stec
groep



Marktverkenning grootschalige bedrijven Regio Zwolle

Stec Groep aan gemeente Zwolle & Provincie Overijssel

Hub Ploem, Peter Stopel & David van Doesburg
14 januari 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

1.1 Achtergrond ... 3
1.2 Leeswijzer ... 4

2 Marktanalyse 5

2.1 Economische (vestigings)dynamiek en verzorgingsgebied Regio Zwolle ... 5
2.2 Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan grootschalige kavels in Regio Zwolle ... 10
2.3 Noord-zuid as meest geschikt voor grootschalige bedrijven ... 13
2.4 Bijdrage grootschalige kavels aan regionaal ecosysteem ... 16

3 Conclusies 18

Bijlage A: Ecosysteem grootschalige kavels 20

A. Huidige gebruikers van grootschalige kavels ... 20
B. Marktontwikkelingen en trends ... 24

Bijlage B: Vraag 30

A. Analyse marktregio Zwolle ... 30
B. Kwantitatieve en kwalitatieve vraagprognose ... 34
C. Impact coronacrisis op de grootschalige ruimtevraag ... 36

Bijlage C: Aanbod 39

A. Aanbodanalyse ... 39
Aanbod binnen markregio ... 39

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In de Regio Zwolle werken gemeenten uit Overijssel, Drenthe, Gelderland en Flevoland aan brede regionale samenwerking en regionale economische structuurversterking. Regio Zwolle kent een economische groei die vrijwel elk jaar het landelijk gemiddelde overtreft. Bovendien heeft de regio de ambitie om de vierde economische regio van Nederland te worden.

De strategische ligging maakt de regio een aantrekkelijke vestigingslocatie voor zowel midden- en kleinbedrijf, alsmede voor grote(re) internationale vestigingen in (maak)industrie en logistiek/distributie. Om de logistieke sector te versterken werken ondernemers en overheden samen in Port of Zwolle.

Binnen het logistieke ecosysteem van de Regio Zwolle speelt Zwolle een belangrijke rol. Conform regionale programmeringsafspraken is Hessenpoort in West-Overijssel aangewezen als dé vestigingslocatie voor grootschalige bedrijvigheid. Het bedrijventerrein heeft mede door de strategische ligging aan de A28 bewezen een (boven)regionaal geliefde vestigingslocatie te zijn. Recente vestiging van onder meer Wehkamp en Euroma op het terrein zijn hier goede voorbeelden van. De gemeente Zwolle merkt dat er een kwalitatief tekort is aan uitgeefbaar bedrijventerrein in de regio, geschikt voor grootschalige bedrijvigheid. Kwantitatief gezien is er weliswaar nog voldoende aanbod, maar voornamelijk in de vraag naar grootschalige kavels (groter dan 3 hectare) dreigt een kwalitatief tekort. Niet alleen de logistiek toont immers interesse in dit type kavel: ook sectoren zoals de industrie hebben behoefte aan grootschalige kavels.

Ruimtelijk-economische verkenning naar de marktpotentie van grootschalige bedrijvigheid
Voordat u de keuze maakt om de (ruimtelijke) procedures voor nieuw aanbod in gang te zetten, wilt u een ruimtelijk-economische verkenning laten uitvoeren naar de behoefte van de uitbreiding voor grootschalige (>3 hectare) bedrijvigheid. Hierbij staat ook centraal welke locatie het meest geschikt is in de regio voor het faciliteren van dit type bedrijvigheid.

In dit onderzoek staan de volgende vragen centraal:

- Hoe is de economische (vestigings)dynamiek in Regio Zwolle en wat betekent dit voor de marktregio en het verzorgingsgebied?
- Hoe ziet de behoefte aan grootschalige kavels (>3 hectare) er kwantitatief en kwalitatief binnen de marktregio op lange termijn (2030 en doorkijk naar 2040) uit?
- Wat is de impact van de huidige coronacrisis op de ruimtevraag van grootschalige kavels in regio Zwolle?
- Wat is de sociaaleconomische waarde van grootschalige (logistieke) kavels? Welke rol spelen zij in het regionale ecosysteem?
- Welke plek is het meest geschikt voor het faciliteren van de eventuele marktvraag vanuit grootschalige bedrijvigheid?
- Aan welke randvoorwaarden moet een nieuwe locatie voldoen?

In het navolgende rapport leest u onze conclusies en aanbevelingen.

GROOTSCHALIGE BEDRIJVEN

In dit onderzoek kijken we naar de toekomstige (ruimte)behoefte in Regio Zwolle van grootschalige bedrijvigheid. De afbakening van grootschalig leggen we in dit onderzoek bij 3 hectare en groter. Dit betekent dat we het vooral hebben over logistieke en industriële bedrijvigheid.

Onder logistiek verstaan we zowel logistiek dienstverleners, transporteurs, groothandels als verladende partijen (zoals retailers en e-commerce). Ook dé industrie bestaat niet. Het is een verzameling van bedrijven in industriële processen, productie en verwerking. De verscheidenheid (in uitstraling, milieubelasting, activiteiten, etc.) binnen deze groep is groot.

1.2 Leeswijzer

In het navolgende hoofdstuk (2) leest u de belangrijkste conclusies ten aanzien van de marktanalyse. In hoofdstuk 3 geven we vervolgens onze adviezen. Daarna volgen een drietal bijlagen, te weten een analyse van het regionale ecosysteem in Regio Zwolle, een vraaganalyse en een aanbodanalyse.

2 Marktanalyse

2.1 Economische (vestigings)dynamiek en verzorgingsgebied Regio Zwolle

Grootschalige bedrijvigheid goed voor ruim 21.000 banen.....

Op bedrijventerreinen in Regio Zwolle werken in totaal circa 130.000 mensen. Het gaat om circa 35% van de totale werkgelegenheid in de regio. De (sociaal) economische waarde van bedrijventerreinen is daarmee hoog. Op de bedrijventerreinen zijn circa 75-80 grootschalige bedrijven (>3 hectare) in logistiek en industrie gevestigd. Deze bedrijven zijn samen goed voor ruim 21.000 banen. Afgezet tegen de totale werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de Regio Zwolle, gaat het om circa 17% van de banen. In uitgegeven oppervlakte (circa 725 hectare) betreft het bijna 20% van de uitgegeven voorraad bedrijventerreinen. Grootschalige bedrijven hebben dus een sterk aandeel in de economie van Regio Zwolle.

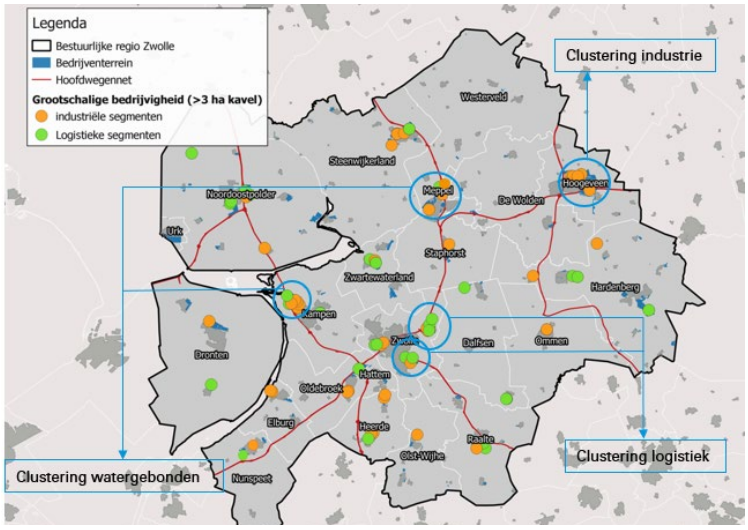
...en bovendien sterk verbonden met economische motoren van Regio Zwolle

Naast de bijdrage aan de werkgelegenheid, zijn grootschalige bedrijven in logistiek en industrie sterk verweven met de economische motoren van de Regio Zwolle. We denken bijvoorbeeld aan de sterke aanwezigheid van de agrofoodsector, chemie/kunststoffen en hightech industrie. Bedrijven die onder andere een grootschalige vestiging hebben in Regio Zwolle zijn bijvoorbeeld Scania, Wärtsilä, Friesland Campina, Astellas en Stegeman. Ook grootschalige logistiek, e-commerce en retail is vertegenwoordigd in de regio, onder andere met Albert Heijn, Wehkamp en DHL. Verder zijn de grootschalige sectoren – direct of indirect – onlosmakelijk verbonden met de Port of Zwolle, het gezamenlijke havenbedrijf van Zwolle, Kampen en Meppel.

Clustering van grootschalige bedrijvigheid langs de snelwegen in de regio

De grootschalige bedrijvigheid in de Regio Zwolle toont een concentratie rondom de snelweg A28/A32 (Steenwijk – Hattem). Ook concentreren grootschalige bedrijven zich rondom de as N50 (Zwolle – Emmeloord) en Hoogeveen (A28). Grootschalige bedrijven zien we bijvoorbeeld gegroepeerd terug op bedrijventerreinen Hessenpoort en Marslanden (Zwolle), Haatland (Kampen), Noord (Meppel) en De Wieken (Hoogeveen). Hierbij zijn er wel verschillen in het type clustering per locatie. Zo is er in Kampen en Meppel een sterke watergebonden clustering, kent Hoogeveen een industrieel cluster en Zwolle een voornamelijk logistiek cluster. De ligging nabij de snelweg en havens maakt de A28 en A50-as aantrekkelijk voor deze vestigingen. Het merendeel van de grootschalige bedrijven is dan ook hier gevestigd.

Figuur 1: grootschalige bedrijvigheid op bedrijventerreinen in de regio Zwolle



Bron: BAG (2020); BIRO (2020) & Kadaster (2020). Bewerking Stec Groep.

De ruimtelijke spreiding van grootschalige bedrijven wordt hoofdzakelijk verklaard door de historische binding van de bedrijven (vooral bij industrie) en de ligging ten opzichte van de snelweg (vooral bij logistiek). Voor een aantal bedrijven (bv. activiteiten in recycling, verwerking, agrofood, bouw) gelden specifieke vestigingsvoorwaarden, zoals de ligging aan het water of nabij de grondstoffen.

GROOTSCHALIGE LOGISTIEK: MEER DAN ALLEEN 'DOZEN SCHUIVEN'

Was logistiek voorheen vooral de op- en overslag en het transport van goederen, de laatste jaren vinden in de distributiecentra in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde plaats zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie of marktspecifieke producttoevoegingen. De integratie van diverse activiteiten (van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie) binnen eenzelfde distributiecentrum zorgen ervoor dat processen hoogwaardiger worden en steeds meer waarde toevoegen aan het uiteindelijke product. Niet alleen binnen de distributiecentra wordt meer waarde toegevoegd. De lading van de in de regio Zwolle gevestigde grootschalige logistiek dienstverleners en transporteurs komt namelijk voor een belangrijk deel van de in de regio actieve industriële partijen. Hiermee is de logistiek een belangrijke 'enabler' voor de industrie in de regio. Daarnaast zien we dat grote productiebedrijven de logistieke activiteiten uitbesteden of 'buiten de deur zetten'. Dit doen zij overwegend om de productiecapaciteit op de bestaande locatie te optimaliseren en hier maximaal de ruimte voor te benutten. Vaak is de logistieke activiteit wel zeer dicht nabij de productiefaciliteit gelegen. Denk bijvoorbeeld aan de logistiek van Scania, vlakbij de productielocatie. Een ander voorbeeld is de recente vestiging van Alpla op Hessenpoort. Dit bedrijf is toeleverancier van Abbott (gevestigd op Voorst in Zwolle) voor kunststof-verpakkingen. Tegelijkertijd is de logistiek van Abbott ondergebracht bij Tielbeke in Zwolle.

Regio Zwolle economisch samenhangende regio, vestigingsdynamiek van bedrijven vaak beperkter

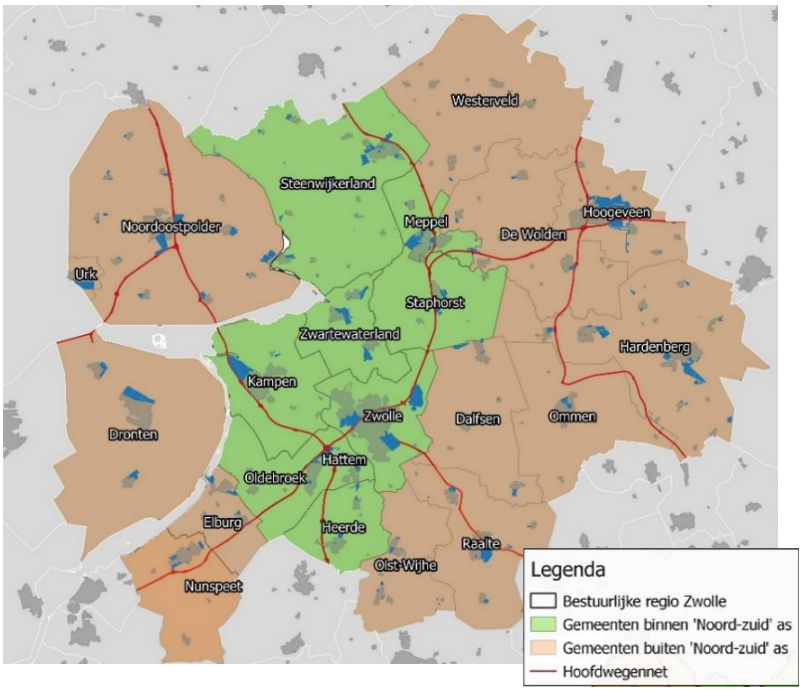
De bedrijfsruimtemarkt is grotendeels een lokale markt, zo blijkt uit onderzoeken van onder andere het CBS en PBL. Er is echter sprake van een toenemende tweekoppigheid op de bedrijventerreinenmarkt. In hoofdzaak zijn er twee groepen bedrijven: die met een (boven)lokale beperkte marktregio en die met een grote, (boven)regionale marktregio. Tot de eerste groep, met een (boven)lokale marktregio, behoort het gros van de bedrijvigheid in Nederland, vooral MKB-bedrijven. Denk aan loodgietersbedrijven, aannemers, of transportbedrijven. Deze groep is doorgaans lokaal geworteld, doordat bijvoorbeeld de eigenaar en klanten in de buurt wonen, leveranciers in de omgeving zijn gevestigd en personeel in de omgeving woont. De groep met een groot zoekgebied en dus een (boven)regionale marktregio is klein in aantal. Deze bedrijven hebben vaak wel een forse ruimtebehoefte, vooral waar het gaat om logistieke en industriële bedrijvigheid.

Voor grootschalige bedrijven speelt een aantal aspecten een dominante rol bij de verplaatsing of huisvesting. Het gaat primair om de bereikbaarheid. De ligging direct aan of nabij de snelweg is voor veel grootschalige bedrijven – met grote vervoersstromen – het nummer één criterium voor vestiging. Steeds vaker is ook een multimodale bereikbaarheid (water en/of spoor) van belang bij de locatiekeuze. Dit vanuit de ambities om duurzame vervoersketens te realiseren, voor zowel inkomend als uitgaand transport. De laatste jaren is arbeid (beschikbaarheid, opleidingsniveau en betaalbaarheid) dominanter geworden in de locatiekeuze. Plekken met (een ruime) beschikbaarheid van personeel zijn voor grootschalige bedrijven extra aantrekkelijk. Overige aspecten die meespelen bij de locatiekeuze van bedrijven zijn de ligging ten opzichte van toeleveranciers en afzetmarkten en beschikbaarheid van grond.

Meeste bedrijfsdynamiek rondom centrale as

We hebben voor de Regio Zwolle de bedrijvendynamiek nader geanalyseerd. Van de tweeëntwintig gemeenten binnen de regio Zwolle, blijkt dat de meeste bedrijfsdynamiek zich afspeelt rondom de vervoerscorridor A28/A50 en de waterwegen in de regio (de Noord-zuid as). De as omvat de gemeenten, Oldebroek, Hattem, Heerde, Zwolle, Kampen, Zwartwaterland, Staphorst, Steenwijkerland en Meppel. De Noord-Zuid as is weergegeven in nevenstaand figuur. In onderstaande alinea's wordt het belang van de as verder uiteen gezet.

Figuur 2: verbeelding 'Noord-Zuid as' regio Zwolle



Zowel inkomende als interne bedrijfsverplaatsingen voornamelijk in Noord-Zuid as

Inkomende bedrijfsverplaatsingen van buiten de Regio Zwolle trekken met name richting Zwolle of Kampen. Nieuwe, grote vestigingen van bedrijven van 'buiten' zijn een belangrijke toevoeging aan de economische structuur van een stad of regio en goed voor het imago. Maar ook bedrijfsverplaatsingen binnen de regio Zwolle, spelen zich voornamelijk af binnen deze Noord-Zuid as. Een recent voorbeeld hiervan is de relocatie van het distributiecentrum van Friesland Campina in Meppel. Meerdere vestigingen in onder andere Heereveen, Hoogeveen en Veendam werden in 2017 samengevoegd in Meppel. Wehkamp besloot om haar distributieactiviteiten te concentreren in Zwolle (vanuit de gemeente Hardenberg).

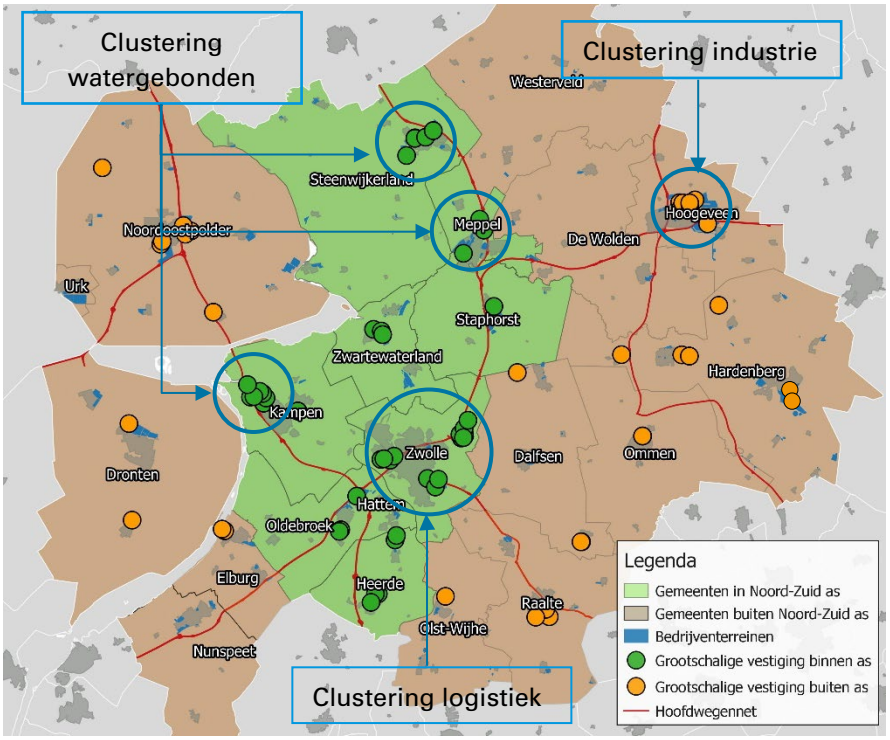
Deze beperkte interactie tussen de gemeenten binnen de Noord-Zuid as en gemeenten daarbuiten omvat alleen de bedrijfsverplaatsingen. Kijken we naar pendelstromen tussen de gemeenten onderling, dan is er tussen alle gemeenten interactie. Zwolle heeft een 'aanzuigende' werking wat betreft inkomende pendelstromen, hierbij trekken werknemers – woonachtig in alle omliggende gemeenten (maar bijvoorbeeld ook Hardenberg en Hoogeveen) – in grote getalen richting Zwolle. Hoogeveen speelt daarentegen een meer centrale rol in de oostelijke gemeenten van de regio Zwolle. De uitgaande pendel van inwoners van Hoogeveen naar Zwolle is daarnaast ook kenmerkend.

Bestaande grootschalige bedrijvigheid voornamelijk gevestigd in Noord-Zuid as

Circa 70% van de grootschalige bedrijven in de regio Zwolle[1] is momenteel gevestigd in de Noord-Zuid as. Voornamelijk onder grootschalige logistieke bedrijven is de as populair: Bijna 80% van alle grootschalige logistieke bedrijven is in de Noord-Zuid as gevestigd, met name rondom Zwolle of andere locaties direct gelegen aan de A28. Watergebonden grootschalige bedrijvigheid (zowel industriële als logistieke) clustert zich met name in Kampen, Meppel en in mindere mate Steenwijkerland. Hoogeveen (en in mindere mate Hardenberg) kent aan de andere kant een sterk (grootschalig) industrieel cluster, wat met name van oudsher in de gemeente gevestigd is.

[1] Bedrijven met een kaveloppervlak >3 hectare. Voor een verdere uitwerking van het grootschalige ecosysteem zie bijlage A

Figuur 3: Grootschalige bedrijvigheid in regio Zwolle



Bron: BAG (2020); BIRO (2020); bewerking Stec Groep (2020)

Binnen het kader van deze opdracht hebben we bij enkele grootschalige bedrijven en/of investeerders gepeild waarom zij gevestigd zijn nabij Zwolle.

- Voor Albert Heijn geldt dat het distributiecentrum op De Marslanden zorgvuldig gekozen is op basis van het consumentenbereik. Het logistiek centrum zorgt voor de bevoorrading van AH-winkels in Noord-Nederland, met een concentratie van winkels in de omgeving van Zwolle. Gelet op de distributiestructuur is een locatie verder weg dan Zwolle niet acceptabel vanwege de ligging aan de rand van het marktgebied.
- Logistiek vastgoedontwikkelaar en belegger WDP (onder andere eigenaar van het warehouses van Wehkamp, Kuehne+Nagel, Scania) geeft aan dat de directe omgeving van Zwolle vanuit investeringsperspectief het meest ideaal is, onder andere vanwege de beschikbaarheid van arbeid en de aanwezigheid van grote verladende partijen. Als voorbeeld wordt de concentratie van activiteiten van Wehkamp aangehaald en de investering op Hessenpoort. Wehkamp heeft als marktgebied hoofdzakelijk Nederland. Dit betekent dat leveringen onder andere uit China via Rotterdam naar Zwolle komen en dat de fijnmazige distributie naar de klant (hoofdzakelijk naar consumenten via pakketdiensten zoals DHL en PostNL) voornamelijk georiënteerd zijn op Midden- en West-Nederland. Iedere kilometer noordelijker zorgt voor extra kosten. De historie van Wehkamp in de omgeving Zwolle maakt dat het bedrijf vanuit Zwolle opereert.
- Scania heeft enkele jaren geleden een distributiecentrum geopend in de directe nabijheid van haar productielocatie in Zwolle. De nabijheid was de doorslaggevende reden om het warehouse hier op te richten. Scania ontvangt haar producten hoofdzakelijk vanuit Zweden en andere delen van Europa (wereld). Inbound en outbound stromen lopen via Duisburg (railterminal), Hasselt (barge) en over de weg. Een mogelijke railterminal in Zwolle biedt de mogelijkheid om volumes te bundelen en van de weg te halen.

- DHL heeft in de Regio Zwolle enkele vestigingen, zowel supply chain als parcel. DHL geeft aan dat haar locatiestrategie geënt is op concentratie en clustering van activiteiten. Dit maakt de operationele business minder kwetsbaar. (Tijdelijke) ruimtevraag van klanten kan worden opgevangen in distributiecentra in de directe omgeving en personeel kan uitgewisseld worden tussen vestigingen. Als de afstand te groot wordt, dan is dit minder opportuun. DHL heeft in Kampen een groot DC voor Wärtsilä. Een eventuele nieuwe vestiging van het bedrijf in de regio is vanuit de 'campusgedachte' het meest wenselijk in de directe omgeving van deze locatie (maximale afstand circa 15 kilometer).

Op basis van de analyses concluderen we dat – hoewel de Regio Zwolle een economisch samenhangende regio vormt – er wel degelijk een onderscheid is voor bedrijven in de regio. Met name de centrale Noord-zuid as[2] (Meppel-Zwolle) vormt het logistieke hart van de regio. Veel van de economische dynamiek vindt in dit gebied plaats. Gebieden aan de randen van de regio kennen vaak meer lokale, dan wel heel specifieke dynamiek. Met andere woorden; aanbod in Emmeloord, Hoogeveen of Hardenberg staat niet voor alle bedrijven gelijk aan aanbod in Zwolle en omgeving. Bij de te maken regionale programmeringsafspraken – over te ontwikkelen bedrijvenlocaties – is dit goed om te beseffen.

Infrastructurele projecten een gamechanger?

Het Nederlandse deel van de A37 bestaat sinds 2008 uit een volwaardige tweebaansweg, maar de resterende 77 kilometer in Duitsland is moment slechts enkelbaans. Op basis van het INTERREG-project PlanInfra E233 is momenteel planvorming gaande om ook dit deel op te waarderen tot een tweebaansweg, en zo de doorstroming aanzienlijk te verbeteren. De verwachting is dat – na afronding van het project – circa 4.000 (vracht)auto's extra van de A37 gebruik zullen maken. Ter indicatie: momenteel maken per etmaal circa 15.700 voertuigen gebruik van de A37 ter hoogte van knooppunt Emmen-Oost (beide rijrichtingen). De dominante rijrichting is momenteel richting Nederland (richting A28), het aantal vervoersbewegingen richting de Duitse grens is circa 8.200 per etmaal (54%).[3] Ter vergelijking: ter hoogte van Oldenzaal op de A1 (de dominante route naar het Oosten) is de intensiteit circa 37.000 voertuigen per etmaal, waarbij circa 20.000 voertuigen per etmaal richting Duitsland gaan.

Verbreding E233 zorgt niet per definitie voor toename aantrekkelijkheid Regio Zwolle voor grootschalige bedrijven

Verbreding van de E233 betekent een impuls voor de bereikbaarheid van de regio Zwolle met Duitsland – met name voor het oostelijke deel van de regio (omgeving Hoogeveen-De Wolden). Of dit tot grote verschuivingen in de goederenstromen (en dus ook bedrijvigheid) zal leiden is twijfelachtig. Veel goederen die vanuit Nederland naar Duitsland gaan hebben het Ruhrgebied als bestemming: het meeste vrachtvervoer trekt momenteel al over de snelste route (de A1 / A12 langs Apeldoorn en Arnhem richting Duisburg), zie hiervoor. Naar verwachting resulteert de verbreding van de A37 in een betere verbinding tussen Hoogeveen en het Duitse achterland (met name richting Hamburg).

Gezien de aard van de grootschalige bedrijven in de regio Zwolle (voornamelijk georiënteerd op regionale en landelijke distributie en voor inbound stromen veelal georiënteerd op de havens van Amsterdam/Rotterdam en/of Duisburg) zal dit niet tot een aanzienlijke verschuiving van het economisch 'zwaartepunt' in de regio zorgen: de meeste (logistieke) bedrijven hebben een sterke binding met het 'Nederlandse', het Duitse achterland is minder relevant. Bedrijven die zowel Duitsland als Nederland tot hun marktgebied rekenen, zijn voornamelijk gevestigd in Montferland of Venlo (met het Ruhrgebied als direct achterland). De dominante goederenstromen van- en naar de regio Zwolle zijn met Rotterdam. Indien de verbinding naar het Oosten (o.a. Polen) sterker wordt, omdat daar meer productieactiviteiten plaatsvinden, dan is de dominante route/stroom via de A1 richting Berlijn.

[2] De Noord-zuid as omvat de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Zwolle, Kampen, Zwartwaterland, Staphorst, Steenwijkerland en Meppel
[3] Op basis van de dataset INtensiteit WEgVAkken (INWEVA) van Rijkswaterstaat, 2019

Infrastructuur slechts één van vele locatiefactoren voor grootschalige bedrijvigheid

Naast infrastructuur (overigens naast weg ook water en spoor) kiezen bedrijven niet alleen op basis van de bereikbaarheid een locatie. Steeds vaker staan de beschikbaarheid van personeel, nabijheid van klanten (centrale ligging in het marktgebied), nabijheid van bedrijven 'uit de keten' en de kwaliteit van de leefomgeving centraal in de locatiekeuze. Ook in de toekomst blijven deze locatiefactoren van belang: voldoende kwalitatief personeel en/of nabijheid van onderwijs(instellingen) blijven één van de belangrijkste locatievoorwaarden voor een grootschalig (logistiek) bedrijf om voor een regio te kiezen. Hierbij is de Noord-zuid-as in de regio Zwolle het meest aantrekkelijk, ook wanneer de verbreding van de achterlandverbinding gerealiseerd wordt. Door in te zetten op slimme vervoersconcepten en een modal shift wordt een blijvende bereikbaarheid van de regio gegarandeerd. Het programma Off-Road Overijssel speelt hier bijvoorbeeld nadrukkelijk op in om via logistiek makelaars businesscases uit te werken voor bedrijven om een modal shift te bewerkstelligen.

2.2 Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan grootschalige kavels in Regio Zwolle

Prognose ruimtebehoefte West-Overijssel als vertrekpunt voor de analyse ruimtevraag t/m 2040

Voor een taxatie van de lange termijn ruimtevraag naar grootschalige kavels in Regio Zwolle hanteren we de prognose van de uitbreidingsvraag op basis van de werkgelegenheidsgroei, in lijn met de methodiek die is gebruikt in de provinciale behoefteraming bedrijventerreinen voor Overijssel. Omdat een deel van de Regio Zwolle buiten de provincie Overijssel ligt is op basis van aannames (over werkgelegenheidsgroei, ruimtegebruik, etc.) een inschatting gemaakt voor deze gemeenten. Voor West-Overijssel hebben we de bestaande prognose geactualiseerd. Voor de overige gemeenten in de Regio Zwolle hebben we de ruimtebehoefte indicatief doorgerekend.

De behoefteraming gaat in detail in op de periode t/m 2030 en geeft een doorkijk naar de periode t/m 2040. Daarnaast heeft deze behoefteraming expliciet betrekking op de uitbreidingsvraag, de kwantitatieve ruimte aan bedrijventerreinengrond die nodig is ten opzichte van het basisjaar van de prognose. De vervangingsvraag, die ontstaat als gevolg van onttrekking van bedrijfsgrond aan de bestaande voorraad, is hierin buiten beschouwing gelaten.

Uitbreidingsvraag Regio Zwolle: 310 tot 465 hectare tot en met 2040

In het hoogste scenario verwachten we een uitbreidingsvraag van ongeveer 465 hectare t/m 2040. Indien we uitgaan van het laagste groeiscenario dan is de uitbreidingsvraag circa 310 hectare t/m 2040.

Op basis van historische uitgifte in de regio en transactiedata van de NVM (2019) verwachten we dat in het hoogste groeiscenario hiervan circa 220 hectare afkomstig is uit de grootschalige segmenten in de industrie en de logistiek. Daarbij rekenen we met 65% van de logistieke vraag en 35% van de industriële vraag. Het grootste deel van de vraag zal zich voor 2030 voordoen. In het laagste groeiscenario wordt circa 180 hectare ruimtevraag verwacht van grootschalige bedrijven. Dit betekent dus dat het (relatieve) aandeel grootschalige bedrijven op het totaal in Regio Zwolle de komende jaren gaat groeien. Trends en ontwikkelingen – beschreven in bijlage A – zijn hiervan de oorzaak.

Tabel 1: Uitbreidingsvraag (in hectare) 2020 t/m 2040 per sector

Sector ▼ Scenario ►	WLO – Laag 2020-2030	WLO – Laag 2031-2040	WLO – Hoog 2020-2030	WLO – Hoog 2031-2040	EIB 2020-2030	EIB 2031-2040
Bouw, handel en reparatie	-6	-33	11	-26	13	-26
Consumentendiensten	34	18	44	25	32	24
Zakelijke en overige dienstverlening	3	0	13	5	1	5
Industrie - Chemie	17	-4	22	-2	22	-2
Industrie - Delfstoffen, nuts & recycling	15	2	21	5	14	5
Industrie - HTSM	47	4	59	10	62	11
Industrie – Kleding & textiel	12	-1	15	1	15	1
Industrie - Overig	-13	-24	-6	-22	-5	-22
Industrie - VGM	13	-2	17	0	17	0

Logistiek & groothandel	198	28	230	46	234	47
Totaal	**320**	**-12**	**425**	**41**	**404**	**42**
…waarvan grootschalig	**160**	**18**	**193**	**30**	**195**	**30**

Bron: Stec Groep (2020)

Vraag binnen Noord-zuid as: circa 120 tot 145 hectare in kavels >3 ha

We bepalen de vraag voor de Noord-zuid as. We hanteren hiervoor de uitgangspunten van het relatieve aandeel in de werkgelegenheid en het aandeel van grootschalige bedrijven in de Noord-zuid as. We hanteren een verdeling van 65% in de Noord-zuid as en 35% elders.

Binnen deze context verwachten we dat tot en met 2040 de vraag naar grootschalige kavels (>3 hectare) op circa 120 - 145 hectare ligt. Een deel van de vraag zal een specifiek label krijgen, zoals waterverbonden, recycling of hogere milieucategorie. Echter een fors deel van de vraag kent het label 'regulier'.

Geschikt aanbod voor grootschalige bedrijvigheid Regio Zwolle

Op bedrijventerreinen is op bedrijventerreinen nog 420 hectare uitgeefbaar. Op 37 terreinen in de Regio Zwolle is meer dan 3 hectare uitgeefbare grond.[4] Dit betekent echter niet dat dit aanbod ook geschikt is om grootschalige bedrijvigheid met een ruimtevraag groter dan 3 hectare te huisvesten. Het aanbod op de terreinen kan versnipperd zijn (zonder de mogelijkheid kavels te combineren) of er gelden restricties (bijvoorbeeld in milieucategorie of bouwhoogte) waardoor de kavels ongeschikt zijn.

NIET ALLE HECTARES PER DEFINITIE GESCHIKT VOOR OPVANG GROOTSCHALIGE BEDRIJVEN

Er zit een verschil tussen het (totale) uitgeefbare aanbod, en het aanbod dat geschikt is om grootschalige bedrijvigheid te huisvesten. Zo kan het zijn dat er slechts één kavel van 3 hectare te vormen zijn, terwijl het overige aanbod te gefragmenteerd is. Binnen de marktregio nog geen duidelijkheid over de uitgifte, verkaveling en beoogde doelgroepen van Buitenvaart II (op Riegmeer) Ook zijn er soms kwalitatieve beperkingen (zoals beperkingen aan het gebruik van grootschalige kavels op Bedrijvenpark H2O of bestemd voor lokale bedrijvigheid).

Op dertien terreinen in de regio is het nog mogelijk een kavel van 3 hectare uit te geven, al dan niet door samenvoeging van meerdere uitgeefbare kavels. Deze terreinen hebben gecombineerd nog circa 145 hectare uitgeefbare kavels >3 hectare. Het merendeel van de nog uitgeefbare gronden in de regio Zwolle is terug te vinden op Hessenpoort. Onderstaande tabel geeft een indicatie hoeveel beschikbaar aanbod van kavels >3 hectare er binnen de marktregio Zwolle beschikbaar is, gebaseerd op de bestaande verkavelingskaarten.

Tabel 2: Terreinen in Regio Zwolle met een kavel (>3ha) grond combineerbaar (of onder optie)[5]

Gemeente	Terrein	Direct uitgeefbare grond (in ha)	Waarvan geschikt voor verkaveling >3 hectare	Verklaring/opmerking
Dronten	Poort van Dronten	18,8	Circa 8 hectare	Maximale bouwhoogte van 12 meter, waardoor voor moderne logistiek niet ideaal.
Elburg	Broeklanden II	6,8	-	Voor lokale ondernemers, maximaal 5.000 m² perceel
Hardenberg	Broeklanden-Zuid	16,1	Circa 5 hectare	Deze 16,1 hectare omvat fase I van Broeklanden-Zuid. Een verdere 12,7 hectare wordt uitgeefbaar indien fase I is uitgegeven.
Hoogeveen	Buitenvaart II	23,3	Circa 7 hectare	Voor het zuidelijk deel van Buitenvaart II (circa 50 ha) is de visie vastgesteld (Riegmeer). Dit terrein maakt dan ook onderdeel uit van Buitenvaart II,

[4] Binnen de Regio Zwolle bevinden zich in totaal 260 bedrijventerreinen met verschillende gradaties in omvang. Het totale bruto areaal bedrijventerreinen binnen de Regio Zwolle omvat ruim 5.800 hectare (4.350 hectare netto).
[5] Voor een volledig overzicht van bedrijventerreinen met uitgeefbare grond verwijzen we naar bijlage C

				maar is nog niet uitgeefbaar en zit nog in de planfase. De voorkeur gaat uit naar de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein met veel aandacht voor klimaatadaptatie. De voorkeur voor bedrijvigheid op Riegmeer gaat uit naar lokale bedrijvigheid, maar ook bedrijven van 'buitenaf' worden niet uitgesloten.[6] Op het noordelijke deel van Buitenvaart II is al wel circa 23,3 hectare uitgeefbaar, waarvan 7 hectare geschikt voor grootschalige bedrijven.
Hoogeveen	Buitenvaart I	12,6	Circa 5 hectare	
Kampen	Zuiderzeehaven	13,3	Circa 13 hectare	Een perceel van circa 7,5 hectare (gelegen naast de IJDT) heeft waterontsluiting, bij voorkeur geschikt voor een watergebonden bedrijf
Meppel	Oevers D	4,5	Circa 4,5 hectare	Beide kavels hebben waterontsluiting
Oldebroek	Bedrijvenpark H2O	27	Circa 14 hectare (inclusief Hattem)	Voor logistieke bedrijvigheid geldt een maximale kavelomvang van 3 hectare.
Raalte	De Zegge VII	17,5	Circa 7 hectare	
Steenwijkerland	Eeserwold	17,1	Circa 9 hectare	Maximaal bebouwingspercentage van 60%. Parkachtige uitstraling kavels verplicht vanuit beeldbepalingsplan
Zwolle	Hessenpoort	113,2	Circa 60-65 hectare	Een deel van de kavels is in optie uitgegeven en/of bestaat concrete interesse voor. Het zuidelijk deel van Hessenpoort is in niet meegenomen in deze analyse: deze kavels zijn nadrukkelijk bedoeld voor kleinschalige bedrijvigheid.

Bron: IBIS & gemeentelijke sites, 2020. Bewerking Stec Groep

AANBOD BINNEN NOORD-ZUID AS CIRCA 100 – 105 HECTARE (KAVELS >3 HA)

Indien we alleen het aanbod binnen de eerder afgebakende Noord-zuid as meenemen, dan neemt het beschikbaar verkavelbaar aanbod met een minimale kavelomvang van 3 hectare af tot circa 100-105 hectare. De Poort van Dronten, Zegge VII, Buitenvaart I & II en Broeklanden blijven in dit geval buiten beschouwing omdat deze locaties niet binnen de Noord-zuid as gelegen zijn.

Zacht planaanbod: voornamelijk gericht op een andere doelgroepen

Binnen de regio Zwolle zijn er enkele zachte plannen (nog niet uitgeefbaar). Hierbij onder andere het nieuwe bedrijventerrein Port of Urk. Deze locatie krijgt een omvang van circa 100 hectare bruto en 75 hectare netto. Het wordt een thematisch bedrijventerrein dat wordt ontwikkeld voor groei van bedrijven op Urk, het versterken van de concurrentiepositie van het aanwezige cluster (het visserij- en maritieme cluster) en biedt ruimte aan de spin-off van de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF). Ook de uitbreiding van het bedrijventerrein Riegmeer (in Hoogeveen, circa 50 hectare bruto) en Broeklanden Zuid (in Hardenberg, circa 12,7 hectare) zijn zachte plannen in Regio Zwolle.

Opvang vraag door brownfieldontwikkeling beperkt

We zien op basis van onze monitoring dat jaarlijks 20% (landelijk gezien) van de ruimtevraag in de logistiek op een brownfieldherontwikkeling landt. Kansrijke plekken zijn relatief oude terreinen nabij de stad (en daarmee personeel), aan het water en met uitstekende ontsluiting. De markt richt zijn vizier steeds meer op herontwikkelingsplekken, en vanuit het maatschappelijke debat is er steeds meer aandacht voor de bestaande bedrijventerreinen.

Uit recent onderzoek van Bureau Buiten naar 'toekomstvaste bedrijventerreinen Overijssel' blijkt dat er vrijwel geen verouderde bedrijventerreinen zijn in de provincie Overijssel. Terreinen waar (zware)

[6] Voor meer informatie zie: LINK

revitalisatie nodig is, zijn vaak kleinere terreinen op slecht ontsloten locaties. Dit is een eerste, grove indicatie dat herontwikkeling beperkt mogelijk is. Voor een accurate raming van mogelijke herontwikkelingsplekken is verder onderzoek nodig.

Dit blijkt ook uit een 'rondvlucht' over de terreinen in de regio Zwolle. Herontwikkeling van (grotere) panden is slechts beperkt aan de orde. Sinds 2015 zijn er zeven herontwikkelingen geweest – waarvan alle herontwikkelingen wel een kavel kleiner dan 3 hectare bedroegen. De meest omvangrijke herontwikkeling is het pand van Agrifac (Steenwijk), van circa 2,5 hectare kavel.

Confrontatie vraag en aanbod: op langere termijn resteert een kwantitatieve behoefte van 15 tot 45 hectare voor grootschalige kavels (>3 hectare) in de Noord-zuid as

Op basis van de analyses van vraag en aanbod binnen de eerder afgebakende Noord-zuid as blijkt dat het beschikbaar aanbod met een minimale kavelomvang van 3 hectare circa 100-105 hectare bedraagt. Afgezet tegen een verwachte vraag tussen 120 hectare (laag-scenario) tot 145 hectare (hoog scenario), betekent dit dat er circa 15 tot 45 hectare aan aanvullende behoefte resteert. Hierbij gaan we er van uit dat alle nu beschikbare kavels maximaal ingevuld worden voor de betreffende doelgroep. Bovendien is een deel van de kavels bedoeld voor de vestiging van watergebonden bedrijvigheid (Oevers D in Meppel en Zuiderzeehaven in Kampen).

Hierbij merken we wel op dat deze extra ruimtebehoefte uitgaat van een groeiscenario op basis van een langjarige prognose. De coronacrisis kan regio-breed voor vertraging in de gronduitgifte zorgen. Hoewel langjarige prognoses vaak rekening houden met één of meerdere periodes van laagconjunctuur, zorgt de coronacrisis naar verwachting voor een korte – maar heftige afname van de gronduitgifte. We verwachten bij een lager groeiscenario nog steeds een aanvullende ruimtebehoefte voor grootschalige bedrijvigheid in de Regio Zwolle en de Noord-Zuid as.

Houd er echter rekening mee dat – indien de keuze wordt gemaakt om een nieuw bedrijventerrein bestemd voor grootschalige bedrijvigheid te ontwikkelen – dit niet binnen een jaar bouwrijp is. Doorgaans duurt de gehele procedure tot de daadwerkelijke uitgifte circa 5 tot 8 jaar. Te laat starten met de planfase leidt in de toekomst tot een kwantitatief tekort aan ruimte in de regio. Daarnaast zien we de schaalvergroting in (voornamelijk de logistiek) verder doorzetten. Het 'gemiddelde' nieuwe XXL-distributiecentrum wordt anno 2020 gebouwd op een kavel van 8 – 12 hectare, blijkt uit transactiegegevens van de afgelopen jaren. Binnen de regio is er praktisch geen ruimte meer beschikbaar om deze ruimtevraag – naar kavels van circa 10 hectare – op te kunnen vangen. Kwalitatief achten we een ruimtevraag van circa 30 hectare op middellange termijn te rechtvaardigen vanuit de bestaande analyse van zowel vraag als aanbod.

2.3 Noord-zuid as meest geschikt voor grootschalige bedrijven

Binnen de Regio Zwolle kent de Noord-zuid as momenteel de meeste grootschalige bedrijvigheid (minimaal kavelomvang van 3 hectare). Naast Zwolle, hebben ook Kampen en in mindere mate Steenwijkerland een relatief groot aandeel in de totale grootschalige bedrijvigheid. Hierin is wel een duidelijk onderscheid te zien in het type grootschalige bedrijvigheid: waar Zwolle sterk is in logistieke bedrijvigheid, zien we in Kampen en Steenwijkerland meer productiebedrijven. Deze productiebedrijven zijn vaak gekoppeld aan het maritieme cluster binnen Port of Zwolle (en hebben waterontsluiting nodig – denk aan de beton, metaal- en recyclingindustrie).

Clustering grootschalige bedrijvigheid wenselijk vanuit meerdere perspectieven

Zowel vanuit landschappelijk, infrastructureel als economisch perspectief is clustering wenselijk. Daarnaast is het in lijn met de beoogde sturing)die het rijk beoogd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Door meer clustering blijft de schade voor het landschap op veel andere plekken beperkt. Eenlingen hebben een relatief grote impact op de omgeving. Clustering houdt de kans in om zoveel mogelijk ongewenste maar noodzakelijke functies op één plek samen te brengen. Grote investeringen in infrastructuur, voorzieningen en faciliteiten worden beter benut in clusters en investeringen in uitbreiding van

multimodale capaciteit (denk bijvoorbeeld aan de mogelijke railterminal) en/of ten behoeve van de energietransitie renderen sneller. Clustering kan echter ook nadelen hebben: te veel bedrijvigheid op één locatie zonder de juiste infrastructuur kan mogelijk voor congestie zorgen. Ook ten aanzien van de verstedelijkingsstrategie kan clustering problematisch zijn. Er zijn immers ook nog andere opgaven die spelen in diverse delen van Regio Zwolle. Denk aan de woningbouwopgave, klimaatopgave/adaptatie, energieopgave en de landschappelijke waarden. Dit vraagt uiteindelijk om een integrale afweging op zowel regionaal, gemeentelijk als planniveau.

In onderstaande tabel geven we een aantal 'plussen en minnen' van het clusteren van grootschalige bedrijvigheid op een bestaande locatie in de regio Zwolle, of het uitspreiden van de bedrijven over meerdere locaties. Dit betreft 'droge' bedrijven: bedrijven die behoefte hebben aan een waterontsluiting zijn uiteraard gebonden aan een locatie langs vaarwater (zoals Meppel en Kampen).

Clusteren op/aansluitend aan een bestaande locatie in Regio Zwolle	Spreiden op meerdere locaties in Regio Zwolle
+ Synergievoordelen tussen grootschalige bedrijven in cluster + Grote vervoersvolumes van- en naar locatie verhoogt aantrekkelijkheid multimodaal vervoer (en collectieve voorzieningen hiervoor) + Clustering grootschalige bedrijven heeft 'aanzuigende' werking op ondersteunende bedrijven + Landschappelijke schade blijft beperkt tot een of enkele locaties + Vanuit beleggingsperspectief een hogere waarde. Risico op leegstand is kleiner + Gezamelijke investeringen in duurzaamheid (zoals geothermie) sneller van de grond → kosten worden verdeeld over meerdere bedrijven	+ Druk op bestaande infrastructuur blijft relatief beperkt + Lagere ruimtedruk op een plek + De kans is groot dat lokale arbeidskrachten de nieuw gecreerde banen op kunnen vullen. Echter, ook behoefte aan arbeidsmigranten
- Mogelijke congestie op ontsluitingswegen - Stijging vraag naar arbeidskrachten, hierdoor kan een tekort ontstaan. Opvang door arbeidsmigranten - Grote energievraag op geclusterde locatie vergroot de druk op de bestaande (stroom)netcapaciteit	- Opofferen 'greenfieldlocaties' op meerdere plekken in de regio - Geen- of minder synergievoordelen met vergelijkbare bedrijven - Er bestaat een risico op leegstand zodra eerste huurder vertrekt indien locatie niet dé toplocatie is

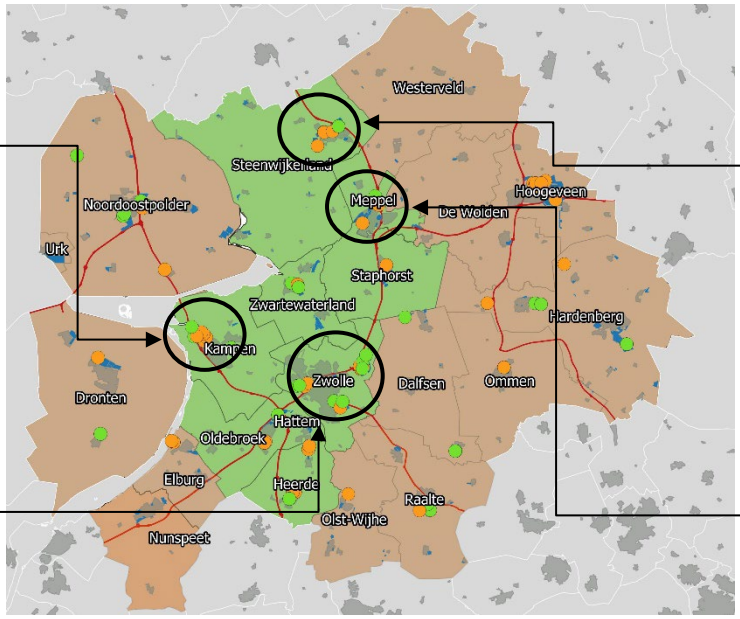
Afweging bestaande clusters in de Noord-Zuid as

We wegen de verschillende bestaande clusters in de Noord-Zuid as af op basis van de locatievoorkeuren van grote bedrijven. Hierbij kijken we naar de clusters in Zwolle, Kampen, Meppel en Steenwijkerland.

Figuur 4: Beoordeling bedrijvenclusters Noord-zuid as

Kampen
Kampen kent een sterk watergebonden (grootschalig) cluster. Aanwezige grootschalige bedrijvigheid is vaak historisch gegroeid MKB, of is overgenomen door internationale bedrijven Ook nieuwkomer Wärtsilä maakt gebruik van de waterontsluiting. Aanwezigheid IJDT is een pré voor logistieke bedrijvigheid. 36.000 inwoners.

Zwolle
Zwolle heeft een sterk logistiek cluster. Zowel historisch gegroeide grootschalige bedrijvigheid als meerdere nieuwe vestigingen op Hessenpoort. Directe ontsluiting op A28, mogelijke aanleg railterminal een pré. 130.000 inwoners.



Steenwijkerland
Naast de vestiging van Dyka en Jan Krediet is het grootschalige cluster op de bedrijventerreinen watergebonden (beton- en zandbedrijvigheid). Het terrein in uitgifte (Eeserwold) is slechts beperkt geschikt voor grootschalige bedrijvigheid (zowel in verkaveling als beeldkwaliteitsplan). Relatief weinig inwoners (17.000).

Meppel
Meppel kent een sterk watergebonden cluster. Voor vrijwel alle grootschalige bedrijven is een waterontsluiting noodzakelijk. Aanwezige grootschalige bedrijvigheid is vaak historisch gegroeid MKB, of is overgenomen door internationale bedrijven. 28.000 inwoners.

De totale ruimtevraag in Regio Zwolle is groter dan de vraag die we bepalen voor de Noord-Zuid as. De gemeenten buiten de Noord-Zuid-as hebben ook een eigen (grootschalige) ruimtevraag. Circa 65% van de grootschalige ruimtevraag landt binnen de Noord-Zuid-as, de overige 35% daarbuiten, zo is beschreven in paragraaf 2.2. Op diverse plekken buiten de Noord-Zuid as zijn bedrijventerreinen gelegen die in deze behoefte kunnen voorzien. We denken in dit verband aan locaties in Hoogeveen, Hardenberg, Dronten, Emmeloord en Elburg. In hoeverre er sprake is van overaanbod of een tekort voor deze specifieke doelgroepen is in dit onderzoek niet onderzocht. De regionale programmeringsafspraken van onder andere West-Overijssel en Noord-Veluwe bieden in dit perspectief mogelijk een beter beeld. Eerste inschatting is dat er voldoende aanbod is om de vraag vanuit grootschalige bedrijven en die van MKB-bedrijven te kunnen faciliteren. Feit is en blijft dat de ruimtevraag van grootschalige bedrijven hoofdzakelijk gericht is op de centrale as in Regio Zwolle. Het niet faciliteren van deze ruimtevraag wil niet automatisch zeggen dat de vraag zich manifesteert op andere plekken in de regio.

Zwolle sluit het beste aan bij locatievoorkeuren grootschalige (logistieke) bedrijvigheid

Zwolle is bij uitstek een geschikt locatie voor de – nieuwvestiging van – grootschalige bedrijvigheid. Vanuit de 'verdozingsdiscussie', is centralisatie en clustering van grootschalige (logistieke) bedrijvigheid langs (inter)nationale corridors een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerrein-ruimte. Deze ambitie is ook opgenomen in de Zwolse omgevingsvisie, waarin Hessenpoort als cluster- en groeilocatie voor bedrijvigheid is opgenomen. Zwolle is – zeker gezien vanuit de logistieke markt – een gewilde locatie. We sommen hiervoor de voordelen op:

- Vanuit de ambitie voor het ontwikkelen van 'topwerklocaties' in de regio sluit de clustering (specialisatie) van grootschalige bedrijven in Zwolle (en op Hessenpoort) aan bij de ambitie. Er is momenteel al een goed functionerend (logistiek) netwerk aanwezig, waar nieuwe bedrijven van kunnen profiteren.
- Hessenpoort kent een goede ontsluiting via de (snel)weg. Met een eigen snelwegoprit, directe ligging aan de A28 en nabijheid van de A50 en een interne ontsluiting ingericht op zwaarder vrachtverkeer

(brede wegen, ruime rotondes) is Hessenpoort binnen de Regio Zwolle de meest geschikte locatie voor logistieke bedrijvigheid. Naast de uitstekende (snel)wegontsluiting, is ook de mogelijke ontwikkeling van een railterminal op Hessenpoort een pré voor logistieke bedrijvigheid.
- Meerdere grootschalige logistieke bedrijven zijn reeds aanwezig in de gemeente, ook recentelijk hebben zich meerdere grote bedrijven gevestigd.
- Hessenpoort ligt centraal in het verzorgingsgebied.
- De gemeente Zwolle heeft de meeste potentiele arbeidskrachten binnen de regio Zwolle. Hierdoor is er naar verwachting meer logistiek personeel beschikbaar dan in kleinere gemeenten.

Bij de uiteindelijke afweging en planvorming is deze marktanalyse slechts een onderdeel van de integrale planontwikkeling. Ook andere opgaven kunnen van invloed zijn op de keuzes die gemaakt worden.

2.4 Bijdrage grootschalige kavels aan regionaal ecosysteem

De grootschalige bedrijven in de Regio Zwolle zijn goed voor circa 21.500 banen. Hiermee zijn de grootschalige bedrijven goed voor circa 6% van de totale werkgelegenheid binnen de regio Zwolle. Uitgedrukt in toegevoegde waarde vertegenwoordigen de grootschalige bedrijven zelfs een groter aandeel: circa 7% van de totale toegevoegde waarde aan het BBP van de regio Zwolle is (op basis van kengetallen) direct afkomstig van de grootschalige bedrijvigheid (Monitor regio Zwolle, 2019).[7]

We sommen een aantal (scoiaal-)economische aspecten op ten aanzien van de bijdrage van grootschalige bedrijvigheid voor de economie van Regio Zwolle. We gaan achtereenvolgens in op de directe werkgelegenheidseffecten, het type werkgelegenheid, de afgeleide werkgelegenheid en de bijdrage aan het versterken van het regionale ecosysteem.

Ten aanzien van de werkgelegenheid betekent de uitgifte van nieuw bedrijventerrein het toevoegen van werkgelegenheid. Bij een netto oppervlak van het terrein van 15 tot 40 hectare zullen bedrijven op het terrein in de eindsituatie circa 500 - 1.400 banen huisvesten, afhankelijk van het type grootschalige bedrijvigheid dat zich uiteindelijk zal vestigen. Ter indicatie: een regulier bedrijventerrein in Regio Zwolle (bv. De Vrolijkheid) biedt plaats aan ongeveer evenveel arbeidsplaatsen. De perceptie dat grootschalige bedrijven een beperkte impact hebben op de lokale en regionale werkgelegenheid klopt daarmee niet. Overigens gaat het – mede gelet op de beperkte omvang van het terrein – om een bescheiden aandeel in de totale werkgelegenheid van de regio. De genoemde cijfers betekenen niet dat alle banen nieuw gecreëerd zullen worden: deels is deze ook afkomstig van bestaande bedrijven die verplaatsen. Grofweg de helft is nieuwe werkgelegenheid omdat bedrijven nieuw naar de regio komen en/of groeien door nieuwvestiging, 250-700 banen op basis van 15 tot 40 hectare.

Ook qua type werkgelegenheid voegt grootschalige bedrijvigheid iets toe aan de economie. Van belang om te beseffen is dat grootschalige bedrijven – naast enkele management en leidinggevende functies – ook veel banen kennen voor lager en middelbaar opgeleiden. Vaak kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt. Een belangrijke uitdaging voor bedrijven is om personeel te scholen en opleidingen aan te bieden zodat werknemers zich kunnen blijven ontwikkelen. Lokale onderwijsinstellingen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Het programma Upgrade Jezelf in Regio Zwolle is een mooi initiatief op dit vlak. Ondanks automatisering en robotisering (zie ook de bijlage bij dit rapport) binnen de grootschalige bedrijven is de verwachting dat ‘handjes’ nodig blijven. Een goed voorbeeld is de retourafdeling in het geautomatiseerde magazijn van Wehkamp. Op deze afdeling werken veel mensen die onmisbaar zijn voor een strak bedrijfsproces van Wehkamp.

Daarnaast is sprake van afgeleide werkgelegenheid. Gemiddeld genomen levert een nieuwe baan in de logistiek of industrie ook werkgelegenheid bij andere bedrijven op. Indicatief gaan we er van uit dat elke baan een multipliereffect kent van 0,2 á 0,3. Dit betekent dat er naast de directe werkgelegenheid ook nog eens 80 tot 210 banen elders gecreëerd worden. Logistiek dienstverleners hebben vaak chauffeurs in dienst

[7] Het BBP in Zwolle lag in 2018 op circa € 28,2 miljard. Op basis van kengetallen is de toegevoegde waarde van de grootschalige sectoren circa € 1,9 miljard. Hiermee is het aandeel binnen het totale BBP circa 7%.

van een lokaal transportbedrijf. De nieuwe banen zullen dus ook een multipliereffect hebben in de regio. Denk bijvoorbeeld aan de werkgelegenheid die het distributiecentrum van Albert Heijn creëert bij Kuehne + Nagel of de logistieke dienstverlening van Wehkamp die gedeeltelijk door Dynalogic en DHL wordt uitgevoerd.

Van de grootschalige bedrijven gevestigd in de regio Zwolle, zijn voornamelijk de industriële bedrijven die een sterke binding met de regio hebben. Deze – vaak van oudsher in de regio gevestigde bedrijven – zijn diep geworteld met het (lokale) ecosysteem. Het personeel komt voor een groot deel uit de regio en werkt al langere tijd bij het bedrijf en is de naam van het bedrijf onlosmakelijk verbonden met de regio (denk bijvoorbeeld aan Scania of Fokker). Het lijkt daarom niet realistisch dat deze bedrijven uit de regio zullen wegtrekken, ook gezien de hoge investeringskosten die deze bedrijven over de jaren hebben gemaakt op hun huidige kavel. Maar gezien de (vaak) buitenlandse zetel van bestuur, is niets ondenkbaar.

Bij logistieke bedrijven is deze lokale binding minder sterk. Van oudsher in de regio Zwolle aanwezige logistieke partijen hebben vaak – net als de industrie – een sterke lokale binding (denk aan Oegema, Tielbeke of Jan Krediet). Ook gaan logistieke partijen in toenemende mate samenwerking aan met (logistieke) opleidingsinstellingen uit de regio. Voordeel hiervan is dat scholieren een hogere baankans hebben, logistieke bedrijven talent uit de regio sneller aan zich kunnen binden en hiermee ook de aantrekkelijkheid van de logistiek als werkveld onder jongeren hoger wordt.

Bovendien zijn alle economische speerpunten in de regio (Health en Lifescience, kunststoffen, E-commerce en Agr(i)o-food) voor een belangrijk deel afhankelijk van logistieke activiteiten en diensten voor de continuïteit van de bedrijfsuitvoering. Hiervoor schakelen zij lokale/regionale transporteurs in of ontplooien zij zelf logistieke activiteiten, denk bijvoorbeeld aan de warehousingactiviteiten van Scania en Abbott. Of activiteiten van Alpla die zich in Regio Zwolle vestigen vanwege de nabijheid met al gevestigde bedrijven (Abbott). Kortom, een sterk economisch vestigingsklimaat en een sterke focus op enkele economische speerpunten kan niet zonder ook focus te houden op de logistiek die onlosmakelijk samenhangt met de economische speerpunten.

3 Conclusies

Aanvullende kwalitatieve behoefte grootschalige kavels Regio Zwolle

In de Regio Zwolle constateren we een (beperkte) uitbreidingsvraag voor grootschalige kavels (>3 hectare). Gelet op de huidige structuur en ontwikkelingen is de vraag vanuit grootschalige bedrijven hoofdzakelijk gericht op de centrale Noord-zuid as in de Regio Zwolle, bestaande uit Hattem, Heerde, Kampen, Oldebroek, Staphorst, Steenwijkerland, Zwartewaterland en Zwolle. In deze gemeenten zijn nu de meeste grootschalige activiteiten gevestigd en is het vestigingsklimaat het beste. We kijken dan onder andere naar de multimodale bereikbaarheid, nabijheid van andere bedrijven, personeel en onderwijsinstellingen. De historische transactiedynamiek levert het bewijs voor de locatievoorkeur van grote bedrijven.

Binnen de Noord-zuid as verwachten we een ruimtebehoefte van grootschalige kavels (>3 hectare) van 15 tot 45 hectare op middellange termijn. We verwachten een vraag van grootschalige bedrijven van 120 tot 145 hectare. Het aanbod van grootschalige kavels (>3 hectare) is 100 – 105 hectare. Hierbij gaan we er van uit dat alle nu beschikbare kavels ook voor die doelgroep beschikbaar zijn/komen. In de praktijk is een deel van de kavels beschikbaar voor watergebonden bedrijvigheid en/of zullen kleinere bedrijven ruimte vragen op deze kavels. Bovendien zien we dat het voor bedrijven met een ruimtevraag groter dan 8 tot 10 hectare het nu al lastig is om deze binnen de regio te faciliteren.

Ruimtevraag vooral vanuit logistieke sector

De geraamde uitbreidingsvraag komt voornamelijk vanuit de logistieke sector. Deze bedrijven hebben – zo toont ook een rondgang langs bedrijven – een natuurlijke voorkeur voor een centraal gelegen, goed ontsloten locatie. Ook het aanbod van personeel en de afstand tot andere delen van het land worden meegenomen in de locatieafweging. Naast directe werkgelegenheid levert een nieuwe vestiging ook een bijdrage aan het regionale ecosysteem. Bedrijven kennen vaak nauwe relaties met andere bedrijven in de regio (en in de keten). Hierdoor is de logistiek ook een ‘enabler’ voor groei in andere sectoren. Bovendien wordt extra (indirecte) werkgelegenheid gerealiseerd.

Bedrijventerreinen in Regio Zwolle met grootschalige bedrijvigheid kennen een specifiek profiel. Kampen en Meppel richten zich bijvoorbeeld vooral op bulkstromen gelieerd aan de havens, Hoogeveen kent veel industriële bedrijvigheid en Zwolle kent een mix van productie en logistiek. Binnen de Noord-zuid as is de verbinding met de havens een belangrijke vestigingskwaliteit.

Clustering versterkt regionaal ecosysteem

Vanuit de gedachte van zuinig ruimtegebruik en landschappelijke inpassing is clustering van nieuwe activiteiten in de directe nabijheid van bestaande economische activiteiten aan te bevelen. Dit betekent clustering van activiteiten in plaats van spreiding. Bedrijven kunnen in geval van clustering profiteren van synergie- en schaalvoordelen en bovendien bestaat op geclusterde locaties meer draagvlak voor collectieve voorzieningen en faciliteiten (zoals collectief vervoer, shuttle-diensten en integrale personeelsdiensten). Ook is de landschappelijke inpassing beter te organiseren op een geclusterde locatie. Specifiek voor Regio Zwolle geldt dat clustering in het economische hart van de regio (omgeving Zwolle) het beste aansluit bij de vestigingswensen van grote bedrijven, gelet op de goede bereikbaarheid, aanwezigheid van personeel, onderwijsmogelijkheden en afstand tot de afzetmarkten. Een perifere locatie aan de rand van Regio Zwolle is vanuit die optiek minder voor de hand liggend.

Randvoorwaarden voor een locatie om te voldoen als Topwerklocatie Logistiek

De belangrijkste basis voor een locatie als Topwerklocatie is gelegen in een aantal aspecten. We sommen de belangrijkste randvoorwaarden voor een sterke locatie op. Hierbij merken we op het een multidisciplinaire afweging gaat: de afweging voor een locatie is afhankelijk van veel factoren. Zo kan een terrein bevoordeeld voldoen aan veel randvoorwaarden, maar omtrent het gebied van congestie of bereikbaarheid toch een andere keuze worden gemaakt.

Aspect	Hoe vormgeven?
Ruimtelijke en jurische opzet plan	• Circa 30 hectare, aansluitend op bestaande gebied en met mogelijkheid om verder door te groeien bij aanvullende vraag. • Kavelomvang > 3 hectare (flexibel, in grote vlekken, zonder belemmeringen met betrekking tot infrastructuur). Ontwikkelvlakken van 10 tot 20 hectare voor flexibele aansluiting op de marktvraag. • Bouwhoogte minimaal 20 meter. Voor grootschalige industrie overwegen of afwijking tot 40 meter mogelijk is. • Milieucategorie minimaal 3.2, op delen van het terrein tot 4.2 om ook grootschalige industrie te kunnen faciliteren.
Infrastructuur	• Primair: Uitstekende ontsluiting via de snelweg, rechtstreekse toegang, vrachtwagenvriendelijke rotondes. • Secundair: Bereikbaarheid langzaam verkeer (fiets, voetganger). • Multi -en/of trimodaal vervoer: via barge en/of railverbinding. In het bestemmingsplan kunnen hiervoor aanvullende eisen/voorwaarden worden opgenomen (minimale modal shift doelstellingen).
Sociaal-economische structuur	Door het stellen van minimale eisen – opgenomen in de uitgiftevoorwaarden – ten aanzien van de werkgelegenheid per hectare (bv. minimaal 30 per hectare) kan regie worden gehouden op de toegevoegde waarde van een bedrijf voor de regionale economie. Met andere woorden: vooral bedrijven faciliteren met aantoonbare meerwaarde. Ook kunnen hierin eisen ten aanzien van het in dienst nemen van lokaal personeel/lokale arbeidsmarkt en/of werklozen/bijstandsgerechtigden worden opgenomen. Sowieso in elk gesprek meenemen hoe een bedrijf de regionale meerwaarde aantoont en welke bijdrage het bedrijf heeft voor de regionale economie. Overweeg daarnaast om een Commissie Vestiging op te richten die zorgt voor implementatie van de sociaal economische randvoorwaarden voor vestiging. Een dergelijke commissie ziet toe op de vestiging van bedrijven met regionale meerwaarde.
Landschappelijke inpassing	Hanteer een beeldkwaliteitsplan en scherm het terrein af met grondwallen of groenstructuren om horizonvervuiling voor omwonenden waar mogelijk tot een minimum te beperken. Goede voorbeelden zijn Trade Port Noord in Venlo, Logistiek Park Moerdijk en plannen in ontwikkeling zoals Heesch West (Bernheze) en Wijkevoort (Tilburg).

Duurzaamheid	• Verplicht stellen van bijdrage aan parkmanagement bij aankoop van grond.
	• Verplicht 'zon-op-dak'. De gemeente kan aanvullende voorwaarden aan nieuwe gronduitgifte voor bedrijvigheid opnemen in de uitgiftevoorwaarde zoals: "Bedrijven die bedrijfsgrond aankopen en daarop bouwen, zijn verplicht hun daken geschikt te maken voor zonnepanelen. Het betreffende bedrijf kan zelf zonnepanelen plaatsen of het dak beschikbaar stellen aan een derde partij die de panelen kan exploiteren."
	• Stel eisen aan duurzaamheid van bedrijfspanden, bv. via een minimale BREEAM-certificering van panden.
	• Integreer planontwikkeling van windmolens in het plan, bv aan de randen van het terrein of op (collectieve) parkeerplaatsen.
	• Verken de wijze waarop bedrijventerreinen op grote schaal energiepositief gemaakt kunnen worden. Aspecten die in dergelijk onderzoek aan bod komen zijn bijvoorbeeld:
	  ○ een duurzame (energie)infrastructuur voor de uitwisseling van reststromen of warmte.
	  ○ verkenning van de potentie van geothermie; vanuit Energiebeheer Nederland loopt momenteel hier al een onderzoek naar.
	  ○ aanleg collectieve (parkeer)voorzieningen, waardoor een hogere bruto/netto verhouding op kavelniveau (70-80%) gerealiseerd kan worden.
	  ○ een shared shuttle serviceconcept, waardoor container-/vrachtwagenbewegingen van en naar de terminal efficiënt kunnen worden afgehandeld.
	  ○ klimaatadaptatie op bedrijventerreinen.

Bijlage A: Ecosysteem grootschalige kavels

We beschrijven het huidige beeld van uitgegeven grootschalige kavels op bedrijventerreinen in de regio Zwolle. We zoomen in op de huidige gebruikers van grootschalige kavels, de algehele positionering van de regio voor deze doelgroepen en relevante feiten en cijfers van deze doelgroep. Als definitie voor 'grootschalig' hanteren we een minimale aaneengesloten kavelomvang van 3 hectare.

A. Huidige gebruikers van grootschalige kavels

Producenten, logistiek dienstverleners en transporteurs typeren het regionale ecosysteem

Op hoofdlijn kunnen we in de markt voor grootschalige kavels in de regio Zwolle een onderscheid maken tussen industriële partijen (producenten), logistieke bedrijven[8]. Binnen deze hoofdindeling hebben verschillende segmenten ieder hun eigen specifieke kenmerken, locatievoorkeur, regionale binding en toekomstverwachtingen hebben. In onderstaande tabel beschrijven we deze indeling beknopt. Een klein aantal grootschalige kavels op bedrijventerreinen huisvest een andere functie: bijvoorbeeld een bouwmarkt, tuincentrum of sportcomplex. Deze kavels zijn buiten beschouwing gelaten in deze analyse.

Tabel 3: Grootschalige marktsegmenten in de regio Zwolle en hun basale kenmerken

Segmenten	Voorbeelden	Kenmerken
Industriële segmenten		
Agrofood	• Plukon • Stegeman • McCain	Veelal van oudsher in de regio gevestigd, kapitaalintensief (vastgoed en machines) en daarmee voor langere perioden aan de regio gebonden; creëert logistieke spin-off door verladingscapaciteit (productie)
Chemie	• Astellas • Hempel • Dyka	"
HTSM	• Scania • Brink	"
Overige	• Smurfit Kappa • Vepa	"
Logistieke segmenten		
Agrofood	• FrieslandCampina • United Fresh Service • Alpla • Abbott	Voornamelijk producenten die in de regio Zwolle gevestigd zijn en waarbij een grote verladende capaciteit van uit gaat. Met andere woorden, ze vervoeren veel eigen geproduceerde producten. Logistiek is een belangrijk onderdeel van het bedrijf.
Logistiek dienst-verleners en transporteurs	• Jan Krediet • Oegema • Tielbeke Transport • Kuehne+Nagel	Voornamelijk afhankelijk van verladende capaciteit in de regio Zwolle (producenten) en daardoor lokale binding.
E-commerce (parcel)	• DHL Parcel • PostNL • Selekt Vracht	Dependances verantwoordelijk voor regionale distributie (verzorgingsgebied). Partijen met een (inter)nationaal verzorgingsgebied vooralsnog niet in regio Zwolle aanwezig.
Groothandels	• Office Depot • Dali Group • SMT	Dependances verantwoordelijk voor regionale distributie (verzorgingsgebied. Slechts in een enkel geval hebben partijen een (inter)nationaal verzorgingsgebied.
Retailers	• Wehkamp • Jumbo • Albert Heijn	Nationaal en regionaal verzorgingsgebied; winkels en/of consumenten in (Noord-) Nederland.

Bron: BAG (2020); BIRO (2020); CBS (2020; bewerking Stec Groep (2020)

[8] Daarbij merken we op dat de scheiding tussen industrie en logistiek steeds minder hard is. De gepresenteerde verdeling naar verschillende segmenten moet dan ook vooral worden geïnterpreteerd als een houvast om de economische structuur te begrijpen.

Tabel 4: Marktsegmenten grootschalige kavels (>3 ha) op bedrijventerreinen in de Regio Zwolle

Segmenten	Bedrijven	Arbeidsplaatsen	Toegevoegde waarde (in mln. €)	Ruimtegebruik (in ha)	Toegevoegde waarde (in mln. € per ha)	Arbeids-intensiteit (banen per ha)
Industriële segmenten						
Gehele industrie	**43**	**13.210**	**1044**	**383**	**2,7**	**34**
Agrofood	12	2.840	224	66	3,4	43
Chemie	4	940	75	63	1,2	15
HTSM	19	7.650	604	162	3,7	47
Overige	8	2.100	166	92	1,8	23
Logistieke segmenten						
Gehele logistiek	**32**	**8.450**	**498**	**339**	**1,5**	**25**
Agrofood	5	450	27	14	1,9	32
Logistiek dienstverleners	12	3.250	185	235	0,8	14
E-commerce (parcel)	3	2.310	138	22	6,3	105 [9]
Groothandels	9	1.330	84	50	1,7	27
Retailers	3	1.110	64	18	3,6	62

Bron: BAG (2020); BIRO (2020); CBS (2020; bewerking Stec Groep (2020)

Industriële sectoren waardevol voor regio in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde aan het regionaal product per hectare ruimtegebruik is voor de industriële segmenten gemiddeld ruim anderhalf keer zo groot als voor de logistieke segmenten. Met andere woorden, per hectare (grootschalige) industrie wordt ruim anderhalf keer zoveel verdiend als per uitgegeven hectare (grootschalige) logistiek. Binnen de industriële segmenten is het segment 'chemie' een negatieve uitschieter, maar dat is voornamelijk toe te wijzen aan het relatief forse ruimtegebruik dat dergelijke partijen nodig hebben voor hun bedrijfsactiviteiten. De retailers in de regio vertegenwoordigen dan weer een sterk hogere toegevoegde waarde: bedrijven zoals Wehkamp, Albert Heijn kennen relatief veel werkgelegenheid per hectare.

Over het algemeen is ook de arbeidsintensiteit in de industriële sectoren hoger dan in de logistieke sectoren. Gemiddeld gezien werken er in de industrie ruim 30% meer werknemers per hectare. Binnen de sectoren zijn we grote verschillen merkbaar: zoals we eerder constateerden is de arbeidsintensiteit in de chemie laag, tegenover een intensief ruimtegebruik binnen de HTSM-sectoren. Bedrijven als Scania, Stork en Brink hebben relatief veel arbeidsplaatsen per hectare. Gedeeltelijk valt dit te verklaren door een (gedeeltelijke) kantoorfunctie op het kavel.

Logistiek dienstverleners hebben de laagste arbeidsintensiteit per hectare van alle grootschalige segmenten in de regio Zwolle. Veel warehousing-capaciteit, in combinatie met automatisering van het orderpick-proces en veel benodigde manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op het kavel zorgt voor relatief weinig werknemers per hectare kavel.

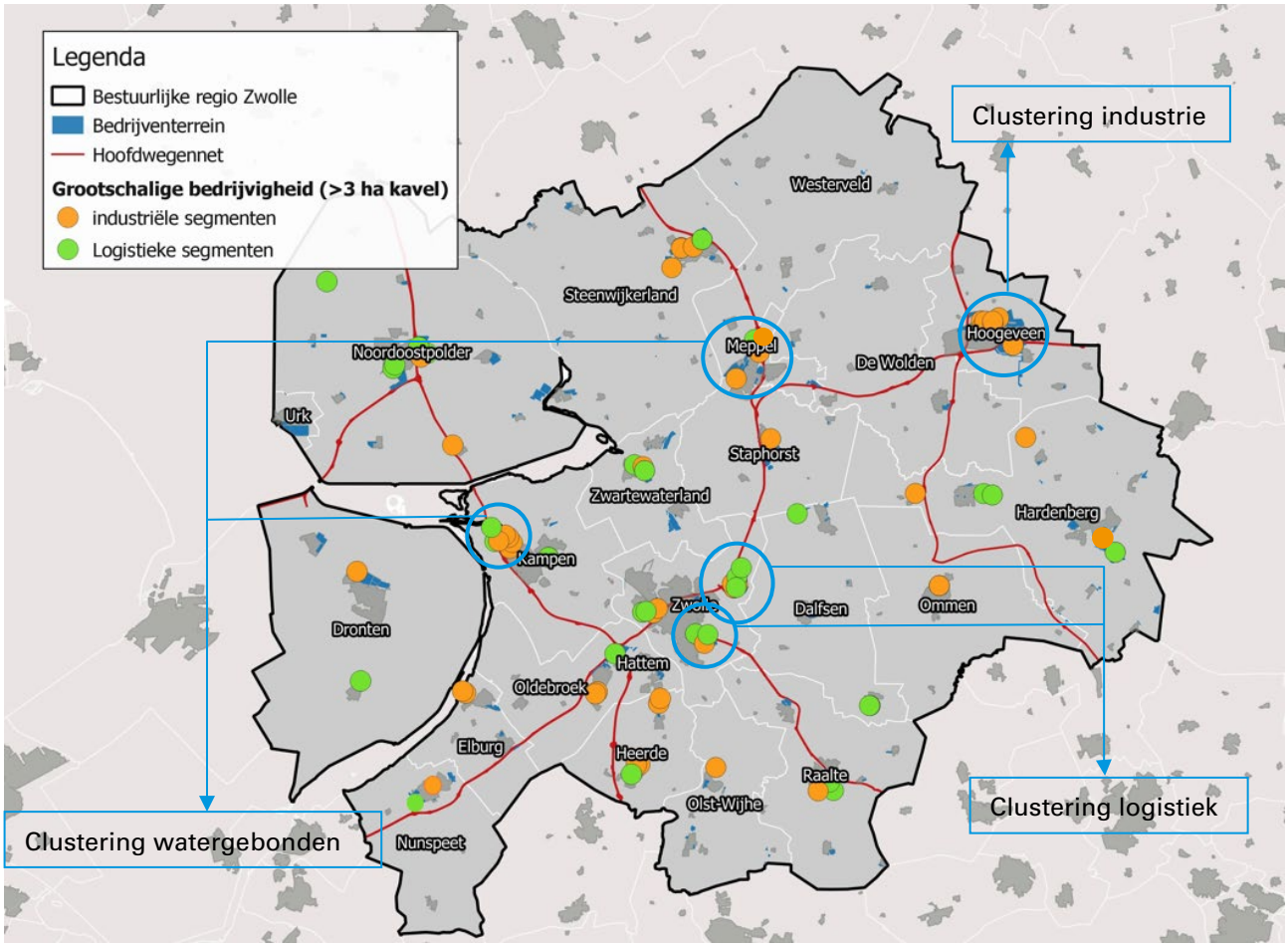
Grootschalige bedrijvigheid Regio Zwolle concentreert zich met ronde rond de as A28 en A32

De grootschalige bedrijvigheid in de Regio Zwolle toont een concentratie rondom de snelweg A28 en A32. Circa de helft van alle grootschalige bedrijven (>3 hectare) in de regio is gevestigd op minder dan 10 minuten autorijden vanaf deze snelweg. Ook concentreren grootschalige bedrijven zich rondom de as N50 (Zwolle – Emmeloord) en Hoogeveen. Grootschalige bedrijven zien we bijvoorbeeld gegroepeerd terug op

[9] In het distributiecentrum van PostNL in Zwolle staan naar verwachting ook alle banen van postbezorgers geregistreerd. Hoewel deze werkgelegenheid direct gekoppeld is aan het distributiecentrum, werkt slechts een gedeelte van alle werknemers ook daadwerkelijk op deze locatie. Hier is echter geen verdeling in te maken. Hierdoor geeft de arbeidsintensiteit van de E-commerce mogelijk een vertekend beeld.

Hessenpoort en Marslanden (Zwolle), Haatland (Kampen) en de Wieken (Hoogeveen). Uitgifte van grootschalige kavels heeft de afgelopen jaren voornamelijk plaatsgevonden op Hessenpoort.

Figuur 5: grootschalige bedrijvigheid op bedrijventerreinen in de regio Zwolle



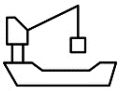
Bron: BAG (2020); BIRO (2020) & Kadaster (2020). Bewerking Stec Groep

Verspreiding bedrijvigheid mede bepaald door historische vestiging en gunstige ligging

De grootschalige bedrijvigheid op bedrijventerreinen in de regio Zwolle is redelijk verspreid over de regio. Toch zijn enkele clusters van grootschalige bedrijven zichtbaar in de regio; voornamelijk clusters binnen de sectoren (industrieel of logistiek cluster) of rondom waterontsloten bedrijventerreinen. Onderstaande tabel geeft hiervan een weergave.

Tabel 5: clustering grootschalige bedrijvigheid op bedrijventerreinen in de regio Zwolle

Clustering	Reden	Omschrijving	Voorbeelden
Industrie	Historische binding	In Hoogeveen bevindt zich van oudsher een sterk industrieel cluster. De gemeente huisvest veel verpakkingsindustrie, maar ook industrie gekoppeld aan de luchtvaart.	Smurfit Kappa Trivium Packaging Fokker Vepa
Logistiek	Gunstige ligging in de as van Nederland en goede ontsluiting	De geografisch gunstige ligging van Zwolle als scharnierpunt naar Noord-Nederland – gecombineerd met een goede ontsluiting via de A28 en A50 – heeft ertoe geleid dat de Zwolse bedrijventerreinen geliefd zijn bij logistieke partijen. Zo is vanuit Zwolle het uiterste noorden van Groningen binnen 1.5 uur bereikbaar per vrachtwagen.	Wehkamp Albert Heijn Kuehne + Nagel DHL PostNL GLS

 Watergebonden	Specifieke vestigings-voorwaarden	Op meerdere waterontsloten bedrijventerreinen (zoals Kampen of Meppel) in de regio is een cluster van grootschalige bedrijvigheid zichtbaar, waarvoor de waterontsluiting essentieel is voor de bedrijfsvoering zoals de zand- en grind verwerkende industrie.	Betonson MBI Meppeler Betoncentrale Mebin

Bron: BAG (2020); BIRO (2020) & Kadaster (2020). Bewerking Stec Groep

Hoofdzakelijk regionale en nationale marktoriëntatie van in Zwolle gevestigde logistieke bedrijven

Het gros van de bovenregionale en grootschalige logistieke dynamiek speelt zich af in de as van Rotterdam-Noord-Brabant en Noord-Limburg. Regio Zwolle heeft landelijk gezien een gemiddeld aandeel. We zien dat de regio met name interessant is voor bedrijven met een regionale tot nationale oriëntatie. Uit onze Database Locatiebeslissingen Nederland[10] blijkt dat het bij bedrijven die kozen voor regio Zwolle regelmatig ging om een samenvoeging (consolidatie) van meerdere vestigingen op één locatie (vanuit plaatsen als Drachten, Hoogeveen, Beilen, Apeldoorn en Utrecht). We constateren het volgende:

- **Europees distributiecentrum**: de propositie voor Europees opererende DC's lijkt minder aantrekkelijk, vanwege de relatief grote afstand (vergeleken met grensregio's) tot het hart van de Europese koopkracht. Incidenteel kan een Europees distributiecentrum zich melden en geïnteresseerd zijn in Zwolle. We denken dan vooral aan bedrijven die nu al een sterke link (bv productie, al aanwezig DC) hebben met Zwolle. Daarnaast kan het voorkomen dat bedrijven als gevolg van beperkingen in de hotspots ook gaan zoeken in de regio's daar net buiten.
- **Nationaal / Benelux distributiecentrum:** Zwolle ligt net ten noordoosten van de as Tilburg-Almere. Dit kan betekenen dat bedrijven met een Benelux oriëntatie met een grote afzetmarkt in België en Luxemburg mogelijk minder snel voor Zwolle zullen kiezen. Bedrijven met voornamelijk een oriëntatie op Nederland, en met name Noord-Nederland, als afzetgebied zullen zich sneller op Zwolle oriënteren. Ook de historische binding kan een belangrijk vestigingscriterium zijn.
- **Regionaal distributiecentrum:** voor dit type DC is Zwolle, Hessenpoort in het bijzonder, een aantrekkelijke vestigingsplaats, vanwege onder andere ligging, bereikbaarheid en arbeidsmarkt.

Tabel 6: Spreiding distributiecentra naar marktoriëntatie (selectie van bedrijven)

Regionaal distributiecentrum	Nationaal / Benelux distributiecentrum	Europees distributiecentrum
De logistieke bedrijven, verladers en retailers met een regionale marktoriëntatie zijn afhankelijk van de structuur en het marktgebied dat zij bedienen gevestigd in alle regio's. Het betreft hoofdzakelijk food(retail), groothandel en pakketdiensten.	Flevoland, Utrecht, West-Gelderland en Midden Brabant zijn voor logistiek dienstverleners, verladers en retailers met een nationale marktoriëntatie een aantrekkelijke vestigingslocaties. In de as Tilburg-Almere zijn diverse bedrijven gevestigd.	Veel goederen bestemd voor Europa komen binnen via Rotterdam. Gelet op de relatief kleine thuismarkt en de ligging nabij het hart van de Europese koopkracht is de grensstreek (Noord-Limburg, Liemers, Twente, en Zuid-Limburg) aantrekkelijk voor dergelijke vestigingen. Bedrijven als Inditex in Lelystad en XPO/Menlo bij Schiphol zijn hierbij uitzonderingen.
		

[10] Sinds 2000 houdt Stec Groep de Database Locatiebeslissingen Nederland (DLN) bij. De database geeft een overzicht van alle (aangekondigde) strategische locatiebeslissingen in Nederland met een omvang van >50 arbeidsplaatsen en tenminste 25 kilometer.

Lokaal ecosysteem toont synergie tussen logistiek en industrie

De grootschalige kavels in de regio Zwolle worden op dit moment vooral gebruikt door industriële partijen (producenten), logistieke dienstverleners en transporteurs. Deze segmenten typeren het regionale ecosysteem en zijn vaak nauw met elkaar verbonden en van elkaar afhankelijk. De lading van de in de regio Zwolle gevestigde grootschalige logistiek dienstverleners en transporteurs komt namelijk voor een belangrijk deel van de in de regio actieve industriële partijen (producenten). Zo is bijvoorbeeld in Hoogeveen het transportbedrijf Ambrosius een belangrijke verladende partij voor de omliggende industriële bedrijvigheid. Eenzelfde rol speelt Scania Productions: door de aanwezigheid op het bedrijventerrein Voorst heeft het bedrijf een aantrekkende werking voor (toeleverende) logistieke bedrijvigheid.

Maar ook tussen bedrijven in de logistiek en/of groothandel kan dit ecosysteem ontstaan. De komst van Wehkamp op Hessenpoort heeft er mede toe geleid dat E-commerce (parcel) bedrijven zoals DHL zich rondom Wehkamp hebben gevestigd.

B. Marktontwikkelingen en trends

In deze paragraaf worden de voornaamste marktontwikkelingen en trends die van invloed zijn op investeringen van bedrijven, het vestigingsklimaat en de dynamiek binnen de regio Zwolle besproken.

Impact van het College van Rijksadviseurs-advies

Het College van Rijksadviseurs (CRa) heeft in haar advies (XXL verdozing, 2019) haar bezorgdheid geuit ten aanzien van de doorgaande ontwikkeling van distributiecentra en andere grootschalige functies. De toename van grootschalige ruimtegebruikers heeft impact op het landschap en vraagt volgens CRa om meer actieve sturing vanuit de overheid om de negatieve impact op landschap, milieu- en natuurkwaliteit, infrastructuur en mobiliteit te beperken. Daarom wordt gepleit voor een gecoördineerde strategie voor de vestiging van grootschalige functies. Het Rijk neemt hierop meer regie door in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) te pleiten voor concentratie van logistieke functies op bestaande terreinen en op knooppunten langs (inter)nationale corridors. Hierbij wil zij samen optrekken met de provincies door gezamenlijk de geschikte locaties te benoemen en deze op te nemen in de Omgevingsagenda's. Bij een nieuwe ontwikkeling zal hiermee rekening gehouden moeten worden.

Met andere woorden, meer clustering en regie is het devies. Overigens niet alleen vanwege landschapswaarden, maar ook omdat het substantiële investeringen die nodig zijn in infrastructuur om de modal shift te realiseren rendabel maakt. Clustering (en samenwerking) levert schaalvoordelen op. Daarnaast maakt bundeling het realiseren van de energietransitie en de circulaire economie gemakkelijker. Een logische gevolg van deze discussie is de clustering van grootschalige bedrijvigheid in de eerder in het rapport beschreven reeds clusters.

Verbreding sluis Kornwerderzand gunstig voor marktsituatie regio Zwolle

Onlangs is gestart met het verbreden van de sluis bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk. In combinatie met de recente verhoging van onder andere de Ramspolbrug bij Kampen is de waterinfrastructuur straks geschikt om moderne shortsea-schepen door te laten. Naar verwachting is de verruiming in 2025 gereed.

De gehele Port of Zwolle wordt hiermee een volwaardige shortsea-haven. Deze vernieuwing betekent ten eerste een verbeterde multimodale ontsluiting van de Regio Zwolle met overslag in bijvoorbeeld de IJssel Delta Terminal of CTU of voor bedrijven met eigen faciliteiten. Onderzoeksbureau Witteveen & Bos heeft in 2018 een MKBA opgesteld voor de verbreding van de sluis voor onder meer de haven van Kampen. Hierbij worden de efficiencybaten in de vorm van minderoverslagkosten en eventueel ook minder transportkosten onderstreept bij verbreding. Naast een verbeterde goederen-verbinding van de regio, kunnen ook bedrijven actief in de scheepsbouw- of onderhoud in de regio Zwolle profiteren van de verbreding.

Kansen op door ligging op de 'North Sea Baltic' corridor

De centrale ligging van Zwolle in een sterk groeiende regio is aantrekkelijk voor grote logistieke ondernemingen. Daarnaast kan Zwolle profiteren van de ligging op de logistieke corridor 'North Sea Baltic' en de ambities die Provincie Overijssel op dit gebied heeft. De regio wil zich profileren als logistieke draaischijf tussen de North Sea Baltic corridor, Oost- en Noordoost Europa en de Nederlandse en Belgische mainports (Witteveen+Bos, 2018). Hoewel het vervoer over deze corridor de afgelopen jaren gegroeid is, blijft de Rhine-Alps-corridor dominant in de goederenstromen. Bovendien ligt Zwolle nog enigszins perifeer ten opzichte van de North Sea Baltic corridor, die hoofdzakelijk over de A1 voert. Desalniettemin is er een groei zichtbaar in de corridor. Dit biedt dus kansen voor verdere logistieke ontwikkeling in de regio.

Hiervoor kijkt de regio Zwolle over de eigen grenzen heen. Het samenwerkingsverband tussen Port of Logistics Overijssel (POLO), Port of Zwolle, Port of Twente, Port of Deventer en OostNL om gezamenlijk Overijssel op de (mondiale) logistieke kaart te zetten is hier een goed voorbeeld van.

Aansluitend op de North Sea Baltic-corridor ligt de regio Zwolle (potentieel) ook op de Zijderoute, de grootschalige infrastructuurinvestering van de Chinese overheid die de Chinese productiefaciliteiten per spoor met het Europese continent verbindt. De verbreding van de sluis bij Kornwerderzand, in combinatie met een huidige verkenning naar de nut- en noodzaak van een railterminal Zwolle geeft hier een goede uitgangspositie voor.

Toekomstige verbreding Duits deel A37 / E233

Het Nederlandse deel van de A37 bestaat sinds 2008 uit een volwaardige tweebaansweg, maar de resterende 77 kilometer in Duitsland is moment slechts enkelbaans. Op basis van het INTERREG-project PlanInfra E233 is momenteel planvorming gaande om ook dit deel op te waarderen tot een tweebaansweg, en zo de doorstroming aanzienlijk te verbeteren.

De vrachtverkeersdruk op de E233 ligt extreem hoog: overdag is het aandeel vrachtverkeer circa 30% - drie keer hoger dan een gemiddelde Duitse rijksweg. Ook is er op het Duitse deel een hoog risico op ongevallen door de (ongescheiden) enkelbaansweg, mede omdat landbouwvoertuigen zijn toegestaan.

Verbreding van de E233 is een impuls voor de bereikbaarheid van de regio Zwolle met Duitsland – met name voor Hoogeveen. Of dit tot grote verschuivingen in de goederenstromen (en dus ook bedrijvigheid) zal leiden is twijfelachtig. Veel goederen die vanuit Nederland naar Duitsland gaan hebben het Ruhrgebied als bestemming: het meeste vrachtvervoer trekt momenteel al over de snelste route (de A1 / A12 langs Apeldoorn en Arnhem richting Duisburg). Naar verwachting resulteert de verbreding van de A37 weldegelijk in een betere verbinding tussen Hoogeveen en het Duitse achterland. Gezien de aard van de bedrijven in de regio (voornamelijk landelijk georiënteerd) zal dit niet tot een aanzienlijke verschuiving van het economisch 'zwaartepunt' in de regio zorgen.

Verschillende trends en de impact op bedrijfsmodellen en ruimtegebruik

Tabel 7: Impact op bedrijfsmodellen en ruimtegebruik

Trend	Toelichting	Ruimtelijke effecten
Automatisering en robotisering	In de industriële en logistieke segmenten worden routinewerkzaamheden in toenemende mate overgenomen door robots. Bedrijven investeren nu in geautomatiseerde magazijnen en processen. In de industrie is automatisering al gebruikelijker. De mate van automatisering is het hoogst bij retailers en minder van belang bij overslag. Bij pakketvervoerders (e-commerce) is de automatiseringsslag reeds bijna volledig doorgevoerd. In de praktijk worden robots vaak 'naast' en relatief beperkt 'in plaats van' reguliere werknemers ingezet, met name in de industrie. De impact op de logistieke segmenten is een reductie in werkgelegenheid tussen -10 en -15%. Voor de industrie verwachten we op basis van eigen onderzoek [11], dat de impact per bedrijf verschilt en schommelt tussen +10% en -15%.	• Hogere productiviteit en daarmee toegevoegde waarde per m² in zowel logistiek als industrie. • Lager aantal arbeidsplaatsen per hectare (ofwel een hogere terreinquotiënt), maar geen afnemende werkgelegenheid. • Door intensieve samenwerking tussen de logistiek en industrie ontstaan innovatiekansen, bijvoorbeeld een proeftuin waarin bedrijven procesoptimalisaties in samenwerking met onderwijs en toeleverende industrie in-house uitproberen.
E-commerce	E-commerce is en blijft op lange termijn de belangrijke driver van schaalvergroting in de logistieke sector. Dit segment blijft op lange termijn groeien, met name de crossborder markt voor online winkelen. Van belang is dat e-commerce een heel andere inrichting van een magazijn kent dan 'reguliere' distributie. Een e-commerce operatie en een reguliere operatie zijn vaak fysiek van elkaar gescheiden in een warehouse. Dus; ook als bedrijven een omnichannel operatie uitvoeren (zowel e-commerce als traditionele winkelbelevering) zal een warehouse meer ruimte vragen dan voorheen gebruikelijk was. Dit is met name relevant voor de huidige retailers in de logistiek.	• De omvang van de goederenstromen op de North Sea Baltic-corridor nemen toe als gevolg van opkomende consumentenmarkten in Oost-Europa. • Lager aantal arbeidsplaatsen per hectare (ofwel een hogere terreinquotiënt), die na 2030 afvlakt. • Voor de logistiek dienstverleners is het interessant om grote campuslocaties op te zetten. Zo zetten bedrijven als DHL Supply Chain, Kuehne + Nagel het liefst twee of drie sites op in de directe nabijheid van elkaar om zodoende flexibel te zijn als een klantencontract afloopt. • Schaalvergroting: retailers die kleinschalig zijn, kunnen grootschalig worden wanneer zij opschalen naar omnichannel-oplossingen.
Duurzaamheid en energietransitie	Bedrijven zullen steeds meer gestimuleerd (en gedwongen) worden om duurzamer te produceren, vervoeren en hun (fossiele) energieverbruik te reduceren. Producenten gaan in contracten meer eisen van logistieke partijen op dit vlak, waardoor een momentum ontstaat om versneld te investeren in een schoon wagenpark en een verplaatsing van goederenstromen naar rail en water. Een multimodale samenwerking, synchromodale toepassingen en de toekenning van middelen voor de ontwikkeling van de inland ports dragen hieraan bij. Bedrijven investeren daarnaast al in zon op dak, maar ook de verkenning van de kansen, technologische en economische haalbaarheid van een waterstofinfrastructuur bouwen hierop voort.	• Toenemende meerwaarde van (en daarmee behoefte aan) regionale clustering van industrie en logistiek voor bijvoorbeeld uitwisseling van energie en andere stromen. • Verbreding sluis Kornwerderzand kan een positieve bijdrage leveren aan de toename van multimodaal transport binnen de regio Zwolle, en dus ook aan de verduurzaming.

[11] Stec Groep 2018; Lange termijn ruimtebehoefte van industrie

Trend	Toelichting	Ruimtelijke effecten
Circulaire businessmodellen	Productketens worden circulair en dat heeft invloed op datgene wat er wordt vervoerd en opgeslagen. Er ontstaan nieuwe businessmodellen rondom verwerking van reststromen en grondstoffen en voor reststromen en hergebruik van producen wordt opslagcapaciteit als hubfunctie relevant. Supply chains krijgen hierdoor een regionaler karakter een grotere regionale meerwaarde. E-commerce en retailers krijgen een grotere opgave voor wat betreft retourzendingen en verwerking hiervan. Dat leidt onder meer tot meer value added activiteiten. Verwerking van materialen vindt vaak centraal plaats op plaatsen waar veel volume samenkomt. Aanvoer vindt via regionale consolidatie- en overslagpunten plaats.	• Hogere toegevoegde waarde per m^2. • Lager aantal arbeidsplaatsen per hectare (ofwel een hogere terreinquotiënt). • Schaalvergroting in industrie en logistiek gericht op nieuwe businessmodellen. • Toename milieuruimte voor nieuwe businessmodellen als gevolg van verwerkende activiteiten, Zoals het uit elkaar halen van producten, scheiden van materialen, recycling, etc. • Extra aandacht voor multimodaal ontsloten locaties in de regio Zwolle. Momenteel zijn al meerdere circulaire bedrijven gevestigd op deze waterontsloten kavels in de regio.
Reshoring en nearshoring	Reshoring en nearsourcing van productie naar Europa nemen toe. We verwachten dat deze trend doorzet vanuit de gedachte minder afhankelijk te zijn van één marktregio en om 'lokaal' voldoende voorraad te hebben in essentiële sectoren (zoals dataverwerking, food, medtech, etc.) De importgroei in Nederland in de periode 2010-2019 met Oost-Europese landen overtrof al de Chinese importgroei: 52 versus 39 procent, blijkt uit gegevens van het CBS.	• Verladers en producenten houden meer lokale voorraden aan. Dit leidt tot schaalvergroting en een nieuwe ruimtevraag. • De omvang van de goederenstromen op de North Sea Baltic-corridor nemen toe als gevolg van reshoring en nearsourcing van productie in Oost-Europese landen.
Autonoom vervoer en platooning	Autonoom vervoer en platooning zijn innovaties waaraan gewerkt wordt. De gevolgen van de energietransitie en de komst van autonoom vervoer, zijn waarschijnlijk dat de kosten van vervoer dalen. Immers, zonne- of windenergie zullen tot duidelijk lagere "brandstofkosten" leiden en als er geen chauffeur meer op de vrachtauto hoeft te zitten, vervallen ook de personeelskosten, in ieder geval op de lange afstanden op snelwegen. Platooning, waarbij meerdere vrachtwagens achter elkaar een 'treintje' vormen zou dit effect nog versterken. We verwachten echter niet dat deze ontwikkeling binnen afzienbare termijn grootschalig voet aan de grond gaat krijgen in Nederland.	• Afstand tot de markt doet er in de toekomst minder toe dan nu het geval is. • Als de regio Zwolle de ruimte heeft voor XXL-locaties, terwijl die elders ontbreken is dit een kans voor de regio.

Impact op arbeidsmarkt

Mede als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen wordt er de komende jaren een ander soort werknemer gevraagd in de grootschalige segmenten. De komende jaren verwachten we op de markt een toenemende vraag naar personeel dat zijn of haar weg kent in nieuwe (digitale) technieken en businessmodellen. Waar een tekort aan 'handjes' opgelost kan worden door arbeidsmigranten[12] of automatisering, ligt dat voor het theoretisch opgeleide deel van de arbeidsmarkt voor de hand. We verwachten daarom ook dat de beschikbaarheid van arbeidspotentieel ('talent') een steeds belangrijke locatiefactor wordt voor zowel industriële als logistieke bedrijven. In met name het HTSM-segment is die omslag de laatste jaren al gemaakt.

Concreet zien we dat daarmee het relatieve belang van een goede ligging ten opzichte van de belangrijkste de import- en exportmarkten afneemt, hoewel dit wel één van de belangrijkste factoren zal blijven. Regio's kunnen zich aanvullend ook onderscheiden door middel van een goede samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven, een hoge organisatiegraad en een bredere regionale agenda die het aantrekken en behouden van voldoende talent ondersteunt. Daar kan een samenwerkingsverband als tussen de regio Zwolle en Talentregio[13] een belangrijke bijdrage aan leveren.

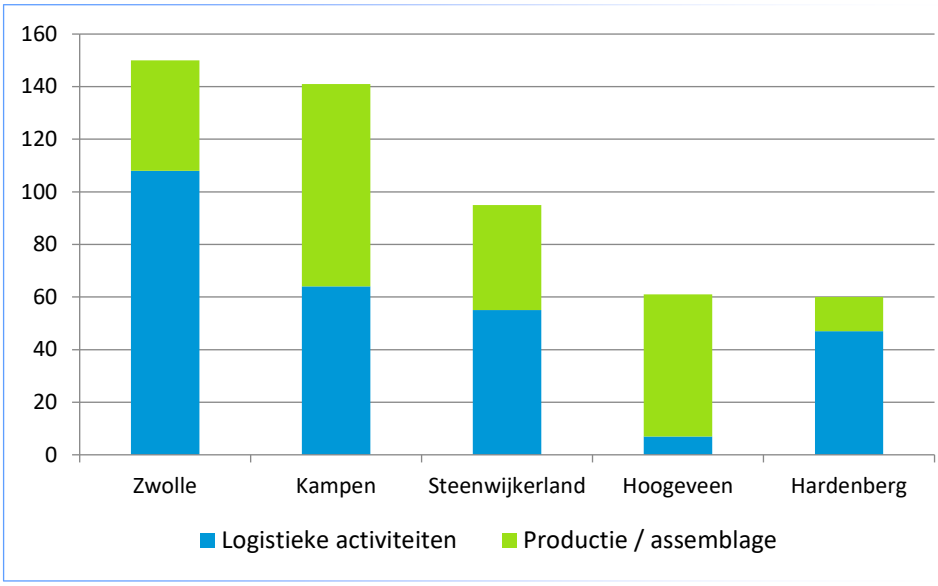
[12] In de praktijk geven logistieke partijen voor de 'handjes' in hun flexibele schil vaak zelfs de voorkeur aan arbeidsmigranten ten opzichte van het de regio aanwezige arbeidspotentieel, vanwege de lagere kosten, vaak hogere productiviteit en hogere mate van flexibiliteit die deze groep heeft ten aanzien van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden.
[13] Zie onder andere: LINK

Zwolle markttechnisch meest geschikte plek voor grootschalige bedrijvigheid

Zoals we eerder aankaartten in de paragraaf over de 'verdozing', is centralisatie en clustering van grootschalige (logistieke) bedrijvigheid langs (inter)nationale corridors een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Deze ambitie is ook opgenomen in de Zwolse omgevingsvisie, waarin Hessenpoort als cluster- en groeilocatie voor bedrijvigheid is opgenomen.

Binnen de regio Zwolle – in het kader va clustering – kent de gemeente Zwolle momenteel de meeste grootschalige bedrijvigheid (minimaal kavelomvang van 3 hectare). Naast Zwolle hebben ook Kampen en in mindere mate Steenwijkerland een relatief groot aandeel in de totale grootschalige bedrijvigheid binnen de regio Zwolle. Hierin is wel een duidelijk onderscheid te zien in het type grootschalige bedrijvigheid: waar Zwolle sterk is in logistieke bedrijvigheid, zien we in Kampen en Steenwijkerland meer productiebedrijven. Deze productiebedrijven zijn vaak gekoppeld aan het maritieme cluster (en hebben waterontsluiting nodig – denk aan de beton, metaal- en recyclingindustrie). In onderstaand figuur wordt de verdeling weergegeven van grootschalige bedrijvigheid in de top 5 gemeenten.

Figuur 6: Verdeling grootschalige bedrijvigheid (in ha) naar gemeente en hoofdactiviteit

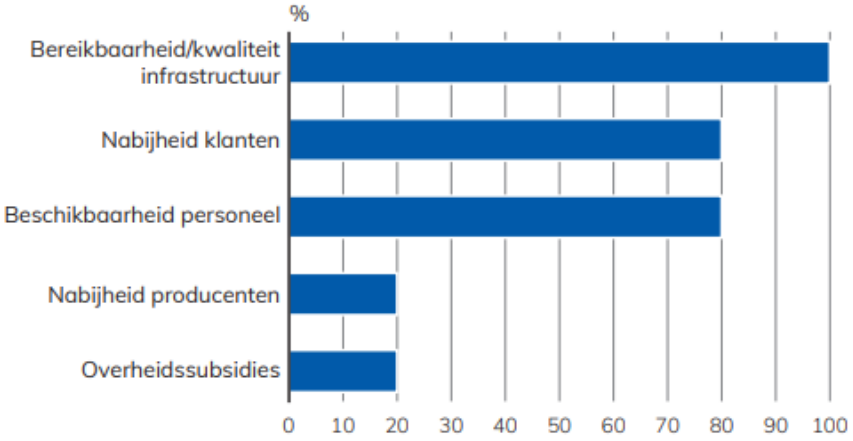


Bron: BAG (2020); BIRO (2020) & Kadaster (2020). Bewerking Stec Groep

Zwolle sluit aan bij locatievoorkeuren grootschalige (logistieke) bedrijvigheid

Zwolle (met name Hessenpoort) is – zeker gezien vanuit de logistieke markt – bij uitstek een gunstige locatie. Goede ontsluiting via de (snel)weg is natuurlijk een belangrijke randvoorwaarde voor logistieke partijen. Naast een centrale ligging in het verzorgingsgebied, neemt het belang van de beschikbaarheid van voldoende personeel voor logistieke bedrijven de afgelopen jaren sterk in belang toe. Dit blijkt uit onze eigen monitor 'Logistiek in Beeld', maar ook uit recent onderzoek van CBRE. In 2019 gaven 35% van de logistieke bedrijven aan een tekort aan arbeidskrachten te hebben, wat een belemmering was tot de groei van het bedrijf (bron: CBS, 2019). Eind 2019 waren er (landelijk gezien) circa 40.000 unieke openstaande logistieke vacatures. Ondanks een daling van het aantal openstaande vacatures door de coronacrisis (zowel door tijdelijk minder vraag naar personeel als werknemers die instromen vanuit onder andere de horeca), stonden er in september 2020 nog circa 19.000 logistieke vacatures open.

Figuur 7: Criteria locatiekeuze (grootschalige) logistieke bedrijvigheid



Bron: CBRE, in NVM Logistiek vastgoed in Cijfers, 2020

Met een eigen snelwegoprit, directe ligging aan de A28 en nabijheid van de A50 en een interne ontsluiting ingericht op zwaarder vrachtverkeer (brede wegen, ruime rotondes) is Hessenpoort binnen de regio Zwolle de meest geschikte locatie voor logistieke bedrijvigheid. Naast de uitstekende (snel)wegontsluiting, is ook de mogelijke ontwikkeling van een railterminal op Hessenpoort een pré voor logistieke bedrijvigheid.
Met circa 130.000 inwoners is Zwolle de grootse kern binnen de regio Zwolle – gevolgd door onder andere Hoogeveen (55.000), Kampen (36.000) en Meppel (28.000). Dit maakt Hessenpoort vanuit de arbeidsmarkt gezien een logische vestigingsplaats voor logistieke bedrijven. Kwantitatief gezien door de grotere potentiele ‘vijver’ van arbeidskrachten, maar ook kwalitatief gezien. De bereikbaarheid van Hessenpoort voor werknemers is op orde, met zowel een goede OV- (bus) als fietsverbinding met de binnenstad en NS-station Zwolle. Maar ook de link met de verschillende logistieke opleidingen in Zwolle is gunstig. Zo bieden het Deltion College, Landstede mbo en Windesheim verschillende logistieke opleidingen aan in Zwolle (op zowel mbo- als HBO denkniveau).

Bijlage B: Vraag

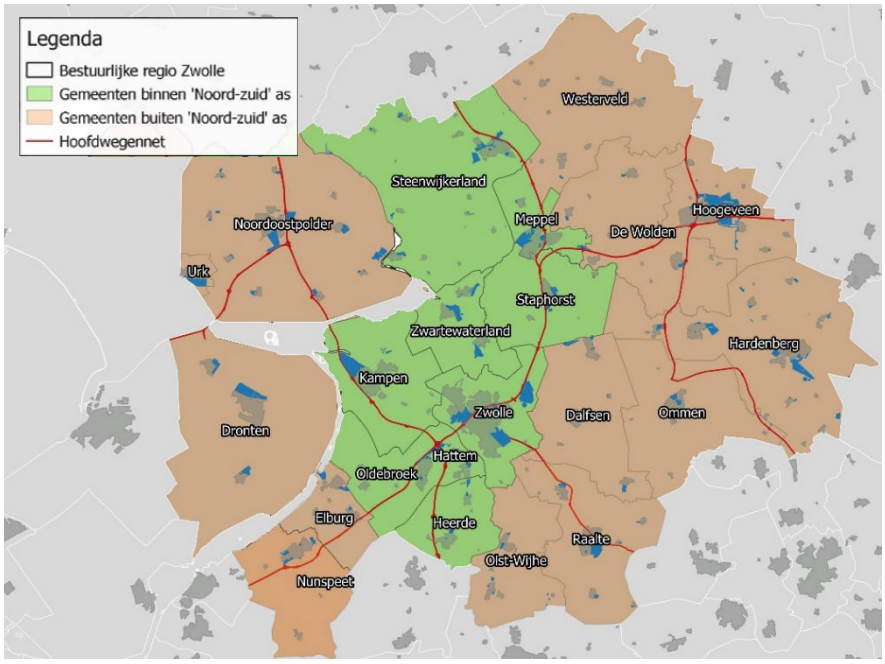
A. Analyse marktregio Zwolle

Bedrijfsruimtemarkt grotendeels een lokale markt qua verhuisradius

De bedrijfsruimtemarkt is grotendeels een lokale markt, blijkt ook uit onderzoek van het PBL. Bijna 95% van de bedrijven verhuist binnen de eigen (COROP-)regio.[14] Een groot deel, 75%, blijft daarbij ook binnen de gemeentegrenzen, blijkt uit hetzelfde onderzoek. Specifiek voor bedrijventerreinen blijkt ook dat het grootste deel van de werkgelegenheid (ook zo'n 75%) door bedrijven die neerstrijken op een bedrijventerrein, afkomstig is uit de eigen gemeente (PBL, 2009). Recenter onderzoek van het CBS (2013) bevestigt het beeld dat het merendeel van bedrijven binnen de eigen gemeente verhuist (ruim twee derde). Zij concluderen dat de gemiddelde verhuisafstand van bedrijven acht kilometer is.

Er is echter sprake van een toenemende tweekoppigheid op de bedrijventerreinenmarkt. In hoofdzaak zijn er twee groepen bedrijven: die met een (boven)lokale beperkte marktregio en die met een grote, (boven)regionale marktregio. Tot de eerste groep, met een (boven)lokale marktregio, behoort het gros van de bedrijvigheid in Nederland, vooral MKB-bedrijven. Denk aan loodgietersbedrijven, aannemers, metaalbewerkers en transportbedrijven. Deze groep is doorgaans lokaal geworteld, doordat bijvoorbeeld de eigenaar en klanten in de buurt wonen, leveranciers in de directe omgeving zijn gevestigd en personeel in de omgeving woont. De groep met een groot zoekgebied en dus een (boven)regionale marktregio is klein in aantal (overeenkomstig met de 5% die volgens het PBL over de regiogrens verhuist). Deze groep heeft vaak wel een forse ruimtebehoefte, vooral waar het gaat om logistieke en industriële bedrijvigheid.

Marktregio: bestuurlijke regio Zwolle, meeste economische dynamiek rond Noord-zuid as



De marktregio bepalen we grofweg gezien op de bestuurlijke Regio Zwolle. Hierbij merken we wel op dat de Regio Zwolle een economisch samenhangende regio is, maar dat de dynamiek onderling vooral plaats vindt tussen de gemeenten gelegen aan de Noord-zuid as[15]. Hierbij speelt de gemeente Zwolle het zwaartepunt van de regio. De meer oostelijk gelegen gemeenten (zoals Hardenberg en Hoogeveen) hebben een belangrijke economische positie binnen de Regio Zwolle, maar spelen in het aspect van de verhuisdynamiek van bedrijven een andere rol. Waar de instroom van nieuwe bedrijven voornamelijk naar de Noord-zuid as trekt, is ten oosten van deze as voornamelijk lokale dynamiek van gewortelde bedrijven.

[14] Bestaande data-analyses hebben de corop-regio's als scope. Hierna presenteren we cijfers op basis van eigen onderzoek in de Regio Zwolle om het verzorgingsgebied te beoordelen en bepalen.
[15] Hieronder vallen de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Zwolle, Kampen, Zwartwaterland, Staphorst, Steenwijkerland en Meppel

Deze economische tweedeling binnen de regio blijkt ook uit economische samenwerking tussen de gemeenten. Ondanks de bestuurlijke samenwerking van de 21 gemeenten binnen de Regio Zwolle, hebben de gemeenten Hardenberg, Hoogeveen, Coevorden en Emmen een eigen economisch samenwerkingsverband (Dutch TechZone).

Binnen de Regio Zwolle is wel een schifting merkbaar tussen het type bedrijf en hun verplaatsingen. Kleine bedrijvigheid wordt vaak gekenmerkt door een (zeer) lokaal karakter. Indien bij deze bedrijven een verhuizing aan de orde is vindt deze voornamelijk plaats binnen de eigen gemeente. Dit kan bijvoorbeeld de verhuizing van een bedrijf aan huis naar een bedrijventerrein zijn. Hoe groter het bedrijf (zowel in arbeidsplaatsen als in omvang van het kavel), hoe groter het zoekgebied en de verhuisafstand van het bedrijf is. Hierbij spelen vestigingsvoorwaarden- en eisen een belangrijke rol bij de locatieafweging.

Bovenstaande afbakening van het verzorgingsgebied baseren we op een drietal analyses. De verschillende analyses worden hieronder stapsgewijs behandeld. Hierbij bekijken we zowel de interne als de inkomende (van buiten de regio) verhuisbewegingen van bedrijven in de Regio Zwolle.

1. Verhuisbewegingen van/naar bedrijventerreinen in regio Zwolle (op basis van BIRO / LISA)

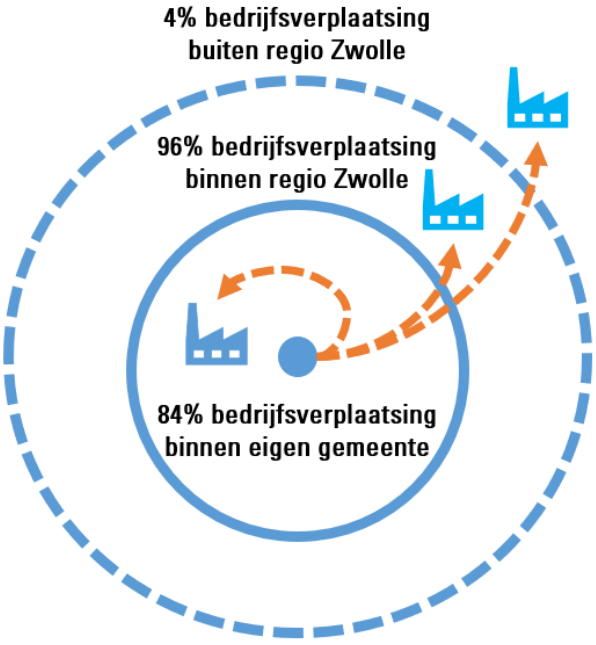
Gegevens over de bedrijfsverplaatsing in de periode 2013 – 2019 uit het Bedrijven- en Instellingenregister (BIRO)[16] en het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen (LISA) onderstrepen de lokale markt voor bedrijfsverhuizingen.

84% bedrijfsverplaatsing blijft binnen eigen gemeente, vrijwel alle verplaatsingen blijven in regio Zwolle

Als we kijken naar de bedrijfsverplaatsingen in de Overijsselse gemeenten binnen de regio Zwolle, dan zien we dat 96% van de verplaatsingen van bedrijven binnen de regio blijft. 84% van de bedrijven blijft bij een verplaatsing zelfs binnen de eigen gemeente. Dit toont de sterke lokale verankering van het bedrijfsleven in de regio: vaak zijn bedrijven aan hun huidige vestigingsplaats gebonden door hun personeels- of klantenbestand.

Onderlinge verschillen tussen de gemeenten in hoeverre de bedrijvigheid lokaal gebonden is, zijn wel merkbaar. Zo is 96% van de bedrijfsverplaatsingen in de gemeente Steenwijkerland binnen de eigen gemeente, tegenover 67% in Ommen. Een klein aandeel (circa 4%) van de bedrijfsverplaatsingen vond plaats buiten de regio Zwolle. Deze verplaatsingen hebben voornamelijk grotere omliggende gemeenten (zoals Almelo, Deventer en Enschede) als doel of oorsprong.

Figuur 8: Verhuisbewegingen bedrijven Regio Zwolle (2013 – 2019, Overijsselse gemeenten)



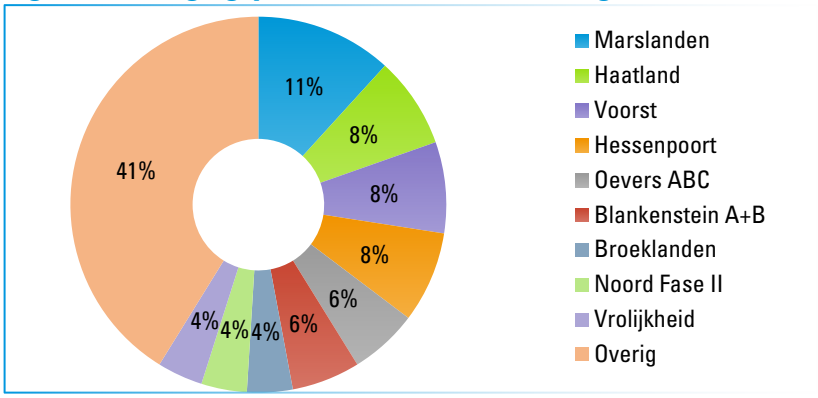
Bron: BIRO & LISA, 2020. Bewerking Stec Groep

[16] Hiervan is alleen data beschikbaar voor de Overijsselse gemeenten. Gegevens voor de gemeenten Elburg, Nunspeet, De Wolden, Dronten, Hoogeveen, Meppel en Westerveld is hierdoor niet aanwezig.

2. Verhuisbewegingen naar bedrijventerreinen in Regio Zwolle (op basis van Vastgoeddata)

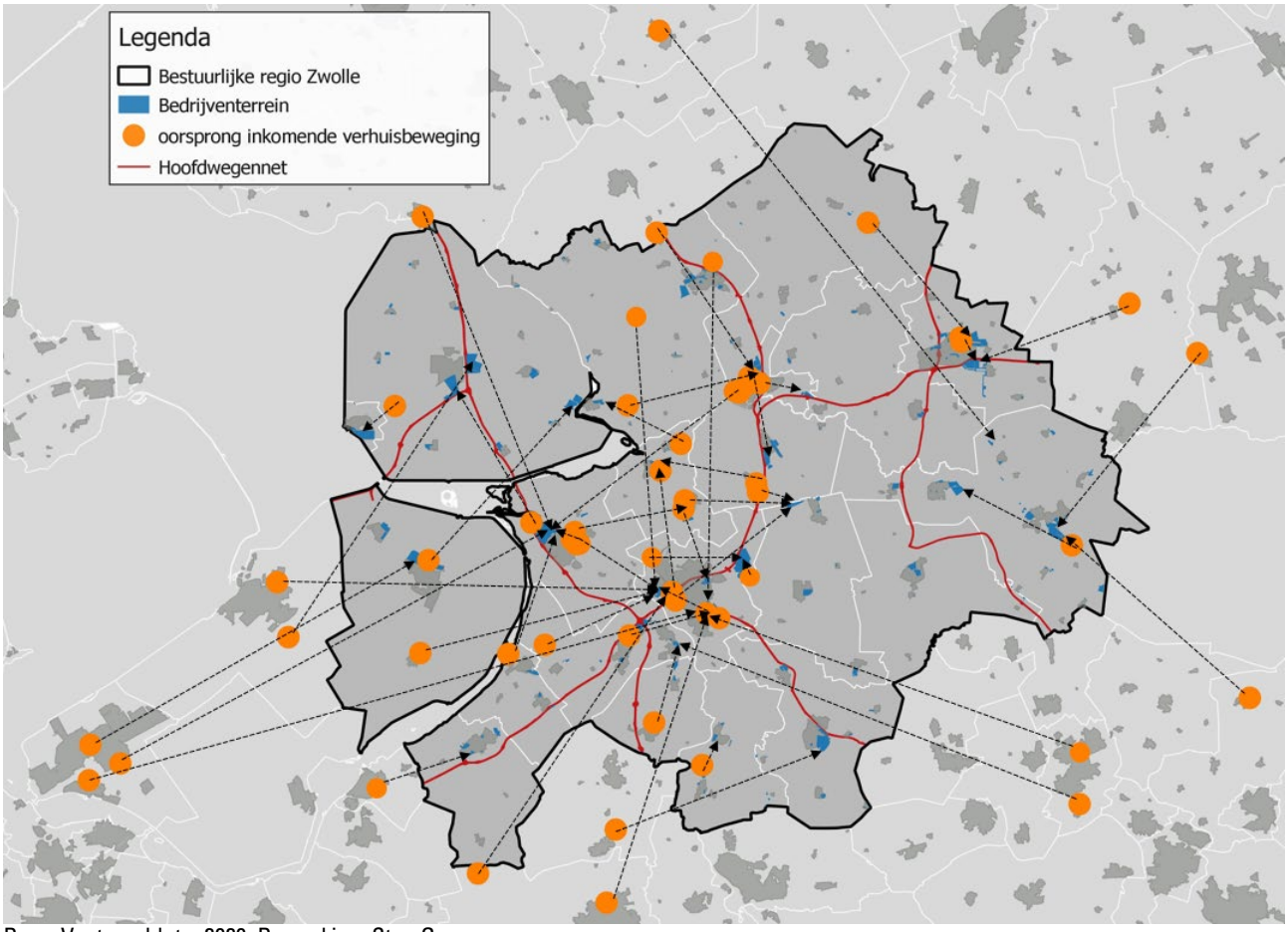
Sinds medio 2015 vestigden 53 grotere bedrijven (met minimaal 10 werknemers) naar een bedrijventerrein in de Regio Zwolle. Dit zijn zowel bedrijven die daadwerkelijk een bedrijfsverplaatsing maken (zoals de verplaatsing van NTM van Wezep naar Hardenberg), als bedrijven die op de huidige locatie een nieuwe vestiging openen (zoals DHL met een tweede vestiging op Hessenpoort). Ruim 75% van al deze verhuizingen kwam van binnen de regio Zwolle zelf. De bedrijven die van buiten de regio kwamen, waren voornamelijk afkomstig uit aangrenzende gemeenten zoals Coevorden of Epe. Ook enkele bedrijven oorspronkelijk gevestigd in Almere en Lelystad verhuisden richting de regio Zwolle. In het figuur op de volgende pagina is de herkomst en nieuwe vestigingsplaats van alle inkomende bedrijven weergegeven

Figuur 9: Vestigingsplaats inkomende verhuizingen



Voornamelijk bedrijventerreinen in Zwolle zijn sinds 2015 een geliefde vestigingslocatie voor de inkomende bedrijven. Ruim 30% van de inkomende grotere bedrijven vestigde zich op een Zwols bedrijventerrein. Marslanden (5 inkomende verhuizingen) was hierbij de populairste vestigingslocatie.

Figuur 10: Herkomst en bestemming van bedrijven >10 werknemers die verhuizen naar een bedrijventerreinen in regio Zwolle op basis van Vastgoeddata (periode 2015 – 2020)



Bron: Vastgoeddata, 2020. Bewerking: Stec Groep

Bedrijfsverplaatsingen voornamelijk richting de Noord-zuid as, gemeente Zwolle duidelijk zwaartepunt
In de visuele weergave van de bedrijfsverplaatsingen is duidelijk te zien dat de meeste dynamiek zich afspeelt rondom de Noord-zuid as. Inkomende bedrijfsverplaatsingen van buiten de regio Zwolle gelegen ten zuidwesten van de regio trekken met name richting Zwolle of Kampen, inkomende verplaatsingen vanuit oostelijker noordoostelijker gelegen gemeenten trekken voornamelijk naar Hoogeveen of Hardenberg. Opvallend is ook het verschil in type bedrijven met een verplaatsing. Zo zijn bedrijven die naar Zwolle trekken voornamelijk actief in logistieke sectoren (pakketpost of groothandel) of dienstverlenende sectoren. Bedrijfsverplaatsingen richting Kampen of Kampen zijn meer watergebonden of hebben hier een binding mee (zoals scheepsbouw, grondverzet of schrootverwerking)

3. Herkomst (grootschalige) bedrijven (op basis van DLN Stec Groep)

Nieuwe, grote vestigingen van bedrijven van 'buiten' zijn een belangrijke toevoeging aan de economische structuur van een stad of regio en goed voor het imago. Stec Groep houdt sinds 2000 de Database Locatiebeslissingen Nederland (DLN) bij. Deze registreert strategische locatiebeslissingen van bedrijven en de achterliggende motieven[17]. Voorkeuren voor regio's worden hiermee goed zichtbaar. Sinds 2020 zijn er eenentwintig grootschalige bedrijfsverhuizingen richting de Regio Zwolle geweest. De tabel op de volgende pagina geeft deze verhuizingen weer.

Opvallend is de reikwijdte van de aantrekkingskracht van de Regio Zwolle voor grotere bedrijvigheid (met minimaal 50 arbeidsplaatsen). Een aantal bedrijven uit noordelijk Nederland (voornamelijk Heerenveen en Groningen) besloten de samenvoeging van verschillende bedrijfsactiviteiten te realiseren in de regio Zwolle. Een recent voorbeeld hiervan is de relocatie van het distributiecentrum van Friesland Campina in Meppel. Meerdere vestigingen in onder andere Heereveen, Hoogeveen en Veendam werden in 2017 samengevoegd in Meppel. Ook buitenlandse bedrijven weten de regio te vinden: circa een kwart van de grootschalige nieuwvestigers in de regio heeft een buitenlandse komaf.

Tabel 8: Bovenregionale grootschalige verhuisbewegingen richting regio Zwolle (periode 2000 – 2019)

Jaar	Bedrijf	Activiteit	Type locatiebeslissing	Vestigingsplaats	Herkomst gemeente	Omvang kavel (in m²)
2019	Alpla Nederland	productie/assemblage	Uitbreiding met nieuwe vestiging	Zwolle	De Ronde Venen	13.000
2018	PreZero Recycling	productie/assemblage	Eerste vestiging in Nederland	Zwolle	buitenland	27.000
2017	FrieslandCampina	distributie	Samenvoeging	Meppel	Heerenveen	70.000
2015	Eastern Fisheries	productie/assemblage	Eerste vestiging in Nederland	Staphorst	buitenland	3.500
2013	Wehkamp	distributie	Uitbreiding met nieuwe vestiging	Zwolle	Hardenberg	66.000
2009	Schuitema	distributie	Samenvoeging	Raalte	Woerden	46.000
2007	Hilmar group	productie/assemblage	Uitbreiding met nieuwe vestiging	Hoogeveen	Buitenland	12.000
2007	Office Depot	distributie	Samenvoeging	Zwolle	Beesd	37.000
2006	Kraats Kaas	productie/assemblage	Bedrijfsverplaatsing	Hoogeveen	Putten	16.000
2006	Teeling Petfoods	productie/assemblage	Bedrijfsverplaatsing	Hoogeveen	Heerhugowaard	16.500
2004	Scania	productie/assemblage	Uitbreiding met nieuwe vestiging	Meppel	Buitenland	50.500
2004	ICCU	productie/assemblage	Bedrijfsverplaatsing	Steenwijk	Haarlem	7.500
2004	DHL Express	distributie	Samenvoeging	Zwolle	Buitenland	38.500
2002	OPG	distributie	Samenvoeging	Staphorst	Groningen	17.000

Bron: Stec Groep, 2020

[17] In de DLN zijn alle (aangekondigde) strategische verplaatsingen met een bedrijfsomvang van tenminste 50 arbeidsplaatsen over een afstand van tenminste 25 kilometer opgenomen.

B. Kwantitatieve en kwalitatieve vraagprognose

Voor een taxatie van de lange termijn ruimtevraag naar grootschalige kavels in Regio Zwolle hanteren we de prognose van de uitbreidingsvraag op basis van de werkgelegenheidsgroei, in lijn met de methodiek die is gebruikt in de provinciale behoefteraming bedrijventerreinen. We finetunen deze raming met de voorgaande analyses omtrent ruimtegebruik van grootschalige bedrijven.

In de basis hanteren we voor de lange termijnprognose (t/m 2040) dezelfde methode als voor de bestaande provinciale behoefteraming bedrijventerreinen. Deze is immers relatief recent opgesteld en daarmee nog actueel. Deze behoefteraming gaat in detail in op de periode t/m 2030 en geeft op hoofdlijnen een doorkijk naar de periode t/m 2040. Daarnaast heeft deze behoefteraming expliciet betrekking op de uitbreidingsvraag, de kwantitatieve ruimte aan bedrijventerreinengrond die nodig is ten opzichte van het basisjaar van de prognose. De vervangingsvraag, die ontstaat als gevolg van onttrekking van bedrijfsgrond aan de bestaande voorraad, is hierin buiten beschouwing gelaten.

Het model van de provinciale behoefteraming is gebaseerd op drie parameters, die voortkomen uit de bedrijfslocatiemonitor van het CPB en PBL, en die enkele jaren geleden (2017) nog getoetst en beoordeeld is als meest betrouwbare methode om de langjarige behoefte aan bedrijventerreinen te berekenen. De methode kent drie parameters:

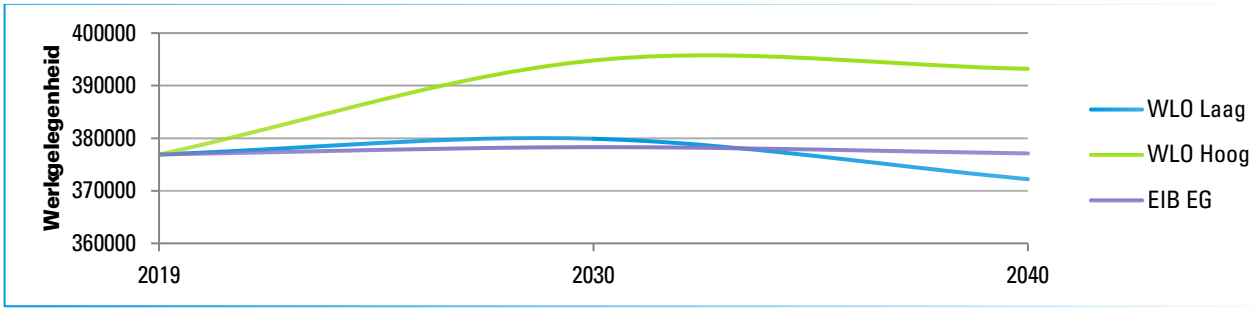
- Werkgelegenheid: met hoeveel banen neemt de werkgelegenheid toe?
- Locatievoorkeur: welk deel (%) daarvan komt op bedrijventerreinen terecht?
- Terreinquotiënt: hoeveel ruimte (in m² kavel) heeft elke baan op een bedrijventerrein nodig?

Omdat een deel van de Regio Zwolle buiten de provincie Overijssel ligt is op basis van aannames (over werkgelegenheidsgroei, ruimtegebruik, etc.) een inschatting gemaakt voor deze gemeenten. Voor West-Overijssel hebben we de bestaande prognose geactualiseerd. Voor de overige gemeenten in de Regio Zwolle hebben we de ruimtebehoefte indicatief doorgerekend.

Vraag 2020 tot 2040 Regio Zwolle

De provinciale behoefteraming voor Overijssel is recent opgesteld en daarmee in principe nog actueel, maar volledigheidshalve beschouwen we de cijfers en parameters uit de behoefteraming in het licht van de ontwikkelingen van de laatste jaren. Bovendien hebben we de regio-indeling aangepast door de cijfers en analyses te beschouwen op het verzorgingsgebied: Regio Zwolle. We constateren we dat de werkgelegenheid harder is gegroeid dan dat de EIB- en WLO-scenario's aan jaarlijkse gemiddelde groei hebben voorspeld. Relevante kanttekening daarbij is dat het de laatste jaren hoogconjunctuur is geweest, het werkloosheidspercentage historisch laag was en dat de gehanteerde groeiscenario's voor de behoefteraming 'over de conjunctuurgolven' heen kijken. Met andere woorden, deze laatste paar goede jaren zeggen niets meer over de provinciale behoefteraming dan dat de regio in deze periode goed heeft gepresteerd. Niettemin lijken de gehanteerde werkgelegenheidsscenario's nog steeds reëel, ook in het licht van de langjarige demografische voorspellingen voor de regio en de coronacrisis waardoor de 'voorsprong' weer deels is ingeleverd.

Figuur 11: Voorspelde werkgelegenheidsontwikkeling in de Regio Zwolle, in scenario's



Bron: CPB/PBL (2015); Stec Groep (2019); bewerking Stec Groep (2020)

Voor de locatietypevoorkeur en de terreinquotiënt constateren we dat er zich geen significante wijzigingen hebben voorgedaan. Dat ligt overigens in de lijn der verwachting. Twee jaar van uitgifte is te kort om hier op een totale bedrijventerreinenportefeuille een fors afwijkend beeld op te zien.

Uitbreidingsvraag 310 tot 465 hectare op basis van behoefteraming tot en met 2040

Voor de periode t/m 2040 vormt de Overijsselse behoefteraming bedrijventerreinen het fundament voor deze raming naar grootschalige kavels in de regio. In het hoogste scenario, dat ook als uitgangspunt wordt gehanteerd voor de regionale programmering bedrijventerreinen in Overijssel, wordt een maximale uitbreidingsvraag verwacht van ongeveer 465 hectare. Op basis van historische uitgifte in de regio en transactiedata van de NVM (2019) verwachten we dat hiervan maximaal ongeveer 225 hectare afkomstig is uit de grootschalige segmenten in de industrie en de logistiek (bandbreedte 180-225 hectare). Daarbij rekenen we met 65% van de logistieke vraag en 35% van de industriële vraag. Het grootste deel van de vraag zal zich voor 2030 voordoen.

Tabel 9: Uitbreidingsvraag (in hectare) 2020 t/m 2040 per sector

Sector ▼ Scenario ►	WLO – Laag 2020-2030	WLO – Laag 2031-2040	WLO – Hoog 2020-2030	WLO – Hoog 2031-2040	EIB 2020-2030	EIB 2031-2040
Bouw, handel en reparatie	-6	-33	11	-26	13	-26
Consumentendiensten	34	18	44	25	32	24
Zakelijke en overige dienstverlening	3	0	13	5	1	5
Industrie - Chemie	17	-4	22	-2	22	-2
Industrie - Delfstoffen, nuts & recycling	15	2	21	5	14	5
Industrie - HTSM	47	4	59	10	62	11
Industrie – Kleding & textiel	12	-1	15	1	15	1
Industrie - Overig	-13	-24	-6	-22	-5	-22
Industrie - VGM	13	-2	17	0	17	0
Logistiek & groothandel	198	28	230	46	234	47
Totaal	**320**	**-12**	**425**	**41**	**404**	**42**
…waarvan grootschalig	**160**	**18**	**193**	**30**	**195**	**30**

Bron: Stec Groep (2020)

VRAAG BINNEN NOORD-ZUID AS[18] BEPERKTER, CIRCA 120 - 145 HECTARE IN KAVELS >3 HA

We bepalen de vraag voor de Noord-zuid as. We hanteren hiervoor een aantal uitgangspunten. Ten eerste kijken we naar het relatieve aandeel in de werkgelegenheid. Deze ligt zowel nu als in de werkgelegenheidsprognose op 50 tot 70% van het totaal. Bovendien is het merendeel van de grootschalige bedrijven in de Noord-zuid as gevestigd (70-80% van het totaal). We hanteren een verdeling van 65% in de Noord-zuid as en 35% elders.

Binnen deze context verwachten we dat tot en met 2040 de vraag naar grootschalige kavels (>3 hectare) op circa 120 - 145 hectare ligt. Een deel van de vraag zal een specifiek label krijgen, zoals waterverbonden, recycling of hogere milieucategorie. Echter een fors deel van de vraag kent het label 'regulier'. Overigens benadrukken we dat dit de bovenkant van de bandbreedte betreft (WLO Hoog). Indien er een ander (minder sterk) groeipad zich zal voordoen, dan is sprake van een lagere uitbreidingsvraag.

Samenvattend geven we onderstaande conclusie over de vraag in Regio Zwolle.

	Totale vraag tot en met 2040	Vraag >3 hectare tot en met 2040	Vraag <3 hectare tot en met 2040
Noord-Zuid as	310-465 hectare*	120-145 hectare	130-240 hectare*
Overig Regio Zwolle		60-80 hectare	

[18] De Noord-zuid as omvat de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Zwolle, Kampen, Zwartwaterland, Staphorst, Steenwijkerland en Meppel

* Er is geen nadere verdeling gemaakt in de vraag <3 hectare. Dit behoort expliciet niet tot de vraagstelling voor dit onderzoek. Het merendeel van deze vraag is lokaal gebonden.

C. Impact coronacrisis op de grootschalige ruimtevraag

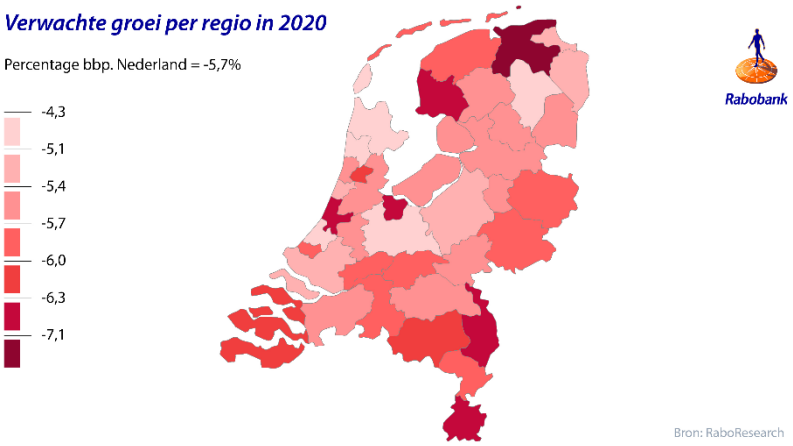
De coronacrisis heeft de Nederlandse economie hard geraakt: de dip in de groei van het BBP is de grootste door CBS gemeten. Toch zijn de verwachtingen (en de krimp) voor de Nederlandse economie dit jaar nog relatief mild vergeleken met andere landen in de eurozone. Dit komt voornamelijk door een minder strenge lockdown, het steunpakket vanuit de overheid en een sterke economische buffer die de afgelopen jaren is opgebouwd.

Bestaande bedrijvigheid

De regionaal-economische structuur is een belangrijke indicator in hoeverre de coronacrisis globaal effect zal hebben op de economische activiteiten. Rabobank heeft voor 2020 een voorspelling gepubliceerd van de groei van het BBP. Hieruit blijkt dat de verwachting is dat de regionale economie in de regio Zwolle[19] met circa 5,5% krimpt. Dit is ongeveer gelijk aan het nationale gemiddelde.

Hierbij merken we wel op dat de specifieke impact per bedrijf in dezelfde sector sterk kan verschillen. Een bedrijf in de groothandel kan specifieke activiteiten hebben die in meer of mindere mate effect ondervinden van de crisis.

Figuur 12: Regionale prognose impact coronacrisis op de ontwikkeling van het BBP



Bron: RaboResearch, 2020

Op basis van enkele studies en regionale monitoren geven we hieronder een eerste beeld van de bedrijfssectoren die direct, op termijn en vrijwel niet geraakt worden als gevolg van de lockdown, danwel de economische crisis die het gevolg is van de pandemie.

Directe slachtoffers	Vertraagd effect	Weinig/geen impact
Horeca & cultuur	Bouw	Gezondheidszorg
Detailhandel non food	Logistiek en groothandel	Welzijnsorganisaties
Wellness	Diverse industriële sectoren zoals	Life sciences / medtech
Reisbranche	VGM, maakindustrie, technologische	Onderwijs
Autohandel en -reparatie	industrie	Overheid
Uitzendbranche	Financiële en zakelijke dienstverlening	Energie
Tuinbouw		Detailhandel food

Wat betekent dit voor de ruimtevraag in Regio Zwolle?

[19] De COROP-regio's Noord-Overijssel en Zuidwest-Drenthe

Groothandel en logistiek

Wat de impact is van de coronacrisis op de sector groothandel en logistiek verschilt sterk per onderliggende sub-sector. Zo zien logistiek dienstverleners in de e-commerce, medische producten of transport van voedingsmiddelen juist een toename in de bedrijfsactiviteiten. Het transport van bijvoorbeeld sierteeltproducten is echter bijna helemaal verdwenen (bron: TLN, 2020). Naar verwachting zal de groothandel als gehele sector in 2020 een kleine krimp kennen (afhankelijk van de omvang van de tweede golf), maar in 2021 wordt het herstel ingezet (bron: Panteia, 2020).

Tegelijkertijd heeft de coronacrisis de kwetsbaarheid van bestaande supply chains blootgelegd. Bedrijven zullen de productieketen minder gevoelig willen maken voor incidenten en minder afhankelijk maken van wat er in één land gebeurt en besloten wordt. Spreiding is 'key'. We verwachten dat er grotere strategische voorraden zullen worden aangehouden in nationale distributiecentra dichtbij de klanten, in plaats van centrale distributiecentra voor meerdere landen. De ligging van Zwolle als 'hotspot' voor nationale distributie leidt mogelijk tot een grotere interesse van verladende partijen.

Dat de (langdurige) economische gevolgen voor de sector meevallen, blijkt ook uit de coronamonitor van TLN. In deze maandelijks geüpdatete monitor blijkt dat het vertrouwen onder logistieke bedrijvigheid langzaam toeneemt. 70% van de logistieke bedrijven ziet een omzetdaling sinds het uitbreken van de coronacrisis, maar bijna 90% verwacht geen afscheid te hoeven nemen van personeel.

IMPACT OP LOGISTIEKE SECTOR IN REGIO ZWOLLE LIJKT MEE TE VALLEN

De impact van de coronacrisis op (grootschalige) logistieke bedrijven lijkt op basis van de bedrijfsactiviteiten mee te vallen. Een aantal grotere logistieke partijen zijn actief in de e-commerce of parcel (denk aan Wehkamp, PostNL en DHL). Deze sectoren zagen hun bedrijfsactiviteiten juist toenemen door een toename van online verkoop. Ook enkele grotere supermarkt-DC's (Jumbo, Albert Heijn) zien naar verwachting geen daling in activiteiten. Voor de logistiek dienstverleners in de regio (zoals Tielbeke of Oegema) is de impact afhankelijk van de specifieke klanten.

Industrie

De industrie heeft door de coronacrisis in de eerste plaats te maken gehad met gevolgschade door vertraging in de toelevering van grondstoffen en halffabricaten die de productie verstoren. De sector heeft veel te maken met just-in-time-delivery en hanteert veelal beperkte voorraden. De elektronica-, machine- en auto-industrie in Nederland zijn in hoge mate afhankelijk van grondstoffen of halffabricaten vanuit China, Zuid-Korea en Italië en daardoor kwetsbaar voor verstoring.

Maar ook beperkingen in de afzetmarkt van onze industrie zorgden voor een afname van de industriële bedrijfsactiviteiten. Bij de Europese binnengrenzen stonden door de veiligheidsmaatregelen lange files. Op basis van RaboResearch (2020) zal de industriële sector dit jaar circa 10% krimpen. Maar net als bij de sector groothandel en logistiek, is de impact van de coronacrisis sterk afhankelijk van het type industriële activiteit. Zo zullen bijvoorbeeld de farmaceutische industrie weinig afname zien van de bedrijfsactiviteiten, terwijl de metaalindustrie (zoals elektrotechnische, metaalproductie en de automotive) een sterke afname van bedrijfsactiviteiten kent (bron: Panteia sectorprognose, 2020).

GROOTSTE IMPACT OP INDUSTRIE WAARSCHIJNLIJK BEGIN 2021

Waar de impact op de logistieke sector naar verwachting mee valt, lijkt de industriële sector hard geraakt te worden door de coronacrisis. Veel grotere industriële bedrijven in de regio Zwolle zijn actief in de automotive-industrie (zoals Scania, Brink, Broshuis) en zullen naar verwachting een afname van de bedrijfsactiviteiten zien. Voor industriële bedrijven die aan de (woning)bouw leveren (denk aan Zehnder of Vebe) zal de grootste klap naar verwachting in 2021 plaatsvinden. Dit omdat de bouw over het algemeen laat-cyclisch is – door de lange doorlooptijd van bouwprojecten.

Verwachte tijdelijke daling uitgifte kavels, gevolgd door herstel

Voor veel gemeenten betekent de crisis onder andere minder kavelverkoop. Net zoals dat bijvoorbeeld de WLO-ramingen over een lange termijn kijken en rekening houden met conjunctuurgolven, is dit vaak ook meegerekend in geraamde uitgiftetempo's van bedrijventerreinen. Op veel plekken is, over de conjunctuurgolven heen gekeken, sprake is van een structurele ruimtedruk en een groeiende ruimtevraag naar bedrijventerreinen. De Regio Zwolle blijft, gedeeltelijk door de goede geografische centrale ligging in Nederland, een gewilde vestigingslocatie voor Nederlandse als buitenlandse bedrijvigheid.

DUIDING IMPACT CORONA OP LANGE TERMIJN SCENARIO'S RUIMTEVRAAG

De WLO-ramingen van het CPB zijn, samen met de werkgelegenheidsprognose van het EIB, de basis voor de prognose van de ruimtevraag. Het CPB gaat in zowel WLO laag als WLO hoog uit van een toename van het bruto binnenlands product (bbp) in Nederland, een jaarlijkse groei van 1,1 tot 2,2% in de periode 2015-2030. In de periode 2030-2050 is de voorspelde economische groei gemiddeld 1 tot 2% per jaar. Dit zijn langjarige gemiddelde groeipercentages, die over conjunctuurgolven heen kijken.

Het CPB heeft in 2020 nieuwe ramingen opgesteld waarin de impact van corona op o.a. de ontwikkeling van het bbp in verschillende scenario's is doorgerekend. In het meest ongunstige scenario is het bbp in Nederland pas in 2025 weer op het niveau van 2019, doordat er in 2020 en 2021 sprake is van economische krimp. In het scenario 'basisverkenning' wordt dit niveau in 2022 behaald en blijft er alleen in 2020 sprake van economische neergang.

De gevolgen van deze economische neergang van één of enkele jaren werken ook door op de werkgelegenheid en bedrijfsinvesteringen. De werkloosheid in Nederland is inmiddels aan het oplopen en in de maanden april tot en met juli is bijvoorbeeld een afname te zien in investeringen van bedrijven in materiële activa (o.a. gebouwen en grond) ten opzichte van vorig jaar, oplopend tot zo'n 20%. Economische onzekerheid leidt bij een deel van de bedrijven tot het uitstellen van (grote) investeringen. We zien in onze eigen databases ook dat de locatiedynamiek op bedrijventerreinen in Nederland af is genomen. De omvang van locatiekeuzes van bedrijven in het 1e tot en met het 3e kwartaal ligt in 2020 zo'n 30% lager dan in 2019. Dit gaat om zowel uitgiftes op nieuwe bedrijventerreinen (*greenfields*), herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen (*brownfields*) als opname in de bestaande vastgoedvoorraad. Dit blijkt uit onze Database Locatiebeslissingen Nederland. Met name voor kapitaalintensieve activiteiten zoals productie zien we een terugval.

Wat de uiteindelijke gevolgen zijn voor de ruimtevraag op lange termijn is nog erg onzeker, en afhankelijk van bijvoorbeeld de duur van de beperkingen, de komst van een vaccin en ook ontwikkelingen in het buitenland. Een mogelijk effect is dat er in de jaren 2020 tot en met 2022 (afhankelijk van bovenstaande onzekerheden) sprake is van een vraaguitval naar nieuwe bedrijventerreinen. Het is daarbij ook mogelijk dat er sprake zal zijn van uitgestelde vraag, en dat de geraamde uitbreidingsvraag niet in 2030 gerealiseerd zal zijn maar bijvoorbeeld in 2033. Onze inschatting op basis van de huidige cijfers is dat WLO laag en WLO hoog nog steeds een goede bandbreedte geven van de verwachte uitbreidingsvraag. In geval van een lager groeitempo, dan nog is er een uitbreidingsvraag te verwachten. Bij 'terugval' naar het WLO laag scenario betekent dit een lagere vraag van plusminus 20 hectare vanuit grootschalige bedrijven. Nogmaals; het is echter nog te vroeg om hier uitspraken over te doen.

Ook het WLO hoog scenario is een langjarige prognose. We zien dat in 2019 in West-Overijssel 33 hectare bedrijventerrein uitgegeven is, ten opzichte van een gemiddelde uitbreidingsvraag van 28 hectare in het WLO hoog scenario.

Bijlage C: Aanbod

A. Aanbodanalyse

We analyseren in ons onderzoek welk aanbod nog geschikt is om in de vraag naar grootschalige bedrijvigheid te kunnen voorzien. Ten eerste analyseren we het aanbod binnen de regio Zwolle. Welke bedrijventerreinen hebben nog kavels – groter dan 3 hectare – uitgeefbaar? Ook bekijken we het aanbod van bestaand vastgoed in de regio Zwolle. Naast het beschikbaar aanbod binnen de regio Zwolle, lichten we ook het aanbod buiten de primaire marktregio door. We kijken hier naar de harde planvoorraad aan bedrijventerreinen – voornamelijk gericht op grootschalige bedrijvigheid – in omliggende gemeenten.

Aanbod binnen marktregio

Binnen de regio Zwolle bevinden zich in totaal 260 bedrijventerreinen met verschillende gradaties in omvang (van 297 tot 1 hectare bruto). Het totale bruto areaal bedrijventerreinen binnen de regio Zwolle omvat ruim 5.800 hectare (ruim 4.350 hectare netto). Er is nog 420 hectare uitgeefbaar in Regio Zwolle (terstond uitgeefbaar). Van de 260 bedrijventerreinen, hebben 37 terreinen nog meer dan 3 hectare uitgeefbare grond. Dit betekent echter niet dat dit aanbod per definitie geschikt is om grootschalige bedrijvigheid met een ruimtevraag groter dan 3 hectare te huisvesten. Het aanbod op de terreinen kan versnipperd zijn (zonder de mogelijkheid kavels te combineren) of er gelden restricties (bijvoorbeeld in milieucategorie of bouwhoogte) waardoor de kavels niet geschikt zijn grootschalige bedrijvigheid.

In onderstaande tabel is het direct uitgeefbare planaanbod in de regio Zwolle opgenomen op basis van het IBIS. Omdat de IBIS-database niet altijd correct is, is voor meerdere terreinen een check uitgevoerd voor de meest actuele stand van zaken omtrent de uitgifte.

Tabel 10: Overzicht van alle bedrijventerreinen Regio Zwolle met uitgeefbaar aanbod

Plannaam	Gemeente	Netto omvang (in ha)	Nog uitgeefbare grond (in ha)	Aaneengesloten kavels > 3 hectare
Uitbreiding De Grift III	Dalfsen	16,14	5,62	Niet van toepassing
Middengebied	Dalfsen	4,19	2,42	Niet van toepassing
Uitbreiding kampmansweg	Dalfsen	2,69	1,58	Niet van toepassing
Parallelweg	Dalfsen	6,78	0,77	Niet van toepassing
Uitbreiding T'Febriek	Dalfsen	2,19	0,65	Niet van toepassing
T Febriek	Dalfsen	13,5	0,11	Niet van toepassing
Uitbreiding oldebroekerweg	Dronten	11	2,5	Niet van toepassing
Poort van Dronten	Dronten	77,5	19,1	Circa 8 hectare
Tarpan	Dronten	18	4,7	Niet van toepassing
Business-zone delta	Dronten	60,7	3,3	Niet van toepassing
Oldebroekerweg	Dronten	13,8	1,9	Niet van toepassing
Broeklanden II	Elburg	12,86	6,91	Niet van toepassing
De Koekoek	Elburg	11,93	0,19	Niet van toepassing
Broeklanden-Zuid	Hardenberg	6,78	16,1	Circa 5 hectare (excl. Broeklanden Zuid uitbreiding)
Katingerveld	Hardenberg	14,83	8,6	Niet van toepassing
De Boschkamp	Hardenberg	5,55	5,1	Niet van toepassing
Mercator	Hardenberg	5,28	3,4	Niet van toepassing
Rollepaal zuid	Hardenberg	93,79	3,07	Niet van toepassing
Gezondheidspark Hardenberg 1	Hardenberg	10,21	1,2	Niet van toepassing
Haardijk	Hardenberg	31,95	0,96	Niet van toepassing
De Doorbraak	Hardenberg	9,33	0,83	Niet van toepassing
Steenmaat	Hardenberg	2,12	0,24	Niet van toepassing

Werkgebied moeshoek	Hardenberg	5,26	0,18	Niet van toepassing
Netelhorst I	Hattem	5,8	0,83	Niet van toepassing
Eeuwlandseweg - zuid/noord	Heerde	6,98	3,26	Niet van toepassing
Buitenvaart II	Hoogeveen	100,3	23,0	Circa 12 hectare (excl. Riegmeer)
Buitenvaart I	Hoogeveen	50,05	12,6	
De Wieken	Hoogeveen	281,35	4,21	Niet van toepassing
Prins Mauritsplein	Hoogeveen	0,26	0,26	Niet van toepassing
Bedrijvenpark Rijksweg 50	Kampen	48,26	12,3	Niet van toepassing
Zuiderzeehaven	Kampen	50,67	13,0	Circa 13 hectare (watergebonden)
Uitbreiding Spoorlanden	Kampen	6,27	1,43	Niet van toepassing
Haatland	Kampen	171	0,82	Niet van toepassing
Spoorlanden	Kampen	33,29	0,3	Niet van toepassing
Oevers D	Meppel	38,38	3,5	Circa 4,5 hectare (watergebonden)
Oevers E	Meppel	7,24	3,44	Niet van toepassing
Noord fase II	Meppel	27,45	3,27	Niet van toepassing
Blankenstein b	Meppel	7,63	2,68	Niet van toepassing
Bedrijventerrein Ens	Noordoostpolder	14,5	4,6	Niet van toepassing
De Munt II fase I	Noordoostpolder	14	4,4	Niet van toepassing
De Munt II fase II	Noordoostpolder	32,9	3,9	Niet van toepassing
Ecopark	Noordoostpolder	9	3,5	Niet van toepassing
Bedrijventerrein Creilerpad	Noordoostpolder	7	1,1	Niet van toepassing
Industrieterrein Espel	Noordoostpolder	5,1	0,7	Niet van toepassing
Industrieterrein Rutten	Noordoostpolder	4,3	0,2	Niet van toepassing
Bedrijventerrein Marknesse	Noordoostpolder	7,2	5,5	Niet van toepassing
Bedrijventerrein De Kolk	Nunspeet	21,2	7,1	Niet van toepassing
Bedrijvenpark H2O	Oldebroek/Hattem	37,17	27,0	Circa 14 hectare
Wezep noord	Oldebroek	18,2	0,68	Niet van toepassing
Bedrijventerrein Stuivezand	Oldebroek	4,83	0,57	Niet van toepassing
Enk-zuid	Olst-Wijhe	2	2	Niet van toepassing
De Meente noord	Olst-Wijhe	1,84	1,84	Niet van toepassing
Wesepe, uitbreiding	Olst-Wijhe	2,66	1,62	Niet van toepassing
Wesepe, uitbreiding zuid	Olst-Wijhe	1,84	1,35	Niet van toepassing
De Meente-zuid	Olst-Wijhe	2,53	0,56	Niet van toepassing
De Enk	Olst-Wijhe	16,73	0,11	Niet van toepassing
Meenteweg	Olst-Wijhe	7,6	0,02	Niet van toepassing
De Rotbrink	Ommen	17,17	8,19	Niet van toepassing
De Zegge VII	Raalte	20,66	17,52	Circa 7 hectare
De Zegge VI	Raalte	14,13	1,78	Niet van toepassing
Telgen II	Raalte	4,11	0,22	Niet van toepassing
Spoorzone	Raalte	20,85	0,12	Niet van toepassing
Luttenberg	Raalte	5,18	0,07	Niet van toepassing
Oosterparallelweg 2007	Staphorst	13,29	5,93	Niet van toepassing
De esch II	Staphorst	15,4	0,68	Niet van toepassing
De esch III	Staphorst	17,54	0,43	Niet van toepassing
Industrie V	Staphorst	7,04	0,28	Niet van toepassing
Boterberg-zuid	Steenwijkerland	6,24	3,48	Niet van toepassing
Oostermeentherand	Steenwijkerland	11,61	1,81	Niet van toepassing
Kanaalweg 2004	Steenwijkerland	3,32	1,62	Niet van toepassing
Woldmeenthe	Steenwijkerland	5,43	1,37	Niet van toepassing
Concrelitlocatie	Steenwijkerland	2,6	1,01	Niet van toepassing
De Weyert	Steenwijkerland	11,37	0,88	Niet van toepassing
Hooidijk	Steenwijkerland	23,87	0,8	Niet van toepassing
Kuinre	Steenwijkerland	6,03	0,38	Niet van toepassing
Novac-terrein	Steenwijkerland	4,16	0,38	Niet van toepassing

Kanaalweg	Steenwijkerland	10,21	0,25	Niet van toepassing
Dolderkanaal	Steenwijkerland	23,85	0,18	Niet van toepassing
Ossenzijl	Steenwijkerland	5,56	0,14	Niet van toepassing
Eeserwold	Steenwijkerland	28,0	17,1	Circa 9 hectare
Oeveraseweg	Westerveld	15,3	1,56	Niet van toepassing
Meppelerdiep	Zwartewaterland	39,45	8,6	Niet van toepassing
Bedrijventerrein Hasselt	Zwartewaterland	82,09	3,85	Niet van toepassing
Zevenhont I+II	Zwartewaterland	40,1	1,31	Niet van toepassing
Hessenpoort	Zwolle	216,05	113,2	Circa 60-65 hectare
Voorst	Zwolle	155,47	4,08	Niet van toepassing
Scholtenssteeg	Zwolle	3,47	3,04	Niet van toepassing
Marslanden zuid	Zwolle	6,82	0,11	Niet van toepassing

Geschikt aanbod voor grootschalige bedrijvigheid beperkt: circa 145 hectare geschikt

Op 37 terreinen in de Regio Zwolle is nog meer dan 3 hectare uitgeefbare grond.[20] Dit betekent echter niet dat dit aanbod per definitie geschikt is om grootschalige bedrijvigheid met een ruimtevraag groter dan 3 hectare te huisvesten. Het aanbod op de terreinen kan versnipperd zijn (zonder de mogelijkheid kavels te combineren) of er gelden restricties (bijvoorbeeld in milieucategorie of bouwhoogte) waardoor de kavels niet geschikt zijn grootschalige bedrijvigheid.

NIET ALLE HECTARES PER DEFINITIE GESCHIKT VOOR OPVANG GROOTSCHALIGE BEDRIJVEN

Er zit een verschil tussen het (totale) uitgeefbare aanbod, en het aanbod dat geschikt is om grootschalige bedrijvigheid te huisvesten. Zo kan het zijn dat er slechts één kavel van 3 hectare te vormen zijn, terwijl het overige aanbod te gefragmenteerd is. Binnen de marktregio nog geen duidelijkheid over de uitgifte, verkaveling en beoogde doelgroepen van Buitenvaart II (op Riegmeer) Ook zijn er soms kwalitatieve beperkingen (zoals beperkingen aan het gebruik van grootschalige kavels op Bedrijvenpark H2O of bestemd voor lokale bedrijvigheid).

Dertien terreinen met (combineerbaar) aanbod tot een kavel van minimaal 3 hectare

Op dertien terreinen in de regio is het nog mogelijk een kavel van 3 hectare uit te geven, al dan wel niet door samenvoeging van meerdere uitgeefbare kavels. Deze terreinen hebben gecombineerd nog circa 145 hectare uitgeefbare kavels >3 hectare. Het merendeel van de nog uitgeefbare gronden in de regio Zwolle is terug te vinden op Hessenpoort. Onderstaande tabel geeft een indicatie hoeveel beschikbaar aanbod van kavels >3 hectare er binnen de marktregio Zwolle beschikbaar is, gebaseerd op verkavelingskaarten.

Tabel 11: Terreinen in Regio Zwolle met een kavel (>3ha) grond combineerbaar (of onder optie)

Gemeente	Terrein	Direct uitgeefbare grond (in ha)	Waarvan geschikt voor verkaveling >3 hectare
Dronten	Poort van Dronten	18,8	Circa 8 hectare
Hardenberg	Broeklanden-Zuid	16,1	Circa 5 hectare
Hoogeveen	Buitenvaart II	23,3	Circa 7 hectare
Hoogeveen	Buitenvaart I	12,6	Circa 5 hectare
Kampen	Zuiderzeehaven	13,3	Circa 13 hectare
Meppel	Oevers D	4,5	Circa 4,5 hectare
Oldebroek	Bedrijvenpark H2O	27	Circa 14 hectare
Raalte	De Zegge VII	17,5	Circa 7 hectare
Steenwijkerland	Eeserwold	17,1	Circa 9 hectare
Zwolle	Hessenpoort	113,2	Circa 60-65 hectare

Bron: IBIS & gemeentelijke sites, 2020. Bewerking Stec Groep

[20] Binnen de Regio Zwolle bevinden zich in totaal 260 bedrijventerreinen met verschillende gradaties in omvang. Het totale bruto areaal bedrijventerreinen binnen de Regio Zwolle omvat ruim 5.800 hectare (4.350 hectare netto). Er is nog 420 hectare uitgeefbaar.

AANBOD BINNEN NOORD-ZUID AS CIRCA 100 – 105 HECTARE (KAVELS >3 HA)

Indien we alleen het aanbod binnen de eerder afgebakende Noord-zuid as meenemen in onze analyse, dan neemt het beschikbaar verkavelbaar aanbod met een minimale kavelomvang van 3 hectare af tot circa 100-105 hectare. De Poort van Dronten, Zegge VII, Buitenvaart I & II en Broeklanden blijven in dit geval buiten beschouwing.

Aanbod bestaand grootschalig vastgoed beperkt: slechts 1 pand geschikt

Een rondgang rond verschillende bedrijfsmakelaars (onder andere Funda in Business, RealNext en Cushman & Wakefield) toont dat het bestaande vastgoed slechts beperkt in de vraag kan voorzien. In totaal wordt er slechts één grootschalig pand aangeboden in de regio Zwolle: een gedeelte deel van het voormalig veilingcomplex in IJsselmuiden (circa 5 ha kavel) wordt als bestaand vastgoed aangeboden. Ook een nieuw te ontwikkelen distributiecentrum aan de Siegenstraat op Hessenpoort wordt momenteel in units aangeboden.

Aanbod buiten marktregio

Naast het harde planaanbod binnen de regio Zwolle, bekijken we ook de harde planvoorraad (minimaal 3 hectare kavelomvang) op bedrijventerreinen geschikt voor grootschalige bedrijvigheid in omliggende gemeenten rondom de regio Zwolle.

Hierbij merken we wel op dat dit aanbod buiten de regio Zwolle een eigen marktregio heeft – met de daarbij behorende eigen vraag naar (grootschalige) kavels. Zo merkt bijvoorbeeld Almelo een toegenomen druk op de bedrijventerreinen door overloop vanuit Amsterdam, en blijkt uit de meest recente ramingen van Apeldoorn dat er tot 2030 een tekort aan bedrijventerreinen van 37 tot 75 hectare zal zijn[21]. De concurrentie met bedrijventerreinen buiten de marktregio zal daarom naar verwachting beperkt zijn.

Tabel 12: kavelaanbod groter dan 3 hectare buiten marktregio Zwolle

Gemeente	Terrein	Direct uitgeefbare grond (in ha)	Grootst uitgeefbaar deel (in ha)	Opmerkingen
Almelo	XL Businesspark	35,7	14	
Almere	Stichtse Kant	41,2	6,5	Maximale milieucategorie 3.2
Apeldoorn	Ecofactorij	15,4	4,5	Alle beschikbare kavels zijn momenteel in de contractfase
Coevorden	Europark	34,2	19	Vrijwel al het aanbod is in Duitsland gelegen
Harderwijk	Lorentz III	33,2	6,8	
Heerenveen	IBF	33,8	6,5	
Lelystad	Lelystad Airport Business Park	13,5	4,5	
Lelystad	Zuiderpark	31	5	
Lelystad	Flevokust	35,2	10,5	Circa 31 hectare in optie

Bron: IBIS & gemeentelijke sites, 2020. Bewerking Stec Groep

[21] Zie: LINK