

LADDERONDERBOUWING PLOT SCHIPHOL TRADE PARK

24 MEI 2019



LADDERONDERBOUWING PLOT SCHIPHOL TRADE PARK

24 MEI 2019

Status:

Eindrapport

Datum:

24 mei 2019

Een product van:

Bureau Stedelijke Planning bv
Silodam 1E
1013 AL Amsterdam
020 - 625 42 67
www.stedplan.nl
amsterdam@stedplan.nl

Team

Dr. Pieter van der Heijde
Valérie Noordink MSc

Voor meer informatie: Dr. Pieter van der Heijde, pvdh@stedplan.nl

In opdracht van:

SADC

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 2018.E.142

Referentie: 2018.E.142 SADC LDV Schiphol Trade Park 250519

INLEIDING.....	7
MANAGEMENTSAMENVATTING	8
1 LOCATIE EN PLANCONCEPT	10
2 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED	12
3 BELEIDSKADER.....	13
3.1 RIJKSBELEID: DE LADDER	
3.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	
3.3 LOKAAL BELEID	
3.4 CONCLUSIES	
4 ONTWIKKELING VAN DE VRAAG.....	15
4.1 KWANTITATIEVE VRAAG ANALYSE	
4.2 KWALITATIEVE VRAAG ANALYSE	
4.3 RUIMTEVRAAG GROOTSCHALIGE LOGISTIEK	
4.4 CONCLUSIES	
5 ONTWIKKELING VAN HET AANBOD.....	21
5.1 KWANTITATIEVE ANALYSE AANBOD	
5.2 KWALITATIEVE ANALYSE AANBOD	
5.3 CONCLUSIES	
6 REGIONALE BEHOEFTE.....	25
6.2 KWALITATIEVE BEHOEFTE	
6.3 RUIMTELIJKE EFFECTEN	
7 MOGELIJKHEDEN BESTAAND STEDELIJK GEBIED	27

INLEIDING

Op 4 april 2018 is met een internationaal bedrijf een reserveringsovereenkomst gesloten voor ca. 4,5 ha op Schiphol Trade Park (STP). Het betreft een kavel in de Logistics Zone, tegen het Spoor en de Campus aan. Van deze kavel is ca. 2,5 ha als bedrijf en 0,3 ha als groen bestemd in het bestemmingsplan Hoofddorp GEM A4 Zone West 1e herziening uit 2014. De overige 2 ha is onderdeel van het bestemmingsplan Hoofddorp GEM A4 Zone West uit 2004. Hier is wel een bedrijfsbestemming geregeld, maar geldt een uitwerkingsverplichting, waardoor een postzegelbestemmingsplan moet worden doorlopen en vervolgens (parallel) de omgevingsvergunning moet worden aangevraagd.

Ten behoeve van de aanvraag voor een omgevingsvergunning is een Ladderonderbouwing nodig voor de betreffende ontwikkeling. Aan Bureau Stedelijke Planning is gevraagd deze Ladderonderbouwing op te stellen.

MANAGEMENTSAMENVATTING

Een internationaal bedrijf dat zich bezig houdt met Value Added Logistics is momenteel gevestigd in Amsterdam Oost en is vanwege ruimtegebrek op zoek naar een nieuwe locatie. Het bedrijf is voornemens een kavel van ca. 4,5 ha op Schiphol Trade Park te realiseren.

Aangezien het merendeel van de bedrijven over korte afstand verhuist en het bedrijf zich voornamelijk op de omgeving Amsterdam richt, hanteren wij de regio's Amstelland-Meerlanden en Amsterdam als primair onderzoeksgebied (verder regio Amsterdam genoemd). Binnen deze regio is de infrastructuur goed op elkaar afgestemd.

KWANTITATIEVE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

- Op basis van een prognose van de werkgelegenheid en de historische uitgifte is een vraag berekend voor additionele bedrijventerreinen van ca. 220 tot 240 ha.
- Door transformatie van bestaande bedrijventerreinen zal bovendien sprake zijn van een additionele vraag van ca. 70 ha.
- De plancapaciteit in de regio bedraagt circa 270 ha.

Op basis van de plancapaciteit en de verwachte vraag is er in het onderzoeksgebied tot 2028 naar verwachting sprake van een klein tekort aan bedrijventerreinen.

TABEL 1 KWANTITATIEVE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Onderzoeksgebied	290 tot 310	270	20 tot 40

KWALITATIEVE BEHOEFTE AAN GROOTSCHALIGE LOGISTIEKE BEDRIJVENTERREINEN

De regio is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.

- Van de logistiek vraag is naar verwachting ongeveer de helft afkomstig van grootschalige logistieke bedrijven met behoefte aan kavels groter dan 3 ha, oftewel ca. 75 tot 110 ha.
- Daarnaast wordt een aanvullende vraag van buiten de regio verwacht. Op landelijk niveau is, uitgaande van een aanhoudende grote vraag naar grootschalig logistiek vastgoed, sprake van een tekort tot ca. 400 ha. Wij verwachten dat 80 ha in de regio Schiphol zou moeten kunnen landen. De totale vraag vanuit de grootschalige logistiek bedraagt hiermee 150 tot 190 ha.

- De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen met kavels groter dan 3 ha is ca. 110 ha.

TABEL 2 KWALITATIEVE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Grootschalige logistiek	150 tot 190	110	40 tot 80

Dit betekent dat er tot 2028 in het onderzoeksgebied sprake is van een tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek van ca. 40 tot 80 ha.

De voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van een kavel van ca. 4,5 ha. Van deze kavel is ca. 2,8 ha reeds bestemd. Hiermee resteert 1,2 ha waarvoor een bestemming als bedrijventerreinen nodig is. Het beoogde areaal past ruim binnen het tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek.

De locatie sluit bovendien optimaal aan op de vestigingscriteria van logistieke bedrijven. Ook sluit de ontwikkeling aan op het Provinciaal, regionaal en lokaal beleid. Binnen de regio is de ontwikkeling van Schiphol Trade Park opgenomen als plan.

Behoeftte betreffend bedrijf

Het bedrijf heeft behoefte aan een kavel van ca. 4,5 ha. Hierbij is een optimaal bereikbare locatie (over de weg, lucht en met ov) in of nabij Amsterdam van belang. De aan- en afvoer komt door middel van containers, vrachtwagens en luchtvracht tot stand. Daarnaast komt op dit moment al 50% van alle werknemers van het bedrijf met het openbaar vervoer. Hiermee is een locatie die goed bereikbaar is met het ov van belang.

Het bestaande aanbod sluit niet aan op de vestigingscriteria van het bedrijf. Met name omdat ze slecht bereikbaar zijn met het ov of geen kavel beschikbaar hebben van voldoende omvang.

De kavel op Schiphol Trade Park heeft een voldoende omvang voor het bedrijf en een optimale bereikbaarheid. Het station van Hoofddorp ligt op loopafstand, Schiphol ligt nabij en er is een afslag naar de A4.

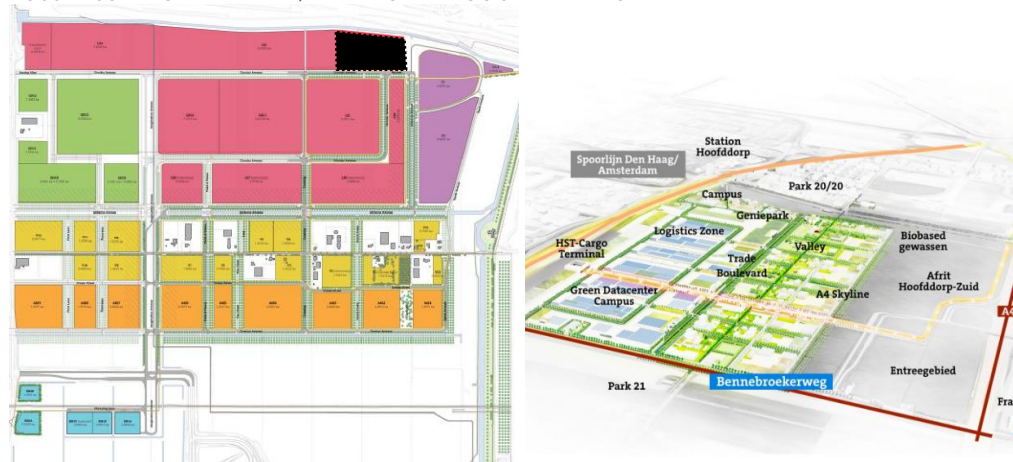
Uit analyse blijkt dat de ruimtevraag van het bedrijf niet ingepast kan worden op andere locaties in bestaand stedelijk gebied. Volgens de richtlijnen van de Ladder betekent dit dat buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd mag worden.

1 LOCATIE EN PLANCONCEPT

Het plangebied voor de voorgenomen ontwikkeling ligt aan de noordkant van Schiphol Trade Park in de gemeente Haarlemmermeer. Het park is gelegen ten zuidoosten van Hoofddorp. Aan de noordwestkant wordt het begrensd door het spoor en aan de zuidoostkant door de A4. Schiphol Trade Park (STP) is opgedeeld in zes deelgebieden met ieder een eigen karakter; de Logistics zone, de Trade Boulevard, de A4 Skyline, The Valley, Campus en tot slot de GDCC. Het gebied is uitstekend bereikbaar door een eigen op- en afrit van de A4 en de nabijheid van Schiphol Airport.

De Logistics zone is de plek voor logistieke bedrijven van waaruit zowel de Europese markt als de grote steden in de randstad bediend kunnen worden en het is onderdeel van de toekomstige Smart Gate waarmee de douane-afhandeling veiliger, sneller, efficiënter en goedkoper wordt.

FIGUUR 1 SCHIPHOL TRADE PARK, MET IN ROZE DE LOGISTIEKE KERNZONE EN DE BETREFFENDE KAVEL IN ZWART



Bron: het bedrijf, 2018

Een internationaal bedrijf is momenteel gevestigd in Amsterdam Oost en is vanwege ruimtegebrek op zoek naar een nieuwe locatie. Het bedrijf is voornemens een kavel van ca. 4,5 ha op Schiphol Trade Park te realiseren. De kavel ligt binnen Schiphol Trade Park in de Logistics zone.

Naast assemblage houdt het bedrijf zich grotendeels bezig met logistieke werkzaamheden. Alle onderdelen voor het product worden bij het bedrijf aangeleverd. De verschillende orders worden met vrachtwagens of via luchtvracht (bij urgente leveringen) aan de klant geleverd. De activiteiten die hier plaatsvinden betreffen logistiek en assemblage. Het bedrijf valt hiermee onder Value Added Logistics waar aanvullende diensten aan een product worden toegevoegd.

gedurende het logistieke proces, zoals verpakken, ompakken, labelen, prijzen, assembleren.

Vanuit het vigerende bestemmingsplan is de betreffende kavel geschikt voor bedrijfsactiviteiten gericht op “logistiek en de logistiek distributieverwant”. Het bedrijf heeft op de kavel de volgende bebouwing voor ogen:

- Ca. 25.000 m² hal waarin alle onderdelen voor het product in elkaar worden gezet, waar opslag plaatsvindt, van waaruit de producten worden verstuurd en waar onderdelen aankomen. Naar verwachting zijn dit 12-14 vrachtwagens aan in- en uitkomend verkeer per dag.
- Ca. 4.000 m² kantoor, dat zal gaan dienen als internationaal hoofdkantoor.
- Ca. 500 m² showroom.

Beoordeling locatie

- *Ligging:* de locatie ligt centraal in Nederland en in de Randstad, nabij Amsterdam. Het heeft daarnaast een gunstige ligging ten opzichte van luchthaven Schiphol.
- *Bereikbaarheid:* door de ligging aan de A4 en de gunstige ligging van station Hoofddorp ten noorden van het park is de bereikbaarheid goed. Daarnaast ligt het park op minder dan 10 minuten rijden van de internationale luchthaven Schiphol.
- *Ruimtelijke kwaliteit:* Het plan wordt ontwikkeld naar hoge moderne maatstaven en er is voldoende ruimte voor groenvoorzieningen.

2 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED

Deze behoefte­raming heeft betrekking op de periode 2018-2028. Hiermee wordt aangesloten op de planhorizon van een bestemmingsplan van tien jaar.

Voor het afbakenen van het onderzoeksgebied is gebruik gemaakt van verhuisbewegingen van bedrijven. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het merendeel van de bedrijfsmigratie plaatsvindt over korte afstand. 94% van de bedrijven verhuist binnen de eigen regio en 75% binnen de eigen gemeente (Ruimtelijk Planbureau; Pellenbarg en Van Steen). Uit onderzoek van het CBS blijkt dat in het Coropgebied Groot-Amsterdam (waarbinnen STP ligt) ligt de gemiddelde verhuisafstand van bedrijven lager dan zeven kilometer is. Bedrijven blijven graag in nabijheid van hun werknemers en bestaande toe- en afleveranciers (klanten en andere bedrijven waarmee wordt samengewerkt) gevestigd. Op regionale schaal willen bedrijven, door afzetmarkt en personeel, vaak maximaal 20 km verhuizen.

Het bedrijf is nu gevestigd in Amsterdam Zuidoost en heeft in haar zoektocht naar een nieuwe locatie zich voornamelijk gericht op Amsterdam. Echter was dit gezien de ruimte­vraag niet mogelijk en zijn zij in de directe omgeving gaan zoeken naar een andere locatie.

Voor de logistiek is de bereikbaarheid van doorslaggevend belang bij de locatie­keuze. Hierbij is de snelwegenstructuur een bepalende factor. Om deze reden nemen wij de snelwegenstructuur mee bij de afbakening.

Aangezien het merendeel van de bedrijven over korte afstand verhuist en het bedrijf zich voornamelijk op de regio Amsterdam richt, hanteren wij de regio's Amstelland-Meerlanden en Amsterdam als primair onderzoeksgebied (verder regio Amsterdam genoemd). Dit betreft de zuidflank van de MRA. Binnen deze regio is de infrastructuur goed op elkaar afgestemd. Met name in Amsterdam is een groot consumenten­potentieel voor logistieke bedrijvigheid.

FIGUUR 2 AFBAKENING ONDERZOEKSGBIED EN HUIDIGE LOCATIE



3 BELEIDSKADER

3.1 RIJKSBELEID: DE LADDER

Overheden dienen op grond van het Besluit ruimtelijke ordening nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren aan de hand van de zogenoemde Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Per 1 juli 2017 is de wet over de Ladder gewijzigd. De kernbepaling van de nieuwe Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt als volgt: *De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.*

De onderbouwing dient zowel kwantitatief als kwalitatief te zijn. Kwantitatief duidt op het totale areaal aan bijvoorbeeld bedrijventerreinen, en kwalitatief op het segment waar deze betrekking op hebben of het soort locatie.

3.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Structuurvisie Noord-Holland 2040 & Ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland 2050

- Op de kaart van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 wordt Schiphol Trade Park aangeduid als plan voor bedrijventerrein.
- De ambitie is dat vraag en aanbod van werklocaties beter met elkaar in overeenstemming zijn.
- Door de grote economische dynamiek zijn werklocaties vooral nodig in het zuidelijk deel van Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam.

Provinciale Ruimtelijke Verordening 2018 & Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (2017-2030)

- Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken (PRV artikel 5a, lid 1).
- In de geldende planningsopgave voor Noord-Holland Zuid (juli, 2016) is Schiphol Trade Park met 94 hectare als plan opgenomen voor de periode 2010-2020.
- In het Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren van de MRA) is de planvoorraad van bedrijventerreinen zichtbaar gemaakt. 43,7 ha van Schiphol Trade Park staat hier aangegeven als logistiek terrein en 17,3 ha als campus gedeelte. Beiden zijn volgens het Plabeka harde planvoorraad

t/m 2030 (totaal 61 ha). Hiernaast is 31 ha benoemd als planaanbod na 2030.

- Hiermee heeft regionale afstemming plaatsgevonden over de ontwikkeling van een bedrijventerreinen in het gebied.
- In het Plabeka wordt het belang van voldoende planaanbod met grote aaneengesloten kavels benadrukt. Dit om grote logistieke spelers of grootschalige productiebedrijven te kunnen huisvesten. De ruimtevraag van de logistieke sector zal in de toekomst gaan toenemen, door schaalvergroting, automatisering en E-commerce.

3.3 LOKAAL BELEID

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (Haarlemmermeer, 2012)

- In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus versterken. Om de concurrentiepositie te versterken, is een duurzame ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden economische activiteiten een vereiste. Met nieuwe hoogwaardige werklocaties kan economische groei worden bevorderd.
- Amsterdam en Haarlemmermeer worden verbonden door twee ‘assen’ die samen het centrum vormen van de bedrijvigheid in de Schipholregio en het noordelijk deel van de Randstad: de Schipholcorridor (kennis- en diensten) en de logistieke westas (Airport Seaport Greenport Corridor). Haarlemmermeer vervult vooral op de logistieke as een belangrijke rol.

3.4 CONCLUSIES

De ontwikkeling van bedrijventerrein Schiphol Trade Park is al lange tijd opgenomen in het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Hiermee sluit een ontwikkeling van een bedrijventerrein optimaal aan op het beleid.

- Binnen de regio is de ontwikkeling van Schiphol Trade Park opgenomen als plan. Hiermee heeft regionale afstemming plaatsgevonden.
- Haarlemmermeer vervult vooral op de logistieke as een belangrijke rol. Het gebied rondom Schiphol is bij uitstek geschikt voor logistieke activiteiten.

4 ONTWIKKELING VAN DE VRAAG

4.1 KWANTITATIEVE VRAAG ANALYSE

De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen in de regio Amsterdam is berekend met twee methoden. De eerste is gebaseerd op een prognose van de regionale werkgelegenheid, de tweede berekent de vraag op basis van historische uitgifte.

PROGNOSE WERKGELEGENHEIDSGROEI >>

- In 2017 waren in de regio Amsterdam ca. 163.560 banen in sectoren die over het algemeen gevestigd zijn op bedrijventerreinen¹.
- Het CPB (2015) hanteert twee scenario's voor de economische ontwikkeling in Nederland tot 2030: het scenario Hoog en het scenario Laag. Gezien de positieve verwachting voor de economie hanteren wij in onze berekeningen het scenario Hoog. Dit scenario gaat voor de komende periode uit van een groeipercentage van de werkgelegenheid in de provincie Noord-Holland van ca. 0,58% per jaar.
- De werkgelegenheid in de regio Amsterdam is in de afgelopen vijf jaar echter jaarlijks gestegen met ca. 0,9%.
- Een groeipercentage van 0,58% per jaar is hiermee aan de lage kant. Daarom gaan wij voor de komende periode uit van een groeipercentage van 0,7%. Gezien de toename van de werkgelegenheid in de afgelopen jaren is dit nog steeds een voorzichtig scenario.
- Een jaarlijkse groei van 0,7% betekent dat de werkgelegenheid in de regio Amsterdam toeneemt met ca. 11.900 banen in de periode 2018-2028.

De terreinquotiënt in de regio Amstelland-Meerlanden voor bedrijventerreinen bedraagt 145 en in Amsterdam 260 (Plabeka, 2013)². Gemiddeld is dit een terreinquotiënt van ca. 200. Hiermee leidt de toename van 11.900 arbeidsplaatsen tot een ruimtevraag van ca. **240 ha** netto bedrijventerrein in de regio Amsterdam tot 2028.

HISTORISCHE UITGIFTE >>

In de periode 2008-2017 was de gemiddelde uitgifte van bedrijventerreinen in de regio Amsterdam circa 19 ha per jaar (Figuur 3). In deze periode was zowel sprake van jaren met hoogconjunctuur als jaren met laagconjunctuur. Indien we de

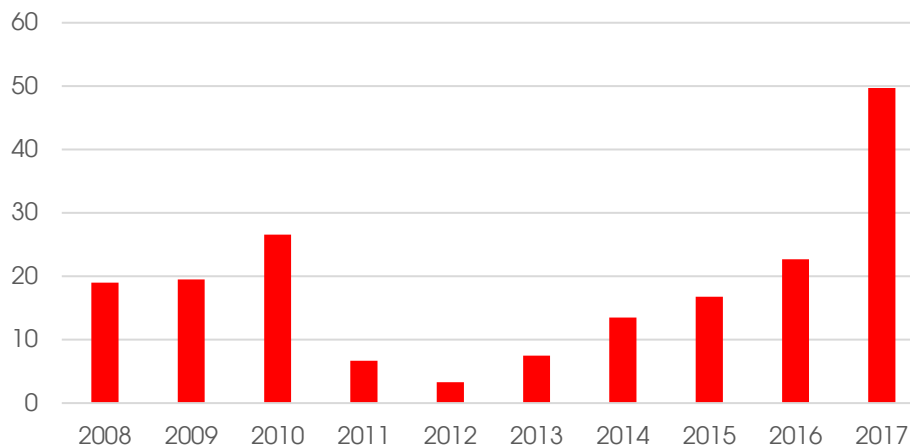
¹ Bron: Lisa. Dit betreft de sectoren: C Industrie, F bouw, G45 Autohandel, G46 Groothandel, H49 Goederenvervoer, H52 Opslag, J58 Uitgeverijen, N77 Verhuur en Lease roerende goederen en S95 Reparatie

² De terreinquotiënt in de MRA bedraagt gemiddeld 285 (Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA, 2018)

historische uitgifte projecteren naar de toekomst resulteert dit in een vraag naar bedrijventerreinen van ca. 190 ha tot 2028.

Gezien de huidige positieve vooruitzichten ligt een uitgifte vergelijkbaar met de afgelopen vijf jaar meer in de lijn der verwachtingen. Dit zou resulteren in een vraag naar bedrijventerreinen van ca. **220 ha** tot 2028.

FIGUUR 3: HISTORISCHE UITGIFTE BEDRIJVENTERREINEN REGIO AMSTERDAM 2007-2017



Bron: Plabeka

De twee methoden leiden tezamen tot een prognose van de vraag naar bedrijventerreinen in de regio Amsterdam van ca. 220 tot 240 ha tot 2028. Ter vergelijking; Ecorys (2016) heeft in opdracht van Plabeka een vraag berekend voor de regio Amstelland-Meerlanden en Amsterdam tezamen die ligt tussen de 205 en 280 ha tot en met 2030. Deze prognose is hiermee in lijn.

4.2 KWALITATIEVE VRAAG ANALYSE

Meer dan de helft van alle bedrijventerreinengerelateerde werkgelegenheid in het onderzoeksgebied bevindt zich binnen de logistiek. In de afgelopen periode is de werkgelegenheid binnen de logistiek sterk toegenomen ondanks de crisis. Deze toename ligt ver boven het Nederlandse gemiddelde (Tabel 3).

TABEL 3 ONTWIKKELING WERKGELEGENHEID IN DE AFGELOPEN PERIODE

Periode	BEDRIJVENTERREIN GERELATEERDE BANEN		BANEN IN LOGISTIEK	
	2007-2017	2012-2017	2007-2017	2012-2017
Onderzoeksgebied	0,4%	4,7%	2,8%	5,3%
Nederland	-5,1%	-0,8%	1,0%	1,8%

Bron Lisa

In Nederland bestaat een aanhoudende vraag naar logistiek vastgoed. De totale logistieke voorraad in Nederland is sinds 2000 dan ook sterk toegenomen. Binnen het onderzoeksgebied liggen belangrijke (inter)nationale transportcorridors (zoals de A4), Schiphol en een logistieke hotspot. Daarnaast ligt de locatie binnen het bereik van miljoenen consumenten. Hiermee is de regio zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.

BEREKENING VRAAG OP BASIS VAN PROGNOSE WERKGELEGENHEID >>

- In 2017 waren er in het onderzoeksgebied in totaal ca. 92.785 banen in de logistiek.
- De werkgelegenheid in de logistiek in de regio Amsterdam is in de afgelopen vijf jaar gestegen met ca. 1% per jaar. De verwachting is dat de logistieke sector bovengemiddeld zal groeien. In lijn met de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de logistiek in de laatste vijf jaar, berekenen we de vraag met een groeiscenario van 0,9%.
- Bij een groei van de werkgelegenheid van 0,9% per jaar neemt de werkgelegenheid in de logistiek in de regio tot 2028 met ca. 8.775 arbeidsplaatsen toe.

De terreinquotiënt voor de logistiek in de Randstad is gemiddeld 250 (CPB, 2005). In 2015 lag op Sloterdijk III voor de groothandel de terreinquotiënt op 230. De logistiek automatiseert, maar met name door de opkomst van e-commerce en e-fulfilment (de volledige afhandeling van orders van webshops) zijn juist meer werknemers nodig. Door de ingewikkelde logistieke processen en de grote retourstroom is meer personeel nodig in de distributiecentra. Hiermee is er geen reden om aan te nemen dat de terreinquotiënt structureel zal dalen of stijgen en gaan wij uit van 250.

Dit betekent dat de ruimtevraag van de logistiek bij een groei van de werkgelegenheid van 0,9% resulteert in ca. **220 ha** in de periode tot 2028.

HISTORISCHE UITGIFTE >>

Uit landelijke cijfers blijkt dat ca. 50 tot 70% van de uitgifte op bedrijventerreinen plaatsvindt aan logistieke bedrijven. Gezien het belangrijke aandeel van de logistiek in de regio Amsterdam (o.a. door de haven en Schiphol) zal hier minstens ca. 70% van de verwachte uitgifte (220 ha) gericht zijn op de logistiek, oftewel ca. **155 ha**. De vraag tot 2028 naar logistieke terreinen is hiermee ca. 155 ha tot 220 ha.

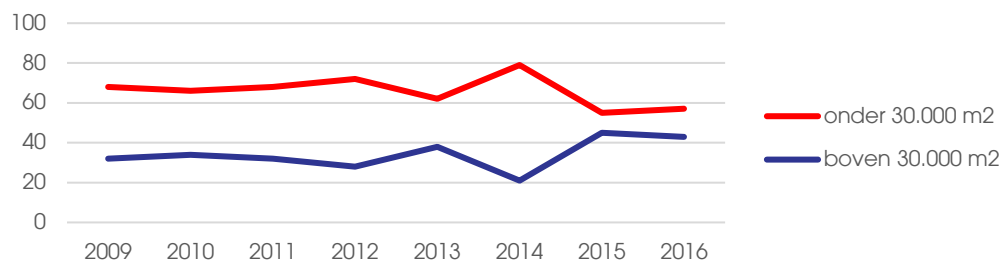
4.3 RUIMTEVRAAG GROOTSCHALIGE LOGISTIEK

In het algemeen worden logistieke panden vanaf 30.000 tot 40.000 m² aangemerkt als (zeer) grootschalig. De omvang van de bijhorende kavel kan op basis van de

floor space index (fsi) berekend worden. Voor de logistiek ligt de fsi meestal binnen de bandbreedte van 0,5 tot 1. De exacte fsi is erg afhankelijk van het soort logistiek, de activiteiten en de locatie van het bedrijf. Ter zorgvuldigheid hanteren wij in dit onderzoek kavels van minimaal 3 ha als grootschalige logistiek.

Een deel van de logistieke ruimte vraag heeft betrekking op de grootschalige logistiek met kavels van meer dan 3 ha. De afgelopen jaren heeft een duidelijke schaalvergroting plaatsgevonden in de logistiek. De laatste jaren betrof ca. 45% van de totale opname grootschalig logistiek vastgoed. Aangezien de schaalvergroting de komende jaren doorzet gaan wij ervan uit dat ongeveer de helft van de ruimte vraag (155 tot 220 ha) grootschalige logistiek betreft. Dit betekent een vraag van ca. **75 tot 110 ha** tot 2028.

FIGUUR 4 VRAAG NAAR LOGISTIEK VASTGOED IN NEDERLAND NAAR GROOTTEKLASSE IN PERCENTAGE (2009-2017)



Bron NVM, 2009-2018

Extra vraag van buiten de regio

Door de vraag-aanbodontwikkeling van de grootschalige logistiek in Nederland en de gunstige situering van Schiphol e.o. verwachten wij daarnaast in de komende periode een additionele vraag. Zo is er op landelijk niveau, uitgaande van aanhoudende grote vraag naar grootschalig logistiek vastgoed, sprake van een tekort tot ca. 400 ha (Bureau Stedelijke Planning, 2018). Wij verwachten dat van het landelijk tekort tot 2028 toch zeker 20% in de regio Schiphol zou moeten kunnen landen, oftewel zo'n 80 ha vraag van buiten de eigen regio. Dit is lager dan het regionale aandeel van de logistiek in de totale vraag (2/3) aangezien landelijk gezien Schiphol een minder hoge positie heeft qua ranking van logistieke hotspots.

De totale vraag naar grootschalige logistieke bedrijventerreinen is hiermee naar verwachting ca. 150 tot 190 ha tot 2028.

VESTIGINGSFACTOREN >>

De vraag in de logistieke sector is verdeeld in 48% logistieke dienstverlening, 19% retailers, 15% producenten en 18% overige bedrijven (NVM, 2016). Binnen de logistiek zijn de volgende vestigingsplaatsfactoren van belang:

- Bereikbaarheid; binnen de logistiek is de bereikbaarheid de belangrijkste locatiefactor. 48% wenst een locatie tussen 1 en 3 km van een snelweg en 17%

op een afstand van minder dan 1 km van een snelweg. Daarnaast wenst 80% van de bedrijven een locatie in de nabijheid van klanten.

- Arbeidspotentieel; nabijheid van potentiële werknemers.
- Grote kavels en bouwhoogte; het rendement van een bedrijf wordt deels bepaald door de ideale afmetingen. Het grootste deel van de vraag is gericht op grote kavels. Dit betreft met name de logistieke bedrijven met een nationale afzetmarkt. Bij voorkeur zijn deze kavels rechthoekig. Daarnaast is een forse bouwhoogte (minimaal 15 tot 20 meter) gewenst vanwege de mogelijkheid tot snelle orderverwerking en efficiënte opslag van goederen.
- Uitbreidingsmogelijkheden; om goed in te kunnen spelen op de hoge dynamiek is de aanwezigheid van uitbreidingsmogelijkheden een pré.
- Horizontale en verticale logistieke samenwerking in logistiek netwerken neemt toe. Hierdoor is clustering van toenemend belang.

Vestigingsfactoren betreffend bedrijf

Het betreffende bedrijf is een internationaal familiebedrijf momenteel zijn ze gevestigd in Amsterdam Zuidoost en ze zijn al geruime tijd op zoek naar een nieuwe locatie om uit te breiden. De oppervlakte van de benodigde nieuwe kavel bedraagt ca. 4,5 ha. De belangrijke vestigingscriteria zijn:

- Het bedrijf heeft de voorkeur om in Amsterdam te blijven maar dit bleek gezien de ruimtevraag niet mogelijk. Hiermee is een locatie in de nabijheid gewenst.
- Een optimale bereikbaarheid voor de aan- en afvoer van onderdelen en producten.
- Aangezien het bedrijf een internationaal bedrijf is spelen internationale verbindingen een belangrijke rol. Het grootste deel van de aanvoer van de onderdelen komt vanuit Amerika in containers. De verschillende orders worden met vrachtwagens of via luchtvracht (bij urgente leveringen) aan de klant geleverd. Daarnaast hebben zij ook veel internationale bezoeken. Hiermee is de nabijheid van Schiphol van belang.
- Op dit moment komt 50% van alle werknemers van het bedrijf met het openbaar vervoer. Hiermee is een locatie die goed bereikbaar is met het ov van belang.

4.4 CONCLUSIES

- In het onderzoeksgebied is tot 2028 sprake van een vraag naar bedrijventerreinen van ca. 220 tot 240 ha.
- De vraag naar logistieke kavels houdt aan. Binnen de regio is de werkgelegenheid bovengemiddeld gestegen in de afgelopen periode in de logistiek. In de afgelopen vijf jaar nam deze zelfs toe met meer dan 5%. In Nederland was de toename 2%.
- De vraag naar bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek bevindt zich naar verwachting rond de 150 tot 190 ha tot 2028.

- De belangrijkste vestigingsfactoren voor de logistiek zijn bereikbaarheid, mogelijkheid tot afname van grote kavels met hoge bouwhoogte, nabijheid van potentiële werknemers en andere logistieke bedrijven.
- Voor het bedrijf is een locatie van ca. 4,5 ha nabij Amsterdam met een optimale bereikbaarheid over de weg, lucht en het openbaar vervoer van belang.

5 ONTWIKKELING VAN HET AANBOD

5.1 KWANTITATIEVE ANALYSE AANBOD

Plancapaciteit

Primair onderzoeksgebied

- In de regio Amsterdam bestaat een harde plancapaciteit van ca. 270 ha netto areaal aan bedrijventerreinen (exclusief STP en haventerreinen). Dit betreft direct en niet-direct uitgeefbaar areaal aan bedrijventerreinen dat is vastgesteld in (ontwerp)bestemmingsplannen.
- Daarnaast zijn er ook zachte plannen. Dit deel van de plancapaciteit is niet meegeteld bij het aanbod. Of en wanneer deze plannen ontwikkeld worden is onzeker.

	HARDE PLANCAPACITEIT (HA)
Regio Amsterdam	270,5

TABEL 4 PLANCAPACITEIT BEDRIJVENTERREINEN IN ONDERZOEKSGBIED

Bron: inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, o.b.v. Plabeka 2018

Onttrekking bedrijventerreinen

- Voor de regio Amsterdam zijn er in totaal plannen voor de transformatie van ca. 288 ha bedrijventerrein (Plabeka, 2017). Hierbij gaat het om alle transformatieplannen, ongeacht de mate van hardheid. Met deze forse transformatieopgave wordt enerzijds ingespeeld op veranderingen in de vraag naar werklocaties en anderzijds op de grote vraag naar woningen in de MRA.
- De daadwerkelijke transformatie hangt af van beleidsmatige keuzes en de ontwikkelingen op de woning- en bedrijventerreinenmarkt. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (2017) wordt ervan uitgegaan dat 30% van de transformatieopgave daadwerkelijk voor 2030 tot stand zal komen. In lijn hiermee gaan wij ervan uit dat tot 2028 ongeveer 25% van de opgave getransformeerd is. Hierdoor neemt de voorraad af en neemt de vraag naar bedrijventerreinen met ca. 70 ha toe.

5.2 KWALITATIEVE ANALYSE AANBOD

De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen geschikt voor de grootschalige logistiek in het primaire onderzoeksgebied bedraagt ca. 107 ha. Deze terreinen worden hieronder besproken.

Schiphol Logistics Park

Op Schiphol Logistics Park zijn alleen nog kleinschalige kavels beschikbaar.

Sloterdijk Noord

Op Sloterdijk Noord is nog beperkt aanbod beschikbaar met in totaal 12 ha aan grootschalige kavels. Echter bevindt ca. 4,5 ha hiervan zich in een zeer smalle kavel en is hiermee niet geschikt voor de logistiek die vooral behoefte heeft aan rechthoekige kavels. Hiermee bedraagt het geschikte aanbod ca. 7,5 ha.

FIGUUR 5 UITGEEFBARE KAVELS OP SLOTERDIJK III



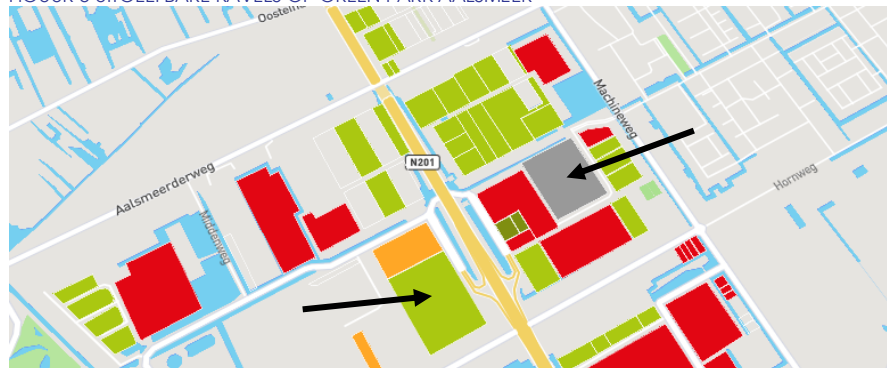
Atlaspark

Het meeste aanbod geschikt voor de grootschalige logistiek bevindt zich op het Atlaspark. Dit is in totaal ca. 53 ha in diverse kavelgroottes. Het terrein ligt nabij de haven en de snelweg A5. Hier dienen bedrijven wel een binding met de zeehaven aan te kunnen tonen.

Green Park Aalsmeer

Greenpark Aalsmeer is ontwikkeld voor bedrijven die sterk gericht zijn op de veiling en die willen investeren in kennis en logistiek, zoals bloemverwerkende bedrijven, specialistische handel en innovatieve dienstverleners. Daarnaast is er in Green Park Aalsmeer ruimte voor een 'business knowledge center', toeristische attracties en lokale bedrijvigheid. Er zijn twee grootschalige kavels uitgifbaar van ca. 3 ha.

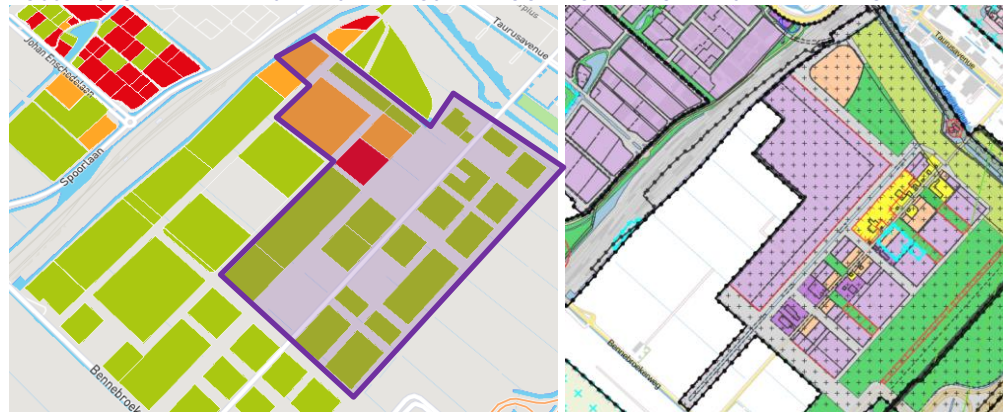
FIGUUR 6 UITGEEFBARE KAVELS OP GREEN PARK AALSMEER



Schiphol Trade Park

Binnen het bestemmingsplan is ca. 13 ha beschikbaar. Echter is 9 ha gereserveerd door een ontwikkelaar en deze partij wil zelf ontwikkelen. Dit is exclusief de kavel waar de vestiging van het internationale bedrijf is voorzien.

FIGUUR 7 UITGEEFBARE KAVELS EN BESTEMMINGSPLAN HOOFDDORP A4 ZONE WEST 1E HERZIENING



Daarnaast is er nog aanbod dat in principe geschikt is voor de grootschalige logistiek op de President (10 ha). Op de (nieuwe) Liede is de exacte verkaveling nog niet bekend maar in principe zijn er grootschalige kavels mogelijk met in totaal ca. 21,5 ha uitgeefbaar areaal.

Al deze terreinen sluiten niet aan op de vestigingscriteria van het internationale bedrijf. Met name omdat ze (op Schiphol Trade Park na) slecht bereikbaar zijn met het ov. Hier wordt in hoofdstuk 7 nader op ingegaan.

TABEL 5 AANBOD GESCHIKT VOOR GROOTSCHALIGE LOGISTIEK (GROTER DAN 3 HA)

TERREIN	AANBOD (> 3 HA)	OPMERKINGEN
Sloterdijk III Noord	7,5	1 kavel
Atlaspark	53	Diverse kavels
Green Park Aalsmeer	6	2 kavels
De President	9,7	2 kavels
De (nieuwe) Liede	21,5	Verkaveling nog onbekend
Schiphol Trade Park (excl. betreffende kavel)	13	2 kavels
Totaal	110,7	

5.3 CONCLUSIES

- De harde plancapaciteit in het onderzoeksgebied bedraagt ca. 270 ha netto direct en niet direct uitgeefbaar areaal.

- Voor de regio Amsterdam zijn er in totaal plannen voor de transformatie van ca. 288 ha bedrijventerrein. De daadwerkelijke transformatie hangt af van beleidsmatige keuzes en de ontwikkelingen op de woning- en bedrijventerreinenmarkt. In lijn met Plabeka gaan wij ervan uit dat tot 2028 ongeveer 25% van de opgave getransformeerd is. Hierdoor neemt de voorraad af en neemt de vraag naar bedrijventerreinen met ca. 70 ha toe.
- De plancapaciteit binnen het onderzoeksgebied is nader geanalyseerd aan de hand van de vestigingsfactoren van grootschalige logistieke bedrijven. Hierbij is voornamelijk gekeken naar de ligging t.o.v. de snelweg en de aanwezigheid van kavels groter dan 3 ha. In totaal is er ca. 110 ha uitgeefbaar areaal geschikt voor de logistiek. Dit bevindt zich grotendeels op het Atlaspark in Amsterdam.

6 REGIONALE BEHOEFTE

6.1 KWANTITATIEVE BEHOEFTE

De kwantitatieve behoefte aan bedrijventerreinen in het onderzoeksgebied is als volgt:

- Op basis van een prognose van de werkgelegenheid en de historische uitgifte is een vraag berekend voor additionele bedrijventerreinen van ca. 220 tot 240 ha.
- Door transformatie van bestaande bedrijventerreinen zal bovendien sprake zijn van een additionele vraag van ca. 70 ha.
- De plancapaciteit in de regio bedraagt circa 270 ha.

Op basis van de plancapaciteit en de verwachte vraag is er in het onderzoeksgebied tot 2028 naar verwachting sprake van een klein tekort aan bedrijventerreinen.

TABEL 6 KWANTITATIEVE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Onderzoeksgebied	290 tot 310	270	20 tot 40

6.2 KWALITATIEVE BEHOEFTE

De regio is door de ligging aan (inter)nationale transportcorridors zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid.

- Tot 2028 is er naar verwachting een vraag van 155 tot 220 ha aan logistieke terreinen.
- Van deze logistiek vraag vanuit de regio is naar verwachting ongeveer de helft afkomstig van grootschalige logistieke bedrijven met behoefte aan kavels groter dan 3 ha, oftewel ca. 75 tot 110 ha.
- Daarnaast wordt een bovenregionale vraag van zo'n 80 ha verwacht. De totale vraag vanuit de grootschalige logistiek bedraagt hiermee 150 tot 190 ha.
- De harde plancapaciteit aan bedrijventerreinen met kavels groter dan 3 ha is ca. 110 ha.

TABEL 7 KWALITATIEVE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

	VRAAG	PLANCAPACITEIT	BEHOEFTE
Grootschalige logistiek	150 tot 190	110	40 tot 80

Dit betekent dat er in het onderzoeksgebied sprake is van een tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek van ca. 40 tot 80 ha tot 2028.

De voorliggende ontwikkeling betreft de realisatie van een kavel van ca. 4,5 ha. Van deze kavel is ca. 2 ha reeds bestemd. Hiermee resteert 2 ha waarvoor een bestemming als bedrijventerreinen nodig is. Het beoogde areaal past ruim binnen het tekort aan bedrijventerreinen voor de grootschalige logistiek.

De locatie sluit bovendien optimaal aan op de vestigingscriteria van logistieke bedrijven. Het terrein heeft een centrale ligging en is optimaal ontsloten door een afslag nabij de A4 en station Hoofddorp. Ook sluit de ontwikkeling aan op het Provinciaal, regionaal en lokaal beleid:

- Binnen de regio is de ontwikkeling van Schiphol Trade Park opgenomen als plan. Hiermee heeft regionale afstemming plaatsgevonden.
- Haarlemmermeer vervult vooral op de logistieke as een belangrijke rol. Het gebied rondom Schiphol is bij uitstek geschikt voor logistieke activiteiten.

6.3 RUIMTELIJKE EFFECTEN

De vestiging van het bedrijf op Schiphol Trade Park zal niet tot nauwelijks effect hebben op het functioneren van de bestaande bedrijventerreinen en is daarmee planologisch acceptabel. Het betreft namelijk een bedrijf met een specifiek karakter en het bedrijf verplaatst binnen de regio. Er is slechts sprake van een kleine uitbreiding van het bestemde deel van Schiphol Trade Park.

Het bedrijf presteert in de huidige situatie goed; hier komt dan ook de uitbreidingsvraag uit voort. Van aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat is geen sprake. Op de locatie is de ontwikkeling van een bedrijventerrein voorzien. Daarnaast is de kans op (structurele) leegstand van het huidige pand gering. Dit betreft een courant bedrijfspand op een zeer aantrekkelijke locatie dat opnieuw ingevuld kan worden door een ander bedrijf. De locatie kan ook herontwikkeld worden. Het pand kent een uitstekende ligging in Amsterdam Zuidoost, dat grenst aan de A2 en A9. Gezien de hoge ruimtedruk in Amsterdam is het zeer aannemelijk dat de locatie snel een andere invulling krijgt.

7 MOGELIJKHEDEN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

De Ladder vereist dat als er sprake is van een actuele regionale behoefte, geanalyseerd dient te worden in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied. Wanneer blijkt dat de ontwikkeling niet mogelijk is binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio, dan is het toegestaan op uitleglocaties te bouwen.

Het internationale bedrijf heeft behoefte aan een kavel van ca. 4,5 ha. Hierbij is een optimaal bereikbare locatie (over de weg, lucht en met ov) in of nabij Amsterdam van belang. De aan- en afvoer komt tot stand door middel van containers, vrachtwagens en luchtvracht. Daarnaast komt op dit moment al 50% van alle werknemers van het bedrijf met het openbaar vervoer. Hiermee is een locatie die goed bereikbaar is met het ov van belang.

Binnen het onderzoeksgebied is in het bestaand stedelijk gebied geanalyseerd in hoeverre er locaties beschikbaar zijn met voldoende omvang en die voldoen aan de vestigingscriteria van het bedrijf.

Bestaand vastgoed of braakliggende locaties

In het onderzoeksgebied staan enkele grote panden leeg en er zijn enkele locaties met een bedrijfsbestemming beschikbaar voor herontwikkeling. Gezien het specifieke bedrijfsproces en de vestigingseisen van het betreffende bedrijf is een vestiging in bestaand vastgoed eigenlijk niet mogelijk (zonder zeer hoge verbouwkosten). Ter zorgvuldigheid is het aanbod aan panden met een vergelijkbare omvang van ca. 25.000 m² in beeld gebracht (Fundainbusiness, augustus 2018):

- Johan Huizingalaan 761 in Amsterdam (22.571 m²). Dit pand bestaat echter uit diverse units en er is geen assemblageruimte.
- Veemark in Amsterdam (21.500 m²). Dit pand betreft een bedrijvencentrum en is hiermee niet geschikt voor één bedrijf.
- Aalsmeerderweg 1 in Haarlemmermeer (22.888 m²). Dit betreft een nieuwbouw distributiecentrum bestaande uit meerdere units op Schiphol Logistics Park. Deze is al voor 80% verhuurd en is hiermee niet beschikbaar.

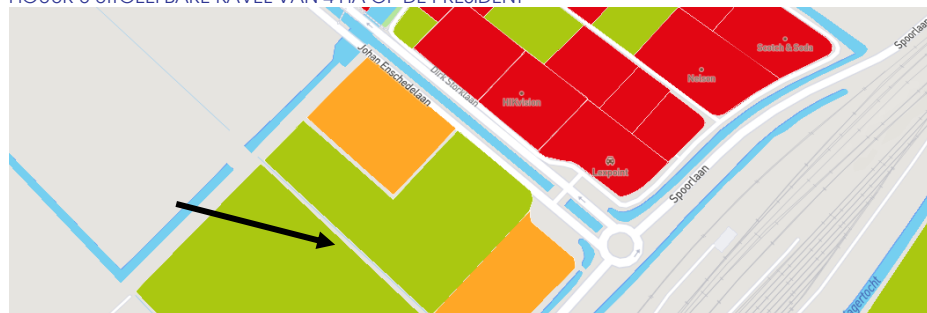
Daarnaast is er op Poelweg 42-48 in Uithoorn een perceel van ca. 44.000 m². Deze locatie is niet optimaal bereikbaar en is alleen beschikbaar voor agrarisch gelieerde bedrijven.

Bestaand aanbod op bedrijventerreinen

In het onderzoeksgebied is geïnventariseerd in hoeverre het bestaande aanbod op bedrijventerreinen voldoet aan de vestigingscriteria van het bedrijf. Hieronder worden de terreinen met uitgeefbare kavels van minimaal 4 ha besproken:

- De beschikbare kavels op het Greenpark Aalsmeer zijn van onvoldoende omvang (ca. 3 ha). Daarnaast is dit terrein niet geschikt aangezien de locatie slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer.
- Op Sloterdijk 3 is een kavel van ca. 7,5 ha beschikbaar. Dit is te groot voor de ruimtebehoefte van het bedrijf. Bovendien is de locatie niet goed bereikbaar met het ov. Er is alleen een busverbinding in de buurt.
- Op het Atlaspark zijn diverse kavels beschikbaar met een voldoende omvang voor het bedrijf. Echter is dit terrein zeer slecht bereikbaar met het ov. Dit is onwenselijk voor de werknemers van het bedrijf die voor een groot deel met het ov reizen.
- Op bedrijvenpark De President is een kavel van ca. 4 ha beschikbaar. Deze heeft echter een zeer ongunstige vorm waarmee deze niet voldoet. Bovendien ligt deze locatie niet op loopafstand van station Hoofddorp.

FIGUUR 8 UITGEEFBARE KAVEL VAN 4 HA OP DE PRESIDENT



- De exacte verkaveling op de (nieuwe) Liede is nog niet bekend, maar in principe zijn er meerdere aaneengesloten stukken beschikbaar waar een kavel van 4,5 ha mogelijk is. Het terrein is echter niet bereikbaar met het openbaar vervoer en hiermee niet geschikt voor het bedrijf.

De beoogde kavel op Schiphol Trade Park heeft voldoende omvang en een optimale bereikbaarheid. Het station van Hoofddorp ligt op loopafstand, Schiphol ligt nabij en er is een afslag naar de A4. De locatie voldoet hiermee optimaal aan de vestigingscriteria van het bedrijf. De andere beschikbare grote kavels op Schiphol Trade Park zijn niet geschikt. Voor een kavel is een reserveringsovereenkomst gesloten met een andere partij. En de andere grote kavel is te ver van het station gesitueerd en qua vorm te vierkant voor het betreffende bedrijf hier.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat de ruimte­vraag van het internationale bedrijf niet ingepast kan worden in bestaand stedelijk gebied. Volgens de richtlijnen van de Ladder betekent dit dat buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd mag worden.