiaan@hotmail.com
w.c.wolthuis@student.rug.nl

Opleiding: Master Vastgoedkunde,
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen,
Rijksuniversiteit Groningen

Begeleider RUG: Drs. Dennis Jannette Walen
Tweede beoordelaar: Prof. Dr. Ed. F. Nozeman



**rijksuniversiteit
groningen**

Almelo, 29 augustus 2013

Voorwoord

Na de afronding van mijn HBO opleiding Vastgoed & Makelaardij aan de Saxion Hogeschool Enschede had ik besloten mijn kennis te verdiepen en verbreden in het vastgoed. Ook de toevoeging van de wetenschappelijke wijze van onderzoek heeft mij doen besluiten de master Vastgoedkunde aan de Rijksuniversiteit Groningen te volgen. Na een schakeljaar ben ik in september 2011 begonnen met de master met daarbij enkele interessante vakken die mij in mijn verdere loopbaan verder zullen helpen.

Het onderwerp van deze scriptie was niet vanaf het begin duidelijk. Aan het begin van mijn scriptie in september 2012 was mijn eerste voorstel om het multifunctioneel grondgebruik bij stationslocaties te onderzoeken. Na enkele goede overleggen met mijn begeleider drs. Jannette Walen zijn we gezamenlijk tot dit onderwerp gekomen. Tijdens de scriptie merkte ik dat ik, mede door de bezoeken die ik afgelegd heb aan de stationsgebieden en referentiegebieden, een beter beeld kreeg van de materie die ik in de scriptie ging onderzoeken.

Graag wil ik een aantal personen bedanken die mij hebben geholpen tijdens de periode die ik bezig ben geweest met mijn scriptie. Ten eerste wil ik mijn begeleider dhr. Jannette Walen bedanken voor de goede hulp en de vele overleggen die we hebben gevoerd op het station van Amersfoort. Door deze overleggen ben ik in de goede richting gestuurd. Ook wil ik mijn vrienden bedanken voor de constante interesse in mijn afstudeerproject. Ook wil ik de woordvoerders van de geïnterviewde gemeenten bedanken. De interviews hebben geleid tot een aanvullend beeld wat op enkele punten afweek van mijn eigen bevindingen. Ten slotte wil ik mijn familie bedanken voor de steun en interesse in mijn scriptie.

Met veel plezier heb ik aan deze scriptie gewerkt en na het afronden van mijn Master Vastgoedkunde hoop ik snel een baan te vinden binnen het vastgoed met in mijn achterzak de opgedane kennis van zowel mijn HBO opleiding alsmede mijn Master Vastgoedkunde.

Willem-Christiaan Wolthuis
Almelo, augustus 2013

Samenvatting

In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw heeft de Rijksoverheid sterk ingezet op het verminderen van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer met name door bedrijven. Dit is beoogd aan de hand van het ABC-locatiebeleid waarbij strenge eisen aan parkeervoorzieningen zijn gesteld bij locaties die goed ontsloten waren met het openbaar vervoer. Op C-locaties waar het openbaar vervoer slecht, danwel niet aanwezig was golden geen parkeernormen.

De doelstelling van het onderzoek is om te bekijken of het ABC-locatiebeleid heeft geleid tot succesvolle locaties rond stations voor bedrijfsmatige gebruikers.

De probleemstelling van het onderzoek is als volgt geformuleerd:

Heeft het op stationslocaties gerichte beleid van de afgelopen jaren geleid tot een voor bedrijfsmatige gebruikers aantrekkelijk productiemilieu, rond de verschillende typen stations ten opzichte van overige typen werklocaties en hoe houdt dit beleid stand in de huidige vastgoedmarkt?

Aan de hand van onderzoeken naar vestigingswensen van gebruikers van bedrijven en kantoren, interviews met woordvoerders gemeenten en het analyseren van statistische gegevens met betrekking tot het aantal vestigingen en werkzame personen rond een 9-tal stationslocaties en 17 referentiegebieden is inzicht gegeven in het succes van stationslocaties in vergelijking tot overige kantoor- en centrumlocaties.

De resultaten van het onderzoek wijzen uit dat de locatiewensen van bedrijven in de loop der jaren niet veel zijn veranderd. De algemene bereikbaarheid en dan vooral de bereikbaarheid met de auto zijn voor bedrijven van belang. Vanuit de gemeenten wordt gemeld dat ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk is bij de locatiekeuze van bedrijven, al blijkt uit voorbeelden dat er ook bedrijven verhuizen van openbaar vervoerslocaties naar snelweglocaties. Door de economische crisis, lagere huurprijzen, het nieuwe werken en automatisering van processen blijkt dat extra kantoorruimte leeg komt te staan. Dit is vooral te merken op monofunctionele gebieden waar voorzieningen en overige functies ontbreken. Transformatie en het toestaan van meerdere functies kunnen bijdragen aan een levendiger gebied waardoor deze locaties in de toekomst wellicht succesvol kunnen zijn.

Uit evaluatiestudies naar het ABC-locatiebeleid is gebleken dat het beleid niet het beoogde doel heeft bereikt. Over de periode van 1991-1996 blijkt dat een derde van alle bedrijven op de juiste plaats gevestigd is en een derde van de bedrijven op een verkeerde locatie. Het overige deel van de bedrijven is op locaties gevestigd die niet juist maar ook niet onjuist waren voor het type bedrijf. Dit heeft enkele redenen te weten: onduidelijkheid in de vaststelling van locatieprofielen en mobiliteitsprofielen van bepaalde bedrijven en locaties, sterke groei van de kantorensector en een gebrek aan grond op A-locaties. Het locatiebeleid is na een aantal jaren weer afgezwakt omdat het beleid niet het succes heeft gehad waar de overheid op rekende. Onwelwillendheid bij gemeenten en provincies en druk van bedrijven hebben geleid tot het mislukken van dit beleid.

Uit statistische gegevens is niet gebleken dat stationslocaties in het algemeen de grootste groei in het aantal vestigingen en werkzame personen hebben laten zien over de onderzochte periode dan vergelijkbare niet-stationslocaties. Wel succesvol zijn enkele stationsgebieden waaronder het Centraal Station in Den Haag, het Centraal Station in Utrecht, station Amsterdam Bijlmer ArenA en station Amsterdam Zuid. Deze hebben de afgelopen jaren een stijging gekend in het aantal werkzame personen, zowel in absolute getallen als aantal werkzame personen per hectare, terwijl vergelijkbare kantorenlocaties langs snelwegen zonder voorzieningen vanwege de monofunctionaliteit en de

slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer een achteruitgang hebben gekend zoals Schalkwijk, Haarlem Zuid, Rijnsweerd, Calveen, Binckhorst, Waarderpolder en De Hoef. De groei in het aantal vestigingen en werkzame personen op de bovengenoemde locaties is mogelijk te verklaren door overheidsinvesteringen op deze locaties zoals de bibliotheek en het conservatorium op het Oosterdokseiland (Amsterdam CS), het stadskantoor van de gemeente Utrecht bij station Utrecht CS en de rechtbank en het ziekenhuis bij station Amsterdam Zuid.

Uit de interviews is gebleken dat stationslocaties volgens de respondenten aantrekkelijk zijn voor een grote groep bedrijven en kantoorgebruikers mede door de goede bereikbaarheid en de voorzieningen die aanwezig zijn. Ook het imago en de uitstraling van stationslocaties is veelal positief. Veel stationslocaties hebben echter te kampen met een minder goede autobereikbaarheid en gebruikers ervaren er een tekort aan parkeervoorzieningen. Stationslocaties zijn geschikt voor gebruikers die full-time op kantoor werken en daardoor gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer wanneer ook aan de andere essentiële vestigingsvoorwaarden wordt voldaan. Bij veel stationslocaties wordt niet aan alle vestigingsvoorwaarden voldaan aangezien de parkeervoorzieningen rond de meeste stations niet toereikend zijn. De essentie van het ABC-locatiebeleid was om bedrijven en overheidsinstellingen nabij knooppunten van openbaar vervoer te plaatsen. Voor het Rijksbeleid is dit grotendeels mislukt, maar het gemeentelijke beleid is mede door de overheidsinspanningen grotendeels geslaagd wanneer gekeken wordt naar de succesvolle stationslocaties. Het succes van deze locaties is echter niet volledig toe te schrijven aan het ABC-locatiebeleid en het gemeentelijk beleid. Andere locatiekenmerken zoals goede autobereikbaarheid, voldoende parkeergelegenheid, imago en uitstraling van een locatie en overheidsinvesteringen zoals bij station Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Utrecht Centraal wijzen uit dat er meer nodig is om een stationslocatie aantrekkelijk te maken voor bedrijfsmatige gebruikers. Voor overige gebruikers is een locatie nabij uitvalswegen en snelwegen veelal een aantrekkelijkere optie vanwege de goede bereikbaarheid per auto en de, in voldoende mate, aanwezige parkeervoorzieningen.

De Rijksoverheid zal gezien de mislukking van het ABC-locatiebeleid in de toekomst zich niet meer moeten richten op een landelijk vestigingsbeleid, maar zal dit over moeten laten aan provincies en gemeenten. Binnen provincies kunnen regionale samenwerkingsverbanden ontstaan zoals de Metropoolregio Amsterdam om het vestigingsbeleid rond kantorenlocaties vast te stellen om zo alsnog het “juiste bedrijf op de juiste plaats” te krijgen wat als doel gesteld is bij het ABC-locatiebeleid. Gemeenten zouden zich moeten inspannen om stationslocaties aantrekkelijker te maken voor bedrijfsmatige gebruikers. Deze verbeteringen hebben vooral betrekking op de eisen die bedrijfsmatige gebruikers stellen aan een vestigingsplaats zoals een goede autobereikbaarheid, voldoende parkeergelegenheid en voorzieningen in de nabijheid.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.1.1	Overheidsbeleid.....	1
1.1.2	Marktomstandigheden	1
1.2	Probleemstelling.....	2
1.3	Doelstelling.....	2
1.4	Onderzoeksvragen	2
1.5	Onderzoeksopzet	3
1.5.1	Onderzoeksopzet onderzoeksvragen:.....	3
1.5.2	Case study onderzoek	4
1.6	Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie.....	7
1.6.1	Wetenschappelijke relevantie	7
1.6.2	Maatschappelijke relevantie	7
1.7	Leeswijzer	8
2.	Beleid ten aanzien van stationslocaties.....	9
2.1	Stationslocaties.....	9
2.1.1	Visie 2020 Nederlandse Spoorwegen.....	9
2.2	Rijksbeleid	10
2.2.1	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988)	10
2.2.2	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1992).....	10
2.2.3	Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (2001)	10
2.2.4	Nota Ruimte (2006)	11
2.2.5	Structuurvisie Randstad 2040 (2008)	12
2.3	Evaluatiestudies met betrekking tot het ABC-locatiebeleid	13
2.3.1	Doorwerking van het ABC-locatiebeleid in provinciale plannen	13
2.3.2	Resultaten ABC-locatiebeleid in de praktijk.....	14
2.4	Belangrijkste conclusies	14
3.	Het vestigingsgedrag van bedrijven	15
3.1	Locatievoorkeuren bedrijven.....	17
3.1.1	Locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers.....	17
3.1.2	Vestigingsvoorkeuren bedrijven	18
3.1.3	Stationslocaties versus overige vestigingsplaatsen.....	20
3.1.4	HST stations als vestigingsplaats voor kantoren en winkels	21
3.1.5	Vestigingsvoorkeuren binnen de gemeente Amsterdam	22
3.1.6	Effecten van zichtbaarheid vanaf een snelweg en spoorweg bij de Zuidas	23
3.2	Belangrijkste conclusies	23

4.	Beschrijving van de stations en referentiegebieden.....	25
4.1	Beschrijving geselecteerde stationsgebieden en referentiegebieden Amsterdam	26
4.1.1	Amsterdam Centraal Station (type 1).....	27
4.1.2	Station Amsterdam Zuid (Type 3)	27
4.1.3	Amsterdam Amstel station (type 3)	27
4.1.4	Station Bijlmer ArenA (type 3)	27
4.1.5	Amsterdam Science Park (referentiegebied)	27
4.1.6	Hamerstraat (referentiegebied).....	28
4.1.7	Riekerpolder (referentiegebied)	28
4.1.8	Buiksloterham (referentiegebied).....	28
4.2	Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Utrecht.....	28
4.2.1	Utrecht Centraal Station (type 1).....	28
4.2.2	Papendorp (referentiegebied)	29
4.2.3	Rijnsweerd (referentiegebied).....	29
4.2.3	Leidsche Rijn (referentiegebied).....	29
4.3	Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Haarlem	29
4.3.1	Station Haarlem (type 2)	30
4.3.2	Centrum (referentiegebied)	30
4.3.3	Schalkwijk (referentiegebied)	30
4.3.4	Waarderpolder (referentiegebied)	30
4.3.5	Haarlem Zuid (referentiegebied)	30
4.3	Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Den Haag.....	30
4.3.1	Centraal Station (type 1)	31
4.3.2	Den Haag Hollands Spoor (type 2)	31
4.3.3	Binckhorst (referentiegebied).....	31
4.3.4	Forepark (referentiegebied)	31
4.3.4	Ypenburg (referentiegebied).....	32
4.4	Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Amersfoort.....	32
4.4.1	Station Amersfoort (type 2).....	32
4.4.2	Centrum/stadsring (referentiegebied)	32
4.4.3	De Hoef (referentiegebied)	32
4.4.4	Calveen (referentiegebied).....	32
5.	Beoordeling van verschillen in ontwikkelingen rond stations en referentiegebieden	33
5.1	Belangrijkste gegevens per locatie.....	34
5.2	Gemiddeld aantal vestigingen en jaarlijkse stijging/daling per type locatie.....	35
5.3	Gemiddeld aantal werkzame personen en jaarlijkse stijging/daling per type locatie.....	36
5.4	Ontwikkeling van het totaal aantal vestigingen in stationsgebieden en in referentiegebieden.....	38
5.5	Ontwikkeling van het totaal aantal werkzame personen stationsgebieden.....	41

5.6 Vijf-jaars prognose van het aantal vestigingen en werkzame personen van stationslocaties en referentiegebieden.....	44
5.8 Belangrijkste conclusies	45
6. Visies van de onderzochte gemeenten	48
6.1 Interviews betrokken gemeenten.....	48
6.2 Doorwerking ABC-locatiebeleid in huidig gemeentelijk locatiebeleid	48
6.3 Succesvolle en minder succesvolle kantorenlocaties.....	49
6.4 Belangrijkste vestigingseisen van bedrijven	50
6.5 Locatiebeleid van gemeentelijke diensten	51
6.6 De gevolgen van de economische crisis	51
6.7 Belangrijkste conclusies	51
7. Conclusies en aanbevelingen.....	53
7.1 Inleiding.....	53
7.2 Beantwoording veronderstellingen	53
7.3 Beantwoording onderzoeksvragen	54
7.4 Beantwoording probleemstelling	57
7.5 Aanbevelingen	59
7.6 Reflectie	61
7.6.1 Beperkingen	61
7.6.2 Aanbevelingen voor een vervolgonderzoek	62
8. Bibliografie.....	63
Bijlage 1 Lijst met stations (type 1 t/m 3) in Nederland	66
Bijlage 2 Scoretabel stationslocaties (type 1 t/m 3) in Nederland	67
Bijlage 3 Interviews betrokken gemeenten	70
Bijlage 4 Push- en Pullfactoren Amsterdam.....	95
Bijlage 5 Locatietypes kantoren Amsterdam.....	96
Bijlage 6 Overzicht stationslocaties en referentiegebieden per buurt	97
Bijlage 7 Kaarten stationsgebieden en referentiegebieden.....	99
Bijlage 8 Statistische gegevens stations en referentiegebieden	102

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding van het onderzoek is tweeledig. De overheid heeft afgelopen jaren een sterke focus gehad op de ontwikkeling van stationsgebieden wat heeft geleid tot grootschalige projectontwikkelingen op stationslocaties zoals Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Arnhem en Rotterdam Centraal. De overheid beoogde vooral concentratie van de tertiaire sector rond stationslocaties. Het doel van de concentratie was om de mobiliteit met het openbaar vervoer te verbeteren en het autogebruik te verminderen. De beleidsnota's zijn veelal geschreven in tijden van economische vooruitgang maar niet duidelijk is in hoeverre dat beleid succesvol is geweest. En de vraag is in hoeverre de beleidsdoelen 'houdbaar' zijn in de huidige recessie en slechte marktomstandigheden. De huidige marktomstandigheden is dan ook een tweede punt van aanleiding voor het onderzoek. Geeft het "voorkeursbeleid" rond stationslocaties voordelen in de huidige marktomstandigheden?

1.1.1 Overheidsbeleid

Tot op heden worden stationslocaties vanuit rijksbeleid als kansrijke en wenselijke ontwikkelingslocaties gezien. In de afgelopen decennia heeft de Rijksoverheid diverse Nota's over de Ruimtelijke Ordening geschreven. In veel nota's komen stationslocaties en locaties met knooppunten naar voren als wenselijke vestigingsplaats voor bedrijven en andere voorzieningen/instellingen zoals vermeld in het ABC-locatiebeleid. Eén van de doelstellingen van het ABC-locatiebeleid was het terugdringen van het autogebruik en het vestigen van "het juiste bedrijf op de juiste plaats". Het ABC-locatiebeleid is in zijn toenmalige hoedanigheid afgeschaft maar er ligt nog steeds nadruk op stationslocaties zoals te zien aan de tweede generatie sleutelprojecten die het rijk heeft aangewezen (bij de stations van Amsterdam Zuid WTC/ RAI (Zuidas), Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Breda en Arnhem). Ook bij de eerste generatie sleutelprojecten zat een aantal stationslocaties te weten: Centraal Stadsgebied Amersfoort en Stationsgebied Noordwest (Groningen).

Vanuit dit overheidsbeleid rijzen verschillende vragen over de impact die het nationale beleid heeft gehad op de (her)ontwikkeling van stationslocaties en knooppuntlocaties van openbaar vervoer. Heeft het gevoerde beleid geleid tot een betere of slechtere vestigingsplaats/productiemilieu voor de diverse bedrijfssectoren bij stationslocaties in vergelijking tot andere vestigingsplaatsen in de desbetreffende stad en wat zijn de toekomstperspectieven voor de diverse typen stationslocaties?

1.1.2 Marktomstandigheden

De huidige marktomstandigheden zorgen voor veel problemen op de diverse vastgoedmarkten. Bijvoorbeeld de leegstand van kantoor- en winkelpanden en de malaise op de woningmarkt. Volgens analisten kan deze crisis nog enkele jaren aanhouden en onbekend is hoe de vastgoedmarkt weer uit de crisis komt.

Vooraf op de kantorenmarkt zijn grote problemen. Halverwege 2012 stond 6.9 miljoen vierkante meter kantoorruimte leeg. Dit houdt in een leegstand van 14,1% van de totale voorraad. Binnen Nederland zijn er grote verschillen waarneembaar in de leegstand van kantoorpanden (DTZ Zadelhoff, 2012). DTZ Zadelhoff heeft in januari 2012 een driedeling gemaakt naar de kans op verhuur van kantoren. In het verleden was er een tweedeling: gebouwen op goede locaties dicht bij stations en voorzieningen (winkels, horeca, wonen) en gebouwen op locaties aan de randen van steden en daarbuiten. Bij de laatste categorie is sprake van een toenemend aanbod dat structureel leegstaat. Naast deze twee categorieën heeft DTZ een volgende categorie toegevoegd waarbij

gekeken wordt hoe lang een object wordt aangeboden op de markt. Bij objecten die langer dan 3 jaar te huur aangeboden worden daalt de verhuurkans aanmerkelijk.

De eerste categorie: "kansrijk aanbod" (circa 1 miljoen vierkante meter, 18% van het totale aanbod) heeft de volgende kenmerken (DTZ Zadelhoff, 2012):

- In nabijheid van grote intercitystations
- Aanwezigheid van voorzieningen
- Beperkt concurrerend aanbod
- Huurprijzen staan niet structureel onder druk
- Aantrekkelijke architectuur, allure
- Functie van kantoor complementair aan omgeving
- Adequate parkeernorm

Voorbeelden: Amsterdam Zuidas en Centrum, Utrecht stationsgebied, Den Bosch Paleiskwartier, Groningen Centrumgebied.

Uit het bovenstaande blijkt dat volgens DTZ Zadelhoff de nabijheid van grote intercitystations belangrijk is voor de verhuur van kantoorlocaties. Kansarm aanbod, kanshebbend aanbod en kansrijk aanbod zijn veelal alle drie in dezelfde stad te vinden maar de uiteindelijke locatie en voorzieningen dragen bij aan de verhuurbaarheid.

1.2 Probleemstelling

Heeft het op stationslocaties gerichte beleid van de afgelopen jaren geleid tot een voor bedrijfsmatige gebruikers aantrekkelijk productiemilieu, rond de verschillende typen stations ten opzichte van overige typen werklocaties en hoe houdt dit beleid stand in de huidige vastgoedmarkt?

1.3 Doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is om inzicht te geven in de voor- en nadelen van stationslocaties als vestigingsplaats voor verschillende bedrijfsmatige gebruikers van vastgoed. Stationslocaties zijn gezien het (historische) Rijksbeleid opgenomen als kansrijke locaties voor bedrijfsmatige gebruikers. Heeft het Rijksbeleid bijgedragen om uiteenlopende typen stationslocaties succesvol te laten zijn als productiemilieu voor bedrijfsmatige gebruikers? Een volgende doelstelling is om te onderzoeken of stationslocaties in de huidige marktsituatie op de diverse vastgoedmarkten beter scoren als productiemilieu dan overige locaties in de stad zoals stadscentra's, kantoor-/werklocaties zowel gelegen in de stad als aan de rand van de stad of langs uitvalswegen.

1.4 Onderzoeksvragen

1. Wat is het (overheids)beleid ten aanzien van diverse typen stationslocaties voor de vestiging van commerciële en niet commerciële bedrijven?
2. Wat zijn de ontwikkelingen geweest bij elk type station voor wat betreft de mate van vestiging en vertrek van bedrijven en instellingen naar aard van bedrijvigheid?
3. In hoeverre zijn deze ontwikkelingen beter/slechter dan in referentiegebieden?
4. In hoeverre zijn verschillende typen stationslocaties, vanuit diverse bedrijfsmatige gebruikers, aantrekkelijker dan wel minder aantrekkelijk dan overige vestigingsplaatsen (referentiegebieden) zoals stadscentra's, kantoor-/werklocaties zowel gelegen in de stad als aan de rand van de stad of langs uitvalswegen?
5. Wat zijn de toekomstperspectieven (gezien de huidige vastgoedcrisis) per type stationslocatie?

1.5 Onderzoekopzet

De aard van het onderzoek zal liggen in het bestuderen van bestaande literatuur en theorieën over vestigingsplaatsen, beleidsstukken en evaluatiestudies met betrekking tot de ruimtelijke ordening inzake stationslocaties. Vervolgens zal door middel van een empirisch onderzoek en interviews met gemeenten meer informatie verzameld worden. De personen die geïnterviewd zullen worden bestaan uit beleidsmakers. Bij de onderzoeksvragen waarbij gebruik wordt gemaakt van statistische informatie zijn de cijfers afkomstig van de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeente.

1.5.1 Onderzoekopzet onderzoeksvragen:

Onderzoeksvraag 1: Wat is het (overheids)beleid ten aanzien van diverse typen stationslocaties voor de vestiging van commerciële en niet commerciële bedrijven?

De eerste onderzoeksvraag zal worden beantwoord door de beleidsnota's van de diverse overheden te bestuderen. Vanuit deze nota's zal worden gekeken naar het locatiebeleid inzake stationslocaties. Tevens zullen evaluatiestudies bekeken worden inzake het ABC-locatiebeleid. De interviews die bij zullen dragen aan deze onderzoeksvraag zullen vooral afgenomen worden met beleidsmakers.

Onderzoeksvraag 2: Wat zijn de ontwikkelingen geweest bij elk type station voor wat betreft de mate van vestiging en vertrek van bedrijven en instellingen naar aard van bedrijvigheid?

Bij de beantwoording van de tweede onderzoeksvraag zal voornamelijk worden gekeken naar de geselecteerde stations voor de case study. Bij deze stations zal door middel van statistische informatie afkomstig van de gemeenten en bestemmingsplannen/gebiedsvisies van de betreffende gemeenten bekeken worden wat de ontwikkelingen zijn/waren. Hierbij zal gekeken worden naar het aantal en aard van vestigende en vertrekkende bedrijven/instellingen en het aantal werkzame personen rond stationslocaties. Voor de analyse van de statistische gegevens wordt gebruik gemaakt van de indeling naar aard van bedrijven die gemeenten hanteren. De meest voorkomende segmentering is de Standaard Bedrijfsindeling 1993 (SBI93). De periode waarover de statistische gegevens zullen worden vergeleken bedraagt 7 jaar.

Onderzoeksvraag 3: In hoeverre zijn deze ontwikkelingen beter/slechter dan in referentiegebieden?

Bij de beantwoording van deze onderzoeksvraag zal worden gekeken naar projecten rond stationslocaties. De ontwikkelingen daar zullen worden vergeleken met de projecten elders in de geselecteerde steden. Op deze wijze kan blijken of het locatiebeleid gericht op het stimuleren van ontwikkelingen rond stationslocaties heeft geleid tot meer of minder en betere/slechtere ontwikkelingen op deze locaties. Bij de referentiegebieden zal, net als bij de stationslocaties, gekeken worden naar statistische gegevens afkomstig van de gemeenten met betrekking tot vestiging en vertrek van bedrijven/instellingen en het aantal werkzame personen. De periode waarover de statistische gegevens zullen worden vergeleken bedraagt 7 jaar.

De gebieden die geselecteerd worden als referentiegebied betreffen allen werklocaties met voornamelijk kantoren of het centrum van de stad. Bij de statistische gegevens zal gebruik worden gemaakt van een straal van 500 meter rond de locatie. Er is gekozen voor deze straal omdat hierdoor een gebied ontstaat dat op loopafstand is te bereiken. Tevens wordt door deze straal overlapping tussen gebieden voorkomen. Een nadeel van deze straal is dat vooral bij stationslocaties een groot gebied rond het station wordt meegerekend als stationslocatie, bij station Amsterdam Centraal betekend dit dat een groot deel van het centrum ook tot het stationsgebied zal behoren. Dit nadeel zal in het onderzoek meegenomen worden, verwacht wordt dat m.u.v. Amsterdam, het aantal bedrijven afneemt naarmate de afstand tot het station zal toenemen. De referentiegebieden dienen in dezelfde stad gelegen te zijn en de omvang dient van vergelijkbaar formaat te zijn. Pure

industriegebieden worden in het onderzoek niet betrokken omdat deze gebieden vanwege hinderfactoren niet gewenst zijn bij stationslocaties.

Per stad zal er een analyse gemaakt worden naar vestiging/vertrek van bedrijven/instellingen en naar het aantal werkzame personen. Hierbij wordt de SBI93 (Standaard Bedrijfsindeling 1993) gehanteerd. De meeste onderzochte steden hanteren 12 categorieën zoals in onderstaande tabel zichtbaar is. Bij enkele gemeenten zijn er nog specifieke onderverdelingen gemaakt. Voor een goede analyse wordt per stad een vaste indeling van sectoren gehanteerd worden. Omdat het onderzoek zich niet richt op vestiging van industrie en landbouw, deze zijn van minder groot belang bij stationslocaties, tenzij het gaat om hoofdkantoren zoals Philips bij het Amstelstation in Amsterdam.

Tabel 1-1 Gehanteerde indeling in bedrijfstypen

Letter	Omschrijving	H	Horeca	M	Onderwijs
A	Landbouw/bosbouw/visserij	I	Transport en logistiek/ Post en telecommunicatie	N	Gezondheid- en welzijnszorg
D	Industrie	J	Financiële instellingen	O	Overige dienstverlening
F	Bouwnijverheid	K	Zakelijke dienstverlening		
G	Groothandel/ detailhandel	L	Overheid		

Onderzoeksvraag 4: In hoeverre zijn verschillende typen stationslocaties, vanuit diverse bedrijfsmatige gebruikers, aantrekkelijker dan wel minder aantrekkelijk dan overige vestigingsplaatsen (referentiegebieden) zoals stadscentra's, kantoor-/werklocaties zowel gelegen in de stad als aan de rand van de stad of langs uitvalswegen?

Bovenstaande vraag zal beantwoord worden door middel van de statistische informatie afkomstig van gemeenten met betrekking tot vestigingen en werkzame personen bij de geselecteerde stations en referentiegebieden. Vanuit deze informatie kan worden afgeleid of de locaties een groei dan wel daling in het aantal vestigingen en/of werkzame personen laten zien. Dit kan een indicator zijn voor de aantrekkelijkheid van de stations en referentiegebieden. Vervolgens zal worden geanalyseerd of er verklaringen zijn voor deze stijging/daling. Dit kan te maken hebben met overheidsbeleid of bijvoorbeeld veroudering/achteruitgang van de locatie. Dit vindt mede plaats door onderzoeken naar locatievoorkeuren van bedrijven en instellingen en door interviews met gemeenten.

Onderzoeksvraag 5: Wat zijn de toekomstperspectieven (gezien de huidige vastgoedcrisis) per type stationslocatie?

Voor de beantwoording van onderzoeksvraag 5 zal in de eerste plaats worden gekeken naar de statistische informatie afkomstig van gemeenten die ook bij onderzoeksvraag 4 gehanteerd wordt. Hierbij worden tegen de achtergrond van toekomstige beschikbaarheid van ruimte de absolute en relatieve cijfers met betrekking tot het aantal vestigingen en het aantal werkzame personen voor een periode van 5 jaar doorgetrokken naar de toekomst. De statistische gegevens van de afgelopen 7 jaar zullen worden gebruikt als indicatie. In de tweede plaats zullen gemeenten worden geïnterviewd.

1.5.2 Case study onderzoek

Een aantal stations zal nader bekeken worden als case study. Het case study onderzoek zal bestaan uit analyseren van stationslocaties en referentiegebieden.

De Nederlandse Spoorwegen (NS) heeft stations in verschillende typen onderverdeeld, van de grote type 1 stations (zeer groot stations in centrum grote stad) tot type 6 stations (klein station bij een dorp). De NS hanteert 6 type 1 stations te weten: Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal, Eindhoven, Rotterdam Centraal, Schiphol en Utrecht Centraal. Verder zijn er 30 type 2 stations, 11 type 3 stations, 93 type 4 stations, 85 type 5 stations en tenslotte 47 type 6 stations (NS Reizigers, 2012).

De NS classificeert de verschillende typen stations aan de hand van de volgende kenmerken:

- Type 1: Zeer groot station in centrum grote stad: hogesnelheidstrein, intercity, sneltrein, stoptrein
- Type 2: Groot station in centrum middelgrote stad: intercity, sneltrein, stoptrein
- Type 3: Voorstation met knooppunt: intercity, sneltrein, stoptrein
- Type 4: Station bij centrum, kleine stad / dorp: sneltrein, stoptrein
- Type 5: Voorstadstation zonder knooppunt: sneltrein, stoptrein
- Type 6: Station in buitengebied bij kleine stad / dorp: sneltrein, stoptrein

De te selecteren stations dienen een afspiegeling te zijn van de verschillende typen stations. Door de gehanteerde typologie van de NS zal er automatisch een selectie volgen van omvang van stations en de steden waarin ze zijn gelegen. Een aantal van de stations die geselecteerd wordt zal bestaan uit stations die door de overheid zijn aangewezen als sleutelprojecten. Door ook stations te kiezen die niet als sleutelproject aangeduid zijn kan worden bekeken of de sleutelproject stations beter dan wel slechter presteren dan de overige stations. Het Rijksbeleid was gericht op de type 1, 2 en 3 stations, de overige typen zijn derhalve niet relevant voor het onderzoek. In bijlage 1 treft u een lijst met alle NS-stations van type 1, 2 en 3.

Aan de hand van 3 kenmerken zijn 9 stations van type 1 t/m 3 geselecteerd. De volgende kenmerken zijn gehanteerd:

- Aangewezen als sleutelproject;
- Beschikbaar areaal voor kantoren in de stationsomgeving groter dan 100.000 m²;
- Grootschalige ontwikkeling bij het station of stationsomgeving exclusief woningbouw.

Toelichting kenmerken:

1. De sleutelprojecten zijn, zoals eerder benoemd aangewezen door de Rijksoverheid als stimuleringsgebieden voor ontwikkelingen. Deze sleutelprojecten zijn dan ook overgenomen uit de beleidsdocumenten.
2. Bij het tweede kenmerk is het areaal voor kantoren doorslaggevend. Aan de hand van Het Grote Gemeentebodek 2009 van Property NL is gekeken naar het aantal vierkante meter aan kantoorruimte in de desbetreffende stationsgebieden. Niet alle gemeenten zijn hierin opgenomen, bij de ontbrekende gemeenten is gebruik gemaakt van gegevens van DTZ Zadelhoff met betrekking tot het totaal aantal vierkante meter kantoorruimte in de gehele stad en zijn aannames gemaakt of op de stationslocatie meer dan 100.000 m² kantoorruimte aanwezig is.
3. Het laatste kenmerk heeft betrekking op grootschalige ontwikkelingen rond stationslocaties. Er bestaat geen eenduidige definitie van grootschalige ontwikkeling. In dit rapport zal een definitie worden gehanteerd die afkomstig is van de richtlijnen voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Bij stadsprojecten waarbij ook andere ontwikkelingen plaatsvinden dan alleen woningbouw gelden de volgende regels: het projectgebied heeft een oppervlakte van 100 hectare of meer en/of er ontstaat een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Voor de type 1, 2 en 3 stations zal worden gekeken of de ontwikkelingen die plaats hebben gevonden voldoen aan de m.e.r. plicht. Dit zal worden onderzocht aan de hand van gebiedsvisies, ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen.

Bij de selectie van de stations is het wenselijk dat ze minimaal aan 1 kenmerk voldoen. Tabel 1-2 geeft een overzicht van de geselecteerde stations en daarbij de score op de drie kenmerken. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van alle NS-station van type 1, 2 en 3 met de score op de kenmerken.

Tabel 1-2 Selectie case study stations

		Kenmerk 1	Kenmerk 2	Kenmerk 3
Stationsnaam	Type nr	Sleutelproject	Areaal voor kantoren groter dan 100.000 m ² in 2007	Grootschalige ontwikkelingen
Amsterdam Centraal	1	Nee	Ja	Ja
Den Haag Centraal	1	Ja	Ja	Ja
Utrecht Centraal	1	Ja	Ja	Ja
Den Haag HS	2	Nee	Ja	Nee
Haarlem	2	Nee	Nee	Ja
Amersfoort	2	Ja	Nee	Ja
Amsterdam Amstel	3	Nee	Ja	Nee
Amsterdam Bijlmer ArenA	3	Nee	Ja	Ja
Amsterdam Zuid	3	Ja	Ja	Ja

De 9 geselecteerde stations, van elke type 3, bevatten 4 stations die aangewezen zijn als sleutelproject te weten:

Eerste generatie:

- Amersfoort (type 2);

Tweede generatie:

- Amsterdam Zuid (type 3);
- Den Haag Centraal (type 1);
- Utrecht Centraal (type 1).

De overige stations zijn geselecteerd om uiteenlopende redenen. Station Amsterdam Centraal (type 1) is gekozen vanwege de ligging in de hoofdstad met een groot areaal aan bedrijven/kantoorlocaties in de directe nabijheid. In de stationsomgeving hebben de afgelopen jaren diverse grootschalige ontwikkelingen plaatsgevonden zoals de herontwikkeling van het Oosterdokseiland. Als tweede station van type 2 is station Den Haag HS geselecteerd, dit station is niet aangewezen als sleutelproject maar heeft recentelijk ontwikkeling gekend en heeft een groot areaal voor kantoren. Station Haarlem is geselecteerd vanwege de ligging in de directe nabijheid van Amsterdam en Schiphol.

Tenslotte zijn Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA geselecteerd. Amsterdam Amstel is op dit moment volop in ontwikkeling en kan gezien worden als mogelijke kansrijke ontwikkelingslocatie. Amsterdam Bijlmer ArenA heeft ook ontwikkelingen gekend maar of deze succesvol zijn zal onderzocht worden.

Bij de selectie zijn enkele, wellicht interessante, stations niet geselecteerd zoals het NS station op Schiphol. Deze locatie heeft veel areaal voor bedrijvigheid maar het betreft een zeer specifieke locatie die vrijwel niet vergelijkbaar is met andere stations in Nederland. Dit is helaas een tekortkoming in het onderzoek omdat de selectie van stations wellicht geen goed beeld geeft van alle type 1 t/m 3 stations in Nederland.

Voor het analyseren van de referentiegebieden is het uit oogpunt van de beschikbare tijd gewenst een aantal stations in dezelfde stad te selecteren. Bij de analyse kan dan gebruik gemaakt worden van dezelfde referentiegebieden. Er zijn vier criteria voor het selecteren van de referentiegebieden te weten:

- Ligging in dezelfde stad;
- Vergelijkbaar van omvang;
- Aangewezen als kantoorlocatie of stadscentrum;
- De ontwikkeling van de gebieden dient in dezelfde periode plaats te hebben gevonden danwel moet er nog grond beschikbaar zijn (geweest) voor uitgifte.

De volgende referentiegebieden zijn geselecteerd aan de hand van de vier bovenstaande criteria.

Utrecht

- Papendorp
- Rijnsweerd
- Leidsche rijn

Den Haag

- Binckhorst
- Forepark
- Ypenburg

Amersfoort

- Centrum/Stadsring
- De Hoef
- Calveen

Haarlem

- Centrum
- Schalkwijk
- Waarderpolder
- Haarlem Zuid

Amsterdam

- Science Park
- Hamerstraat
- Riekerpolder
- Buiksloterham

Bij het Science Park in Amsterdam moet worden opgemerkt dat dit referentiegebied wellicht niet de beste keuze is omdat in 2009 bij het Science Park een NS station is geopend. Omdat het gebied is ontwikkeld zonder station wordt het gebied door de gemeente Amsterdam aangeduid als snelweglocatie.

1.6 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

1.6.1 Wetenschappelijke relevantie

Vanuit wetenschappelijk oogpunt zijn de afgelopen jaren weinig onderzoeken verricht naar de doeltreffendheid van het ABC-locatiebeleid. In de jaren 90 van de vorige eeuw hebben diverse onderzoekers en het ministerie van VROM evaluatiestudies verricht naar de effecten en de doeltreffendheid van het ABC-locatiebeleid. Deze onderzoeken zijn echter uitgevoerd nadat het ABC-locatiebeleid nog geen 10 jaar was ingevoerd. Een dergelijk grote beleidsverandering kan mijn inziens niet in een korte periode zijn vruchten afwerpen. Vanuit deze gedacht is nu een nieuw evaluatieonderzoek verricht. Hoewel het Rijksbeleid met betrekking tot het ABC-locatiebeleid in zekere zin is afgeschaft geeft dit onderzoek een inzicht in de mogelijke doorwerking van het ABC-locatiebeleid rond stationslocaties. De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek is om inzicht te geven in de mogelijke doorwerking die het ABC-locatiebeleid heeft gehad en op welke wijze stationslocaties aantrekkelijk zijn voor bedrijfsmatige gebruikers ten opzichte van overige werklocaties.

1.6.2 Maatschappelijke relevantie

Bijna ieder persoon maakt in zijn of haar leven wel een keer gebruik van het openbaar vervoer, studenten om naar de kennisinstelling te reizen, werknemers om naar kantoor te gaan en anderen om bijvoorbeeld een dagje uit te gaan. Een stationsgebied is een locatie waar meerdere functies samenkomen zoals wonen, werken, verblijven en recreëren. Het treingebruik is uiteraard verbonden met het station en het stationsgebied is op haar wijze weer verbonden met het station. Op deze manier zijn de gebruiker van het openbaar vervoer en het station en de stationsomgeving onlosmakelijk met elkaar verbonden. De maatschappelijke relevantie van dit onderzoek is dan ook om te onderzoeken op welke wijze het ABC-locatiebeleid heeft bijgedragen aan een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijfsmatige gebruikers. Dat het onderzoek zich heeft gericht op bedrijfsmatige gebruikers komt voor uit het feit dat het ABC-locatiebeleid gericht was op de plaatsing en vestigingen van bedrijven en instellingen. Een stationsomgeving is zoals gezegd een locatie waar veel functies samenkomen, daarom is het van belang dat een stationsomgeving een aantrekkelijke

vestigingsplaats is om zo ook de passanten en niet-bedrijfsmatige gebruikers een goed gevoel over de locatie te geven. In dit onderzoek worden handreikingen gegeven aan welke voorwaarden een stationslocatie moet voldoen wil het aantrekkelijk zijn voor bedrijfsmatige gebruikers. Gemeenten zijn veelal als eerste betrokken bij de (her)ontwikkeling van stationslocaties en hebben mede door de wet- en regelgeving veel invloed op de ontwikkelingen. De handreikingen die gedaan zijn kunnen beleidsmakers wellicht helpen bij het (mede) ontwikkelen van succesvolle en aantrekkelijke stationslocaties voor bedrijfsmatige gebruikers.

1.7 Leeswijzer

Het onderzoek is opgedeeld in een aantal hoofdstukken waarin de diverse onderdelen van het onderzoek aan bod komen. In hoofdstuk twee zal de nadruk liggen op het beleid ten aanzien van stationslocaties. In dit hoofdstuk komen ook de diverse Nota's over de Ruimtelijke Ordening aan de orde evenals de uitgevoerde evaluatiestudies met betrekking tot het ABC-locatiebeleid. Hoofdstuk drie bevat het vestigingsgedrag van bedrijven. In hoofdstuk vier is een beschrijving gegeven van de onderzochte stationsgebieden en referentiegebieden. Hoofdstuk vijf bevat vervolgens de ontwikkeling van stations en referentiegebied aan de hand van statistische gegevens van vestigingen en werkzame personen. De interviews met woordvoerders van de betrokken gemeenten is opgenomen in hoofdstuk zes. In hoofdstuk zeven zijn de conclusies en aanbevelingen evenals de reflectie opgenomen.

2. Beleid ten aanzien van stationslocaties

Het onderzoek is gericht op de mate van succes van het overheidsbeleid met betrekking tot stationslocaties. In dit hoofdstuk zal op deze twee onderdelen nader ingegaan worden. De eerste paragraaf bevat een uitleg over stationslocaties. Het tweede gedeelte zal verder ingaan op het overheidsbeleid en dan vooral toegespitst op het locatiebeleid rondom vestiging van bedrijven en instellingen bij stationslocaties.

2.1 Stationslocaties

Stations hebben diverse functies, de primaire functie is de plaats voor verplaatsingen met de trein en ander openbaar vervoer. Het station is een plek om in de trein te stappen en/of over te stappen op overig openbaar vervoer. In het verleden waren stations het economisch hart van een stad. De lokale functie van stations heeft in de loop van de tijd, door de ontwikkeling van voorstadstations, perifere stations en de verstedelijkingsontwikkeling vanuit het Vinex-beleid plaats gemaakt voor een grotere regionale en landelijke functie (Lastdrage & Bonnemayer, 2008). Deze functie is voor zowel het openbaar vervoer en als werklocaties voor bedrijven, winkels, voorzieningen en instellingen, zowel voor de profit als non-profit sector.

Stationslocaties bevinden zich veelal in de nabijheid van of in de binnenstad. Daarom lijken deze locaties waardevol en gewild voor bedrijfsmatige gebruikers en voor bewoners. G.J. Peek (2006) stelt dat de concentratie van hoogwaardige stedelijke functies rondom stations leidt tot een beter gebruik van het openbaar vervoer en een impuls geeft aan de stedelijke economie. Dit alles maakt stationslocaties tot een nog aantrekkelijkere vestigingsplaats. De uitspraak van Peek zal als leidraad dienen voor dit onderzoek om te bekijken of de diverse typen stations inderdaad een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn ten opzichte van andere vestigingsplaatsen.

2.1.1 Visie 2020 Nederlandse Spoorwegen

De Nederlandse Spoorwegen heeft een visie gemaakt tot 2020 waarin wordt gesproken over een grote groei van het aantal passagiers (1.5 miljoen reizigers per dag) en de kilometers die ze afleggen (21.5 miljard reizigerskilometers per jaar). Bij stations en overstaplocaties zal overstappen van eigen vervoer op openbaar vervoer aantrekkelijk gemaakt worden. Voor de grote stations heeft de NS de visie om van deze stations een aantrekkelijke en multifunctionele reis- en verblijfslocatie te maken waar een combinatie plaatsvindt van wonen, werken, winkelen en recreëren. In de visie wordt geschreven dat er in 2020 verschillende voorzieningen aanwezig zijn op stations zoals kinderopvang, supermarkten, winkels, restaurants, fitnesscentra en theater. In de Nota Ruimte heeft de overheid aangegeven 100.000 woningen rondom stadskernen in de Randstad te willen bouwen, de visie van de NS sluit hierop aan maar gaat verder. De NS wil mensen stimuleren om in de "tegenspitsrichting" te gaan reizen (Nederlandse Spoorwegen, 2008). In een artikel heeft Michiel Noy (CEO NS) aangegeven dat de NS door de crisis haar doelstelling heeft bijgewerkt. In het verleden wilde de NS uitgroeien tot één van de grootste projectontwikkelaars in Nederland en bouwden zij veel vastgoed. Op dit moment zijn en worden locaties afgestoten die niet primair tot de core-posities behoren. De core-posities bevatten ongeveer 600 hectare grond die in de omgeving liggen van stations en deze gronden zullen ook in eigendom blijven van de NS om ontwikkelingen in de toekomst in eigen hand te houden (Graaf, 2012).

2.2 Rijksbeleid

De Eerste Nota Ruimtelijke Ordening is geschreven in 1960, de tweede volgde in 1966 en de derde verscheen in 1974. Vanaf de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening kwam het locatiebeleid pas expliciet aan de orde. In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening komt alleen naar voren dat er aandacht moet worden geschonken aan goed openbaar vervoer. Vanaf de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening komt er aandacht voor het beleid rondom stationslocaties. Derhalve zal in onderstaande paragrafen de aandacht gericht worden op deze nota en de vervolgnota's.

2.2.1 Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988)

In 1988 kwam de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening. In de jaren 80 was er sprake van een hoge werkloosheid en veel bezuinigingen. In deze nota kwam voor het eerst een locatiebeleid voor bedrijven en instellingen aan de orde. In de eerdere nota's lag, gezien de snel stijgende bevolking, de nadruk op het bouwen van woningen zowel in de stad als op uitbreidingslocaties aan de rand van de stad. Dit leverde veel milieuschade op waardoor in de Vierde Nota aandacht kwam voor het milieu en een samenwerking tussen overheid en private partijen. Het locatiebeleid in de Vierde Nota was gericht op het verkleinen van afstanden tussen wonen en werken wat zou moeten resulteren in hogere bebouwingsdichtheden. Ook moesten kantoren en publieksvoorzieningen goed bereikbaar worden met het openbaar vervoer.

2.2.2 Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1992)

Door de komst van de Vinex gaf het Rijk veel verantwoordelijkheden af aan lagere overheden. Het Rijk legde een aantal nieuwe bouwlocaties vast die later bekend werden als VINEX-locaties. Veel VINEX-locaties lagen aan de rand van de stad en waren slecht aangesloten op het openbaar vervoer. In de Vinex komt ook een nieuw beleid ten aanzien van bedrijven aan de orde, het ABC-locatiebeleid. De gedachte achter dit beleid was dat verschillende bedrijven ook een verschillende vestigingsplaats nodig hadden. Een A-locatie is gedefinieerd als een centrumlocatie die goed bereikbaar is per openbaar vervoer, een B-locatie is redelijk per openbaar vervoer en auto bereikbaar, een C-locatie tenslotte is een snelweglocatie die goed per auto bereikbaar is.

Bedrijven en voorzieningen werden aan de hand van een mobiliteitsprofiel gekarakteriseerd. Het mobiliteitsprofiel is afhankelijk van een aantal factoren te weten de arbeidsintensiteit (aantal werknemers per vierkante meter), autoafhankelijkheid bij de uitoefening van het bedrijf, bezoekersintensiteit (aantal bezoekers per vierkante meter) en de afhankelijkheid van het goederenvervoer over de weg. Aan de hand van het mobiliteitsprofiel werd vastgesteld op welke locatie een bedrijf of instelling zich zou moeten vestigen. Kantoren, dienstverlenende bedrijven, overheidsinstellingen en sociaal-culturele instellingen zouden zich moeten vestigen op A-locaties. B-locaties waren bedoeld voor lichte industrieën en dienstverlenende bedrijven met een hoge autoafhankelijkheid en ten slotte zouden overige industriebedrijven, groothandels en distributiebedrijven zich moeten vestigen op C-locaties (Donkers, 2000). Door dit locatiebeleid zou het juiste bedrijf op de juiste plaats moeten komen. Voor A-, en B-locaties geldt een streng parkeerbeleid om het gebruik van het openbaar vervoer en fiets te stimuleren. In het ABC-locatiebeleid was vastgelegd dat bij A-locaties een parkeernorm gold van 1:250 m² bvo en voor B-locaties 1:125 m² bvo, voor C-locaties waren geen parkeernormen opgelegd.

2.2.3 Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (2001)

De Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, heeft als titel "Ruimte maken, ruimte delen" en is anders dan de voorgaande nota's. Waar in vorige nota's concrete locaties werden aangewezen bevatte deze nota alleen een toekomstbeeld en de manier waarop dit bereikt moest worden. Lagere overheden zoals provincies, regio's en gemeenten kregen in deze nota zelf de mogelijkheid om bijvoorbeeld de bebouwingsopgave te regelen. Het Rijk gaf alleen de spelregels mee op grond van de hoofdlijnen van beleid en de criteria van ruimtelijke kwaliteit. In de nota werd uitgegaan van een

groei in de ruimtevrage voor wonen tot 2030. Om ruimte te kunnen maken zijn er drie strategieën: intensiveren, combineren en transformeren waardoor de noodzaak om nieuwe wijken te bouwen kleiner wordt. In de eerste plaats werd vooral gekeken naar het bestaande bebouwde gebied voordat er gekeken werd naar andere locaties.

Ook de stationsomgeving werd genoemd in deze nota als potentiële ontwikkelingslocatie. Deze bood de mogelijkheid voor grootschalige projecten en leende zich voor hoofdvestigingen van bedrijven en instellingen. De stationsomgevingen van Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en Eindhoven zijn hier voorbeelden van, hierbij was het wel van belang dat de stations goed met de auto bereikbaar waren en dat er een grote mix aanwezig is van functies zoals wonen, werken en recreëren. In de grote steden geldt een vergelijkbare situatie voor een aantal andere stationsomgevingen en nieuwe centra (Rotterdam Alexander, Amsterdam Zuidas, Utrecht Uithof). Intensieve bebouwing die aantrekkelijk is voor mensen en ruimte biedt aan verschillende functies is daar nodig.

Het Rijksbeleid in deze nota is vooral gericht op de grote stations (type 1, 2 en 3) waarbij er sprake is van de zogenoemde HSL-stations. HSL-stations zijn stations waar opstapmogelijkheden zijn voor hogesnelheidstreinen en de stations moeten dan ook een internationale allure krijgen. In de Actualisering Vinex heeft het rijk zes sleutelprojecten aangewezen: bij de stations van Amsterdam Zuid WTC/RAI (Zuidas), Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Breda en Arnhem.

Het locatiebeleid dat in eerdere nota's geïntroduceerd is, is in de Vijfde nota aangepast. 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' was één van de slogans in de Vierde Nota uitgevoerd met het ABC-locatiebeleid. Daarnaast was er specifiek locatiebeleid voor grootschalige en perifere detailhandel (bekend als het PDV/GDV-beleid), dat vooral was gericht op bescherming van de bestaande centra.

Het nieuwe locatiebeleid heeft een brede doelstelling (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001, p. 181): "een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van de stedelijke netwerken en de steden en dorpen. Die vitaliteit heeft verschillende dimensies waarvan het onderlinge gewicht kan variëren per woon/werkmilieu". Die dimensies zijn (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001, p. 181):

- De economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen.
- De bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water.
- De ruimtelijke kwaliteit:
 - efficiënt (zuinig en intensief) ruimtegebruik
 - kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus (inclusief openbare ruimte) voor alle stedelijke activiteiten
 - functiemenging
- De kwaliteit van de leefomgeving:
 - veiligheid (geen risicovolle bedrijven binnen de bebouwde kom)
 - emissies
 - geluid

2.2.4 Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte bevat net als de voorgaande nota alleen hoofdlijnen. Het Rijk legt minder regels op en vergroot de ruimte voor decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers. Zo wordt ruimte gemaakt voor maatwerkoplossingen in lokale en regionale kwesties en wordt de verantwoordelijkheid zo dicht mogelijk bij burgers en betrokken partijen gelegd. Algemene uitgangspunten voor deze nota zijn: ontwikkelingsplanologie, decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid.

Eén van de hoofdpunten is de term “krachtige steden”, de bedoeling van deze term is om steden aantrekkelijk te maken voor wonen en werken. Dit wordt beoogd door meer variatie in het aanbod van woningen. Ook herstructurering, stedelijke vernieuwing, transformatie en ontwikkeling van stedelijke centra en regionale bereikbaarheid komen terug in de Nota Ruimte.

In de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) zijn de gebieden en netwerken opgenomen die belangrijk zijn voor Nederland. Het Rijk heeft bij deze projecten grote ambities en een aantal stations zijn hierbij opgenomen zoals de Amsterdamse Zuidas en de andere vijf nieuwe sleutelprojecten (de stationsgebieden van Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Arnhem en Breda). Bij deze projecten speelt het Rijk een rol, bij overige projecten treedt de Rijksoverheid zoveel mogelijk terug en komt de opgave te liggen bij lagere overheden. Bij stationslocaties en centrumlocaties geeft het Rijk aan dat deze locaties geschikt zijn voor ruimte- en bezoekersintensieve kantoren, winkels en andere voorzieningen.

Het nieuwe locatiebeleid dient verschillende doelstellingen (Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006, p. 86):

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;
- Bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;
- Leefbaarheid: kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, zorgvuldig ruimtegebruik, fijnmazige detailhandelstructuur, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid).

2.2.5 Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

In de structuurvisie Randstad 2040 is een beleid gemaakt om de verstedelijking en de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren. Ook de woningmarkt krijgt in dit beleid aandacht. Door de bebouwing te verdichten en centrumvorming te stimuleren moet het openbaar vervoer meer gebruikt gaan worden en daarnaast moet er een goede aansluiting zijn tussen het autogebruik en het openbaar vervoer. In dit beleidsstuk komen drie investeringen naar voren:

- Investerings in openbaar vervoer;
- Investerings in wegen;
- Investerings t.a.v. het bouwen bij stations.

Om de verdichting te bereiken die de overheden wensen kunnen verschillende mogelijke oplossingen worden bedacht zoals hoogbouw, herstructurering en transformatie. Mogelijke locaties waar hoogbouw kan plaatsvinden zijn gebieden waar infrastructuur samenkomt zoals rond de stations Den Haag Centraal en station Amsterdam Amstel.

Naast dit beleidsdocument heeft de overheid afspraken gemaakt met de spoorsector over functiemenging rond stationslocaties, ketenmobiliteit, reisinformatie en kwaliteit van stations(omgevingen) inclusief sociale veiligheid.

2.3 Evaluatiestudies met betrekking tot het ABC-locatiebeleid

2.3.1 Doorwerking van het ABC-locatiebeleid in provinciale plannen

In een onderzoek uit 1994 naar de doorwerking van de VINEX op provinciaal niveau blijkt dat niet alle provincies het ABC-Locatiebeleid doorvoeren. Bij slechts zes provincies is het beleid voor bedrijfslocaties in overeenstemming met het Rijksbeleid (Drenthe, Friesland, Gelderland, Overijssel, Zuid-Holland en Utrecht). De provincie Limburg heeft duidelijk aangegeven dat zij het ABC-locatiebeleid niet wil volgen en dat zij meer factoren mee laat spelen in het provinciaal beleid, zoals reistijd en ligging ten opzichte van leveranciers. Bij de provincies Noord-Brabant en Noord-Holland komen delen van het landelijke ABC-locatiebeleid terug in het provinciaal beleid maar er zijn veel uitzonderingen, waardoor bedrijven meer keus hebben om zich te vestigen op locaties die vanuit het ABC-locatiebeleid niet als juiste locatie zijn aangewezen. Drie provincies hadden het bedrijfslocatiebeleid bijna niet uitgewerkt met een parkeerbeleid. Bij de provincies die wel een parkeerbeleid hanteerden (Drenthe, Friesland, Gelderland, Overijssel, Utrecht, Limburg, Noord-Brabant en Noord-Holland) waren er drie die de parkeernormen uit het Rijksbeleid hadden versoepeld (Friesland, Overijssel en Limburg) (Heijde, 1994).

Uit een studie in 1996 naar het gemeentelijk handelen (Jansen, et al., 1996) blijkt dat bij case studies in vier steden geen enkele gemeente de locatievoorkeur van een bedrijf heeft proberen te beïnvloeden aan de hand van het mobiliteitsprofiel. Uit een onderzoek uit 1995 (Kisoensingh, 1995) blijkt dat dit ook geldt voor vijf andere steden die niet in de Randstad zijn gelegen. Uit de bovenstaande onderzoeken blijkt dat de gemeenten liever een bedrijfsvestiging hebben in de stad, ook al is de bedrijfsvestiging niet in overeenkomst met het ABC-locatiebeleid. Uit een artikel uit 1997 (Jansen, et al., 1997) blijkt naast het feit dat gemeenten liever een vestiging van een bedrijf hebben dat er ook sprake is van intergemeentelijke concurrentie. Als aangegeven ligt het falen van het ABC-locatiebeleid voor een deel bij de provincies. Provincies hadden de mogelijkheid om bestemmingsplannen tegen te houden door geen goedkeuring te verlenen wanneer het bestemmingsplan niet voldeed aan de vereisten die opgenomen waren in het ABC-locatiebeleid. Naast bovengenoemde problemen zijn er nog een aantal knelpunten binnen gemeenten waardoor het ABC-locatiebeleid niet geslaagd is. Gemeenten die zijn onderzocht in verschillende studies laten het eigen belang van de stad meewegen: er worden locaties aangewezen als B-locaties terwijl het eigenlijk C-locaties zijn. Hierdoor ontstaat er voor gemeenten ruimte om meer werkgelegenheid te krijgen binnen de gemeente. Dit komt vooral omdat de B-locaties (vooral bedrijventerreinen) door de goede autobereikbaarheid ook zeer geschikt zijn voor kantoren. Een andere reden hiervoor was dat kantoren op C-locaties vanuit het beleid niet waren toegestaan. Ook op financieel gebied zoals inkomsten van grondverkoop, belastingen en werkgelegenheid was het voor gemeenten van belang om bestaande bedrijven te behouden en nieuwe aan te trekken. Hierdoor speelden gemeenten meer in op de wensen van bedrijven dan de wensen van de Rijksoverheid zoals verwoord in het ABC-locatiebeleid. Een laatste reden die genoemd wordt in het artikel door Jansen (1997) is het gebrek aan geschikte locaties. Vooral buiten de Randstad maakten bedrijven bezwaar tegen de strenge parkeernormen omdat volgens hen er geen goed alternatief was voor de auto. Een aantal gemeenten heeft dit opgelost door per locatie te kijken naar de kwaliteit van het openbaar vervoer en heeft daarop de parkeernormen aangepast. Wanneer het openbaar vervoer verbeterd werd dienden de bedrijven parkeerplaatsen te verwijderen maar door slechte handhaving vond dit nauwelijks plaats. Gemeenten kregen de opdracht van het Rijk om het beleid uit te voeren maar het beleid werd kortom niet of onvolledig uitgevoerd.

2.3.2 Resultaten ABC-locatiebeleid in de praktijk

Naast de eigen verantwoordelijkheid van gemeenten om het beleid door te voeren en de concurrentie onder steden is er nog een derde punt dat aangeeft dat de doelstellingen van het ABC-locatiebeleid niet geslaagd is. Uit de Monitor ABC-locaties (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998) blijkt dat 40% van alle bedrijven op A, B en C-locaties op de verkeerde plek is gevestigd. Bij deze monitor viel vooral op dat bedrijven uit de productie, industrie en transport en handel ook gevestigd waren op A en B-locaties terwijl deze vanuit het beleid juist op de C-locaties gevestigd dienden te worden. Over de periode van 1991-1996 blijkt dat een derde van alle bedrijven op de juiste plaats gevestigd is en een derde van de bedrijven op een verkeerde locatie. Het overige deel van de bedrijven is op locaties gevestigd die niet juist maar ook niet onjuist waren voor het type bedrijf (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001) (Wortelboer van Donselaar, et al., 2012). Dit heeft enkele redenen te weten: onduidelijkheid in de locatieprofielen en mobiliteitsprofielen van bepaalde bedrijven, sterke groei van de kantorensector en een gebrek aan grond op A-locaties. Op B- en C-locaties vestigden zich veel kantoren ten opzichte van de A-locaties. Vanuit het Rijksbeleid zouden kantoren juist niet op C-locaties gevestigd moeten worden maar door gebrek aan grond kwamen zij terecht op C-locaties aan de snelweg (Lensink & Spit, 1994).

2.4 Belangrijkste conclusies

Het overheidsbeleid met betrekking tot het ABC-locatiebeleid is ingevoerd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra uit 1992. De bedoeling van dit beleid was om het autogebruik te verminderen en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren aan de hand van strenge parkeernormen en vestigingseisen. Bij het beleid zijn drie zones binnen steden waarbij op A-locaties met goede openbaar vervoersknooppunten de strengste parkeernormen gelden. In latere beleidsnota's is het ABC-locatiebeleid losgelaten. Uit evaluatiestudies is gebleken dat het beleid niet succesvol is geweest. Dit is te verklaren aan de hand van diverse factoren:

- Provincies voeren het locatiebeleid niet (goed) door;
- Parkeernormen werden niet gehanteerd;
- Gemeenten wilden graag nieuwe vestigingen ook al ging dat in tegen het ABC-locatiebeleid;
- Provincies keurden bestemmingsplannen goed die niet in overeenstemming met het ABC-locatiebeleid waren;
- Gemeenten typeerden C-locaties onterecht als B-locaties;
- Er was een gebrek aan geschikte locaties.

3. Het vestigingsgedrag van bedrijven

In dit hoofdstuk zal ingegaan worden op enkele voor het onderzoek relevante locatietheorieën zoals de Neoklassieke locatietheorieën van Christaller en Myrdal. Tevens zal kort ingegaan worden op de voordelen die bedrijven kunnen behalen wanneer zich in elkaars nabijheid vestigen. Bij elke theorie zal worden bekeken wat de betekenis is van deze theorie voor het vestigingsgedrag van bedrijven op stationslocaties. Vervolgens zal worden gekeken naar diverse onderzoeken over de vestigingswensen van diverse typen bedrijven.

Centrale Plaatsentheorie Christaller

De theorie van Walter Christaller is bekend als de centrale plaatsentheorie, hierin verklaard hij de aanwezigheid van nederzettingen op basis van het verzorgingsgebied. Bij deze theorie ging Christaller uit van een aantal vaste aannames (Christaller, 1933):

- Economic man (iedereen heeft dezelfde kennis en het doel is winst te behalen);
- Isotrope vlakte (alle grond is hetzelfde en er bestaan geen ruimtelijke beperkingen);
- Er is een directe route naar de markt en de kosten naar de markt nemen lineair toe met de afgelegde afstand;
- Iedereen heeft hetzelfde inkomen en identieke consumptiepreferenties;
- Er is geen sprake van schaalvoordelen en/of agglomeratievoordelen.

Christaller heeft zijn theorie mede gericht op de dienstensector. Voor een bedrijf is er een bepaald aantal afnemers nodig om het bedrijf winstgevend te houden. In grote steden die midden in het model liggen zijn de meeste voorzieningen te vinden die dienen voor de regio, in de omliggende dorpen zijn steeds minder voorzieningen omdat hierbij het verzorgingsgebied ook kleiner is. Bij de aanleg van de Noordoostpolder is gebruik gemaakt van het model van Christaller waarbij er sprake is van één centrale stad (Emmeloord) met daaromheen een aantal kleinere steden/dorpen. Ook bij de typeverdeling van de NS stations is de theorie van Christaller te zien. Grote steden hebben grote stations met meerdere verbindingen terwijl dorpen veelal maar een beperkt aantal verbindingen hebben met andere steden. Het draagvlak en verzorgingsgebied rond stations in grote steden is groter dan in kleinere steden.

Op basis van deze theorie valt te verwachten dat de stations in grote steden (type 1 stations), zoals Amsterdam, Den Haag en Utrecht ook meer vestigingen en werkzame personen hebben bij stations dan de stations in de kleinere steden zoals Haarlem en Amersfoort. Ook de centrale ligging van de stations binnen de stad kan zorgen voor een groter draagvlak zoals de stations Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal. Deze stations zouden door de ligging in het stadscentrum een groter aantal vestigingen en werkzame personen moeten hebben dan de stations die niet zijn gelegen in het stadscentrum zoals Amsterdam Amstel, Amsterdam Zuid, Amsterdam Bijlmer ArenA, Den Haag Hollands Spoor, Haarlem en Amersfoort.

De cumulatieve causatietheorie van Myrdal

De Zweedse econoom Gunnar Myrdal is vooral bekend geworden vanwege zijn theorie over de cumulatieve causatie uit 1957 (Myrdal, 1957). Deze theorie gaat ervan uit dat goede locaties (landen of regio's) alleen maar beter worden en slechtere locaties verslechteren in de loop van de tijd. De goede locaties trekken juist nieuwe bedrijven en bewoners aan waardoor deze regio alleen maar zal groeien en interessanter wordt voor nieuwe ontwikkelingen. Op een gegeven moment kan er sprake zijn van "spread"-effecten wanneer de economische activiteiten zich verspreiden rond de oorspronkelijke locatie. Dit kan een aantal redenen hebben zoals hoge grondkosten, ruimtegebrek of verkeersproblemen. Hierdoor wijken bedrijven uit naar omliggende gebieden waar bovenstaande problemen (nog) niet voorkomen.

Wanneer de theorie van Myrdal geprojecteerd wordt op stationslocaties zal verondersteld kunnen worden dat stationslocaties waar op dit moment veel bedrijven en instellingen zijn gevestigd danwel veel werkzame personen zijn, het in de toekomst alleen nog maar beter moeten gaan doen. Tevens is de veronderstelling dat stationslocaties of referentiegebieden die in de buurt van een sterk economisch punt zijn gelegen het op den duur ook beter gaan doen door het "spread"-effect.

Ook overheidsinspanningen kunnen bijdragen dat stationsgebieden beter presteren. Een voorbeeld van overheidsinspanningen is de vestiging van de bibliotheek en het conservatorium op het Oosterdokseiland in Amsterdam. Door de vestiging van deze overheidsdiensten geeft de gemeente aanzet tot de ontwikkeling van dit gebied waardoor er een sterke aantrekkingskracht is voor andere bedrijven om zich ook op deze locatie te vestigen. Andere voorbeelden zijn de vestigingen van het VU medisch centrum en de rechtbank op de Zuidas van Amsterdam en de diverse ministeries die zijn gelegen rond station Den Haag Centraal. Door deze overheidsinspanningen en investeringen rond bepaalde locaties zou er een vliegwieleffect kunnen optreden waarbij de ontwikkeling van het aantal vestigingen en aantal werkzame personen een stijging laat zien. Voor het verdere onderzoek wordt verwacht dat de stations Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Den Haag Centraal een grotere procentuele stijging in het aantal vestigingen en aantal werkzame personen laten zien dan de overige stationslocaties.

Schaalvoordelen

Diverse economen en geografen hebben de schaalvoordelen voor bedrijven beschreven in theorieën zoals Philip McCann. Volgens McCann kunnen schaalvoordelen voorkomen als bedrijven zich bij elkaar gaan vestigen. Marshall geeft aan dat er drie redenen zijn waarom bedrijven in dezelfde industrie voordeel hebben wanneer ze zich bij elkaar gaan vestigen. Als eerste is er sprake van informatieoverdracht. Hierbij hebben bedrijven contact met elkaar waardoor informatie eenvoudiger kan worden gedeeld en werknemers van elkaar kunnen leren. Het tweede punt is de niet-verhandelbare input. Bij dit punt is er sprake van toeleveranciers die zich dicht bij de afnemer willen vestigen zodat de transportkosten lager komen te liggen. Het derde punt is de kwaliteit en omvang van de beroepsbevolking (McCann, 2001).

Volgens Hoover zijn er nog drie voordelen voor het clusteren van bedrijven. De eerste omvat de interne schaalvoordelen waarbij bij een toename van de productie de productiekosten per product dalen, hierdoor worden de productiekosten lager waardoor bedrijven de producten goedkoper op de markt kunnen brengen en/of een grotere markt kunnen bedienen. Het tweede voordeel zijn de lokalisatievoordelen. Deze lokalisatievoordelen zijn ook door Marshall genoemd en betreffen de voordelen die bedrijven kunnen hebben als ze dicht bij elkaar gevestigd zijn zoals informatie-uitwisseling. Het derde voordeel heeft betrekking op de urbanisatievoordelen. Hierbij gaat het om bedrijven uit verschillende sectoren die gebruik maken van dezelfde diensten zoals transport of schoonmaakdiensten (McCann, 2001).

Schaalvoordelen bij stationslocaties zijn vooral te vinden bij grote kantoorgebouwen waar meerdere bedrijven/instellingen gevestigd zijn. Hierdoor kunnen ze gebruik maken van wat Hoover aangeeft als urbanisatievoordelen. De bedrijven maken gezamenlijk gebruik van beveiliging, schoonmaak en catering waardoor de kosten voor de individuele bedrijven lager uitvallen. Dit kan een reden zijn voor bedrijven en instellingen om zich rond die stationslocaties te vestigen waar sprake is van grotere gebouwen die gedeeltelijk gehuurd danwel gekocht kunnen worden. De theorie van McCann gaat niet in op verschillende typen locaties. Het is dan ook niet aan te geven of een stationslocatie leidt tot meer schaalvoordelen voor bedrijven ten opzichte van overige werklocaties. Vanuit de theorie zou men kunnen afleiden dat schaalvoordelen meer voorkomen op de referentiegebieden. Bedrijven rond stationslocaties zouden echter wel meer gebruik maken van urbanisatievoordelen omdat rond stationslocaties veelal bedrijfsgebouwen aanwezig zijn met meerdere gebruikers terwijl op de onderzochte referentiegebieden veelal solitaire kantoorgebouwen aanwezig zijn met een enkele

gebruiker. De verwachting voor het verdere onderzoek is dat rond stationslocaties meer vestigingen en meer werkzame personen zijn dan bij de referentiegebieden.

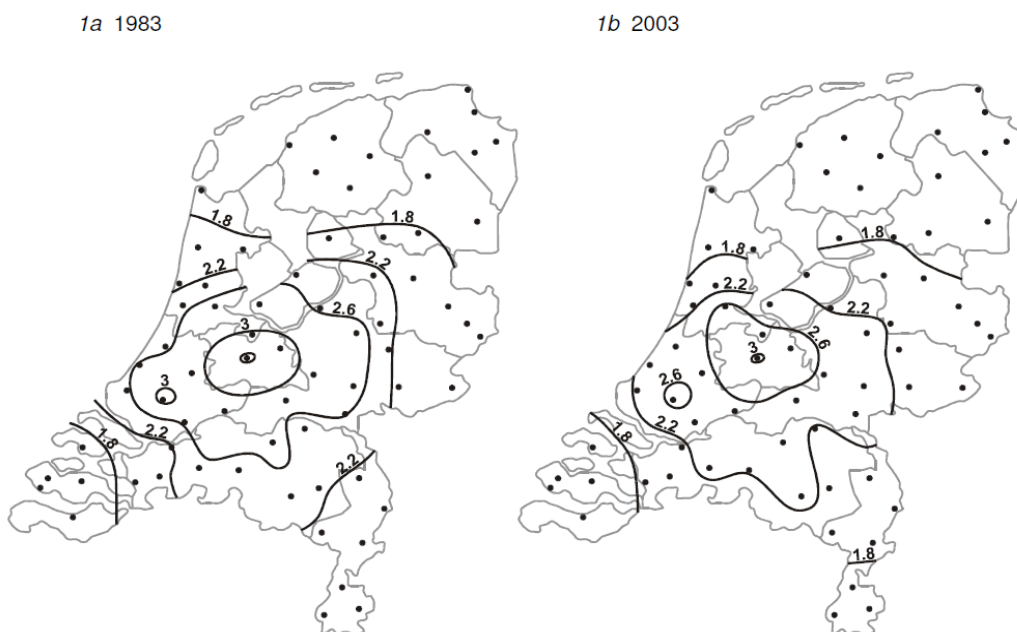
3.1 Locatievoorkeuren bedrijven

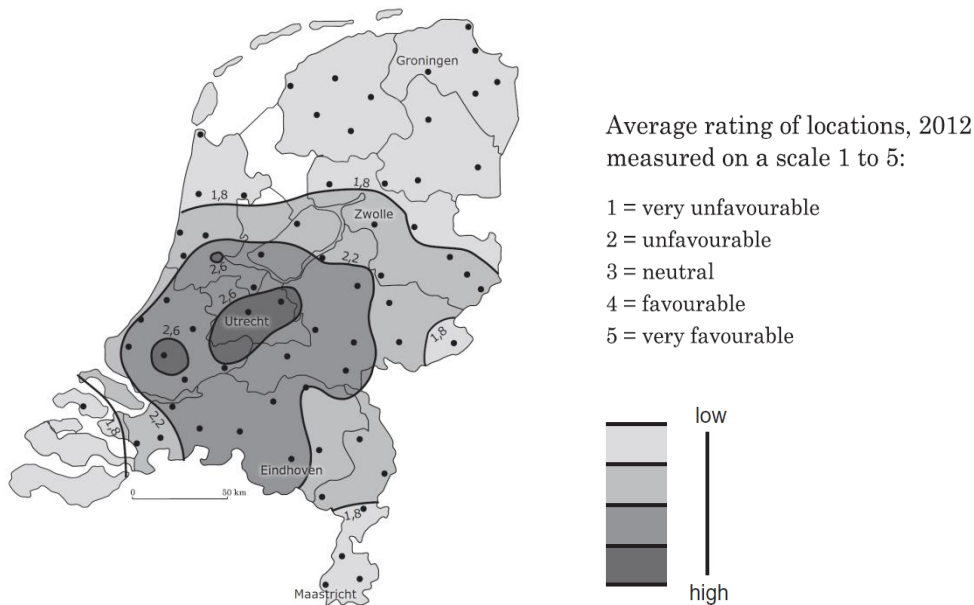
In de afgelopen decennia zijn er verschillende onderzoeken verricht naar locatievoorkeuren van bedrijven. In onderstaande paragrafen zal nader ingegaan worden op enkele onderzoeken die relevant zijn voor deze thesis. Ook zal specifiek worden ingegaan op een onderzoek naar HST (High Speed Train) stations en een bedrijvenonderzoek van de gemeente Amsterdam. De factoren die bedrijven aangeven die zij belangrijk vinden met betrekking tot een nieuwe locatie of de nadelen die ze ervaren met betrekking tot de huidige locatie geven een beeld van de voor- en nadelen van stationslocaties en de mate waarin deze populair danwel minder populair zijn voor bedrijven om zich te vestigen. Allereerst zal een beeld worden gegeven van de locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers aan de hand van onderzoeken van Pellenburg, Van Steen en Meester. Vervolgens wordt ingegaan op diverse onderzoeken die de locatievoorkeuren van bedrijven in diverse sectoren hebben onderzocht. In paragraaf 3.1.3 wordt vervolgens ingegaan op stationslocaties versus overige vestigingslocaties en een onderzoek naar HST stations als vestigingsplaats. Ook wordt kort ingegaan op de gemeenten Amsterdam als vestigingsplaats aangezien 4 stations binnen Amsterdam zijn geselecteerd als case-study. Tenslotte wordt ingegaan op de Zuidas in Amsterdam en de mogelijke gevolgen van het Dok-model waarbij de snelweg A10 en de railverbindingen ondergronds worden aangelegd.

3.1.1 Locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers

Pellenburg en Van Steen (Pellenburg & Steen, 2013) en Meester en Pellenburg (Meester & Pellenburg, 2006) hebben verschillende onderzoeken verricht naar de locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers. Aan de hand van deze onderzoeken is duidelijk geworden welke locaties bij Nederlandse ondernemers de voorkeur hebben wanneer zij zich overal in Nederland zouden kunnen vestigen. De weergave van deze locatievoorkeuren is te zien in afbeelding 3-1 waar met behulp van lijnen en kleuren is aangegeven welke locatie de hoogste voorkeur heeft. De cijfers in de figuren geven de mate van preferentie aan. Hoe hoger het cijfer hoe hoger de waardering.

Afbeelding 3-1 Locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers 2012, 1983, 2003





Bron: Pellenburg & Van Steen (2013), Meester & Pellenburg (2006)

In het onderzoek gehouden in 2012 gaven de ondernemers aan dat Utrecht de meest favoriete vestigingsplaats is gevolgd door een straal rond Utrecht waarbinnen de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en gedeelten van Noord-Holland en Gelderland zijn gelegen. Dit is te zien in bovenstaande afbeelding waarbij Utrecht een donkere zone heeft wat duidt op een hoge waardering van 2.6 op een schaal van 5. Ook rond Amsterdam en Rotterdam is de waardering groot. Gebieden die het laagst scoren zijn de provincies Friesland, Groningen, Drenthe, Zeeland en Zuid Limburg. Wanneer gekeken wordt naar het verschil in beoordelingen tussen 1993 en 2012 valt op dat een groot gedeelte van Nederland in rating is gedaald, dat wil zeggen de beoordeling van de ondernemers is lager geworden dan bij het vorige onderzoek in 2003. Dit is een trend die al vanaf het eerste begin van het onderzoek in 1983 zichtbaar is, waarbij voor Utrecht het grootste verschil waar te nemen is. Wel valt op te merken dat in alle drie de onderzoeken Utrecht de hoogste waardering krijgt. Regionaal blijkt er weinig te veranderen in de locatievoorkeur van Nederlandse ondernemers.

Op grond van het onderzoek van Pellenburg en Van Steen en Meester en Pellenburg kan verondersteld worden dat stationslocaties en referentiegebieden die centraal in het land zijn gelegen een groter aantal vestigingen en werkzame personen per hectare hebben dan de stationslocaties en referentiegebieden die minder centraal zijn gelegen. De steden die centraal in het land zijn gelegen en die geselecteerd zijn voor dit onderzoek zijn Utrecht en Amersfoort. Deze steden zouden dan ook meer vestigingen en werkzame personen per hectare moeten hebben. Ook Amsterdam zou aan de hand van het onderzoek uit 2012 hoger moeten scoren dan steden als Den Haag en Haarlem.

3.1.2 Vestigingsvoorkeuren bedrijven

Er zijn diverse redenen waarom bedrijven verhuizen. In de loop der jaren zijn er diverse onderzoeken verricht naar de verhuismotieven. Bij bedrijfsverhuizingen wordt vaak gesproken over 3 factoren aan de hand waarvan bedrijven keuzes maken te weten: Pushfactoren (redenen om de oude locatie te verlaten), Pullfactoren (redenen om voor een bepaalde locatie te kiezen) en Keepfactoren (redenen om juist op de eigen locatie te blijven). Vooral voor de Pushfactoren en Pullfactoren zijn meerdere onderzoeken verricht.

Tabel 3-1 Pushfactoren bedrijven in 1977, 1988, 1999 en 2008

	1977	1988	1999	2008
1	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Gebrek aan uitbreidingsruimte
2	Organisatorische overwegingen	Organisatorische overwegingen	Organisatorische overwegingen	Organisatorische overwegingen
3	Slechte staat van de bedrijfsruimte	Moeilijke plaatselijke verkeerssituatie	Optimistische toekomstverwachting	Optimistische toekomstverwachting
4	Dreiging onteigening/huuropzegging	Slechte staat van de bedrijfsruimte	Geen representatief gebouw	Geen representatief gebouw
5	Geen representatieve omgeving	Geen representatief gebouw	Slechte staat van de bedrijfsruimte	Slechte staat van de bedrijfsruimte

Bron: Pellenbarg (1977), Besselink e.a. (1988), Kok e.a. (1999), Boelens (2008).

In tabel 3-1 is een overzicht gegeven van vier verschillende onderzoeken naar de Pushfactoren over 4 perioden met daarbij de 5 belangrijkste redenen voor bedrijven om de huidige locatie te verlaten. Opvallend is de belangrijkste reden die in elk onderzoek naar voren komt het gebrek aan uitbreidingsruimte. Ook organisatorische overwegingen spelen een belangrijke rol en komt bij elk onderzoek op de tweede plaats. Bij deze laatste kan worden gedacht aan fusies, of samenvoeging van bepaalde bedrijfsonderdelen. Ook het gebouw en de uitstraling van het pand speelt een rol om de huidige locatie te verlaten.

Tabel 3-2 Pullfactoren bedrijven in 1977, 1988, 1999 en 2008

	1977	1988	1999	2008
1	Mogelijkheid tot uitbreiding	Gunstige verkeersligging	Gunstige verkeersligging	Gunstige verkeersligging
2	Organisatorische overwegingen	Mogelijkheid tot uitbreiding	Representatief gebouw	Representatief gebouw
3	Aanwezigheid bedrijfsruimte	Gunstige plaatselijke verkeerssituatie	Mogelijkheid tot uitbreiding	Aanwezigheid bedrijfsruimte
4	Gunstige verkeersligging	Lage prijs grond en gebouwen	Aanwezigheid bedrijfsruimte	Lage prijs grond en gebouwen
5	Gunstige plaatselijke verkeerssituatie	Betere bereikbaarheid voor afnemers	Meer parkeergelegenheid	Representatieve omgeving

Bron: Pellenbarg (1977), Besselink e.a. (1988), Kok e.a. (1999), Boelens (2008)

In tabel 3-2 is van de onderzochte studies een opsomming gemaakt van de belangrijkste pullfactoren voor bedrijven. Over de jaren heen is een verschil waar te nemen tussen de redenen voor bedrijven om voor een bepaalde locatie te kiezen. De gunstige verkeersligging (met de auto, langs snelwegen of uitvalswegen) komt echter terug in de laatste 3 onderzoeken en ook hierbij de uitstraling van het pand en de mogelijkheid om uit te breiden. In bovenstaande tabellen komt echter de aansluiting op het openbaar vervoer niet naar voren uit de onderzoeken als één van de belangrijkste redenen om weg te gaan van de huidige locatie danwel naar een andere locatie te gaan. Bij het laatste onderzoek van Boelens (Boelens, 2009) geven slechts 2 bedrijven van de 35 aan dat de slechte bereikbaarheid van het openbaar vervoer enigszins van belang is als pushfactor. Bij de pullfactoren scoort de bereikbaarheid met het openbaar vervoer beter, 1 bedrijf geeft aan dat het enigszins van belang is en 6 bedrijven geven aan dat het van belang is bij de keuze van een nieuwe locatie.

In de thesis van C.C.R.M. Meuwissen (Meuwissen, 2004), is een samenvatting gemaakt van diverse onderzoeken van Buck Consultants waarbij gekeken wordt naar de vestigingsvoorkeuren van 4 sectoren.

Tabel 3-3 Eisen aan de bedrijfsomgeving per bedrijfscategorie

Eisen	Bedrijfstype			
	industrie / productie	handel	verkeer en vervoer	Dienstverlening
Bereikbaarheid algemeen	50%	49%	41%	43%
Bereikbaarheid weg	43%	45%	47%	37%
Bereikbaarheid voor klanten	17%	24%	17%	31%
Gebouw en omgeving	20%	21%	17%	27%
Parkeermogelijkheden	19%	21%	21%	37%
Bereikbaarheid OV	13%	11%	14%	21%
Nabij aan- afvoerpunten	6%	8%	4%	1%
Overige voorwaarden	3%	3%	3%	3%
Aantal bedrijven	322	162	113	308

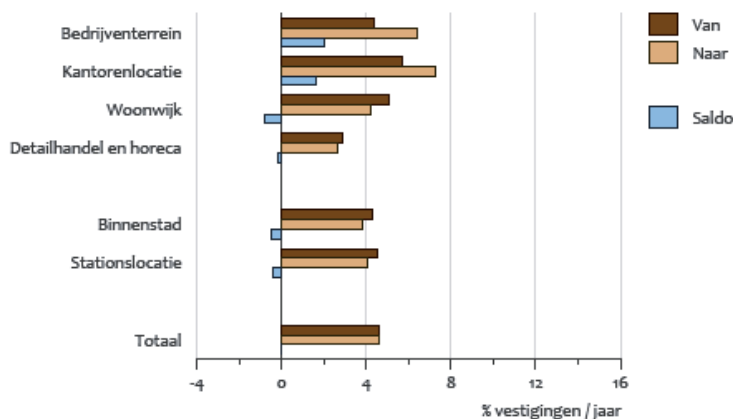
Bron: tabel van Buck Consultants, uit thesis C.C.R.M. Meuwissen 2004

Tabel 3-3 toont de belangrijkste eisen die bedrijven stellen aan de locatie. Voor deze thesis is de sector Dienstverlening het meest van belang omdat deze sector ook rond stationslocaties voorkomt. Uit de tabel is op te maken dat de algemene bereikbaarheid voor bedrijven van het voornaamste belang is gevolgd door de bereikbaarheid over de weg. De bereikbaarheid per openbaar vervoer speelt met 21% een secundaire rol. In navolging van de bereikbaarheid per weg speelt ook voor 37% van de ondervraagde bedrijven parkeermogelijkheden een grote rol. Bedrijven die gevestigd zijn in het centrum hechten vooral waarde aan een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid voor klanten inclusief goede parkeermogelijkheden. In het rapport is ook gekeken naar het programma van eisen van bedrijven rond stedelijke knooppunten in de Randstad en buiten de Randstad. Opmerkelijk hierbij is dat bedrijven op de stedelijke knooppunten van de Randstad meer waarde hechten aan de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en parkeermogelijkheden. Bedrijven buiten de stedelijke knooppunten en buiten de Randstad hechten meer waarde aan de bereikbaarheid over de weg.

3.1.3 Stationslocaties versus overige vestigingsplaatsen

Uit een onderzoek naar verplaatsingen en vestigingen van bedrijven door Weterings en Raspe over de periode 1996-2006 blijkt dat er bij stationslocaties veel vestigende bedrijven zijn maar ook veel, en meer vertrekkende bedrijven (Weterings & Raspe, 2010).

Figuur 3-1 Bedrijfsmigratie naar werklocatie periode 1999-2006



Bron: Weterings & Raspe, 2010 Lisa (1999-2006)

Het saldo is bij stationslocaties negatief, zoals te zien is in figuur 3-1) wat aangeeft dat meer bedrijven de stationslocatie verlaten dan dat bedrijven zich vestigen rond stationslocatie. In het onderzoek zijn ook andere werklocaties onderzocht waarbij de belangrijkste uitkomst is dat de woonwijk het grootste negatieve saldo heeft en de bedrijventerreinen en kantorenlocaties de grootste positieve saldo's laten zien.

Wanneer gekeken wordt naar de herkomst van bedrijven die zich vestigen op stationslocaties blijkt dat de meeste bedrijven, (3,2%) vanuit woonwijken verhuizen naar stationslocaties. Ook vanuit andere stationslocaties verhuizen bedrijven naar stationslocaties (1,8%). Bedrijfsverhuizingen vinden vrijwel niet plaats van de overige locaties naar de stationslocaties. Wanneer gekeken wordt naar de verhuisde bedrijven vanaf een stationslocatie gaat 3% naar een woonwijk en 1,3% naar een bedrijventerrein. Stationslocaties zijn over de periode 1999-2006 niet zo succesvol dat ze veel bedrijven van andere werklocaties aan weten te trekken. Wel wordt duidelijk dat het aantal vestigingen van de bouwnijverheid en de zakelijke dienstverlening alsmede de consumentendiensten groeit rond stationslocaties. De Industrie en logistiek nemen juist af op deze locaties mede door de herstructurering van oude industriegebieden die veelal rond stations zijn gelegen.

3.1.4 HST stations als vestigingsplaats voor kantoren en winkels

In de thesis van Mig de Jong zijn een aantal HST stations onderzocht om de aantrekkelijkheid voor kantoren en winkels te meten. In het onderzoek zijn 10 criteria voor succesvolle HST locaties naar voren gekomen na onderzoek onder 8 case study locaties in West Europa waaronder de stations Amsterdam Zuid en Arnhem Centraal. De 10 criteria voor kantoren zijn als volgt (Jong, 2007). De cijfers geven de belangrijkheid van het criterium aan, bij gelijke cijfers zijn de criteria even belangrijk.

Tabel 3-4 Belangrijke criteria voor het succes van kantoren op HST stationslocaties

1. Regionale economie	5-6. Ligging in de stad	7-10. Internationale bereikbaarheid
2. Uitstraling van het gebied	5-6. Functiemenging	7-10. Clustering
3-4. Regionale treinverbindingen	7-10. Maatschappelijk draagvlak	
3-4. Goede autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid	7-10. Goede nationale bereikbaarheid	

Bron: Mig de Jong 2007, eigen vertaling

Het belangrijkste criterium is de regionale economie, deze beïnvloedt zowel de vraag naar kantoren als de prijs van kantoorruimte. Een sterke regionale economie is belangrijk voor het succes van deze locaties. Tevens is de uitstraling van het gebied van belang, een goede en succesvolle uitstraling zorgt ervoor dat andere bedrijven zich willen vestigen in dit gebied. Van belang bij een succesvolle HST locatie zijn ook de regionale spoorverbindingen en de autobereikbaarheid inclusief parkeervoorzieningen. De goede regionale treinverbindingen zijn volgens de Jong te verklaren doordat de arbeidsmarkt regionaal is waardoor veel werknemers uit de regio met het openbaar vervoer zullen komen. Ook de parkeervoorzieningen zijn belangrijk omdat vooral bij grote bedrijven de directie en hogere werknemers niet met het openbaar vervoer reizen. Op plaats 5-6 staat de ligging in de stad en functiemenging. Stationslocaties waar in de omgeving veel onbebouwd terrein is draagt bij aan een slechtere stationsomgeving. Het station moet passen binnen het gebied en het station moet verbonden worden met de omgeving. Locaties waar verschillende functies bijeenkomen zorgen ervoor dat het imago en uiterlijk van de locatie verbetert.

HST stations blijken ook gunstige locaties te zijn voor winkels. De criteria die aanwezig moeten zijn in een bepaald gebied om een locatie rond HST stations aantrekkelijk te maken voor winkels staan opgesomd in tabel 3-5 waarbij de nummers de belangrijkheid van de criteria aangeven.

Tabel 3-5 Belangrijke criteria voor het succes van winkels op HST stationslocaties

1. Passerende reizigers	3-5. Kwaliteit van de openbare ruimte	9-10. Lokale werknemers en bewoners
2. Regionale economie	6-8. Andere winkels (om meer klanten aan te trekken)	9-10. Verschillende functies
3-5. Uitstraling van de locatie	6-8. Andere winkels (meer winkels maken een gebied aantrekkelijker)	
3-5. Toegankelijkheid met het openbaar vervoer	6-8. Dichtheden	

Bron: Mig de Jong 2007, eigen vertaling

Voor succesvolle winkellocaties op of nabij stationslocaties is het belangrijkste criterium het aantal passerende reizigers. Ook is een goede regionale economie van belang evenals de uitstraling van de locatie en de toegankelijkheid met het openbaar vervoer. Net als de uitstraling van het gebied is ook de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijk, door een goede kwaliteit worden mensen vrolijker en komen er meer klanten. De aanwezigheid van andere winkels, staat twee keer vermeld in de top 10, dit heeft enerzijds te maken dat wanneer er andere winkels zijn deze ook meer mensen aantrekken en anderzijds geldt hoe meer winkels hoe beter de aantrekkelijkheid is. Dit is conform de theorie van Myrdal waarbij aangegeven wordt dat goede locaties voor winkels een aantrekkende werking hebben op andere winkels en op publiek. Ook de schaalvoordelen spelen hier een rol, door een groter aanbod komen er meer bezoekers. Hoge dichtheden zijn van belang om een grotere stroom van passanten te kunnen aantrekken.

Voor het creëren van een aantrekkelijke stationslocatie voor kantoren lijkt het van belang dat de criteria zoals in tabel 3-4 vermeld gehanteerd worden. Voor het onderzoek naar de aantrekkelijkheid van stationslocatie ten opzichte van de referentiegebieden springen een aantal criteria naar voren zoals, uitstraling van de locatie, regionale spoorverbindingen, goede autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid. Bedrijven vinden deze punten zeer belangrijk wanneer ze zich willen vestigen rond stationslocaties. Opmerkelijk is het derde punt waarbij gebleken is dat terwijl rond stationslocaties het openbaar vervoer veelal uitstekend is, ook bereikbaarheid per auto en parkeerplaatsen belangrijk zijn.

Uit het onderzoek van Willigers (Willigers, 2006) blijkt dat bedrijven die recent zijn verhuisd zijn in de Randstad vooral de voorkeur gaven aan bereikbaarheid (54%) en de uitstraling van het pand van 13%. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer speelt echter maar bij 3% van de ondervraagden een rol bij de keuze van de nieuwe locatie. Een kwart van de ondervraagde bedrijven geeft echter aan dat ze bij een eventuele verhuizing van het bedrijf zal kijken naar een locatie rond een HST-station. Van deze groep geeft de meerderheid aan (62%) dat dit is vanwege de bereikbaarheid en het mogelijk gebruik van de internationale hogesnelheidslijn, 20% geeft aan dat het komt door de uitstraling en het mogelijk positieve imago wanneer ze zich op dergelijke locatie vestigen.

3.1.5 Vestigingsvoorkeuren binnen de gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft in 2007 een onderzoek gedaan naar bedrijfsmigratie voor het jaar 2005 (Oosteren, et al., 2007). In het rapport worden diverse redenen genoemd waarom bedrijven kiezen voor Amsterdam. De gemeente stelt dat bedrijven een voorkeur hebben voor nieuwe representatieve panden met voldoende parkeerplaatsen. Wanneer ze willen uitbreiden kiezen ze voor een locatie buiten het centrum en voor locaties die goed bereikbaar zijn met zowel de auto als het openbaar vervoer. Andere redenen zijn: de uitstraling van Amsterdam, het culturele klimaat, de aanwezigheid van soortgelijke bedrijven en de woonplaats van het personeel. Voor multinationals wordt gesteld dat ook de bereikbaarheid voor buitenlandse relaties van belang bleek toen bedrijven zoals Philips, Ahold en Akzo naar Amsterdam verhuisden.

In figuur 1 van bijlage 4 zijn de pushfactoren weergegeven die bedrijven hebben genoemd in 2005 om Amsterdam te verlaten. De drie meest genoemde factoren zijn: privéredenen, concentraties of fusies en een te klein pand of gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden. In 2003 is ook onderzoek gedaan naar deze redenen en toen waren de belangrijkste factoren: gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, privéredenen en slechte representativiteit en imago van de directe omgeving.

In figuur 2 van bijlage 4 zijn de genoemde pullfactoren te zien waarom bedrijven juist kiezen voor een locatie binnen Amsterdam. De drie meest genoemde factoren zijn: organisatorische overwegingen zoals concentraties of fusies, de goede autobereikbaarheid en een groter pand dan wel goede uitbreidingsmogelijkheden. De goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer wordt door slechts 5% van de bedrijven genoemd als reden om te kiezen voor Amsterdam als vestigingsplaats. In 2003 waren redenen om naar Amsterdam te verhuizen goede uitbreidingsmogelijkheden, goede representativiteit van de directe omgeving en de directe beschikbaarheid van een pand.

3.1.6 Effecten van zichtbaarheid vanaf een snelweg en spoorweg bij de Zuidas

Greve (Greve, 2008) heeft in 2008 een studie verricht naar de effecten van het ondergronds aanleggen van de snelweg A10 bij de Zuidas en het station Amsterdam Zuid. Door de tunnel ontstaat op maaiveld een areaal van ongeveer 24 hectare waar nieuw vastgoed ontwikkeld kan worden. Uit eerdere studies die in dit rapport zijn opgenomen blijkt dat de zichtbaarheid vanaf een snelweg de waarde van de kantoorpanden en de huurprijzen doet stijgen. Voor locaties waarbij die zichtbaarheid komt vanaf het openbaar vervoer geldt dat niet en blijkt dat de zichtbaarheid geen invloed heeft op de hoogte van de huur, koopsom of BAR. De zichtbaarheid van de kantoren vanaf de A10 wordt door de bedrijven als positief beoordeeld voor het imago van de Zuidas. De uitkomst van het onderzoek is dat bij het toepassen van de ondertunneling van zowel de snelweg als de railverbindingen kantoorgebruikers €66,00 per vierkante meter vvo bereid zijn meer te betalen. Dit is echter minder dan de €89,20 per vierkante meter vvo die ze bereid zijn meer te betalen dan wanneer voor het zogenoemde "Dijkmodel" wordt gekozen waarbij de bedrijven zichtbaar blijven.

Ook is in het onderzoek van Greve gekeken naar de argumenten die de bedrijven hebben gegeven die zich op de Zuidas hebben gevestigd. De meest genoemde reden is het imago van het gebied gevolgd door de goede bereikbaarheid. De bereikbaarheid die de bedrijven hebben aangegeven is voor zowel het openbaar vervoer als voor het vervoer per auto. De belangrijkste conclusies van het onderzoek van Greve is dat zichtbaarheid van kantoorpanden vanaf het openbaar vervoer niet bijdraagt aan een hogere waarde van het kantoorpand of zich vertaalt in een hogere huur.

Aan de hand van dit onderzoek kan worden verondersteld dat een kantoorpand op een zichtlocatie aan de snelweg een (financieel) betere optie is dan een kantoorpand langs een spoorverbinding.

3.2 Belangrijkste conclusies

Het ABC-locatiebeleid was gericht op het reduceren van het autogebruik bij bedrijven door strenge parkeernormen te stellen en vestigingseisen te stellen ten aanzien van verschillende typen bedrijven. Op A-locaties, voornamelijk rond stations lag de nadruk op het gebruik van het openbaar vervoer. Hoe verder van openbaar vervoerslocaties hoe ruimer de parkeernormen voor bedrijven werden gesteld.

Wanneer gekeken wordt naar de locatievoorkeuren van uiteenlopende typen bedrijven in diverse onderzoeken valt op dat bedrijven in het algemeen bereikbaarheid met de auto belangrijk vinden en in veel mindere mate de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ook in een onderzoek uit 1988 (voor de invoering van het ABC-locatiebeleid) was de bereikbaarheid per auto al belangrijk. Ook op lagere schaal, bedrijfsmigratie binnen Amsterdam, is bereikbaarheid per auto, zichtbaarheid vanaf de snelweg en imago van de locatie een belangrijke reden voor bedrijven om naar een bepaalde locatie

te verhuizen. Het ABC-locatiebeleid heeft bij bedrijven niet geleid tot een verandering in de locatiegedrag van bedrijven. Dit duidt op verschillende inzichten over de juiste locatie voor bedrijven tussen de overheid en het bedrijfsleven.

In hoofdstuk 5 zullen een aantal veronderstellingen naar aanleiding van de vestigingsplaatstheorieën en de locatievoorkeuren van bedrijven getoetst worden aan de hand van statistische gegevens. De veronderstellingen die voortvloeien uit dit hoofdstuk zijn:

- De steden die centraal in het land zijn gelegen te weten Utrecht en Amersfoort hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan minder centraal gelegen steden als Den Haag en Haarlem. Amsterdam heeft vanwege de hoge score in het onderzoek van Pellenburg en Steen (2013) op het gebied van locatievoorkeur ook een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare dan Den Haag en Haarlem.
- Door grotere draagvlak en verzorgingsgebied rond stations in grote steden hebben de type 1 stations (Amsterdam CS, Den Haag CS en Utrecht CS) meer vestigingen en werkzame personen dan stationslocaties in kleinere steden (Haarlem en Amersfoort).
- Stations die in het stadscentrum zijn gelegen zoals de stations Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die niet in het stadscentrum zijn gelegen.
- Door overheidsinspanningen en investeringen rond bepaalde locaties zouden locaties waar de overheid heeft geïnvesteerd of eigen diensten heeft gevestigd een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare moeten hebben. Dit zijn de stations Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Den Haag Centraal.
- Een kantoorpand op een zichtlocatie aan de snelweg is een (financieel) betere optie dan een kantoorpand langs een spoorverbinding waardoor het aantal vestigingen en werkzame personen per hectare op referentiegebieden langs snelwegen hoger zijn dan bij stationslocaties. De referentiegebieden waarvoor dit zou moeten gelden zijn: Rijnsweerd, Papendorp, Leidsche Rijn, Ypenburg, Forepark, Binckhorst, De Hoef, Calveen, Riekerpolder.
- Stationslocaties die per auto goed bereikbaar zijn en waar ook voldoende parkeergelegenheid aanwezig is presteren beter op het gebied van aantal vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die minder goed bereikbaar zijn per auto. De stations die goed bereikbaar zijn per auto zijn: station Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA. Deze drie genoemde stations zouden volgens de wensen van de bedrijven een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare moeten hebben dan de overige stationslocaties.

4. Beschrijving van de stations en referentiegebieden

In dit hoofdstuk zal van elk geselecteerd station en referentiegebied een korte beschrijving gegeven worden. Hierin worden de kenmerken van de stations en gebieden genoemd zoals omvang van het gebied, aantal werkzame personen, aantal vestigingen en de grootste gevestigde bedrijven/instellingen. In tabel 4-1 is een overzicht gemaakt van alle relevante kenmerken van de geselecteerde stationslocaties en referentiegebieden. Bijlage 6 bevat een overzicht van alle wijken en buurten van de gebieden die zijn meegenomen in het onderzoek. In bijlage 7 is de geografische ligging van de gebieden in de verschillende steden weergegeven.

Tabel 4-1 Overzicht stationslocaties en referentiegebieden

Station/referentiegebied	Omvang gebied in ha 2012 CBS	Aantal werkzame personen (2012)	Aantal vestigingen (2012)	Belangrijkste vestigingen	Ontwikkelingsperiode	Parkeernorm kantoren
Amsterdam						
Amsterdam Centraal Station	95	9.009	931	booking.com, TomTom, Ahold, Ymere	vanaf 2000 (Oosterdokseiland)	1 pp / 250 m2 bvo
Amsterdam Zuid	230	15.475	616	Google, ABM AMRO, ING, RBS	2002-2040	1 pp / 250 m2 bvo
Amsterdam Amstel	442	9.650	375	Philips, Rabobank, Delta Lloyd	vanaf begin jaren 90	1 pp / 250 m2 bvo
Amsterdam Bijlmer ArenA	620	34.479	782	Ziggo Dome, Adidas, ING	eind jaren 80	1 pp / 250 m2 bvo
Science Park	281	2.561	204	UvA, AMS-IX, Infracom	1996-2015	1 pp / 125 m2 bvo
Hamerstraat	67	2.520	388	Draka, autoshowrooms en creatieve bedrijven	2010-2020 (herstructurering)	1 pp / 125 m2 bvo
Riekerpolder	418	8.061	122	PWC, IBM, Mexx	begin jaren 90	1 pp / 125 m2 bvo
Buiksloterham	246	4.658	512	Shell, diverse groothandels, woonboulevard	2005-2030 (herstructurering)	1 pp / 125 m2 bvo
Utrecht						
Utrecht Centraal	163	33.761	1.411	Hoog Catharijne, Jaarbeurs	2003-2020 (nieuwbouw)	1 pp / 250 m2 bvo
Papendorp	186	16.591	227	KPN, Deloitte, Jones Lang Lasalle	sinds 2000	min 1,2 max 1,9 pp / 100 m2 bvo
Rijnsweerd	161	7.820	285	Provinciehuis, Deutsche Bank, FNV Bondgenoten	begin jaren 80	min 0,8 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Leidsche rijn	169	1.969	743	KPMG, Rabobank	sinds 2000	min 0,8 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Haarlem						
Station Haarlem	52	2.356	391	Zakelijke dienstverlening, Europees Platform Educatie	Geen "nieuwe" bebouwing	1,2 pp / 100 m2 bvo
Centrum	89	8.919	1.632	Vooral detailhandel en horeca	Geen "nieuwe" bebouwing	min 0,8 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Schalkwijk	730	6.648	1.077	Belastingdienst, FNV, UWV, Rijkswaterstaat	Jaren 60	min 1 max 2 pp / 100 m2 bvo
Waarderpolder	480	12.492	929	MSD, groothandels, consumentengoederen	eind 20e eeuw	min 1,2 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Haarlem Zuid	328	4.996	965	Provinciehuis, horeca en detailhandel	Geen "nieuwe" bebouwing	min 1,2 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Den Haag						
Den Haag CS	120	32.341	767	Diverse ministeries en overheidsinstellingen	2003-2015 (nieuwbouw)	min 0,6 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Den Haag HS	116	9.465	793	De Haagse Hogeschool, T-Mobile, Delta Lloyd	Laakhaven vanaf 2000	min 0,6 max 1,5 pp / 100 m2 bvo
Binckhorst	146	8.375	474	Internationaal Strafhof, hoofdkantoor KPN	vanaf jaren 50	min 1 max 2 pp / 100 m2 bvo
Forepark	167	7.356	314	Kyocera stadion, diverse autoshowrooms, De Persgroep Nederland	begin jaren 90	min 2,2 max 2,5 pp / 100 m2 bvo
Ypenburg	345	4.116	933	Nederlands Forensisch Instituut, DHL	Eind jaren 90	min 2,2 max 2,5 pp / 100 m2 bvo
Amersfoort						
Station Amersfoort	93	11.745	530	Amarantis, Twijnstra Gudde, Friesland Campina	vanaf 1989	min 0,4 max 0,8 pp / 100 m2 bvo
Centrum/Stadsring	68	4.580	970	Kwintes, De Amersfoortse	ontwikkelingen in de loop der tijd	min 0,8 max 1,6 pp / 100 m2 bvo
De Hoef	142	8.000	350	Vereniging Eigen Huis, Sligro, Technische Unie	eind jaren 80	min 2 max 4 pp / 100 m2 bvo
Calveen	62	3.460	260	Autoshowrooms, Van der Valk, ABN	vanaf midden jaren 90	min 2 max 2,8 pp / 100 m2 bvo

De afbakening van de gebieden is opgebouwd aan de hand van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en omvat de verschillende wijken die ook gehanteerd zijn voor de analyse van de gegevens over het aantal werkzame personen en vestigingen. De cijfers met betrekking tot het aantal vestigingen en werkzame personen zijn afkomstig van de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeente. Wanneer gekeken wordt naar de parkeernormen is te zien dat de diverse gemeenten verschillende parkeernormen hanteren. De parkeernormen die in het ABC-locatiebeleid gehanteerd werden zijn door de gemeenten veelal losgelaten. Alleen de gemeente Amsterdam handhaaft de normen die destijds gesteld zijn. De gemeente Amsterdam hanteert voor A-locaties de volgende gebieden: Amsterdam CS, Amsterdam Amstel, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer. Voor de geselecteerde stationslocaties gelden dus ook deze parkeernormen. De referentiegebieden in Amsterdam vallen onder de zogenoemde B-locaties waardoor hier een parkeernorm geldt van 1:125 m² bvo (Werkgroep Locatiebeleid, 2008). Wanneer gekeken wordt naar de overige steden valt op dat Amersfoort bij het station een strenge parkeernorm hanteert die enigszins overeenkomt met de norm van een A locatie uit het ABC-locatiebeleid te weten 0.4 tot maximaal 0.8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De overige gemeenten hanteren ruimere normen voor het aantal parkeerplaatsen (mede door het toegenomen autogebruik). De maximale normen zijn veelal bedoeld voor kantoren die ook een duidelijke baliefunctie hebben en hierdoor meer bezoekers trekken.

4.1 Beschrijving geselecteerde stationsgebieden en referentiegebieden Amsterdam

In Amsterdam zijn 4 stations geselecteerd. Deze stations liggen verspreid over de stad en zijn qua ligging van elkaar verschillend. De volgende stations zijn geselecteerd:

- Amsterdam Centraal Station, centrumlocatie (type 1);
- Amsterdam Zuid, toplocatie (type 3)
- Amsterdam Amstel, knooppuntlocatie (type 3);
- Amsterdam Bijlmer ArenA, centrumlocatie (type 3).

Naast de stations zijn in Amsterdam 4 referentiegebieden geselecteerd. Dit zijn allen kantoorlocaties met een verspreide ligging in de stad.

Gebruikte referentiegebieden:

- Science park, snelweglocatie;
- Hamerstraat, bedrijventerrein;
- Riekerpolder, snelweglocatie;
- Buiksloterham, centrumlocatie.

De gemeente Amsterdam hanteert verschillende onderverdelingen in type locatie (Werkgroep Kantorenstrategie, 2011). Bij bovenstaande stationslocaties en referentiegebieden is weergegeven wat voor type locatie het betreft. De uitleg van de type locatie zoals de gemeente Amsterdam deze hanteert is weergegeven in bijlage 5.

Bij elk station en referentiegebied is in rond het midden van het gebied een straal van 500 meter aangehouden. Binnen deze straal vallen diverse wijken en buurten. Van deze buurten zijn de statistische gegevens opgevraagd. In bijlage 6 zijn de wijken en buurten opgenomen.

Afbeelding 1 in bijlage 7 bevat een kaart met daarop de stations en referentiegebieden. In het blauw aangegeven zijn de stationslocaties en de groene cirkels de referentiegebieden. Bij de analyse van de gegevens is het van belang dat de stations en referentiegebieden geen overlapping hebben, hierdoor worden gegevens van buurten maar bij één enkele locatie gebruikt.

4.1.1 Amsterdam Centraal Station (type 1)

De omgeving van het Centraal Station omvat zowel het gebied rond het station alsmede het Oosterdokseiland. Rond het Centraal Station zijn de afgelopen jaren grote projecten ontwikkeld waarbij de aanleg van de Noord-Zuidlijn één van de bekendste is. Door de aanleg van deze metro hebben diverse werkzaamheden plaatsgevonden bij het Centraal Station zoals uitbreiding van de stationstunnels en de herinrichting van het stationsplein en bus/tramhaltes. Tevens is er over een deel van de sporen een nieuwe vleugel van het IBIS hotel ontwikkeld. Grote ontwikkelingen op het gebied van vastgoed vinden echter in de omgeving het station plaats zoals op het Oosterdokseiland. Na het vertrek van de PTT is in 2003 begonnen met de sloop en herontwikkeling van dit gebied. De plannen voor dit gebied bevatten in totaal (exclusief woningbouw) 225.000 m² waarvan circa 80.000 m² voor kantoren. Op het Oosterdokseiland zijn verder het conservatorium en de bibliotheek gevestigd net als kantoren van Vodafone, Tom Tom en DE Master Blenders. Rond het hotel zijn een viertal grote hotels gevestigd: Double Tree Hilton, NH Babizon, Victoria Hotel en Hotel IBIS evenals een aantal kleinere hotels. Verder is er een groot aantal winkels gevestigd.

4.1.2 Station Amsterdam Zuid (Type 3)

De Zuidas van Amsterdam is één van de prestigeprojecten van de gemeente Amsterdam en van de Rijksoverheid. De Zuidas moet uitgroeien tot de succesvolste kantorenlocatie van Nederland. In het gebied bevinden zich op dit moment al veel (buitenlandse)ondernemingen zoals Google, ABN AMRO, ING, RBS. De locatie is voornamelijk in trek bij hoofdkantoren van zakelijke en financiële dienstverleners mede door de gunstige ligging ten opzichte van Schiphol. Station Zuid ligt ingeklemd tussen de autosnelweg A10. Ook een drietal hotels is hier gevestigd: Qbic hotel, CitizenM hotel en Hotel Crown Plaza. Aan de zijde van het WTC is allereerst een smalle strook met kantoren waaronder het WTC waarachter een woonwijk is gelegen.

4.1.3 Amsterdam Amstel station (type 3)

Rond het Amstel station zijn vooral zakelijke en financiële dienstverleners gevestigd zoals Delta Lloyd, Rabobank en Redevco. Ook Philips heeft haar hoofdkantoor in het gebied. Aan de westzijde van het station is de Hogeschool van Amsterdam gevestigd, ook een vestiging van het ROC evenals een VMBO is rond het station gevestigd. Verder zijn er vestigingen van BNR Nieuwsradio en het Financieel Dagblad evenals een hotel. Aan de oostzijde van het station zijn vooral woningen met een aantal kantoren zoals het Amstelgebouw. Voor het gebied rond het Amstel station zijn de afgelopen jaren plannen gemaakt om zowel de stationsomgeving als de bebouwing te herontwikkelen.

4.1.4 Station Bijlmer Arena (type 3)

Het huidige station Bijlmer Arena is in 2007 geopend nadat het oude station te klein was geworden. Rond het station zijn diverse functies te vinden zoals de Arena, de Heineken Music Hall en de Ziggo Dome. Naast deze uitgaansgelegenheden is de stationsomgeving ook een vestigingslocatie voor hoofdzakelijk zakelijke en financiële dienstverleners zoals Reebok, Adidas en ING. Aan de oostzijde van het station is een groot winkelcentrum gevestigd (de Amsterdamse Poort) evenals het hoofdkantoor van de Bijenkorf en het hoofdkantoor van ING Groep. Bij het station vinden op dit moment grote ontwikkelingen plaats waarbij een nieuw hotel wordt gebouwd (Hampton bij Hilton met 250 kamers) en verder nog 29.000 m² kantoren en voorzieningen. De kant van de Amsterdamse Poort kenmerkt zich door een sterke mening van functies zoals wonen, werken en winkelen terwijl de kant van de Amsterdam Arena vooral een werkfunctie heeft met daarbij leisure. Parkeren gebeurt vooral op eigen terrein of in de openbare parkeergarages.

4.1.5 Amsterdam Science Park (referentiegebied)

Het Science Park in Amsterdam wordt door de gemeente Amsterdam getypeerd als snelweglocatie, hoewel het vanaf de autosnelweg nog ruim 2 kilometer is tot het Science Park. In 2009 is echter ook een NS-station geopend waardoor het Science Park ook met het openbaar vervoer goed bereikbaar is. In 1996 is het gebied opgenomen bij de gemeente Amsterdam als locatie voor voornamelijk

onderwijsinstellingen en bedrijven die zich richten op ICT en Life Science. De Universiteit van Amsterdam is de grootste vestiging op het Science Park, verder zijn er voornamelijk bedrijfsverzamelgebouwen met kantoren die zich richten op onderwijs, informatica en wetenschap. Momenteel zijn er plannen voor studentenwoningen, een hotel en uitbreiding van de kantoor- en laboratoriumruimtes. Het park is ruim opgezet met veel groen en een aantal grote parkeerplaatsen op maaiveld waardoor het gebied autoluw is gemaakt.

4.1.6 Hamerstraat (referentiegebied)

Het gebied rond de Hamerstraat bevindt zich evenals de Buiksloterham in Amsterdam Noord. Het gebied is verouderd met oude fabriekspanden en enkele woningen. Momenteel is voor het gebied een nieuwe visie opgesteld waarbij het gebied ingrijpend wordt opgeknapt. In de plannen is tot 2020 opgenomen dat er ruim 30.000 m² beschikbaar komt voor voorzieningen en ruim 170.000 m² voor nieuwe bedrijvigheid. De bedrijven die nu zijn gevestigd zijn vooral bedrijven met een relatie tot auto's zoals showrooms, schadeherstelbedrijven en garages. Eén van de grootste bedrijven in omvang is Draka dat midden in het gebied is gevestigd. Verder zijn diverse bedrijfjes gevestigd in bedrijfsverzamelgebouwen in diverse sectoren zoals architecten, Gsus Industries (kleding), multimedia en reclame.

4.1.7 Riekerpolder (referentiegebied)

De Riekerpolder is gelegen in het Zuidwesten van Amsterdam in de nabijheid van Schiphol en de Zuidas. De ontwikkeling van het kantorenpark ontstond in de jaren 90. Enkele grote bedrijven die zich op deze locatie hebben gevestigd zijn Mexx, IBM, PWC en Atradius. De Riekerpolder is een typische snelweglocatie gelegen aan de A10 en A4. Aan de noordzijde van het gebied is een woonwijk gelegen. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is op deze locatie slecht. Het kantorenpark is ruim opgezet met een grote hoeveelheid groen en parkeren op eigen terrein. Tevens is op het kantorenpark een hotel gevestigd, Artemis Hotel.

4.1.8 Buiksloterham (referentiegebied)

Buiksloterham is gelegen in het noorden van Amsterdam aan het IJ. Het gebied is vanuit het verleden ontwikkeld als industriegebied met vestigingen van Fokker en de scheepswerf van NDSM. Deze twee zijn op de huidige locatie niet meer aanwezig en op dit moment wordt de locatie herontwikkeld tot een gemengde wijk met wonen en werken. Het terrein heeft op dit moment een verouderde uitstraling met veel leegstand, veel onbebouwde kavels en af toe nieuwbouw. De bedrijven die hier zijn gevestigd zijn werkzaam in verschillende sectoren zoals media, bouw, groothandel en autohandel. Aan de rand bevindt zich een kleinschalige woonboulevard met winkels als Gamma, Kwantum en Karwei. Het parkeren is vooral op openbaar terrein. Aan de rand van het gebied is het kantoor van Shell gevestigd.

4.2 Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Utrecht

Station Utrecht Centraal is voor de stad Utrecht geselecteerd als case study locatie. Utrecht Centraal zal vergeleken worden met drie referentiegebieden te weten:

- Papendorp;
- Rijnsweerd;
- Leidsche Rijn.

4.2.1 Utrecht Centraal Station (type 1)

Station Utrecht Centraal is één van de drukste stations in Nederland en heeft een belangrijke knooppuntfunctie. Kenmerken van het stationsgebied zijn naast het Centraal Station het winkelcentrum Hoog Catharijne dat tegen het station aangebouwd is en de Jaarbeurs. Het stationsgebied in Utrecht waarvoor in 2003 een masterplan is gemaakt omvat een gebied van circa 90 hectare en heeft een ontwikkelingstermijn tot eind 2019. Het totale programma dat in het

masterplan is opgenomen bevat ruim 320.000 m² exclusief woningbouw. Hiervan is ruim 178.500 m² bestemd voor werken en voor winkelen ruim 42.000 m². Voor overige functies zoals hotels, horeca, leisure en cultuur is in het programma bijna 100.000 m² opgenomen. Aan de centrumzijde zijn verschillende overheidsinstellingen gevestigd zoals de Belastingdienst, Gerechtsgebouw, Dienst Uitvoering Onderwijs, Dienst Landelijk Gebied en de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit. Ook het hoofdkantoor van de Nederlandse Spoorwegen en van Pro Rail zijn hier gevestigd. Ook enkele financiële instellingen hebben rond het station het hoofdkantoor zoals de Rabobank, SNS Bank, FGH Bank en de rnhb hypotheekbank. Aan de zijde van de Jaarbeurs is het Beatrixtheater te vinden en een tweetal hotels (NH Hotel en Park Plaza Hotel). Het Centraal Station gaat vanuit Hoog Catharijne over in het centrum van Utrecht, het centrum is bij het stationsgebied niet meegenomen in het nadere onderzoek.

4.2.2 Papendorp (referentiegebied)

Het kantorenpark Papendorp ligt in het westen van Utrecht langs de A2 en A12. Het meest opvallend aan deze kantorenlocatie is de opvallende en moderne architectuur van de gebouwen en de ruime opzet van het gebied met brede straten, parken en vele waterpartijen. Ook de volkstuinten die midden tussen de kantoren liggen geeft een extra impuls aan de groene uitstraling van Papendorp. Enkele grote bedrijven hebben hier vestigen zoals KPN, Jones Lang Lasalle, CSC, Trace, Deloitte en Mercedes Benz. Het parkeren is puur op eigen terrein en dan vooral in parkeergarages, hierdoor ontstaat er een net beeld van het terrein omdat de auto's niet zichtbaar zijn. Op Papendorp is nog een groot aantal kavels beschikbaar voor uitgifte waardoor er voor de toekomst nog ruimte is voor nieuwe bedrijfsvestigingen.

4.2.3 Rijnsweerd (referentiegebied)

Langs de A27 en A28 bij knooppunt Rijnsweerd in het oosten van Utrecht is het kantorengedebied Rijnsweerd gelegen. Het gebied is vanaf begin jaren 80 van de vorige eeuw uitgegeven voor kantoren. Momenteel is het gebied zo goed als uitgegeven, wel is het oude provinciehuis momenteel in herontwikkeling als hotel, het overige gedeelte van het provinciehuis zal worden verbouwd tot studentenwoningen. De provincie Utrecht is in 2012 verhuisd naar het voormalige pand van Fortis dat eveneens in Rijnsweerd is gelegen. Verder bevindt zich in Rijnsweerd een groot aantal bedrijven waaronder Deutsche Bank, PriceWaterCoopers, FNVBondgenoten, Ernst & Young en ASR. Aan de hand van de verschillende bedrijven is op te maken dat het hier voornamelijk gaat om de zakelijke en financiële dienstverlening. Het terrein is ruim opgezet met parkeren op eigen terrein zowel in gebouwde garages als op maaiveld.

4.2.3 Leidsche Rijn (referentiegebied)

Het referentiegebied Leidsche Rijn bevat de wijken Parkwijk noord, Parkwijk zuid en Langerak en is gelegen in het zuiden van het grotere gebied Leidsche Rijn. Het gebied is gelegen aan de snelwegen A2 en A12 en is derhalve een typische snelweglocatie. De ontwikkeling van dit gebied is begonnen aan het begin van deze eeuw en dit is dan ook terug te zien in de redelijk nieuwe bebouwing. Het parkeren vindt zowel op eigen als op openbaar terrein plaats. Langs de snelwegen zijn enkele hoge kantoorgebouwen gerealiseerd met daarin de Rabobank, KPMG en Syntrus Achmea. Op het terrein zijn nog enkele kavels vrij waar nog ruimte is voor nieuwe bebouwing.

4.3 Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Haarlem

Station Haarlem is geselecteerd als case study locatie. In Haarlem zijn verder vier referentiegebieden:

- Centrum;
- Schalkwijk;
- Waarderpolder;
- Haarlem Zuid.

4.3.1 Station Haarlem (type 2)

Aan de noordzijde van het station van Haarlem bevinden zich enkele statige herenhuizen waarin advocaten en overige financiële en zakelijke dienstverleners zijn gevestigd. Aan de noordkant van het stationsgebied is op het oude Ripperda kazerne terrein veel nieuwbouw waarbij vooral woningen zijn gerealiseerd met enkele kleinschalige kantoorunits. In het stationsgebied bevinden zich geen grootschalige kantoorgebouwen, alleen in het stationsgebouw zijn grotere kantoorruimten met onder andere het Europees Platform educatie. Omdat het hier voornamelijk een woonwijk betreft met oudere bebouwing zijn er ook een groot aantal basisscholen en winkels aanwezig.

4.3.2 Centrum (referentiegebied)

Het centrumgebied van Haarlem wordt omgrensd door grachten waarvan de Spaarne de grootste is. Langs het Spaarne zijn vooral grachtenpanden te vinden waarin veelal zakelijke dienstverleners zijn gevestigd zoals advocaten, accountants etc. In de binnenstad zijn tevens ook veel werkzame personen in de horeca en de detailhandel te vinden. Het centrum bevat geen grootschalige kantoorpanden. Het stadskantoor van de gemeente Haarlem is onlangs opgeleverd in het centrum.

4.3.3 Schalkwijk (referentiegebied)

De wijk Schalkwijk is gelegen in het oosten van Haarlem. Het betreft hier vooral een woonwijk met aan de noordkant een gebied met kantoren. Enkele bedrijven die hier gevestigd zijn de volgende: Belastingdienst, FNV, UWV en accountants. Ook het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Holland en het ziekenhuis Kennemer Gasthuis is in Schalkwijk gevestigd evenals een hotel van Van der Valk. In de nabijheid van de kantoren is ook een groot winkelcentrum gevestigd. De kantoorpanden zijn vooral oudere panden waarvan enkele leeg staan.

4.3.4 Waarderpolder (referentiegebied)

De Waarderpolder is gelegen in het noordoosten van Haarlem en is een gemengd terrein met zowel industrie als kantoren. Aan de zuidzijde van het gebied is vooral sprake van oudere bebouwing waaronder ook veel bedrijven voor consumentengoederen zoals Gamma, Workx en Sligro. MSD (distributie van geneesmiddelen) is één van de grootste bedrijven in het gebied. Meer naar het noorden is sprake van meer nieuwbouw en diverse sectoren zijn hier gevestigd van industrie tot zakelijke en financiële dienstverleners. Langs de Waarderweg is sprake van veel leegstand en onbebouwde kavels.

4.3.5 Haarlem Zuid (referentiegebied)

In Haarlem Zuid zijn vooral woonwijken gelegen met voornamelijk grotere woningen. Ook een groot stadspark (Haarlemmerhout) ligt in dit gebied. Aan de noordzijde van het gebied is de aansluiting met het centrum waar rond het Dreefplein een groot aantal winkels en horecavoorzieningen zijn gevestigd. Net als in de andere gebieden in Haarlem zijn in Zuid ook vooral zakelijke dienstverleners gevestigd zoals advocaten en financiële dienstverleners als de Rabobank en ABN-Bank. Ook het hotel Carlton Square is gevestigd in Haarlem Zuid evenals het provinciehuis van de provincie Noord-Holland.

4.3 Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Den Haag

In Den Haag zijn er twee stations geselecteerd te weten Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor. Verder zijn er drie referentiegebieden:

- Binckhorst;
- Forepark;
- Ypenburg.

4.3.1 Centraal Station (type 1)

Het Centraal Station wordt grondig verbouwd mede door de komst van de RandstadRail en de Hoge Snelheids Trein maar ook om het station beter aan te laten sluiten op de binnenstad. Rond het Centraal Station zijn diverse functies te vinden. Den Haag is de overheidsstad van Nederland, dit is ook terug te zien aan de diverse instanties die zich hebben gevestigd rond het Centraal Station zoals diverse ministeries (ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ministerie van Buitenlandse Zaken, ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ministerie van Justitie en het ministerie van Economische Zaken). Ook veel andere overheidsgerelateerde diensten zijn rond het stations gevestigd zoals het stadhuis, de Nederlandse Kansspelautoriteit, Centraal Tuchtcollege van de Gezondheidszorg, Autoriteit Consument en Markt, Planbureau voor de Leefomgeving, Paleis van Justitie en de Waarderingskamer. Ook bevinden zich twee grote hotels rondom het station te weten Hotel Eden Babylon en het Mercure Hotel.

4.3.2 Den Haag Hollands Spoor (type 2)

De stationsomgeving van station Hollands Spoor heeft twee gezichten. De kant van het centrum (westzijde) is vooral een woonwijk met oudere veelal kleine woningen. In dit gedeelte zijn aan de Stationsweg een aantal kleine winkelvoorzieningen te vinden en een kleinschalig hotel. Aan de Oostzijde van het station (Laakhaven) is echter voornamelijk nieuwbouw. Aan deze zijde van het station zijn twee onderwijsinstellingen gevestigd te weten het ROC Mondriaan en de hoofdvestiging van De Haagse Hogeschool. Ook enkele grote bedrijven hebben hier hoofdkantoren zoals T-Mobile, Delta Lloyd Zorg en de Consumentenbond. Langs het spoor bevindt zich een groot complex met mega stores zoals Jumbo, Hema, Kruidvat etc. Ook is in de Laakhaven de grootste winkel van Beversport van Nederland inclusief een indoor ijsklimwand. Het gebied is ruim opgezet en er zijn nog een aantal lege kavels waar in de toekomst nog ontwikkelingen mogelijk zijn. Grote (in pandige) parkeergarages zorgen ervoor dat in de Laakhaven het parkeren niet op eigen terrein plaatsvindt, aan de andere zijde van het station is juist vooral parkeergelegenheid op openbaar terrein.

4.3.3 Binckhorst (referentiegebied)

Het referentiegebied Binckhorst is gelegen nabij het station Hollands Spoor en de stad Voorburg. Het terrein is gedeeltelijk verouderd maar ook diverse nieuwe gebouwen bevinden zich hier. In het "oude" gedeelte bevinden zich voornamelijk lage gebouwen met autogarages en industriebedrijven. Op het nieuwe gedeelte langs de spoorlijn bevindt zich het Internationaal Strafhof en het hoofdkantoor van KPN. Ook zijn in dit gebied enkele bedrijfsverzamelgebouwen zoals de oude Caballero fabriek waar vooral bedrijfsruimten zijn voor de creatieve sector zoals fotografie en video, design en communicatie en architectuur. Bij de oudere bebouwing is het parkeren vooral op openbaar terrein terwijl bij de nieuwe bebouwing het parkeren plaatsvindt in parkeergarages. Het gebied geeft een divers beeld door de verschillende bouwperiodes en de verschillende type bedrijven en kantoren die er gevestigd zijn. Voor Binckhorst zijn op dit moment plannen om delen van het gebied te herontwikkelen en de openbare ruimtes opnieuw in te richten.

4.3.4 Forepark (referentiegebied)

Het kantorenpark Forepark is gelegen in het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg langs de A4 en is ontwikkeld aan het begin van de jaren 90. Aan de rand van het gebied is tevens een metrostation aanwezig. Langs de autosnelweg zijn enkele autoshowrooms gevestigd met duurdere merken zoals Jaguar, Lexus, BMW en Mini. Ook het Kyocera stadion van ADO Den Haag is op Forepark gevestigd net als een onderdeel van De Persgroep Nederland. Verder bevinden zich enkele groothandels en veel bedrijfsverzamelgebouwen zich op deze locatie. Parkeren is vooral op eigen terrein en opvallend is dat veel gebouwen te huur zijn.

4.3.4 Ypenburg (referentiegebied)

Ypenburg is het derde referentiegebied in Den Haag en is gelegen in het oosten van Den Haag tussen de autosnelwegen A13 en A4. Het bedrijventerrein is relatief nieuw en is ontwikkeld op het voormalig vliegveld Ypenburg. Eén van de grootste ondernemingen op dit terrein is het Nederlands Forensisch Instituut. Verder is DHL hier gevestigd met een distributiecentrum en zijn er (kleinschalige) bedrijfsverzamelgebouwen. Ook zijn er bedrijven in de (grotere) consumentengoederen zoals auto's, scooters, keukens en badkamers gevestigd evenals een showroom van Harley Davidson motoren. Op het terrein is nog veel nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. Parkeren is vooral op eigen terrein.

4.4 Beschrijving geselecteerde stationsgebied en referentiegebieden Amersfoort

In Amersfoort is het hoofdstation van Amersfoort geselecteerd evenals drie referentiegebieden:

- Centrum/stadsring;
- De Hoef;
- Calveen.

4.4.1 Station Amersfoort (type 2)

Rondom station Amersfoort hebben vanaf eind jaren 80 veel ontwikkelingen plaatsgevonden, zo is in 1989 de rechtervleugel van het station gebouwd en in 1997 is een nieuw stationsgebouw gebouwd. Later is ook de linkervleugel met kantoren gebouwd. In deze kantoren zijn op dit moment diverse functies aanwezig zoals winkels, horeca en kantoren. Enkele kantoren die rond het station zijn gevestigd zijn: Amarantis, Twijnstra Gudde, Friesland Campina. Ook rond het station zijn nog enkele grote bedrijven gevestigd zoals KPN, AKZO, Corus en Avero Achmea. Tevens is er een hotel gevestigd. Aan de achterzijde van het station is een aantal kantoren van de NS, Q-Buzz, Arcadis en de belastingdienst. De verdere omgeving van het station bestaat voornamelijk uit woningen en enkele kleinere winkels/kantoren.

4.4.2 Centrum/stadsring (referentiegebied)

Het centrum is het gebied binnen de centrumring, langs deze ring zijn enkele grote kantoren gevestigd zoals Kwintess, De Amersfoortse en het stadhuis. Het centrum bestaat daarnaast voornamelijk uit winkels en horecavoorzieningen. Het stadscentrum heeft een historisch uiterlijk en grote kantoorpanden zijn binnen de ring dan ook een zeldzaamheid.

4.4.3 De Hoef (referentiegebied)

De Hoef is gelegen aan een knooppunt van twee autosnelwegen (A1 en A28) aan de oostkant van Amersfoort. Op dit terrein zijn zowel kantoorgebouwen (vooral langs de snelwegen) als bedrijven gevestigd. Tevens is er een grote mix in bouwjaren van de panden, bij de verouderde panden is het parkeren veelal op openbaar terrein terwijl het parkeren bij de nieuwere panden vooral op eigen terrein plaatsvindt. Langs de A1 is het hoofdkantoor van C1000 gevestigd. Verder bevinden zich op dit terrein bedrijven als Johnson & Johnson, Imtech, VDL, de Technische Unie, Vereniging Eigen Huis en de KNLTB (Koninklijke Nederlandse Lawn Tennis Bond).

4.4.4 Calveen (referentiegebied)

Het kantoreng gebied Calveen is gelegen aan de noordzijde van Amersfoort langs de A1. Langs deze autosnelweg is dan ook een aantal bedrijven gevestigd op zichtlocaties zoals een aantal autogarages waaronder BMW, Mercedes, Smart en Suzuki evenals een hotel van Van der Valk. Verder op het terrein zijn bedrijven als notarissen, accountants, schadeherstelbedrijven en een kantoor van KPN gevestigd. Ook een afdeling van ABN-Amro hypotheek is langs de snelweg gevestigd. Aan de zuidkant van het gebied is een woonboulevard met winkels voor diverse grote consumentengoederen zoals keukens, meubels en zonweringen. Het parkeren is vooral op eigen terrein en het vastgoed bestaat vooral uit laagbouw en verscheidene bedrijfsverzamelgebouwen.

5. Beoordeling van verschillen in ontwikkelingen rond stations en referentiegebieden

In dit hoofdstuk zal de nadruk liggen op de ontwikkeling van het aantal vestigingen en werkzame personen bij de geselecteerde stationslocaties en referentiegebieden. Voor een goede vergelijking zal bij onderzoeksvragen 1 t/m 6 gebruik worden gemaakt van ongewogen gemiddelden om zo een gelijke wegingsfactor per gebied te hanteren ongeacht de grootte van het gebied. Bij de veronderstellingen 7 t/m 12 wordt gebruik gemaakt van de gegevens per hectare om zo de verschillende gebieden te kunnen vergelijken ongeacht de grootte van het gebied. De statistische gegevens van het aantal werkzame personen en het aantal vestigingen zijn afkomstig van de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeente en zijn opgenomen in bijlage 8.

In de voorgaande hoofdstukken zijn veronderstellingen geformuleerd die in dit hoofdstuk getoetst zullen gaan worden te weten:

1. Stationsgebieden hebben op grond van theorieën van Philip McCann, Marshall en Hoover een groter aantal vestigingen en werkzame personen dan de referentiegebieden.
2. De diverse stationstypen hebben een hoger gemiddelde jaarlijkse stijging in het aantal vestigingen en werkzame personen dan de referentiegebieden.
3. Type 1 stations hebben een groter aantal vestigingen en werkzame personen dan de type 2 en 3 stations mede door een groter draagvlak en verzorgingsgebied.
4. Type 2 stations hebben een groter aantal vestigingen en werkzame personen dan de type 3 stations.
5. Door de economische crisis is het aantal vestigingen en werkzame personen op zowel de stationsgebieden en referentiegebieden afgenomen vanaf 2008.
6. Tweede generatie sleutelprojecten (Amsterdam Zuid, Den Haag CS & Utrecht CS) hebben een grotere groei in het aantal vestigingen en werkzame personen doorgemaakt.
7. De centraal gelegen steden Utrecht en Amersfoort hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan minder centraal gelegen steden.
8. Amsterdam heeft uitgaande van de hoge score in het onderzoek van Pellenburg en Van Steen (2013) op het gebied van locatievoorkeur een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare dan Den Haag en Haarlem.
9. Stations die in het stadscentrum zijn gelegen zoals de stations Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die niet in het stadscentrum zijn gelegen.
10. De stations waar overheidsinspanningen hebben plaatsgevonden, te weten Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan de overige stations.
11. Stationslocaties die per auto goed bereikbaar zijn met voldoende parkeergelegenheid hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die minder goed bereikbaar zijn per auto. De stations die goed bereikbaar zijn per auto zijn: station Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA.
12. Referentiegebieden met een snelweglocatie hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan referentiegebieden zonder snelweglocatie. De referentiegebieden waarvoor dit zou moeten gelden zijn: Rijnsweerd, Papendorp, Waarderpolder, Ypenburg, Forepark, Binckhorst, De Hoef, Calveen, Riekerpolder.

Bij alle veronderstellingen zal, tenzij anders aangegeven, gebruik worden gemaakt van het aantal vestigingen en het aantal werkzame personen van gemeentelijke cijfers over 2012.

5.1 Belangrijkste gegevens per locatie

In totaal worden in dit hoofdstuk 26 locaties met elkaar vergeleken waarbij sprake is van 9 stationslocaties en 17 referentiegebieden. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste gegevens van de locaties zoals omvang van het gebied, aantal vestigingen en werkzame personen in 2007 en 2012 zowel in absolute getallen als per hectare.

Tabel 5-1 Vestigingen en werkzame personen per gebied

Station/referentiegebied	Omvang gebied in ha 2012 CBS	Aantal vestigingen (2007)	Aantal vestigingen (2012)	Aantal vestigingen per hectare 2007	Aantal vestigingen per hectare (2012)	Groei 2007-2012	Aantal werkzame personen (2007)	Aantal werkzame personen (2012)	Aantal werkzame personen per hectare (2007)	Aantal werkzame personen per hectare (2012)	Groei 2007-2012	Gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging (2007)	Gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging (2012)
Amsterdam													
Amsterdam Centraal Station	95	796	931	8,38	9,80	17,0%	6.453	9.009	67,93	94,83	39,6%	8,11	9,68
Amsterdam Zuid	230	504	616	2,19	2,68	22,2%	9.554	15.475	41,54	67,28	62,0%	18,96	25,12
Amsterdam Amstel	442	290	375	0,66	0,85	29,3%	10.581	9.650	23,94	21,83	-8,8%	36,49	25,73
Amsterdam Bijlmer ArenA	620	797	782	1,29	1,26	-1,9%	29.486	34.479	47,56	55,61	16,9%	37,00	44,09
Science Park	281	134	204	0,48	0,73	52,2%	1.916	2.561	6,82	9,11	33,7%	14,30	12,55
Hamerstraat	67	275	388	4,10	5,79	41,1%	2.557	2.520	38,16	37,61	-1,4%	9,30	6,49
Riekerpolder	418	82	122	0,20	0,29	48,8%	6.343	8.061	15,17	19,28	27,1%	77,35	66,07
Buiksloterham	246	409	512	1,66	2,08	25,2%	3.371	4.658	13,70	18,93	38,2%	8,24	9,10
Utrecht													
Utrecht Centraal	163	1.235	1.411	7,58	8,66	14,3%	30.133	33.761	184,87	207,12	12,0%	24,40	23,93
Papendorp	186	95	227	0,51	1,22	138,9%	13.403	16.591	72,06	89,20	23,8%	141,08	73,09
Rijnsweerd	161	231	285	1,43	1,77	23,4%	10.043	7.820	62,38	48,57	-22,1%	43,48	27,44
Leidsche rijn	169	495	743	2,93	4,40	50,1%	1.806	1.969	10,69	11,65	9,0%	3,65	2,65
Haarlem													
Station Haarlem	52	425	391	8,17	7,52	-8,0%	2.760	2.356	53,08	45,31	-14,6%	6,49	6,03
Centrum	89	1.720	1.632	19,33	18,34	-5,1%	8.658	8.919	97,28	100,21	3,0%	5,03	5,47
Schalkwijk	730	791	1.077	1,08	1,48	36,2%	8.827	6.648	12,09	9,11	-24,7%	11,16	6,17
Waarderpolder	480	735	929	1,53	1,94	26,4%	13.442	12.492	28,00	26,03	-7,1%	18,29	13,45
Haarlem Zuid	328	907	965	2,77	2,94	6,4%	5.895	4.996	17,97	15,23	-15,3%	6,50	5,18
Den Haag													
Den Haag CS	120	682	767	5,68	6,39	12,5%	32.294	32.341	269,12	269,51	0,1%	47,35	42,17
Den Haag HS	116	635	793	5,47	6,84	24,9%	9.272	9.465	79,93	81,59	2,1%	14,60	11,94
Binckhorst	146	319	474	2,18	3,25	48,6%	9.764	8.375	66,88	57,36	-14,2%	30,61	17,67
Forepark	167	310	314	1,86	1,88	1,3%	7.078	7.356	42,38	44,05	3,9%	22,83	23,43
Ypenburg	345	599	933	1,74	2,70	55,8%	2.764	4.116	8,01	11,93	48,9%	4,61	4,41
Amersfoort													
Station Amersfoort	93	425	530	4,57	5,70	24,7%	10.175	11.745	109,41	126,29	15,4%	23,94	22,16
Centrum/Stadsring	68	850	970	12,50	14,26	14,1%	4.410	4.580	64,85	67,35	3,9%	5,19	4,72
De Hoef	142	365	350	2,57	2,46	-4,1%	10.080	8.000	70,99	56,34	-20,6%	27,62	22,86
Calveen	62	260	260	4,19	4,19	0,0%	3.835	3.460	61,85	55,81	-9,8%	14,75	13,31
Gemiddelde	231,38	553	653	4,04	4,59	13,7%	9.804	10.439	60,26	63,35	5,1%	25,44	20,19

Aan de hand van de grootte van de gebieden alsmede het totaal aantal vestigingen en werkzame personen in 2007 en 2012 is het aantal vestigingen en het aantal werkzame personen per hectare berekend alsmede het gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging. Aan de hand van deze cijfers kan wat worden gezegd over de gebruiksintensiteit (als maatstaf voor attractiviteit) van de gebieden. Haarlem Centrum, Amersfoort Centrum en station Amsterdam CS kennen een hoog aantal vestigingen per hectare, dit kan duiden op een hoge bebouwingsdichtheid maar ook op een gebied waarbij sprake is van juist veel kleine vestigingen zoals in binnensteden. Ook het aantal werkzame personen per hectare kan duiden op een hoge bebouwingsdichtheid zoals rond station Den Haag CS en Utrecht CS waar sprake is van hoogbouw waardoor het aantal werkzame personen per hectare hoog kan zijn. De stadscentra van Haarlem en Amersfoort hebben een laag aantal werkzame personen per vestiging maar wel een hoog aantal vestigingen en werkzame personen per hectare. Het lage aantal werkzame personen per vestiging is te verklaren door de vele kleinschalige winkels die hier aanwezig zijn waardoor het gemiddelde lager komt te liggen dan bijvoorbeeld bij de stations Amsterdam Zuid en Amsterdam Amstel waar een aantal grote (hoofd)kantoren zich bevinden.

5.2 Gemiddeld aantal vestigingen en jaarlijkse stijging/daling per type locatie

Tabel 5-2 Gemiddeld totaal aantal vestigingen per jaar naar type locatie

Gemiddeld aantal vestigingen					
	Type 1 stations	Type 2 stations	Type 3 stations	Stationsgebieden	Referentiegebieden totaal
2006	883	492	517	631	315
2007	904	495	530	643	505
2008	940	521	568	677	539
2009	958	582	598	713	574
2010	994	591	621	735	589
2011	1.044	449	635	709	589
2012	1.036	571	591	733	611

In tabel 5-2 zijn de aantallen vestigingen van type 1 stations samengevoegd alsmede van de overige stationstypes (zie bijlage 8 voor de vestigingen per station en per referentiegebied). Ook de referentiegebieden zijn samengevoegd om een beeld te geven van het gemiddelde totaal aantal vestigingen. Type 1 stations hebben over alle jaren bekeken het hoogste aantal vestigingen gevolgd door de referentiegebieden en de type 3 stations.

De veronderstelling dat de stationstypen gemiddeld een groter aantal vestigingen hebben ten opzichte van de referentiegebieden is aangetoond (veronderstelling 1). Gemiddeld hebben alle stations samen een groter aantal vestigingen dan de referentiegebieden in 2012. Bij de stationsgebieden ligt dit op 733 vestigingen en bij de referentiegebieden op 611 vestigingen.

Tabel 5-3 Procentuele stijging/daling per jaar van het aantal vestigingen naar type locatie

Vestigingen	Type 1 stations	Type 2 stations	Type 3 stations	Stationsgebieden	Referentiegebieden totaal
2007	2,35%	4,66%	2,92%	3,31%	10,49%
2008	4,08%	3,81%	6,84%	4,91%	9,72%
2009	1,49%	11,96%	5,78%	6,41%	6,93%
2010	3,75%	0,82%	4,09%	2,89%	6,05%
2011	6,13%	-17,80%	3,30%	-2,79%	-0,67%
2012	-1,22%	27,73%	-4,30%	7,40%	7,57%
Gemiddelde jaarlijkse stijging/daling	2,76%	5,20%	3,10%	3,69%	6,44%

In tabel 5-3 is de procentuele stijging/daling per jaar van de diverse typen stations en referentiegebieden weergegeven. Uit de tabel valt af te leiden dat de stationsgebieden gezamenlijk een gemiddelde jaarlijkse stijging van 3,7% kennen ten opzichte van 6,4% bij de referentiegebieden. Elke type locatie (zowel de samengevoegde stationslocaties alsmede de referentiegebieden) laat een gemiddelde jaarlijkse procentuele groei in het aantal vestigingen zien. Bij de afzonderlijke jaren zijn er grote verschillen te zien in de jaarlijkse groei. Elk gebied kent één jaar waarbij sprake is van een procentuele daling in het aantal vestigingen.

Tabel 5-4 Gemiddelde groei/daling per jaar van het aantal vestigingen 2006-2012

Papendorp	22,32%	Amsterdam Zuid	6,68%	Utrecht CS	2,47%
Den Haag HS	12,63%	Waarderpolder	5,03%	Amersfoort centrum	2,25%
Ypenburg	12,18%	Buiksloterham	4,45%	Haarlem Zuid	1,33%
Riekerpolder	11,54%	Station Amersfoort	4,03%	Calveen	0,17%
Leidsche Rijn	10,08%	Amsterdam Amstel	3,92%	De Hoef	0,08%
Hamerstraat	9,26%	Rijnsweerd	3,79%	Amsterdam Bijlmer ArenA	-0,53%
Binckhorst	8,33%	Amsterdam CS	3,25%	Haarlem Centrum	-0,91%
Science Park	7,87%	Den Haag CS	3,14%	Station Haarlem	-1,06%
Schalkwijk	7,19%	Forepark	3,07%		

In tabel 5-4 is een overzicht gegeven van de gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vestigingen. Opvallend is dat slechts één station zich bevindt in de top 5 van hoogste procentuele jaarlijkse stijging van het aantal vestigingen, te weten station Den Haag HS. De overige vier zijn referentiegebieden in Utrecht (Papendorp en Leidsche Rijn), Den Haag (Ypenburg) en Amsterdam (Riekerpolder). Bij de laagste jaarlijkse gemiddelde groei of daling bevinden zich twee stationslocaties, station Haarlem en station Amsterdam Bijlmer ArenA. Beide stations en het referentiegebied Haarlem Centrum kennen over de jaren 2006-2012 een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal vestigingen. De referentiegebieden De Hoef en Calveen, beide gelegen in Amersfoort kennen een zeer geringe stijging van het aantal vestigingen. De veronderstelling dat de verschillende typen stations een grotere procentuele gemiddelde jaarlijkse stijging laten zien in het aantal vestigingen dan de referentiegebieden is niet juist (veronderstelling 2).

5.3 Gemiddeld aantal werkzame personen en jaarlijkse stijging/daling per type locatie

Tabel 5-5 Gemiddeld totaal aantal werkzame personen per jaar naar type locatie

	Type 1 stations	Type 2 stations	Type 3 stations	Stationsgebieden	Referentiegebieden totaal
2006	22.719	9.750	15.976	16.148	5.468
2007	22.960	7.402	16.540	15.634	6.717
2008	23.551	7.612	18.349	16.504	7.072
2009	23.830	7.613	19.454	16.965	7.188
2010	23.025	7.547	19.107	16.560	7.125
2011	23.333	7.931	19.276	16.847	7.121
2012	25.028	7.855	19.868	17.584	6.654

In bovenstaande tabel (5-5) is het gemiddelde totaal aantal werkzame personen weergegeven waarbij de drie stations van elk type zijn samengevoegd (*zie bijlage 8 voor de werkzame personen per type station en per referentiegebied*). Hierdoor ontstaat een beeld van het gemiddelde aantal werkzame personen per type station. Tevens zijn de referentiegebieden samengevoegd. Op deze wijze kan per jaar worden gekeken op welke locatie, stationsgebied dan wel referentiegebied, het hoogste gemiddelde aantal werkzame personen aanwezig zijn. Type 1 stations hebben over alle jaren het hoogste gemiddelde aantal werkzame personen gekend gevolgd door de type 3 en type 2 stations. De veronderstelling dat de stationslocaties gemiddeld de meeste werkzame personen hebben is juist (veronderstelling 1). De referentiegebieden hebben over alle jaren het laagste aantal werkzame personen.

Tabel 5-6 Procentuele stijging/daling per jaar van het aantal werkzame personen naar type locatie

Werkzame personen	Type 1 stations	Type 2 stations	Type 3 stations	Stationsgebieden	Referentiegebieden totaal
2007	1,09%	-0,21%	0,02%	0,30%	8,50%
2008	2,07%	1,99%	14,20%	6,08%	5,66%
2009	0,94%	-0,05%	5,30%	2,06%	2,33%
2010	-3,33%	-2,44%	-2,55%	-2,77%	-1,01%
2011	0,66%	3,62%	-2,30%	0,66%	1,18%
2012	6,83%	-2,47%	6,18%	3,51%	-4,30%
Gemiddelde jaarlijkse stijging/daling	1,38%	0,07%	3,48%	1,64%	2,06%

In bovenstaande tabel is een overzicht gemaakt van de ontwikkeling van het totaal aantal werkzame personen. De geselecteerde type 1 stations zijn samengevoegd net als de andere type stations en de referentiegebieden om een beeld te geven van de totale ontwikkeling van het aantal werkzame personen. Uit de tabel blijkt dat de stationsgebieden gezamenlijk een gemiddelde jaarlijkse stijging van 1,6% kennen ten opzichte van 2% bij de referentiegebieden. Wanneer gekeken wordt naar de afzonderlijke stationstypen en de referentiegebieden valt op dat type 3 stations de grootste gemiddelde jaarlijkse stijging hebben gekend gevolgd door de referentiegebieden.

Tabel 5-7 Gemiddelde groei/daling per jaar van het aantal werkzame personen 2006-2012

Riekerpolder	13,32%	Station Amersfoort	2,28%	Waarderpolder	-1,30%
Amsterdam Zuid	9,60%	Forepark	2,06%	Binckhorst	-2,11%
Papendorp	7,07%	Utrecht CS	2,03%	Calveen	-2,49%
Ypenburg	6,82%	Hamerstraat	2,01%	Rijnsweerd	-2,54%
Amsterdam CS	6,51%	Amersfoort centrum	0,88%	Station Haarlem	-2,55%
Science Park	6,03%	Haarlem Centrum	0,67%	Amsterdam Amstel	-2,61%
Buiksloterham	5,64%	Den Haag HS	0,52%	Haarlem Zuid	-2,74%
Amsterdam Bijlmer ArenA	4,67%	De Hoef	-0,51%	Schalkwijk	-3,79%
Leidsche Rijn	4,52%	Den Haag CS	-0,67%		

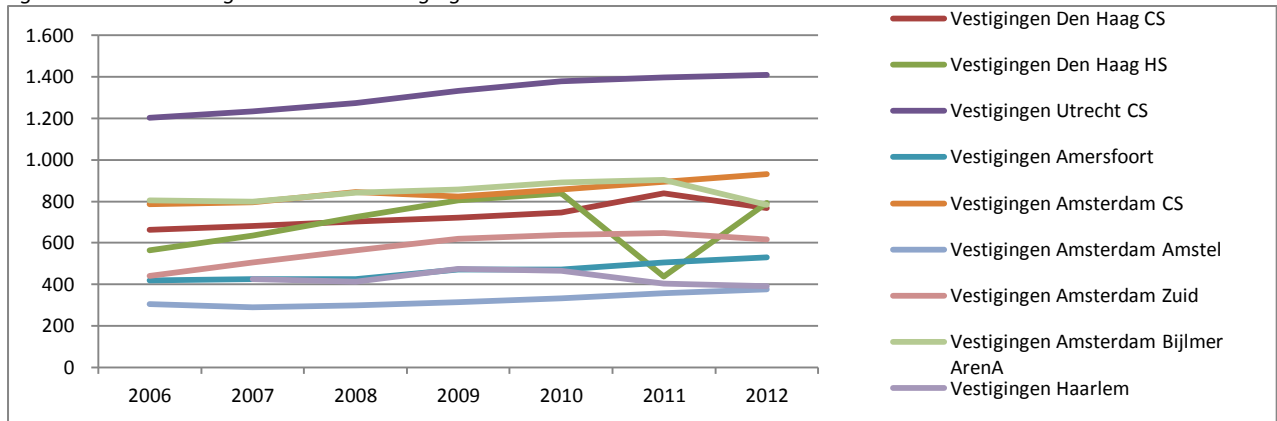
In tabel 5-7 is een overzicht van alle gebieden met de gemiddelde jaarlijkse stijging van het aantal werkzame personen weergegeven. Twee stations, station Amsterdam Zuid en station Amsterdam CS staan in de top 5 van de grootste stijging. Bij de grootste dalers staan ook twee stations te weten station Amsterdam Amstel en Station Haarlem. Opvallend is dat drie locaties binnen Haarlem een daling kennen in het aantal werkzame personen (Schalkwijk, Haarlem Zuid en station Haarlem). Voor Amsterdam Zuid zijn onlangs plannen gemaakt om de snelweg ondergronds aan te leggen waardoor meer ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen. Uit het onderzoek in paragraaf 3.1.6 blijkt dat bedrijven bereid zijn meer huur te betalen wanneer het een zichtlocatie vanaf een snelweg betreft. Hoe de ontwikkeling rond station Amsterdam Zuid verder zal verlopen wanneer de snelweg ondertunneld wordt is niet bekend. Een mogelijkheid is dat bedrijven verhuizen vanaf deze locatie wanneer de zichtbaarheid wegvalt maar het zou ook een aantrekkingskracht voor nieuwe bedrijven kunnen opleveren wanneer het vestigingsklimaat door de ondertunneling verbetert.

De veronderstelling dat de stationslocaties ten opzichte van de referentiegebieden voor wat betreft het aantal werkzame personen een grotere procentuele gemiddelde jaarlijkse stijging laten zien is niet juist (veronderstelling 2).

5.4 Ontwikkeling van het totaal aantal vestigingen in stationsgebieden en in referentiegebieden

In deze paragraaf zal de nadruk liggen op het toetsen van de veronderstellingen 3 t/m 12 aan de hand van de gegevens over het aantal vestigingen over de periode 2006-2012.

Figuur 5-1 Ontwikkeling totaal aantal vestigingen stations 2006-2012



In grafiek 5.1 is het totaal aantal vestigingen van de geselecteerde stations te zien over de periode 2006 t/m 2012. Hierbij is één station zichtbaar (Utrecht CS, 1.400 vestigingen, type 1) die aanzienlijk meer vestigingen heeft rond het station dan de andere stations. Vervolgens heeft Amsterdam CS (type 1) de meeste vestigingen met ruim 900, gevolgd door Den Haag HS (type 2) met bijna 800 vestigingen. Bij het aantal vestigingen heeft Amsterdam Amstel (type 3) het laagste aantal met 375 vestigingen. De sterkste groei in het aantal vestigingen is te zien bij station Den Haag HS met een procentuele groei van 41%.

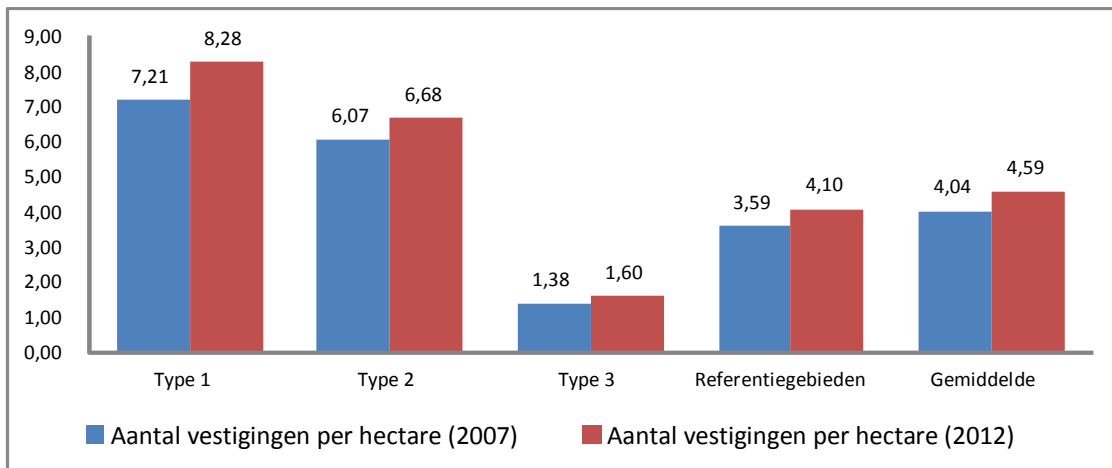
Aan de hand van tabel 5-1 op pagina 33 kunnen de veronderstellingen 3 t/m 12 beantwoord worden. Per veronderstelling zal kort worden aangegeven of de veronderstelling aangetoond dan wel verworpen wordt.

Voor veronderstelling 3 en 4 wordt gekeken naar het absolute aantal vestigingen van de drie typen stations afzonderlijk. Uit de cijfers uit tabel 5-1 blijkt dat type 1 stations niet meer vestigingen hebben dan type 2 stations en type 2 stations hebben niet meer vestigingen dan type 3 stations. Veronderstellingen 3 en 4 worden dan ook verworpen. Bij deze veronderstelling worden alle stations apart bekeken, wanneer gekeken wordt naar het gemiddeld aantal vestigingen van de type 1 stations valt op dat type 1 stations de meeste vestigingen hebben gevolgd door de type 3 stations. Dit is veroorzaakt door het relatief hoge aantal vestigingen bij de type 3 stations in vergelijking met het aantal vestigingen van de type 2 stations.

Wanneer gekeken wordt naar de jaarlijkse procentuele groei/daling van het aantal vestigingen valt op dat er voornamelijk sprake is van een jaarlijkse groei. In bepaalde jaren (2011/2012) is er bij Den Haag CS een daling van 8,7% te zien. Utrecht kent alleen een jaarlijkse groei in het aantal vestigingen en bij Amsterdam CS is er in 2009 een daling te zien van -2,7% ten opzichte van 2008. Gemiddeld is de groei bij Den Haag CS 3,1%, bij Utrecht CS 2,5% en bij Amsterdam CS 3,3%. De veronderstelling dat het aantal vestigingen door de economische crisis afneemt is dus bij het aantal vestigingen van type 1 stations niet juist. Ditzelfde geldt voor de type 2 en type 3 stations. Een compleet overzicht van alle cijfers per locatie is opgenomen in bijlage 8.

Wanneer naar de sleutelprojecten wordt gekeken valt op dat station Den Haag CS over de periode van 2006 t/m 2012 een procentuele groei heeft gekend van 16%, station Utrecht CS een groei van 17% en station Amsterdam Zuid van 40%. Een drietal stations (niet-sleutelprojecten) heeft meer dan 17% groei in het aantal vestigingen gekend waardoor de veronderstelling dat de sleutelprojecten een grotere groei in het aantal vestigingen zouden kennen niet hard gemaakt kan worden (veronderstelling 6). Wel is te concluderen dat station Amsterdam Zuid het goed heeft gedaan met een stijging van 40%, alleen station Den Haag HS heeft een hogere procentuele stijging gekend.

Figuur 5-2 Aantal vestigingen per hectare in 2007 en 2012 per type locatie



In figuur 5-2 is een overzicht gegeven van het aantal vestigingen per hectare onderverdeeld in de verschillende typen stations en de referentiegebieden. Uit de figuur valt op dat de type 1 stations zowel in 2007 als 2012 gemiddeld het grootste aantal vestigingen per hectare hebben gevolgd door de type 2 stations. De referentiegebieden hebben in 2012 gemiddeld 4,1 vestigingen per hectare wat iets onder het algemene gemiddelde van 4.6 ligt. Bij alle gebieden is het aantal vestigingen per hectare toegenomen in de periode tussen 2007 en 2012. In bijlage 8 zijn figuren opgenomen met daarbij het aantal vestigingen per hectare van alle stations en referentiegebieden.

Uit onderzoeken van Pellenburg en Van Steen naar de locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers is gebleken dat steden die centraal in Nederland zijn gelegen de voorkeur hebben wanneer een bedrijf gaat verhuizen. Twee centraal gelegen steden, te weten Utrecht en Amersfoort, zijn opgenomen in dit onderzoek. Om de locatievoorkeuren uit het onderzoek van Pellenburg en Van Steen te toetsen is verondersteld dat deze twee steden het hoogste aantal vestigingen per hectare hebben in 2012. Station Utrecht heeft in absolute getallen het grootste aantal vestigingen maar dit geldt niet wanneer gekeken wordt naar het aantal vestigingen per hectare. Ook bij Amersfoort is dit niet het geval waardoor de veronderstelling wordt verworpen (veronderstelling 7).

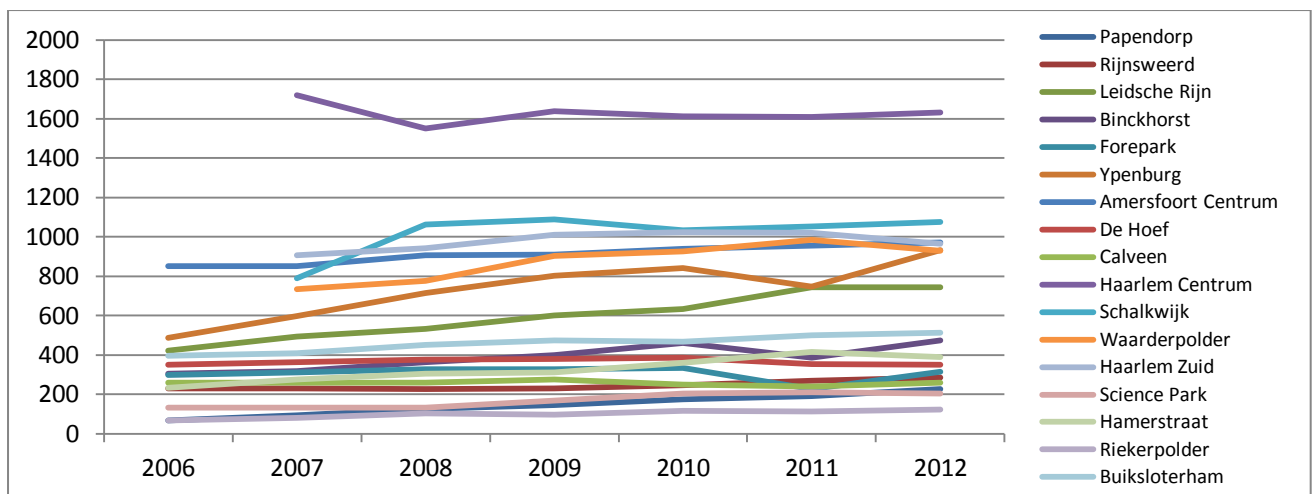
Uit hetzelfde onderzoek van Pellenburg en Van Steen komt de locatievoorkeur van Nederlandse ondernemers voor Amsterdam als vestigingsplaats. Deze voorkeur is aan de hand van een veronderstelling getoetst voor het aantal vestigingen per hectare. Het aantal vestigingen per hectare in 2012 ligt rond station Amsterdam Centraal hoger dan bij de stations Den Haag CS, Utrecht CS, Haarlem en Amersfoort. De veronderstelling dat Amsterdam meer werkzame personen per hectare kent dan de overige stations gezien de locatievoorkeuren voor Amsterdam is aangetoond (veronderstelling 8). De veronderstelling kan pas definitief aangetoond worden als Amsterdam ook het hoogste aantal werkzame personen per hectare kent. In paragraaf 5.5 zal ingegaan worden op het aantal werkzame personen per hectare en zal moeten blijken of de veronderstelling aangetoond danwel verworpen dient te worden.

Stations in het stadscentrum (Den Haag CS, Utrecht CS en Amsterdam CS) zouden volgens de veronderstelling het hoogste aantal vestigingen per hectare moeten hebben. Bij het aantal vestigingen per hectare hebben de stations Amsterdam CS en Utrecht CS meer vestigingen per hectare dan station Amersfoort en Haarlem, maar station Den Haag CS heeft een lager aantal vestigingen per hectare dan station Haarlem. Wel blijkt dat voor de stations Utrecht CS en Amsterdam CS de veronderstelling aangetoond kan worden. Doordat dit niet geldt voor station Den Haag CS gaat de veronderstelling in zijn algemeenheid niet op (veronderstelling 9).

De overheidsinspanningen bij diverse stations (Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS) hebben er niet in alle gevallen toe geleid dat deze stations het hoogste aantal vestigingen per hectare kennen (veronderstelling 10). Station Amsterdam CS heeft weliswaar het hoogste aantal vestigingen per hectare in 2012 maar dit geldt niet voor de stations Amsterdam Zuid en Den Haag CS waardoor deze veronderstelling verworpen is.

Voor veronderstelling 11 is gekeken naar de effecten van een goede autobereikbaarheid en goede parkeergelegenheid rond stationslocaties op het aantal vestigingen per hectare. De stations Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA hebben een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en hebben voldoende parkeerplaatsen. De drie genoemde stations kennen ondanks de goede bereikbaarheid en parkeervoorzieningen het minste aantal vestigingen per hectare in 2012 van alle stationslocaties en veronderstelling 11 dient dan ook verworpen te worden.

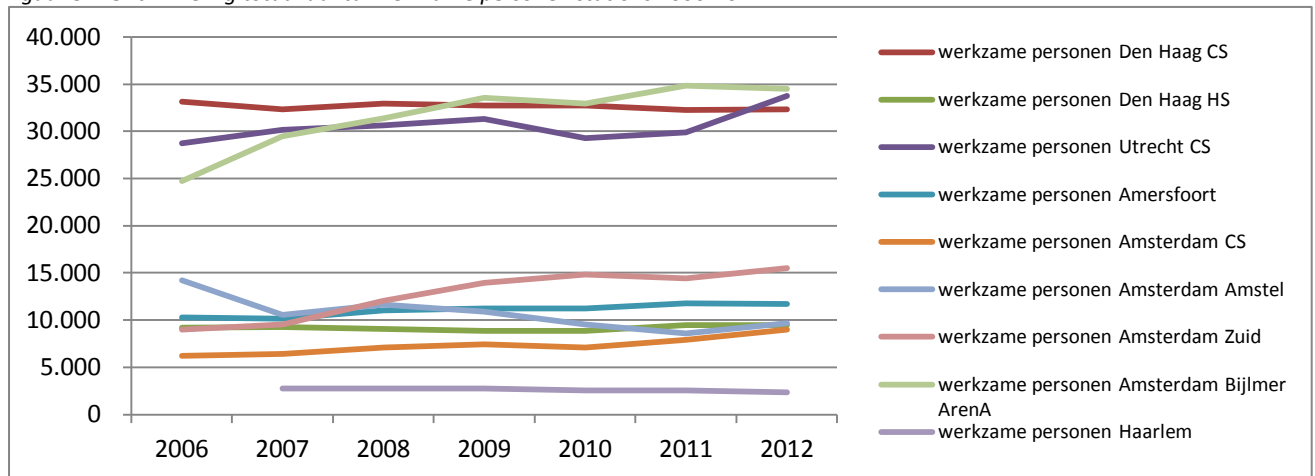
Figuur 5-3 Ontwikkeling totaal aantal vestigingen referentiegebieden 2006-2012



In figuur 5-3 is het totaal aantal vestigingen van de referentiegebieden weergegeven over de periode 2006 t/m 2012. De referentiegebieden die in het centrum zijn gelegen te weten Haarlem Centrum en Amersfoort Centrum/Stadsring hebben meer vestigingen per hectare dan de referentiegebieden met een snelweglocatie. Ook wanneer deze centrumlocaties buiten beschouwing blijven, hebben de snelweglocaties niet de meeste vestigingen per hectare. Veronderstelling 12, dat referentiegebieden met een snelweglocatie meer vestigingen hebben dan overige referentiegebieden is verworpen.

5.5 Ontwikkeling van het totaal aantal werkzame personen stationsgebieden

Figuur 5-4 Ontwikkeling totaal aantal werkzame personen stations 2006-2012¹



In figuur 5.4 is een overzicht van het totaal aantal werkzame personen van alle geselecteerde stations weergegeven. Door deze grafiek is duidelijk te zien dat bij een aantal stations aanzienlijk meer werkzame personen zijn ten opzichte van de overige stations. De stationslocaties met de meeste werkzame personen in 2012 zijn Amsterdam Bijlmer ArenA (type 3) (bijna 35.000), Utrecht CS (type 1) (ruim 33.000) en Den Haag CS (type 1) (ruim 32.000 werkzame personen). Het station met het laagste aantal werkzame personen is Haarlem met ruim 2.300 werkzame personen. Het hoge aantal werkzame personen bij station Amsterdam Bijlmer Arena is mogelijk te verklaren aan de hand van het stadsdeelwinkelcentrum, de Amsterdamse Poort dat binnen de gehanteerde straal is gelegen. Een mogelijke verklaring voor het lage aantal werkzame personen bij het Centraal Station van Amsterdam is de ligging aan het IJ dat direct aan het station grenst. Hierdoor is een groot gebied niet beschikbaar voor bebouwing en bij het oude centrumgebied dat wel binnen de straal valt, bevinden zich voornamelijk kleinschalige bedrijven.

De veronderstelling dat type 1 stations meer werkzame personen hebben dan type 2 en type 3 stations is niet juist (veronderstelling 3). Ook de veronderstelling dat type 2 stations meer werkzame personen hebben dan type 3 stations is niet juist (veronderstelling 4).

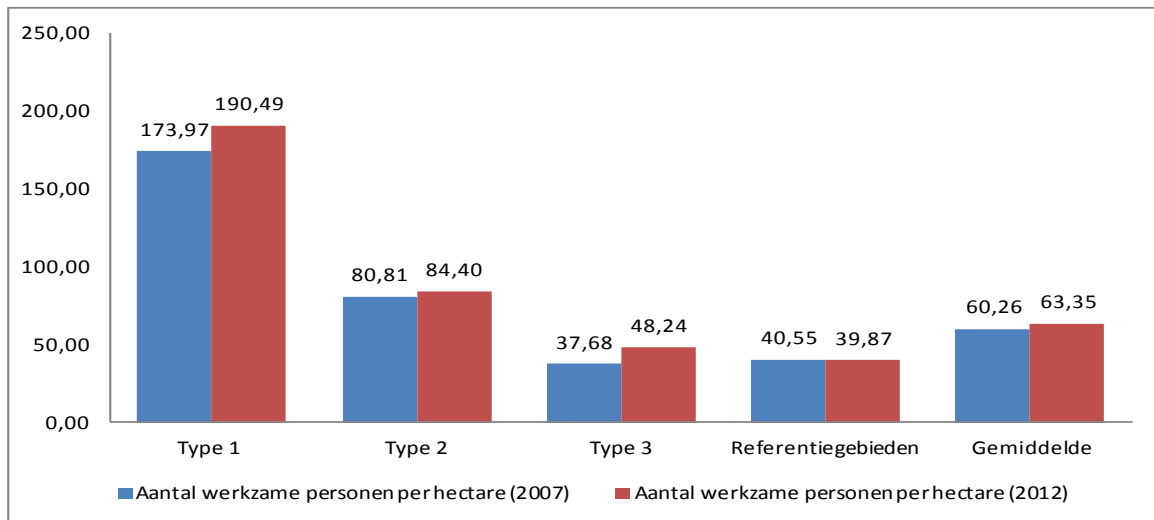
De gemiddelde jaarlijkse groei in het aantal werkzame personen is bij Amsterdam CS ruim 6,5% (zie bijlage 8). Bij de overige type 1 stations is de gemiddelde jaarlijkse groei/daling lager, te weten 2,03% groei bij Utrecht CS en -0,67% (daling) bij Den Haag CS (gemiddelde stijging/daling over de jaren 2005 t/m 2012). Wanneer gekeken wordt naar de veronderstelling dat door de economische crisis het aantal werkzame personen afgenomen is sinds 2006 valt een aantal dingen op (veronderstelling 5). Alleen bij station Den Haag CS is te zien dat vanaf het begin van de economische crisis het aantal werkzame personen voortdurend gedaald is. Bij zowel Utrecht CS als Amsterdam CS is alleen in 2010 het aantal werkzame personen gedaald. De veronderstelling dat door de economische crisis het aantal werkzame personen is gedaald is bij type 1 stations gaat alleen op voor station Den Haag CS. De veronderstelling dat het aantal werkzame personen door de economische crisis zal dalen is niet het geval bij de stations Den Haag HS, Amersfoort, Amsterdam Bijlmer ArenA en Amsterdam Zuid. Deze veronderstelling is dan ook verworpen.

De veronderstelling dat de sleutelprojecten Amsterdam Zuid, Den Haag CS en Utrecht CS een grotere stijging in werkzame personen en vestigingen hebben laten zien ten opzichte van de overige stations klopt niet geheel (veronderstelling 6). Den Haag CS laat juist een daling van het aantal werkzame

¹ Voor Haarlem is gewerkt bij het totaal aantal werkzame personen met gegevens vanaf 2007 i.v.m. onjuiste cijfers over 2006

personen zien over de periode 2006 t/m 2012 (-3%). De stijging van het aantal werkzame personen bij Utrecht CS ligt met 17% net boven de gemiddelde stijging van het aantal werkzame personen van alle stations (11,3%). Station Amsterdam Zuid voldoet wel aan de veronderstelling met de grootste procentuele stijging in het aantal werkzame personen.

Figuur 5-5 Aantal werkzame personen per hectare in 2007 en 2012 per type locatie



In figuur 5-5 is per type station en referentiegebied het aantal werkzame personen per hectare weergegeven. Het aantal werkzame personen per hectare zal gehanteerd worden bij de beantwoording van de veronderstellingen 7 t/m 12. Uit de figuur is op te maken dat de type 1 stations zowel in 2007 als 2012 het grootste aantal werkzame personen per hectare kennen gevolgd door de type 2 stations. De type 3 stations en de referentiegebieden hebben gemiddeld minder werkzame personen per hectare dan het algehele gemiddelde. Verder blijkt dat bij alle locaties, met uitzondering van de referentiegebieden het aantal werkzame personen per hectare is toegenomen in de periode tussen 2007 en 2012.

Uit onderzoeken van Pellenburg en Van Steen naar de locatievoorkeuren van Nederlandse ondernemers is gebleken dat steden die centraal in Nederland zijn gelegen de voorkeur hebben wanneer een bedrijf gaat verhuizen. Twee centraal gelegen steden, te weten Utrecht en Amersfoort, zijn opgenomen in dit onderzoek. Om de locatievoorkeuren uit het onderzoek van Pellenburg en Van Steen te toetsen is verondersteld dat deze twee steden het hoogste aantal werkzame personen per hectare hebben in 2012. Dit is niet het geval voor station Utrecht CS en station Amersfoort waardoor de veronderstelling wordt verworpen (veronderstelling 7).

Uit hetzelfde onderzoek van Pellenburg en Van Steen komt de locatievoorkeur van Nederlandse ondernemers voor Amsterdam als vestigingsplaats. Deze voorkeur is aan de hand van een veronderstelling getoetst voor het aantal werkzame personen per hectare. Het aantal werkzame personen per hectare in 2012 ligt rond station Amsterdam Centraal lager dan bij de stations Den Haag CS, Utrecht CS en Amersfoort. De veronderstelling dat Amsterdam meer werkzame personen per hectare kent dan de overige stations gezien de locatievoorkeuren voor Amsterdam is verworpen (veronderstelling 8).

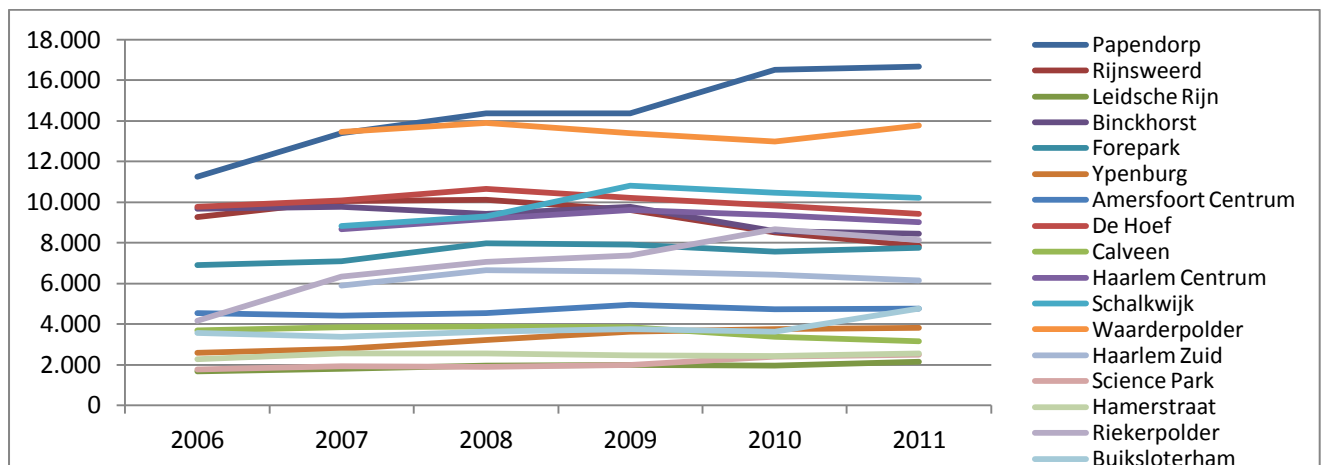
Stations in het stadscentrum (Den Haag CS, Utrecht CS en Amsterdam CS) zouden volgens de veronderstelling het hoogste aantal werkzame personen per hectare moeten hebben. Bij het aantal werkzame personen per hectare hebben de stations Den Haag CS en Utrecht CS meer werkzame personen per hectare dan station Amersfoort en Haarlem, maar station Amsterdam CS heeft een

lager aantal werkzame personen per hectare dan station Amersfoort waardoor de veronderstelling voor het aantal werkzame personen verworpen dient te worden (veronderstelling 9).

Naast de centrale ligging in het stadscentrum hebben ook de overheidsinspanningen rond station Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS niet extra bijdragen dat deze stations de hoogste aantal werkzame personen per hectare kennen (veronderstelling 10). Bij het aantal werkzame personen heeft station Den Haag CS het hoogste aantal per hectare gevolgd door Utrecht CS. De veronderstelling dient dan ook te worden verworpen. Wel hebben station Amsterdam Zuid en station Amsterdam CS over de periode 2007-2012 de grootste groei in het aantal werkzame personen per hectare gekend van 62% en 39,6%.

De stations Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA kennen ondanks een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en voldoende parkeerplaatsen geen hoger aantal werkzame personen per hectare dan de overige stationsgebieden. Alle drie de stations scoren slecht wanneer gekeken wordt naar het aantal werkzame personen per hectare waarbij station Amsterdam Amstel zelfs het laagste aantal werkzame personen per hectare kent van alle stations. Veronderstelling 11 wordt dan ook verworpen.

Figuur 5-6 Ontwikkeling totaal aantal werkzame personen referentiegebieden 2006-2012



In figuur 5-6 is van alle referentiegebieden een grafiek gemaakt met daarbij het totaal aantal werkzame personen over de periode 2006 t/m 2012. De referentiegebieden met het hoogste aantal werkzame personen in 2012 zijn: Papendorp, Waarderpolder, Schalkwijk en De Hoef.

De veronderstelling voor de referentiegebieden luidde: referentiegebieden met een snelweglocatie hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan referentiegebieden zonder snelweglocatie (veronderstelling 12). De veronderstelling is gebaseerd op onderzoeken naar locatievoorkeuren van bedrijven waaruit bleek dat de autobereikbaarheid belangrijk is. Gebieden die een snelweglocatie hebben zouden een hoger aantal werkzame personen moeten hebben vanwege de goede autobereikbaarheid. Voor het toetsen van deze veronderstelling is gekeken naar het aantal werkzame personen per hectare. De veronderstelling is verworpen aangezien het centrumgebied van Haarlem het grootste aantal werkzame personen per hectare kent. Wanneer de centrumgebieden van Haarlem en Amersfoort buiten beschouwing blijven valt op dat de volgende gebieden het hoogste aantal werkzame personen per hectare kennen: Papendorp, Binckhorst, De Hoef, Calveen, Rijnsweerd, Forepark. Dit zijn allen snelweglocaties maar enkele andere snelweglocaties te weten Waarderpolder, Ypenburg en Riekerpolder hebben een lager aantal werkzame personen per hectare dan niet-snelweglocaties. De locaties zonder snelweg in de nabijheid scoren op het gebied van werkzame personen per hectare enigszins slechter dan de snelweglocaties. In zijn algemeenheid gaat

de veronderstelling dus niet op. Specifieke locatiefactoren blijken een rol te spelen zoals reeds eerder vermeld, zoals voorzieningen in de nabije omgeving, de parkeervoorzieningen en uitstraling van een gebied.

5.6 Vijf-jaars prognose van het aantal vestigingen en werkzame personen van stationslocaties en referentiegebieden

Om een beeld te krijgen van de mogelijke gevolgen van de economische crisis is voor elke locatie een prognose gemaakt van het aantal vestigingen en werkzame personen per locatie. Deze prognose beslaat 5 jaar en is opgemaakt aan de hand van het aantal vestigingen in 2012 en berekend aan de hand van de ongewogen gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vestigingen over de afgelopen 7 jaar. In paragraaf 5.1 zijn de gebieden met de grootste jaarlijkse stijging en daling van het aantal vestigingen weergegeven. Hieruit blijkt, dat bepaalde locaties in de toekomst, aan de hand van de gemiddelde cijfers, een verdere daling van het aantal vestigingen zullen laten zien. In hoeverre deze daling zal doorzetten is mede afhankelijk van diverse factoren zoals de economische ontwikkeling, overheidsingrepen en locatievoorkeuren van bedrijven en instellingen. Locaties die in de huidige tijd van economische achteruitgang goed presteren door de locatiemarken danwel het gevoerde beleid binnen gemeenten zullen het, indien de trend van de afgelopen jaren onveranderd blijft, in de toekomst ook goed gaan doen. Dit zou stroken met de theorie van Myrdal. Zoals reeds genoemd zullen volgens deze theorie succesvolle locaties succesvoller worden en locaties die slecht presteren ook in de toekomst zullen verslechteren. Hierbij moet echter wel opgemerkt worden dat op de locaties nog ruimte aanwezig moet zijn voor verdere uitbreiding. De prognose die hier weergegeven wordt dient enkel ter illustratie, de werkelijke groei dan wel daling van het aantal vestigingen kan niet met zekerheid vastgesteld worden.

Tabel 5-8 Vijf-jaars prognose aantal vestigingen per type locatie

5-jaars prognose	Type 1 gemiddeld aantal vestigingen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Type 2 gemiddeld aantal vestigingen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Type 3 gemiddeld aantal vestigingen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Referentiegebieden gemiddeld aantal vestigingen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012
2012	1036		571		591		611	
2017	1194	15,20%	818	43,20%	689	16,60%	803	31,40%

In tabel 5-8 is een overzicht gemaakt per type locatie waarbij het gemiddeld aantal vestigingen per type locatie zijn weergegeven voor de jaren 2012 en 2017. Hierbij valt op dat vooral de type 2 stationslocaties een grote procentuele stijging laten zien. De procentuele stijging is berekend aan de hand van de cijfers uit 2017. Een prognose van het aantal vestigingen per locatie is te vinden in bijlage 8.

Evenals voor het aantal vestigingen is ook voor het aantal werkzame personen per type locatie een prognose gemaakt voor de komende 5 jaar aan de hand van de gemiddelde jaarlijkse stijging van het aantal werkzame personen in de afgelopen 7 jaar.

Tabel 5-9 Vijf-jaars prognose aantal werkzame personen per type locatie

5-jaars prognose	Type 1 gemiddeld aantal werkzame personen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Type 2 gemiddeld aantal werkzame personen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Type 3 gemiddeld aantal werkzame personen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012	Referentiegebieden gemiddeld aantal werkzame personen	Procentuele stijging 2017 t.o.v. 2012
2012	25.028		7.855		19.868		6.654	
2017	26.784	7,0%	8.310	5,8%	25.415	27,9%	7.522	13,0%

Bij het aantal werkzame personen valt op dat bij trendextrapolatie de type 3 stations een stijging zullen kennen ten opzichte van 2012 van bijna 28%. Deze stijging is mede te danken aan station Amsterdam Zuid (type 3), dit station kent een gemiddelde jaarlijkse groei van 9,6% per jaar. Bij type 3 stations wordt het gemiddelde berekend aan de hand van 3 stations waardoor een uitschieter zoals station Amsterdam Zuid grote invloed heeft op het gemiddelde. Wanneer station Amsterdam Zuid buiten beschouwing blijft kennen de overige 2 stations van type 3 een procentuele stijging van 17,3%. Ook als station Amsterdam Zuid weggelaten is kennen de type 3 stations nog steeds de grootste procentuele stijging van alle gebieden.

Alle typen stations en referentiegebieden kennen een stijging in het aantal werkzame personen. Bij de afzonderlijke locaties is er echter bij enkele locaties sprake van een daling van het aantal werkzame personen zoals ook te zien is in paragraaf 5.2. De prognose per locatie is weergegeven in bijlage 8.

5.8 Belangrijkste conclusies

Tabel 5-10 Conclusies gemaakte veronderstellingen

Veronderstelling	
Stationsgebieden hebben op grond van theorieën van Philip McCann, Marshall en Hoover een groter aantal vestigingen en werkzame personen dan de referentiegebieden.	Aangetoond
Stationsgebieden hebben een hoger gemiddelde jaarlijkse stijging in het aantal vestigingen en werkzame personen in vergelijking tot de referentiegebieden.	Verworpen
Type 1 stations hebben meer vestigingen en werkzame personen dan type 2 en type 3 stations.	Verworpen
Type 2 stations hebben meer vestigingen en werkzame personen dan type 3 stations.	Verworpen
Door de economische crisis is het aantal vestigingen en werkzame personen sinds 2008 afgenomen.	Verworpen
Tweede generatie sleutelprojecten (Amsterdam Zuid, Den Haag CS & Utrecht CS) hebben een grotere groei van vestigingen en werkzame personen gekend ten opzichte van niet-sleutelprojecten.	Verworpen
De centraal gelegen steden Utrecht en Amersfoort hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan minder centraal gelegen steden bij zowel de stationslocaties als de referentiegebieden	Verworpen
Op basis van de vestigingsplaatsonderzoeken van Pellenburg en Van Steen heeft Amsterdam een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare dan Den Haag en Haarlem.	Verworpen
Stations die in het stadscentrum zijn gelegen zoals Amsterdam CS, Den Haag CS en Utrecht CS hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die niet (direct) in het stadscentrum zijn gelegen.	Verworpen
De stations waar overheidsinspanningen hebben plaatsgevonden, te weten Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan de overige stations.	Verworpen
Stationslocaties die per auto goed bereikbaar zijn met voldoende parkeergelegenheid hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die minder goed bereikbaar zijn per auto. De stations die beter zullen scoren zijn: Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA.	Verworpen
Referentiegebieden met een snelweglocatie hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan referentiegebieden zonder snelweglocatie.	Verworpen

Bijna alle veronderstellingen die zijn gemaakt naar aanleiding van voorgaande hoofdstukken zijn verworpen. Uit de enige veronderstelling die wel aangetoond is blijkt dat stationsgebieden gemiddeld een hoger aantal vestigingen en werkzame personen hebben dan de referentiegebieden. Wel valt te concluderen dat een aantal stations en referentiegebieden bij het totaal aantal vestigingen en werkzame personen alsmede de jaarlijkse stijging boven de andere stations en gebieden uitspringen. Station Amsterdam Bijlmer Arena heeft van alle stations het hoogste aantal werkzame personen en station Utrecht CS het hoogste aantal vestigingen. Station Amsterdam Zuid laat een grote stijging in zowel het aantal vestigingen als het aantal werkzame personen zien wanneer gekeken wordt naar de toename tussen 2006 en 2012.

Er zijn diverse redenen te noemen waarom de veronderstellingen niet aangetoond kunnen worden. De eerste is vanwege de type-indeling die de Nederlandse Spoorwegen hanteert. De gehanteerde indeling van de NS heeft te maken met de functie en ligging van een station in een stad. Een station als Amsterdam Zuid heeft bij de NS een type 3 status door de functie die is toegekend als voorstation met knooppuntfunctie maar wanneer gekeken wordt naar het aantal werkzame personen kent dit station een hoger aantal werkzame personen dan bijvoorbeeld een type 2 station als Haarlem of Amersfoort. Een andere reden is dat bij de veronderstellingen sprake moet zijn dat de veronderstelling op moet gaan voor elk station dat is opgenomen in de veronderstelling. Enkele stationslocaties voldoen bij bepaalde veronderstellingen aan de criteria maar doordat niet elke locatie hieraan voldoet zijn de veronderstellingen verworpen. Ook de ligging van bepaalde stations en de bestaande bebouwing in de omgeving zorgen ervoor dat bij gebieden zoals het Centraal Station in Amsterdam niet veel ontwikkelingsmogelijkheden zijn. Hierdoor kan het aantal vestigingen danwel het aantal werkzame personen niet of nauwelijks stijgen, wat minder het geval is bij locaties waar nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn zoals rond station Amsterdam Zuid. Ook overheidsinspanningen zoals de vestiging van overheidsdiensten rond stationslocaties kunnen bijdragen aan een hoger aantal werkzame personen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het aantal vestigingen maar met één zal stijgen wanneer een overheid instantie ervoor kiest een gemeentelijke dienst te vestigen rond een station. Wel kan een vestiging van een gemeentelijke instelling of dienst zorgen dat andere bedrijven of instellingen ook voor de desbetreffende stationslocatie kiezen.

Uit de verschillende analyses die zijn uitgevoerd op het aantal werkzame personen en aantal vestigingen rond stationslocaties en de referentiegebieden blijkt dat de stationslocaties een groter aantal werkzame personen hebben ten opzichte van de referentiegebieden, gemiddeld 17.584 bij de stationslocaties en gemiddeld 6.694 werkzame personen bij de referentiegebieden gezamenlijk in 2012. Ook bij het aantal vestigingen scoren de stationslocaties beter met gemiddeld 733 vestigingen in 2012 ten opzichte van 595 vestigingen bij de referentiegebieden. De jaarlijkse fluctuaties in het aantal werkzame personen en vestigingen zijn bij de stationsgebieden en referentiegebieden nagenoeg gelijk, wel is de gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vestigingen van alle referentiegebieden (6,44%) groter dan de gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vestigingen van de verschillende stations (3,69%) samen. Bij het aantal werkzame personen is de gemiddelde jaarlijkse groei van de stationsgebieden (1,64%) hoger dan bij de referentiegebieden (1,44%). Afgevraagd moet worden welke indicator, vestigingen of werkzame personen, het beste is voor een gebied. Waarschijnlijk zal het aantal werkzame personen belangrijker zijn omdat het aantal vestigingen kan stijgen door zzp-ers en bedrijven die slechts enkele werknemers in dienst hebben. In navolging van het totaal aantal werkzame personen is wellicht het aantal werkzame personen per hectare een betere indicator. Een hoog aantal werkzame personen per hectare zegt namelijk iets over de bebouwingsdichtheid van een bepaald gebied. Stationsgebieden als Utrecht Centraal en Den Haag Centraal kennen door hoogbouw een hoog aantal werkzame personen per hectare terwijl het aantal werkzame personen per hectare rond station Haarlem beduidend lager ligt.

De centrale ligging van steden in Nederland, de ligging van een station ten opzichte van het stadscentra met vele voorzieningen, de bereikbaarheid per eigen vervoer inclusief voldoende

parkeergelegenheid is voor veel bedrijven van invloed op de keuze van een bepaalde locatie maar dit uit zich niet in grote verschillen tussen locaties die aan de verschillende eisen voldoen. Wellicht speelt de verhuisbereidheid onder bedrijven of de gebondenheid aan een bepaalde stad een rol bij de keuze van de locatie.

Wanneer gekeken wordt naar de gevolgen van de economische crisis valt op dat bepaalde locaties een daling van het aantal vestigingen of werkzame personen laat zien. De stations Haarlem en Amsterdam Bijlmer Arena laten bij het aantal vestigingen een gemiddelde daling zien in de periode tussen 2006 en 2012. Station Haarlem laat tevens een daling van het aantal werkzame personen zien in de genoemde periode. De stations Den Haag HS, Den Haag CS en Amsterdam Amstel laten over de periode tussen 2006 en 2012 ook een daling van het aantal werkzame personen zien. Ook enkele referentiegebieden laten een daling zien in het aantal vestigingen danwel het aantal werkzame personen waarbij vooral de gebieden in Haarlem, met uitzondering van Haarlem Centrum, een sterke daling van het aantal werkzame personen kennen. In hoeverre deze daling of stijging in de toekomst door zal zetten is afhankelijk van verschillende factoren zoals de economische ontwikkeling, overheidsingrepen en locatievoorkeuren van bedrijven en instellingen.

6. Visies van de onderzochte gemeenten

6.1 Interviews betrokken gemeenten

Bij de vijf betrokken gemeenten die geselecteerd zijn voor de case study's is een interview afgenomen om dieper op het vestigingsbeleid, de gevolgen van de economische crisis en de toepassing van het ABC-locatiebeleid in te gaan. Bij alle gemeenten is gesproken met medewerkers van de afdeling economische zaken dan wel beleidsadviseurs m.b.t. het kantorenbeleid. In bijlage 3 zijn de uitgewerkte interviews weergegeven.

6.2 Doorwerking ABC-locatiebeleid in huidig gemeentelijk locatiebeleid

Wanneer gekeken wordt naar de doorwerking van het ABC-locatiebeleid blijkt dat de betrokken gemeenten nog steeds parkeernormen hanteren, zij het dat deze minder streng gehanteerd worden dan geformuleerd in het ABC-locatiebeleid. Ook is er sprake van maatwerk om zo aan de wensen van de gebruikers tegemoet te komen. Alle woordvoerders geven aan dat bedrijven meer parkeerplaatsen wensen dan toegestaan is volgens de gemeentelijke parkeerverordening. De woordvoerder van de gemeente Utrecht geeft aan dat vooral rond het Centraal Station bedrijven meer parkeerplaatsen wensen. Om parkeeroverlast in de omliggende wijken te voorkomen heeft een aantal bedrijven extra parkeerplaatsen gehuurd. Op de referentiegebieden is veelal een zeer ruime parkeernorm aanwezig, maar toch geven bedrijven aan dat deze niet toereikend is. De gemeente Utrecht heeft dit opgelost door op Papendorp en Rijnsweerd extra parkeerplaatsen aan te leggen. De woordvoerders van de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Utrecht geven aan op het gebied van parkeren te werken met maatwerk wanneer dit mogelijk is. De gemeente Amersfoort houdt echter vast aan de geldende parkeernormen, maar is zich ervan bewust dat deze voor bepaalde bedrijven niet toereikend zijn. De gemeente is dan ook aan het onderzoeken of er meer gebruik gemaakt kan worden van maatwerk, zoals het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Wanneer gekeken wordt naar de slogan waarmee het ABC-locatiebeleid werd getypeerd: "Het juiste bedrijf op de juiste plaats" geeft elke woordvoerder van de gemeente aan dat kantoren zich op elke locatie kunnen vestigen tenzij het specifieke bedrijventerreinen betreffen. Wel bestuderen de gemeenten of het bedrijf wenselijk is op de locatie waar het zich wil gaan vestigen. Hierbij wordt gekeken naar de hinder die het bedrijf zou kunnen geven. Vooral bij productie en industriebedrijven zijn nationale regels met betrekking tot vestigingslocaties voor dit type bedrijf. Bij kantoren wordt vooral gekeken naar de parkeer- en verkeersdruk die een vestiging kan opleveren.

De vertegenwoordiger van de gemeente Utrecht geeft aan dat er een landelijk kantorenbeleid ingevoerd zou kunnen worden waarbij alleen nog nieuwbouw plaats mag vinden in gebieden die kansrijk zijn. Hierbij wordt aangegeven dat dit een strook betreft die grofweg loopt van Amsterdam-Utrecht-Den Bosch. Deze gebieden trekken nog nieuwe bedrijven aan en zouden daarom nog nieuwbouw mogen realiseren. Dit blijkt ook uit onderzoeken van Pellenburg en Van Steen waarbij de regio's rond Amsterdam en Utrecht een positievere beoordeling krijgen als vestigingsplaats dan gebieden elders.

De overige woordvoerders geven aan dat de Rijksoverheid zich terug moet trekken en de planning van nieuwe terreinen over moet laten aan de provincies en gemeenten. Hieruit blijkt dat er verschil van mening is of een centraal gestuurd locatiebeleid wenselijk is. De gemeente Amsterdam en Haarlem werken samen met omliggende gemeenten m.b.t. het locatiebeleid. Beide woordvoerders geven aan dat deze samenwerking zijn vruchten afwerpt en doorgezet zal worden. De samenwerking tussen gemeenten wordt als positief beschouwd omdat gemeenten op deze wijze minder concurreren met elkaar en bedrijven krijgen meer inzicht in de beste locatie voor het bedrijf.

Vanuit de markt vindt er binnen de gemeente Utrecht een segmentering plaats van de diverse sectoren. Rond het Centraal Station zijn vooral de non-profit sector, overheidssector, openbaarvervoerssector en de financiële dienstverlening aanwezig. In deze sectoren werken veelal fulltimers op kantoor waardoor het personeel gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Andere sectoren waarbij de medewerkers parttime op kantoor werken kiezen vooral een locatie nabij snelwegen zoals de sectoren IT en zakelijke dienstverlening. Deze laatste sectoren hechten waarde aan een goede bereikbaarheid per eigen vervoer en voldoende parkeerplaatsen. Binnen de gemeente Den Haag is dit ook zichtbaar, alleen verhuizen de laatste jaren steeds meer kantoren naar de binnenstad vanwege de lage huurprijzen. Doordat de personeelsleden van deze bedrijven (vooral ingenieursbureaus) veelal niet fulltime op kantoor werken ontstaat er extra parkeerdruk in de binnenstad. De gemeente is momenteel aan het onderzoeken of er meer P&R terreinen rond de Randstadrail stations moeten worden aangelegd om zo de parkeerdruk te verminderen. Dit kan tegelijkertijd ook een impuls geven aan het gebruik van het openbaar vervoer. De genoemde segmentering rond het station Utrecht Centraal komt ruwweg overeen met de mobiliteitsprofielen zoals omschreven in het ABC-locatiebeleid. Bij de mobiliteitsprofielen die de Rijksoverheid heeft vastgesteld bij de introductie van het ABC-locatiebeleid speelden een aantal factoren een rol. De eerste factor was de arbeidsintensiteit waarbij gelet werd op het aantal werknemers per m², de tweede had betrekking op de noodzaak van het autogebruik van de uitvoering van het werk, ten derde speelde het aantal bezoekers een rol en tenslotte de afhankelijkheid van goederenvervoer over de weg. Aan de hand van deze mobiliteitsprofielen werd vastgesteld op welke locatie het bedrijf gevestigd zou moeten worden.

6.3 Succesvolle en minder succesvolle kantorenlocaties

Binnen elke gemeente zijn er succesvolle en minder succesvolle kantorenlocaties. Binnen de gemeente Amsterdam is de omgeving rond station Amsterdam Zuid een succesvolle locatie mede door de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en de uitstraling van het gebied. Bij Den Haag is het Beatrixkwartier (Den Haag CS) zeer succesvol ook door de multimodale bereikbaarheid en de nabijheid van het centrum met de gewenste voorzieningen. Bij Utrecht, Amersfoort en Haarlem is het stationsgebied door de bovengenoemde factoren volgens de respondenten ook de meest succesvolle kantorenlocatie. De leegstand is op deze locaties binnen de gemeenten het laagste en tevens zijn er hoge huurprijzen. Het centrum van Haarlem is succesvol door de goede voorzieningen in de binnenstad en de aanwezigheid van kantoren van de gemeente en provincie. Door de vestigingen van deze overheidsinstanties is er een spin off-effect ontstaan vooral voor de detailhandel en de horeca in de binnenstad.

De minder succesvolle locaties zijn volgens de woordvoerders van de gemeenten vooral locaties die slecht zijn ontsloten met het openbaar vervoer. Binnen Amersfoort is dit De Hoef, 10 jaar geleden was deze locatie nog één van de meest succesvolle kantorenlocaties van Nederland, maar momenteel is er veel leegstand. Dit bleek ook in het vorige hoofdstuk waarbij De Hoef een gemiddelde daling van het aantal werkzame personen laat zien. De minder succesvolle locaties in de andere gemeenten, volgens de respondenten, zijn locaties die slecht zijn ontsloten met het openbaar vervoer zoals de Riekerpolder in Amsterdam, De Lage Weide in Utrecht en Binckhorst in Den Haag. Opvallend bij de Riekerpolder is dat uit de statistische gegevens blijkt dat de Riekerpolder over de periode 2006-2012 juist een gemiddelde jaarlijkse stijging in het aantal werkzame personen kent. Deze stijging van ruim 13% is de grootste van alle onderzochte gebieden. Ook bij het aantal vestigingen is een groei van ruim 11% te zien. Hier is sprake van een tegenstrijdigheid tussen de visie van de vertegenwoordiger van de gemeente en de statistische gegevens die afkomstig zijn van de gemeente. Binckhorst laat, zoals de woordvoerder van de gemeente laat weten een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal werkzame personen zien van ruim 2%. Deze locaties zijn veelal monofunctioneel van aard met alleen kantoorgebouwen zonder verdere voorzieningen of functies. De gemeenten Utrecht en Amersfoort staan op kantorenlocaties meerdere functies toe om zo de

levendigheid te vergroten in een poging de werklocaties weer aantrekkelijk te maken voor zakelijke gebruikers. De gemeente Haarlem kent geen echte “probleemlocaties”, wel zijn de locaties in het westen van de stad en kleine kantoorgebieden in woonwijken minder succesvol. Binnen de gemeente Utrecht zijn werklocaties die binnen woonwijken zijn gelegen ook minder succesvol.

Investeren in openbaar vervoer wordt door geen enkele gemeente als oplossing gezien omdat dit onrendabel zou zijn. Ook het verlagen van grondprijzen is voor de meeste gemeenten geen optie omdat momenteel de vraag naar nieuwbouw gering is, nieuwe kantoorgebieden uit de ruimtelijke plannen zijn gehaald en er bij grondprijzverlaging sprake kan zijn van ongeoorloofde staatssteun.

Vanuit de locatieonderzoeken uit hoofdstuk 3 is gebleken dat kantoorgebruikers vooral waarde hechten aan de bereikbaarheid per eigen vervoer. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is van minder belang voor veel kantoorgebruikers. De probleemlocaties die de woordvoerders van de gemeenten aangeven betreffen voornamelijk locaties die juist goed bereikbaar zijn per auto zoals de Riekerpolder. Hierbij is een tegenstrijdigheid merkbaar tussen de algemene vestigingsvoorkeuren van bedrijven en de feitelijk minder succesvolle locaties. Waarschijnlijk spelen meerdere redenen mee waardoor een locatie met een goede bereikbaarheid minder succesvol is. Zoals reeds genoemd kan dit de monofunctionaliteit of het gebrek aan voorzieningen als oorzaak hebben.

6.4 Belangrijkste vestigingseisen van bedrijven

Alle woordvoerders geven aan dat zowel de bereikbaarheid per openbaar vervoer alsmede de bereikbaarheid per eigen vervoer en de parkeergelegenheid belangrijk is voor bedrijven wanneer ze een keuze maken voor een bepaalde locatie. Binnen de gemeente Den Haag merken ze dat bedrijven die eigenlijk belang hebben bij voldoende parkeergelegenheid, mede door de gedaalde huurprijzen en door het imago van het stationsgebied soms kiezen voor een locatie met minder parkeerplaatsen. Locaties die momenteel niet succesvol zijn kenmerken zich volgens de respondenten voornamelijk door een slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ook zijn deze gebieden vaak monofunctioneel en bestaan ze puur uit kantoren. In het verleden was dit gewenst onder kantoorgebruikers maar tegenwoordig wensen gebruikers een werkomgeving met voldoende voorzieningen. De leegstand op perifere gebieden is dan ook veelal hoger dan op gebieden die multimodaal bereikbaar zijn met voldoende voorzieningen. De uitkomsten van de gesprekken met de vertegenwoordigers van gemeenten duiden op de belangrijkheid van goed openbaar vervoer naast andere vestigingsvoorwaarden zoals voorzieningen in de nabije omgeving, een goede autobereikbaarheid en de parkeergelegenheid. Uit de behandelde onderzoeken in hoofdstuk 3 blijkt echter dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer slechts voor een klein deel van belang is voor bedrijven wanneer ze zich vestigen op een bepaalde locatie. Vooral de situatie die aanwezig is in Den Haag is opvallend. Steeds meer bedrijven en kantoren vestigen zich rond het Centraal Station waarbij de parkeergelegenheid en de bereikbaarheid per auto slechter zijn dan op een locatie langs de snelweg. De gedaalde huurprijzen en het imago van het Paleiskwartier rond het Centraal Station zijn waarschijnlijk zwaarwegende argumenten boven autobereikbaarheid. De dalende huurprijzen zouden zich op meerdere locaties kunnen voordoen bijvoorbeeld rond station Utrecht CS. Op dit moment zijn de huurprijzen rond het Centraal Station het hoogst binnen de gemeente Utrecht maar door de economische crisis zouden ze kunnen dalen waardoor de locatie net als bij station Den Haag CS aantrekkelijker wordt voor nieuwe bedrijven.

6.5 Locatiebeleid van gemeentelijke diensten

De gemeenten hebben geen specifiek locatiebeleid voor gemeentelijke diensten en instellingen. Wel wordt bij nieuwbouw gekeken naar de ligging ten opzichte van het openbaar vervoer. Dit is vooral duidelijk geworden in de gemeenten Amsterdam met de bibliotheek en het conservatorium op het Oosterdokseiland en in de gemeente Utrecht waar bij het Centraal Station het nieuwe stadskantoor zal worden gebouwd. Binnen de gemeente Den Haag is in het verleden gekozen om een backoffice in een achterstandswijk te realiseren zonder te kijken naar de parkeervoorzieningen. Dit was een beslissing van een wethouder om zo werkgelegenheid in de buurt te stimuleren. Overige diensten (bibliotheken, stadsdeelkantoren) van de gemeente Utrecht zijn gevestigd in woonbuurten omdat deze een wijkfunctie hebben. In Haarlem is specifiek gekozen voor nieuwbouw van het stadskantoor in het centrum vanwege de goede bereikbaarheid en de voorzieningen in de binnenstad voor het eigen personeel. Ook is onder het stadskantoor een grootschalige parkeergarage aanwezig waar zowel personeel als bezoekers van de binnenstad gebruik van kunnen maken.

6.6 De gevolgen van de economische crisis

Bij elke gemeente, met uitzondering van de gemeente Utrecht, stijgt de leegstand bij de kantoorgebouwen volgens de woordvoerders als gevolg van de economische crisis. Binnen de gemeente Utrecht gaat het volgens de respondent goed met de kantorenmarkt. Dit komt vooral omdat bedrijven vanuit omliggende gemeenten verhuizen naar Utrecht vanwege de goede bereikbaarheid, de voorzieningen die aanwezig zijn en de goede kwaliteit van de kantorenlocaties. De gemeente Den Haag verwacht dat de leegstand ondanks de relatieve attractiviteit van de binnenstad (voor commerciële bedrijven) nog verder zal toenemen omdat de Rijksoverheid en grote bedrijven kantoren afstoten. Hierdoor zal het kantorenaanbod sneller groeien dan de kantorenopname. Wanneer gekeken wordt naar de statistische cijfers van de stationsomgeving van Den Haag blijkt dat er sprake is van een negatieve gemiddelde groei per jaar van 0.7%. Door de dalende beroepsbevolking, vergrijzing, automatisering en het nieuwe werken verwachten de gemeenten dat bedrijven met steeds meer personeel per vierkante meter gaan werken waardoor meer leegstand zal ontstaan.

6.7 Belangrijkste conclusies

Aan de hand van de gevoerde interviews is gebleken dat er niet veel van het ABC-locatiebeleid meer aanwezig is in de gemeentelijke plannen op de (soms strenge) parkeernormen na. De belangrijkste wensen van bedrijven, volgens de woordvoerders van de gemeenten, zijn een multimodale bereikbaarheid, voldoende parkeergelegenheid en voorzieningen in de nabije omgeving. Locaties die niet aan alle bovenstaande criteria voldoen kunnen te maken hebben met leegstand en vertrekkende bedrijven. Door de economische crisis, de dalende beroepsbevolking, vergrijzing, automatisering en het nieuwe werken verwachten gemeenten dat de leegstand in de toekomst nog verder zal oplopen. Gemeenten werken derhalve mee aan plannen om kantoren te transformeren naar andere functies.

Vanuit de gemeenten is aangegeven dat vooral de stationslocaties en centrumlocaties succesvol zijn vanwege de lage leegstand en de hoge huurprijzen ondanks dat het ABC-locatiebeleid door de respondenten als mislukt wordt beschouwd. Door de economische crisis is op sommige locaties de huurprijs gedaald. Dit heeft ertoe geleid dat steeds meer bedrijven vanuit kantoren- en snelweglocaties verhuizen naar het Beatrixkwartier (Den Haag CS) vanwege de voorzieningen en de uitstraling van het gebied. Volgens de respondenten zijn stationslocaties dus ondanks het mislukken van het ABC-locatiebeleid succesvol als "productiemilieu".

Gemeenten hebben geen specifiek locatiebeleid voor eigen diensten. Wanneer nieuwbouw plaatsvindt, zoals het stadskantoor in Utrecht en Haarlem of het conservatorium en bibliotheek in

Amsterdam, wordt echter wel gekeken naar een locatie nabij het station danwel de binnenstad. In Utrecht en Amsterdam is dan ook gekozen voor een locatie nabij het Centraal Station.

Bij de interviews is gebleken dat de opvatting van bepaalde woordvoerders van gemeenten niet overeenkomt met de statistische gegevens die ter beschikking zijn gesteld door de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeente. Dit heeft vooral betrekking op de minder succesvolle locaties binnen steden. De woordvoerder van de gemeente Amsterdam geeft aan dat bij de Riekerpolder sprake is van een daling van het aantal werkzame personen terwijl uit de statistische gegevens blijkt dat deze locatie de grootste gemiddelde jaarlijkse groei laat zien van ruim 13%. Bepaalde locaties hebben te kampen met een daling van het aantal vestigingen en werkzame personen. Dit is te zien aan de gemiddelde jaarlijkse groei/daling die in paragraaf 5.2 en 5.3 is weergegeven.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

De Rijksoverheid heeft in de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw ingezet op betere afstemming van bedrijfstypen en locatietypen. Dit is getracht aan de hand van het ABC-locatiebeleid waardoor drie typen locaties zijn ontstaan. A-locaties zijn gelegen rond knooppunten per openbaar vervoer, B-locaties hebben redelijk openbaar vervoer en een goede autobereikbaarheid en C-locaties vooral een bereikbaarheid per eigen vervoer. Door deze segmentering zouden bedrijven, afhankelijk van hun mobiliteitsprofiel op de juiste locatie geplaatst moeten worden om het autoverkeer te reduceren. Dit mede door het stellen van strenge parkeernormen voor A-locaties en in mindere mate voor B-locaties. Aan de hand van evaluatiestudies is gebleken dat het beleid niet succesvol is geweest om meerdere redenen. Wellicht de belangrijkste reden is dat gemeenten veel waarde hechten aan het behouden en aantrekken van werkgelegenheid en vreesden om veel werkgelegenheid te verliezen wanneer ze het ABC-locatiebeleid streng zouden handhaven. Over de periode van 1991-1996 blijkt dat een derde van alle bedrijven op de juiste plaats gevestigd is en een derde van de bedrijven op een verkeerde locatie. Het overige deel van de bedrijven is op locaties gevestigd die niet juist maar ook niet onjuist waren voor het type bedrijf. Dit heeft enkele redenen te weten: onduidelijkheid in de vaststelling van locatieprofielen en mobiliteitsprofielen van bepaalde bedrijven en locaties, sterke groei van de kantorensector en een gebrek aan grond op A-locaties.

7.2 Beantwoording veronderstellingen

Op basis van het kwantitatieve onderzoek, de statistische gegevens over het aantal vestigingen en werkzame personen afkomstig van de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeenten is een aantal veronderstellingen getoetst.

Veronderstelling	
Stationsgebieden hebben op grond van theorieën van Philip McCann, Marshall en Hoover een groter aantal vestigingen en werkzame personen dan de referentiegebieden.	Aangetoond
Stationsgebieden hebben een hoger gemiddelde jaarlijkse stijging in het aantal vestigingen en werkzame personen in vergelijking tot de referentiegebieden.	Verworpen
Type 1 stations hebben meer vestigingen en werkzame personen dan type 2 en type 3 stations.	Verworpen
Type 2 stations hebben meer vestigingen en werkzame personen dan type 3 stations.	Verworpen
Door de economische crisis is het aantal vestigingen en werkzame personen sinds 2008 afgenomen.	Verworpen
Tweede generatie sleutelprojecten (Amsterdam Zuid, Den Haag CS & Utrecht CS) hebben een grotere groei van vestigingen en werkzame personen gekend ten opzichte van niet-sleutelprojecten.	Verworpen
De centraal gelegen steden Utrecht en Amersfoort hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan minder centraal gelegen steden bij zowel de stationslocaties als de referentiegebieden	Verworpen
Op basis van de vestigingsplaatsonderzoeken van Pellenburg en Van Steen heeft Amsterdam een hoger aantal vestigingen en werkzame personen per hectare dan Den Haag en Haarlem.	Verworpen
Stations die in het stadscentrum zijn gelegen zoals Amsterdam CS, Den Haag CS en Utrecht CS hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die niet (direct) in het stadscentrum zijn gelegen.	Verworpen
De stations waar overheidsinspanningen hebben plaatsgevonden, te weten Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan de overige stations.	Verworpen
Stationslocaties die per auto goed bereikbaar zijn met voldoende parkeergelegenheid hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan stations die minder goed bereikbaar zijn per auto. De stations die beter zullen scoren zijn: Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA.	Verworpen
Referentiegebieden met een snelweglocatie hebben meer vestigingen en werkzame personen per hectare dan referentiegebieden zonder snelweglocatie.	Verworpen

Bijna alle veronderstellingen die zijn gemaakt naar aanleiding van bestaande theorieën en eerder uitgevoerde onderzoeken zijn verworpen. Uit de enige veronderstelling die wel aangetoond is blijkt dat stationsgebieden gemiddeld een hoger aantal vestigingen en werkzame personen hebben dan de referentiegebieden. De gezamenlijke stations hebben in 2012 gemiddeld ruim 17.500 werkzame personen ten opzichte van ruim 6.600 bij de referentiegebieden. Ook bij het aantal vestigingen ligt dit aantal bij de stationsgebieden hoger te weten 733 ten opzichte van 611 vestigingen bij de referentiegebieden.

Wel valt te concluderen dat een aantal stations en referentiegebieden bij het totaal aantal vestigingen en werkzame personen alsmede de jaarlijkse stijging boven de andere stations en gebieden uitspringen. Station Amsterdam Bijlmer Arena heeft van alle stations het hoogste aantal werkzame personen en station Utrecht CS het hoogste aantal vestigingen. Station Amsterdam Zuid laat een grote stijging in zowel het aantal vestigingen als het aantal werkzame personen zien wanneer gekeken wordt naar de toename tussen 2006 en 2012.

De verwachtingen aan het begin van het onderzoek waren dat rond type 1 stations de meeste vestigingen en werkzame personen aanwezig zijn. Deze verwachting is geformuleerd omdat deze stations zijn gelegen in drie grote steden te weten Amsterdam, Den Haag en Utrecht. Verondersteld is op basis van de theorie van Christaller dat grote steden een groter draagvlak hebben en daarom meer vestigingen en werkzame personen zouden moeten hebben. Dit blijkt na het analyseren van de statistische gegevens over de jaren 2006-2012 niet het geval. Type 1 stations hebben een groot aantal werkzame personen vergeleken met de overige typen stations en de referentiegebieden maar enkele stationslocaties waaronder Amsterdam Bijlmer ArenA hebben een groter aantal werkzame personen in 2012. De verklaring hiervoor is mede de ligging in het oude stadshart van type 1 stations, zoals station Amsterdam CS en de beperkte gebiedsomvang en ontwikkelingsmogelijkheden. Stations zoals Amsterdam Bijlmer ArenA en station Amsterdam Zuid zijn ontstaan rond minder bebouwde gebieden waardoor er ruimte was voor grootschalige kantoorontwikkelingen.

Enkele factoren zoals economische crisis, het nieuwe werken en automatisering van processen dragen bij aan een daling van het aantal vestigingen en werkzame personen. Deze daling is het grootst op locaties die niet voldoen aan de wensen van de huidige kantoorgebruikers. De Riekerpolder in Amsterdam zou, volgens de woordvoerder van de gemeente, een goed voorbeeld zijn. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is op deze locatie slecht en tevens zijn er geen voorzieningen aanwezig. Uit de statistische gegevens blijkt dit niet het geval te zijn.

7.3 Beantwoording onderzoeksvragen

In hoofdstuk 1 zijn de 5 onderzoeksvragen opgenomen die aan de hand van dit onderzoek beantwoord zijn.

1. Wat is het (overheids)beleid ten aanzien van diverse typen stationslocaties voor de vestiging van commerciële en niet commerciële bedrijven?

Het overheidsbeleid rond stations is voor het eerst expliciet aan de orde gekomen in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra waarbij het ABC-locatiebeleid is geïntroduceerd. Zoals vermeld, was het overheidsbeleid gericht op het vestigen van bedrijven en kantoren rond stationslocaties. Tegenwoordig is er geen specifiek overheidsbeleid meer voor stationslocaties. Wel hanteren diverse gemeenten (strengere) parkeernormen rond stations en andere openbaar vervoerslocaties. Gemeenten hebben geen specifiek locatiebeleid voor eigen diensten. Wanneer nieuwbouw plaatsvindt zoals het stadskantoor in Utrecht en Haarlem of het conservatorium en bibliotheek in Amsterdam wordt echter wel gekeken naar een locatie nabij het station danwel de binnenstad. In Utrecht en Amsterdam is dan ook gekozen voor een locatie nabij het Centraal Station.

2. Wat zijn de ontwikkelingen geweest bij elk type station voor wat betreft de mate van vestiging en vertrek van bedrijven en instellingen naar aard van bedrijvigheid?

Vrijwel alle stationslocaties hebben een groei gekend van het aantal vestigingen en werkzame personen over de periode 2006-2012. De stations Haarlem en Amsterdam Bijlmer ArenA hebben over deze periode echter een jaarlijkse gemiddelde daling gekend in het aantal vestigingen. Bij het aantal werkzame personen zijn dit de stations Den Haag CS, Haarlem en Amsterdam Amstel. Bij het aantal vestigingen hebben de type 2 stations over de periode 2006-2012 de grootste gemiddelde jaarlijkse stijging gekend van ruim 5%, bij het aantal werkzame personen zijn dit de type 3 stations met bijna 3,5%. Rond stationslocaties zijn tegenwoordig vooral kantoren te vinden in zowel de commerciële en niet-commerciële sector waaronder ook veel gemeentelijke en overheidsdiensten. Dit zijn voornamelijk bedrijven waarvan de medewerkers full-time op kantoor werken. De woordvoerder van de gemeente Den Haag merkt dat ook andere bedrijven zich gaan vestigen rond het Centraal Station door de gedaalde huurprijzen.

3. In hoeverre zijn deze ontwikkelingen beter/slechter dan in referentiegebieden?

Bij het aantal vestigingen over de periode 2006-2012 hebben de referentiegebieden een grotere gemiddelde jaarlijkse groei gekend ten opzichte van de stationsgebieden. Bij de referentiegebieden bedraagt deze 6,4% tegen 3,7% bij de stations. Bij het aantal werkzame personen hebben de referentiegebieden een gemiddelde jaarlijkse stijging gekend van 2% tegenover 1,6% bij de stations. Wanneer gekeken wordt naar de afzonderlijke stationstypes hebben de type 3 stations een grotere groei gekend van 3,5%. De grotere stijging van de referentiegebieden bij zowel het aantal vestigingen alsmede het aantal werkzame personen is mogelijk te verklaren aan de hand van de beschikbare ruimte die rond stationslocaties veelal beperkt beschikbaar is.

4. In hoeverre zijn verschillende typen stationslocaties, vanuit diverse bedrijfsmatige gebruikers, aantrekkelijker dan wel minder aantrekkelijk dan overige vestigingsplaatsen (referentiegebieden) zoals stadscentra's, kantoor-/werklocaties zowel gelegen in de stad als aan de rand van de stad of langs uitvalswegen?

In zijn algemeenheid is gebleken dat stationslocaties niet aantrekkelijker zijn dan de overige locaties voor bedrijfsmatige gebruikers. Een locatie met goede autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid heeft de voorkeur boven een locatie rond een openbaar vervoersknooppunt. De locaties met een goede autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid moeten echter wel aan een aantal voorwaarden voldoen om aantrekkelijk te worden bevonden door bedrijfsmatige gebruikers. Monofunctionele locaties zonder diverse voorzieningen worden niet meer gewaardeerd terwijl dit in het verleden juist gewenst was. Functiemenging en voldoende voorzieningen alsmede een goede uitstraling en een goed imago van het gebied zijn tegenwoordig gewenst bij een kantorenlocatie.

Een aantal stationslocaties is wel aantrekkelijk voor bedrijfsmatige gebruikers. Dit zijn de stations Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Utrecht Centraal. Deze stations hebben mede door inspanningen van de overheid zoals de vestiging van gemeentelijke diensten en instellingen een aanzuigende werking op andere bedrijven en instellingen. Ook de autobereikbaarheid en de parkeermogelijkheden dienen bij een stationslocatie goed te zijn wil een stationslocatie aantrekkelijk zijn voor bedrijven en instellingen als vestigingsplaats. Bij de stations Amsterdam CS en Utrecht CS blijkt het parkeren als onvoldoende te worden beoordeeld door bedrijfsmatige gebruikers. Door de andere attractiefactoren zoals imago, ligging en voorzieningen wordt het gebrek aan parkeerruimte door gebruikers als minder noodzakelijk beschouwd en is ondanks het gebrek aan parkeerruimte voor deze locatie gekozen.

Stationslocaties kunnen aantrekkelijk zijn voor bedrijfsmatige gebruikers die veelal full-time op kantoor werken en niet afhankelijk zijn van het autogebruik. Ook zijn stationslocaties geschikt voor gemeentelijke diensten zoals de bibliotheek en het conservatorium bewijzen op het Oosterdokseiland in Amsterdam. Deze diensten zijn door de locatie nabij het openbaar vervoer goed bereikbaar voor bezoekers. Een nadeel van deze locatie is de geringe parkeervoorziening waardoor bezoekers vrijwel alleen aangewezen zijn op het openbaar vervoer. De insteek van het ABC-locatiebeleid was om juist de full-time kantoorgebruikers en overheidsdiensten te vestigen rond stationslocaties om het autogebruik te verminderen. In het algemeen is het ABC-locatiebeleid op Rijksniveau niet geslaagd wanneer gekeken wordt naar de vestiging van overheidsdiensten rond stationslocaties. Dit is te verklaren doordat veel overheidsdiensten nog verspreid over de stad zijn gelegen in plaats van rond stations. Een tweede reden is dat veel bedrijven in het algemeen aangeven dat op de stationslocaties een tekort aan parkeerplaatsen is. De plaatsing van gemeentelijke diensten en instellingen is een beleid van de gemeenten waardoor het gemeentelijk beleid in sommige gevallen als redelijk succesvol kan worden gezien. Hierbij moet opgemerkt worden dat niet alle gemeenten die in dit onderzoek zijn betrokken overheidsdiensten hebben gevestigd nabij stationslocaties. Uit het onderzoek is gebleken dat stationsgebieden een negatief migratiesaldo hebben gekend in de periode tussen 1996 en 2006 waaruit blijkt dat stationslocaties bij bedrijfsmatige gebruikers minder aantrekkelijk zijn dan bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Stadscentrums zijn vanwege de grote passantenstromen voornamelijk geschikt voor de detailhandel, horeca, dienstverlenende bedrijven en kleinschalige kantoren. Uit het onderzoek is dan ook gebleken dat de centrumgebieden van Amersfoort en Haarlem het hoogste aantal vestigingen per hectare en een hoog aantal werkzame personen per hectare hebben. Ook zijn in deze centrumgebieden veelal kleinschalige kantoren aanwezig en enkele gemeentelijke diensten zoals het stadhuis. In centrumgebieden bevinden zich veelal kleinschalige kantoren en winkels wat leidt tot een hoog aantal werkzame personen per hectare, echter zijn er ook gebieden met veel hoogbouw zoals de stationsomgeving van Utrecht Centraal en Den Haag Centraal waar zich een hoog aantal werkzame personen per hectare voordoen. Uit onderzoeken naar bedrijfsmigratie bij diverse typen vestigingsplaatsen is gebleken dat er in de periode 1996-2006 een negatief migratiesaldo is bij de stationslocaties. Hieruit valt af te leiden dat stationslocaties ten opzichte van bedrijventerreinen en kantorenlocaties minder in trek zijn als vestigingsplaats.

5. Wat zijn de toekomstperspectieven (gezien de huidige vastgoedcrisis) per type stationslocatie?

De economische crisis is binnen een aantal werkgebieden zichtbaar, dit uit zich vooral in een daling van het aantal vestigingen en/of werkzame personen over de periode tussen 2006 en 2012. De stations Haarlem en Amsterdam Bijlmer Arena laten bij het aantal vestigingen een gemiddelde daling zien in de periode tussen 2006 en 2012. Station Haarlem laat tevens een daling van het aantal werkzame personen zien in de genoemde periode. De stations Den Haag HS, Den Haag CS en Amsterdam Amstel laten over de periode tussen 2006 en 2012 ook een daling van het aantal werkzame personen zien. Ook enkele referentiegebieden laten een daling zien in het aantal vestigingen danwel het aantal werkzame personen waarbij vooral de gebieden in Haarlem een sterke daling van het aantal werkzame personen kennen. In hoeverre deze daling of stijging in de toekomst door zal zetten is afhankelijk van verschillende factoren zoals de economische ontwikkeling, overheidsingrepen en locatievoorkeuren van bedrijven en instellingen.

Door de economische crisis stoten een aantal bedrijven kantooruimte af. Dit is ook zichtbaar bij overheidsdiensten. Een aantal ministeries laten een daling van het aantal werknemers zien en de Rijksoverheid stoot een aantal gebouwen af waardoor het aantal werknemers in

het gebied afneemt en de leegstand toeneemt. Ook spelen andere factoren een rol bij de daling van het aantal werkzame personen zoals het nieuwe werken, automatisering van processen en de vergrijzing.

Dat niet alle onderzochte locaties een daling van het aantal vestigingen of werkzame personen kennen komt door de locatiekenmerken van deze gebieden. Een goede bereikbaarheid (zowel per openbaar vervoer als per auto), goede parkeergelegenheid, voorzieningen in de omgeving, een goede uitstraling van de gebouwen en het gebied en het imago van een locatie zorgt ervoor dat bepaalde locaties een stijging in het aantal vestigingen of werkzame personen laten zien. Binnen de gemeente Utrecht vestigingen zich momenteel veel bedrijfsmatige gebruikers afkomstig uit omliggende plaatsen zoals Houten, Woerden en Nieuwegein. Dit vindt mede plaats door de goede voorzieningen, de goede bereikbaarheid van Utrecht met zowel het openbaar vervoer als met de auto en de kwaliteit van de gebieden. Een groot aantal locaties binnen de gemeente Utrecht voldoen aan de locatiekenmerken die worden gevraagd door bedrijfsmatige gebruikers waardoor het aantal vestigingen en werkzame personen ondanks de economische crisis nog verder kan stijgen.

Een andere verklaring voor de daling of stijging van het aantal vestigingen of werkzame personen is de beschikbare ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Amsterdam CS heeft over de periode 2006-2012 een sterke groei van het aantal werkzame personen gekend, mede door de ontwikkelingen op het Oosterdokseiland maar voor de toekomst zal er niet veel ontwikkelingsmogelijkheid meer zijn op deze locatie. Bij station Amsterdam Zuid is in de afgelopen jaren een sterke toename van het aantal werkzame personen waarneembaar, tevens is op deze locatie nog ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en door het imago van deze locatie, is de verwachting dat hier het aantal vestigingen en werkzame personen verder zal toenemen. Station Amsterdam Zuid heeft naast de unieke uitstraling (imago als toplocatie in Nederland voor de vestiging van hoofdkantoren) de voordelen die door bedrijfsmatige gebruikers worden genoemd zoals de bereikbaarheid per openbaar vervoer alsmede de goede bereikbaarheid per eigen vervoer, parkeergelegenheid en de voorzieningen voor personeelsleden.

De economische crisis kan ook een positief effect hebben op gebieden. Bij station Den Haag CS zijn de huurprijzen zodanig gedaald dat dit een positief effect heeft op nieuwe vestigingen van kantoren en bedrijven. Deze locatie was voorheen financieel niet aantrekkelijk voor bepaalde bedrijven maar door de gedaalde huurprijzen kiezen bedrijven soms voor deze locatie ongeacht de strengere parkeernormen.

7.4 Beantwoording probleemstelling

In hoofdstuk 1 is de probleemstelling geformuleerd die als leidraad heeft gediend voor het verdere onderzoek. De probleemstelling is als volgt geformuleerd:

Heeft het op stationslocaties gerichte beleid van de afgelopen jaren geleid tot een voor bedrijfsmatige gebruikers aantrekkelijk productiemilieu, rond de verschillende typen stations ten opzichte van overige typen werklocaties en hoe houdt dit beleid stand in de huidige vastgoedmarkt?

De uitkomst van de probleemstelling is aan de hand van de voorgenoemde onderzoeksvragen niet eenduidig te beantwoorden. Door de onwelwillendheid bij lagere overheden bij de invoering van het ABC-locatiebeleid is de doelstelling van de Rijksoverheid maar zeer ten dele behaald. Wel zijn tegenwoordig nog binnen het gemeentelijk beleid een aantal zaken terug te zien van het toenmalig beleid, zoals de parkeernormen rond openbaar vervoerslocaties en in kleine mate de vestiging van gemeentelijke diensten bij openbaar vervoersknooppunten. De parkeernormen, die enigszins zijn

overgenomen uit het ABC-locatiebeleid, worden echter door diverse gemeenten versoepeld wanneer gebruikers hierom vragen. Er is veelal sprake van maatwerk vanuit de gemeente. Het gemeentelijke beleid is in tegenstelling tot het Rijksbeleid geslaagder, zeker wanneer gekeken wordt naar bepaalde locaties zoals Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Utrecht CS waar door middel van overheidsinspanningen en overheidsinvesteringen voor bedrijfsmatige gebruikers aantrekkelijke locaties zijn ontstaan. Naast deze locaties waar de overheidsinspanningen en vestiging van overheidsdiensten hebben geleid tot een aantrekkelijkere vestigingslocatie is niet vastgesteld dat elke locatie waar de overheid diensten heeft gehuisvest de ontwikkelingen positief zijn geweest. Het aantal werkzame personen bij station Den Haag CS is gedaald over de periode 2006-2012 mede doordat de Rijksoverheid veel kantoren heeft afgestoten en het personeelsbestand is ingekrompen terwijl in het gebied rond station Den Haag CS van oudsher veel ministeries en andere overheidsdiensten zijn gevestigd. De gemeente Amsterdam heeft zoals gezegd gekozen om een tweetal overheidsdiensten op het Oosterdokseiland te vestigen. De keuze voor deze locatie kan een drietal redenen hebben. Ten eerste is het gemeentelijk beleid gericht op het vestigen van overheidsdiensten bij openbaar vervoerspunten, ten tweede om de ontwikkelingen op het Oosterdokseiland een positieve impuls te geven en als derde reden de beschikbaarheid van panden en/of locaties binnen de gemeente Amsterdam. Op de voormalige locaties van zowel de bibliotheek als het conservatorium was geen ruimte om de diensten uit te breiden waardoor gekeken moest worden naar een nieuwe locatie. Op het Oosterdokseiland was de ruimte aanwezig om deze diensten in een nieuw pand onder te brengen waar voldoende ruimte beschikbaar was voor de bibliotheek en het conservatorium.

Stationslocaties laten in de periode tussen 2006 en 2012 niet de grootste groei in het aantal vestigingen en werkzame personen zien ten opzichte van de overige werklocaties. Wel is bij een aantal stations (Amsterdam CS, Amsterdam Zuid, Utrecht CS en Den Haag CS) gebleken dat stationslocaties aantrekkelijk kunnen zijn voor een grote groep bedrijven en kantoorgebruikers mede door de goede bereikbaarheid en de voorzieningen die aanwezig zijn. Ook het imago en de uitstraling van stationslocaties is veelal positief. Veel stationslocaties hebben echter te kampen met een minder goede autobereikbaarheid en ervaren gebruikers een tekort aan parkeervoorzieningen.

Bij het toekennen van de mobiliteitsprofielen in het ABC-locatiebeleid is vastgelegd dat bedrijven en instellingen met veel bezoekers en waarbij de medewerkers niet afhankelijk zijn van het autogebruik op A-locaties gevestigd moesten worden. De bezoekers en werknemers van deze bedrijven en instellingen zouden door het goede openbaar vervoer gebruik moeten maken van het openbaar vervoer en hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen beperkt blijven. Dit Rijksbeleid is slechts ten dele geslaagd omdat ook bedrijven en instellingen die veel bezoekers aantrekken zijn gevestigd op B- en C-locaties. Een tweede reden voor het gedeeltelijk falen van het ABC-locatiebeleid is gelegen bij de lagere overheden die de parkeernormen bij A-locaties hebben verruimd. In de essentie zijn A-locaties geschikt voor bedrijven en instellingen met veel bezoekers en gebruikers die full-time op het kantoor werken, maar daarnaast dienen ook de overige vestigingsvoorwaarden aanwezig te zijn. Voor overige bedrijfsmatige gebruikers die wel afhankelijk zijn het autogebruik is een locatie nabij uitvalswegen en snelwegen veelal een aantrekkelijkere optie vanwege de goede bereikbaarheid per auto en de, in voldoende mate, aanwezige parkeervoorzieningen.

Stationslocaties zijn, conform de veronderstellingen dus bij het toekennen van mobiliteitsprofielen in het voormalige ABC-locatiebeleid geschikt voor gebruikers die full-time op kantoor werken en daardoor gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, maar daarnaast dienen andere goede vestigingsvoorwaarden vervuld te zijn zoals de bereikbaarheid per eigen vervoer, parkeervoorzieningen, uitstraling van gebouwen en locatie en voorzieningen in de nabijheid. Voor overige gebruikers is een locatie nabij uitvalswegen en snelwegen veelal een aantrekkelijkere optie vanwege de goede bereikbaarheid per auto en de, in voldoende mate, aanwezige parkeervoorzieningen. In de huidige vastgoedmarkt, waar de nieuwbouw bijna geheel tot stilstand is

gekomen, de huurprijzen dalen en de leegstand stijgt houdt het ABC-locatiebeleid geen stand. Er is in deze markt sprake van een huurdersmarkt waar de huurder het voor het zeggen heeft en de keuze heeft uit diverse locaties, die in het verleden wellicht financieel niet aantrekkelijk waren, om zich te gaan vestigen.

7.5 Aanbevelingen

De aanbevelingen die voortkomen uit dit onderzoek hebben betrekking op een aantal aspecten zoals Rijksbeleid, gemeentelijk beleid maar ook op de verschillende actoren in het vastgoed.

De Rijksoverheid zou er goed aan doen geen landelijk kantorenbeleid te voeren waarbij de nadruk ligt op het vaststellen van ontwikkelingsgebieden en regels met betrekking tot parkeerbeleid of vestigingsplaatsen. Het voordeel hierbij is dat lokale overheidsdiensten een beter inzicht hebben op de lokale wensen en behoeften van bedrijven. Het ABC-locatiebeleid is in het verleden geen succes gebleken en de aanbeveling is dan ook dit beleid niet opnieuw in te voeren. Om de wildgroei aan nieuwe werklocaties tegen te gaan zou de Rijksoverheid wel enige controle moeten hebben over de locaties waar gebouwd mag gaan worden. Gebieden en/of gemeenten waar momenteel voldoende voorraad aan bedrijfs- en kantoorruimte aanwezig is dan wel voldoende voor bedrijfsmatig gebruik bestemde bouwgrond zouden in de nabije toekomst geen nieuwe locaties moeten aanwijzen. Kansrijke gebieden in Nederland zoals Amsterdam, Utrecht en de grote steden in Noord-Brabant zouden mogelijkheden moeten krijgen om in te kunnen spelen op de wensen van de bedrijfsmatige gebruikers. In deze gebieden waar de daling van de beroepsbevolking op de middenlange termijn niet aan de orde is zouden ruimte moeten krijgen om meer bedrijfs- en kantoorruimte te realiseren. Hierdoor wordt vanuit de Rijksoverheid het aantal beschikbare vierkante meters teruggedrongen en wordt er gebouwd voor de toekomstige vraag.

Wanneer de Rijksoverheid zich verder terugtrekt in de planning van bedrijfs- en kantoorruimte ontstaat voor de provincie meer ruimte om een eigen beleid te voeren. Provincies en gemeenten, en in bepaalde gevallen samenwerkingsverbanden tussen steden, hebben een goed beeld van de lokale ontwikkelingen in de markt van bedrijfsmatige gebruikers. De provincie zou de taak van de Rijksoverheid op het gebied van planning van bedrijfs- en kantoorruimte moeten overnemen waardoor een meer evenwichtiger aanbod van vastgoed ontstaat in de gebieden waar mogelijk nog nieuwbouw plaats kan vinden naar aanleiding van de wensen vanuit de markt. Nieuwbouw leidt vaak tot leegstand op andere gebieden in de gemeente of provincie waarbij sprake kan zijn van structurele leegstand. Door minder nieuwe ontwikkelingen toe te staan worden partijen min of meer gedwongen andere oplossingen te vinden voor het bestaande vastgoed zoals transformaties of herontwikkeling van bestaand vastgoed.

De gemeentelijke overheden zouden ook meer kunnen doen om meer vestigingen en werkzame personen rond stationslocaties te krijgen. Een goed ruimtelijk beleid zou hier een oplossing kunnen bieden. Het ruimtelijk beleid moet versnippering van bedrijfs- en kantoorvastgoed tegen gaan en nieuwbouw alleen toe staan op locaties die kansrijk zijn en goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer. Gemeenten kunnen een voorbeeld nemen aan de gemeente Utrecht en Amsterdam door gemeentelijke diensten (zoals het stadskantoor van de gemeente Utrecht en het conservatorium en bibliotheek te Amsterdam) te verplaatsen naar locaties met goed openbaar vervoer om zo bij te dragen aan een aantrekkelijk stationsgebied. Verplaatsingen naar locaties zoals stationslocaties maakt de gemeentelijke dienst goed bereikbaar per openbaar vervoer voor bezoekers en werknemers. Door plaatsing van gemeentelijke diensten geeft de gemeente het goede voorbeeld voor andere bedrijven en instellingen om zich te vestigen op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De plaatsing van gemeentelijke diensten heeft vooral betrekking op de stations die in het centrum zijn gelegen vanwege de aanwezige voorzieningen. De type 1 stations zijn dan ook de beste vestigingsplaats voor gemeentelijke diensten. De type 2 stations uit dit onderzoek voldoen

ook aan die vereiste aangezien deze stations ook in of in de nabijheid van het stadscentrum zijn gelegen. De type 3 stations, allen gelegen in Amsterdam, uit dit onderzoek zijn verder van de binnenstad van Amsterdam gelegen waardoor deze locaties minder goed bereikbaar zijn voor de inwoners van Amsterdam. Deze locaties, die veelal gelegen zijn buiten de binnenstad, zouden vestigingsplaatsen kunnen zijn voor gemeentelijke diensten met een wijkfunctie zoals stadsdeelkantoren. Vooral voor de gemeente Den Haag zijn er voor de toekomst mogelijk nadelige gevolgen rond het Centraal Station door de krimpende overheid. De gemeente Den Haag zou er goed aan doen deze locatie aantrekkelijk te houden voor niet-overheidsgerelateerde bedrijven en diensten. Voor gemeenten die niet in dit onderzoek zijn betrokken geldt de aanbeveling om stationslocaties aantrekkelijk te maken voor bedrijfsmatige gebruikers door de vestigingswensen van bedrijven in acht te nemen. Deze vestigingswensen waaronder een goede autobereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen kunnen de gemeenten inpassen, waar mogelijk, in het stationsgebied van de gemeenten. Tevens kunnen de gemeenten eigen diensten en instellingen vestigen rond stationslocaties om zo andere bedrijven en instellingen het goede voorbeeld te geven. Een derde punt is om geen nieuwe kantoorontwikkelingen toe te staan op locaties die niet als kansrijk worden beschouwd omdat er bijvoorbeeld geen sprake is van functiemenging.

Om stationsomgevingen voor voornamelijk kantoren aantrekkelijk te maken als vestigingsplaats zijn er een aantal belangrijke aandachtspunten. Bedrijfsmatige gebruikers hebben een voorkeur voor een goede autobereikbaarheid gecombineerd met voldoende parkeergelegenheid. Openbaar vervoer is vanzelfsprekend aanwezig rond stationslocaties. Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer zal een rol spelen. Wanneer gekeken wordt naar stations als Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Den Haag CS valt op dat hier meerdere mogelijkheden zijn om met het openbaar vervoer te reizen zoals trein, bus, metro en tram terwijl bij bijvoorbeeld station Haarlem en Amersfoort alleen een mogelijkheid is om naast de trein met de bus te reizen. Werknemers zijn, wanneer dit met betrekking tot de werkzaamheden mogelijk is, bereid met het openbaar vervoer te reizen mits de reistijd acceptabel is. Ook de aanwezigheid van voorzieningen zoals winkels, horeca en wellicht hotels is voor een aanzienlijk deel van de gebruikers van belang en zorgt voor een levendige omgeving. Veel voorzieningen zijn rond de stations aanwezig, voornamelijk bij de stations die in of in de directe nabijheid (loopafstand) van het stadscentrum zijn gelegen. Bij stations die niet in de binnenstad zijn gelegen zoals station Den Haag HS, Amsterdam Zuid en Amsterdam Amstel dient het voorzieningenniveau op peil te blijven. Op het punt van autobereikbaarheid en parkeergelegenheid liggen nog een aantal verbeterpunten voor gemeenten. Vooral bij de gemeente Den Haag en Utrecht is aangegeven dat kantoorgebruikers de wens hebben om meer parkeergelegenheid tot hun beschikking te hebben. De gemeenten kunnen hierop inspringen door meer parkeergarages aan te (laten) leggen om zo de parkeerdruk bij stationsgebieden te verminderen en de aantrekkelijkheid van het gebied verder te laten groeien.

Voor actoren in het vastgoed zoals projectontwikkelaars en beleggers zijn er diverse aanbevelingen. Zoals blijkt bij station Den Haag CS zijn de huurwaarden zodanig gedaald dat deze locatie ook aantrekkelijk is geworden voor bedrijven en instellingen die in het verleden een locatie als bij station Den Haag CS financieel niet konden veroorloven. In het verleden waren deze locaties zeer aantrekkelijk voor ontwikkelaars en beleggers vanwege de hoge huurwaarden. Werklocaties waar de leegstand toeneemt en het aantal vestigingen dan wel het aantal werkzame personen afneemt kunnen aantrekkelijk zijn voor ontwikkelaars en beleggers vanwege de functiewijzigingen en transformaties die veel gemeenten door de crisis toestaan. Hierdoor kunnen locaties die aan de locatiemarkten van overige vastgoedfuncties voldoen getransformeerd worden naar bijvoorbeeld woningen. Ook worden tegenwoordig meer functies toegestaan op locaties die voorheen monofunctioneel van aard waren, dit biedt kansen voor ontwikkelaars en beleggers om andere functies te ontwikkelen op deze locaties. Een andere mogelijkheid voor ontwikkelaars en beleggers is om, vooral rond stationslocaties met slechte parkeervoorzieningen, lagere huurprijzen te hanteren om het gebrek aan parkeerruimte te compenseren.

7.6 Reflectie

Na de voltooiing van het onderzoek is het tijd terug te kijken op het onderzoek en het onderzoeksproces. Tijdens het onderzoek zijn een aantal aspecten naar voren gekomen die vanwege het tijdsbestek niet nader onderzocht konden worden. Een voorbeeld hiervan is het huurprijsniveau tussen de onderzochte stationslocaties en referentiegebieden en de invloed van de economische crisis en de vastgoedcrisis hierop.

De interviews met de woordvoerders van de gemeenten hebben een zinvolle bijdrage geleverd aan het verdere onderzoek. De combinatie tussen de interviews en de eigen analyse met betrekking tot de statistische gegevens heeft in bepaalde gevallen geleid tot overeenkomsten maar ook tot verschillen.

7.6.1 Beperkingen

Bij het starten van dit onderzoek zijn een aantal doelstellingen geformuleerd. Deze zijn allen behaald en tevens zijn er een aantal voorwaarden gesteld waaraan stationslocaties zouden moeten voldoen willen ze aantrekkelijk zijn voor bedrijfsmatige gebruikers.

Naast deze positieve resultaten die zijn verkregen uit het onderzoek zijn er een aantal tekortkomingen waarneembaar. De eerste heeft betrekking op de keuze van de onderzochte stationslocaties. Door de typering van stations door de Nederlandse Spoorwegen zijn hoofdzakelijk stationsgebieden in het westen van Nederland onderzocht. Het is derhalve niet voor 100% vast te stellen dat de conclusies gelden voor alle stations van het type 1, 2 en 3 in Nederland. Een station in Groningen of Den Bosch kan beter dan wel slechter scoren aan de hand van het aantal vestigingen of werkzame personen.

Ten tweede bestaat er geen eenduidige definitie van een stationsgebied. Voor dit onderzoek is dan ook gekozen om een straal van 500 meter rond het station te hanteren wat wordt gezien als de directe stationsomgeving. De statistische gegevens die zijn verkregen voor dit onderzoek zijn echter vastgesteld op wijk of buurtniveau, waardoor een aantal wijken of buurten voor een (klein) gedeelte bij het stationsgebied of referentiegebied worden gerekend maar niet zijn meegenomen in de statistische gegevens. De afwijking is mijn inziens niet van doorslaggevend belang geweest bij de uitvoering van de analyse en heeft daarom ook geen invloed gehad op de resultaten. Het verkrijgen van de statistische gegevens met betrekking tot het aantal vestigingen en werkzame personen is mij zeer meegevallen, de meeste cijfers zijn online ter beschikking gesteld op de website van de gemeente. Een probleem dat ik ben tegengekomen is dat bepaalde cijfers over bepaalde jaren sterk afweken van eerdere en volgende jaren. Door contact te zoeken met de afdeling statistiek van de desbetreffende gemeente ben ik achter de juiste cijfers gekomen. Ik heb hierbij gemerkt dat het bijhouden van het aantal vestigingen en werkzame personen bij gemeenten in bepaalde gevallen niet accuraat is omdat gewerkt wordt met steekproeven.

Een derde beperking die is waargenomen bij dit onderzoek is de rol van de woordvoerder van de gemeente. De woordvoerders hebben veelal een waardevolle bijdrage geleverd aan het onderzoek maar de mening van deze woordvoerders komt in bepaalde gevallen niet overeen met de gevonden statistische gegevens. Hierbij dient te worden afgevraagd of de woordvoerders, die veelal betrokken zijn bij de kantorenontwikkeling van de desbetreffende stad een goed beeld hebben van de vestigingswensen van kantoren en instellingen.

Een andere beperking met betrekking tot de interviews is de hoeveelheid personen die zijn geïnterviewd, wellicht zouden interviews met actoren uit de vastgoedwereld en bedrijfsmatige gebruikers op de onderzochte locaties meer inzicht hebben kunnen geven in de vestigingswensen

van bedrijven en instellingen. In het kader van het tijdsbestek is gekozen om bestaande onderzoeken naar vestigingswensen van ondernemers als leidraad te gebruiken voor dit onderzoek.

7.6.2 Aanbevelingen voor een vervolgonderzoek

Een mogelijk vervolgonderzoek zal zich meer kunnen richten op de huurprijzen bij stationslocaties in vergelijking tot referentiegebieden. Aan de hand van een nog uit te voeren (statistisch) onderzoek kunnen hypothesen getoetst worden of de genoemde voorwaarden voor een aantrekkelijk stationsgebied voor bedrijfsmatige gebruikers effect hebben op de huurprijzen. Hieruit kan dan blijken of stationsgebieden waar aan alle voorwaarden is voldaan een hoger huurprijsniveau laten zien ten opzichte van bijvoorbeeld stationslocaties waar de autobereikbaarheid en parkeervoorzieningen matig zijn. Ook bij de referentiegebieden kan dit onderzoek uitgevoerd worden om te bekijken of locaties zonder openbaar vervoer een afwijkend huurprijsniveau laten zien dan locaties die aan alle genoemde voorwaarden voldoen.

Een tweede vervolgonderzoek zou betrekking kunnen hebben op de locatievoorkeuren en locatiewensen van bedrijfsmatige gebruikers. Door middel van enquêtes kan in een vervolgonderzoek worden getoetst of bedrijfsmatige gebruikers in stationsgebieden en in referentiegebieden de omgevingskenmerken beoordelen als positief dan wel negatief om zo de werkelijke vestigingswensen van ondernemers rond stationslocaties en referentiegebieden in kaart te brengen. Aan de hand van dit onderzoek kan een beter inzicht worden gegeven welk type bedrijven het beste op een stationslocatie danwel een ander type werklocatie gevestigd kunnen worden.

Ten slotte zou een vervolgonderzoek zich kunnen richten op een hernieuwd of ander Rijksbeleid met betrekking tot bedrijfsvestigingen. In de huidige tijd van economische achteruitgang en grote leegstand op de vastgoedmarkt zouden gemeenten terughoudend moeten zijn met nieuwe kantoorontwikkelingen. Een vervolgonderzoek zou duidelijk moeten maken of een landelijk kantorenbeleid wenselijk en uitvoerbaar wordt geacht door zowel de Rijksoverheid als lagere overheden zoals provincies en gemeenten en op welke wijze dit beleid geformuleerd dient te worden.

8. Bibliografie

Boelens, M., 2009. *Motieven voor bedrijfsmigratie Een onderzoek naar de verhuismotieven van bedrijven in Nederland*, Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

Broeren, M., 2010. *Transformation possibilities of inner city railway yards*, Delft: Technische Universiteit Delft.

Brouwer, I., 2010. *Fixing the Link, Creating a strong, vital and attractive link between the Dutch central railway station and city centre*, Utrecht: NS Poort.

Bruinsma, F. et al., 2008. *The impact of railway development on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag.

Christaller, W., 1933. *Die zentralen Orte in Suddeutschland. Eine okonomisch-geografische Untersuchung uber die Gesetzmassigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit stadtischen Funktionen*. Jena: Gustav Fischer.

Donkers, H., 2000. Locatiebeleid bedrijven kan autoverkeer niet beperken. *NRC Webpagina's*, 29 Maart.

DTZ Zadelhoff, 2012. *De kanshebbers in de markt De markt voor Nederlands commercieel onroerend goed*, Utrecht: DTZ Zadelhoff v.o.f..

DTZ Zadelhoff, 2012. *Nederland compleet Factsheets kantoren- en bedrijfsruimtemarkt medio 2012*, Amsterdam: DTZ Zadelhoff.

Graaf, K. d., 2012. 'We zijn weer primair een stationsbedrijf'. *Buildingbusiness*, 14(8), pp. 8-11.

Greve, M., 2008. *Zicht op de Zuidas*, Amsterdam: Amsterdam School of Real Estate.

Heijde, J. v. d., 1994. *Doorwerking van de VINEX op provinciaal niveau*, Delft: Onderzoeksinstituut OTB.

Huet, R. v., 2001. *Rondom de metro Een onderzoek naar de fysieke inrichtingspotentie van metrostationsomgevingen in de autogeoriënteerde regio Rotterdam*, Delft: Technische Universiteit Delft.

IBIS Werklocaties, 2011. *Geometrie 2011*. [Online]

Available at:

<http://www.bedrijvenlocaties.nl/Resultaten/Geometrie+2011/131273.aspx?t=PDF%20kaarten%202011>

[Geopend 4 Januari 2013].

Jansen, T. et al., 1996. *Het ABC-locatiebeleid en het gemeentelijk handelen*, Nijmegen: Katholieke Universiteit Nijmegen.

Jansen, T., Martens, C. & Schouwenaars, H., 1997. De doorwerking van het ABC-locatiebeleid. *Rooilijn*, 30(2), pp. 52-58.

Jong, M. d., 2007. *Attractiveness of HST Locations, Eight Cases in Northwest Europe*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Kisoensingh, A., 1995. *Locatiebeleid buiten stadsgewesten: de doorwerking van het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen buiten de stadsgewesten van de provincies Overijssel, Gelderland en Noord-Brabant*, Nijmegen: Stageverslag Vakgroep Planologie, Katholieke Universiteit Nijmegen.

Kuenen, M., 2008. *De stationsomgeving als beleggingslocatie*, Amsterdam: Amsterdam School of Real Estate.

Lastdrage, E. & Bonnemayer, L., 2008. Stationsontwikkeling is regionale opgave. *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, Issue 5, pp. 36-39.

Lensink, E. & Spit, T., 1994. *Evaluatie ABC-lokatiebeleid*. Den Haag: SGBO.

McCann, P., 2001. *Urban and Regional Economics*. Oxford: Oxford University Press.

Meester, W. & Pellenbarg, P., 2006. The spatial preference map of Dutch entrepreneurs Subjective rating of locations, 1983-1993-2003. *Journal of Economic and Social Geography*, 97(4), pp. 364-376.

Meuwissen, C., 2004. *Stationslocaties Interessant voor bedrijven?*, Amsterdam: SBV.

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 1977. *Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Verstedelijkingsnota*. Den Haag: Ministerie VROM.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1988. *Vierde nota over de ruimtelijke ordening, op weg naar 2015*. Den Haag: Ministerie van VROM.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1993. *Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra*. Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998. *Monitor ABC-locaties: Basisrapportage*, Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijksplanologische Dienst. Afdeling Monitoring Ruimtelijke Ontwikkelingen.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001. Ruimte maken, ruimte delen, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020. In: Den Haag: Centrale Directie Communicatie Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, p. 181.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2008. *Structuurvisie Randstad 2040*. Den Haag: sn

Ministerie van VROM, 2007. *Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005 Deel 1: Realisatie afspraken*, Den Haag: Ministerie van VROM.

Ministerie van VROM, 2007. *Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005 Eindrapport*, Den Haag: Ministerie van VROM.

Ministerie van VROM, 2007. *Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005 Onderzoeksrapport Deel III: Vinexinstrumenten*, Den Haag: Ministerie van VROM.

Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006. Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling. In: Den Haag: Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, p. 86.

Myrdal, G., 1957. *Economic theory and underdeveloped regions*. London: Duckworth.

Nederlandse Spoorwegen, 2008. *Visie 2020*. [Online]
Available at: <http://www.nsstations.nl/ns-stations/visie2020.html>
[Geopend 16 December 2012].

NS Reizigers, 2012. *Stationtypes*, Utrecht: NS Reizigers.

Oosteren, C. v., Jong, I. d., Hinte, P. v. & Slot, J., 2007. *Bedrijfsmigratie 2005*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Economische Zaken.

Pellenbarg, P. & Steen, P. v., 2013. THE NETHERLANDS IN MAPS THE SPATIAL PREFERENCE MAP OF DUTCH ENTREPRENEURS. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 104(1), pp. 129-131.

Ten Brinke, S. et al., 2011. *Kantorenstrategie Amsterdam*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam Ontwikkelingsbedrijf.

Thunen, J. v., 1826. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Jena: Gustav Fischer Verlag.

Trip, J. J., 2008. Urban Quality in High-speed Train Station Area Redevelopment: The Cases of Amsterdam Zuidas and Rotterdam Centraal.. *Planning Practice & Research*, 23(3), pp. 383-401.

Werkgroep Kantorenstrategie, 2011. *Kantorenstrategie Amsterdam, Kiezen en onderscheiden*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf.

Werkgroep Locatiebeleid, 2008. *Locatiebeleid Amsterdam*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Weterings, A. & Raspe, O., 2010. Bedrijvendynamiek op stedelijke werklocaties. In: *De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland*. Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving, pp. 87-102.

Wilde, T. S. d., 2006. *Real Estate Multiple Use of Space and Railway Infrastructure*, Utrecht: Movares Nederland B.V..

Willigers, J., 2006. *Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office establishments*, Utrecht: Universiteit Utrecht.

Wortelboer van Donselaar, P., Jorritsma, P. & Visser, J., 2012. *Regie op Knooppunten*, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Wouden, R. v. d. et al., 2009. *Evaluatie sleutelprojecten, Onderzoek in opdracht van het Ministerie van VROM*, Gouda: Bureau Stedelijke Planning bv.

Bijlage 1 Lijst met stations (type 1 t/m 3) in Nederland

Stationsnaam	Provincie	Netwerk	Type nr	Type
Amsterdam Centraal	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Den Haag Centraal	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Eindhoven	Noord-Brabant	ZUID	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Rotterdam Centraal	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Schiphol	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Utrecht Centraal	Utrecht	RANDSTAD ZUID	1	Zeer groot station in centrum grote stad
Alkmaar	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Almere Centrum	Flevoland	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Apeldoorn	Gelderland	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Breda	Noord-Brabant	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Delft	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Den Haag HS	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Deventer	Overijssel	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Gouda	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Haarlem	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Hertogenbosch 's	Noord-Brabant	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Hilversum	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Leiden Centraal	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Roosendaal	Noord-Brabant	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Tilburg	Noord-Brabant	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Zaandam	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Dordrecht	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Groningen	Groningen	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Leeuwarden	Friesland	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Zwolle	Overijssel	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Arnhem	Gelderland	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Almelo	Overijssel	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Amersfoort	Utrecht	RANDSTAD NOORD	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Ede-Wageningen	Gelderland	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Enschede	Overijssel	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Hengelo	Overijssel	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Heerlen	Limburg	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Maastricht	Limburg	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Nijmegen	Gelderland	NOORDOOST	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Roermond	Limburg	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Venlo	Limburg	ZUID	2	Groot station in centrum middelgrote stad
Amsterdam Amstel	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Amsterdam Bijlmer ArenA	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Amsterdam Lelylaan	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Amsterdam Sloterdijk	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Amsterdam Zuid	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Den Haag Laan van NOI	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Duivendrecht	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Hoofddorp	Noord-Holland	RANDSTAD NOORD	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Rotterdam Alexander	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Rotterdam Blaak	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie
Schiedam Centrum	Zuid-Holland	RANDSTAD ZUID	3	Voorstadstation met knooppuntfunctie

Bron: Nederlandse Spoorwegen (2012)

Bijlage 2 Scoretabel stationslocaties (type 1 t/m 3) in Nederland

		Kenmerk 1	Kenmerk 2	Kenmerk 3
Stationsnaam	Type nr	Sleutelproject	Areaal voor kantoren groter dan 100.000 m2 in 2007	Grootschalige ontwikkelingen
Amsterdam Centraal	1	Nee	Ja	Ja
Den Haag Centraal	1	Ja	Ja	Ja
Eindhoven	1	Nee	Ja	Nee
Rotterdam Centraal	1	Ja	Ja	Ja
Schiphol	1	Nee	Ja	Ja
Utrecht Centraal	1	Ja	Ja	Ja
Alkmaar	2	Nee	Nee	Nee
Almere Centrum	2	Nee	Nee	Nee
Apeldoorn	2	Nee	Ja	Nee
Breda	2	Ja	Nee	Ja
Delft	2	Nee	Nee	Nee
Den Haag HS	2	Nee	Ja	Nee
Deventer	2	Nee	Nee	Nee
Gouda	2	Nee	Nee	Nee
Haarlem	2	Nee	Nee	Ja
Hertogenbosch 's	2	Nee	Ja	Ja
Hilversum	2	Nee	Ja	Nee
Leiden Centraal	2	Nee	Nee	Nee
Roosendaal	2	Nee	Nee	Nee
Tilburg	2	Nee	Nee	Nee
Zaandam	2	Nee	Nee	Nee
Dordrecht	2	Nee	Nee	Nee
Groningen	2	Ja	Ja	Nee
Leeuwarden	2	Nee	Ja	Nee
Zwolle	2	Nee	Ja	Nee
Arnhem	2	Ja	Nee	Nee
Almelo	2	Nee	Nee	Nee
Amersfoort	2	Ja	Nee	Ja
Ede-Wageningen	2	Nee	Nee	Nee
Enschede	2	Nee	Nee	Nee
Hengelo	2	Nee	Ja	Nee
Heerlen	2	Nee	Nee	Nee
Maastricht	2	Nee	Ja	Nee
Nijmegen	2	Nee	Nee	Nee
Roermond	2	Nee	Nee	Nee
Venlo	2	Nee	Nee	Nee
Amsterdam Amstel	3	Nee	Ja	Nee
Amsterdam Bijlmer ArenA	3	Nee	Ja	Ja
Amsterdam Lelylaan	3	Nee	Nee	Nee
Amsterdam Sloterdijk	3	Nee	Ja	Ja
Amsterdam Zuid	3	Ja	Ja	Ja
Den Haag Laan van NOI	3	Nee	Ja	Nee
Duivendrecht	3	Nee	Ja	Nee
Hoofddorp	3	Nee	Ja	Ja
Rotterdam Alexander	3	Nee	Ja	Nee
Rotterdam Blaak	3	Nee	Nee	Ja
Schiedam Centrum	3	Nee	Nee	Ja

Kenmerk 2 Areal voor kantoren groter dan 100.000 m2 in 2007 bij de diverse stations

Stationsnaam	Areal voor kantoren groter dan 100.000 m2 in 2007	Vloeropp. kantoren stationsomgeving 2007		Nog realiseerbaar
Amsterdam Centraal	Ja	6.065.000	*	330.000
Den Haag Centraal	Ja	426.800		140.000
Eindhoven	Ja	200.000		185.000
Rotterdam Centraal	Ja	1.583.949		400.000
Schiphol	Ja	444.000	***	Niet beschikbaar
Utrecht Centraal	Ja	633.200		190.000
Alkmaar	Nee	51.700		41.000
Almere Centrum	Nee	3.600		50.000
Apeldoorn	Ja	749.000	*	90.000 **
Breda	Nee	6.200		310.000
Delft	Nee	392.000	*	130.000 **
Den Haag HS	Ja	781.300		340.000
Deventer	Nee	362.000	*	10.000 **
Gouda	Nee	342.000	*	200.000
Haarlem	Nee	12.000		12.000
Hertogenbosch 's	Ja	119.800		51.000
Hilversum	Ja	614.000	*	180.000 **
Leiden Centraal	Nee	85.000		49.999
Roosendaal	Nee	115.000	*	105.000
Tilburg	Nee	67.500		75.000
Zaandam	Nee	Niet beschikbaar	*****	Niet beschikbaar
Dordrecht	Nee	569.000	*	25.700
Groningen	Ja	970.000	*	80.000
Leeuwarden	Ja	120.000		6.000
Zwolle	Ja	195.000		25.000
Arnhem	Nee	20.000		55.000
Almelo	Nee	191.000	*	20.000 **
Amersfoort	Nee	25.000		125.000
Ede-Wageningen	Nee	40.000		10.000
Enschede	Nee	29.045		4.000
Hengelo	Ja	273.000		75.000
Heerlen	Nee	16.000		16.000
Maastricht	Ja	105.700		83.365
Nijmegen	Nee	52.900		78.000
Roermond	Nee	247.000	*	4.000 **
Venlo	Nee	237.000	*	9.000 **
Amsterdam Amstel	Ja	6.065.000	*	175.000 **
Amsterdam Bijlmer ArenA	Ja	6.065.000	*	175.000 **
Amsterdam Lelylaan	Nee	6.065.000	*	175.000 **
Amsterdam Sloterdijk	Ja	796.000		208.800
Amsterdam Zuid	Ja	200.000		893.200
Den Haag Laan van NOI	Ja	442.700		128.000
Duivendrecht	Ja	Niet beschikbaar	****	Niet beschikbaar
Hoofddorp	Ja	1.411.000	*	Niet beschikbaar
Rotterdam Alexander	Ja	3.432.000	*	60.000 **
Rotterdam Blaak	Nee	3.432.000	*	60.000 **
Schiedam Centrum	Nee	18.000		80.000

* totale gemeente bron Nederland Compleet 2013 DTZ Zadelhoff

** zachte plannen voor gehele gemeente

*** Bron: Kantoorruimte Metropoolregio Amsterdam 2011 WERE AMSTERDAM

**** Naar verwachting groter dan 100.000 m2 rond station

***** naar verwachting kleiner dan 100.000 m2

Bron: Het Grote Gemeenteboek 2009, Property NL

Kenmerk 3 Grootchalige ontwikkelingen bij de diverse stations

Stationsnaam	Type nr	Kenmerk 3		Totaal m2 excl woningbouw	
		Grootchalige ontwikkelingen			
Amsterdam Centraal	1	Ja		225.000	Oosterdokseiland 48 hectare/225.000 m2 (plan Amsterdam Het Oosterdokseiland 2004)
Den Haag Centraal	1	Ja		500.000	kantoren/winkels/hotel etc (masterplan Den Haag Nieuw Centraal 2003)
Eindhoven	1	Nee		140.000	kantoren/winkels/leisure/cultuur visie 'verbinden en verblijven' 2005
Rotterdam Centraal	1	Ja		400.000	(stedenbouwkundigplan Central City District 2007)
Schiphol	1	Ja		200.000	periode 2005-2015 (Ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol 2015, 2007)
Utrecht Centraal	1	Ja		320.000	(Masterplan stationsgebied Utrecht 2003)
Alkmaar	2	Nee		56.000	(structuurplan stationsgebied 2005)
Almere Centrum	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Apeldoorn	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Breda	2	Ja		427.000	Structuurvisie Spoorzone, Via Breda 2025
Delft	2	Nee		54.000	(masterplan Spoorzone 2003)
Den Haag HS	2	Nee		79.000	(Gebiedsvisie Hollands Spoor 2008)
Deventer	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Gouda	2	Nee		95.000	(Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005-2030)
Haarlem	2	Ja		460.000	(Masterplan Spoorzone 2003)
Hertogenbosch 's	2	Ja		260.000	stedenbouwkundig ontwerp paleiskwartier en stationsomgeving 1996
Hilversum	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Leiden Centraal	2	Nee		-	Wel plannen voor de toekomst (110.000 m2) stedenbouwkundig plan Leiden Stationsgebied 2012
Roosendaal	2	Nee		85.000	Structuurplan SpoorHaven 1e fase 2007
Tilburg	2	Nee		185.000	(structuurplan Spoorzone Tilburg 2005)
Zaandam	2	Nee		122.000	(masterplan in verdam 2003)
Dordrecht	2	Nee		-	structuurvisie Dordrecht 2020 bijna tot geen nieuwe ontwikkelingen rond het station (2008)
Groningen	2	Nee		-	Visie Stad op Scherp (2009) wordt wel gesproken over ontwikkelingen in de toekomst
Leeuwarden	2	Nee		100.000	(bestemmingsplan stationskwartier 2012)
Zwolle	2	Nee		100.000	(structuurvisie Centrumzone Zwolle 2000)
Arnhem	2	Nee		85.000	Masterplan Arnhem Centraal 2003
Almelo	2	Nee		42.000	(structuurplan 2003)
Amersfoort	2	Ja		272.000	(Centraal Stadsgebied Amersfoort: de Noordelijke Uitbreiding 1998-2003)
Ede-Wageningen	2	Nee		110.000	(Masterplan Ede-oost/Spoorzone 2005)
Enschede	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen, wel huidig plan voor stationsgebied
Hengelo	2	Nee		175.000	(Masterplan Hart van Zuid 2002)
Heerlen	2	Nee		37.000	(Masterplan Maankwartier 2008)
Maastricht	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen, wel huidig plan voor stationsgebied
Nijmegen	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Roermond	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Venlo	2	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Amsterdam Amstel	3	Nee		31.000	(stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation 2009)
Amsterdam Bijlmer ArenA	3	Ja		240.000	(Bestemmingsplan Centrumgebied Amsterdam Zuidoost 1998)
Amsterdam Lelylaan	3	Nee		195.000	(Uitwerkingsplan Stationslocatie Lelylaan 2009)
Amsterdam Sloterdijk	3	Ja		900.000	(visie Teleport 2003)
Amsterdam Zuid	3	Ja		500.000	(visie Zuidas 2009)
Den Haag Laan van NOI	3	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Duivendrecht	3	Ja		240.000	Overlap met Bijlmer ArenA (Bestemmingsplan Centrumgebied Amsterdam Zuidoost 1998)
Hoofddorp	3	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Rotterdam Alexander	3	Nee		-	Geen grootchalige ontwikkelingen
Rotterdam Blaak	3	Ja		-	Overlap met Rotterdam Centraal
Schiedam Centrum	3	Ja		333.000	(masterplan Schieveste 2002)
Bron: Gemeentelijke plannen van de diverse gemeenten					
* Grijs gearceerde locatie worden gebruikt als case studie					

Bijlage 3 Interviews betrokken gemeenten

Algemene informatie

Naam gemeente: Utrecht

Naam geïnterviewde: Berda Klaas

Functie: Senior Adviseur Commercieel Vastgoed

Datum interview: 11-06-2013, 15.00 uur

Locatiebeleid van de gemeente

1. Heeft de gemeente op dit moment een beleid om bedrijfsvestigingen op bepaalde locaties te stimuleren of juist tegen te houden?

Ja, de gemeente Utrecht heeft op dit moment het beleid om op locaties die van oorsprong bedoeld zijn als bedrijventerrein geen nieuwe kantoorontwikkelingen toe te staan. De huidige kantoorgebouwen die zich op dit terrein bevinden worden gedoogd. De kenmerken van de locaties binnen Utrecht zorgen ervoor dat bepaalde branches zich vanzelf vestigen op een bepaalde locatie. Rond het Centraal Station zijn dit vooral de non-profit sector, overheidssector, openbaar vervoerssector en de financiële dienstverlening. Deze bedrijven profiteren van de locatie door het openbaar vervoer en het personeel is in staat het openbaar vervoer te gebruiken. Op de locaties Rijnsweerd en Papendorp is vooral de IT-sector en de zakelijke dienstverlening aanwezig. Bedrijven in deze branche hechten waarde aan de bereikbaarheid per auto en de mogelijkheden om te parkeren. Deze mogelijkheden zijn er bij het Centraal Station minder waardoor deze bedrijven zich op Rijnsweerd en Papendorp vestigen.

2. Is er een voorkeursbeleid voor de vestiging van typen bedrijven en het toestaan van nieuwe kantoren op verschillende locaties, waaronder stationslocaties (zoals op basis van verschillende vervoersbehoeften van werknemers en bezoekers)? Zo ja, kunt u dat toelichten.

Er is geen specifiek voorkeursbeleid maar aan de hand van de wensen van bedrijven vindt plaatsing van kantoren plaats op de locatie die voor het bedrijf het meest wenselijk is.

3. Hanteert de gemeente een specifiek parkeerbeleid rond kantorenlocaties?
 - a. Zo ja, waar uit zich dit in? (parkeernorm, parkeren op eigen terrein etc.) Graag toelichten met voorbeelden van locaties.

Rond het Centraal Station is er een strenge parkeernorm gehanteerd waar ook het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht aan zal voldoen. In het verleden is het parkeerbeleid rond kantoren bij het Centraal Station mislukt doordat bedrijven de regels probeerden te omzeilen door bijvoorbeeld bij de NS extra parkeerplaatsen te huren waardoor er genoeg parkeerruimte voor de bedrijven aanwezig was. Op Rijnsweerd en Papendorp is op dit moment geen strenge parkeernorm meer, wel is bij Papendorp gesteld dat het parkeren vanaf de openbare weg niet zichtbaar mag zijn. De parkeernorm op Papendorp is 1 op 50, de gemeente ziet zelf in dat dit niet voldoende is voor de meeste bedrijven en heeft daarom enkele grootschalige parkeerplaatsen en een transferium aangelegd om "wildparkeren" te voorkomen.

- b. Wordt hier in bepaalde gevallen vanaf geweken om ervoor te zorgen dat een bedrijf zich toch vestigt op die locatie? Kunt u hiervan voorbeelden noemen?

Ja, op de locaties Rijnsweerd en Papendorp zijn zoals gezegd extra openbare parkeerterreinen ingericht evenals het transferium. Ook hebben bedrijven bij de bouwvergunning bijvoorbeeld veel fietsparkeerplaatsen of containers ingetekend die bij de ingebruikname van het pand gebruikt worden om auto's te parkeren. Mede hierdoor is in de praktijk een parkeergebruik van 1 op 45 gerealiseerd wat beter aansluit op de wensen van de gebruikers.

4. Wat zijn volgens u de meest succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Er is niet één specifieke succesvolle locatie te noemen binnen de gemeente Utrecht. Dit is mede door de wensen van bedrijven zoals bereikbaarheid per openbaar vervoer of juist de bereikbaarheid per auto en parkeergelegenheid. Wel heeft het Centraal Station de laagste leegstand met 0.5% van de voorraad en heeft deze locatie een hoog huurniveau. Papendorp en Rijnsweerd doen het ook goed mede door de parkachtige omgeving van Papendorp en de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden.

- a. Wat maken deze locaties zo succesvol?

Bereikbaarheid per openbaar vervoer bij het Centraal Station en uitstraling, autobereikbaarheid en parkeergelegenheid bij Rijnsweerd en Papendorp.

5. Wat zijn volgens u de minst succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Binnen de gemeente Utrecht zijn Lage Weide en de rand van Oude Rijn de minst succesvolle locaties.

6. Wat zijn de redenen dat deze locaties niet succesvol zijn?

Dit komt door een verouderde uitstraling en een hoge leegstand. Mede door het ABC-locatiebeleid zijn op deze terreinen veel kantoren gekomen terwijl het gebied oorspronkelijk niet bedoeld is voor kantoren. Ook solitaire kantoren in woonwijken doen het binnen de gemeente slechter. Kanaleneiland in Utrecht is ook een licht problematisch gebied, echter is er wel potentie in dit gebied.

7. Doet de gemeente er iets aan om deze niet-succesvolle locaties te verbeteren?

De gemeente Utrecht wil geen nieuwe kantoren toestaan op de bovenstaande locaties. Ook mag bij bijvoorbeeld het Kanaleneiland de functie gewijzigd worden om zo kantoren te kunnen transformeren naar functies die wel door de markt gevraagd worden. Op Papendorp worden ook meer functies toegestaan zoals horeca, sport en leisure om het gebied levendiger te houden.

8. In hoeverre wordt ruimtelijk beleid gevoerd specifiek rekening houdend met vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

- a. Wat zijn volgens u de belangrijkste vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

Afhankelijk van de sector van het bedrijf en de vestigingsplaatsvoorkeur is de belangrijkste vestigingseis van bedrijven bij het station het gebruik van het openbaar vervoer. Op locaties als Papendorp en Rijnsweerd is vooral de bereikbaarheid per auto en de parkeergelegenheid van belang. Ook de centrale ligging van Utrecht binnen Nederland is voor veel bedrijven een belangrijke reden om zich te vestigen in Utrecht.

- b. Wat doet de gemeente om aan deze wensen tegemoet te komen?

De gemeente kan zelf niet veel doen behalve op de terreinen Papendorp en Rijnsweerd waar de gemeente extra parkeerplaatsen heeft aangelegd evenals een transferium om zo aan de wensen van goede parkeervoorzieningen te kunnen voldoen. Ook worden meer functies toegestaan binnen gebieden.

9. Is het vestigingsbeleid voor gemeentelijke instellingen zoals gemeentelijke diensten (stadsdeelkantoren etc), openbare instellingen zoals ziekenhuizen, bibliotheken etc. anders dan voor commerciële instellingen/kantoren en zo ja, waarin zit het verschil?

Nee, er is geen specifiek beleid voor gemeentelijke instellingen.

10. Op wat voor typen locaties zijn de gemeentelijke diensten hoofdzakelijk gevestigd? (locaties noemen)

Nu zijn veel gemeentelijke diensten nog verspreid over de stad gelegen. Bij het Centraal Station wordt op dit moment het nieuwe stadskantoor gebouwd waar een tiental gemeentelijke diensten samengevoegd worden. In het verleden is er geen specifiek beleid geweest om gemeentelijke diensten te concentreren rond (openbaar vervoers)knooppunten. Ook het provinciehuis van de provincie Utrecht is gevestigd in Utrecht en wel in Rijnsweerd. De provincie heeft niet gekozen voor een kantoor bij het centraal station omdat er mogelijk verwarring zou kunnen ontstaan wanneer zowel het provinciehuis als het stadskantoor van de gemeente bij het centraal station gevestigd zijn. De gemeente Utrecht heeft de vestiging van het provinciehuis op Rijnsweerd goedgekeurd omdat hierdoor de werkgelegenheid binnen de gemeente gewaarborgd bleef.

- a. Is gericht voor deze typen locaties gekozen?

Voor de nieuwe vestiging bij het Centraal Station is specifiek gekozen.

- b. Wat zijn daarvoor de redenen?

Goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Economische crisis

11. Wat zijn uw verwachtingen omtrent de economische crisis ten aanzien van de huisvesting van kantoren/instellingen in uw gemeente?

Op dit moment gaat het goed met de kantorenmarkt in de gemeente Utrecht. Dit komt vooral omdat kantoorgebruikers uit omliggende gemeenten zoals Houten, Woerden en Nieuwegein verhuizen naar locaties binnen Utrecht. De redenen hiervoor zijn de vele voordelen van Utrecht zoals de goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en de kwaliteit van de kantorenlocaties. Tevens voegen veel bedrijven kantoren samen waarbij veelal gekozen wordt voor een locatie binnen Utrecht vanwege de centrale ligging in Nederland.

12. Welke typen locaties zullen meer / minder negatieve gevolgen ondervinden? Welke locaties zijn dit? En waarom denkt u dat deze locaties meer dan wel minder negatieve gevolgen ondervinden?

Op de locaties Rijnsweerd en Papendorp verwacht de gemeente geen negatieve gevolgen mede door een hoge opname van kantoorruimte en een aantal compenserende factoren zoals een toenemende werkgelegenheid in Utrecht en de concentratie van kantoren in Utrecht vanwege de ligging. Ook bij het Centraal Station zullen geen negatieve gevolgen optreden.

13. Heeft de gemeente op dit moment beleid om de gevolgen van de vastgoedcrisis te beperken? (lagere grondprijzen, verbeteren van locaties) en zo ja kunt u dat toelichten?

De gemeente Utrecht zal de grondprijzen niet gaan verlagen omdat dit geen oplossing is voor het probleem omdat er voldoende (kwalitatief goed) aanbod van kantoorruimte is binnen de gemeente. Daarnaast verbetert de situatie op de kantorenmarkt al.

ABC-locatiebeleid

14. Bent u bekend met het vroegere ABC-locatiebeleid?

- a. **Ja, wat houdt dat volgens u in?**
- b. Nee, kort toelichten wat het inhield

15. Zo ja, speelt het ABC-locatiebeleid tegenwoordig nog een rol in uw gemeente?

- a. Zo ja, in hoeverre komt dat in het huidige beleid naar voren?

Dhr. Beerda was geen voorstander van het ABC-locatiebeleid. Het parkeerbeleid binnen de gemeente is mislukt doordat kantoren extra parkeerplaatsen bij gingen huren om zo meer parkeerplaatsen voor personeel te krijgen dan volgens de norm was toegestaan. Wel worden nog steeds strenge parkeernormen bij het Centraal Station gehanteerd. Op de overige locaties wordt een norm gehanteerd maar worden er daarnaast openbare parkeerplaatsen gerealiseerd om zo aan de wensen van de bedrijven te voldoen. Op het gebied van C-locaties is de gemeente duidelijk. Bij de invoering van het ABC-locatiebeleid zijn er veel kantoren gerealiseerd op C-locaties en veelal op bedrijventerreinen. Deze komen nu veelal leeg te staan en voldoen niet meer aan de wensen en eisen van de gebruikers van nu. Om deze reden worden er ook geen nieuwe kantoren meer toegestaan op de zogenoemde C-locaties. Ook zijn de eisen voor kantoren bij

bedrijfshallen aangescherpt, tegenwoordig mag nog maar 30% van het vloeroppervlak bestemd zijn voor kantoren.

b. Zo nee, wat zijn hiervoor de belangrijkste redenen?

16. Acht u het wenselijk om een beleid te voeren dat overeenkomsten heeft met het vroegere ABC-locatiebeleid? En zo ja kunt u toelichten waarom?

Volgens dhr. Beerda zou er een nieuw landelijk kantorenbeleid moeten komen dat gericht is op een aantal locaties. Binnen de gemeente zien ze veel bedrijven die vanuit het noorden en oosten van Nederland verhuizen naar de Utrecht en de Randstad. Ook plaatsen als Den Bosch en Eindhoven doen het op de kantorenmarkt goed. Het nieuwe beleid zal dan ook vooral gericht moeten zijn op een zone van Amsterdam-Utrecht-Den Bosch waarbinnen nog nieuwe ontwikkelingen op de kantorenmarkt plaats mogen vinden. De overige gebieden in Nederland waaronder Den Haag en de meer perifeer gelegen gebieden hebben een veel te groot overschot aan kantooruimte waardoor er geen nieuw aanbod meer gerealiseerd zou moeten worden.

Algemene informatie

Naam gemeente: Amersfoort

Naam geïnterviewde: Martijn Dee

Telefoonnummer geïnterviewde: 033-4694539

Functie: Adviseur Economie en Wonen

Datum interview: 13-06-2013

Locatiebeleid van de gemeente

1. Heeft de gemeente op dit moment een beleid om bedrijfsvestigingen op bepaalde locaties te stimuleren of juist tegen te houden?

Ja, er is wel beleid, vooral op de Hoef is momenteel beleid om deze locatie te stimuleren. Dit vindt plaats aan de hand van een nieuw bestemmingsplan waardoor meer functies worden toegestaan. Hierdoor moet de leegstand die op dit moment vrij hoog is lager worden en er een levendiger gebied ontstaan. Parkeereisen en milieunormeringen worden momenteel ervaren als belemmeringen en de gemeente bekijkt hoe dit voor bedrijven verbeterd kan worden. In Amersfoort zijn er alleen nog maar harde bestemmingsplannen en wordt gekeken of er alternatieve invullingen moeten worden gegeven aan bepaalde locaties.

2. Is er een voorkeursbeleid voor de vestiging van typen bedrijven en het toestaan van nieuwe kantoren op verschillende locaties, waaronder stationslocaties (zoals op basis van verschillende vervoersbehoeften van werknemers en bezoekers)? Zo ja, kunt u dat toelichten.

In de basis is er geen beleid dat bepaalde sectoren op bepaalde plaatsen zich moeten vestigen, tenzij het gaat om industrie. Wel wordt gekeken naar instellingen die veel verkeer aan zullen trekken wat de goede locatie zal zijn voor het bedrijf vooral op verkeerstechnisch gebied.

3. Hanteert de gemeente een specifiek parkeerbeleid rond kantorenlocaties?
 - a. Zo ja, waar uit zich dit in? (parkeernorm, parkeren op eigen terrein etc.) Graag toelichten met voorbeelden van locaties.

Er zijn wel parkeernormen binnen de gemeente, deze worden ook gehanteerd bij leegstaand vastgoed. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein opgelost worden. Marktpartijen geven aan dat de gemeente hier flexibeler in moet zijn. Bij transformaties, bijvoorbeeld van kantoren naar woningen gelden andere parkeernormen, hierbij gaat de gemeente in de toekomst beter kijken naar de wensen van de gebruikers. Per gebied zijn er geen verschillende normen maar de parkeernormen zijn vastgesteld per functie.

- b. Wordt hier in bepaalde gevallen vanaf geweken om ervoor te zorgen dat een bedrijf zich toch vestigt op die locatie? Kunt u hiervan voorbeelden noemen?

Nee, de gemeente houdt vast aan de parkeernormen maar is bezig om te onderzoeken hoe zij beter kunnen inspelen op wensen van gebruikers. Er kan in bepaalde gevallen sprake zijn van maatwerk van de gemeente zoals het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

4. Wat zijn volgens u de meest succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)
- a. Wat maken deze locaties zo succesvol?

De meest succesvolle locaties zijn het stationsgebied en centrumgebied waar sprake is van weinig aanbod en een hoge opname. De toekomstige vraag zal ook in deze gebieden plaatsvinden. De Kop van IJssel is momenteel ook een succesvolle locatie vooral vanwege de locatie dicht bij het centrum. Dit terrein is oorspronkelijk bedoeld als bedrijventerrein maar naar het centrum toe is er sprake van meer functiemening.

5. Wat zijn volgens u de minst succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

De Hoef was 10 jaar geleden één van de meest succesvolste kantorenlocaties van Nederland uitgeroepen door Elsevier maar momenteel is er veel leegstand waarbij ook veel structurele leegstand is. Er zijn nog enkele kleinere kantorenlocaties, zoals de Brand waar 4 á 5 kantoren staan met een hoge leegstand en Calveen kampt met leegstand. Calveen is een gemengd terrein met zowel kantoren, bedrijven en woningen waardoor dit gebied nog redelijk loopt. De zichtlocaties langs de snelwegen zijn binnen deze gebieden nog de meest succesvolle locaties.

6. Wat zijn de redenen dat deze locaties niet succesvol zijn?

Kantoorgebruikers willen tegenwoordig een hoogwaardig kantoor in een levendige omgeving, een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en een goede ligging ten opzichte van de binnenstad. Hierdoor is de leegstand op perifeer gelegen terreinen hoger dan bijvoorbeeld in de binnenstad of het stationsgebied.

7. Doet de gemeente er iets aan om deze niet-succesvolle locaties te verbeteren?

De gemeente kan er zelf niet veel aan doen omdat de gemeente zelf ook weinig geld heeft. Door het kantorenbeleid en overleg met eigenaren probeert de gemeente locaties beter te maken. In de Hoef is de gemeente op dit moment in gesprek om het gebied levendiger te maken en meer bestemmingen toe te staan. Daarnaast is de gemeente bereid om de grondprijs in bepaalde situaties te verlagen wanneer de grondexploitatie rendabel blijft.

8. In hoeverre wordt ruimtelijk beleid gevoerd specifiek rekening houdend met vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

- a. Wat zijn volgens u de belangrijkste vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

Amersfoort is een stad met hoog opgeleid personeel en tevens de oude binnenstad. Ook de centrale ligging binnen Nederland en de knooppuntfunctie met zowel snelwegen en openbaar vervoer is belangrijk voor bedrijven.

- b. Wat doet de gemeente om aan deze wensen tegemoet te komen?

9. Is het vestigingsbeleid voor gemeentelijke instellingen zoals gemeentelijke diensten (stadsdeelkantoren etc), openbare instellingen zoals ziekenhuizen, bibliotheken etc. anders dan voor commerciële instellingen/kantoren en zo ja, waarin zit het verschil?

Nee.

10. Op wat voor typen locaties zijn de gemeentelijke diensten hoofdzakelijk gevestigd? (locaties noemen)

De meeste gemeentelijke diensten zijn gevestigd in het centrum.

- a. Is gericht voor deze typen locaties gekozen?
- b. Wat zijn daarvoor de redenen?

Deze locatie ligt op loopafstand van het station, het centrum en is gelegen aan de stadsring waardoor het goed bereikbaar is.

- c. Zorgt de vestiging van deze diensten voor een aantrekkende werking voor andere kantoren/instellingen om zich ook op deze locatie te vestigen? (voorbeelden noemen)

Economische crisis

11. Wat zijn uw verwachtingen omtrent de economische crisis ten aanzien van de huisvesting van kantoren/instellingen in uw gemeente?

Binnen de gemeente Amersfoort is er nog geen sprake van verbetering op de kantorenmarkt. De verwachting is dat de opname gaat aantrekken vanwege de trek van bedrijven naar grotere steden. Hierbij heeft Amersfoort het nadeel dat omliggende gemeenten niet veel kantoren hebben op Leusden na, waardoor nieuwe bedrijven uit een grotere straal rond Amersfoort moeten komen. Daarnaast heeft Amersfoort ook last van steden als Utrecht en Amsterdam wanneer bedrijven het aantal vestigingen terug brengen. Ook kent Amersfoort een schommelend beeld wanneer gekeken wordt naar de kantorenmarkt. Amersfoort is afhankelijk van een aantal grote kantoorgebruikers waardoor de opname per jaar kan verschillen. Amersfoort kent momenteel een leegstand van 20% en door verschillende factoren zoals een dalende beroepsbevolking, het nieuwe werken zal het huidige kantorenaanbod te groot zijn. Er zal daarom nog steeds sprake zijn van structurele leegstand voornamelijk bij kantoren op locaties die niet aansluiten bij de wensen van gebruikers.

12. Welke typen locaties zullen meer / minder negatieve gevolgen ondervinden?

Locaties die goed zijn gelegen ten opzichte van het openbaar vervoer en waar sprake is van functiemenging en voorzieningen zullen goed blijven presteren. Overige locaties en kantoren die niet aansluiten op de wensen van gebruikers zullen hiervan negatieve gevolgen ondervinden. Rond het stationsgebied is nog ruimte voor 30.000 m² nieuwe ontwikkelingen maar doordat er nog geen vraag is zal hier nog niet ontwikkeld worden. Wanneer de economie weer aantrekt heeft het stationsgebied goede kansen om nog verder te groeien.

13. Welke locaties zijn dit? En waarom denkt u dat deze locaties meer dan wel minder negatieve gevolgen ondervinden?

- a. Wanneer er op de Hoef niets veranderd zou het kunnen dat dit gebied slechter zal presteren. Derhalve is de gemeente in overleg met eigenaren om actie te ondernemen op dit terrein. Ook de verbetering van de snelwegen rondom de Hoef zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid.

14. Heeft de gemeente op dit moment beleid om de gevolgen van de vastgoedcrisis te beperken? (lagere grondprijzen, verbeteren van locaties) en zo ja kunt u dat toelichten?

- a. De gemeente werkt met accountmanagers die in gesprek gaan met bedrijven die de neiging hebben om Amersfoort te verlaten. De functie van de accountmanagers is om deze bedrijven voor de stad te behouden door in te spelen op de wensen.

ABC-locatiebeleid

15. Bent u bekend met het vroegere ABC-locatiebeleid?

- a. Ja, wat houdt dat volgens u in?

b. Nee, kort toelichten wat het inhoud

16. Zo ja, speelt het ABC-locatiebeleid tegenwoordig nog een rol in uw gemeente?

- a. Zo ja, in hoeverre komt dat in het huidige beleid naar voren?

In het huidige beleid komt het parkeerbeleid enigszins overeen met het vroegere ABC-locatiebeleid.

- b. Zo nee, wat zijn hiervoor de belangrijkste redenen?

17. Acht u het wenselijk om een beleid te voeren dat overeenkomsten heeft met het vroegere ABC-locatiebeleid? En zo ja kunt u toelichten waarom?

Gezien de grote hoeveelheid voorraad aan kantoorruimte is het van belang dat er restrictief moet worden omgesprongen met nieuwbouw om de voorraad niet nog verder te vergroten. Tevens is bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk voor bedrijven dus stimuleringen rond deze locaties zouden goed ingevoerd kunnen worden.

Algemene informatie

Naam gemeente: Den Haag

Naam geïnterviewde: Paul Kersten

Telefoonnummer geïnterviewde: 06-52677361

Functie: Adviseur kantorenmarkt

Datum interview: 03-07-2013

Locatiebeleid van de gemeente

1. Heeft de gemeente op dit moment een beleid om bedrijfsvestigingen op bepaalde locaties te stimuleren of juist tegen te houden?

De gemeente wil natuurlijk altijd meer bedrijven binnen de stad omdat dit goed is voor de werkgelegenheid, de gemeente stimuleert dit dan ook. De voorkeur op dit moment is meer op bestaande bouw gericht in plaats van nieuwbouw, dit is een kentering ten opzichte van de laatste jaren. Wanneer het niet mogelijk is bijvoorbeeld bij internationale bedrijven met specifieke eisen wordt nieuwbouw toegestaan. In de kantorenstrategie Haaglanden zijn een aantal versterkingsgebieden aangegeven waar het vestigingsklimaat nog extra aantrekkelijk gemaakt wordt voor gebruikers. De gemeente werkt wel mee met transformatie van kantoren naar andere functies. Buiten de bestemmingsplannen worden geen nieuwe locaties toegestaan omdat de bestaande voorraad toereikend is.

2. Is er een voorkeursbeleid voor de vestiging van typen bedrijven en het toestaan van nieuwe kantoren op verschillende locaties, waaronder stationslocaties (zoals op basis van verschillende vervoersbehoeften van werknemers en bezoekers? Zo ja, kunt u dat toelichten.

Er is geen beleid om op bepaalde gebieden specifieke sectoren te clusteren. Er wordt bij de marketing (stad van vrede en recht) wel gekeken naar de internationale zone waar de internationale instellingen graag zouden willen vestigen vanwege het vestigingsklimaat. Er zijn plannen om op één locatie vooral veiligheid/cyber security bedrijven en instellingen te vestigen.

3. Hanteert de gemeente een specifiek parkeerbeleid rond kantorenlocaties?

- a. Zo ja, waar uit zich dit in? (parkeernorm, parkeren op eigen terrein etc.) Graag toelichten met voorbeelden van locaties.

Ja, de gemeente hanteert drie parkeernormen gebaseerd op de ligging van de gebieden. De eerste zone betreft het centrum gebied, de tweede zone een ring rond het centrum en de derde zijn de overige gebieden waarbij bij stationslocaties de norm van zone 2 gehanteerd wordt. De norm bij kantoren zonder baliefunctie is in zone 1: 0,60 per 100 m² bvo, zone 2: 1,0 per 100 m² bvo en zone 3: 2,2 per 100 m² bvo. Voor kantoren met een baliefunctie gelden minder strenge eisen, zone 1: 1,5 per 100 m² bvo, zone 2: 2,0 per 100 m² bvo en zone 3: 2,5 per 100 m² bvo.

- b. Wordt hier in bepaalde gevallen vanaf geweken om ervoor te zorgen dat een bedrijf zich toch vestigt op die locatie? Kunt u hiervan voorbeelden noemen?

Ja, er is sprake van maatwerk in bepaalde gevallen. Alle kantoren willen eigenlijk meer parkeerplaatsen maar de laatste jaren, mede door het nieuwe werken wordt

het minder. Volgend jaar gaat een bedrijf met 2 vestigingen verhuizen naar het Beatrixkwartier waar 2 locaties worden samengevoegd op de bestaande oppervlakte. Hierover is nog binnen de gemeente geen zekerheid hoe dit uit zal pakken voor de parkeerdruk. Het Beatrixkwartier is door de ligging van het station zeer goed bereikbaar. Voor de meeste bedrijven is het parkeren geen groot probleem omdat de locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en omdat ze kiezen voor een locatie met minder parkeerruimte. Voorbeelden hiervan zijn: financiële dienstverleners, CRK (overheidsinstantie). Wanneer de leasecontracten van veel van deze bedrijven aflopen zijn de strengere parkeernormen geen probleem meer omdat het personeel dan met het openbaar vervoer komt. Bam, AT&T, CB&I Lummus zijn drie bedrijven (voornamelijk ingenieursbureau's) die voorheen nooit in het centrum van Den Haag gevestigd waren maar dit nu wel gaan doen. De lagere parkeernormen en de bereikbaarheid per snelweg was vroeger een aanleiding voor deze bedrijven om zich buiten de binnenstad te vestigen maar mede door het imago van de stationslocatie en de gedaalde huurprijzen in het centrum wordt deze locatie aantrekkelijk. Samen met de afdeling verkeer wordt gekeken naar oplossingen voor bovenstaande bedrijven waarvan de werknemers veelal niet fulltime op kantoor zitten en daardoor meer parkeerplaatsen nodig hebben. Een mogelijke oplossing hiervoor is het aanleggen van extra parkeerplaatsen bij haltes van de Randstadrail waardoor personeel en bezoekers snel in de binnenstad zijn. Alle locaties bij voorstations hebben te maken met een tekort aan parkeerplaatsen waardoor er veel in woonwijken wordt geparkeerd. Gemeenten proberen dit op te lossen door het toestaan van extra parkeerplaatsen. Bij station Hollands Spoor speelt het parkeergebrek minder, mede doordat er één gezamenlijke parkeergarage is aangelegd.

4. Wat zijn volgens u de meest succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Het Beatrixkwartier is de meest succesvolle locatie binnen de gemeente, bij de top 25 van kantoorlocaties van Jones Lang LaSalle staat het Beatrixkwartier op plaats 2. Ook Den Haag Nieuw Centrum en het centrumgebied van Den Haag staat in deze top 25.

a. Wat maken deze locaties zo succesvol?

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer is in dit gebied uitstekend en daarnaast zijn alle voorzieningen die kantoorgebruikers wensen hier aanwezig. Ook de uitstraling van het gebied wordt als positief beoordeeld.

5. Wat zijn volgens u de minst succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

De gebieden met de grootste leegstand (of toekomstige leegstand) zijn Benoordenhout, dit is vooral een woongebied met statige kantoorpanden. Ook Shell en de Rijksoverheid stoten in dit gebied veel kantoorruimte af. Ook Binckhorst heeft een hoge leegstand, mede door KPN. Dit bedrijf stoot elk jaar een groot deel kantoren af en daarnaast staat er veel leeg aan de Binckhorstlaan.

6. Wat zijn de redenen dat deze locaties niet succesvol zijn?

De redenen waarom deze locaties niet succesvol zijn liggen vooral in de bereikbaarheid per openbaar vervoer en daarnaast zijn de gebieden kwalitatief minder. Daarnaast is er veel leegstand omdat bedrijven het nieuwe werken invoeren en hierdoor kantoorruimte afstoten. Een derde reden is omdat de huurprijzen de afgelopen jaren gehalveerd zijn, hierdoor hebben nieuwe huurders veel mogelijke vestigingsplaatsen. Ook de manier waarop de leegstaande kantoren zijn ingedeeld speelt een rol bij de leegstand. Leegstaande kantoren van bijvoorbeeld KPN zijn veelal ingericht om aan zoveel mogelijk personeel ruimte te bieden. Dit sluit niet aan op de wensen van veel andere gebruikers.

7. Doet de gemeente er iets aan om deze niet-succesvolle locaties te verbeteren?

De gemeente werkt samen met eigenaren en beleggers om kantoorpanden te transformeren. Voor de rest kan de gemeente niet veel doen.

8. In hoeverre wordt ruimtelijk beleid gevoerd specifiek rekening houdend met vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

a. Wat zijn volgens u de belangrijkste vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

Veel kantoren wensen een goede parkeergelegenheid maar binnen Den Haag is ook uitstraling van het gebied van groot belang. Dit wordt vooral zichtbaar rond het Centraal Station in het Beatrixkwartier waar de laatste jaren veel nieuwe kantoren zich hebben gevestigd mede door de goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Het gebrek aan openbaar vervoer op snelweglocaties zien veel kantoren als nadelig.

b. Wat doet de gemeente om aan deze wensen tegemoet te komen?

De gemeente is bezig om plannen te maken om meer P&R locaties aan te leggen in de buurt van de nieuwe stations van de Randstadrail.

9. Is het vestigingsbeleid voor gemeentelijke instellingen zoals gemeentelijke diensten (stadsdeelkantoren etc.), openbare instellingen zoals ziekenhuizen, bibliotheken etc. anders dan voor commerciële instellingen/kantoren en zo ja, waarin zit het verschil?

Nee, er is geen specifiek beleid. Er was in het verleden wel een plan om een aantal gemeentelijke diensten samen te voegen bij het Centraal Station. Door de bezuinigingen en de inkrimping van het personeelsbestand is dit niet doorgegaan.

10. Op wat voor typen locaties zijn de gemeentelijke diensten hoofdzakelijk gevestigd? (Locaties noemen), is gericht voor deze typen locaties gekozen en wat zijn hiervan de redenen?

Het stadhuis is het grootste gemeentelijke kantoor van de gemeente Den Haag en is goed gelegen voor het openbaar vervoer met het station op loopafstand. De overige diensten (Centrum voor Werk en Inkomen, Centrum voor Jeugd en Gezin), bibliotheken, stadsdeelkantoren zijn centraal in de wijk gelegen. Deze kunnen veelal niet bij openbaar vervoerslocaties zijn gelegen omdat ze een wijkfunctie hebben. Voor de backoffice heeft de gemeente gekozen voor een locatie midden in een achterstandswijk zonder openbaar

vervoer. Bij de backoffice is gekozen om de werkgelegenheid in deze wijk te stimuleren. Nadeel van deze locatie is de slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer en veel werknemers komen met eigen vervoer wat leidt tot parkeerproblemen in de woonwijk.

- a. Zorgt de vestiging van deze diensten voor een aantrekkelijke werking voor andere kantoren/instellingen om zich ook op deze locatie te vestigen? (voorbeelden noemen)

Het idee van het vestigen van de backoffice in een achterstandswijk kwam van de toenmalige wethouder met als beredenering dat dit een impuls zou kunnen geven aan het winkelcentrum en dat bijvoorbeeld schoonmakers uit de wijk zouden kunnen komen.

Economische crisis

11. Wat zijn uw verwachtingen omtrent de economische crisis ten aanzien van de huisvesting van kantoren/instellingen in uw gemeente?

De Rijksoverheid stoot de komende jaren 700.000 m² aan kantooruimte af en de gemeente heeft in totaal 4.3 miljoen m² aan overheidskantoren in de stad. Ook KPN en andere bedrijven stoten kantooruimte af waardoor er de komende jaren veel kantoren leeg zullen komen te staan. Ook het nieuwe werken en de dalende beroepsbevolking zullen ertoe leiden dat de vraag naar kantoren zal dalen. Als de gemeente niets doet zal er 30% leegstand zijn. Vorig jaar is 100.000 m² kantoren getransformeerd en nog is de leegstand stabiel gebleven. Den Haag, Amsterdam en Utrecht hebben het voordeel dat zij als enige drie gemeenten nog een stijging van de bevolking zullen kennen door de vergrijzing, daarnaast zijn er veel expats, arbeidsmigranten en studenten waardoor kantoren getransformeerd kunnen worden tot woningen. Door de slechte economische situatie ontstaan er meer kansen voor transformaties bijvoorbeeld door liquidaties van bedrijven en doordat de Rijksoverheid panden afstoot. Bij liquidaties of gedwongen verkopen zijn er kopers die de panden willen transformeren.

12. Welke typen locaties zullen meer / minder negatieve gevolgen ondervinden?

Locaties zonder goed openbaar vervoer en alleen een snelweglocatie zullen de meeste negatieve gevolgen ondervinden, ook verouderde kantoren en de verouderde locaties ondervinden hiervan de gevolgen.

13. Welke locaties zijn dit? En waarom denkt u dat deze locaties meer dan wel minder negatieve gevolgen ondervinden?

14. Heeft de gemeente op dit moment beleid om de gevolgen van de vastgoedcrisis te beperken? (lagere grondprijzen, verbeteren van locaties) en zo ja kunt u dat toelichten?

De oorzaak van de crisis ligt bij de financiën dus de oplossing ervan ligt ook in de financiën. Op een bepaalde locatie binnen Den Haag zou een ontwikkelaar een groot aantal woningen bouwen, door de crisis heeft de ontwikkelaar geen geld meer voor de ontwikkeling en de woningkopers kunnen geen hypotheek meer krijgen. De gemeente heeft nu zelf aan de particulier verkocht waardoor particulieren ook sneller een hypotheek kunnen krijgen. De gemeente zorgt er daarnaast voor dat de stad aantrekkelijk blijft en heeft nog talrijke andere

maatregelen. Daling van de grondprijs voor kantoren heeft geen zin omdat er geen vraag is naar bouwgrond voor kantoren.

ABC-locatiebeleid

15. Bent u bekend met het vroegere ABC-locatiebeleid?

a. **Ja, wat houdt dat volgens u in?**

Het ABC-locatiebeleid was vooral gericht om het autogebruik te verminderen en strenge parkeernormen te hanteren op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

b. Nee, kort toelichten wat het inhoud

16. Zo ja, speelt het ABC-locatiebeleid tegenwoordig nog een rol in uw gemeente?

a. Zo ja, in hoeverre komt dat in het huidige beleid naar voren?

Ja, vooral bij het parkeerbeleid komt het ABC-locatiebeleid nog naar voren wanneer gekeken wordt naar de zonering van de parkeernormen. Parkeernormen zijn veelal niet bindend en kan er altijd van afgeweken worden om maatwerk te bieden. Dit laatste was bij het ABC-locatiebeleid niet mogelijk. In de praktijk moet wellicht gekeken worden of in verband met het nieuwe werken iets meer afgeweken moet worden van de parkeernormen. De norm moet wellicht per werknemer berekend worden in plaats van per vierkante meter. Bij het ABC-locatiebeleid was het ook de bedoeling dat er ook kantoren bij snelwegen toegelaten werden, dit is wellicht in de huidige markt niet meer wenselijk omdat ook ingenieursbureaus een locatie binnen in de stad aantrekkelijk vinden. De norm in het centrum is nu te streng waardoor dit type kantoren belet worden om zich in het centrum te vestigen.

b. Zo nee, wat zijn hiervoor de belangrijkste redenen?

17. Acht u het wenselijk om een beleid te voeren dat overeenkomsten heeft met het vroegere ABC-locatiebeleid? En zo ja kunt u toelichten waarom?

Volgens de gemeente zou er nog steeds een parkeernorm per schil gehanteerd moeten worden maar waar beargumenteerd vanaf zou kunnen worden geweken. Voor grootschalige kantoren kan maatwerk geleverd worden.

Algemeen:

De gemeente merkt vooral een trek van kantoren naar het Beatrixkwartier vanwege de multimodaliteit van de locatie met een uitstekende verbinding op het openbaar vervoer en de goede bereikbaarheid per auto. Ook de uitstraling van de locatie en de voorzieningen die aanwezig is trekt bedrijven. Mede door de gedaalde huurprijzen is deze locatie voor meer kantoren beschikbaar en komen er ook meer kantoren die veel gebruik maken van de auto. Ook ziet de gemeenten geen grote uittocht van kantoren die zich gaan vestigen op de Zuidas. De gemeente geeft zelf aan dat dit wellicht komt vanwege het imago van de Zuidas en de goede bereikbaarheid van het vliegveld Den Haag-Rotterdam Airport. Op dit moment is er een zeer hoge parkeerdruk in het centrum van Den Haag omdat bedrijven dit zich in het centrum hebben gevestigd steeds meer parkeerplaatsen wensen mede door het nieuwe werken en door de komst van kantoren waarvan de medewerkers de auto gebruiken. Bij de gemeente is nog niet duidelijk of dit een tijdelijke trend is en dat in de loop der jaren ook deze bedrijven gebruik gaan maken van het openbaar vervoer.

Algemene informatie

Naam gemeente: Amsterdam

Naam geïnterviewde: C.J. Dippel

Telefoonnummer geïnterviewde: 020-2549702

Functie: Beleidsadviseur Economische Zaken

Datum interview: 03-07-2013

Locatiebeleid van de gemeente

1. Heeft de gemeente op dit moment een beleid om bedrijfsvestigingen op bepaalde locaties te stimuleren of juist tegen te houden?

De gemeente Amsterdam werkt samen met omliggende gemeenten met een regionaal beleid te weten Plabeka waarbinnen afspraken worden gemaakt over nieuwbouw van kantoorlocaties. Vanwege de hoge leegstand is regionaal afgesproken om zeer beperkt nieuwbouw toe te staan.

Binnen de gemeente is er een afdeling, Amsterdam inbusiness, die samenwerkt met Zaanstad, Amstelveen en Almere. Deze afdeling richt op het aantrekken van nieuwe kantoren vooral uit opkomende industrieën zoals China, Noord-Korea maar ook de Verenigde Staten.

Binnen de gemeente is elk bedrijf welkom, maar bepaalde gebieden zijn vooral gericht op bepaalde sectoren zoals Science Park voor onderwijs en ontwikkeling en de Luktmeerplder voor Schiphol gerelateerde bedrijven. Teleport was vroeger ook een thematisch gebied gericht op bedrijven in de telecom. Door de segmentering wordt beoogd dat bedrijven elkaar versterken. Door de crisis zijn op de Lutkemeerpolder en op Teleport meer sectoren toegestaan. Bij het Science Park wordt nog wel vastgehouden aan de huidige segmentering.

Tevens is er nu een striktere scheiding tussen bedrijventerreinen en kantorenlocaties, kantoren zijn niet meer toegestaan op bedrijventerreinen en andersom wat vroeger bij de invoering van het ABC-locatiebeleid nog wel een gebeurde.

2. Is er een voorkeursbeleid voor de vestiging van typen bedrijven en het toestaan van nieuwe kantoren op verschillende locaties, waaronder stationslocaties (zoals op basis van verschillende vervoersbehoeften van werknemers en bezoekers? Zo ja, kunt u dat toelichten.

In principe is elk bedrijf vrij om zich op een bepaalde locatie te vestigen maar de gemeente heeft in het locatiebeleid een voorkeurstabel aangegeven. Hieruit wordt duidelijk dat kantoren ongeschikt zijn op locaties als bedrijventerreinen en grootschalige werkgebieden zoals haventerreinen. Bedrijven die veel bezoekers of werknemers hebben worden het liefst bij stationslocaties geplaatst. Dit laatste is een doortrekking van het ABC beleid. Wanneer er redenen zijn om hiervan af te wijken is dat ook mogelijk binnen de gemeente Amsterdam.

3. Hanteert de gemeente een specifiek parkeerbeleid rond kantorenlocaties?
 - a. Zo ja, waar uit zich dit in? (parkeernorm, parkeren op eigen terrein etc.) Graag toelichten met voorbeelden van locaties.

Ja, hoe dichterbij het station hoe strenger de parkeernormen zijn. Ook zal bij nieuwbouw eisen worden gesteld over het parkeren op eigen terrein.

- b. Wordt hier in bepaalde gevallen vanaf geweken om ervoor te zorgen dat een bedrijf zich toch vestigt op die locatie? Kunt u hiervan voorbeelden noemen?

Ja, binnen de gemeente Amsterdam is ook sprake van maatwerk. Bij de gemeente hebben stadsdelen de mogelijkheid om binnen de kaders die de gemeente geeft plannen te optimaliseren. Er is geen overzicht in hoeverre de stadsdelen afwijken van de normen. Bij de Riekerpolder is PWC een voorbeeld, dit bedrijf is verhuisd vanaf het station Amstel naar de Riekerpolder vanwege de goede parkeervoorzieningen. Nu het bedrijf zich hier een aantal jaren heeft gevestigd ervaart het bedrijf matige bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

4. Wat zijn volgens u de meest succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Dit is afhankelijk van welke criteria je stelt voor wanneer een locatie succesvol is. Kantoren die zich op de Zuidas vestigen zullen dit waarschijnlijk hebben gedaan voor het imago en omdat zij dit de juiste locatie vinden. Wanneer gekeken wordt naar leegstand is de Zuidas een succesvolle locatie vanwege de lage leegstand. Teleport is ook een locatie die succesvol is vanwege de goede bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer maar er is ook veel leegstand waardoor je moet kijken wat een locatie succesvol maakt. Ook op het Oosterdokseiland en de Oostelijke Handelskade wordt nog gebouwd maar er komt ook leegstand zoals Philips die gaat verhuizen en Ahold die gaat verhuizen naar Zaandam.

- a. Wat maken deze locaties zo succesvol?

Succesvolle locaties worden vaak gekenmerkt door goed openbaar vervoer maar ook door een goede bereikbaarheid met eigen vervoer en voldoende parkeerplaatsen. Ook de uitstraling van het gebied en de mate van voorzieningen spelen mee bij een succesvolle kantorenlocatie. De heer Dippel geeft aan dat er niet eenduidig vast te stellen is wanneer een locatie succesvol is. Wanneer gekeken wordt naar leegstand kunnen locaties met een lage leegstand als succesvol worden beschouwd.

5. Wat zijn volgens u de minst succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Er zijn daarnaast ook kantoren die zich hebben gevestigd op locaties waarvan de gemeente niet duidelijk heeft waarom ze voor deze locatie hebben gekozen omdat het eigenlijk geen kantoorlocaties zijn zoals de Riekerpolder (PWC), Schinkel (eyeWorks), MDSM terrein (HEMA). De genoemde bedrijven vinden deze locatie geschikt terwijl het monofunctionele terreinen zijn zonder openbaar vervoer. Vooral de Riekerpolder is een lastige locatie, er zijn bij de gemeente geluiden dat een aantal kantoren deze locatie willen verlaten evenals bij Teleport. Door de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer bij Teleport is er een mogelijkheid dat deze locatie in de toekomst toch aan zal trekken.

6. Wat zijn de redenen dat deze locaties niet succesvol zijn?

Monofunctionele kantoorlocaties worden door de gebruikers niet meer gewenst. Daarnaast zijn locaties zonder openbaar vervoer en voorzieningen minder in trek. Bij Teleport kan de ligging in het westen van Amsterdam een reden zijn dat het gebied niet succesvol is. Deze ligging heeft vooral invloed op de reistijd van werknemers die veelal vanuit de oostkant van Amsterdam komen. Gebieden zoals Bijlmer ArenA liggen aan deze oostkant en hebben daardoor een snellere bereikbaarheid voor forenzen.

7. Doet de gemeente er iets aan om deze niet-succesvolle locaties te verbeteren?

Op bepaalde locaties probeert de gemeente locaties te verbeteren. Bij bij de Riekerpolder is het openbaar vervoer slecht. Wanneer de gemeente hier openbaar vervoer wil gaan aanleggen zou dit niet rendabel zijn. Wel is de gemeente voor Riekerpolder bezig om meer functies toe te staan zodat er een levendiger omgeving ontstaat. Ook op andere locaties met leegstand staat de gemeenten andere functies toe bijvoorbeeld bij transformaties.

8. In hoeverre wordt ruimtelijk beleid gevoerd specifiek rekening houdend met vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

a. Wat zijn volgens u de belangrijkste vestigingswensen van kantoren en bedrijven?

Dit is erg afhankelijk van het type bedrijf, voor een grote groep is zowel de autobereikbaarheid en de bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk. Bedrijven die vooral werken met een BackOffice hebben vooral de wens om per openbaar vervoer bereikbaar te zijn in tegenstelling tot bedrijven waarvan het personeel veelal ook buiten het kantoor werkzaam is. Ook voorzieningen in de omgeving en interactie met andere bedrijven vinden ze van belang.

Een grappig voorbeeld is TomTom, dit bedrijf is actief in de ontwikkeling van navigatiesystemen en is zelf gevestigd op het Oosterdokseiland waar vrijwel geen eigen parkeerplaatsen aanwezig zijn en een relatief matige autobereikbaarheid. Hierbij speelt waarschijnlijk de omgeving een grotere rol dan de bereikbaarheid per auto en de parkeermogelijkheden.

b. Wat doet de gemeente om aan deze wensen tegemoet te komen?

De gemeente legt geen extra parkeerplaatsen aan omdat de bedrijven die zich gaan vestigen op deze locatie weten dat er geen groot aantal parkeerplaatsen aanwezig zijn.

9. Is het vestigingsbeleid voor gemeentelijke instellingen zoals gemeentelijke diensten (stadsdeelkantoren etc.), openbare instellingen zoals ziekenhuizen, bibliotheken etc. anders dan voor commerciële instellingen/kantoren en zo ja, waarin zit het verschil?

Er is tot op zekere hoogte specifiek beleid voor gemeentelijke diensten maar vestigingen bij een openbaar vervoerspunten is wel een randvoorwaarde, daarnaast is de afstand tot het stadhuis van belang. Binnen de gemeente Amsterdam zijn veel mogelijkheden met het openbaar vervoer zoals de bus, metro en tram en de talrijke treinstations. Dit maakt dat een gemeentelijke instelling veelal goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

10. Op wat voor typen locaties zijn de gemeentelijke diensten hoofdzakelijk gevestigd? (locaties noemen)

- a. Is gericht voor deze typen locaties gekozen?

Ja, bijvoorbeeld bij het conservatorium en de bibliotheek. Ook de overige diensten zijn gevestigd bij het openbaar vervoer. Veel gemeentelijke diensten zijn gevestigd aan de Weesperstraat waar twee metrostations in de directe omgeving zijn gelegen.

- b. Wat zijn daarvoor de redenen?

Toen de plannen zijn gemaakt voor het conservatorium en de bibliotheek was de situatie anders en had de gemeente geld om deze diensten te vestigen op het Oosterdokseiland. In de binnenstad was er geen ruimte voor een groot pand zoals een bibliotheek, hierdoor is gekozen voor nieuwbouw op het Oosterdokseiland waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer goed is. Ook was dit een aanjager voor het gebied omdat de ontwikkelaar zeker was van een huurder van het pand waardoor de ontwikkelaar verder kon met de bouw.

- c. Zorgt de vestiging van deze diensten voor een aantrekkende werking voor andere kantoren/instellingen om zich ook op deze locatie te vestigen? (voorbeelden noemen)

Ja, dit is vooral het geval bij het Oosterdokseiland, door de vestiging van de bibliotheek en het conservatorium had de ontwikkelaar een huurder om verder te kunnen gaan met de bouw. Of de vestiging van de bibliotheek en het conservatorium een reden is voor de overige bedrijven die zich hier hebben gevestigd om zich hier ook te vestigen is niet duidelijk.

Economische crisis

11. Wat zijn uw verwachtingen omtrent de economische crisis ten aanzien van de huisvesting van kantoren/instellingen in uw gemeente?

De leegstand is op dit moment hoog maar er zijn nog steeds ongeveer 100 bedrijven per jaar die vanuit het buitenland naar Amsterdam komen. Ook vanuit Nederland zijn er nog bedrijven die verhuizen naar Amsterdam. Ook de werkloosheid is binnen Amsterdam niet zo hoog als het landelijke gemiddelde. Wat binnen de gemeente ook af en toe zichtbaar is dat bedrijven vanwege de lage huurprijzen nu meer vierkante meters huren dan ze eigenlijk nodig hebben omdat dit financieel mogelijk is.

12. Welke typen locaties zullen meer / minder negatieve gevolgen ondervinden?

Locaties zonder goede openbaar vervoersverbindingen en zonder voorzieningen zullen het hardst getroffen worden, dit zijn nu ook al locaties die niet voldoen aan de wensen van de gebruikers.

13. Welke locaties zijn dit? En waarom denkt u dat deze locaties meer dan wel minder negatieve gevolgen ondervinden?

Zie vraag 5, 6 en 7. Deze locaties die nu niet zo succesvol zijn zullen ook in de toekomst slechter gaan presteren als de locaties niet verbeteren.

14. Heeft de gemeente op dit moment beleid om de gevolgen van de vastgoedcrisis te beperken? (lagere grondprijzen, verbeteren van locaties) en zo ja kunt u dat toelichten?

De gemeente is zelf ook actief bezig met gebieden waar de leegstand hoog is en helpt eigenaren van leegstaande panden om andere bestemmingen te geven aan panden. Hiervoor heeft de gemeente de Kantorenloods opgericht die eigenaren helpt met het transformeren. De gemeente werkt niet met lagere grondprijzen omdat de gemeente dan het risico loopt dat er sprake is van staatssteun.

ABC-locatiebeleid

15. Bent u bekend met het vroegere ABC-locatiebeleid?

- a. **Ja, wat houdt dat volgens u in?**
- b. Nee, kort toelichten wat het inhoud

16. Zo ja, speelt het ABC-locatiebeleid tegenwoordig nog een rol in uw gemeente?

- a. Zo ja, in hoeverre komt dat in het huidige beleid naar voren?

Binnen het huidige beleid komt het ABC-locatiebeleid vooral naar voren in strenge parkeernormen. Ook bij de bibliotheek en het conservatorium komt het oude ABC-locatiebeleid naar voren door publieke instellingen nabij het openbaar vervoer te ontwikkelen.

- b. Zo nee, wat zijn hiervoor de belangrijkste redenen?

17. Acht u het wenselijk om een beleid te voeren dat overeenkomsten heeft met het vroegere ABC-locatiebeleid? En zo ja kunt u toelichten waarom?

Er zat een bepaalde logica in het beleid dat rond stationslocaties minder parkeerplaatsen nodig zijn maar aan de andere kant als je echt wil dat bedrijven zich zoveel mogelijk bij multimodale plaatsen vestigen moet je zorgen dat deze locaties ook goed met eigen vervoer bereikbaar zijn en dat er ook voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Er moeten niet te strenge regels gelden voor het parkeren omdat het dan te beperkt is voor de wensen van de bedrijven. Gemeenten kunnen zelf het beste beslissen waar kantoren ontwikkeld kunnen worden en welke sectoren zich op welke plaatsen het beste kunnen vestigen. Daarom zou volgens de woordvoerder van de gemeente Amsterdam het beleid niet landelijk bepaald moeten worden.

Overig

De gemeente Amsterdam merkt dat de stad aantrekkelijk is voor kantoren en dat een groot aantal bedrijven vanuit de omgeving en de rest van Nederland zich vestigen in Amsterdam zoals Ahold vanuit Zaandam, MTV vanuit het Gooi, Akzo Nobel vanuit Arnhem vanwege de bereikbaarheid, Philips vanuit Eindhoven, Reed Elsevier vanuit Haarlem en Praxis vanuit Diemen.

Door de ondertunneling van de snelweg bij station Amsterdam Zuid zal het leef- en werkklimaat verbeteren en kan de huurprijs nog verder stijgen omdat er dan geen nadeel meer is van het wegverkeer. Ook is de locatie goed bereikbaar per auto en per openbaar vervoer, daarnaast is de ligging goed tussen het centrum van Amsterdam en Schiphol.

Binnen de gemeente Amsterdam zijn in de periode van het ABC beleid ook veel kantoren op C-locaties gekomen, bijvoorbeeld bij het hoofdkantoor van de HEMA op het NDSM terrein. Dit gebied is een locatie zonder openbaar vervoer. Ook de Hamerstraat is slecht bereikbaar per openbaar vervoer maar er komen wel nieuwe kantoren. Deze laatste twee zijn vanuit het ABC-locatiebeleid minder gewenste ontwikkelingen maar het betreffende stadsdeel heeft deze keuze gemaakt.

Algemene informatie

Naam gemeente: Haarlem

Naam geïnterviewde: Jan Appelman

Telefoonnummer geïnterviewde: 023-5113445

Functie: adviseur Economie

Datum interview: 16-07-2013

Locatiebeleid van de gemeente

1. Heeft de gemeente op dit moment een beleid om bedrijfsvestigingen op bepaalde locaties te stimuleren of juist tegen te houden?

Ja, de gemeente heeft een locatiebeleid voor de vestiging van bedrijven en kantoren dat is vastgesteld rond de jaarwisseling. In dit beleid is ook een vraag en aanbodanalyse en een toekomstprognose opgenomen. Hierin is onderscheid gemaakt in bepaalde gebieden zoals het centrum en rond knooppunten. De conclusie van deze nota was dat per inwoner de kantoorvoorraad aan de magere kant is en dat er nog meer voorraad kon worden toegevoegd. Traditioneel zijn de meeste kantoren gevestigd in het centrum en in de kantoorvilla's die voornamelijk aan de zuidkant van Haarlem zijn gelegen. Bedrijventerreinen zijn in eerdere nota's vastgelegd als pure bedrijventerreinen waarbij geen kantoren toegestaan werden. Door gebrek aan uitbreidingsruimte zijn kantoorachtigen tegenwoordig vaker toegestaan.

2. Is er een voorkeursbeleid voor de vestiging van typen bedrijven en het toestaan van nieuwe kantoren op verschillende locaties, waaronder stationslocaties (zoals op basis van verschillende vervoersbehoeften van werknemers en bezoekers)? Zo ja, kunt u dat toelichten.

Nee, er is geen specifiek beleid. Wel zijn er rond station Haarlem Spaarnwoude nieuwe kantoren ontwikkeld mede door de beschikbaarheid van grond in dit gebied. In de Waarderpolder hebben in het afgelopen decennium meer kantoren en kantoorachtigen zich gevestigd. Hier hebben de grootste ontwikkelingen plaatsgevonden. Bij de overheidssector hebben nieuwe ontwikkelingen vooral plaatsgevonden in het centrum zoals het nieuwe stadskantoor dat enkele jaren geleden is opgeleverd en een tweede gedeelte zal nog gebouwd worden. Ook de provincie heeft in het centrum zijn pand verbouwd en verschillende onderdelen geconcentreerd in dit pand. In het verdere verleden is de rechtbank uitgebreid in het centrum.

3. Hanteert de gemeente een specifiek parkeerbeleid rond kantorenlocaties?

- a. Zo ja, waar uit zich dit in? (parkeernorm, parkeren op eigen terrein etc.,) Graag toelichten met voorbeelden van locaties.

Ja, de trend van het ABC-locatiebeleid is doorgevoerd. Er is een voorkeur voor nieuwe ontwikkelingen rond knooppuntlocaties met verscherpte parkeernormen. Kantoren bij station Spaarnwoude hebben een parkeernorm van 1 op 50 wat voor de huidige gebruikers goed werkt. In de binnenstad is het parkeren op eigen terrein moeilijker. Het stadskantoor is gebouwd op één van de grootste parkeergarages van Haarlem waardoor hier voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

- b. Wordt hier in bepaalde gevallen vanaf geweken om ervoor te zorgen dat een bedrijf zich toch vestigt op die locatie? Kunt u hiervan voorbeelden noemen?

Ja, in het verleden was er sprake dat kantoorgebruikers meer parkeerplaatsen wilden, tegenwoordig wordt er meer naar het kostenplaatje gekeken. De gemeente Haarlem voert bij enkele projecten maatwerk toe maar is streng met de parkeernormen. Vooral in het centrum moet veel ondergronds geparkeerd worden of in bestaande parkeergarages.

4. Wat zijn volgens u de meest succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

De binnenstad en de kantoorvilla's in het zuiden van de stad. Hiermee onderscheid Haarlem zich van andere steden.

a. Wat maken deze locaties zo succesvol?

Haarlem is dicht bij Amsterdam gelegen, Amsterdam heeft een magneetwerking voor kantoren en bedrijven. De kantoorvilla's rond het station en in het zuiden van de stad bieden goede mogelijkheden voor (vermogens)banken zoals Van Lanschot en Staalbankiers. Dit zijn locaties die zich onderscheiden van andere locaties waar bepaalde bedrijven en instellingen een voorkeur voor hebben.

5. Wat zijn volgens u de minst succesvolle kantorenlocaties in uw stad? (locatie noemen)

Aan de westkant van de stad is er sprake van een minder succesvolle kantorenlocatie en kleinschalige kantoorgebieden in woonwijken. In het midden van Schalkwijk is naast het winkelgebied een kantorenlocatie.

6. Wat zijn de redenen dat deze locaties niet succesvol zijn?

Er is vooral sprake van verouderde kantoren en een hoge leegstand. Deze gebieden zijn ook minder goed bereikbaar en minder goed herkenbaar voor kantoorgebruikers. De oostkant van de stad is ook beter gelegen voor Amsterdam en Schiphol.

7. Doet de gemeente er iets aan om deze niet-succesvolle locaties te verbeteren?

Nee, wel werkt de gemeente intensief met eigenaren om transformaties toe te staan. Dit werkt binnen de gemeente momenteel goed. Ook functiemenging is nu ook toegestaan in dit gebied. In deze gebieden is sprake van transformatie zoals Houthof ontwikkeling aan de westelijke randweg en Prinsenhof aan de Zijlweg.

8. In hoeverre wordt ruimtelijk beleid gevoerd specifiek rekening houdend met vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

a. Wat zijn volgens u de belangrijkste vestigingseisen van kantoren en bedrijven?

De ruimtelijke plannen voor de werkgebieden zijn in het verleden gemaakt met de gedachte van het Rijkslocatiebeleid zoals rond knooppunten en met minder mobiliteit. Door de regionale kantorenmarkt die Haarlem voornamelijk heeft komt veel werkgelegenheid vanuit de omgeving. In de Zuiderpolder (bij station Spaarnwoude) is een loopbrug aangelegd naar het station om zo het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, toch komt nog de meerderheid van het personeel met eigen vervoer.

- b. Wat doet de gemeente om aan deze wensen tegemoet te komen?

De gemeente zorgt ervoor dat er maatwerk kan plaatsvinden op het gebied van parkeren.

9. Is het vestigingsbeleid voor gemeentelijke instellingen zoals gemeentelijke diensten (stadsdeelkantoren etc.), openbare instellingen zoals ziekenhuizen, bibliotheken etc. anders dan voor commerciële instellingen/kantoren en zo ja, waarin zit het verschil?

Nee, er is geen specifiek beleid maar per instelling zal worden gekeken naar de juiste locatie. In de discussie over de nieuwe locatie van het stadskantoor heeft de loopafstand tot het station een rol gespeeld.

10. Op wat voor typen locaties zijn de gemeentelijke diensten hoofdzakelijk gevestigd? (locaties noemen)

- a. Is gericht voor deze typen locaties gekozen?

Ja, de gemeentelijke diensten zijn geconcentreerd in het centrum van de stad waar het nieuwe stadskantoor gebouwd is. Ook de provincie heeft het kantoor in het centrum.

- b. Wat zijn daarvoor de redenen?

In het verleden waren er drie locaties om het nieuwe stadskantoor te bouwen namelijk het centrum, Schalkwijk en rond de gevangenis aan de rand van de binnenstad. Bij deze laatste locatie was de bedoeling om een extra impuls (katalysator) te geven aan de buurt door het vestigen van het stadskantoor. Uiteindelijk is gekozen voor de binnenstad omdat er veel bestedingen worden gedaan in het centrum door het personeel van de gemeente en de provincie. Tevens is deze locatie goed bereikbaar met de auto en bus, zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig en veel mensen combineren het bezoek aan het stadskantoor met een bezoek aan de binnenstad.

- c. Zorgt de vestiging van deze diensten voor een aantrekkende werking voor andere kantoren/instellingen om zich ook op deze locatie te vestigen? (voorbeelden noemen)

Ja, voor een gedeelte. Doordat het stadskantoor in het centrum zit lopen veel werknemers van de gemeente het centrum in bijvoorbeeld tussen de middag of om boodschappen te doen.

Economische crisis

11. Wat zijn uw verwachtingen omtrent de economische crisis ten aanzien van de huisvesting van kantoren/instellingen in uw gemeente?

Door de transformatie en beperkte toevoeging van nieuwe kantoren verwacht de gemeente dat de huidige voorraad niet veel veranderd. De leegstand is iets hoger dan de landelijke leegstand (rond de 18%) mede doordat de gemeente, de provincie, belastingdienst en andere Rijksdiensten gebruik maken van het nieuwe werken en daardoor minder kantoorruimte nodig hebben. Meerdere eigenaren van leegstaande

panden kiezen momenteel voor transformatie waarbij de gemeente actief meewerkt om zo de leegstand omlaag te brengen. Bij de zakelijke dienstverlening is een stijging te zien zonder dat er een grootschalige uitbreiding van de kantorenmarkt heeft plaatsgevonden. Op de Waarderpolder is dit vooral te verklaren doordat er meer kantoren zijn bijgekomen.

12. Welke typen locaties zullen meer / minder negatieve gevolgen ondervinden? En waarom denkt u dat deze locaties meer dan wel minder negatieve gevolgen ondervinden?

Voor de kantorenregio rond Amsterdam waartoe ook Haarlem behoort is de prognose tot 2040 positief terwijl dit in de rest van Nederland zal dalen. De gemeente heeft ook één van de laagste werkloosheidpercentages van Nederland. Locaties aan de westkant van Haarlem kunnen gevolgen ondervinden zoals leegstand maar door transformaties zal dit geen grote gevolgen hebben.

13. Heeft de gemeente op dit moment beleid om de gevolgen van de vastgoedcrisis te beperken? (lagere grondprijzen, verbeteren van locaties) en zo ja kunt u dat toelichten?

De gemeente werkt zoals gezegd actief mee met transformaties en staat daarnaast meer functies toe in bepaalde gebieden. Grote winkelformules buiten de binnenstad zijn niet toegestaan om de binnenstad te behouden. De gemeente werkt niet met lagere grondprijzen omdat ze grond maar één keer kunnen uitgeven. Daarnaast heeft de gemeente niet zoveel grondposities dat dit een nadelig effect heeft voor de begroting van de gemeente.

ABC-locatiebeleid

14. Bent u bekend met het vroegere ABC-locatiebeleid?

- a. **Ja, wat houdt dat volgens u in?**
- b. Nee, kort toelichten wat het inhoudt

15. Zo ja, speelt het ABC-locatiebeleid tegenwoordig nog een rol in uw gemeente?

- a. Zo ja, in hoeverre komt dat in het huidige beleid naar voren?

Het ABC-locatiebeleid is redelijk losgelaten door de gemeente. De gemeente hanteert nog steeds wel een streng parkeerbeleid. In dit opzicht wordt dit nog vanuit het ABC-locatiebeleid gehanteerd.

- b. Zo nee, wat zijn hiervoor de belangrijkste redenen?

16. Acht u het wenselijk om een beleid te voeren dat overeenkomsten heeft met het vroegere ABC-locatiebeleid? En zo ja kunt u toelichten waarom?

De overheid treedt steeds meer terug. Wanneer er een nieuw pand wordt gebouwd wordt dit veelal voor 20 of 30 jaar gedaan, hierdoor is het wel goed dat binnen de metropoolregio Amsterdam overleg plaatsvindt over nieuwe locaties.

Overig

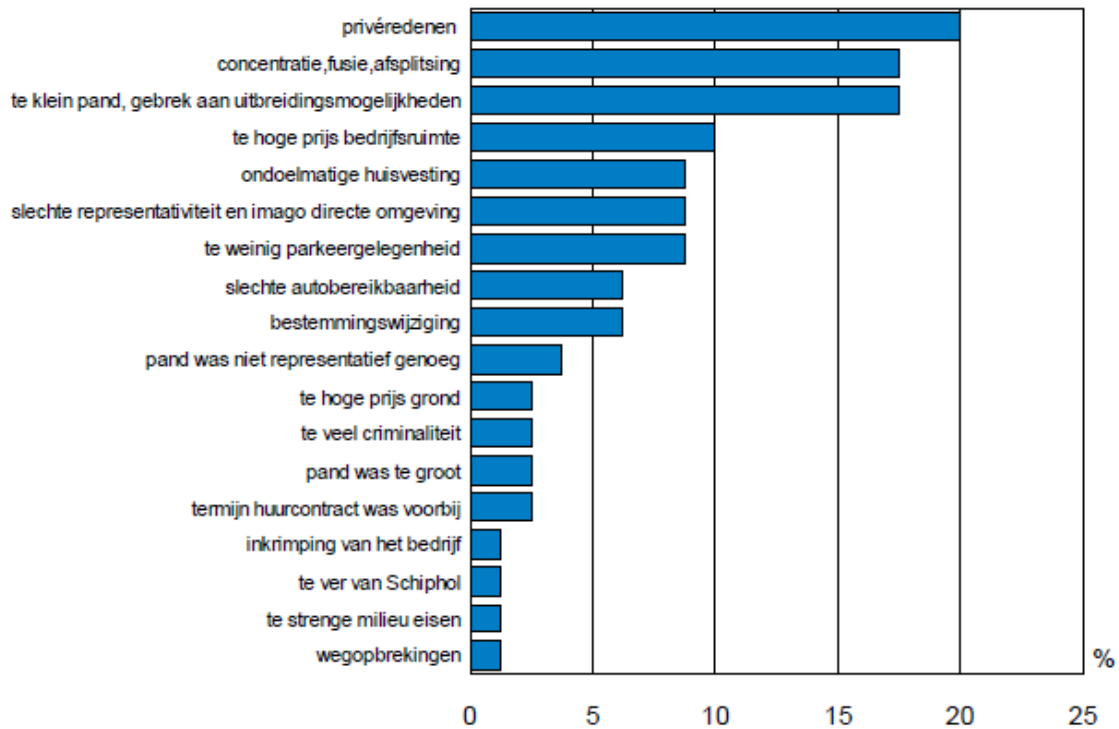
Haarlem kent een grote winkelmarkt, waarbij de meeste winkels in het centrum zijn gevestigd en in de verschillende woonwijken. Binnen de gemeente Haarlem heeft de trend dat kantoren zich op bedrijventerreinen zich gingen vestigen na de invoering van het ABC-locatiebeleid zich niet voorgedaan mede door de beperkte ruimte.

Meer dan de helft van de beroepsbevolking van Haarlem werkt in Amsterdam, de Haarlemmermeer of bij Schiphol. Door de aanzuigende kracht van Amsterdam heeft Haarlem vooral een kantorenmarkt voor kleinere bedrijven. Haarlem heeft ook niet de ambitie om te concurreren met Amsterdam en gemeenten in de omgeving.

Het nieuwe werken en het krimpen van het ambtelijk apparaat hebben ervoor gezorgd dat de gemeente ervoor heeft gekozen om een nieuw stadskantoor te realiseren.

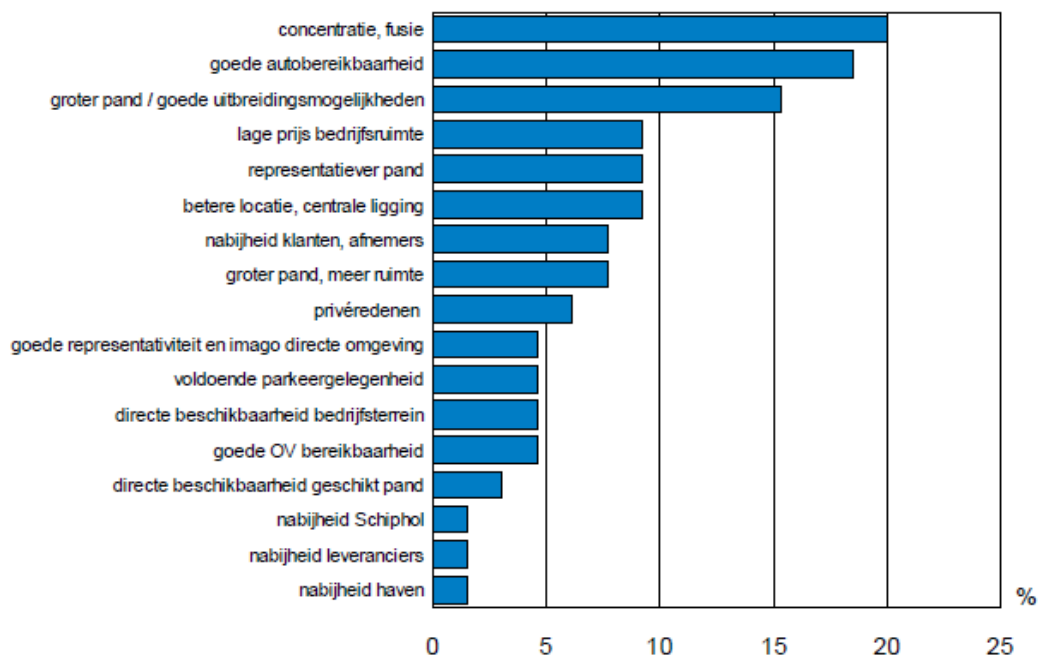
Bijlage 4 Push- en Pullfactoren Amsterdam

Pushfactoren om Amsterdam te verlaten (2005) in procenten



Bron: (Oosteren, et al., 2007)

Pullfactoren om naar Amsterdam te verhuizen (2005) in procenten



Bron: (Oosteren, et al., 2007)

Bijlage 5 Locatietypes kantoren Amsterdam

Overzicht van locaties met kantoren(plan)aanbod en segmentering

Toplocaties: deze locaties kenmerken zich door een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto en door een stedelijk gemengd programma met werken, wonen en voorzieningen zal dit vorm krijgen.

Centrumlocaties: functiemenging is het belangrijkste kenmerk van centrumlocaties. Een mix van werken, wonen en voorzieningen zorgen voor een hoge mate van stedelijkheid. Bereikbaarheid per openbaar vervoer is daarnaast kenmerkend.

Knooppuntlocaties: bij deze locaties staat de bereikbaarheid per openbaar vervoer centraal, maar ook per auto. Daarnaast ontbreekt het deze locaties aan een gemengd programma.

Snelweglocaties: autobereikbaarheid is kenmerkend voor deze locaties, direct gelegen aan het Rijkswegennetwerk. De feitelijke ontsluiting varieert nog wel aanzienlijk door de manier waarop de locaties zijn aangetakt op de snelweg. Anderzijds is het ontbreken van de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer een kenmerk.

Kantoren in woonwijken: dit betreffen locaties die bedoeld zijn voor wonen, maar waar opgeteld een flink metrage aan kantoren is te vinden. Functiemenging in één gebouw, in de vorm van bijvoorbeeld zogenaamde 'kantoorcragen' is een veel voorkomend verschijnsel. Bereikbaarheid voor zowel auto als openbaar vervoer is niet meer dan gemiddeld, al zullen er lokaal uitzonderingen zijn op deze regel.

Kantoren op bedrijventerreinen: dit betreffen locaties die in eerste instantie bedoeld zijn voor bedrijven, maar waar zich in de loop der jaren steeds meer zelfstandige kantoren en kantoorachtigen hebben gevestigd. Deze terreinen zijn doorgaans slecht bereikbaar per openbaar vervoer en kennen nauwelijks enige mate van functiemenging.

Het onderscheid tussen de zes segmenten wordt gemaakt op basis van de criteria bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en functiemenging. Schematisch ziet dit er als volgt uit:

	Autobereikbaarheid	OVbereikbaarheid	Functiemenging
Toplocaties	++	++	++
Centrumlocaties	0	++	++
Knooppuntlocaties	++	++	-
Snelweglocaties	++	-	-
Kantoren in woonwijken	0	0	-
Kantoren op bedrijventerreinen	+	-	-

Bron: (Ten Brinke, et al., 2011)

Bijlage 6 Overzicht stationslocaties en referentiegebieden per buurt

Station	Stadsdeel	Wijk	Buurt
Amsterdam CS	Amsterdam Centrum	A00 Burgwallen-Oude Zijde	A00a Kop Zeedijk
	Amsterdam Centrum	A01 Burgwallen-Nieuwe Zijde	A01a Stationsplein e.o. A01b Hemelrijk A01c Nieuwendijk Noord
	Amsterdam Centrum	A04 Nieuwmarkt/Lastage	A04a Oosterdokseiland
Amsterdam Amstel	Oost/Watergraafsmeer	U55Frankendael	U55a Van der Kunbuurt U55b De Eenhoorn U55c Julianapark U55f Tuindorp Amstelstation
	Oost/Watergraafsmeer	U58 De Omval	U58a De Omval
Amsterdam Zuid	ZuiderAmstel	W59 Station Zuid/WTC e.o.	W59c Zuidas Noord
	ZuiderAmstel	W90 Buitenveldert-West	W90h Zuidas Zuid
Amsterdam Bijlmer ArenA	Zuidoost	T92 Amstel III/Bullewijk	T92a Hoofdcentrum Zuidoost T92b Amstel III deel A/B Noord
	Zuidoost	T93 Bijlmer Centrum	T93e Amsterdamse Poort T93f Hoptille
Referentiegebied			
Science Park	Oost/Watergraafsmeer	U56 Middenmeer	U56h Science Park Noord U56i Science Park Zuid
Hamerstraat	Amsterdam-Noord	N72 Nieuwendammerham	N72a Bedrijventerrein Hamerstraat N72b Zamenhofstraat e.o.
Buiksloterham	Amsterdam-Noord	N71 Buiksloterham	N71a Buiksloterham N71c Papaverweg e.o.
Riekerpolder	Slotervaart	R88 Sloter-/Riekerpolder	R88a Riekerpolder R88b Park Haagseweg

Station	Wijk	Buurtnummer	Buurt
Utrecht CS	Utrecht-West	1.21 1.22	Lombok-oost Leidseweg
	Binnenstad	6.12 6.13 6.28	L. Elisabethstraat, Mariaplaats e.o. Hg Catharijne, NS, Jaarbeurs Hooch Boulandt
Referentiegebied			
Papendorp	Leidsche Rijn	9.53	Bedrijfsgebied Papendorp
Rijnsweerd	Utrecht-Oost	5.34	Rijnsweerd
Leidsche Rijn	Leidsche Rijn	9.41 9.42 9.43	Parkwijk-noord Parkwijk-zuid Langerak

Station	Wijk	Buurtnummer	Buurt
Haarlem	Oude Stad	11	Stationsbuurt
Referentiegebied			
Centrum	Oude Stad	10	Centrum
Schalkwijk	Schalkwijk	90	Europawijk
		91	Boerhaavewijk
		92	Molenwijk
		93	Meerwijk
Waarderpolder	Haarlem-oost	35	Waarderpolder
Haarlem Zuid	Haarlemmerhoutkwartier	36	Zuiderpolder
		40	Koninginnebuurt
		41	Kleine Hout
		42	Den Hout

Station	Stadsdeel	Wijk	Buurt
Den Haag CS	Centrum	Pleinkwartier	Uilebomen
	Haagse Hout	Bezuidenhout	Bezuidenhout-West
	Centrum	Stationsbuurt	Rivierenbuurt-Noord
Den Haag HS	Centrum	Stationsbuurt	Huygenspark
	Centrum	Schildersbuurt	Schildersbuurt-Oost
	Laak	Laakkwartier en spoorwijk	Laakhaven-Oost
Referentiegebied			
Binckhorst	Laak	Binckhorst	Binckhorst
Forepark	Liedschenvveen-Ypenburg	Forepark	De Rivieren
Ypenburg	Liedschenvveen-Ypenburg	Ypenburg	Waterbuurt
			Singels Morgenweide
	Liedschenvveen-Ypenburg	Hoornwijk	Vliegeniersbuurt

Station	Wijk	Buurtnummer	Buurt
Amersfoort	Soesterkwartier	32	Gerrit van Stellingwerfstraat
		36	Puntenburg
		37	Piet Mondriaanlaan
	Zonnehof	20	Smallepad
		22	Snouckaertlaan
	De Berg Noord	180	Regentesselaan
		181	Station/Berkenweg
Referentiegebied			
Centrum/Stadsring	Binnenstad	10	Hof
		11	Nieuwstraat
		12	Mooierstraat
		13	Lieve Vrouwekerkhof
		14	Coninckstraat
		15	Beestenmarkt
		16	Grote Haag
		17	Stadhuisplein
De Hoef		Liendert-Rustenburg	250
	251		De Hoef Oost
Calveen	Calveen	221	Calveen

Bijlage 7 Kaarten stationsgebieden en referentiegebieden

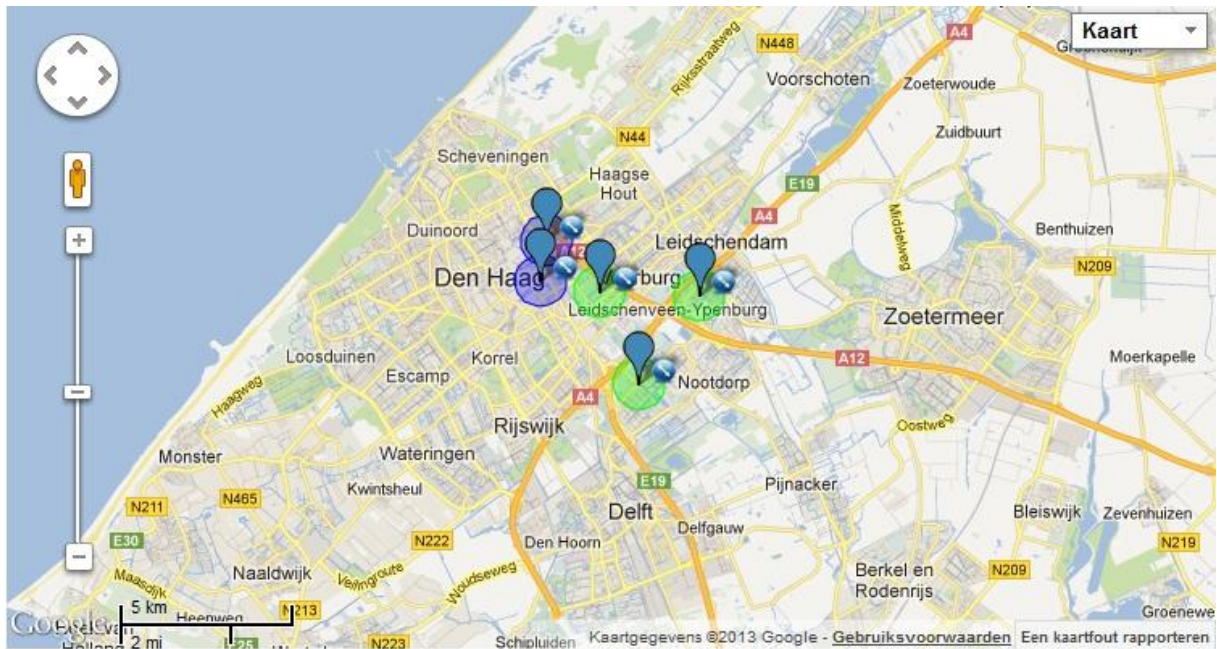
Stationsgebieden (blauw) en referentiegebieden (groen) in Amsterdam



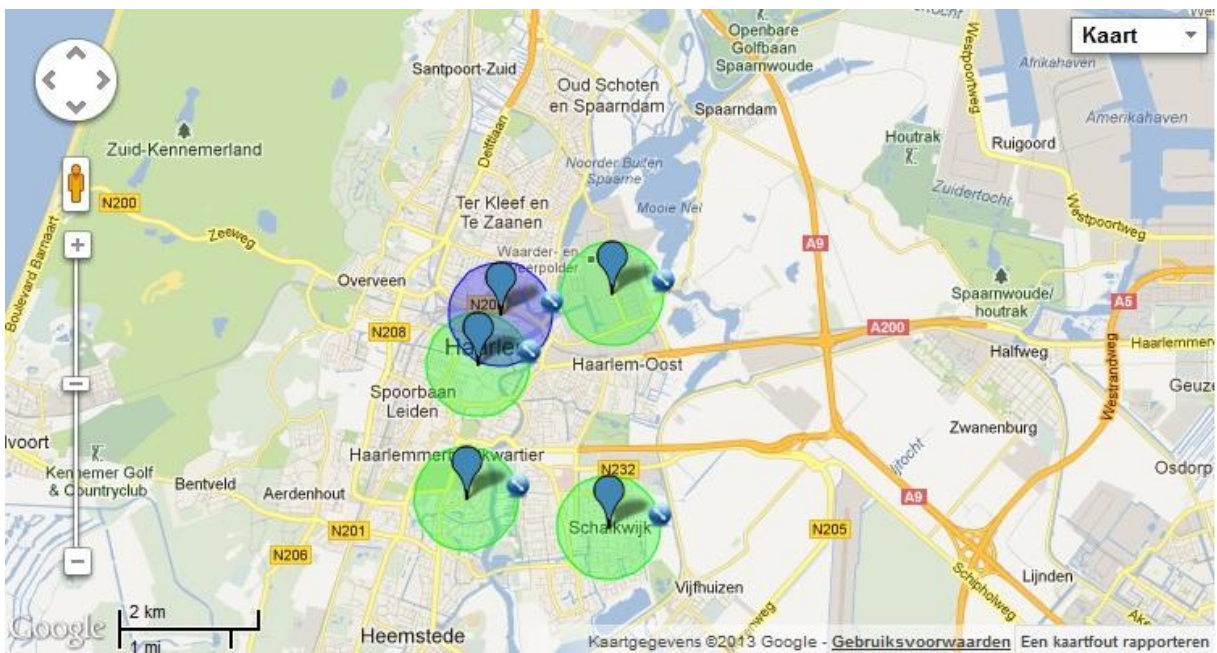
Stationsgebied (blauw) en referentiegebieden (groen) in Amersfoort



Stationsgebieden (blauw) en referentiegebieden (groen) in Den Haag



Stationsgebied (blauw) en referentiegebieden (groen) in Haarlem



Stationsgebied (blauw) en referentiegebieden (groen) in Utrecht



Bijlage 8 Statistische gegevens stations en referentiegebieden

Vestigingen stationslocaties per jaar

Vestigingen stationslocaties	Den Haag CS	Utrecht CS	Amsterdam CS	Den Haag HS	Haarlem	Amersfoort	Amsterdam Amstel	Amsterdam Bijlmer ArenA	Amsterdam Zuid	Totaal aantal vestigingen stations	Gemiddeld totaal aantal vestigingen stations
2006	662	1.202	786	563		420	305	806	439	5.183	576
2007	682	1.235	796	635	425	425	290	797	504	5.789	643
2008	702	1.274	845	724	414	425	298	842	565	6.089	677
2009	720	1.333	822	804	473	470	315	858	620	6.415	713
2010	747	1.378	856	839	464	470	332	892	638	6.616	735
2011	840	1.397	895	437	404	505	357	902	646	6.383	709
2012	767	1.411	931	793	391	530	375	782	616	6.596	733

Werkzame personen stationslocaties per jaar

werkzame personen stationslocaties	Den Haag CS	Utrecht CS	Amsterdam CS	Den Haag HS	Haarlem	Amersfoort	Amsterdam Amstel	Amsterdam Bijlmer ArenA	Amsterdam Zuid	Totaal aantal werkzame personen stations	Gemiddeld totaal aantal werkzame personen stations
2006	33.157	28.746	6.253	9.204		10.295	14.194	24.755	8.979	135.583	16.948
2007	32.294	30.133	6.453	9.272	2.760	10.175	10.581	29.486	9.554	140.708	15.634
2008	32.914	30.647	7.092	9.036	2.760	11.040	11.621	31.342	12.084	148.536	16.504
2009	32.747	31.303	7.439	8.847	2.767	11.225	10.874	33.563	13.924	152.689	16.965
2010	32.737	29.244	7.095	8.854	2.562	11.225	9.523	32.955	14.842	149.037	16.560
2011	32.232	29.883	7.884	9.477	2.532	11.785	8.608	34.813	14.408	151.622	16.847
2012	32.314	33.761	9.009	9.465	2.356	11.745	9.650	34.479	15.475	158.254	17.584

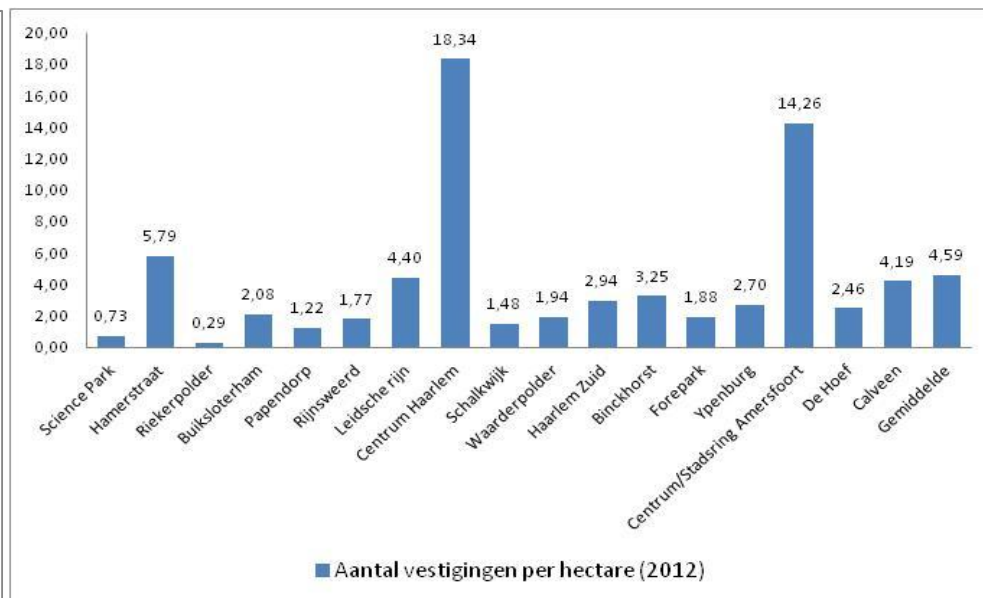
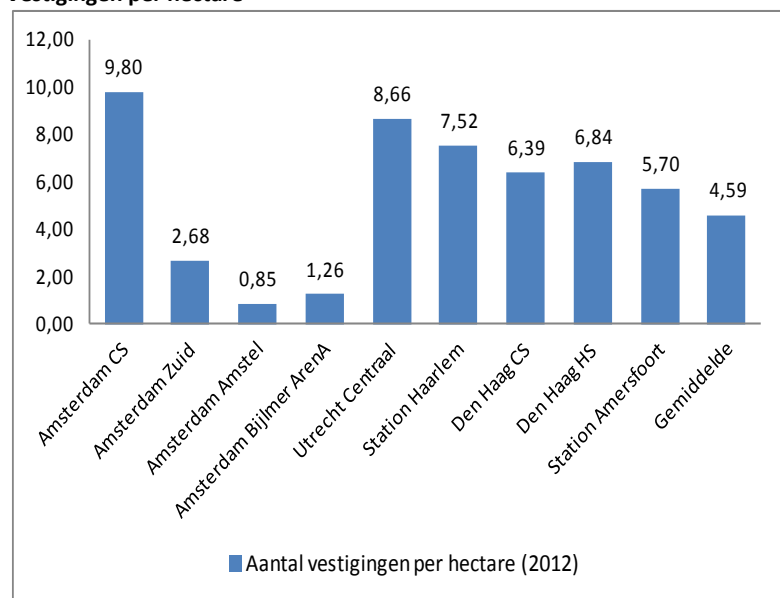
Vestigingen referentiegebieden per jaar

Vestigingen Referentiegebieden	Papendorp	Rijnsweerd	Leidsche Rijn	Binckhorst	Forepark	Ypenburg	Amersfoort Centrum	De Hoef	Calveen	Haarlem Centrum	Schalkwijk	Waarderpolder	Haarlem Zuid	Science Park	Hamerstraat	Riekerpolder	Buiksloterham	Totaal aantal vestigingen referentiegebieden	Gemiddeld totaal aantal vestigingen referentiegebieden
2006	69	229	422	306	297	487	850	350	260					134	233	66	396	4.099	315
2007	95	231	495	319	310	599	850	365	260	1.720	791	735	907	134	275	82	409	8.577	505
2008	125	226	532	365	327	715	905	375	260	1.551	1.064	777	943	133	305	103	452	9.158	539
2009	145	231	602	398	327	801	910	380	275	1.637	1.090	902	1.009	169	311	96	475	9.758	574
2010	175	245	634	460	335	842	940	385	250	1.612	1.034	925	1.022	205	360	116	467	10.007	589
2011	191	270	745	386	227	748	955	355	240	1.608	1.052	983	1.019	210	417	113	501	10.020	589
2012	227	285	743	474	314	933	970	350	260	1.632	1.077	929	965	204	388	122	512	10.385	611

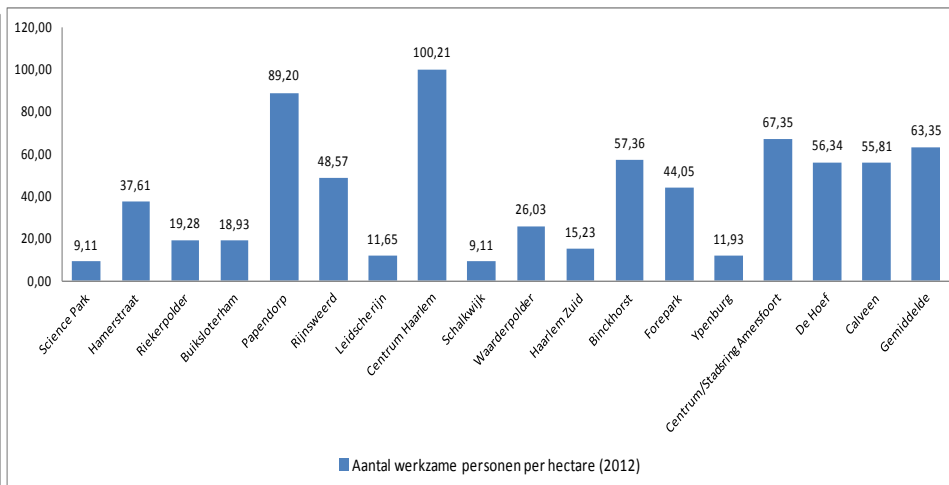
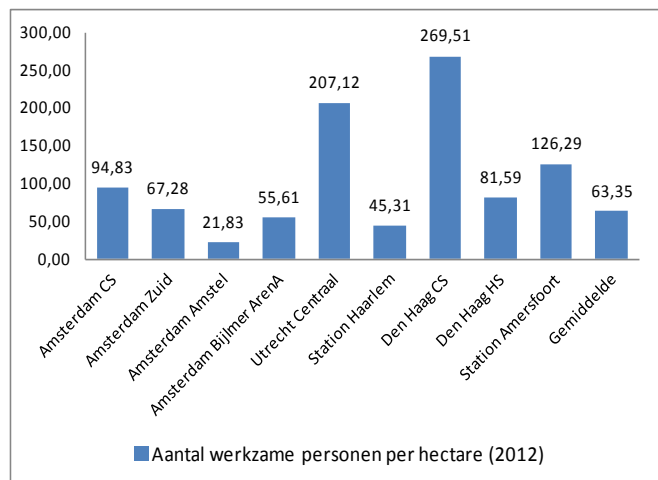
Werkzame personen referentiegebieden per jaar

Werkzame personen referentiegebieden	Papendorp	Rijnsweerd	Leidsche Rijn	Binckhorst	Forepark	Ypenburg	Amersfoort Centrum	De Hoef	Calveen	Haarlem Centrum	Schalkwijk	Waarderpolder	Haarlem Zuid	Science Park	Hamerstraat	Riekerpolder	Buiksloterham	Totaal aantal werkzame personen referentiegebieden	Gemiddeld totaal aantal werkzame personen referentiegebieden
2006	11.237	9.271	1.656	9.677	6.897	2.592	4.530	9.770	3.700					1.771	2.280	4.150	3.552	71.083	5.468
2007	13.403	10.043	1.806	9.764	7.078	2.764	4.410	10.080	3.835	8.658	8.827	13.442	5.895	1.916	2.557	6.343	3.371	114.192	6.717
2008	14.369	10.125	1.963	9.429	7.958	3.204	4.540	10.635	3.870	9.175	9.311	13.885	6.637	1.904	2.559	7.043	3.621	120.228	7.072
2009	14.375	9.606	1.986	9.755	7.914	3.608	4.940	10.195	3.850	9.612	10.806	13.386	6.600	1.989	2.459	7.365	3.757	122.203	7.188
2010	16.527	8.512	1.959	8.582	7.577	3.756	4.720	9.825	3.370	9.351	10.468	12.967	6.424	2.382	2.415	8.668	3.626	121.129	7.125
2011	16.681	7.841	2.146	8.449	7.737	3.817	4.750	9.435	3.150	9.007	10.201	13.783	6.131	2.487	2.548	8.129	4.760	121.052	7.121
2012	16.591	7.820	1.969	8.375	7.356	4.116	4.580	8.000	3.460	8.919	6.648	12.492	4.996	2.561	2.520	8.061	4.658	113.122	6.654

Vestigingen per hectare



Werkzame personen per hectare



Gemiddelde groei per jaar van het aantal vestigingen

Den Haag CS	3,14%	Papendorp	22,32%	Haarlem Centrum	-0,91%
Utrecht CS	2,47%	Rijnsweerd	3,79%	Schalkwijk	7,19%
Amsterdam CS	3,25%	Leidsche Rijn	10,08%	Waarderpolder	5,03%
Den Haag HS	12,63%	Binckhorst	8,33%	Haarlem Zuid	1,33%
Haarlem	-1,06%	Forepark	3,07%	Science Park	7,87%
Amersfoort	4,03%	Ypenburg	12,18%	Hamerstraat	9,26%
Amsterdam Amstel	3,92%	Amersfoort centrum	2,25%	Riekerpolder	11,54%
Amsterdam Bijlmer ArenA	-0,53%	De Hoef	0,08%	Buiksloterham	4,45%
Amsterdam Zuid	6,68%	Calveen	0,17%		

Gemiddelde groei per jaar van het aantal werkzame personen

Den Haag CS	-0,67%	Papendorp	7,07%	Haarlem Centrum	0,67%
Utrecht CS	2,03%	Rijnsweerd	-2,54%	Schalkwijk	-3,79%
Amsterdam CS	6,51%	Leidsche Rijn	4,52%	Waarderpolder	-1,30%
Den Haag HS	0,52%	Binckhorst	-2,11%	Haarlem Zuid	-2,74%
Haarlem	-2,55%	Forepark	2,06%	Science Park	6,03%
Amersfoort	2,28%	Ypenburg	6,82%	Hamerstraat	2,01%
Amsterdam Amstel	-2,61%	Amersfoort centrum	0,88%	Riekerpolder	13,32%
Amsterdam Bijlmer ArenA	4,67%	De Hoef	-0,51%	Buiksloterham	5,64%
Amsterdam Zuid	9,60%	Calveen	-2,49%		

Vijf-jaars prognose vestigingen rond stationsgebieden

	Den Haag CS	Utrecht CS	Amsterdam CS	Den Haag HS	Haarlem	Amersfoort	Amsterdam Amstel	Amsterdam Bijlmer ArenA	Amsterdam Zuid
2006	662	1.202	786	563		420	305	806	439
2007	682	1.235	796	635	425	425	290	797	504
2008	702	1.274	845	724	414	425	298	842	565
2009	720	1.333	822	804	473	470	315	858	620
2010	747	1.378	856	839	464	470	332	892	638
2011	840	1.397	895	437	404	505	357	902	646
2012	767	1.411	931	793	391	530	375	782	616
2013	791	1.446	961	893	387	551	390	778	657
2014	816	1.482	992	1.006	383	574	405	774	701
2015	842	1.518	1.025	1.133	379	597	421	770	748
2016	868	1.556	1.058	1.276	375	621	437	766	798
2017	895	1.594	1.092	1.437	371	646	454	761	851

Vijf-jaars prognose werkzame personen rond stationsgebieden

	Den Haag CS	Utrecht CS	Amsterdam CS	Den Haag HS	Haarlem	Amersfoort	Amsterdam Amstel	Amsterdam Bijlmer ArenA	Amsterdam Zuid
2006	33.157	28.746	6.253	9.204		10.295	14.194	24.755	8.979
2007	32.294	30.133	6.453	9.272	2.760	10.175	10.581	29.486	9.554
2008	32.914	30.647	7.092	9.036	2.760	11.040	11.621	31.342	12.084
2009	32.747	31.303	7.439	8.847	2.767	11.225	10.874	33.563	13.924
2010	32.737	29.244	7.095	8.854	2.562	11.225	9.523	32.955	14.842
2011	32.232	29.883	7.884	9.477	2.532	11.785	8.608	34.813	14.408
2012	32.314	33.761	9.009	9.465	2.356	11.745	9.650	34.479	15.475
2013	32.097	34.446	9.595	9.514	2.296	12.013	9.398	36.089	16.961
2014	31.882	36.689	10.220	9.564	2.237	12.287	9.153	37.775	18.589
2015	31.669	36.880	10.885	9.613	2.180	12.567	8.914	39.539	20.373
2016	31.457	35.939	11.594	9.663	2.125	12.853	8.681	41.385	22.329
2017	31.246	36.759	12.349	9.714	2.071	13.146	8.455	43.318	24.473

Vijf-jaars prognose vestigingen rond referentiegebieden

	Papendorp	Rijnsweerd	Leidsche Rijn	Binckhorst	Forepark	Ypenburg	Amersfoort Centrum	De Hoef	Calveen
2006	69	229	422	306	297	487	850	350	260
2007	95	231	495	319	310	599	850	365	260
2008	125	226	532	365	327	715	905	375	260
2009	145	231	602	398	327	801	910	380	275
2010	175	245	634	460	335	842	940	385	250
2011	191	270	745	386	227	748	955	355	240
2012	227	285	743	474	314	933	970	350	260
2013	278	296	818	513	324	1.047	992	350	260
2014	340	307	900	556	334	1.174	1.014	351	261
2015	415	319	991	603	344	1.317	1.037	351	261
2016	508	331	1.091	653	354	1.478	1.060	351	262
2017	622	343	1.201	707	365	1.658	1.084	351	262
	Haarlem Centrum	Schalkwijk	Waarderpolder	Haarlem Zuid	Science Park	Hamerstraat	Riekerpolder	Buiksloterham	
2006					134	233	66	396	
2007	1720	791	735	907	134	275	82	409	
2008	1551	1064	777	943	133	305	103	452	
2009	1637	1090	902	1009	169	311	96	475	
2010	1612	1034	925	1022	205	360	116	467	
2011	1608	1052	983	1019	210	417	113	501	
2012	1632	1077	929	965	204	388	122	512	
2013	1.617	1.154	976	978	220	424	136	535	
2014	1.602	1.237	1.025	991	237	463	152	559	
2015	1.588	1.326	1.076	1.004	256	506	169	583	
2016	1.573	1.422	1.130	1.017	276	553	189	609	
2017	1.559	1.524	1.187	1.031	298	604	211	637	

Vijf-jaars prognose werkzame personen rond referentiegebieden

	Papendorp	Rijnsweerd	Leidsche Rijn	Binckhorst	Forepark	Ypenburg	Amersfoort Centrum	De Hoef	Calveen
2006	11.237	9.271	1.656	9.677	6.897	2.592	4.530	9.770	3.700
2007	13.403	10.043	1.806	9.764	7.078	2.764	4.410	10.080	3.835
2008	14.369	10.125	1.963	9.429	7.958	3.204	4.540	10.635	3.870
2009	14.375	9.606	1.986	9.755	7.914	3.608	4.940	10.195	3.850
2010	16.527	8.512	1.959	8.582	7.577	3.756	4.720	9.825	3.370
2011	16.681	7.841	2.146	8.449	7.737	3.817	4.750	9.435	3.150
2012	16.591	7.820	1.969	8.375	7.356	4.116	4.580	8.000	3.460
2013	17.764	7.621	2.058	8.198	7.508	4.397	4.620	7.959	3.374
2014	19.020	7.428	2.151	8.025	7.662	4.697	4.661	7.919	3.290
2015	20.365	7.239	2.248	7.856	7.820	5.017	4.702	7.878	3.208
2016	21.804	7.055	2.350	7.690	7.981	5.359	4.743	7.838	3.128
2017	23.346	6.876	2.456	7.528	8.146	5.725	4.785	7.798	3.050
	Haarlem Centrum	Schalkwijk	Waarderpolder	Haarlem Zuid	Science Park	Hamerstraat	Riekerpolder	Buiksloterham	
2006					1.771	2.280	4.150	3.552	
2007	8.658	8.827	13.442	5.895	1.916	2.557	6.343	3.371	
2008	9.175	9.311	13.885	6.637	1.904	2.559	7.043	3.621	
2009	9.612	10.806	13.386	6.600	1.989	2.459	7.365	3.757	
2010	9.351	10.468	12.967	6.424	2.382	2.415	8.668	3.626	
2011	9.007	10.201	13.783	6.131	2.487	2.548	8.129	4.760	
2012	8.919	6.648	12.492	4.996	2.561	2.520	8.061	4.658	
2013	8.979	6.396	12.330	4.859	2.715	2.571	9.135	4.921	
2014	9.039	6.154	12.169	4.726	2.879	2.622	10.351	5.198	
2015	9.099	5.920	12.011	4.596	3.053	2.675	11.730	5.491	
2016	9.160	5.696	11.855	4.471	3.237	2.729	13.293	5.801	
2017	9.222	5.480	11.701	4.348	3.432	2.784	15.063	6.128	

Vestingen per sector per gebied

Den Haag CS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	13	38	162	83	57	19	152	49	18	28	42	662
2007	1	13	47	160	81	55	19	170	48	19	28	41	682
2008	1	11	61	163	79	55	20	174	46	21	31	40	702
2009	6	14	62	152	80	58	16	193	42	22	31	44	720
2010	13	16	62	153	79	65	16	202	40	23	30	48	747
2011	80	4	197	112	21	164	4	143	1	17	36	61	840
2012	9	10	57	162	73	63	12	236	38	20	33	54	767

Den Haag HS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	21	24	25	146	62	44	9	130	5	23	41	33	563
2007	24	26	34	161	65	47	11	163	4	26	39	35	635
2008	42	25	68	173	60	56	9	184	4	27	42	34	724
2009	58	27	106	149	63	64	10	211	3	30	44	39	804
2010	75	23	114	150	60	67	9	212	3	32	54	40	839
2011	6	14	65	115	11	31	3	111	2	7	16	56	437
2012	67	23	117	143	52	72	6	198	4	25	48	38	793

Utrecht CS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	21	14	496	164	101	25	222	14	38	53	54	1.202
2007	0	20	11	505	161	110	23	237	15	41	51	61	1.235
2008	0	19	9	499	159	125	24	259	17	45	59	59	1.274
2009	0	23	14	498	164	133	26	286	19	45	70	55	1.333
2010	0	19	11	491	160	134	25	326	17	57	82	56	1.378
2011	0	19	11	480	155	138	21	342	20	67	89	55	1.397
2012	0	16	14	469	149	144	24	359	22	70	88	56	1.411

Amersfoort Centraal station

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	5	10	55	30	30	25	165	5	25	50	20	420
2007	0	5	5	60	30	30	25	155	5	30	60	20	425
2008	0	5	10	55	30	30	25	155	5	30	60	20	425
2009	0	5	10	60	35	40	25	170	5	30	60	30	470
2010	5	10	15	60	30	40	25	170	5	20	70	20	470
2011	0	5	15	60	30	50	20	195	5	25	70	30	505
2012	0	5	15	50	25	55	20	210	5	40	75	30	530

Amsterdam CS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	16	11	175	235	32	38	174	1	5	9	89	786
2007	1	15	8	178	229	29	44	189	1	5	8	89	796
2008	0	13	11	180	229	32	45	211	1	7	12	104	845
2009	0	14	10	176	225	27	38	196	1	6	13	116	822
2010	0	16	9	168	222	29	18	239	1	6	15	133	856
2011	0	13	10	174	230	32	37	236	1	8	16	138	895
2012	0	14	10	180	234	30	36	244	1	9	22	151	931

Amsterdam Amstel station

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	3	13	30	11	20	55	130	2	10	10	21	305
2007	0	4	13	29	11	19	55	117	2	10	11	19	290
2008	0	4	13	28	12	19	49	129	2	10	11	21	298
2009	0	6	14	30	11	20	48	136	2	10	17	21	315
2010	0	6	14	33	10	17	29	149	2	12	24	36	332
2011	0	12	13	33	13	15	43	137	2	14	32	43	357
2012	0	15	13	34	18	14	42	144	2	16	31	46	375

Station Amsterdam Zuid

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	6	4	34	9	10	98	250	0	10	13	5	439
2007	0	6	3	41	8	8	111	294	0	13	14	6	504
2008	0	6	2	45	11	8	128	327	0	13	15	10	565
2009	0	5	4	41	16	12	132	370	0	17	14	9	620
2010	0	11	2	46	19	12	82	429	0	15	14	8	638
2011	0	10	1	50	19	15	117	389	0	19	15	11	646
2012	0	8	1	57	22	15	132	332	2	14	18	15	616

**Station Amsterdam Bijlmer
Arena**

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	29	11	303	39	38	83	231	8	16	16	32	806
2007	0	31	13	294	34	29	94	236	8	10	15	33	797
2008	0	38	17	293	44	39	85	247	9	12	22	36	842
2009	0	39	15	283	43	35	80	275	9	14	24	41	858
2010	0	39	14	287	45	40	60	321	8	14	19	45	892
2011	0	39	12	288	47	42	79	300	9	14	25	47	902
2012	0	0	1	94	194	66	15	79	279	9	15	30	782

Station Haarlem

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	2	69	13	67	32	44	107	210	8	12	62	62	688
2007	1	63	11	62	29	14	21	154	5	6	38	21	425
2008	0	63	12	64	27	13	21	152	4	6	32	20	414
2009	0	48	18	52	22	97	18	148	4	10	34	22	473
2010	1	39	16	48	22	102	16	159	3	11	32	15	464
2011	0	6	16	48	22	70	16	170	2	14	24	16	404
2012	0	6	15	46	23	38	17	193	2	16	17	18	391

Binckhorst

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	21	29	105	10	43	2	76	2	4	6	8	306
2007	0	20	31	108	11	46	2	82	1	3	7	8	319
2008	0	20	28	115	13	57	3	112	1	2	7	7	365
2009	1	26	28	122	11	63	3	124	1	3	9	7	398
2010	1	24	26	129	13	72	4	167	0	4	10	10	460
2011	1	26	25	100	25	14	3	164	0	8	16	4	386
2012	0	28	23	119	14	97	5	162	0	7	11	8	474

Ypenburg

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	2	15	74	94	9	53	11	155	7	24	23	20	487
2007	4	17	94	127	11	71	10	183	3	28	28	23	599
2008	9	18	117	139	14	84	14	231	2	26	28	33	715
2009	7	21	136	155	14	93	17	248	6	32	34	38	801
2010	8	21	147	171	12	89	15	260	6	39	42	32	842
2011	1	46	55	168	44	33	9	229	3	20	46	94	748
2012	12	18	153	180	16	95	14	303	3	42	57	40	933

Forepark

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	18	34	136	4	35	5	52	1	1	1	9	297
2007	1	19	31	137	6	37	5	51	1	1	1	20	310
2008	1	22	30	135	5	40	5	65	1	2	1	20	327
2009	1	25	33	128	7	40	4	66	1	2	1	19	327
2010	1	25	31	130	6	43	4	75	1	1	1	17	335
2011	2	6	33	85	7	14	6	38	8	2	19	7	227
2012	1	20	33	123	6	38	5	71	1	1	2	13	314

Leidse Rijn

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	13	36	65	8	68	8	148	1	26	32	17	422
2007	0	14	40	69	10	79	7	182	1	33	39	21	495
2008	0	11	42	69	14	85	7	198	1	36	45	24	532
2009	1	10	50	73	12	87	7	222	1	51	58	30	602
2010	0	8	49	77	12	88	7	232	1	49	75	36	634
2011	0	9	58	84	15	108	5	288	1	47	95	35	745
2012	0	9	59	77	14	97	5	294	1	45	105	37	743

Papendorp

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	5	6	9	5	10	1	28	1	0	2	2	69
2007	0	5	6	12	5	13	3	31	0	1	12	7	95
2008	0	4	7	11	4	20	4	48	0	2	15	10	125
2009	0	3	9	14	4	19	5	61	0	3	15	12	145
2010	0	5	8	21	3	28	5	73	0	3	15	14	175
2011	0	6	7	22	2	32	7	81	1	6	13	14	191
2012	0	6	7	22	3	41	8	103	2	8	13	14	227

Rijnsweerd

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	4	2	11	8	30	12	125	3	8	19	7	229
2007	0	5	1	10	7	30	14	127	3	9	19	6	231
2008	0	3	2	11	7	26	11	127	3	7	22	7	226
2009	1	4	2	13	7	30	13	122	3	5	25	6	231
2010	1	5	3	13	7	29	12	130	4	7	27	7	245
2011	0	6	3	18	6	32	12	137	4	13	34	5	270
2012	0	7	4	21	7	35	14	139	2	17	34	5	285

**Amersfoort
Centrum**

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	15	20	365	130	30	5	165	5	15	45	55	850
2007	0	20	25	335	130	30	15	175	5	20	50	45	850
2008	0	15	30	360	130	40	5	195	5	30	45	50	905
2009	0	15	20	345	130	50	5	205	5	25	45	65	910
2010	0	15	15	350	130	65	5	215	5	20	55	65	940
2011	0	20	10	350	135	55	0	235	5	35	50	60	955
2012	0	20	15	335	130	55	0	240	5	35	65	70	970

De Hoef

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	25	20	100	5	50	10	110	0	10	10	10	350
2007	0	20	20	95	5	55	10	120	0	15	15	10	365
2008	0	25	20	95	5	55	15	110	5	20	15	10	375
2009	5	20	20	95	5	55	15	115	5	20	15	10	380
2010	0	20	20	90	5	55	15	130	5	20	15	10	385
2011	0	15	20	85	5	50	10	120	0	25	15	10	355
2012	0	15	15	75	5	50	10	120	0	25	25	10	350

Calveen

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	25	10	90	5	35	5	70	0	5	10	5	260
2007	0	25	10	90	10	30	5	70	0	5	10	5	260
2008	0	25	10	85	10	30	5	75	0	5	10	5	260
2009	0	25	10	80	10	30	5	90	0	5	10	10	275
2010	0	25	10	75	10	30	5	80	0	0	10	5	250
2011	0	20	10	70	10	35	5	65	0	0	15	10	240
2012	0	20	15	80	10	30	10	70	0	0	15	10	260

Science Park

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	4	1	13	1	4	5	87	0	13	1	5	134
2007	1	7	0	15	1	2	7	85	0	12	1	3	134
2008	0	6	0	14	2	1	7	81	0	13	4	5	133
2009	0	10	0	10	1	3	7	109	0	14	6	9	169
2010	1	14	2	13	3	6	3	120	0	17	7	19	205
2011	1	11	2	15	3	3	6	125	0	16	9	19	210
2012	1	10	2	20	4	3	4	115	0	10	14	21	204

Hamerstraat

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	31	19	75	4	5	7	62	0	2	0	27	233
2007	0	37	26	73	5	7	8	82	0	2	1	34	275
2008	0	39	26	78	6	10	6	91	0	4	3	42	305
2009	0	38	27	72	7	9	8	104	0	4	3	39	311
2010	0	38	23	79	6	9	1	129	0	3	5	67	360
2011	0	35	26	81	9	9	8	163	0	5	6	75	417
2012	0	33	20	74	5	6	8	165	0	4	5	68	388

Buiksloterham

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	41	40	106	12	14	19	117	1	6	7	33	396
2007	0	43	38	109	13	10	20	134	1	3	6	32	409
2008	0	41	44	120	12	10	21	155	1	3	8	37	452
2009	0	44	44	116	11	11	22	172	1	2	7	45	475
2010	0	42	37	108	14	13	3	186	1	3	11	49	467
2011	0	45	40	114	12	12	13	191	1	4	13	56	501
2012	0	40	40	122	11	15	14	182	1	6	19	62	512

Riekerpolder

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	1	1	9	2	3	12	31	1	2	1	3	66
2007	0	4	3	9	2	3	11	42	1	2	1	4	82
2008	0	2	3	14	1	4	12	58	1	3	2	3	103
2009	0	3	2	17	1	2	11	48	1	3	4	4	96
2010	0	4	2	17	1	2	7	68	2	1	6	6	116
2011	0	4	3	16	1	2	11	59	1	2	5	9	113
2012	0	6	4	15	1	4	11	64	1	0	5	11	122

Haarlem Centrum

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	2	69	83	705	233	210	253	454	17	31	95	205	2357
2007	0	63	86	795	204	24	25	352	12	13	61	85	1720
2008	1	63	84	581	206	24	26	395	13	13	60	85	1551
2009	2	48	83	572	207	97	25	407	11	31	60	94	1637
2010	1	39	76	554	197	102	20	422	10	38	59	94	1612
2011	2	37	70	530	203	108	22	450	10	37	43	96	1608
2012	2	35	67	521	205	113	24	497	10	36	24	98	1632

Schalkwijk

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	17	51	165	270	33	47	281	370	11	67	208	191	1711
2007	14	29	164	247	30	32	11	26	6	53	111	68	791
2008	13	27	190	250	32	34	10	268	6	55	112	67	1064
2009	9	17	198	230	35	56	8	272	6	64	117	78	1090
2010	8	18	167	215	30	62	7	271	6	62	118	70	1034
2011	7	16	172	212	29	78	7	273	6	62	120	70	1052
2012	5	15	182	209	28	97	7	275	7	62	120	70	1077

Waarderpolder

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	3	20	126	262	13	75	237	243	4	5	16	30	1034
2007	4	12	118	271	14	48	9	240	3	2	7	7	735
2008	6	14	127	262	16	47	11	271	3	3	8	9	777
2009	3	130	124	283	17	72	11	232	2	5	11	12	902
2010	3	124	133	276	15	66	9	267	2	5	14	11	925
2011	3	121	127	314	16	36		352				14	983
2012	2	111	131	256	16	100	14	259	3	7	14	16	929

Haarlem Zuid

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	10	42	59	141	51	29	477	521	21	38	162	127	1678
2007	7	29	56	111	41	11	41	413	9	36	111	42	907
2008	8	31	68	115	40	13	38	448	7	35	101	39	943
2009	6	19	63	126	34	70	38	463	4	48	97	41	1009
2010	7	19	54	122	34	72	37	489	4	42	98	44	1022
2011	5	19	52	120	37	71	34	503	4	40	90	44	1019
2012	3	18	51	118	39	71	30	517	4	39	30	45	965

Werkzame personen per sector per gebied**Den Haag CS**

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	42	1.352	809	628	2.281	3.257	2.076	21408	608	365	330	33.157
2007	1	40	1.381	776	584	2.099	3.017	2.318	20871	579	359	269	32.294
2008	1	83	1.475	792	642	2.101	3.009	2.308	21273	591	369	270	32.914
2009	9	130	1.460	706	678	2.187	2.982	2.536	20600	573	624	262	32.747
2010	15	132	1.442	669	679	2.121	2.956	2.426	20359	990	618	330	32.737
2011	14	81	1.343	711	641	2.410	2.060	2.719	20292	991	648	322	32.232
2012	15	19	1.311	826	535	2.506	1.948	3.655	19338	977	894	290	32.314

Den Haag HS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	43	58	39	481	232	2.746	813	655	1185	1635	904	413	9.204
2007	46	62	48	527	224	2.642	827	784	1251	1677	813	371	9.272
2008	70	49	95	546	238	2.656	350	922	1280	1624	854	352	9.036
2009	114	52	130	543	216	3.322	323	862	363	1695	864	363	8.847
2010	99	47	138	516	204	3.359	308	809	350	1728	936	360	8.854
2011	103	46	153	506	177	3.441	312	819	746	1826	982	366	9.477
2012	78	50	165	511	217	3.304	21	739	733	2457	887	303	9.465

Utrecht CS

	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	503	211	4.214	1.685	4.166	7.052	5.128	3.217	799	984	787	28.746
2007	472	112	4.305	1.743	4.612	7.732	4.942	3.612	785	708	1.110	30.133
2008	515	34	4.151	1.845	5.062	7.380	5.125	4.046	616	768	1.105	30.647
2009	517	83	4.050	1.731	5.134	7.548	5.672	3.808	642	745	1.373	31.303
2010	491	137	3.840	1.627	3.894	7.303	5.468	3.745	521	791	1.427	29.244
2011	489	15	3.735	1.601	3.807	8.161	5.569	3.720	516	780	1.490	29.883
2012	563	816	3.594	1.761	3.966	9.890	6.471	3.996	522	942	1.240	33.761

Station Amersfoort

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	330	15	640	230	1670	3525	2185	580	320	550	250	10295
2007	0	310	5	585	210	1675	2965	2725	380	475	575	270	10175
2008	0	40	10	585	230	1700	2875	3805	410	495	685	205	11040
2009	0	45	15	810	265	1575	2925	3880	430	425	655	200	11225
2010	0	40	20	1385	260	1510	2865	3525	335	270	760	255	11225
2011	0	45	20	1585	255	1825	2710	3530	340	255	915	305	11785
2012	0	35	20	2030	240	1850	2560	3280	340	305	900	185	11745

Amsterdam CS

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	20	55	13	634	2.079	1.814	231	831	114	15	137	310	6.253
2007	25	60	8	693	2.119	1.784	264	777	114	14	118	477	6.453
2008	0	51	12	741	2.183	2.006	269	952	136	19	195	528	7.092
2009	0	69	11	1.029	2.096	2.227	158	1.022	83	139	215	390	7.439
2010	0	58	10	1.102	2.025	1.823	128	1.094	86	139	212	418	7.095
2011	0	40	12	1.184	2.097	2.271	157	1.134	84	260	220	425	7.884
2012	0	51	73	1.209	2.313	2.247	135	1.968	91	266	231	425	9.009

Amsterdam Amstel

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	228	25	79	227	249	4.043	6.815	1.314	951	90	173	14.194
2007	0	232	24	82	233	229	3.749	3.402	1.314	1.047	79	190	10.581
2008	0	232	21	85	319	233	4.254	3.541	1.466	1.170	111	189	11.621
2009	0	234	25	133	313	208	4.314	3.260	813	1.258	98	218	10.874
2010	0	254	22	231	292	217	4.148	1.722	848	1.393	111	285	9.523
2011	0	245	24	251	300	196	3.371	1.588	850	1.398	131	254	8.608
2012	0	310	28	255	313	168	4.091	1.657	881	1.563	213	171	9.650

Amsterdam Zuid

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	40	12	165	68	233	4.532	3.165	0	383	280	101	8.979
2007	0	35	8	137	69	227	4.368	3.871	0	447	300	92	9.554
2008	0	48	4	246	114	136	5.033	5.635	0	464	291	113	12.084
2009	0	32	11	232	132	164	5.480	6.908	0	548	305	112	13.924
2010	0	105	3	274	177	155	5.024	8.175	0	571	232	126	14.842
2011	0	106	1	288	186	134	5.064	7.664	0	596	240	129	14.408
2012	0	140	1	328	188	105	3.889	8.139	1.579	591	303	212	15.475

Amsterdam Bijlmer ArenA

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	772	404	3.776	360	2.778	9.158	4.905	1.157	676	135	634	24.755
2007	0	884	387	3.842	251	1.749	13.761	6.082	1.217	527	119	667	29.486
2008	0	801	525	3.773	285	2.762	13.587	6.645	1.527	472	271	694	31.342
2009	0	594	664	3.828	3.049	2.054	13.135	6.866	1.632	715	165	861	33.563
2010	0	306	610	3.720	3.256	1.955	12.093	7.733	1.568	683	157	874	32.955
2011	0	898	725	3.503	3.272	2.055	12.521	8.282	1.759	729	182	887	34.813
2012	0	850	758	3.629	3.388	1.503	12.642	7.789	1.926	811	348	835	34.479

Station Haarlem

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	159	30	264	133	881	110	833	673	89	1.813	165	5.151
2007	5	270	30	311	154	273	273	786	267	102	178	111	2.760
2008	0	283	31	302	179	313	264	853	218	114	126	77	2.760
2009	0	26	35	264	170	367	208	834	339	68	380	76	2.767
2010	1	17	29	254	146	324	199	674	331	95	446	46	2.562
2011	0	18	30	216	154	212	215	790	329	102	417	49	2.532
2012	0	17	31	219	164	269	160	1.024	196	60	160	56	2.356

Binckhorst

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	43	58	39	481	232	2.746	813	655	1185	1635	904	413	9.204
2007	46	62	48	527	224	2.642	827	784	1251	1677	813	371	9.272
2008	70	49	95	546	238	2.656	350	922	1280	1624	854	352	9.036
2009	114	52	130	543	216	3.322	323	862	363	1695	864	363	8.847
2010	99	47	138	516	204	3.359	308	809	350	1728	936	360	8.854
2011	103	46	153	506	177	3.441	312	819	746	1826	982	366	9.477
2012	78	50	165	511	217	3.304	21	739	733	2457	887	303	9.465

Ypenburg

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	2	123	166	455	41	389	20	309	631	223	190	43	2.592
2007	5	64	201	472	46	434	16	420	559	281	220	46	2.764
2008	19	84	266	518	45	519	24	555	583	240	277	74	3.204
2009	21	107	313	586	36	499	35	570	789	261	319	72	3.608
2010	16	145	274	648	32	500	29	682	749	284	344	53	3.756
2011	14	146	298	714	30	442	33	608	737	265	470	60	3.817
2012	17	148	296	720	44	435	29	846	712	296	516	57	4.116

Forepark

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	7	597	1.129	2.030	24	2.121	71	854	24	9	8	23	6.897
2007	8	599	1.099	2.142	29	2.090	29	875	24	63	14	106	7.078
2008	4	657	1.205	2.154	39	2.032	28	1.595	32	77	27	108	7.958
2009	4	664	1.232	1.966	39	2.168	27	1.531	44	99	27	113	7.914
2010	7	664	1.020	2.070	54	1.830	28	1.623	43	94	37	107	7.577
2011	8	578	1.047	2.070	52	1.939	22	1.847	43	0	37	94	7.737
2012	5	506	703	2.125	32	1.904	24	1.882	42	5	37	91	7.356

Leidsche Rijn

	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	14	52	192	18	437	17	285	286	219	111	25	1.656
2007	18	66	230	34	409	16	316	290	252	122	53	1.806
2008	13	56	220	64	446	16	337	291	289	162	69	1.963
2009	14	70	236	54	265	16	373	308	328	228	93	1.985
2010	10	72	231	58	215	16	359	345	332	258	63	1.959
2011	10	88	238	73	241	13	416	405	323	291	48	2.146
2012	10	75	221	61	121	11	407	372	326	317	48	1.969

Papendorp

	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	236	197	1.717	35	7.813	4	1.031	4	0	178	22	11.237
2007	238	214	1.762	32	8.536	603	1.356	0	14	448	200	13.403
2008	300	235	546	461	9.572	639	1.694	170	17	513	222	14.369
2009	263	395	549	392	8.974	747	2.010	200	55	555	235	14.375
2010	318	323	505	408	10.894	670	2.327	235	46	553	248	16.527
2011	459	304	494	20	10.656	861	2.310	840	52	422	263	16.681
2012	286	328	441	23	10.616	952	2.307	884	63	441	250	16.591

Rijnsweerd

	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	4	181	22	127	783	3.662	2.261	978	664	150	439	9.271
2007	8	178	16	123	790	3.964	2.461	1.005	668	388	442	10.043
2008	3	179	25	141	926	4.116	2.674	1.082	58	488	433	10.125
2009	4	173	15	124	859	3.836	2.492	1.117	43	497	443	9.603
2010	7	150	16	110	49	3.501	2.403	1.135	75	583	480	8.509
2011	8	150	64	99	51	2.987	2.229	1.120	82	558	493	7.841
2012	7	187	41	109	101	2.829	2.020	997	105	563	861	7.820

Amersfoort Centrum

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	125	20	1.435	530	80	45	535	1.020	80	495	165	4.530
2007	0	55	25	1.410	535	80	45	505	1.010	85	495	165	4.410
2008	0	50	35	1.355	560	100	40	630	1.010	80	530	150	4.540
2009	0	60	30	1.350	565	155	45	695	1.240	80	550	170	4.940
2010	0	30	15	1.355	555	165	40	670	1.145	85	500	160	4.720
2011	0	35	20	1.360	560	205	35	605	1.115	100	515	200	4.750
2012	0	30	25	1.290	540	200	25	680	1.085	105	430	170	4.580

De Hoef

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	860	905	2.400	15	2.020	265	1.975	305	610	120	295	9.770
2007	0	845	885	2.640	20	1.895	390	1.950	420	580	155	300	10.080
2008	0	925	745	2.505	25	2.270	430	2.110	465	640	185	335	10.635
2009	5	615	705	2.230	25	2.415	425	1.970	465	775	235	330	10.195
2010	0	710	570	1.915	20	2.445	415	2.020	455	800	210	265	9.825
2011	0	535	605	1.730	25	2.395	500	2.090	365	715	195	280	9.435
2012	0	495	505	1.665	25	1.775	265	1.770	360	710	175	255	8.000

Calveen

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	220	300	1.460	50	400	650	480	0	10	120	10	3.700
2007	0	265	360	1.495	55	290	625	600	0	5	130	10	3.835
2008	0	245	405	1.390	65	345	620	625	0	10	150	15	3.870
2009	0	225	545	1.275	65	295	625	635	0	10	160	15	3.850
2010	0	145	545	1.150	65	210	585	490	0	5	160	15	3.370
2011	0	125	585	780	120	175	595	560	0	0	185	25	3.150
2012	0	125	585	805	185	170	935	440	0	0	190	25	3.460

Science Park

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	8	1	68	36	41	7	1.068	0	535	1	6	1.771
2007	3	26	0	83	24	33	14	1.157	0	571	1	4	1.916
2008	0	18	0	73	37	11	9	1.172	0	569	8	7	1.904
2009	0	57	0	60	33	12	10	1.176	0	573	54	14	1.989
2010	1	303	3	138	46	20	7	1.193	0	573	72	26	2.382
2011	1	292	3	70	52	10	24	1.221	0	683	66	65	2.487
2012	1	139	2	84	65	5	22	1.207	0	882	86	68	2.561

Hamerstraat

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	8	1.191	117	422	17	106	8	276	0	19	0	116	2.280
2007	0	1.239	153	412	19	134	31	398	0	30	4	137	2.557
2008	0	1.218	167	412	21	151	8	386	0	34	16	146	2.559
2009	0	1.031	161	397	22	145	16	493	0	38	16	140	2.459
2010	0	958	147	414	20	148	2	528	0	16	17	165	2.415
2011	0	883	146	420	56	140	17	659	0	25	26	176	2.548
2012	0	900	118	420	51	117	14	674	0	13	17	196	2.520

Buiksloterham

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	635	528	576	44	464	33	727	310	21	39	175	3.552
2007	0	519	486	552	45	493	33	878	96	44	25	200	3.371
2008	0	507	554	587	42	501	36	1.009	96	20	50	219	3.621
2009	0	537	599	537	39	423	48	1.094	96	4	104	276	3.757
2010	0	558	511	442	43	529	3	1.090	96	6	108	240	3.626
2011	0	524	551	477	38	524	18	2.103	96	12	161	256	4.760
2012	0	494	558	512	38	499	18	2.055	64	31	183	206	4.658

Riekerpolder

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	1	1	2.960	41	5	14	918	107	95	1	7	4.150
2007	0	4	3	3.245	41	8	14	2.817	107	95	1	8	6.343
2008	0	2	3	3.701	40	24	15	2.971	102	175	2	8	7.043
2009	0	5	2	4.097	32	21	566	2.323	117	183	10	9	7.365
2010	0	6	2	3.995	38	21	585	3.500	499	1	10	11	8.668
2011	0	8	3	3.995	32	55	466	3.406	119	19	12	14	8.129
2012	0	103	4	3.995	32	163	419	3.199	119	0	12	15	8.061

Haarlem Centrum

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	1	246	145	2.581	1.067	358	390	1.036	1.386	371	2.468	353	10.402
2007	0	226	147	3.493	1.369	211	261	1.093	941	219	338	360	8.658
2008	4	229	142	3.414	1.562	205	208	1.106	1.321	223	335	426	9.175
2009	12	194	128	3.362	1.655	448	180	1.205	1.091	277	639	421	9.612
2010	6	152	111	3.321	1.491	318	165	1.272	1.238	265	604	408	9.351
2011	0	145	124	3.195	1.484	330	172	1.135	1.264	292	476	390	9.007
2012	7	127	106	3.225	1.625	370	173	1.231	1.176	311	173	395	8.919

Schalkwijk

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	33	480	214	1.246	296	125	127	1.681	1.923	721	5.077	166	12.089
2007	49	446	220	1.427	266	166	62	1.673	991	623	2.769	135	8.827
2008	46	421	248	1.370	291	128	58	1.985	923	693	3.009	139	9.311
2009	24	41	364	1.346	303	622	56	1.647	986	698	4.579	140	10.806
2010	16	50	230	1.278	247	675	43	1.444	950	730	4.668	137	10.468
2011	13	58	216	1.258	259	189	15	1.395	953	812	4.924	109	10.201
2012	13	52	237	1.386	283	293	20	1.375	2.036	823	20	110	6.648

Waarderpolder

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	0	5.745	1.012	1.803	52	1.200	52	1.326	375	9	1.322	112	13.008
2007	24	4.750	1.096	2.551	107	1.693	44	2.663	331	4	24	155	13.442
2008	31	4.982	1.158	2.737	111	1.526	36	2.787	337	12	33	135	13.885
2009	6	4.892	1.078	2.596	126	2.208	36	2.012	295	17	93	27	13.386
2010	5	4.346	996	2.589	118	2.098	23	2.345	303	16	98	30	12.967
2011	5	5.230	900	2.576	123	2.246	60	2.172	313	21	110	27	13.783
2012	2	4.500	823	1.821	106	2.595	87	2.114	309	18	87	30	12.492

Haarlem Zuid

	A	D	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Totaal
2006	8	303	86	340	246	28	427	1.423	1.514	689	3.492	273	8.829
2007	14	151	118	429	209	50	603	1.414	698	974	1.044	191	5.895
2008	21	147	127	465	262	67	564	1.420	1.419	948	1.010	187	6.637
2009	10	59	87	704	254	245	514	1.433	1.141	822	1.134	197	6.600
2010	13	58	80	651	243	241	503	1.300	1.180	790	1.172	193	6.424
2011	5	107	88	580	285	61	461	1.323	1.175	706	1.158	182	6.131
2012	3	93	73	634	313	277	463	1.612	106	769	463	190	4.996