

Een nieuw perspectief op ruimte en mobiliteit



Een nieuw perspectief op ruimte en mobiliteit

Voorwoord



Peter Niessink
Algemeen directeur BOVAG



Ton Venhoeven
oprichter VenhoevenCS architecture+urbanism

Zichtbaar en onzichtbaar, we zitten midden in een grote verbouwing van Nederland. Dit is nu al merkbaar aan de toename van bouwplannen om het woningtekort het hoofd te bieden. Maar ook de ingrijpende transformatie van het Nederlandse energiesysteem, de discussies rond maatregelen om de stikstofcrisis op te lossen en de veranderende mobiliteit in onze (binnen)steden zijn hiervoor exemplarisch. Tel hierbij op de economische, maatschappelijke, klimatologische en technologische ontwikkelingen die meer en meer impact gaan hebben op onze leef- en werkomgeving en het mag duidelijk zijn dat iedereen in Nederland met significante ruimtelijke veranderingen te maken gaat krijgen.

Op zichzelf is dit niet nieuw, ons land is altijd al aan het veranderen als gevolg van onder andere water,

grondstoffenwinning en verstedelijking. Maar nog niet eerder gebeurde dit met zoveel inwoners en met zoveel druk op de beschikbare ruimte. Om vat te krijgen op de mogelijke effecten hiervan is de BOVAG daarom een onderzoekstraject gestart in samenwerking met VenhoevenCS architecture+urbanism.

Doelen van dit onderzoek

BOVAG-bedrijven willen hun klanten verantwoord laten genieten van duurzame, veilige en betrouwbare mobiliteit op maat. Dit onderzoek is er ten eerste op gericht om te verkennen hoe de BOVAG het beste invloed kan uitoefenen op de ruimtelijke ontwikkelingen om ervoor te zorgen dat we die visie kunnen blijven waarmaken. Het actief mede vormgeven van de toekomst van Nederland is immers de beste manier om te verzekeren dat we de impact maken waar we als brancheorganisatie voor staan. Dat geldt overigens niet alleen voor het meedenken over ruimtelijk beleid, maar ook voor het meedenken over de uitvoering daarvan. In een land waar ruimte schaars is hebben BOVAG leden immers veel te bieden als je kijkt naar de fysieke footprint van de BOVAG ondernemers in Nederland.

We opereren als mobiliteitssector natuurlijk niet op een eiland en veel zaken spelen zich af buiten onze invloedssfeer. Deze studie is daarom ook een verkenning naar ruimtelijke

ontwikkelingen waar ondernemers mogelijk mee te dealen krijgen. Het kunnen anticiperen op die ontwikkelingen en is immers cruciaal voor het benutten van kansen en een duurzame bedrijfsvoering van BOVAG leden.

Structuur van dit rapport

Het eerste deel van dit rapport is geschreven in de vorm van een essay. Dit essay vormt tegelijkertijd een inleiding op - en samenvatting van- de veranderingen die nu en in de nabije toekomst spelen in het samenspel tussen mobiliteit en ruimte. In circa 30 minuten leest u hierin over de impact die ruimtelijke ordening heeft (en zal hebben) op Nederland in het algemeen en op de mobiliteit in het bijzonder. Hierin wordt bovendien gereflecteerd op de kansen die deze ontwikkelingen bieden voor mobiliteitsondernemers en de rol die de BOVAG daarin zou kunnen spelen.

Het tweede en derde deel van het rapport bestaan uit een handreiking voor de ontwikkeling van een ruimtelijke bedrijfsstrategie en een naslagwerk met relevante data en overige achtergrondinformatie. Deze twee delen zijn specifiek opgesteld voor mobiliteitsondernemers. Op basis van kennis en informatie over ruimtelijke ordening helpen deze hoofdstukken ondernemers op weg bij het vormen van een ruimtelijke bedrijfsstrategie. Deze kan later gebruikt worden om businessplannen en investeringen robuuster

te maken voor ruimtelijke veranderingen in de omgeving.

Aan de slag

Het is zeker bij het doornemen van dit rapport goed om te beseffen dat binnen de lokale ruimtelijke ordening meer en meer ruimte geboden wordt aan initiatief door burgers en ondernemers. Door met het juiste initiatief op het juiste niveau aan te kloppen liggen er voor BOVAG ondernemers, met hun positie op het snijvlak van mobiliteit en ruimte, grote kansen voor o.a. functiemenging, vastgoedontwikkeling en duurzame groei. De belangrijkste ingrediënten om hiermee aan de slag te gaan: samenwerkingsvermogen, verbeeldingskracht en ondernemerschap.

Over VenhoevenCS architecture+urbanism

VenhoevenCS is een innovatief ontwerp-, onderzoek en adviesbureau voor architectuur, stedenbouw en infrastructuur. Oprichter Ton Venhoeven leidt dit bureau samen met vier partners. Naast zijn werk als architect en stedenbouwkundige adviseert Ton al ruim 30 jaar in tal van trajecten over duurzame mobiliteit en gezonde verstedelijking.

Context, beleid, kansen

Ruimtedruk

De optelsom van de hoeveelheid ruimte voor alle zaken die we in Nederland als maatschappij en bedrijfsleven moeten en willen is groter dan de ruimte die er is. Het mengen van functies als wonen en werken en het stapelen en meervoudig gebruiken van dezelfde m² grond worden belangrijker dan ooit.



Bereikbaarheid en nabijheid

In mobiliteitsbeleid staat 'bereikbaarheid' altijd al centraal. Niet het (vervoer) middel maar het doel (waarom mensen zich verplaatsen) is waar alles om draait! In dit kader ligt de focus nu op de juiste mobiliteit op de juiste plek en het vergroten van 'nabijheid' van wonen, werken en voorzieningen.



Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor BOVAG ondernemers spelen naast de veranderingen in bereikbaarheidsoplossingen de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van klimaatadaptatie (natuurlijke systemen), oprukkende woningbouw, verstedelijking en de transitie van bedrijventerreinen.



Regionale verschillen

Regionale verschillen zijn sterk bepalend voor de manier waarop mobiliteit nu het beste werkt, maar ook voor de te verwachten veranderingen in ruimte en mobiliteit. Inzicht in regionale ontwikkelingen en kennis over metropoolregio's, NOVEX gebieden en het Stedelijk Netwerk Nederland zijn daarom belangrijk.



Omgevingswet

De introductie van de omgevingswet - en de hierbij bijbehorende omgevingsvisies en omgevingsplannen - vormt op alle overheidslagen de katalysator voor de grootschalige planvorming die sinds enkele jaren gaande is. Voor iedere ondernemer met (ruimtelijke) plannen: het ijzer is nu heet...



Impact maken

De ruim 8.000 mobiliteitsbedrijven van de BOVAG beschikken samen over een unieke 'circle of influence' op het snijvlak van ruimte en mobiliteit. Als brancheorganisatie zijn we daarmee als geen ander in staat om ruimtelijke ontwikkelingen mede vorm te geven.



BOVAG op de kaart...

BOVAG ondernemers zijn gevestigd op ruim 8100 percelen verspreid over heel Nederland....

...al die percelen samen tellen op tot ruim 26 km²: de omvang van een plaats zoals Heerenveen.

Hier zitten 500 percelen tussen van meer dan een hectare groot tussen en nog eens 2.200 percelen die groter zijn dan 3.000 m².

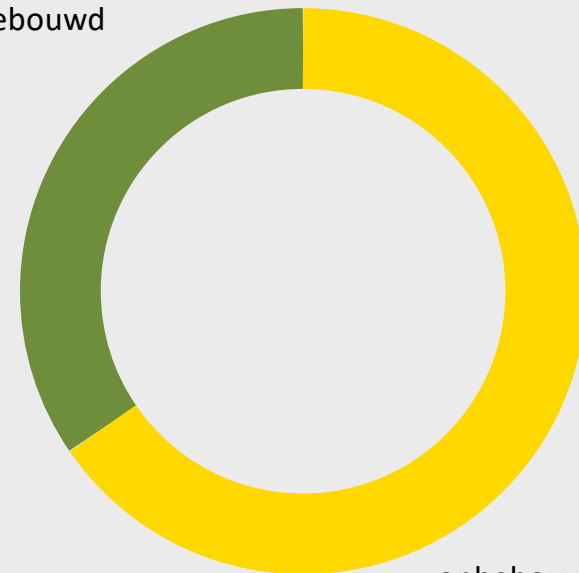
Alle percelen samen zijn gemiddeld slechts voor 1/3 bebouwd, dus het gaat hier snel over vierkante kilometers aan ruimtelijke potentie!

Dit onderzoek gaat over de ontwikkeling van ruimte en mobiliteit in Nederland, maar ook over ruimte voor mobiliteitsondernemers. Het is in dan ook met name in dat tweede kader interessant om een beeld te vormen bij de ruimte waar BOVAG ondernemers over beschikken.





bebouwd



onbebouwd

Inhoudsopgave

Deel 1	DE TOEKOMST VAN NEDERLAND OP HET SNIJVLAK VAN MOBILITEIT EN RUIMTE	11
Deel 2	AAN DE SLAG MET EEN RUIMTELIJKE STRATEGIE	45
	Inleiding	
	1. Uitgangspositie bepalen	
	2. Inventarisatie van ruimtelijke ontwikkelingen	
	3. Ruimtelijke strategie bepalen	
	4. Actie	
Deel 3	NASLAGWERK	85
	Inleiding	
	1. Ruimtelijke analyse BOVAG	
	2. Governance	
	3. Belangrijkste thema's ruimtelijke ordening .	
	VERANTWOORDING	135
	BIJLAGE: RUIMTELIJKE SPREIDING ONDERNEMINGEN NAAR AFDELING	139



Speelstraten laten zien hoe eenvoudig het kan zijn én hoeveel impact het heeft om openbare ruimte die we als gegeven beschouwen te transformeren

De toekomst van Nederland op het snijvlak van mobiliteit en ruimte

Inleiding

Nederland staat de komende decennia stevige veranderingen te wachten. Transitie, beleidswijzigingen en crises volgen elkaar in rap tempo op. Klimaatverandering leidt tot aanscherping van emissie-eisen, de energietransitie is overal merkbaar en de circulaire economie vereist nieuwe businessmodellen. Deze ontwikkelingen hebben direct én indirect impact op alle onderdelen van onze samenleving, op onze economie en op de inrichting van ons land. Het is dan ook niet de vraag óf de effecten hiervan merkbaar worden in onze dagelijkse woon-, werk en leefomgeving, maar hoe!

Het anticiperen op deze veranderingen is juist in een klein land als Nederland -waar ruimte schaars is- heel belangrijk. De productie van hernieuwbare energie kán wel voor een deel naar zee verplaatst worden en met meer uiterwaarden kán wel ruimte geboden worden voor hoogwater in de rivieren, maar de mogelijkheden zijn niet oneindig. De optelsom van de hoeveelheid ruimte voor alle zaken die we in Nederland als maatschappij en bedrijfsleven moeten en willen is simpelweg groter dan de ruimte die we hebben. De puzzel moet opnieuw gelegd worden, prioriteiten opnieuw bepaald... Voor de mobiliteitssector is het daarom van groot belang om te verkennen wat de waarschijnlijke, mogelijke en zelfs noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn die ons staan te wachten. Sterker nog; mobiliteitsbedrijven beschikken over een unieke 'circle of influence' op het snijvlak van ruimte en mobiliteit waarmee ze in staat zijn ontwikkelingen mede vorm te geven.

Ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland

'Ruimtelijke ordening' is de verzamelnaam voor het plannen en ontwerpen van onze leef- en werkomgeving op alle schalen; van straatsteen tot Schiphol. Onze leefomgeving beschouwen we vaak als een gegeven, mede omdat er in de dagelijkse praktijk maar weinig verandert. Pas als er 'opeens' een weg opgebroken is of 'opeens' een stadsuitbreiding in de krant staat wordt merkbaar hoeveel impact ingrepen in de ruimte kunnen hebben. Veel ruimtelijke veranderingen in het publieke domein hebben echter een lange voorgeschiedenis, waarbij Europees en nationaal beleid via visievorming, planvorming en investeringsbeslissingen op alle overheidslagen uiteindelijk lokaal tot een 'schop in de grond' leiden. Juist die lange duur zorgt voor een zekere consistentie in het ruimtelijk beleid. Hiertegenover staan trendbreuken, nieuwe uitdagingen en onzekerheden die laten zien dat 'de ruimte' minder goed planbaar is dan men zou verwachten.

1.1 Beleid

Het ruimtelijke orderingsbeleid op (inter-)nationale schaal is het belangrijkste vertrekpunt om vat te krijgen op de grote lijnen van ruimtelijke ontwikkelingen. Het is daarbij belangrijk te beseffen dat de planvorming van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening niet op zichzelf staat, maar dat hierin de plannen van onder meer economische zaken, volkshuisvesting, infrastructuur en klimaat samenkomen. De Randstad, de Bandstad en internationale corridors vormen de zwaartepunten voor dit beleid.



Stedelijk Netwerk Nederland gekoppeld aan de de doorontwikkeling van (OV-)infrastructuur

bron: Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021-2024, ministerie van BZK

Randstad

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad is en blijft een belangrijke focus voor de rijksoverheid vanwege het geconcentreerde economische belang voor het land. De 'mainports' (haven Rotterdam, Schiphol en haven Amsterdam) spelen hierbinnen een centrale rol. Het zijn deze internationale 'hubs' die van Nederland het internationaal georiënteerd land maakten dat we zijn.

Door grote investeringen in de mainports heeft met name de Randstad de afgelopen decennia sterk geprofiteerd van de verregaande globalisering. Hier kwamen kennisintensieve en hoogtechnologische bedrijven van mondiale betekenis tot ontwikkeling. Deze bedrijven en de steden waar ze gevestigd zijn, fungeren nu als belangrijkste motoren van de Nederlandse economie. Om deze draaiende te houden worden blijvend investeringen gedaan in infrastructuur en woningbouw. Veel van die investeringen gaan naar intensivering van het openbaar vervoer; denk hierbij aan de aanpak en uitbreiding van stations op het traject Leiden-Dordrecht (de 'Oude Lijn') en eerdere investeringen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Deze ontwikkelingen maken de bouw van honderdduizenden extra woningen mogelijk, met name in de directe nabijheid van de stations langs deze lijnen.

Bandstad

Er is daarnaast al langere tijd sprake van toenemende aandacht voor de 'Bandstad'. Dit is de band van steden die de Brabantse stedenrij

via Arnhem-Nijmegen met de steden aan weerszijden van de IJssel verbindt. In deze zone rond de Randstad is nog ruimte om te groeien, zowel voor woningbouw als voor werkgelegenheid en er is nog ruimte op het spoor. Met het grote aantal verbindingen richting de Randstad (rijkswegen en spoor) is de 'netdichtheid' al hoog, waardoor benodigde investeringen in nieuwe infrastructuur relatief beperkt zijn. De halve cirkel die deze steden onderling verbindt zal de komende decennia wel verder versterkt worden. Dit speelt concreet al bij de mogelijke verdubbeling van het spoor tussen Breda en Den Bosch en bij de aanpak van bottlenecks op de weg zoals bij de aansluiting A12-A15 onder Arnhem (project viA15).

Met de relatieve nabijheid van de Randstad gaat hiermee een groter deel van Nederland bijdragen aan de agglomeratiekracht van het land als geheel. Daarnaast wordt de regionale centrumfunctie van de steden in deze band versterkt. Op de lange termijn verschuift het klassieke Randstad model hiermee meer en meer naar een groter Stedelijk Netwerk met grofweg de stad Utrecht als middelpunt. Klimaatrisico's spelen mee in dit beleid: een spreiding van investeringen richting hoger gelegen delen van Nederland is óók een strategie om met de lange termijn (>100 jaar) onzekerheden van zeespiegelstijging om te gaan.

Corridors

De sterkste groei en clustering van stuwende economie, innovatie en kenniswerkers vindt de afgelopen jaren plaats in de metropoolregio's



Personenvervoer

- Alkmaar - Amsterdam
- Amsterdam - Eindhoven
- Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (SAAL)
- Schiphol - Utrecht - Nijmegen
- Den Haag - Rotterdam - Breda
- Breda - Eindhoven

Goederenvervoer

- Zuid-Nederland
- Zuid-Nederland, geen onderdeel PHS

Overzichtskaart Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern: meer personentreinen op drukke trajecten rondom de Randstad en voldoende ruimte voor het goederenvervoer. bron: ProRail

Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. De Internationale corridor (spoor en weg) die Amsterdam met de 'Euregio' Maas-Rijn (Maastricht en haar Europese buursteden) verbindt zorgt voor excellente bereikbaarheid van deze steden. 'Brainport' Eindhoven heeft zich sinds circa 10 jaar merkbaar als groeibriljant aan deze lijn ontpopt, parallel met de ontwikkeling van ASML als regionale economische motor.

Ook de internationale corridors Amsterdam- Rotterdam- Antwerpen en Rotterdam-Ruhr (spoor, weg en water) zijn belangrijke assen waarlangs infrastructuur geïntensiveerd blijft worden voor zowel personenvervoer als logistiek. Vestigingslocaties langs deze assen hebben daarmee een economisch sterke positie. In diverse beleidsplannen is dit zichtbaar doordat er grootschalige nieuwe bedrijventerreinen zullen worden aangelegd langs deze assen, terwijl in de aanliggende steden woningen worden gebouwd.



Nederland heeft de grootste autosnelwegdichtheid en het drukst bereden spoorwegnet van de EU

Bron: Rijkswaterstaat | Harry van Reeken / Sydney Bulham

1.2 Trendbreuken in beleid

Nederland heeft de grootste autosnelwegdichtheid en het drukst bereden spoorwegnet van de Europese Unie. Dagelijks rijden er op dit netwerk 3,5 miljoen auto's, 400.000 vrachtwagens en reizen er 3,3 miljoen mensen met het openbaar vervoer. Die mate van bereikbaarheid is een enorme rijkdom, maar vergt ook grote investeringen in de vorm van onderhoud en vernieuwing. Waar veel van de aanleg van infrastructuur eerder nog bekostigd kon worden uit de opbrengsten van steenkool en aardgas, is dat nu niet langer het geval. Naast andere beperkingen in de vorm van milieubeleid en maatschappelijke tegendruk is het wegvallen van de aardgasbaten dan ook een belangrijke reden dat er nog maar beperkt geld beschikbaar is voor het verder uitbreiden van het netwerk met nieuwe verbindingen. We moeten het vanaf nu dus doen met wat er is. Uitzonderingen daargelaten zal betere bereikbaarheid in principe alleen nog komen uit het beter benutten van bestaande netwerken.

Een publicatie uit de zomer van 2024 van Rijkswaterstaat heeft de veelzeggende titel "Instandhouding Voorop" gekregen. Hierin wordt gesteld dat, specifiek voor het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet, de focus wordt verlegd van ontwikkeling (aanleg) naar instandhouding (exploitatie, onderhoud en vernieuwing). Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er in het geheel geen infrastructuur meer aangelegd wordt, maar investeringen hierin staan sterk onder druk. Dit is onder andere merkbaar

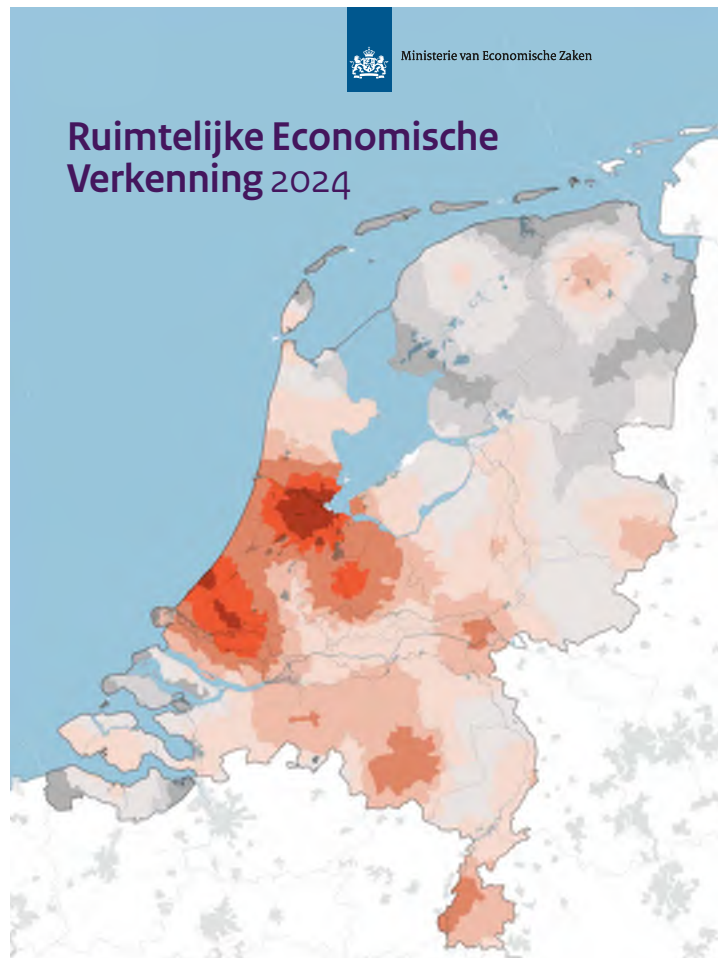
in de twee grootschalige onderzoekstrajecten voor uitbreiding van het Nederlandse infrastructuurnetwerk die momenteel lopen: de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Beide projecten zijn door de verantwoordelijke minister gepauzeerd in verband met “gebrek aan financiële ruimte op de Rijksbegroting en meer specifiek op het Mobiliteitsfonds”. Uiteindelijk zal voor het al dan niet doorgaan hiervan veel afhangen van de betekenis die deze lijnen zullen vervullen in ofwel de Nederlandse context (versterking regio's Noordelijk Nederland), ofwel Europees verband (snellere verbinding Amsterdam - Hamburg - Kopenhagen).

Een andere trendbreuk in het rijksbeleid is dat er - meer dan de afgelopen decennia het geval was - veel aandacht is om onwenselijke verschillen tussen 'Randstad' en 'regio' te dempen. In het Voorontwerp van de Nota Ruimte wordt aan de orde gesteld dat er veel regio's zijn die te maken hebben met een lage brede welvaart. Deze regio's liggen meestal op grotere afstand van de economisch meest dynamische gebieden. Er spelen vaak factoren als vergrijzing, dunbevolktheid en/of een stagnerende regionale economie. Exemplarisch hiervoor is Noordoost-Groningen. Terwijl het land decennialang inkomsten genoot van Groningse aardgas, bleven de negatieve effecten voor rekening van de regio, wat tot grote maatschappelijke schade heeft geleid. Om die schade te herstellen wordt er nu alsnog vol op ingezet om 'de regio' te versterken en zo de welvaart alsnog evenwichtiger te verdelen.

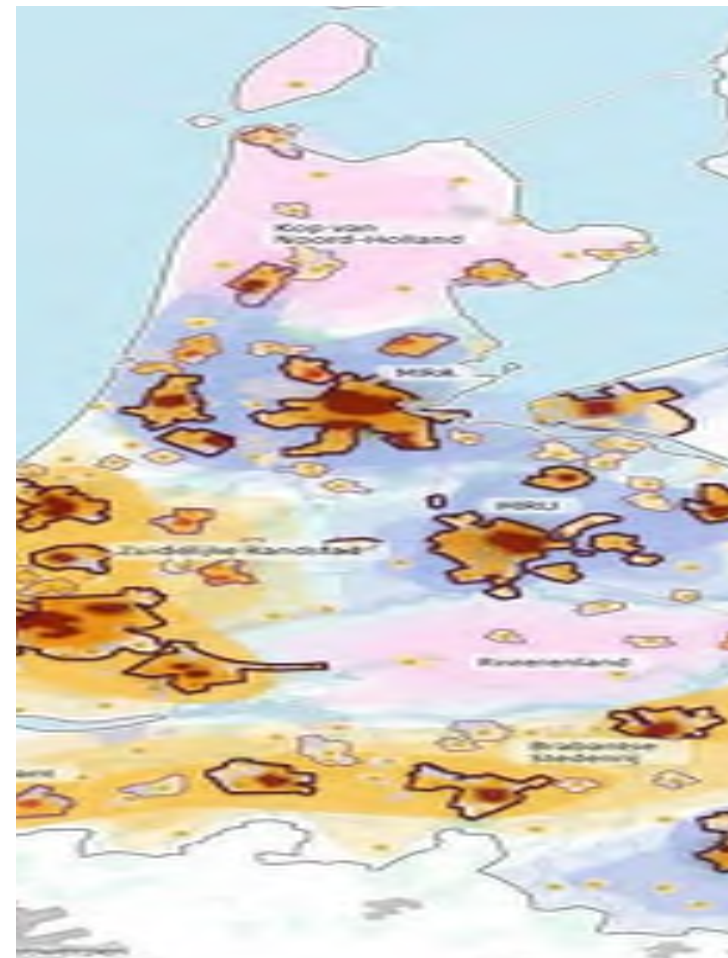
In Groningen, maar ook in andere minder dichtbevolkte regio's neemt landbouw een belangrijke plek in qua economie en werkgelegenheid. De natuur staat er tegelijkertijd op veel plaatsen slecht voor, mede door te hoge stikstofneerslag. De ambitie om emissies vanuit de landbouw te beperken maakt de opgave voor toekomstbestendige landelijke regio's dan ook des te complexer. De mix aan factoren die hier samenkomt bestaat uit transitie naar circulaire landbouw, natuurherstel, ruimte voor wonen, draagvlak voor voorzieningen en ontwikkeling van recreatiemogelijkheden tegen een achtergrond van een lokale economie die vaak kwetsbaar is. In tal van regio's wordt die complexe puzzel nu gelegd.



Het beperken van bodemdaling en emissies van laagveen vraagt ruimte voor bodem en water
bron: Op naar Nederland Waterland 2.0! - Witteveen+Bos 2021



Ruimtelijk Economische Verkenning: het economische zwaartepunt van Nederland ligt nog steeds in de Randstad
bron: REV ministerie van EZ, 2024



De Nota Ruimte geeft vorm aan een strategie waarbij regio's een onderscheidende regionale ontwikkeling kan ondergaan
bron: Nota Ruimte, ministerie van BZK, 2024

1.3 Nieuwe uitdagingen en onzekerheden

De transitie naar een duurzaam energiesysteem is weliswaar al enkele decennia aan de gang, maar er wachten nog grote uitdagingen. Zonnepanelen, windturbines en de uitbreiding van de transportnetten en verdeelstations hebben al een flinke impact op onze landschappen en leefomgeving. In 2023 werd mede daarmee 17% van de Nederlandse energievraag opgewekt met duurzame energie. Dankzij energiebesparing en efficiëntieverbeteringen is het niet zo dat er nóg vijf maal zoveel opwekcapaciteit nodig zal zijn, maar een verdubbeling tot verdriedubbeling van het opgesteld vermogen op land en zee is moeilijk weg te denken om de doelen van klimaatneutraliteit in 2050 te behalen.

De exacte hoeveelheid is mede afhankelijk van eventuele uitbreiding van kernenergie en uitbreiding van internationale verbindingen. De grote fysieke ruimteclaim, de enorme investeringen in netcapaciteit en een maatschappelijk debat over de effecten op onder andere energieprijzen en leefomgeving zouden de komende 15 jaar mede bepalend kunnen worden in de ruimtelijke ontwikkeling.

De vraag hoe de economie zich tot 2050 ontwikkelt en waar verschuivingen verwacht kunnen worden is daarbij van groot belang. Blijft alle energie-intensieve industrie in Nederland? En sluit de snelheid waarop deze bedrijven verduurzamen aan op bijvoorbeeld de tijd die het duurt om een nationaal waterstofnetwerk te ontwikkelen? En als dat dan gebeurt, komt waterstof dan op termijn in een sterkere

positie om ook een rol in de verduurzaming van mobiliteit en logistiek te vervullen? Dit zijn grote onzekerheden met een grote potentiële impact.

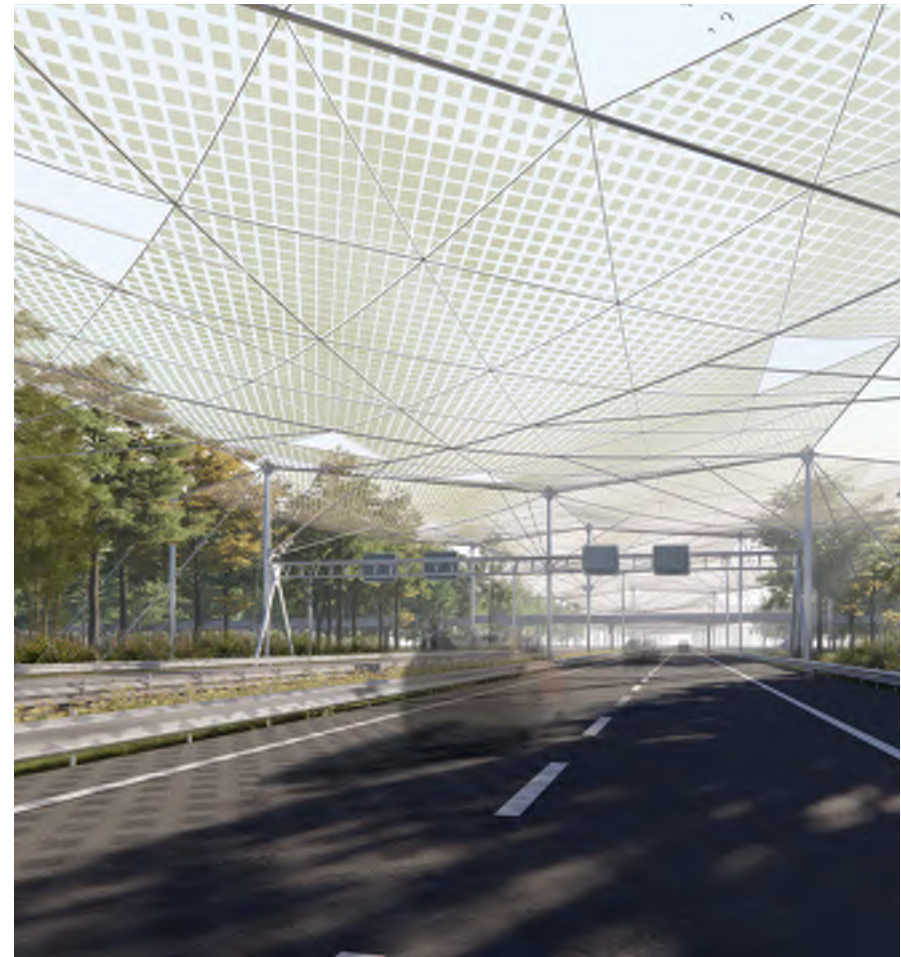
Hetzelfde geldt uiteraard voor de effecten van klimaatverandering. Sinds eeuwen is er in Nederland veel op gericht om op een gezonde manier te leven met de overvloed aan water en minder kwetsbaar te worden voor overstromingen. Maar, de zeespiegel stijgt, het weer wordt meer extreem, laagveen oxideert, de bodem daalt en het functioneren van het drinkwatersysteem staat in grote delen van Nederland onder druk. De mate waarin is onzeker, maar dát deze ontwikkelingen meer fysieke ruimte en meer investeringen gaan vragen is een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid.

Programma's zoals 'ruimte voor de rivier' zijn erop gericht om de rivieren meer ruimte te geven om water veilig af te voeren. Maar de noodzaak om verdere klimaatbuffers aan te leggen en niet meer te bouwen in (de diepste delen van) polders schuurt met de grote ruimtevrage voor nieuwe woon- en werklocaties; vooral in de laaggelegen Randstedelijke provincies waar de druk op de ruimte het grootst is. Tegelijkertijd nemen droogteproblemen in de hogere delen van Nederland toe en is de beschikbaarheid van zoetwater voor mens en landbouw in de zomer nu al niet meer vanzelfsprekend. Burgers, boeren en bedrijven in 9 provincies zijn afhankelijk van water dat ons land binnenstroomt via de Rijn. In hete zomers begint duidelijk

te worden dat minder water in de rivieren veel grotere problemen gaat opleveren dan verminderde binnenvaartmogelijkheden alleen. Hoewel het inzicht doorbreekt dat waterberging en infiltratie urgent aandacht vragen, is de bijbehorende ruimtevraag nog lang niet altijd duidelijk.

Zo spelen er nog veel meer onzekerheden in de ruimtelijke ordening. Het aantal inwoners in Nederland is daar een goed voorbeeld van. Als migratie, geboorte en levensverwachting hoog zijn, groeit de bevolking volgens het CBS met ruim vier miljoen inwoners in 2050. Als daarentegen alle drie deze factoren laag uitvallen, krimpt de bevolking tot 17,1 miljoen inwoners. De invloed hiervan op de behoefte aan woningen is natuurlijk enorm, laat staan het effect op de personeelsmarkt. Om met dit soort onzekerheden om te gaan wordt beleid vaak op midden scenario's gebaseerd waarbij in dit geval een model van beheerste bevolkingsgroei als meest waarschijnlijke uitkomst geldt.

Onzekerheden betekenen natuurlijk niet dat we moeten stoppen met het ontwerpen aan Nederland, juist niet. Het betekent wel dat we met verschillende scenario's rekening moeten houden bij de ruimtelijke plannen die we maken. En dat geldt evenzeer voor het plannen van de uitbreiding van alle netwerken, waaronder het Nederlandse mobiliteitssysteem. Ook hier moet rekening gehouden worden met verschillende scenario's.



Verbeelding van een landschappelijke integratie van zonne-energie opwekking boven de A67
bron: VenhoevenCS, DS, Solarix

Ontwikkeling van het Nederlandse mobiliteitssysteem

Bij het plannen van ruimtelijke ontwikkelingen nemen mobiliteit en infrastructuur cruciale posities in. De introductie van nieuwe manieren om mobiliteit veilig en effectief te organiseren in overeenstemming met de doelen van een duurzame economie, gezonde leefomgeving en robuuste netwerken, is daarbij van groot belang. Ook hier is sprake van enerzijds noodzakelijk langetermijnbeleid en anderzijds van onzekerheden en nieuwe uitdagingen.

2.1 Nieuw beleid

In de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 van het ministerie van I&W staat de volgende zin: “het Rijk stuurt op infrastructuur en mobiliteit in samenhang met het sturen op nabijheid (ruimtelijke ordening/vestigingsbeleid) en het sturen op het beleid voor voorzieningen (zorg, onderwijs, wonen, werken, etc.). ‘Brede welvaart’ geldt daarbij als vertrekpunt”.

In die visie wordt verder het mantra van “de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd” volledig omarmd. Dit betekent dat mobiliteitskeuzes die de afgelopen decennia als vanzelfsprekend zijn gaan gelden (met één vervoersmiddel van deur tot deur) niet langer op iedere plek in Nederland als automatisch beschouwd kunnen worden. Het toewerken naar ander mobiliteitsgedrag op basis van een bredere mix aan mobiliteitskeuzes en bijbehorende aandrijvingstechnologieën kennen we als de mobiliteitstransitie. Twee belangrijke pijlers voor dit beleid zijn de begrippen ‘multimodale bereikbaarheid’ en ‘nabijheid’.

Multimodale bereikbaarheid

Multimodale bereikbaarheid gaat in essentie over het benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten om bereikbaarheid te verbeteren. Van A naar B moet daarbij via meerdere wegen en met meerdere overstapmogelijkheden kunnen gebeuren door het verknopen van verschillende mobiliteitsnetwerken. Het gaat nadrukkelijk dus niet om óf de auto, óf de fiets, óf het openbaar vervoer, maar om op het juiste moment keuzemogelijkheden aan te bieden, dankzij betere verbindingen tussen de verschillende netwerken. Een robuust systeem wordt dan een systeem waarbij mensen vrij kunnen kiezen voor wisselende vervoersmiddelen, zowel voor het dagelijkse vervoer als voor sporadische reizen.

Multimodale bereikbaarheid wordt in beleidstermen op twee verschillende manieren gebruikt. Het CBS en PBL beschouwen een locatie bijvoorbeeld als multimodaal wanneer die plek goed bereikbaar is met zowel de auto als openbaar vervoer (tram, metro of trein). Maar, een multimodale reis kan óók van of naar een echte snelwegbestemming verlopen. Voorwaarde hiervoor is dat er sprake is van een ketenreis; het gebruik van diverse vervoersmiddelen tijdens een reis. Hierbij reis je bijvoorbeeld vanuit een woning op de Veluwe naar station Bunnik om vanaf daar de trein te pakken naar Utrecht Centraal. Om dit tweede type reizen te faciliteren is het doorontwikkelen van een netwerk van goed functionerende en aantrekkelijke overstapplaatsen cruciaal: dit zijn de zogenaamde multimodale hubs. Dit is dan ook precies

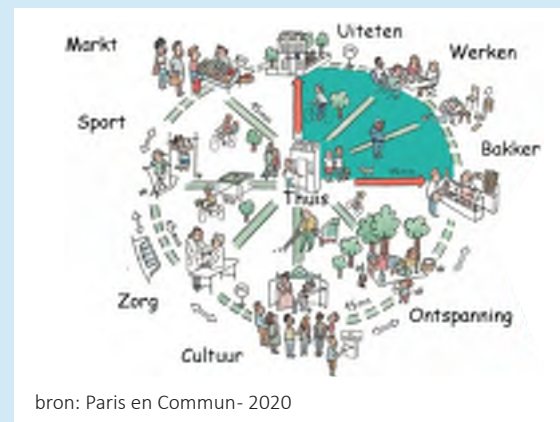
wat er nu in tal van gemeentes gebeurt; de ontwikkeling van buurthubs tot poorthubs en van P&R locaties tot stationsknooppunten. Goed geïntegreerde digitale platformen voor multimodaal reisadvies en routeplanning horen ook bij dit netwerk. Interessant in dit kader is dat Europese regelgeving (zoals de MMTIS-verordening) overheden en private partijen waarschijnlijk vanaf 2025 verplicht om real-time reisinformatie beschikbaar te maken via een Nationaal Toegangspunt.

Nabijheid

Verkeersstromen zijn altijd afgeleid van de ruimtelijke inrichting. Mensen reizen immers omdat hun woning op plek A staat en de school, werkplek of supermarkt op plek B. Het streven naar 'Nabijheid' gaat in essentie over het overbodig maken van dat soort mobiliteit. Naast een breed scala van mogelijke mobiliteitsmaatregelen is het dicht bij elkaar situeren van woningen, werkplekken en voorzieningen misschien wel het meest vanzelfsprekende voorbeeld van het streven naar nabijheid in ruimtelijke ordening, vergelijkbaar met het streven naar energiebesparing, wat logischer en effectiever is dan enkel het verduurzamen van energieopwekking. 'Nabijheid' vraagt een andere aanpak dan doorgaan met het bouwen van klassieke monofunctionele wijken waarvandaan je voor iedere boodschap de auto in moet stappen, of waar de supermarkt met een scala aan bezorgbusjes de wijk overneemt. Gemeentelijke ambities in heel Nederland liggen dan ook bij gemengde woon-werk buurten met een rijke mix van

voorzieningen. Voor stedelijk gebieden kennen we dit principe als de "15 minuten stad".

De 15-minutenstad is een plek waarin bewoners binnen een kwartier wandelen of fietsen alle essentiële voorzieningen en zoveel mogelijk banen bereiken. Het doel is te komen tot leefbare, duurzame en gemengde wijken waar de noodzaak om dagelijks te reizen grotendeels verdwijnt. Mengen van functies en het delen van voorzieningen zijn daarvoor nodig om ruimte te maken voor mens, natuur en een goed functionerende wijk economie. Voor minder dichtbevolkte gebieden zijn dezelfde principes toepasbaar om voldoende draagvlak voor voorzieningen en bedrijven te bevorderen, ook al zijn verzorgingsgebieden dusdanig groot dat niet alles te belopen en fietsen valt. Van dorpskernen en stadsranden vraagt dit dat voorzieningen goed bereikbaar blijven met auto, terwijl voor parkeerdruk en verkeersonveiligheid effectieve oplossingen worden gevonden.



Het nieuwe mobiliteitsbeleid dat gestoeld is op deze twee hoofdprincipes is in de meest verstedelijkte regio's van Nederland al volledig operationeel. Maar wie in de mobiliteitsvisies van gemeentes als Leeuwarden, Maastricht of Middelburg duikt zal deze twee speerpunten evenzeer tegenkomen. Uiteindelijk zullen per regio, gemeente of deelgemeente verschillende oplossingen blijven bestaan, maar daarover later meer.

2.2 Nieuwe uitdagingen en onzekerheden

Innovaties, technologische ontwikkelingen en maatschappelijke trends zijn sterk sturend in de mobiliteit. Zo is de snelle marktpenetratie van een breed scala elektrisch ondersteunde fietsen en de bijbehorende toename van fietssnelheid en reikwijdte bijvoorbeeld iets waar beleidsmakers 15 jaar geleden nog in het geheel geen rekening mee hielden. Ditzelfde geldt voor de toename in thuiswerken post-Covid (met bijbehorende afname in woon-werkmobiliteit), de explosieve opkomst van pakketbezorging en de opkomst van platforms voor deelmobiliteit. Al deze ontwikkelingen hebben gemeen dat ze vooraf maar zeer beperkt planbaar zijn, terwijl ze steeds weer nieuwe uitdagingen opleveren voor ruimtelijke ordening. Dit levert experimenten in de publieke ruimte op waarbij de ene gemeente er beter in slaagt dan de andere om de verkeersveiligheid en leefbaarheid overeind te houden terwijl continu weer nieuwe uitdagingen opduiken. De traagheid van ruimtelijke processen botst hier met de snelheid van veranderingen in de mobiliteit.



Met de bestaande infrastructuur en bestaande wet- en regelgeving zorgt de explosieve opkomst van pakketbezorging voor onhoudbare situaties Beeld: logistiek.nl

Eén van de grootste uitdagingen die eraan zit te komen is de transitie naar steeds verdere autonomie van diverse voertuigen op verschillende typen wegen. Denk hierbij aan zelfrijdende auto's op snelwegen of autonome (openbaar) vervoersbusjes op hoofdwegen in steden, maar ook aan bezorgrobots in voetgangersgebieden.

Er zijn vijf niveaus van 'geautomatiseerd en autonoom rijden' vastgesteld. Deze variëren van niveau 0 (geen rij-assistentie) tot niveau 5, waarbij geen menselijke chauffeur/toezichthouder meer nodig is. Technisch is niveau 4 autonoom rijden nu mogelijk; daar wordt momenteel mee geëxperimenteerd in de openbare ruimte. Voor consumenten zijn er auto's beschikbaar die op niveau 3 autonoom kunnen rijden. Gebruik hiervan wordt nu nog beperkt tot specifieke omstandigheden (op de snelweg bij lagere snelheden), maar in Nederland is dit nog niet toegestaan. Dit is een klassiek voorbeeld van situaties waarbij wetgeving nog moet worden aangepast op nieuwe technologische mogelijkheden. Op dit moment is alleen niveau 2 autonomie op grote schaal beschikbaar. Dit zijn rijhulpsystemen waarbij de auto onder bepaalde omstandigheden zelf het accelereren, remmen of sturen overneemt, of helpt bij inparkeren.

De snelheid waarmee deze technologie zich ontwikkelt en de mate waarin deze wordt toegepast, is onzeker, dus kan daar in ruimtelijke zin nog maar beperkt op geanticipeerd worden. Er spelen bovendien



Het bedrijf Waymo verzorgde in 2024 circa 100.000 taxiriten per week met niveau 4 zelfrijdende auto's in een aantal Amerikaanse steden waaronder San Francisco. Beeld: CC BY 2.0 - Ramirez

fundamentele vragen over welk niveau van autonomie door welk vervoersmiddel op welke plek wenselijk en toelaatbaar wordt geacht. Voor een snelweg, een campus of een kinderrijke woonwijk zal dit verschillende antwoorden opleveren. En waar het gedurende de transitieperiode van level 4 auto's én 'traditioneel' verkeer handig kan zijn om gescheiden rijwegen te maken is dat voor een volledig autonome eindsituatie mogelijk juist onwenselijk. Deze onzekerheden laten zich moeilijk combineren met investeringsbeslissingen rond infrastructuur. Ook wat betreft mobiliteit moet er dus met verschillende scenario's rekening gehouden worden en is aanpasbaarheid van de mobiliteitsnetwerken aan mogelijke nieuwe realiteiten essentieel.

Veranderingen in de relatie tussen ruimte en mobiliteit

3.1 Beleid / status quo

Tussen de mate van stedelijkheid van een gebied en het autobezit en autogebruik van inwoners, bestaat een sterk verband; het autogebruik ligt in stedelijke centra vele malen lager dan in landelijke gebieden (zie voor meer hierover p. 106). Maar tussen die twee uitersten zitten vooral heel veel verschillende gebieden die minder eenduidig te classificeren zijn als typisch stedelijk of écht landelijk; denk aan dorpskernen, stadsranden, VINEX-wijken en bedrijventerreinen. Daarbij komt dat een landelijk gebied onder de rook van Amsterdam anders werkt dan een landelijk gebied in noordelijke provincies of Zeeland. Veranderingen in de relatie tussen ruimte en mobiliteit resulteren daar in heel verschillende oplossingen en concrete



Nederland bestaat voor circa 70% uit landelijk gebied; hier woont 25% van de bevolking.

uitwerkingen. Het type regio en de positie daarvan in Nederland, zijn niet alleen bepalend voor de wijze waarop mobiliteit daar nu werkt, maar ook voor de te verwachten veranderingen in ruimte en mobiliteit. Om deze verschillen inzichtelijk te maken, is het interessant om vier typen gebieden in Nederland te onderscheiden: landelijke gebieden, stedelijk gebieden, overgangsgebieden tussen stad en land en metropoolregio's.

landelijk gebied

Nederland bestaat voor circa 70% uit landelijk gebied; hier woont ongeveer 25% van de bevolking. Het landelijke gebied valt grofweg op te delen in twee delen. In het ene deel van het landelijk gebied verwacht het CBS tot en met 2050 bevolkingskrimp. Het aantal banen neemt er af en het draagvlak voor voorzieningen komt verder onder druk te staan, waardoor de afstand tot supermarkten, basisscholen en huisartsen toeneemt. Dit zijn met name de gebieden die relatief veraf liggen van het Stedelijk Netwerk Nederland.

Daar tegenover staan de landelijke gebieden in het midden van Nederland, hier zal de bevolking de komende decennia overwegend groeien. Een deel van de woningbouwopgave zal ook in deze regio's landen. Ook hier is sprake van druk op voorzieningen, maar door de relatieve nabijheid van steden blijven deze goed bereikbaar. In beide gevallen is de dichtheid lager dan het Nederlandse gemiddelde, waardoor mensen vooralsnog voor mobiliteit primair op hun privé vervoersmiddelen zijn aangewezen.

stedelijke gebieden

Door concentratie van economische activiteiten en strategische vestigingskeuzes, zijn veel Nederlandse steden in de afgelopen decennia flink gegroeid. In de periode tussen 2008-2017 is er bijvoorbeeld bijna 700 km² grondoppervlak aan stedelijke gebied bijgekomen. Tot en met 2050 zullen er in diezelfde lijn nog flinke stadsuitbreidingen bij komen. Daarnaast is er een steeds sterkere tendens richting binnenstedelijke intensivering. Dit zal alleen maar sterker worden als Europees beleid gericht op 'No Net Land Take' de komende jaren gevolg gegeven wordt. Dit beleid is er specifiek op gericht om in heel Europa een rem te zetten op stedelijke uitbreiding met het oog op behoud van bodemkwaliteit en natuur, juist dicht bij steden.



In de jaren '50 zijn veel wijken met een behoorlijke overmaat in openbare ruimte ontworpen. Dit zijn dan ook de wijken waar veel steden nu met verdichting bezig zijn. bron: Ansichtkaart HVPA

Bij verdichtingsopgaven binnen steden vormen parkeervoorzieningen, ruimtegebrek en strijd om de schaarse ruimte, stelselmatig de grootste bottlenecks. De beweging naar autoluwere steden is daarom de komende 30 jaar randvoorwaardelijk voor veel woningbouwlocaties in Nederland.

overgangsgebieden tussen stad en land

De overgang tussen stad en land kent veel verschillende verschijningsvormen. Van messcherp afgebakende woonwijken tot overgangszones die niet duidelijk als stad of platteland te classificeren vallen. Deze gebieden hebben met elkaar gemeen dat de woningdichtheid betrekkelijk laag is en er maar beperkt voorzieningen zijn. In dergelijke overgangsgebieden is de auto veelal dominant, terwijl 'de stad' betrekkelijk dichtbij is. Dit heeft voor een deel te maken met de monofunctionele opzet, de geïsoleerde ligging en de fysieke inrichting van de wijken, maar ook met de matige bereikbaarheid via andere vervoersmiddelen. Daarnaast spelen ook de bevolkingssamenstelling, de samenstelling van huishoudens en gemiddelde inkomens een rol in de dominante mobiliteitskeuzes.

metropoolregio's

Metropoolregio's zijn clusters van grotere stedelijke kernen met daaromheen en daartussen kleinere kernen die sterk verbonden zijn met die steden. Binnen een metropoolregio vallen dan ook steden én landelijk gebied én overgangsgebieden. Door de sterk verweven regionale economie vindt veel dagelijkse interactie plaats in 'Daily

Urban Systems'. Naarmate de verwevenheid sterker is, neemt de agglomeratiekracht van de regionale economie toe, wat in combinatie met goede voorzieningen en recreatiemogelijkheden leidt tot betere vestigingsmilieus, meer banen en toenemende vraag naar woningen. Eén van de belangrijkste kenmerken van een metropoolregio is dat de arbeidsmarkt en woningmarkt er als één samenwerkend geheel functioneren. Ter illustratie: de 30 woningcorporaties in de Metropoolregio Amsterdam hebben een gezamenlijk platform. Zo worden mensen die een woning zoeken in of nabij Amsterdam automatisch op het aanbod in de hele metropoolregio gewezen.

De regio's rondom Amsterdam (MRA), Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Utrecht-Amersfoort (MRU) werken al als metropoolregio's. Ook voor regio's als Arnhem-Nijmegen (Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen - GMR) en de regio Eindhoven (MRE) is dit model ingezet als middel om arbeidsmarkt, woningmarkt en voorzieningen in de hele regio beter te benutten. Zo is in de zomer van 2024 bijvoorbeeld een 'mobiliteitsvisie MRE 2040' ter goedkeuring neergelegd bij de 21 gemeentes die gezamenlijk de metropoolregio Eindhoven vormen. Als regio wordt gewerkt aan een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket waarbij, ondanks de grote verschillen tussen hoogstedelijk en zeer landelijk gebied, samenhangende oplossingen gezocht worden die de bereikbaarheid van woningen, banen en voorzieningen in de hele regio verbeteren. Hierbij ligt de nadruk op optimale ontwikkeling van alle modaliteiten en goede overstapmogelijkheden in hubs.



De grote steden in de Randstad zijn de afgelopen decennia sterker gegroeid qua bevolkingsaantallen dan de rest van het land. Beeld: CC-BY-SA-4.0

3.2 de juiste mobiliteit op de juiste plek

Inwoners en bezoekers van landelijke gebieden zullen over het algemeen afhankelijk blijven van een of meer auto's voor het bereiken van werk en voorzieningen. De combinatie van lage dichtheden en relatief grote afstanden maken de auto praktisch beschouwd het logische vervoersmiddel voor veel verplaatsingen, zeker wanneer ze minder vervuילend, stiller en veiliger worden. Het ruimtebeslag van auto's is in dunbevolkte gebieden ook minder relevant als argument

voor of tegen een bepaalde vorm van mobiliteit. Alleen betaalbaarheid is in toenemende mate een punt van zorg.

Wanneer de auto-afhankelijkheid voor toegang tot banen en voorzieningen in hoogstedelijke kernen te groot is, kan het betaalbaar houden van vervoer gemakkelijk de bottleneck worden bij verduurzaming van mobiliteit. Per regio wordt daarom getracht om voor bewoners een voldoende fijnmazig netwerk van alternatieve vervoersmogelijkheden te ontwikkelen. Op veel plekken in het landelijk gebied worden snelfietsroutes aangelegd naar de regionale centra waar banen en voorzieningen te vinden zijn. Reizen via fiets, E-bike of Speed Pedelec kan zo een deel van de auto-afhankelijkheid wegnemen. Ook wordt vaak intensivering van publieke mobiliteit ingezet om vervoersarmoede te voorkomen of in ieder geval te verkleinen. Op termijn zou ook autonoom vervoer (collectief of openbaar) hieraan een bijdrage kunnen leveren.

Met name rond drukbevolkte steden worden P&R-stadsrandhubs aangelegd ten behoeve van bewoners van randgemeenten en omliggende dorpen. Een zo soepel mogelijke overstap naar betaalbare stedelijke vervoersopties moet ertoe bijdragen dat iedereen voldoende toegang blijft houden tot werk en voorzieningen. De stadsring wordt daarbij de nieuwe parkeerring met slechts enkele 'inprikkers' voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer en zoekverkeer worden geweerd uit autoluwe binnensteden, maar ook bewoners worden zoveel mogelijk gestimuleerd om hun auto

op enige afstand te parkeren. De leefkwaliteit in steden wordt hiermee beter doordat autoverbindingen en parkeerplaatsen worden omgezet naar aantrekkelijke openbare ruimte en groene wandel- en fietsverbindingen naar werk en voorzieningen.

In metropoolregio's met chronisch ruimtegebrek wordt steeds vaker ingezet op het versterken van nabijheid door verdichting, het mengen van woon-werkfuncties en voorzieningen en het verbeteren van leefkwaliteit door vergroening van de openbare ruimte. In bestaande



Pilots met Multimodale Reisinformatie (MMRI) langs de snelweg om bestuurders geïnformeerd keuzes te laten maken over eventuele reistijdwinst. Beeld: Rijkswaterstaat | Henri Cormont

wijken wordt de ruimte hiervoor gevonden door het parkeren onder te brengen in buurthubs, deelmobiliteit te stimuleren en parkeernormen aan te scherpen. Vooral rond stations en andere OV-hubs liggen hiervoor vaak grote kansen. De combinatie van een goed bereikbaar station, een multimodale hub, goede langzaam verkeersroutes en veel voorzieningen maakt dit de ideale plekken om de transformatie van parkeerterreinen te benutten voor verdichting, het mengen van functies en het verbeteren van de leefkwaliteit.

Zelfs bij stadsuitbreidingen wordt in metropoolregio's steeds vaker ingezet op nabijheid, door wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheid te concentreren rond goede OV-knooppunten en hubs. Dit voorkomt grote uitbreidingen van hoofdwegennet en spoor en maakt een inrichting van de openbare ruimte mogelijk waarin lopen, fietsen en spelen prioriteit krijgen ten opzichte van OV en privéauto. De grote variatie aan stedelijke modaliteiten, van bakfiets tot brommobiel, zal daardoor in veel steden en metropoolregio's alleen maar aan relevantie winnen.

In de meeste Nederlandse metropoolregio's wordt ingezet op het openbaar vervoer als 'metronet' voor de regio, waarbij de IC-treinstations voor de verbindingen met de rest van het land zorgen. Daarbij worden regionale stations en mobiliteitshubs gezien als de beste plekken om verschillende modaliteiten te combineren, zodat voor elk deel van een verplaatsing het meest geschikte vervoersmiddel gebruikt kan worden.



Merwedekanaalzone Utrecht is een woningbouwproject gestoeld op de principes van nabijheid door verdichting, mengen van functies en vergroening van de openbare ruimte. Beeld: VenhoevenCS + MKA

3.3 nieuwe uitdagingen en onzekerheden

De mobiliteitstransitie verloopt schoksgewijs en rommelig en de geschetste veranderingen in mobiliteit en ruimte zijn nog niet overal doorgedrongen. Wereldwijd zijn deze trends met name zichtbaar in steden en metropoolregio's, maar de specifieke wijze waarop deze ontwikkeling in de verschillende Nederlandse regio's uit zal pakken,

is nog geen gegeven. Een aandachtspunt bijvoorbeeld is de toegang tot mobiliteit voor ouderen en mensen met een beperking. 'Alles op loopafstand' kan in een tijd van dubbele vergrijzing niet het enige antwoord zijn. Tegelijkertijd kan vanuit beschikbare ruimte geredeneerd, het comfort van reizen per particuliere auto óók niet overal het enige antwoord zijn. De behoefte aan efficiënte, betaalbare en inclusieve vormen van mobiliteit voor kleinere en grotere afstanden is daarmee een enorme kans voor de mobiliteitssector.

Voor de Nederlandse bereikbaarheidsopgave draait alles om het optimaal op elkaar aan laten sluiten van regionale oplossingen met maatwerkoplossingen op wijkniveau. Op regionaal niveau is het bundelen van grote vervoersstromen efficiënt, zowel qua reistijd als investeringen. Hierdoor wordt hoogfrequent openbaar vervoer in ov-corridors (trein en BRT) een haalbare optie. In minder dichtbevolkte gebieden zal maar zeer beperkt sprake zijn van grote vervoersstromen, vandaar dat particuliere auto's daar belangrijk blijven. Echter, ook voor de inwoners van deze gebieden geldt dat het efficiënter wordt om een deel van de reis naar bestemmingen in (hoog-)stedelijke gebieden te laten verlopen via een overstap op een openbaar of stedelijk vervoersmiddel. Omdat steeds meer bedrijven en voorzieningen kiezen voor een vestigingslocatie nabij een ov-knooppunt, kan de 'last mile' steeds vaker lopend afgelegd worden. Voor de inwoners van hoogstedelijke gebieden geldt eenzelfde verandering. Meer en meer stadswijken in Nederland worden zodanig gepland dat bewoners hun auto in buurthubs parkeren waar ze ook gebruik kunnen maken van

deelfietsen, deelauto's of andere mobiliteitsdiensten. Overstappen wordt dus steeds belangrijker. Waar nu behoefte aan is, is om al die verschillende ontwikkelingen goed op elkaar aan te laten sluiten. Hiervoor is een 'deltaplan bereikbaarheid' nodig waarin het perspectief van de gebruiker centraal staat.

Met hun positie op het snijvlak van mobiliteit en ruimte, biedt deze context voor BOVAG ondernemers enorme kansen op het gebied van functiemenging, vastgoedontwikkeling en groei. Om die kansen te verzilveren is het belangrijk om een evenwicht te vinden tussen de eigen zakelijke belangen en bredere maatschappelijke belangen. Daar waar men een bijdrage kan leveren aan het tweede ontstaat in de samenwerking met overheden ruimte voor het eerste.



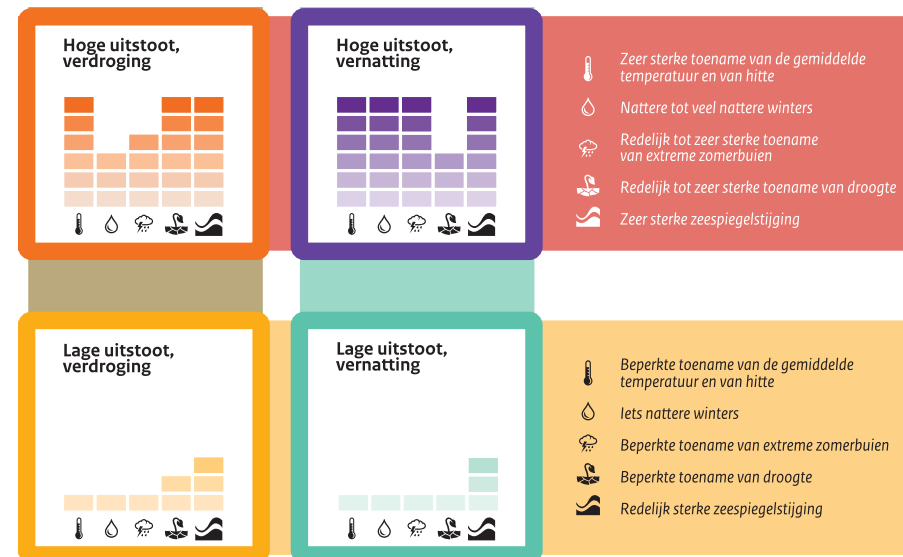
Bus Rapid Transport (BRT) is volgens het ministerie van IenW essentieel voor het verbinden van de werelden van OV, gebiedsontwikkeling en autobereikbaarheid. Beeld: Actieagenda BRT

Tijd om de uitdagingen aan te nemen

Het mag duidelijk zijn dat de druk op de ruimte in Nederland enorm is. Juist daarom wordt in ruimtelijke visies en mobiliteitsvisies de toekomst onderzocht, worden plannen gemaakt en worden bestaande systemen ter discussie gesteld. Maar de werkelijkheid verloopt nooit precies zoals gepland. Chaotisch verlopende transitie op het gebied van energie, economie, landbouw, klimaat, mobiliteit en digitalisering, beïnvloeden elkaar en beïnvloeden bovendien politieke besluitvorming.

Grote transitie vergen bovendien heel veel tijd. Hoewel lange termijn ontwikkelingen het voordeel van voorspelbaarheid en planbaarheid zouden moeten opleveren, komt de transitie ons in het alledaagse vooral voor als een schoksgewijs proces. Denk hierbij aan netcongestie (energie transitie), boerenprotesten (transitie naar circulaire landbouw) en faillissementen bij recycleraars (transitie naar circulaire economie). Daarbij komt bovendien dat geopolitieke ontwikkelingen opeens een harde afslag kunnen introduceren. Het kan dan ook voor niemand een verrassing zijn dat ook de mobiliteitstransitie met horten en stoten verloopt. Maar of de veranderingen nou snel of langzaam verlopen, de wereld verandert hoe dan ook. In die context vraagt duurzaam ondernemen inzicht in wat er speelt en een goed vermogen om te anticiperen.

Voor de ruimtelijke ordening in Nederland zijn de uitdagingen tot grofweg 2040 of 2050 redelijk te overzien, maar voor de langere termijn zijn er nog veel onzekerheden. Dat is een belangrijke



vier uiteenlopende KNMI scenario's voor klimaatverandering met grote verschillen in de mate van impact rond het jaar 2100. bron: KNMI'23 klimaat scenario's

constatering, want ruimtelijke ordening is juist ook belangrijk om te bepalen waar investeringen voor de lange termijn op gericht moeten zijn. Denk daarbij niet alleen aan de infrastructuur van dijken, vaarwegen, snelwegen en spoor, maar ook aan investeringen in onderwijs, voorzieningen, gezondheid, leefkwaliteit en alle andere zaken die belangrijk zijn voor ontwikkeling van onze (brede) welvaart.

Tijd om de uitdagingen aan te nemen

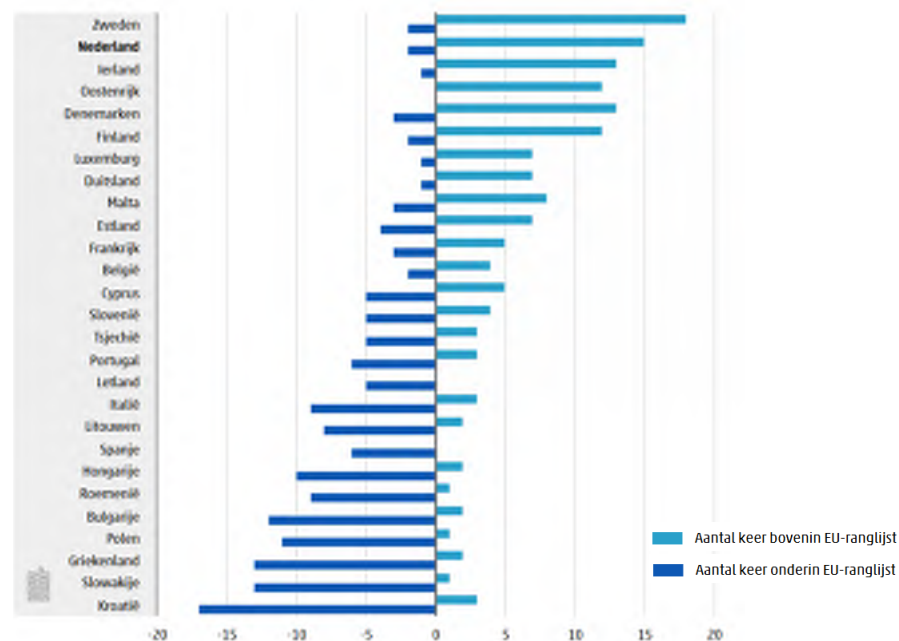
Die onzekerheden zorgen ervoor dat het bij iedere visie op ruimtelijke ordening vooral gaat over de globale richting van de ontwikkelingen en niet over de exacte uitwerking op een of andere locatie. Een bandbreedte aan mogelijke uitkomsten en bijbehorende tijdspaden is het hoogst haalbare houvast dat geboden kan worden. Iedere ondernemer zal binnen die bandbreedte zelf moeten bepalen op welke ontwikkelingen men inzet en in welke kansen men gelooft.

Rol voor de overheid

Om grip te krijgen op deze onzekerheden werken de Nederlandse planbureaus met verschillende scenario's voor de toekomst, bijvoorbeeld op het gebied van economie, demografie en klimaat. Door deze scenario's met elkaar te vergelijken kan de overheid zogenaamde 'no regret-maatregelen' en daarmee robuuste investeringen identificeren. Mede op basis van deze studies is na jarenlange investeringen in de Randstad en de mainports de focus aan het verschuiven naar de economische en demografische ontwikkeling van Zuid-, Oost- en Noord-Nederland. Hiermee wordt geanticipeerd op mogelijke gevolgen van klimaatverandering en zeespiegelstijging, de ontwikkeling van een Europees georiënteerde circulaire economie en wordt uitwerking gegeven aan een veelheid van nationale doelen, onder andere op het gebied van brede welvaart.

De woningbouwcrisis is een andere belangrijke reden waarom in het overheidsbeleid (ook) ruimte gezocht wordt buiten de randstad. Spreiden van wonen en het gelijktijdig realiseren van alle andere

ambities rond onder andere klimaat en bereikbaarheid, kan echter niet zonder robuuste economische ontwikkeling, inclusief strategische ontwikkeling van de vervoersnetwerken. Dit zijn onmisbare componenten voor een toekomstgerichte strategie die zich richt op een sterke ontwikkeling en verbetering van brede welvaart en vestigingsklimaat, ook in Zuid-, Oost- en Noord-Nederland.



De Nederlandse Brede Welvaart (hier en nu) is Europees gezien zeer hoog. Het Nederlandse beleid is erop gericht dit voor alle regio's binnen Nederland zo hoog én gelijkmatig mogelijk te krijgen. Bron: CBS

Met de inzet op de ontwikkeling van een Stedelijk Netwerk Nederland, geeft de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) een goede eerste aanzet voor deze strategie. Door ontwikkeling van de Bandstad wordt de halve ring van de Randstad uitgebreid tot een nationale ring van verstedelijking waarvan Utrecht het globale middelpunt vormt. Haaks hierop worden bestaande en nieuwe internationale corridors ontwikkeld richting Berlijn, Aken en Hamburg. Hiermee worden verschillende regio's en markten beter met elkaar verbonden, wat de agglomeratie- en concurrentiekracht van de Nederlandse economie versterkt. Via de internationale corridors over land wordt de Nederlandse economie ook veel sterker verbonden met de Europese economie, wat eveneens leidt tot nieuwe kansen voor de positie van Nederland in een (nog) meer op Europa gefocuste circulaire economie.

Deze strategie vraagt de komende jaren, kabinetsperiodes en zelfs decennia nog heel veel uitwerking. Snelweg én spoor vormen hierin de ruggengraat in combinatie met sterke knooppunten waar wonen gecombineerd wordt met goede voorzieningen, brede werkgelegenheid en hoge leefkwaliteit. Vooral de knooppunten waar de Bandstad en de internationale corridors elkaar kruisen, bieden in de nabije toekomst grote mogelijkheden als vestigingslocatie voor internationale bedrijvigheid, terwijl de andere knooppunten van het Stedelijk Netwerk en de corridors goede vestigingsplaatsen bieden voor regionale en lokale bedrijvigheid. Als dit netwerk gerealiseerd wordt zijn goede voorzieningen en werkgelegenheid vanuit nagenoeg elke regio binnen 30 minuten (multimodaal en betaalbaar) bereikbaar.



In de meeste door het Rijk aangewezen verstedelijkingsgebieden is ruimte in de trein om de nieuwe woningen te ontsluiten. Bron: NS advies Nabijheid vermindert CO2-uitstoot door mobiliteit

Rol voor de markt

Om visie en strategie uit te voeren, zijn grote investeringen nodig en die kan de overheid niet alleen opbrengen. Zonder robuuste, multimodale corridors en strategische knooppunten is er geen draagvlak voor duurzame economische en stedelijke ontwikkeling en zonder die ontwikkeling is er geen draagvlak voor investeringen in



Beeld: BOVAG Energie

infrastructuur. Het ontwikkelen van multimodale mobiliteitsnetwerken met knooppunten en het benutten van de potentie daarvan voor duurzame economische en stedelijke ontwikkeling, zijn beide randvoorwaardelijk. Hiervoor is langjarige strategische samenwerking nodig tussen overheid en markt, waarbij de overheid met investeringen in infrastructuur en omgeving de gunstige voorwaarden schept voor stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en de markt zorgt voor hoogwaardige stedelijke ontwikkeling en een passend aanbod van mobiliteitsopties. Hier ligt dan ook nadrukkelijk een rol voor de BOVAG en de hierbij aangesloten ondernemers.

Rol voor de BOVAG

De BOVAG heeft als branchevereniging een bijzondere positie om de toekomst mede vorm te geven. De door de BOVAG vertegenwoordigde mobiliteitsbedrijven:

- zijn de partijen die de meest rechtstreekse invloed hebben op de inkoop, verhuur, het gebruik en het onderhoud van alle vormen van mobiliteit op wielen;
- beschikken over operationele kennis over consumentenkeuzes in mobiliteitsbehoefte en over wat die keuzes beïnvloedt;
- hebben met duizenden bedrijfslocaties verspreid over heel Nederland controle over een groot aantal strategische posities.

Hiermee beschikt de BOVAG over een unieke 'circle of influence' op het snijvlak van ruimte en mobiliteit. Die invloed is wat de BOVAG in de samenwerking met de overheid tot zo'n waardevolle partner maakt.

de MOBILITEITSALLIANTIE



De Mobiliteitsalliantie is een samenwerkingsverband van 25 partijen, waaronder BOVAG. Samen zetten zij zich in voor bereikbaarheid, betaalbaarheid en verduurzaming van de mobiliteit in Nederland.

Alle BOVAG leden tezamen hebben ruim 26 km² ruimte in handen; dat is evenveel als plaatsen zoals Heerenveen of Waalwijk. Denk je maar eens in wat er mogelijk is wanneer de vierkante kilometers aan parkeerterreinen die in handen zijn van BOVAG ondernemers meervoudig zou kunnen worden ingezet. Hoeveel woonruimte, hoeveel bos, hoeveel extra bedrijfsruimte of hoeveel hubs kunnen hier worden gerealiseerd? Vaak speelt regelgeving nog een belemmering om meervoudige ruimtegebruik en functiemenging mogelijk te maken, maar juist daar ligt een dankbare rol voor de branchevereniging.

Goede samenwerking tussen de verschillende overheden, de BOVAG en BOVAG leden is onmisbaar bij de uitwerking van de beschreven visie en het benutten van de strategische kansen die in dit onderzoek

worden benoemd. Wanneer gemeenschappelijke waarden het vertrekpunt zijn, ligt er een grote kans voor de BOVAG organisatie, om als partner van regionale en nationale overheden bij te dragen aan alliantievorming, ontwikkeling van financieringsconstructies en herijking van regelgeving, die allemaal nodig zijn voor realisatie van het Stedelijk Netwerk Nederland, de beoogde hoogwaardige stedelijke ontwikkeling en een bijpassend aanbod van mobiliteit. Daarbij moet de samenwerking van de BOVAG op rijksniveau er ook op gericht zijn om de ruimtelijke ontwikkelingen op lokaal niveau mogelijk te maken die nu nog onmogelijk of te ingewikkeld zijn.

Hoe kan de BOVAG in samenwerking met overheden helpen om de 'ruimtelijke ontwikkelingen die nu nog onmogelijk zijn of die nu nog te ingewikkeld zijn' mogelijk te maken? In algemene zin doet BOVAG dit door op beleidsniveau kansen te signaleren en door zijn rol als (kennis)partner te pakken in gesprekken met ministeries en uitvoeringsorganisaties op nationaal niveau.

Meer specifiek en lokaal kan de BOVAG bijdragen in de lobby voor meervoudig ruimtegebruik op bedrijventerreinen, het ontwikkelen van modellen voor mobiliteitshubs waarin ondernemers centraal staan, de hybridisering van bedrijven mogelijk maken, voorrangsregelingen voor in het gebied gevestigde lokale bedrijven bij ontwikkeltenders afdwingen, de voorwaarden voor het mengen van wonen en werken scherp krijgen, etc.

Rol voor ondernemers van de BOVAG

Ook op lokaal niveau is goede samenwerking essentieel. Om ook hier de belemmeringen weg te nemen, moeten ondernemers hun ambities zoveel mogelijk op die van gemeentes afstemmen en daarbij naar win-win situaties zoeken. Actieve deelname aan ruimtelijke ontwikkelingen in de eigen gemeente vraagt nogal wat van individuele ondernemers. Toch laat deze studie op hoofdlijnen zien hoeveel waarde het kan opleveren voor zowel ondernemers als voor de maatschappij in de breedte om hiermee aan de slag te gaan. Kansen voor waardeontwikkeling kunnen ontstaan vanuit een behoefte aan extra ruimte of juist uit de kans om vastgoed te ontwikkelen op een plek met een overschot aan ruimte. Meedenken over een gewenste ontwikkeling kan ook voortkomen uit een wens om generatie-overstijgend iets bij te dragen aan de lokale gemeenschap of juist uit een wens om ergens nieuw te beginnen.

Ongeacht de motieven; de lokale ruimtelijke ordening verschuift steeds meer richting een participatief model waarbij ruimte geboden wordt aan initiatief door burgers en ondernemers. Door met het juiste initiatief op het juiste niveau aan te kloppen liggen er voor BOVAG ondernemers, met hun positie op het snijvlak van mobiliteit en ruimte, grote kansen voor bijvoorbeeld functiemenging, vastgoedontwikkeling en groei.

In dit ontwerpend onderzoek zijn die kansen in beeld gebracht binnen het kader van de waarschijnlijke, mogelijke en zelfs noodzakelijke

ruimtelijke ontwikkelingen. De belangrijkste ingrediënten om hiermee aan de slag te gaan: samenwerkingsvermogen, verbeeldingskracht en ondernemerschap. <<



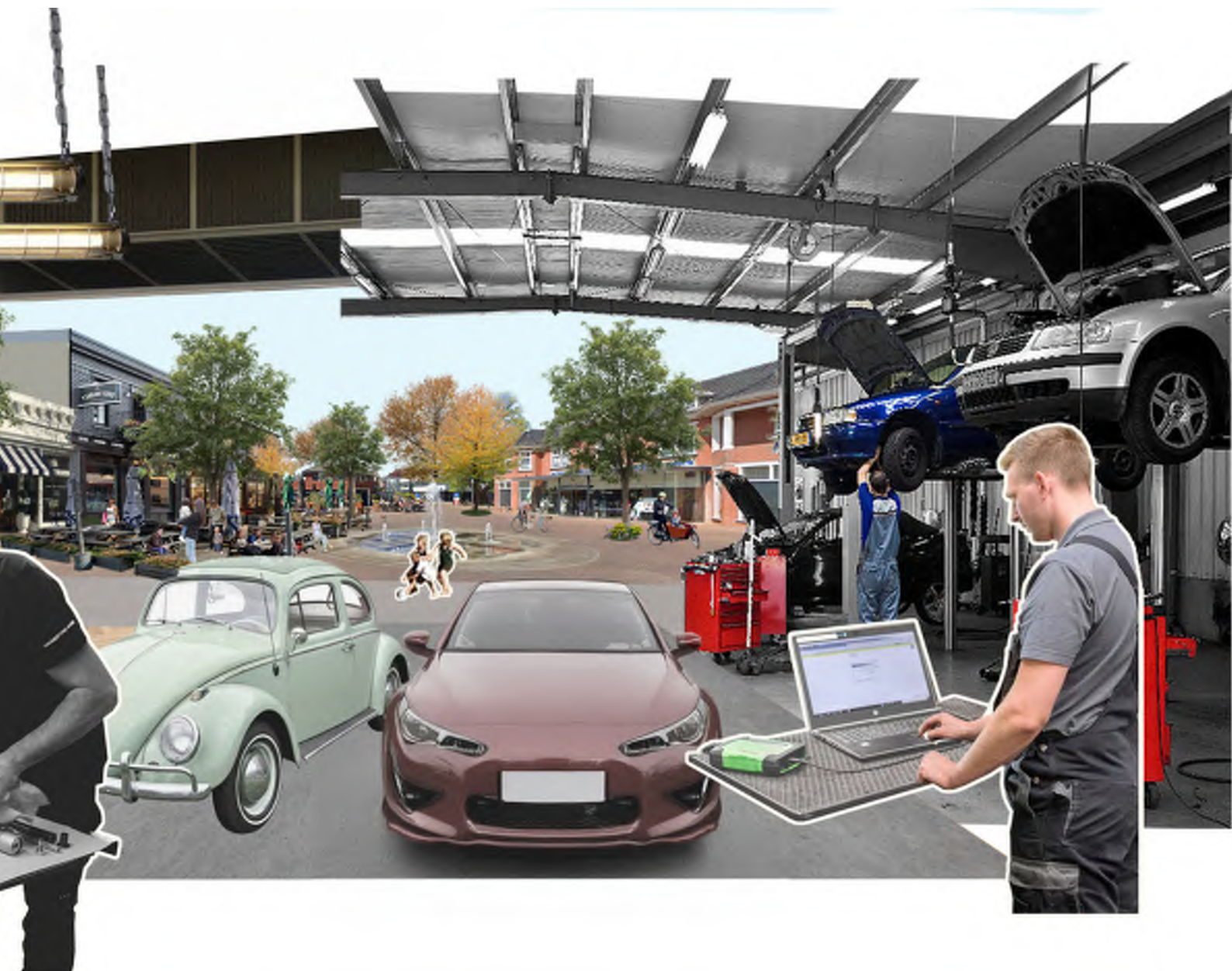
Toekomstbeeld

Dorpsgarage

De dorpsgarage opnieuw uitgevonden met een maatschappelijke rol ter versterking van commerciële functies

Dorpen en buurten blijven ook in de toekomst draaien op de kracht van lokale gemeenschappen. Die gemeenschappen draaien op hun beurt op de mogelijkheden om werken en wonen te combineren, elkaar te ontmoeten en verbinding door gedeelde belangen en interesses. Mobiliteitsbedrijven kunnen hier een rol in spelen door het combineren van verschillende diensten, het flexibel inspelen op veranderende klantbehoeftes en het zorgen voor aantrekkelijke huisvesting voor zowel personeel als klant. Denk aan een onderhoudsbedrijf waar het gereedschap ook gebruikt mag worden voor een repair café. Of een werkplaats waar hobbyisten ook aan hun old-timer mogen sleutelen.





Toekomstbeeld

Bedrijventerrein

Het bedrijventerrein van de toekomst combineert excellente functionaliteit met een gezonde leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit

Ook op bedrijventerreinen wordt het essentieel om beter gebruik te maken van de beschikbare ruimte, ondermeer door verdichting en stapeling. Bovendien kan weekendgebruik van de ruimte worden bevorderd door bijvoorbeeld een parkzone met een fietsroute die de stad uit leidt, gecombineerd met volkstuinen en sportvelden. Een strikt gescheiden zonering van zware logistiek en langzaam verkeer, verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied voor zowel personeel als bezoekers.

Daarnaast is parkmanagement belangrijk om gedeelde ruimtes zoals vergaderruimtes en kantines efficiënter te benutten. Waterberging en een groene dooradering dragen bij aan de ecologische verbindingen, waardoor het gebied ook functioneert als een park voor werknemers en onderdeel van het blauwgroene netwerk. Restwarmte van bedrijven kan worden ingezet voor de verwarming van aangrenzende woonwijken, terwijl een gezamenlijke WKK-installatie warmte en koude uitwisselt.





Toekomstbeeld

Gemengde stad

Hoogstedelijk wonen met hoogstedelijke mobiliteitsfuncties op loopafstand

In (hoog)stedelijke wijken zullen duurzame mobiliteitsbedrijven een cruciale rol spelen. Wijken met een grote dichtheid, grote hoeveelheden bewoners en een mix aan functies bieden een interessante omgeving voor innovatieve mobiliteitsoplossingen. Bedrijven die zich richten op het leveren, onderhouden en stallen van elektrische (deel)auto's, (deel)bakfietsen en E-bikes zijn cruciaal. Denk hierbij ook aan slimme koppelingen met energie (autobatterijen als wijkbatterij) en speciaal vervoer (inclusieve bereikbaarheid, ook voor iedereen die minder goed ter been is). In de toekomst wordt het vestigen van mobiliteitsbedrijven in dit soort wijken niet alleen een commerciële kans, maar een essentiële schakel in het realiseren van een duurzaam, leefbaar en gezond stedelijk ecosysteem.





Toekomstbeeld

Metropolitane hub

De stadsrand hub als integraal stukje stad waar dagelijks grote aantallen mensen overstappen en/of gebruik maken van een scala aan voorzieningen

Voldoende ontsluiting van de 'regio' zonder de ruimteclaim van een teveel aan privé-auto's binnen steden waar ruimte schaars is; dat is de belofte van de stadsrandhub. Plekken zoals bedrijventerreinen gelegen aan een stedelijke (rond)weg zijn hiervoor perfect gepositioneerd. Mits de aansluiting op stedelijk OV en andere stedelijke vervoersmiddelen optimaal gemaakt worden en de hub met voldoende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit ontwikkeld wordt. Veel meer dan alleen overstapmachines worden stadsrandhubs plekken voor stedelijke ontwikkeling, logistiek en nieuwe hotspots voor de circulaire economie. Het worden daarmee dan ook strategische bedrijfslocaties voor tal van (mobiliteits)bedrijven.





AAN DE SLAG...

Bepaal in enkele stappen de ruimtelijke strategie voor jouw mobiliteitsbedrijf

Inleiding

Stappenplan

Wat betekent de ruimtelijke ontwikkelingen voor jouw bedrijf? Wat kun je als individuele ondernemer met een hub ontwikkeling? En wat kun je vandaag concreet met klimaatscenario's voor het jaar 2100? Dit hoofdstuk verbindt dit soort grote en/of abstracte ontwikkelingen voor de lange termijn met de alledaagse praktijk van het runnen van een mobiliteitsonderneming.

Doel van dit hoofdstuk is om stapsgewijs inzicht te krijgen in lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen, wat je als ondernemer kan helpen om investeringsbeslissingen te nemen. De eigen vestigingslocatie(s) is/zijn daarbij uitgangspunt. Of uiteindelijk verhuizen, verbouwen, veranderen, helemaal niks doen, of geheel anders de beste strategie is voor jouw bedrijf bepaal je uiteraard helemaal zelf.

Stappenplan

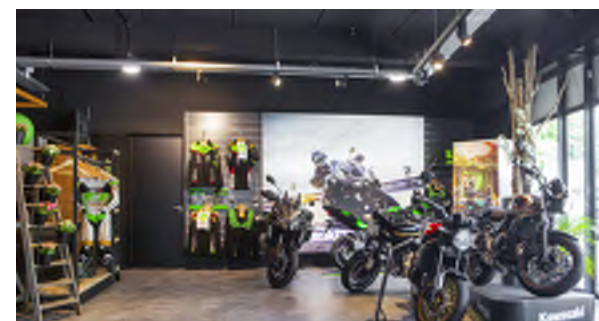
De figuur op de pagina hiernaast geeft schematisch weer hoe je tot een ruimtelijke strategie kan komen en vanuit daar tot acties en uitvoering. Dit hoofdstuk volgt geeft achtereenvolgens toelichting bij die verschillende stappen.

In de voorbereiding draait het erom om zoveel mogelijk relevante informatie op te diepen. Dit vraagt onder andere een systematische inventarisatie van hoe het

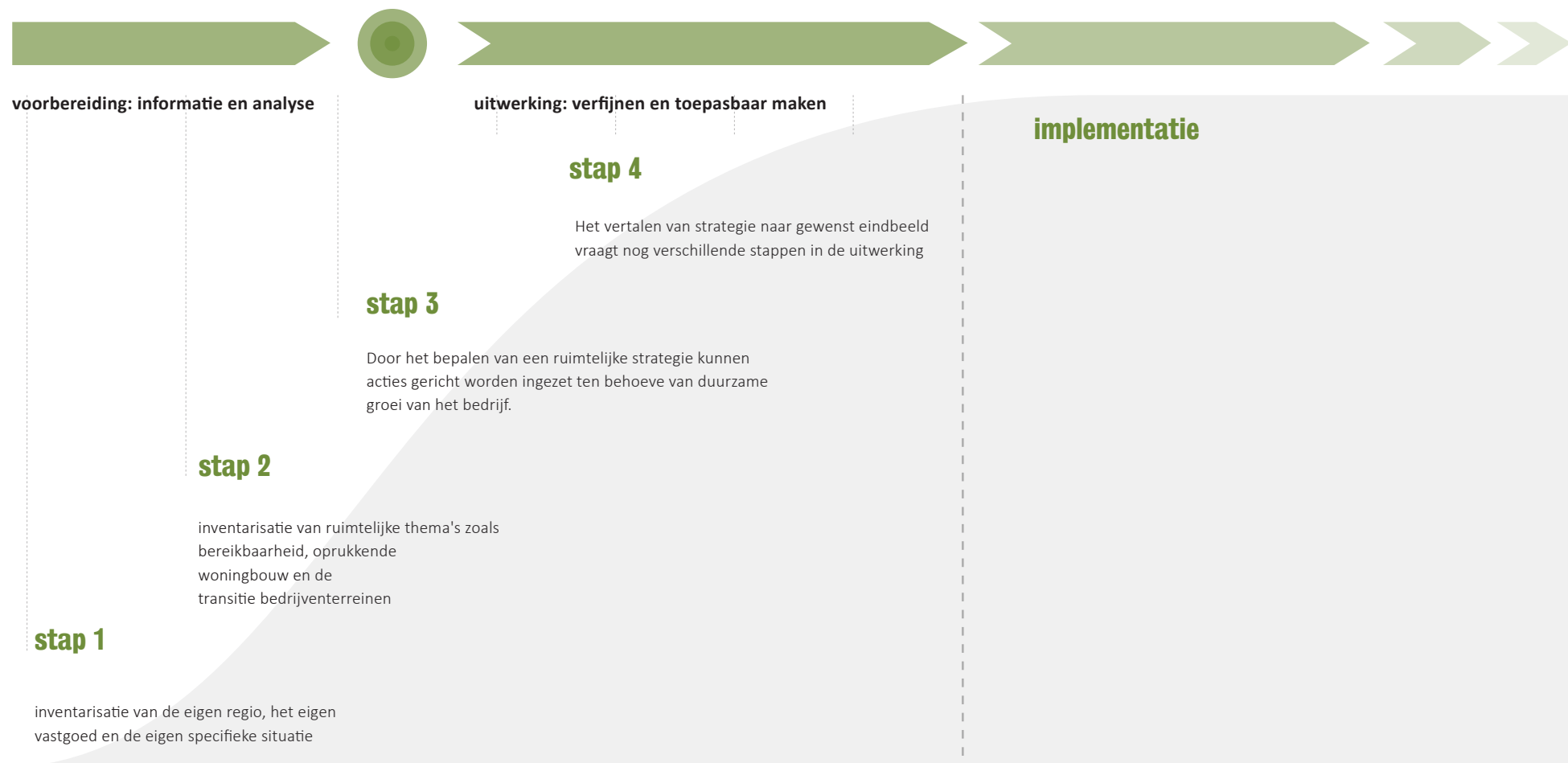
bedrijf ervoor staat en wat de huidige ruimtelijke uitgangspositie is. Maar deze fase omvat ook het kennismaken van alles wat er speelt in de ruimtelijke ordening van de regio.

Op basis van deze informatie leg je verbindingen tussen het eigen bedrijf en de ontwikkelingen om je heen. Deze verbindingen en de waarde die je eraan verbindt vormen het fundament voor je ruimtelijke strategie. Doel hiervan is om te identificeren waar je kansen liggen en wat de verschillende belangen zijn van de stakeholders die hiervoor benodigd zijn.

Ten slotte ga je gericht aan de slag op basis van de gekozen ruimtelijke strategie. Dit zijn doelgerichte acties gericht op het uitvoeren van de geformuleerde strategie. Op de volgende pagina's worden deze stappen uitgebreid beschreven en worden de verschillende informatiebronnen die hierbij beschikbaar zijn uitgebreid toegelicht.



STAPPENPLAN VAN INVENTARISATIE TOT UITVOERING



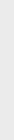
Stap 1: bepaal je uitgangspositie

inventarisatie van de eigen regio, het eigen vastgoed en de eigen specifieke situatie

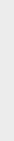
De eigen bedrijfslocatie en eigen regio vormen het vertrekpunt voor iedere ruimtelijke ontwikkeling voor een mobiliteitsondernemer. Het eigen vastgoed en het type mobiliteitsregio geven immers sterk richting aan wat er fysiek mogelijk en logisch is qua bedrijfsvoering, verduurzaming en/of uitbreidingsmogelijkheden.

In deze eerste stap wordt ingezoomd op de verschillende typen locaties waar BOVAG ondernemers gehuisvest zijn. Deze inventarisatie van de eigen uitgangspositie kan iedere ondernemer voor zichzelf uitvoeren in drie sub-stappen die op de pagina's hierna worden uitgelegd. Op de 3 vragen hiernaast moet je als ondernemer een zo compleet mogelijk antwoord proberen te formuleren. Hoe completer je informatie over je uitgangspositie kunt maken, hoe beter je beslisproces wordt in de navolgende stappen.

A Op wat voor type vestigingslocatie ben jij gevestigd?



B In wat voor type regio zit jouw mobiliteitsbedrijf?

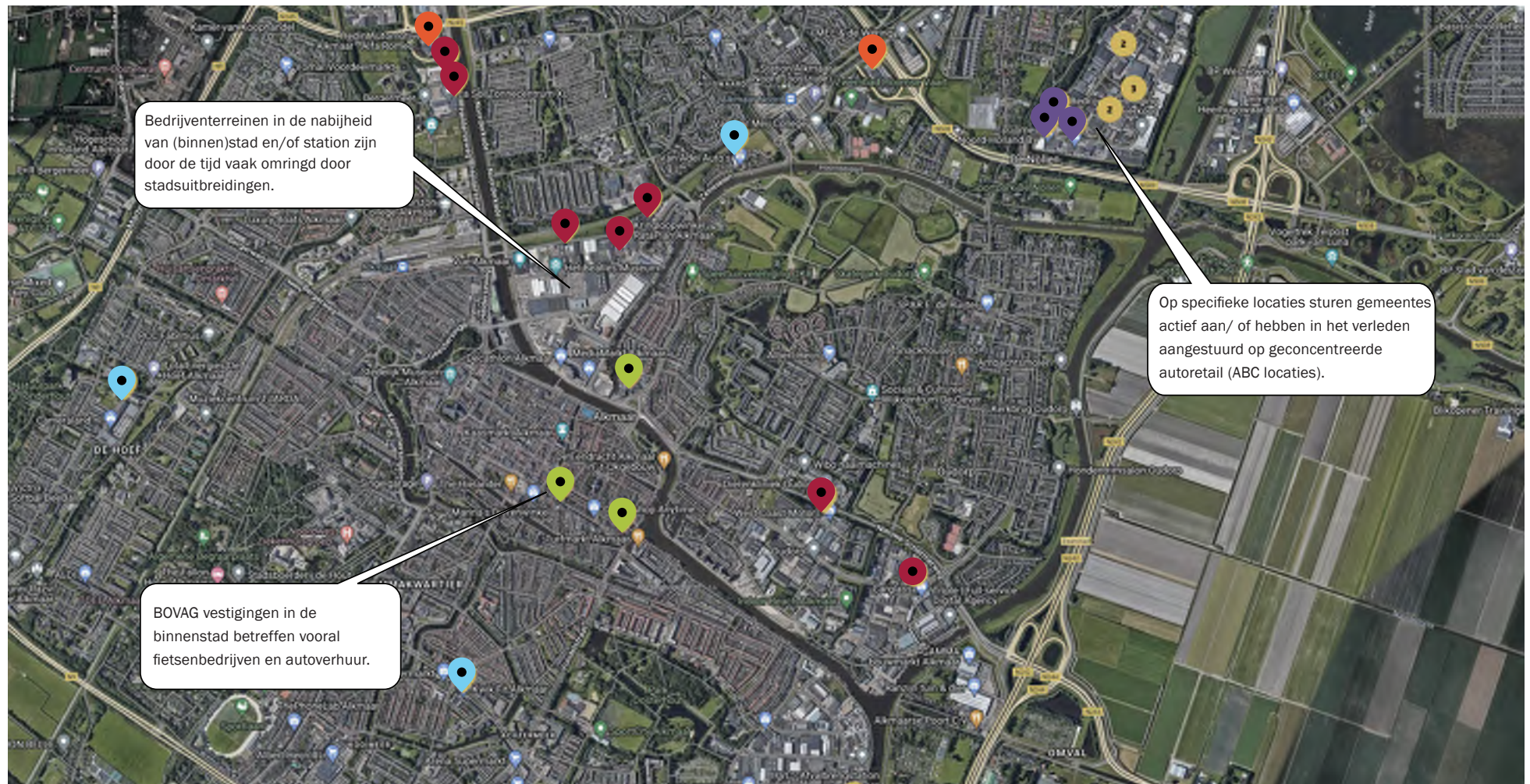


C Wat speelt er nog meer voor jouw bedrijf?



Stap 1: bepaal je uitgangspositie

Voorbeeld: BOVAG vestigingslocaties in Alkmaar (2022)



bron: bovag ledenadministratie / google earth

Voorbeeld: BOVAG vestigingslocaties in Kampen (2022)



bron: bovag ledenadministratie / google earth

Stap 1: bepaal je uitgangspositie

A. Op wat voor type vestigingslocatie ben jij gevestigd?

Hoewel ieder bedrijf uniek is, zijn alle verschillende vestigingslocaties terug te brengen naar een beperkt aantal typen vestigingslocaties. De eerste hoofdcategorisering die daarbij eenvoudig gemaakt kan worden is 'bedrijventerreinen': twee op de drie BOVAG ondernemers is namelijk op een bedrijventerrein gevestigd.



bron: bovag ledenadministratie / google earth

Bedrijventerreinen zijn de afgelopen decennia logische vestigingslocaties voor veel BOVAG bedrijven geworden. De aard en omvang van de werkzaamheden en detailhandel hebben samen een zodanig groot oppervlak nodig voor de bedrijfsvoering en de parkeervoorziening dat ze vaak niet binnen een regulier winkelgebied gevestigd kunnen worden. Hierbij kunnen 3 typen bedrijventerreinen onderscheiden worden:

- Bedrijventerrein aan de rand van stad of dorp. Veelal monofunctioneel ingevulde gebieden die primair bereikbaar zijn met de auto.
- Gemengd bedrijventerrein waar de stad omheen gegroeid is. Bereikbaarheid van het gebied is voornamelijk afhankelijk van de auto, maar door de korte afstanden is ook de (E-)fiets belangrijk.
- Autoboulevard met meerdere autobedrijven komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Deze autoboulevards zijn vaak ontstaan op plekken waar gemeentelijk beleid voorschrijft dat grootschalige detailhandel alleen is toegestaan in de branche 'auto, boten en caravan'.

Waar bedrijventerreinen normaliter alleen bezocht worden door mensen die er gericht naartoe gaan, zijn er ook vestigingslocaties die midden in de dagelijkse woon- en leefomgeving van mensen zitten:

- Locaties in binnenstad of dorpskern. Het gaat hier bijna altijd om detailhandel in een gemengd gebied waar mensen komen winkelen.
- Locaties binnen een woonwijk in een dorp of stad. Dit zijn soms rijscholen en fietsenhandelaren, maar er zijn ook veel autobedrijven die in woonwijken zijn gevestigd.

Daarnaast is er nog een categorie tussengebieden, locaties die in geen van de bovenstaande typen vallen:

- locatie aan de ringweg of afslag richting het onderliggend wegennet. De zichtlocatie en autobereikbaarheid zijn hier vaak de drijfveren voor vestiging.
- Autonome locaties zijn bedrijfsvestigingen die volledig op zichzelf staan en die niet tot één van de andere type locaties gerekend kunnen worden.

Ter illustratie zijn op de volgende pagina's de BOVAG locaties in twee voorbeeldsteden (Alkmaar en Kampen) weergegeven naar type locatie. Een actuele kaart met alle vestigingen van de BOVAG is ook te vinden op <https://www.bovag.nl/zoek-bovag-bedrijf>

Overzicht van de verschillende type vestigingslocaties

BEDRIJVENTERREINEN



buiten bebouwde kom



in/ aan de bebouwde kom



autoboulevard

TUSSENGEBIEDEN



zelfstandige locatie aan de weg



autonome locaties

WOON- EN LEEFOMGEVING



binnenstad / winkelgebied



woonwijk

Stap 1: bepaal je uitgangspositie

B. In wat voor type regio zit jouw mobiliteitsbedrijf?

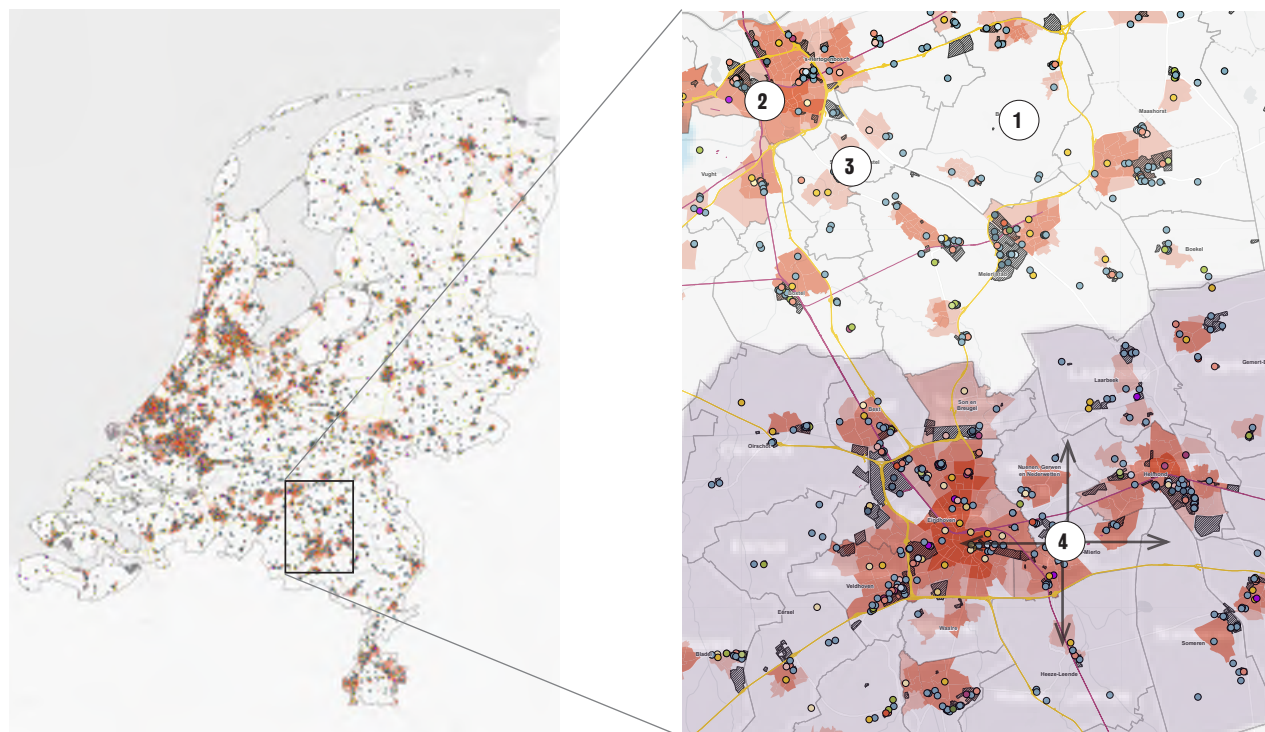
Zie het Naslagwerk voor verdere uitleg over deze kaarten.

Veranderingen in de relatie tussen ruimte en mobiliteit resulteren in heel Nederland in verschillende oplossingen en concrete uitwerkingen. Het type regio waar je als ondernemer zit is dan ook een belangrijk gegeven voor de wijze waarop mobiliteit nu werkt, maar ook voor de te verwachten veranderingen daarin.

Voor de inventarisatie naar type regio is gepoogd om Nederland terug te brengen tot slechts vier typen regio's. Deze indeling is bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te geven in de verschillende ontwikkelingen in mobiliteit en ruimte die BOVAG ondernemers kunnen ervaren.

In het naslagwerk wordt de definitie van de verschillende typen regio's uitgebreid toegelicht. De kaarten hiernaast geven de samenvatting. Met name de zoom-in rondom Eindhoven-Den Bosch laat de vier typen regio's goed zien.

In het algemeen is het goed om te beseffen dat er een sterke link bestaat tussen de stedelijkheid van een gebied en het autobezit en autogebruik van de inwoners. In het verlengde daarvan valt het totale mobiliteitsgedrag vrij goed te voorspellen. In het navolgende wordt nader ingegaan op de vier gebiedstypen.



BOVAG vestigingslocaties geplot op een kaart met verschillende maten van stedelijkheid met een zoom-in in de regio Eindhoven - Den Bosch
bron: BAG, CBS, IBIS, BOVAG leden administratie

1. Landelijk gebied

'Landelijk' moet in deze context begrepen worden als een gebied met (zeer) weinig inwoners en weinig voorzieningen. Landelijk gebied kan direct naast steden voorkomen, maar ook ver daarvandaan. Denk hierbij dus niet direct aan het platteland, maar simpelweg aan gebieden met weinig inwoners per km². Ongeacht de specifieke plek in Nederland: inwoners van en bezoekers naar landelijke gebied zijn vaak afhankelijk van een privé auto voor veel van hun mobiliteit. In veel situaties betekent dit dan ook meteen dat meerdere auto's per huishouden gebruikelijk is.

P&R-stadsrandhubs rondom steden worden mede aangelegd ten behoeve van bewoners van omliggende landelijk gebied. Een zo soepel mogelijke overstap naar stedelijke modaliteiten moet er toe bijdragen dat iedereen voldoende toegang blijft houden tot voorzieningen. Daarnaast worden in het landelijk gebied op veel plekken snelfietsroutes aangelegd richting de regionale voorzieningencentra. Reizen via E-bike en speedpedelec neemt daarmee een steeds groter aandeel in binnen het personenvervoer in deze regio's. Ook wordt in het landelijk gebied geëxperimenteerd met publieke mobiliteit als aanvulling op openbaar vervoer.

2. Steden

Steden bestaan er in veel verschillende vormen. Grotere steden bestaan doorgaans uit een hoogstedelijk centrum met daaromheen de woonwijken en stedelijke industrieterreinen. In het naslagwerk wordt beschreven bij welke woondichtheden het onderscheid ligt tussen hoogstedelijk en 'gewoon' stedelijk.

Bij verdichtingsopgaven in steden vormt de aanleg van parkeergarages stelselmatig één van de grootste bottlenecks. De beweging naar autoluwere steden wordt dan ook door veel overheden als randvoorwaardelijk beschouwd voor veel van de woningbouw die binnen Nederlandse steden gerealiseerd wordt. Pas parallel hieraan worden in diezelfde steden mobiliteitsstrategieën ontwikkeld die geënt zijn op de principes van de 15-minuten stad. Bewoners worden daarbij, naar mogelijkheden, gestimuleerd om hun auto op afstand te parkeren.

In nieuwe woonwijken gaan parkeerbeleid, deelmobiliteit en de ontwikkeling van buurthubs hand-in-hand om ook daar schaarse ruimte te winnen. Mede daardoor zal de grote variatie aan stedelijke modaliteiten die al op de markt zijn, van bakfiets tot brommobiel, alleen maar relevantie winnen.

3. Overgangsgebieden stad-land

De overgang tussen stad en land kent veel verschillende verschijningsvormen. Van messcherp afgebakende woonwijken tot regio's en buurtschappen die niet eenduidig als stad of platteland te classificeren zijn. Onder deze noemer vallen bijvoorbeeld woonwijken rondom de steden met lage dichtheden, maar ook 'voorsteden' met maar weinig inwoners. Ook bij deze categorie gaat het dus niet primair om de ligging, maar vooral over het aantal woningen per hectare.

In overgangsgebieden is de auto veelal dominant, terwijl 'de stad' vaak betrekkelijk dichtbij is. Dit heeft ten dele te maken met de ligging en de fysieke inrichting van woonwijken zelf, zoals de grootschaligheid van bijvoorbeeld veel Vinex-wijken en/of de matige bereikbaarheid met andere vervoersmiddelen. Ook spelen vaak de bevolkingssamenstelling en inkomen een rol.

Bij nieuwe ontwikkelingen in de stadsranden wordt vaak gestuurd op het beperken van autobezit en -gebruik. Doordat tegelijkertijd gestuurd wordt op een betere inrichting van langzaam verkeer en beter OV is er een trend zichtbaar naar een afname van tweede auto's in dit soort gebieden.

4. Metropoolregio's

Metropoolregio's zijn clusters van stedelijke kernen met een hoge mate van dagelijkse (economische) interactie. Ook de daaromheen liggende regio met kleinere kernen is sterk verbonden met deze steden. Dit is een brede definitie die je nog wel eens op verschillende manieren tegenkomt. Zo wordt Nederland in zijn geheel wel eens aangeduid als een stadstaat 'Singapore aan de Noordzee'.

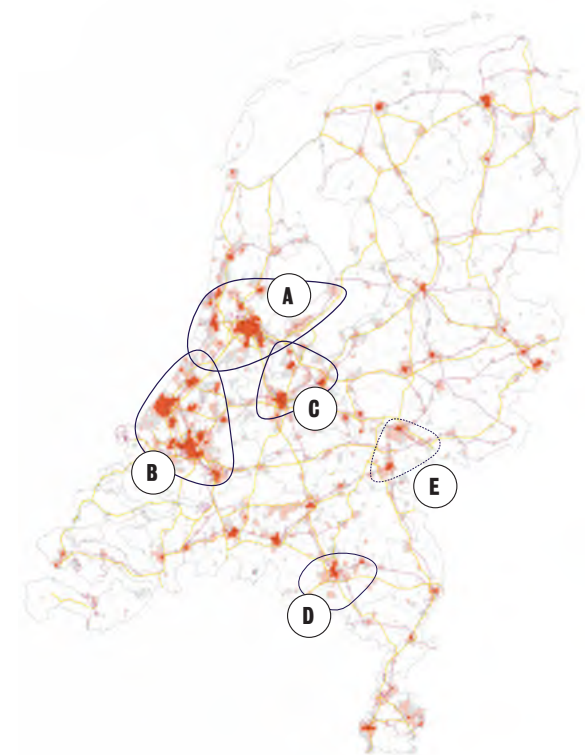
In het kader van dit onderzoek gebruiken we de term metropoolregio echter voor die regio's waar anno 2024 een governance model voor is ontwikkeld. Dat wil zeggen: een bestuurlijk model waarin provincie(s), gemeentes en eventueel andere bestuurslagen samenwerken onder de noemer van een metropoolregio. Deze vijf gebieden zijn globaal aangeduid op de kaart hiernaast. Eén van de belangrijkste kenmerken van dit type metropoolregio's is dat de arbeidsmarkt en woningmarkt er (steeds meer) als een samenwerkend geheel functioneren.

Binnen een metropoolregio vallen, zoals te zien is, steden én landelijk gebied én overgangsgebieden. Maar inwoners en ondernemers in een landelijk gebied binnen een metropoolregio staat andere

ontwikkelingen te wachten dan een perifeer gelegen landelijk gebied. Dit vierde type regio is wellicht op meer ondernemers van toepassing dan je op het eerste gezicht zou denken en moet niet alleen op de grote stad alleen worden betrokken.

Qua mobiliteit neemt de voetganger meer en meer een centrale plek in binnen de stadskernen. De beweging naar meer autoluwe stadscentra is het sterkste in metropoolregio's. Fietsen werkt het beste bij een grote nabijheid en een directe maar ook comfortabele en veilige verbinding. E-bikes en speedpedelecs vergroten de actieradius van fietsers.

Het openbaar vervoer in alle verschillende vormen werkt als het ware als een 'metronet' voor de regio, waarbij de IC-treinstations voor de verbindingen met het land zorgen. De auto is tenslotte sterk qua gebruik voor kriskras verplaatsingen, terwijl er congestie optreedt als de stromen te groot worden. Via regionale mobiliteitshubs wordt het eenvoudig om al deze modaliteiten te combineren, zodat voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoersmiddel gebruikt kan worden.



- A. Metropoolregio Amsterdam (MRA)
- B. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH)
- C. Metropoolregio Utrecht (MRU)
- D. Metropoolregio Eindhoven (MRE)
- E. Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen (GMR)

Overzicht van de verschillende typen regio's



LANDELIJK GEBIED



STEDEN



OVERGANGSGEBIEDEN STAD-LAND



METROPOOLREGIO'S

1. Uitgangspositie bepalen

C. Wat speelt er nog meer voor jouw bedrijf?

Bij de inventarisatie hoort tenslotte een check op relevante bedrijfsspecifieke variabelen. Deze variabelen kunnen per bedrijf en per locatie zeer verschillend zijn en hebben op zichzelf niet direct met het ruimtelijke domein te maken. Maar, deze zaken hebben wel invloed op de mogelijkheden die je kavel/vastgoed bieden. De checklist hiernaast is hiervoor niet uitputtend, maar geeft een aantal aandachtspunten om mee te nemen in de vervolgstappen.

CHECKLIST

- ☐ **Wat is je toekomstperspectief als ondernemer? van startende ondernemer tot een nabij pensioen**
- ☐ **Hoe groot is je bedrijf en hoeveel vestigingen zijn er?**
- ☐ **Wat is de eigendomssituatie van het bedrijfstvastgoed?**
- ☐ **Hoe lang kan je huidige vastgoed nog mee (technische/functionele staat)?**
- ☐ **Wat is je investeringscapaciteit?**
- ☐ **Is er voldoende capaciteit op het lokale elektriciteitsnet of spelen er beperkingen t.a.v. aansluitingsmogelijkheden?**
- ☐ **etc.**
- ☐ **etc.**

Een selectie uit het brede scala aan verschillende typen BOVAG bedrijfstuig



1. Uitgangspositie bepalen

Samenvatting

Samenbrengen van de informatie over je uitgangspositie + voorbeelden

		Landelijk gebied	Stad	Overgangsgebied stad-land	Metropoolregio
In wat voor type regio zit jouw mobiliteitsbedrijf?	 Bedrijventerrein <i>buiten bebouwde kom</i>				
	 Bedrijventerrein <i>binnen bebouwde kom</i>				
	 Bedrijventerrein <i>autoboulevard</i>				
Op wat voor type vestigingslocatie ben jij gevestigd?	 Tussengebied <i>zelfstandig aan de weg</i>				
	 Tussengebied <i>autonome locatie</i>				
	 Woon-leefomgeving <i>binnenstad/ winkelgebied</i>				
	 Woon-leefomgeving <i>woonwijk</i>				

?? + wat speelt er nog meer voor jouw bedrijf?

	Landelijk gebied	Stad	Overgangsbied stad-land	Metropoolregio
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☒
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Tussengebied Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Tussengebied Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Woon-keefomgeving Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Woon-keefomgeving Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐



	Landelijk gebied	Stad	Overgangsbied stad-land	Metropoolregio
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Bedrijfslocatie Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Tussengebied Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Tussengebied Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐
Woon-keefomgeving Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☒
Woon-keefomgeving Andere bestaande vorm	☐	☐	☐	☐



De afbeelding hiernaast toont enkele BOVAG ondernemingen in de metropoolregio Amsterdam (regio Haarlem). Het bepalen van het type vestigingslocatie voor ieder van deze bedrijven laat al zien dat de uitgangspositie voor alle drie verschillend is.

Als ieder van deze ondernemers vervolgens ook nog de checklist doorloopt van de zaken die er nog meer spelen dan geeft dit iedere ondernemer een unieke uitgangspositie. Het is die positie die bepaalt wat het perspectief is waarmee de ontwikkelingen van de hierna volgende stap 2 beschouwd zullen worden.



Stap 2: Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen

natuurlijke systemen, bereikbaarheid, verstedelijking en transitie bedrijventerreinen

Er zijn tal van ruimtelijke ontwikkelingen die op bedrijven af kunnen komen of die door bedrijven kunnen worden geïnitieerd. Om zicht te krijgen op wat er aan externe ontwikkelingen speelt is het in ieder geval belangrijk om de gemeentelijke omgevingsvisie en/of het omgevingsplan te raadplegen. Die zijn voor veel gemeentes online beschikbaar op de website van de eigen gemeente. Overigens hebben gemeentes tot 2027 om tot een vastgestelde visie te komen. Vanaf dat moment heeft iedere gemeenteraad de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vastgesteld..

Voor de meest verstedelijkte gebieden is het daarnaast zinvol om een quickscan te doen naar ruimtelijke visies die vanuit metropoolregio's en/of provincie gepubliceerd zijn. Deze stap is vooral interessant om zaken in groter verband te kunnen plaatsen, maar zal door veel ondernemers overgeslagen kunnen worden.

In het naslagwerk wordt dieper ingegaan op het Nederlandse ruimtelijke orderingsbeleid en op de verschillende bronnen die hierover beschikbaar zijn. Voor iedereen voor wie ruimtelijke ordening (RO) geen dagelijkse kost is, wordt hierin een overzicht gegeven van de belangrijkste bronnen, programma's en inhoudelijke thema's.

Ruimtelijke thema's

Qua inhoudelijke thema's zijn er vier specifieke aspecten die voor BOVAG ondernemers met name van belang zijn. Deze aspecten zijn gerelateerd aan de zogenaamde 'lagen' van de ruimtelijke ordening. Hierbij moet je je voorstellen dat alle fysieke onderdelen van onze leefomgeving in vier verschillende groepen (lagen) kunnen worden onderverdeeld, zie ook het schema hiernaast.

1. De eerste (onderste) laag bestaat uit de bodem, het watersysteem, de natuur en het klimaat.
2. De daarboven gelegen laag bevat netwerken van infrastructuur met onder meer (spoor)wegen en waterwegen, maar ook data- en nutsverbindingen.
3. De derde laag bevat de fysieke leefomgeving, inclusief menselijke activiteiten, interacties en sociale en culturele systemen.
4. De bovenste laag tenslotte bevat alle systemen en (virtuele) infrastructuur voor economische activiteiten.

In ieder van deze lagen spelen ruimtelijke ontwikkelingen die voor BOVAG ondernemers relevant zijn. Soms geldt dat voor één ontwikkeling binnen één thema, maar vaak ook voor meerdere tegelijk. Per laag zijn daarom in de figuur op de volgende pagina de belangrijkste ontwikkelingen beschreven.



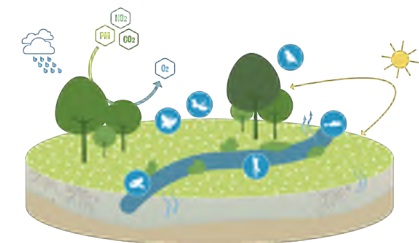
economie, energie, handel



fysieke leefomgeving en menselijke activiteiten



netwerken: infrastructuur voor o.a. mobiliteit en logistiek



natuurlijke systemen: ondergrond (terrein), water, bodem, ecosystemen en klimaat



Stap 2: Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen

ruimtelijke ontwikkelingen die op je af komen...

Hoewel niet uitputtend, kunnen de ruimtelijke ontwikkelingen die het belangrijkste zijn voor 90% van de BOVAG ondernemers worden samengevat tot de 4 thema's hiernaast. Hieronder wordt daar nader op ingegaan. Voor een veel uitgebreidere duik in de ruimtelijke ontwikkelingen biedt het naslagwerk in deel 3 nog veel meer informatie.

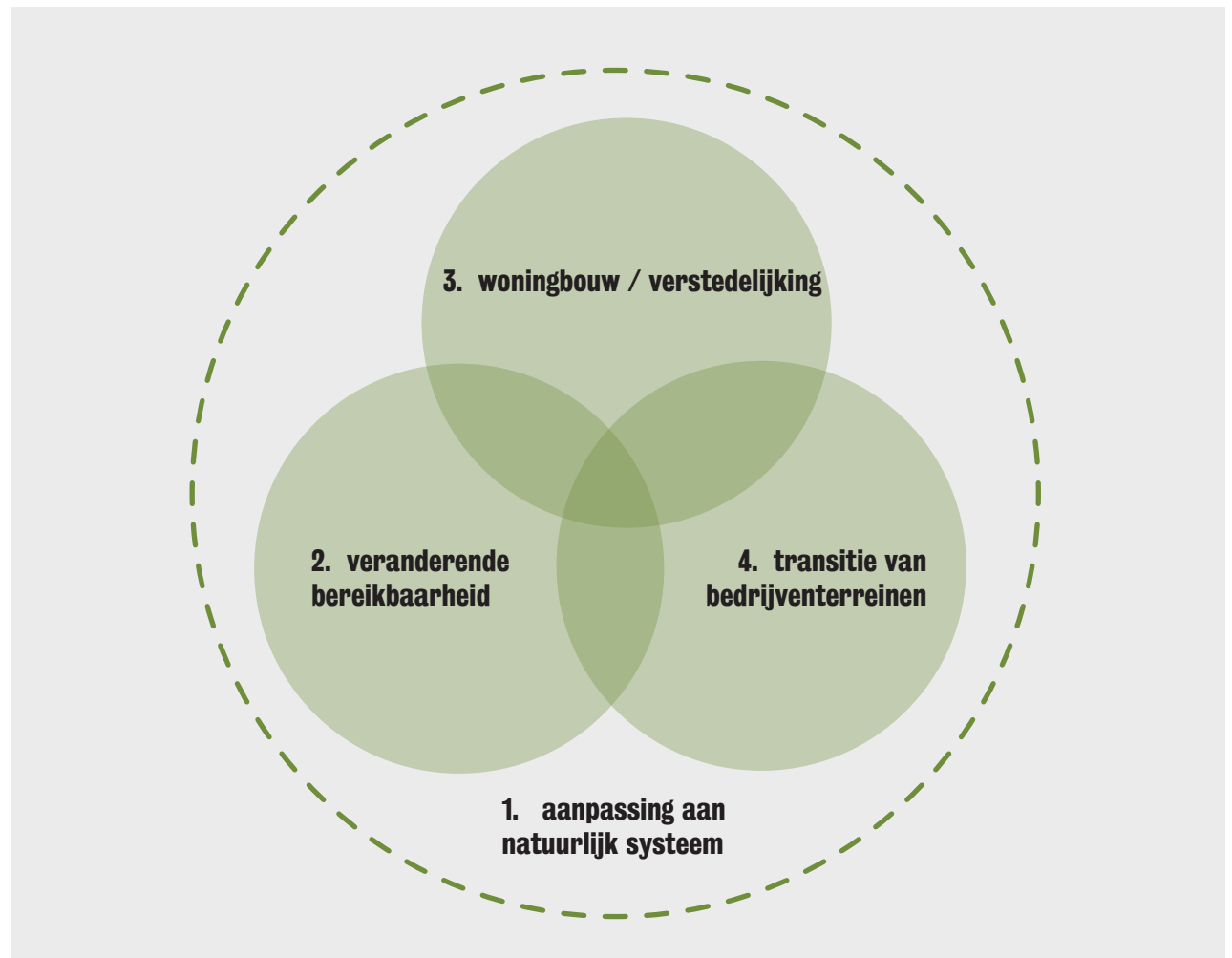
1. Aanpassing aan natuurlijke systemen

De grond waar je op staat is natuurlijk het meest fundamentele begin voor ruimtelijke ordening; het vormt letterlijk de basis. In de Nederlandse delta hebben bodem en water geen eeuwigheidswaarde; zeker niet in tijden van klimaatverandering. Veel ondernemers zullen te maken krijgen met klimaatadaptatie en voor sommigen zullen veranderingen in hoe we in Nederland met natuurgebieden omgaan impact hebben op hun bedrijfsvoering. Het aanpassen aan nieuwe en/of veranderende omstandigheden is om die reden een belangrijke ontwikkeling om rekening mee te houden.

2. Veranderende bereikbaarheid (auto en multimodaal)

De mate waarin een willekeurige plek in Nederland bereikbaar is met verschillende transportmiddelen (voet, fiets, OV en auto) is in ruimtelijk beleid een steeds belangrijker thema aan het worden. De plekken met de hoogste bezoekersaantallen ervaren de grootste ruim-

Overzicht van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en hoe deze kunnen overlappen



tedruk van privévervoersmiddelen. Dat meer en meer gemeentes actief beleid voeren op ander mobiliteitsgedrag in hun centra zal voor niemand nieuws zijn. Plekken met weinig bewoners/bezoekers hebben daarentegen (meestal) geen ruimte tekort maar wel problemen met economisch rendabel collectief vervoer zoals OV. Ook daar spelen dus veranderingen ten aanzien van mobiliteit. Dit type veranderingen is daarom een tweede om in de gaten te houden.

3. Woningbouw en verstedelijking

Het grootste deel van de nationale woningbouwopgave tot 2040 wordt gerealiseerd in 7 regio's (600.000 woningen op 31 locaties tot 2030; 900.000 woningen in totaal tot 2040). Maar ook buiten deze grootschalige locaties worden op enorm veel plekken woningen in kleinere aantallen bijgebouwd. Deze woningbouwopgave heeft uiteraard een enorm effect op zaken als mobiliteit, economie en energie. Maar ook de vele steden en dorpen daartussenin krijgen te maken met oprukkende woningbouw om de groeiende bevolking te kunnen blijven huisvesten. Effectief zullen veel ondernemers dan ook zowel met de kansen als bedreigingen van oprukkende woningbouw te maken krijgen.

4. Transitie bedrijventerreinen

Iets meer dan 2% van het Nederlandse grondoppervlak

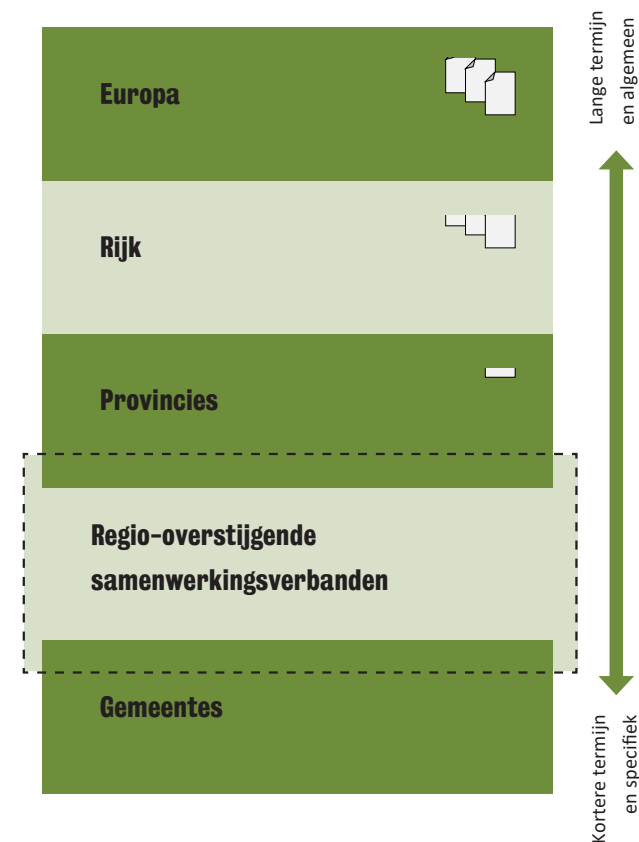
(10% van het bebouwde oppervlak) bestaat uit 'reguliere' bedrijventerreinen. Met toenemende verstedelijking wordt de behoefte aan bedrijfsruimte alleen maar groter, terwijl diezelfde verstedelijking een deel van de bestaande bedrijventerreinen 'opslokt'. Ook op bedrijventerreinen liggen dan ook grote ruimtelijke opgaven in de zin van menging, intensivering en meervoudig ruimtegebruik.

Governance

Naast inzicht in de inhoudelijke ruimtelijke thema's is inzicht in politieke besluitvorming en beleid minstens zo belangrijk. Het draait er daarbij om erachter te komen wat er op welk niveau wat wordt besloten.

Nationaal ruimtelijk orderingsbeleid heeft van oudsher een belangrijke bijdrage geleverd aan het Nederland dat we kennen. Het beleid ten aanzien van onder andere verstedelijking, het (open) landschap en het al dan niet toestaan van uitbreidingsplannen is een belangrijke reden waarom ons land anders ingericht is dan bijvoorbeeld België of Frankrijk. Maar dit wordt niet alleen nationaal besloten; ook de metropoolregio's, provincies en gemeentes werken op tal van manieren aan ruimtelijke opgaven. In algemene zin zijn documenten op de lokale schaal specifieker en concreter dan de documenten die door de hogere

In het Naslagwerk worden de 'planningslagen' van de verschillende overheden toegelicht. Zie p. 112 t/m 115



overheden worden uitgegeven. Daar staat tegenover dat die laatste categorie documenten meer zegt over waar het beleid op de lange termijn naar toe gaat. In het naslagwerk wordt hier uitgebreider op ingegaan.

Stap 2: Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen

ruimtelijke ontwikkelingen die op je af komen...

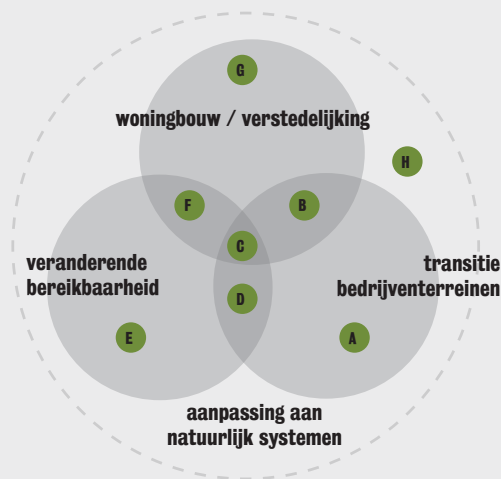
Globaal zijn in de metropoolregio's en stedelijke gebieden meer ontwikkelingen te verwachten dan in de randgemeenten en landelijke gebieden. Tegelijk kan politieke besluitvorming op verschillende niveaus overal tot snelle, schoksgewijze, veranderingen leiden.

Bij veel ruimtelijke ontwikkelingen spelen bovendien vaak meerdere onderliggende ruimtelijke thema's tegelijkertijd. Zo komt de aanleg van een nieuwe woonwijk voort uit een aanpak voor de wooncrisis, maar vaak is dit gekoppeld aan zaken als klimaatadaptatie en/of veranderingen in bereikbaarheid. Bij een inventarisatie van ontwikkelingen is het zinvol om te achterhalen wat die achterliggende drivers zijn. Je wilt immers niet anticiperen op het symptoom maar op de oorzaak of oorzaken. Hoe meer thema's er samenkomen, des te groter de complexiteit. De voorbeeldsituaties hiernaast zijn verre van uitputtend, maar geven wel een aantal veelvoorkomende situaties weer waar BOVAG ondernemers mee te maken hebben of kunnen krijgen.

Of er al dan niet ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten zijn op het eigen kavel, in de directe omgeving en/of de eigen regio bepaalt de input voor het samenstellen van een ruimtelijke strategie in stap 3.

Voorbeelden van (samenhangende) ruimtelijke ontwikkelingen

Ter illustratie zijn hier een aantal voorbeelden weergegeven van ruimtelijke ontwikkelingen die op ondernemers af (kunnen) komen. Deze zijn te relateren aan het schema hieronder: sommige zaken staan op zichzelf terwijl andere zaken voortkomen uit een opeenstapeling van verschillende drivers.



A. er speelt een opgave aan verduurzaming en/of klimaatadaptatie op je bedrijventerrein



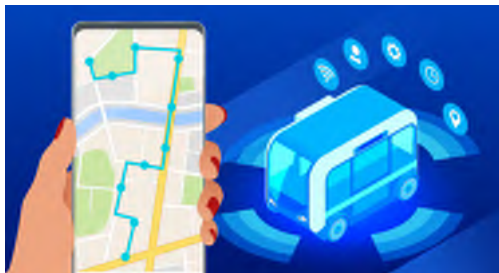
B. door naburige woningbouw komen vergunde bedrijfsactiviteiten onder druk te staan



C. je bedrijventerrein wordt getransformeerd naar gemengd woon-werk gebied



D. er wordt een nieuw mobiliteitsconcept ingevoerd op je bedrijventerrein (deelfietsen, OV, collectief vervoer)



E. door regionaal / lokaal beleid verandert de mobiliteitsbehoefte van je klanten



F. een nieuwe 'autovrije' woonwijk wordt aangelegd waarvoor een nieuwe mobiliteitsmarkt ontstaat



G. Groei van dorpen en steden om je heen zorgen voor een groeiende markt en behoefte aan uitbreiding



H. klimaatadaptatie/verduurzaming van het bedrijf worden noodzakelijk door druk uit de keten (bijv. financiering)



Stap 3: Bepaal je ruimtelijke strategie

Hoeveel kansen zie je in de ruimtelijke ontwikkelingen om je heen?

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op je bedrijfsvoering. In het essay zijn hier tal van voorbeelden van genoemd. Voor ondernemers is het dan ook belangrijk om strategisch over ruimtelijke ontwikkelingen na te denken. Dat noemen we in dit hoofdstuk het vormen van je 'ruimtelijke strategie'. Een ruimtelijke strategie is in essentie een logisch verlengde van je bedrijfsstrategie. In de figuur op de pagina hiernaast is schematisch weergegeven dat de overlap van zaken uit het bedrijfsdomein met zaken uit het ruimtelijke domein de ingrediënten bevat voor een ruimtelijke strategie. Hieronder wordt allereerst ingegaan op die beide domeinen.

Bedrijfsdomein

Voor ondernemers spelen tal van overwegingen een rol bij het vormgeven van een duurzame bedrijfsvoering. Zoals uit de BOVAG ondernemersmonitor keer op keer blijkt zijn personeel en kapitaal hierbij enorm belangrijke aspecten. Maar ook de productenlijn, de relatie met toeleveranciers en de eigen bedrijfscultuur hebben natuurlijk grote impact op de bedrijfsvoering.

Bij bedrijfsoverwegingen zijn de 'klassieke' productiemiddelen zoals personeel en kapitaal belangrijk. Voor wat betreft ruimte gaat het vaak in eerste instantie

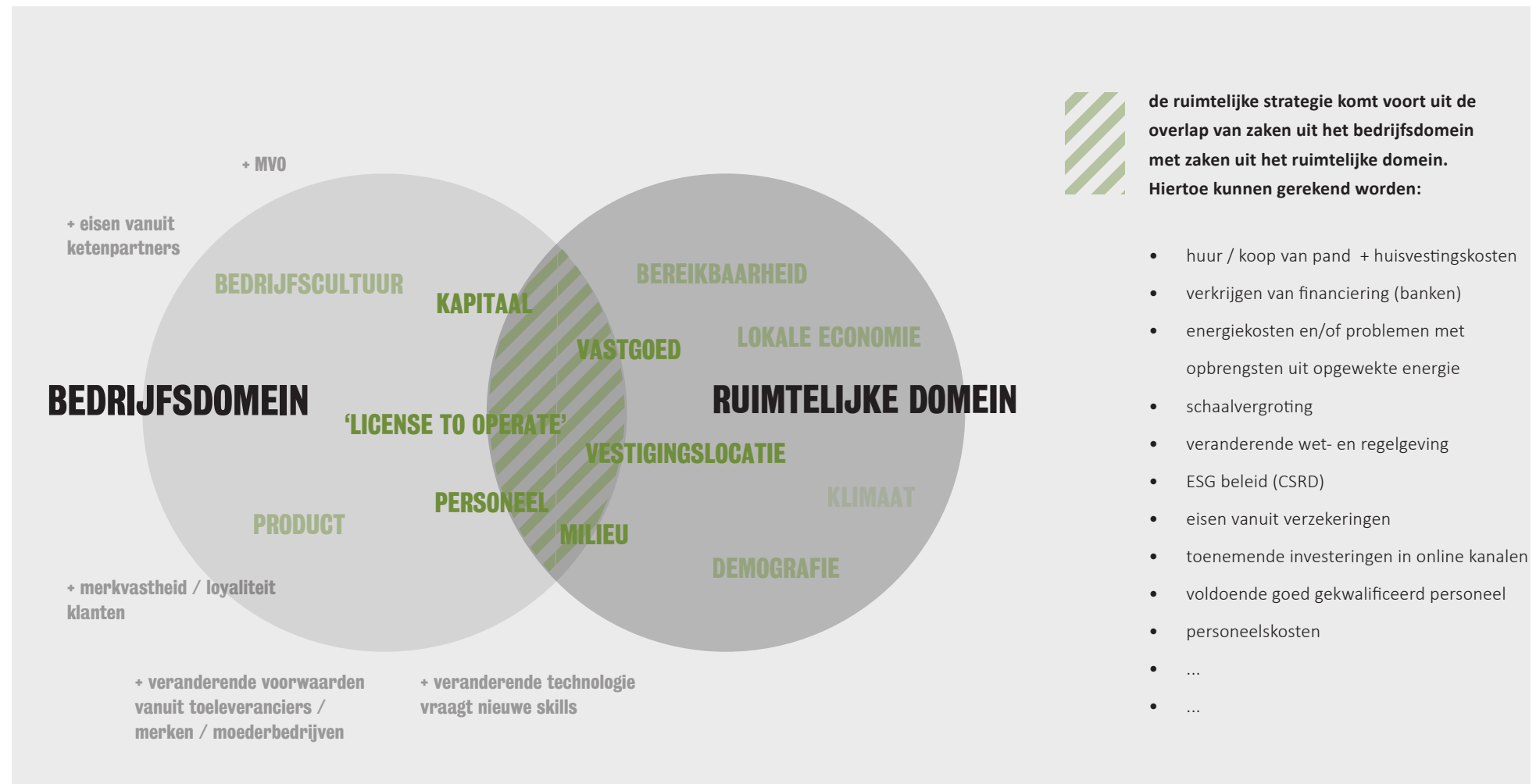
'slechts' over de fysieke plek waar een bedrijf gevestigd is; hoe is de (zicht)locatie en is er voldoende ruimte om te ondernemen? Maar 'ruimte' gaat ook over de relatie met andere factoren. Het kunnen vinden en binden van personeel heeft immers óók te maken met de vestigingslocatie. Personeelskosten hebben óók te maken met de regio waar men gevestigd is. En de mate waarin het eigen vastgoed courant is heeft óók te maken met financieringsvoorwaarden, etcetera. Zeker wanneer er ruimtelijke veranderingen in je omgeving (gaan) spelen is het daarom belangrijk om vat te krijgen op alles wat er speelt binnen het 'ruimtelijke domein'.

Ruimtelijke domein

Met het ruimtelijke domein wordt alles bedoeld dat effect heeft op de fysieke ruimte en op ruimtelijke planvorming. Van de eigenschappen van het eigen vastgoed tot de lokale economie en van het al dan niet voorkomen van vergrijzing tot nieuwe woningbouwplannen in de buurt. De mate waarin die zaken effect hebben op het bedrijfsdomein zal voor iedere ondernemer anders zijn. Maar ongeacht de mate van impact; de kans is groot dat het op zijn minst zinvol is om kennis te hebben over wat er in de ruimte om je heen gebeurt.



Bouwstenen van de bedrijfsstrategie met een ruimtelijke component



Stap 3: Bepaal je ruimtelijke strategie

Hoeveel kansen zie je in de ruimtelijke ontwikkelingen om je heen?

Iedere ondernemer zal zelf moeten bepalen in hoeverre hij/zij belang en waarde hecht aan ruimtelijke ontwikkelingen om hem/haar heen. Wanneer bijvoorbeeld uit je inventarisatie blijkt dat er een grote verstedelijkingsgolf op je afkomt, dan wil dat nog niet zeggen dat je daar persé iets mee moet. Alleen wanneer je er zelf van overtuigd bent dat de betreffende veranderingen in het ruimtelijke domein iets (kans of risico) voor je betekenen dan ga je ermee aan de slag.

Deze overweging vormt de essentie van je ruimtelijke strategie. Er zijn op hoofdlijnen drie ruimtelijke strategieën te onderscheiden, zie schema hiernaast. Bij iedere navolgende stap laat je ontwikkelingen in het ruimtelijke domein meer impact hebben op je bedrijfsdomein.

De strategie die je kiest bepaalt op zijn beurt of je al dan niet aan de slag gaat met je huidige of toekomstige bedrijfslocatie. Dit wordt in het navolgende aangeduid met het overkoepelende begrip 'ruimtelijke ingreep'. Hiermee wordt bedoeld: verhuizen, uitbreiden, transformeren, verduurzamen etcetera.

Deze driedeling is vanzelfsprekend een versimpeling van de werkelijkheid. De volgende drie ambities zijn

dan ook vooral bedoeld voor een eerste globale beeldvorming.

A. Behoud van waarde

Er verandert in de omgeving weinig, het eigen vastgoed is courant en er is op de voor jou relevante termijn geen reden tot een grootse ruimtelijke ingreep.

B. Strategische move

Er is voldoende reden om op de korte tot middellange termijn te anticiperen op veranderingen om je heen door middel van een ruimtelijke ingreep.

C. Vlucht naar voren

Je ziet dusdanig grote kansen in ontwikkelingen om je heen dat een ruimtelijke (en/of bedrijfsmatige) vernieuwing de toekomst van je bedrijf gaat bepalen.

Op de navolgende pagina's worden deze drie strategieën nader uitgewerkt. Overigens kun je uiteraard ook besluiten tot een verhuizing, uitbreiding of juist schaalverkleining om redenen die niks met externe ruimtelijke ontwikkelingen te maken hebben. Eventuele particuliere overwegingen die enkel uit de eigen bedrijfsstrategie voortkomen worden binnen dit onderzoek echter buiten beschouwing gelaten.



mate waarin het ruimtelijk domein impact heeft op het bedrijfsdomein



Stap 3: Bepaal je ruimtelijke strategie

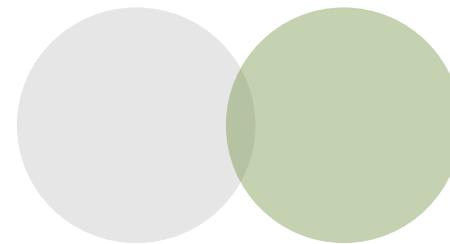
Behoud van waarde

Er verandert in de omgeving weinig en de ruimtelijke ontwikkelingen zoals beschreven in het naslagwerk spelen niet in jouw regio. Het eigen vastgoed is courant en er is op de voor jou relevante termijn geen reden tot een actieve ruimtelijke koerswijziging. De nadruk ligt op het behoud van waarde ten behoeve van de toekomstbestendigheid en/of courantheid van het bedrijfstvastgoed.

Mogelijke componenten

Alleen wanneer nieuw opduikende externe factoren daar aanleiding toe geven is er reden om op het gebied van huisvesting van koers te veranderen. Tot die tijd is de koers gericht op behoud van waarde:

- verbetering huisvesting en/of uitstraling
- verduurzaming vastgoed
- investeringen in duurzame woon-werk mobiliteit als factor om personeel te behouden
- ESG rapportage op orde maken om te voldoen aan voorwaarden van zakenpartners en vanuit daar een plan van aanpak voor vastgoed formuleren (Bijvoorbeeld CSRD).
- verkoop + leaseback aan een commerciële ontwikkelaar



Bij deze strategie zullen je acties gericht zijn op onderhoud en beperkte investeringen. Het doel hierbij is dat je voor de voorzienbare toekomst zorgt voor behoud (of beperkte toename) van de waarde van je vastgoed.

Voorbeelden die bij deze strategie horen



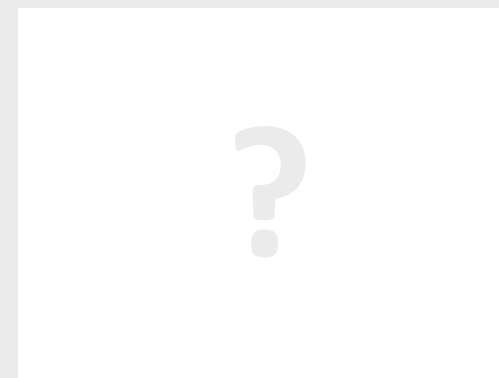
Bedrijventerreinen overal in Nederland

2/3 van alle BOVAG leden is gehuisvest op bedrijventerreinen. Voor veel van deze ondernemers is er geen urgente aanleiding om te verhuizen. Maar, onderbenutte potentie (mogelijkheden voor specifieke bedrijfsactiviteiten, hoge milieuzonering of een grootverbruik aansluiting) kunnen van grote waarde zijn. Het is dus altijd zinvol om de bestaande potentie op een kavel te inventariseren.



Bedrijfsvestiging in een regio met een lage ruimtelijke dynamiek

Ook in regio's waar de komende decennia geen grote ruimtelijke ontwikkelingen verwacht worden kunnen kansen ontstaan. Zo zijn huisvesting- en personeelskosten er relatief laag, is vergrijzing er bovengemiddeld en liggen er kansen voor recreatie. Aanpassen aan deze veranderingen in de lokale demografie / economie opent mogelijk nieuwe markten. Ook een grotere inzet op de landelijke markt via online kanalen biedt juist in deze regio's goede kansen.



Waar je nog meer aan kunt denken:

- Uitstraling: Verbeter de uitstraling en klantervaring van je bedrijf
- energieopwekking : investeringen in zonnepanelen (of dakverhuur) leveren een interessante businesscase op
- Verduurzaam: bij verkoop / verhuur is een energielabel verplicht: voor waardebehoud wordt verduurzaming daarmee steeds belangrijker
- etc.

Stap 3: Bepaal je ruimtelijke strategie

Strategische move

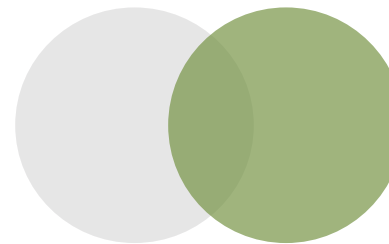
Er is voldoende reden om op de korte tot middellange termijn te anticiperen op veranderingen om je heen door middel van een ruimtelijke ingreep. Hiervoor kunnen verschillende aanleidingen spelen:

- je hebt al plannen voor verhuizing, verbouw, uitbreiding en/of aanpassing;
- er speelt een interessante uitkoopregeling in de gemeente waardoor nieuwe mogelijkheden ontstaan;
- je wilt anticiperen op oprukkende woningbouw / verstedelijking in je gemeente;
- er wordt een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld waar je naartoe wilt verhuizen;

Mogelijke componenten

Je laat het bestaande business model (grotendeels) intact, maar maakt wel plannen voor een structurele ruimtelijke ingreep, zoals:

- verhuizing of uitbreiding van je pand
- uitbreiding van bedrijfsactiviteiten naar sectoren grenzend aan de eigen branche (mobiliteit & energie, mobiliteit & zorg, mobiliteit & ...)
- actieve rol als vastgoedontwikkelaar, al dan niet als consortium met omringende (BOVAG) ondernemers
- investeer als collectief in verbetering multimodale bereikbaarheid zodat zowel klanten als personeel je blijvend weten te vinden



Bij deze strategie zullen je acties gericht zijn op fysieke veranderingen zoals uitbreiding, krimp, verhuizing, etc. Deze veranderingen hebben mogelijk effect op je bedrijfsmodel.

Voorbeelden die bij deze strategie horen



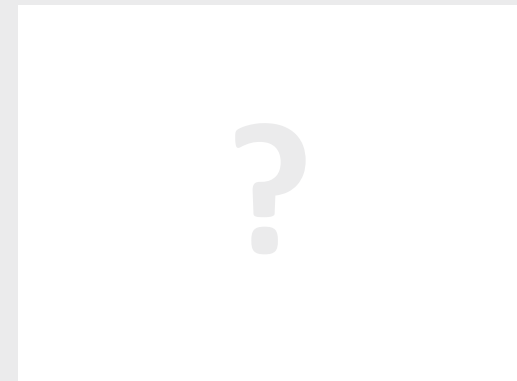
Meervoudig ruimtegebruik

De generieke plattegrond van een bedrijfs-garage in Amsterdam bleek zeer geschikt voor transformatie naar restaurant, vergaderruimtes en een auditorium. Op het vroegere parkeerdak is het gebouw uitgebreid met een paviljoen en daktuin. Dit soort transformaties en stapelingen zijn op veel meer plekken mogelijk, juist ook in combinatie met de aanwezigheid van een actief mobiliteitsbedrijf.



Duurzame bedrijventerreinen

Door de gemeente / provincie / bedrijven-vereniging wordt actief gestuurd op een verduurzaming van het bedrijventerrein. Dit gaat over zaken als klimaatadaptatie, energiehub, verduurzaming van het bedrijfswagenpark en goederenstromen. Je kunt hierin een voortrekkersrol spelen doordat er ruimte beschikbaar is en je bovendien duurzame mobiliteitsmiddelen aanbiedt.



Waar je nog meer aan kunt denken:

- Wordt mobiel: Onderzoek welke diensten op locatie kunnen worden aangeboden
- Energiehub: zet ruimte, aansluiting en/of bi-directioneel wagenpark in voor het opzetten van een extra businesscase als energie leverancier en manager
- investeer in beleving en profilering: partner met een andere branche voor een combinatie bedrijf (brouwerij, koffiezaak, sportschool, ...)
- etc.

Stap 3: Bepaal je ruimtelijke strategie

Vlucht naar voren

Je ziet dusdanig grote kansen in ontwikkelingen om je heen dat een ruimtelijke (en/of bedrijfsmatige) vernieuwing de toekomst van het bedrijf gaat bepalen.

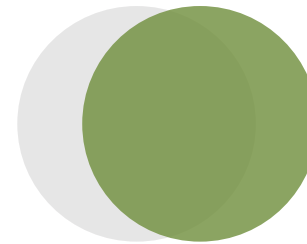
Hiervoor kunnen verschillende aanleidingen spelen:

- grootschalige verstedelijkingsplannen in de regio
- grootschalige transformatie van het bedrijventerrein waar je gevestigd bent (verdichting, functie menging , etc)
- lokale ontwikkeling van hubs / P&R locaties

Mogelijke componenten

Je past je bestaande business model aan in overeenstemming met een structurele ruimtelijke ingreep, zoals:

- verhuizing of uitbreiding van je pand
- actieve rol als mobiliteits- en vastgoedontwikkelaar, al dan niet als consortium met omringende (BOVAG) ondernemers
- succesvolle hub-modellen ontwikkelen met ruimte voor bedrijvigheid, op eigen locatie of juist op een strategische nieuwe plek
- verschuif je focus naar online en nationaal (ondernemerschap/diensten), waarbij een verhuizing naar goedkopere externe locatie tot de mogelijkheden behoort.



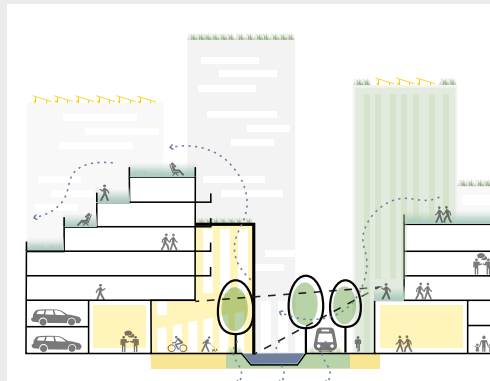
Bij deze strategie zullen je acties gericht zijn op grote ruimtelijke ingrepen met een aanzienlijke impact op je bedrijfsmodel.

Voorbeelden die bij deze strategie horen



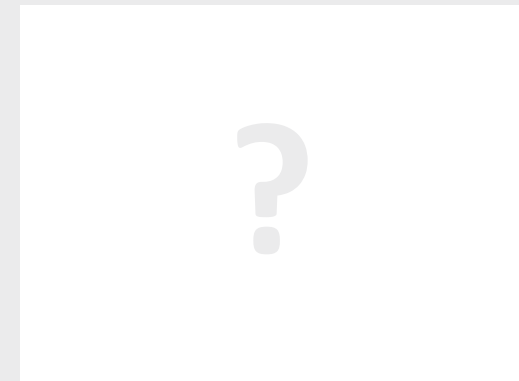
Mobiliteitshub / mobiliteits-mall

De hub infrastructuur die overal in aanbouw is biedt kansen voor ondernemers om een actieve rol op te pakken. Op goed bereikbare plekken vestig je een mobiliteitsbedrijf waar diensten aangeboden worden op de plek waar dagelijks honderden auto's en fietsen geparkeerd worden. Samen met een variatie aan andere mobiliteitsbedrijven en verwante diensten verander je een mobiliteitshub in een mobiliteitsmall.



Hoogstedelijke mobiliteitsknoop

In (grote) steden speelt de ontwikkeling van buurt- en wijkhubs op strategische plekken in de wijken. Dit zijn voorzieningen waar grootschalige (deel)mobiliteit, parkeren en laden aan bewoners en bezoekers wordt aangeboden. De grotere locaties bieden ruimtes voor (fiets) reparatiewinkels, garages, pakketpunten, fitness en tal van publieke voorzieningen..



Waar je nog meer aan kunt denken:

- Woningbouw: Past er een woongebouw boven je bedrijf- of parkeerruimte? Zo ja, dan liggen er in tal van gemeentes kansen voor vastgoed ontwikkeling.
- IKEA model: retail gecombineerd met een kinderopvang, een restaurant, een café en een kleine supermarkt.
- ga volledig online: "In 2030 zal een aanzienlijk deel van de personenauto's via het internet worden aangeschaft" (KPMG). Waarom nog langer een fysieke bedrijfslocatie?

Stap 4: Actie

where the rubber meets the road...

Zodra je een ruimtelijke strategie hebt bepaald kun je componenten van die strategie gaan operationaliseren. Het tot uitvoering brengen van een strategie is echter een uitdaging waar maar al te veel bedrijven, zeker in het MKB, mee worstelen. Het daadwerkelijk implementeren van een strategie kost immers tijd, moeite en middelen die in ieder geval tijdelijk niet aan andere zaken kunnen worden besteed.

Iedere actie die je in dit kader doet of laat uitvoeren moet dus onderdeel zijn van een gestructureerde en gerichte aanpak. In algemene zin geven de stappen hiernaast een handreiking voor een plan van aanpak. Dit is echter het punt waar het dusdanig bedrijfs- en locatiespecifiek wordt dat maatwerk nodig wordt.

GA IN GESPREK

check je uitgangspunten en strategie

Met je concept voor een ruimtelijke strategie onder de arm is het zaak om in gesprek te gaan met zoveel mogelijk stakeholders. De wethouder, de voorzitter van de bedrijvenvereniging, je ketenpartners etcetera. Doel is nu om de strategie te testen en verder te verrijken met kennis en zienswijzen uit je lokale netwerk.



PROGRAMMA EN FINANCIËN

programma en financiën

Het globale plan moet vertaald worden naar een concreet programma van eisen en wensen. Hoe concreter je weet wat je wilt, hoe eenvoudiger het is om een passend ruimtelijk ontwerp te maken. Afhankelijk van je plannen is dit het moment om een stedenbouwkundige, duurzaamheidsadviseur, architect, bedrijfsmakelaar en/of andere specialist in te schakelen. Subsidies kunnen helpen om bij zowel de planvorming als de latere uitwerking kosten te reduceren.



MAAK PLANNEN

ruimtelijk ontwerp

Zodra je duidelijkheid hebt over wat er mogelijk is en hoe ver je kan gaan is het tijd om de plannen te vertalen naar een ruimtelijk ontwerp. Hier zal hoe dan ook professioneel advies bij nodig zijn om te borgen dat de plannen realiseerbaar en binnen de kaders van wet- en regelgeving worden uitgewerkt.



ZORG VOOR DRAAGVLAK

Participatie

Wanneer je verwacht dat plannen tot weerstand kunnen leiden bij omwonenden of andere stakeholders is het verstandig om vroegtijdig in gesprek te gaan. Door participatie en samenwerking zorg je ervoor dat plannen eerder kunnen rekenen op goedkeuring en begrip. Zeker wanneer je al in een vroeg stadium anderen oprecht betreft, goed naar hen luistert en je overwegingen openlijk met hen deelt, ontstaat meer begrip. Hiermee kunnen grote vertragingen door bezwaarprocedures voorkomen worden.



DE BOVAG KAN HELPEN...

Advies

BOVAG dient ook voor wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen voor leden als inspirator, als platform en als kenniscentrum. BOVAG kan zowel nationaal als lokaal helpen bij specifieke ruimtelijke vraagstukken. Het online dossier 'Ruimte' op de BOVAG website mijn.bovag.nl/dossiers is hiervoor een goed startpunt. Vanuit daar vindt je de informatie, bronnen en contactgegevens die voor jouw specifieke plannen relevant zijn.



Stap 4: Actie

Bronnen

Ook voor wat betreft een verwijzing naar bronnen geldt dat de situatie waarin iedere individuele ondernemer zich bevindt dusdanig specifiek is dat maatwerk vereist is. Desalniettemin worden hiernaast per thema een aantal online bronnen gegeven die zinvol zijn om te raadplegen wanneer je met ruimtelijke ingrepen aan de gang gaat.

REGELGEVING

Het omgevingsplan vervangt zowel het aloude bestemmingsplan als regelingen zoals het activiteitenbesluit. Onder de Omgevingswet moet iedere gemeente één omgevingsplan voor haar hele grondgebied vaststellen waarin alle relevante informatie voor (veranderingen) in ruimte en ruimtegebruik samenkomt. Wat er kan en mag op een kavel, waar dan ook in Nederland, komt hier dus op één plek bij elkaar.

SUBSIDIES

Het verduurzamen van uw bedrijf en/of het maken van plannen voor uzelf en uw bedrijvenvereniging kost geld. Subsidies helpen de kosten terug te brengen. Hieronder vindt u de een aantal subsidieregelingen en leningen voor bedrijven die in dit kader relevant voor u kunnen zijn:



Voorbeelden van online bronnen die waardevolle informatie kunne bieden

Regelgeving

<https://ondernemersplein.kvk.nl/>

<https://versnellingshuisce.nl/>

<https://deb.nl/>

<https://vng.nl/sites/default/files/2022-03/Participatiegids.pdf>

Subsidies

<https://ondernemersplein.kvk.nl/>

<https://versnellingshuisce.nl/>

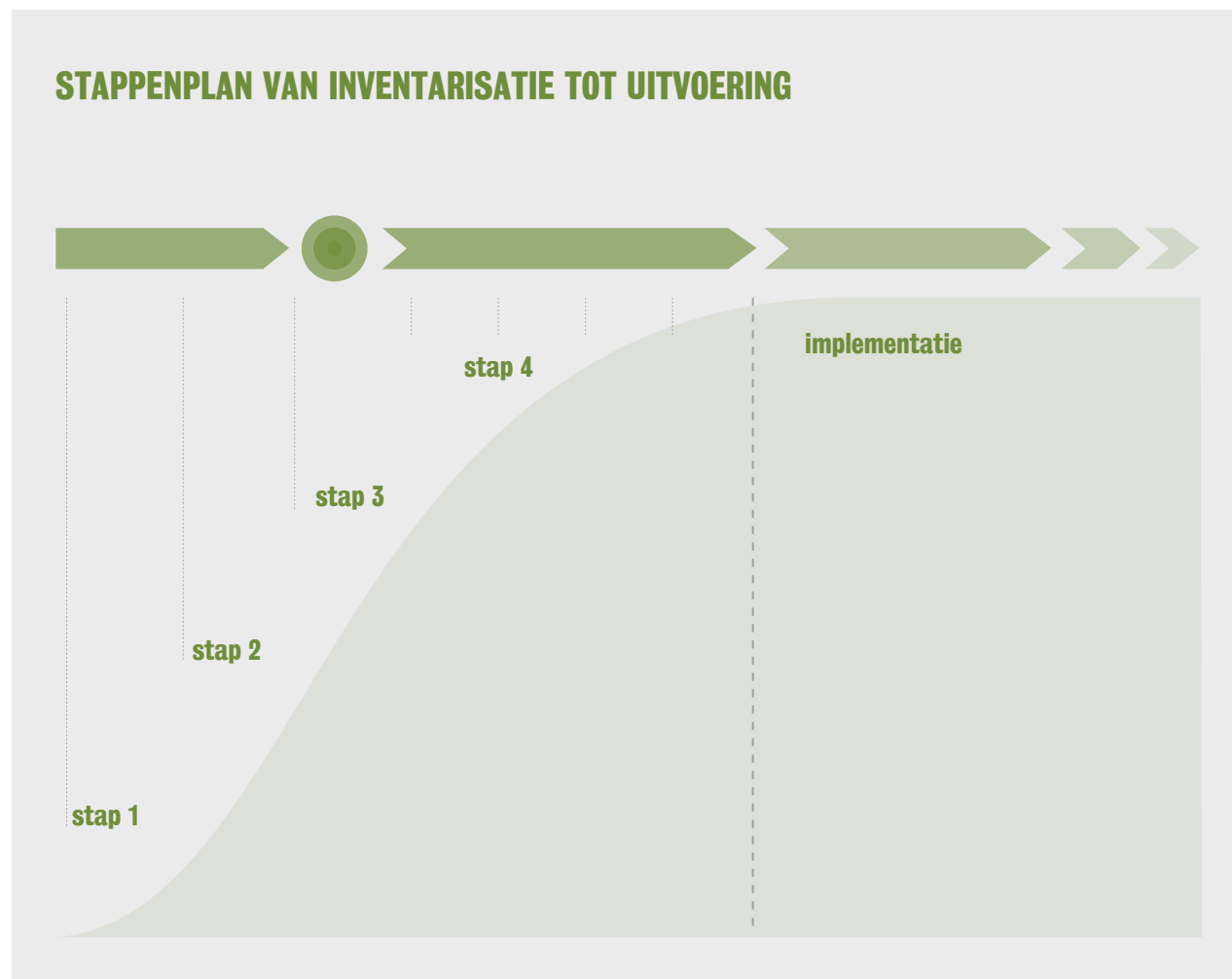
<https://deb.nl/>

- Versnellingsprogramma verduurzamig bedrijventerreinen
- planvormingssubsidie bedrijventerreinen (Zuid-Holland)
- Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties (Noord- en zuidholland)
- MIA en Vamil 2024 en EIA 2024
- ISDE 2024 Zakelijk en SDE++ 2022 Ondernemers Regeling groenprojecten

Van algemeen naar maatwerk

Het in dit hoofdstuk weergegeven stappenplan is bedoeld om ondernemers op weg te helpen. Maar, met een zo grote diversiteit aan ondernemers, BOVAG afdelingen, regio's en omstandigheden kan binnen de scope van dit rapport natuurlijk geen maatwerk geleverd worden.

Als je enthousiast (geworden) bent en aan de slag wilt dan is het stappenplan hopelijk een goed en duidelijk overzicht om de eerste stappen te nemen. Mocht je behoefte hebben aan maatwerk: schroom niet contact op te nemen om de mogelijkheden van een maatwerktraject te verkennen.







Structuurkaart Nederland 2050
bron: ruimtelijk voorstel Flevoland

NASLAGWERK

Alles wat je wilt weten over ruimtelijke ordening en waar BOVAG leden gevestigd zijn.

Inleiding

Leeswijzer bij het naslagwerk

Dit laatste deel is bedoeld als naslagwerk waarin verdiepende informatie gegeven wordt bij de delen 1 en 2. Zo wordt dieper ingegaan op de hoofdlijnen van het Nederlandse ruimtelijke orderingsbeleid en op de plannen die voor de komende decennia vorm beginnen te krijgen. Aan de hand van zowel visiekaarten als concrete plankaarten wordt in beeld gebracht hoe de grote “wederombouw” van Nederland die momenteel gepland wordt gestalte krijgt. Zaken als de woningbouwopgave, de transitie van bedrijventerreinen en de ontwikkeling van mobiliteitshubs worden hier als separate onderwerpen behandeld. Dit deel dient om achtergrondinformatie te geven bij de thema's die in de eerdere hoofdstukken aan de orde komen. Bovendien wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de governance, de wijze waarop ruimtelijke ordening tot stand komt en tot uitvoering gebracht wordt door het Rijk en de decentrale overheden.

In het hiernavolgende volgt allereerst een overzicht van alles wat aan bod komt. Dit overzicht fungeert daarmee meteen als inhoudsopgave voor dit naslagwerk.

Ruimtelijke analyse

Typologie van regio's

De mate van stedelijkheid is een belangrijke indicator in de ruimtelijke ordening. Het geeft weer hoeveel mensen ergens wonen en hoeveel voorzieningen er zijn. De behoefte aan mobiliteit is hier sterk aan gekoppeld. In dit deel worden de 4 gebiedstypes die gehanteerd worden in dit rapport nader toegelicht.

Metropoolregio's

Het gebiedstype 'metropoolregio' wordt hier nader toegelicht.

Spreiding BOVAG bedrijven

Bij de BOVAG staan circa 8.100 leden ingeschreven verspreid over 18 afdelingen. In een ruimtelijke analyse wordt inzicht gegeven in de spreiding van al die verschillende bedrijven naar type regio en type vestigingslocatie.

Beleid en governance

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is de nationale omgevingsvisie. Vorig jaar is het voorontwerp van deze visie gepubliceerd. De Nota geeft een samenhangend, strategisch plan voor de

leefomgeving in heel Nederland voor de lange termijn (2050 en verder).

Mobiliteitsvisie 2050

De Hoofdlijnennotitie 'Mobiliteitsvisie 2050', gepubliceerd door het ministerie van I&W in 2023, verbindt verschillende deelvisies voor de deeldomeinen van mobiliteit, zoals Toekomstperspectief Automobiliteit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit. De Hoofdlijnennotitie vormt daarmee de paraplu over deze deelvisies en zet een strategische koers uit in de vorm van richtinggevende principes voor het toekomstige mobiliteitsbeleid.

NOVEX

In het programma NOVEX werken rijk, provincies, waterschappen en gemeentes samen aan meer concrete plannen voor de inrichting van Nederland. Aan de hand van specifieke gebiedsopgaven wordt gewerkt aan het realiseren van de visie zoals omschreven in de Nota Ruimte.

Regio- en provincie overstijgende samenwerkingsverbanden

Op provincie- en gemeenteniveau worden visies gecon-



cretiseerd naar plannen. Er zit echter nog een 'planingslaag' tussen die steeds belangrijker is geworden. Dit zijn de samenwerkingsverbanden van bijvoorbeeld de metropoolregio's die meerdere gemeentes en/of provincies beslaan.

Gemeenteniveau

Het gemeenteniveau is waar ruimtelijke ordening voor de meeste ondernemers het meest concreet wordt. Voor een goed begrip over wat er op dit niveau besloten kan en mag worden is het belangrijk om een beeld te hebben van de wijze waarop Ruimtelijke Ordening hier georganiseerd wordt.

Belangrijkste thema's ruimtelijke ordening

Natuurlijke systemen

De ondergrond vormt de meest fundamentele basis voor ruimtelijke ordening. In de Nederlandse delta heeft deze basis geen eeuwigheidswaarde: rivieren, zee en ondergrond veranderen op de schaal van eeuwen continu. Niet in de laatste plaats door de ingrepen die wij erin doen.

Nabijheid, bereikbaarheid, en parkeren

Des te meer inwoners lopend of fietsend naar werk,

school en voorzieningen kunnen, des te groter de nabijheid van een gebied. Daar waar mensen grotere afstanden (moeten) afleggen wordt de mate waarin verschillende transportmiddelen (fiets, OV en auto) beschikbaar zijn om de afstand te overbruggen belangrijk; dat bepaalt de bereikbaarheid. Van alle vormen van privé mobiliteit neemt de auto de meeste ruimte in voor weginfrastructuur en parkeerruimte. Vandaar dat parkeerruimte onder druk staat in steden en wijken waar ruimte schaars is.

Multimodale bereikbaarheid en ketenmobiliteit

De bereikbaarheid binnen Nederland verschilt sterk per gebied en per locatie. De reisafstand, reissnelheid en reistijd zijn sterk afhankelijk van de dichtheid en nabijheid van bestemmingen. In dichtbevolkte gebieden zijn steeds meer bestemmingen ook multimodaal bereikbaar. De mate van stedelijkheid is daarvoor een belangrijke indicator. Een hoge mate van stedelijkheid kan er ook voor zorgen dat het handiger is om een of meer keren over te stappen op een ander vervoermiddel. In dat geval is er sprake van ketenreizen, waarbij voor de overstap steeds vaker gebruik gemaakt wordt van mobiliteitshubs.

Woningbouw en verstedelijking

Het grootste deel van de nationale woningbouwopgave

tot 2040 wordt gerealiseerd in 7 regio's (600.000 woningen tot 2030, 900.000 woningen tot 2040). Deze opgave heeft uiteraard een enorm effect op zaken als mobiliteit, economie en energie.

Transitie bedrijventerreinen

Iets meer dan 2% van het Nederlandse grondoppervlak (10% van het bebouwde oppervlak) bestaat uit 'reguliere' bedrijventerreinen. Hoewel dit aanzienlijk is te noemen, is de vraag naar bedrijfsruimte groter dan dat en groeiende. Een deel van de opgave wordt veroorzaakt door bedrijven die de stad ontvluchten, op zoek naar goedkope ruimte. Een aantal steden probeert dergelijke bedrijven terug te brengen naar binnenstedelijke locaties of binnenstedelijke bedrijventerreinen te transformeren tot gemengde woon-werkbuurten. Hiermee kan op goed bereikbare bedrijventerreinen met hogere milieucategorieën plaatsgemaakt worden voor bedrijven die hier wel op aangewezen zijn. Rond de transitie van bedrijventerreinen spelen dan ook grote ruimtelijke opgaven met grote consequenties voor mobiliteit en bereikbaarheid.

Ten slotte

In ruimtelijke ordening komen ontzettend veel factoren samen waarbij nu besluiten worden genomen over de toekomst. Maar de werkelijkheid verloopt zelden precies zoals gepland. Er spelen immers altijd ontwikkelingen met een grote mate van onzekerheid. Denk bijvoorbeeld aan (inter-)nationale effecten van geopolitieke ontwikkelingen en klimaatverandering. Maar er spelen nog veel meer onzekerheden op schaalniveaus met een compleet eigen logica. Denk bijvoorbeeld aan ‘de zandgronden’ wanneer het om droogterisico’s gaat of ‘het noorden’ wanneer het om netcongestie gaat.

Om toch tot de best mogelijke besluitvorming te komen moet rekenschap gegeven worden van dit soort onzekerheden. Dit kan in planprocessen operationeel gemaakt worden door het verrichten van scenariostudies. In verschillende scenario's worden alternatieve aannames gedaan die gezamenlijk een bepaalde uitkomst geven. Dergelijke studies kunnen helpen om keuzes te maken voor investeringen die in de meeste scenario's waardevol blijken; dit zijn de zogenaamde ‘no-regret maatregelen’.

De studie “Toekomstverkenning Welvaart en

Leefomgeving”, kortweg WLO, is zo’n scenariostudie. Die studie vormde een belangrijke basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. Momenteel wordt door de Nederlandse planbureaus gewerkt aan een integrale nieuwe WLO: de ‘WLO2025’.

Voorbeelden van onzekerheden die grote effecten hebben op de ruimtelijke ordening zijn onder andere geopolitieke ontwikkelingen, snelheid van klimaatverandering en demografische ontwikkelingen. Dit soort factoren kunnen tot gevolg hebben dat ontwikkelingen en plannen langdurig vertragen of zelfs volledig tot een halt komen.

Dit betekent dan ook meteen een disclaimer bij al het ruimtelijke orderingsbeleid in dit naslagwerk: visies en plannen zijn altijd momentopnames en voorspellingen moeten ten allen tijde gelezen worden als middenscenario, met een bandbreedte van mogelijke uitkomsten in gedachten.

Ruimtelijke analyse

Typologie van regio's

Het terugbrengen van Nederlandse regio's naar een overzichtelijke typologie is bedoeld om inzicht te geven in de verschillende ontwikkelingen in mobiliteit en ruimte die BOVAG ondernemers op verschillende plekken zullen ervaren. Tussen de plekken die mensen als 'stad' of 'platteland' classificeren bestaan veel verschillen qua ruimtegebruik en mobiliteitsmogelijkheden. Verschillende studies (bijvoorbeeld "De auto in Nederland: een gebiedstypologie" van het KiM, 2024) laten een sterke link zien tussen de stedelijkheid van een woongebied en het autobezit en autogebruik van de inwoners. Het gebruik van andere vormen van mobiliteit is hieraan gekoppeld. Het autogebruik en autobezit liggen in de stedelijke centra het laagst en in de landelijke gebieden het hoogst.

Maar tussen die twee uitersten zitten heel veel verschillende soorten plekken die minder eenduidig te definiëren zijn; denk aan dorpskernen, villawijken, lintdorpen, VINEX-wijken, etcetera. In deze paragraaf beschrijven we de gebiedstypologie die we gebruikt hebben om al deze verschillende type plekken zo eenduidig mogelijk te classificeren.

Gemeentes met hoge bevolkingsdichtheden zijn doorgaans sterk verstedelijkt. Zeker in grotere gemeentes is een gemiddelde bevolkingsdichtheid

niet veelzeggend genoeg om iets zinvols te zeggen over de gemeente als geheel; daar moet je op regio/stadsdeelniveau inzoomen om tot een zinvolle karakteristiek te komen.

Als onderlegger voor de analysekaart maken we daarom gebruik van de wijk- en buurtenkaart van het CBS. Deze kaart is opgebouwd uit de gedetailleerde geometrie van het bestand Burgerlijke Gemeentegrenzen van het Kadaster (BRK), de bij CBS bekende begrenzingen van wijken en buurten en het CBS Bestand Bodemgebruik.

De bevolkingsdichtheid in Nederland (het aantal inwoners per vierkante kilometer) loopt uiteen van 23 op Schiermonnikoog tot meer dan 3.000 in grotere steden. Deze dichtheid is een sterke indicator voor de lokale/regionale karakteristiek van een gebied. Het CBS gebruikt dichtheid, gemeten in omgevingsadressendichtheid (oad), dan ook als maatstaf voor stedelijkheid. In deze analyse gebruiken we deze CBS gegevens als basis, maar wel met een specifieke duiding:

Steden

- zeer sterk stedelijk: oad > 2500 adressen per km²;
- sterk stedelijk: oad 1500 - 2500 adressen per km²;

Overgangsgebied stad-land

- matig stedelijk: oad 1000- 1500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: oad 500 - 1000 adressen per km²;

Landelijk gebied

- niet stedelijk: oad < 500 adressen per km².

Metropoolregio's

Voor alle drie hiervoor genoemde gebiedstypes geldt dat wanneer ze binnen een metropoolgebied liggen er een andere dynamiek speelt. Alle gebieden die, ongeacht dichtheid, in een metropoolregio vallen horen worden om die reden als zodanig gekwalificeerd. Een landelijk gebied in een metropoolregio bijvoorbeeld werkt anders dan landelijk gebied in landelijke regio's.

Bedrijventerreinen

Geheel los van deze typologie maken we onderscheid tussen zones die aangeduid zijn als bedrijventerrein en zones die dat niet zijn. Deze specifieke gebiedsaanduiding is gebaseerd op het Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS).

De combinatie van verstedelijkingsgraad en de locatie van bedrijventerreinen levert de kaart hiernaast op. Deze kaart is in meer detail digitaal beschikbaar.



Verstedelijkingkaart Nederland
bron: BAG, CBS, IBIS



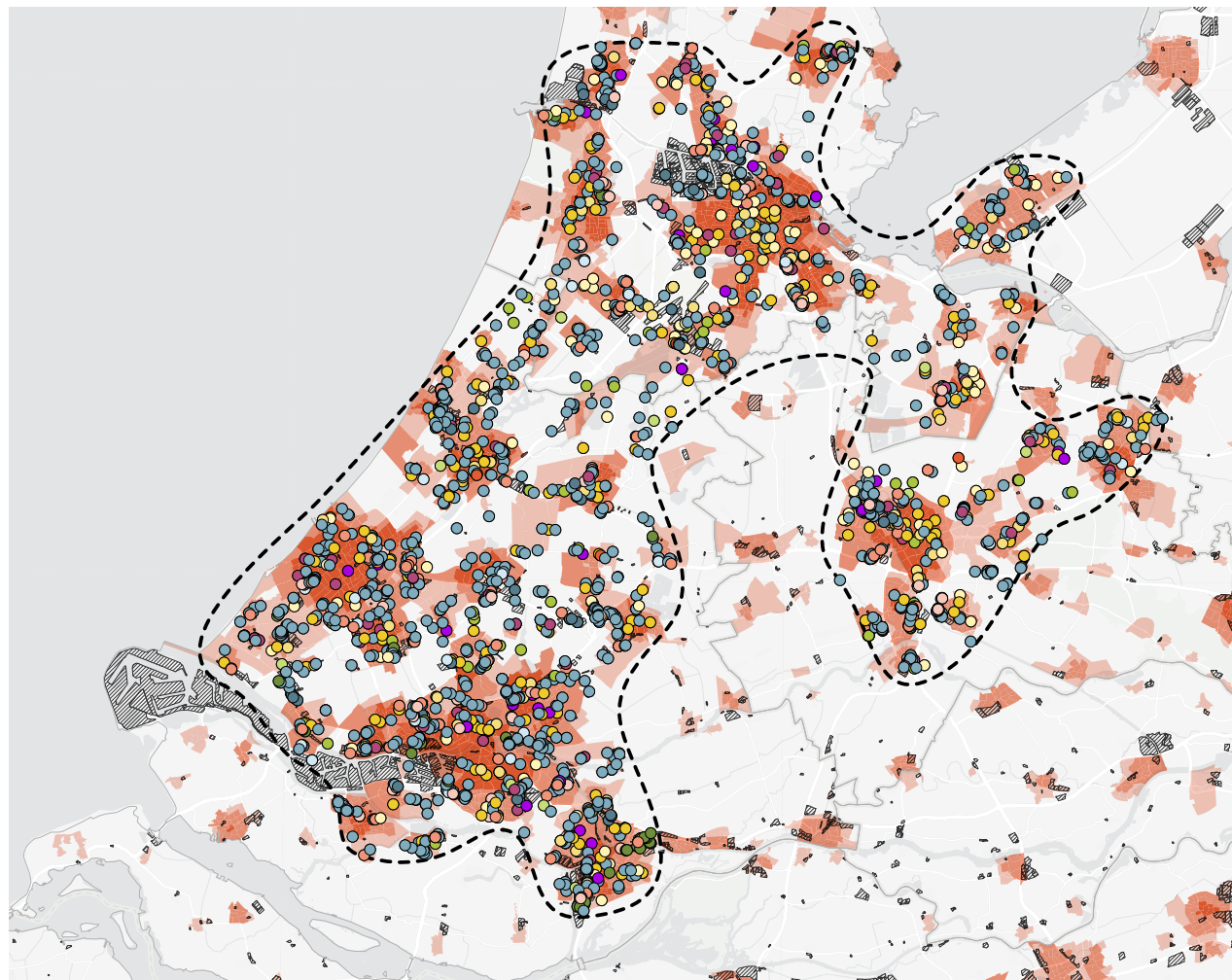
Ruimtelijke analyse metropoolregio's

1 op de 3 BOVAG ondernemers is gevestigd in de drie metropoolregio's die we tezamen als Randstad kennen.

Internationale concurrentie (economie, personeel, kennis) speelt vooral tussen grootstedelijke regio's: zogenaamde metropoolregio's. Een belangrijke factor in de strijd om internationaal talent is de keuzevrijheid voor hun inwoners: wie biedt de meest aantrekkelijke woon- en werkomgeving? Hoe gezond, veilig en aangenaam is de omgeving; zijn er veel banen en voorzieningen en zijn die goed bereikbaar? Is er veel ruimte om vrije tijd te besteden?

Vanuit Europees perspectief bekeken is het zuidelijk deel van Nederland nagenoeg één metropolitane regio. Dit deel van Nederland is dan ook onderdeel van de 'blue banana'. Hiermee wordt de dichtbevolkte stedenband bedoeld langs historische handelsroutes tussen Milaan en Liverpool.

Binnen Nederland is er een aantal zones waar de economie en de bevolkingsomvang pieken vertonen. In het kader van dit onderzoek gebruiken we de term metropoolregio specifiek voor die regio's waar anno 2024 een governance model voor is ontwikkeld. Dat wil zeggen: een bestuurlijk model waarin provincie(s), gemeentes en eventuele andere bestuurslagen samenwerken onder de noemer van een metropoolregio. De daadwerkelijke metropolitane samenhang verschilt daarbij uiteraard nog wel per regio.



Bij benadering valt deze selectie van bedrijven binnen de Metropoolregio's die samen de Randstad vormen.

Metropoolregio's en daily urban systems



Nederlandse metropoolregio's:

- A. Metropoolregio Amsterdam (MRA)
- B. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH)
- C. Metropoolregio Utrecht (MRU)
- D. Metropoolregio Eindhoven (MRE)
- E. Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen (GMR)



Deze kaart laat het **percentage** zien van de beroepsbevolking dat pendelt naar het werk in een andere gemeente en geeft in het verlengde daarvan de dagelijkse stedelijke systemen weer. De donkerste lijnen vertegenwoordigen de grootste afhankelijkheden (>40%). Lichtere lijnen duiden op minder dagelijkse reizigers (5-10%)



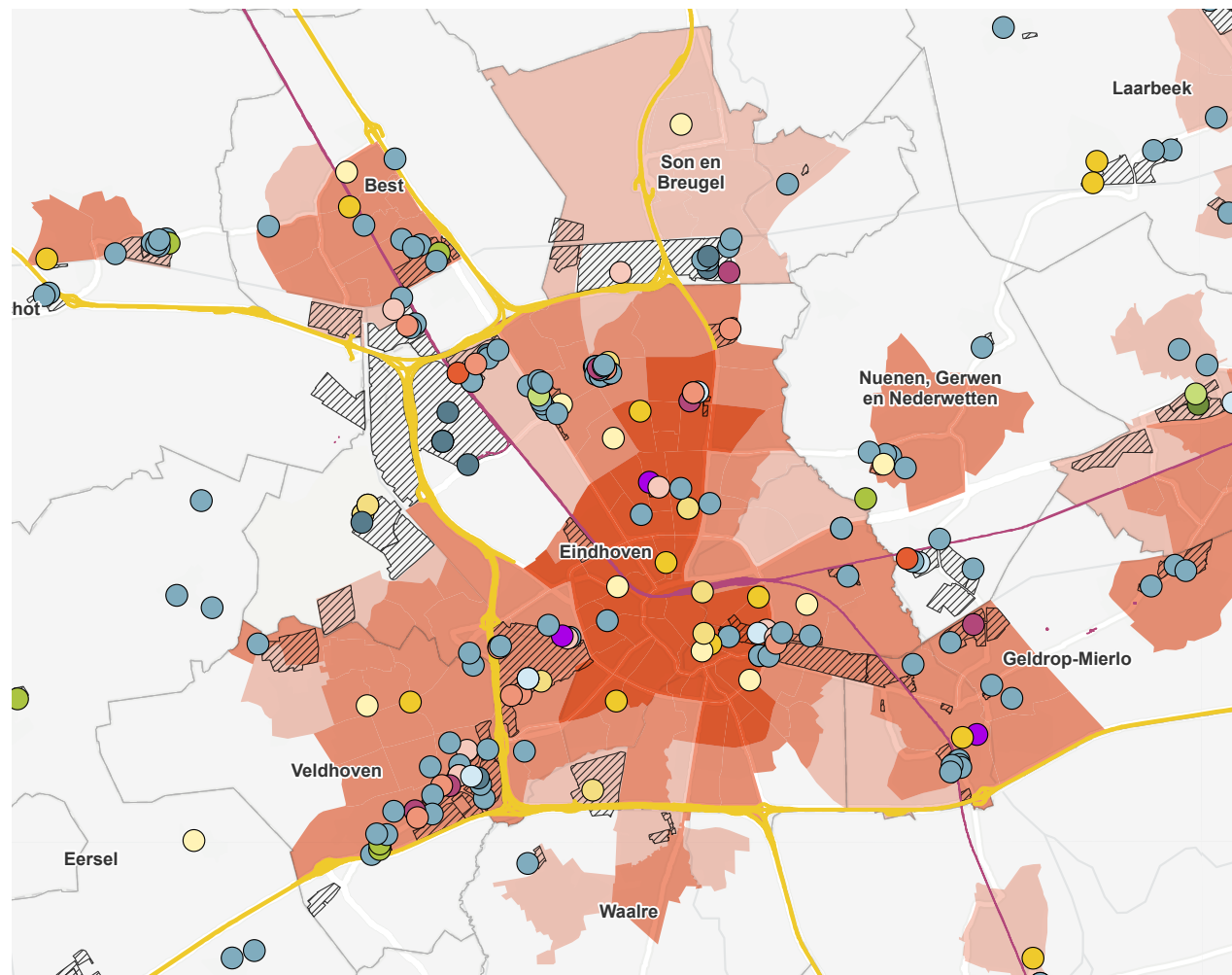
Op basis van de **absolute aantallen** woon-werkverkeer blijkt dat de Randstad echt één ruimtelijk systeem is geworden in de zin dat veel mensen in de ene stad wonen en in de andere werken. Bij een aantal andere stedenkoppels in de Bandstad beginnen dit soort relaties ook steeds sterker te worden.

Ruimtelijke analyse

Spreiding BOVAG bedrijven

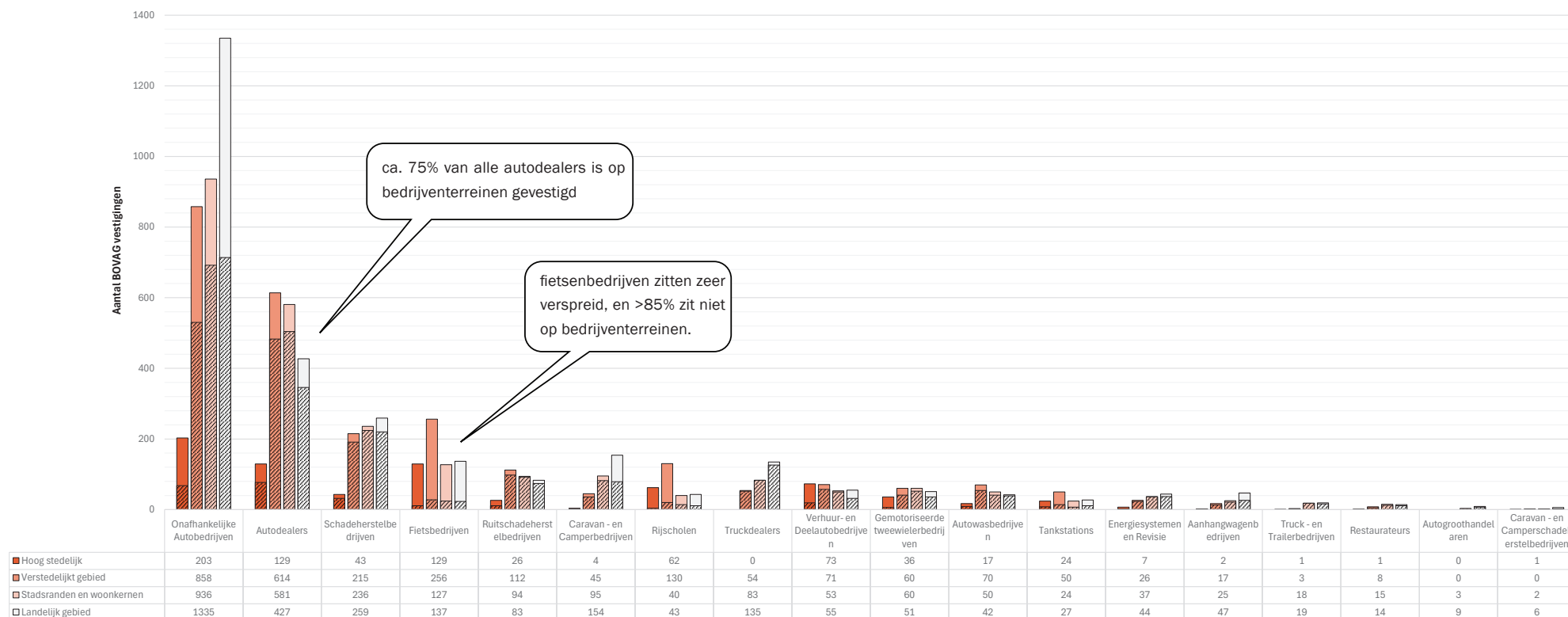
Door de BOVAG ledendatabase over de kaart van Nederland te leggen krijgen we overzicht over de spreiding van bedrijven per type regio en mate van verstedelijking. Hieruit wordt meteen duidelijk dat de verschillen per branche groot zijn. Zo is de spreiding naar stedelijkheid voor bijna iedere branche verschillend. Waar fietsenbedrijven bijvoorbeeld hoofdzakelijk buiten bedrijventerreinen gevestigd zijn, zijn truckdealers juist nagenoeg uitsluitend op bedrijventerreinen gevestigd.

In **bijlage 1** is de ruimtelijke spreiding naar gebiedstypen voor iedere afdeling weergegeven.



Voorbeeld van BOVAG bedrijfsvestigingen traceerbaar naar branche, stedelijkheidsklasse en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijventerrein in de regio Eindhoven. Een (digitale) versie van deze kaart voor heel Nederland kan separaat opgevraagd worden bron: CBS, IBIS, BOVAG

2 op de 3 BOVAG leden is gevestigd op een bedrijventerrein. Het gaat om zowel bedrijventerreinen die 'omsingeld' zijn door de stad als compleet autonome locaties.



↑ totaal aantal bedrijfsvestigingen per type regio

↓ aandeel van bovenstaande bedrijfsvestigingen gevestigd op een bedrijventerrein

BT - Hoog stedelijk	68	77	32	11	11	2	4	0	19	6	9	8	2	2	0	1	0	0
BT - Verstedelijk gebied	530	483	191	28	98	36	20	52	57	41	54	14	23	13	2	5	0	2
BT - Stadsranden en woonkernen	692	504	224	24	92	82	14	83	50	52	41	7	36	21	18	12	3	2
BT - Landelijk gebied	714	346	220	23	74	79	11	126	32	36	39	11	37	26	16	11	6	2

Overzichtstabel van alle BOVAG bedrijfsvestigingen traceerbaar naar branche, stedelijkheidsklasse en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijventerrein.

Ruimtelijke analyse

Spreiding BOVAG bedrijven

Iedere afdeling van de BOVAG kent een eigen profiel van vestigingen in Nederland. Voor sommige branches is het belangrijk om dicht bij de klant te zitten, terwijl het voor andere branches belangrijker is om over (milieu-) ruimte te beschikken. In het overzicht hiernaast zijn de afdelingen aan de linkerkant meer stedelijk en minder op bedrijventerreinen gevestigd dan gemiddeld. Deze vestigingstypologie geeft aan dat de bedrijven binnen deze afdeling zich (relatief) goed laten mengen met de dagelijkse leefomgeving van mensen in Nederland.

De afdelingen aan de rechterkant zijn daarentegen minder stedelijk en meer op bedrijventerreinen gevestigd dan gemiddeld. Dit heeft veelal te maken met de voor de betreffende branchespecifieke behoefte aan ondermeer fysieke ruimte, milieuruimte en/of afhankelijkheid van excellente logistieke toevoer.

De bedrijven in het midden laten een grote variatie zien, al zijn vestigingen op bedrijventerreinen duidelijk dominant. De grote spreiding heeft er alles mee te maken dat er meer factoren spelen bij de keuze waarom bedrijven uit bepaalde branches voornamelijk op bepaalde typen plekken gevestigd zijn. Te denken valt aan de voorwaarden aan de vestiging(-slocatie) die gesteld worden vanuit fabrikanten voor merkdealers.

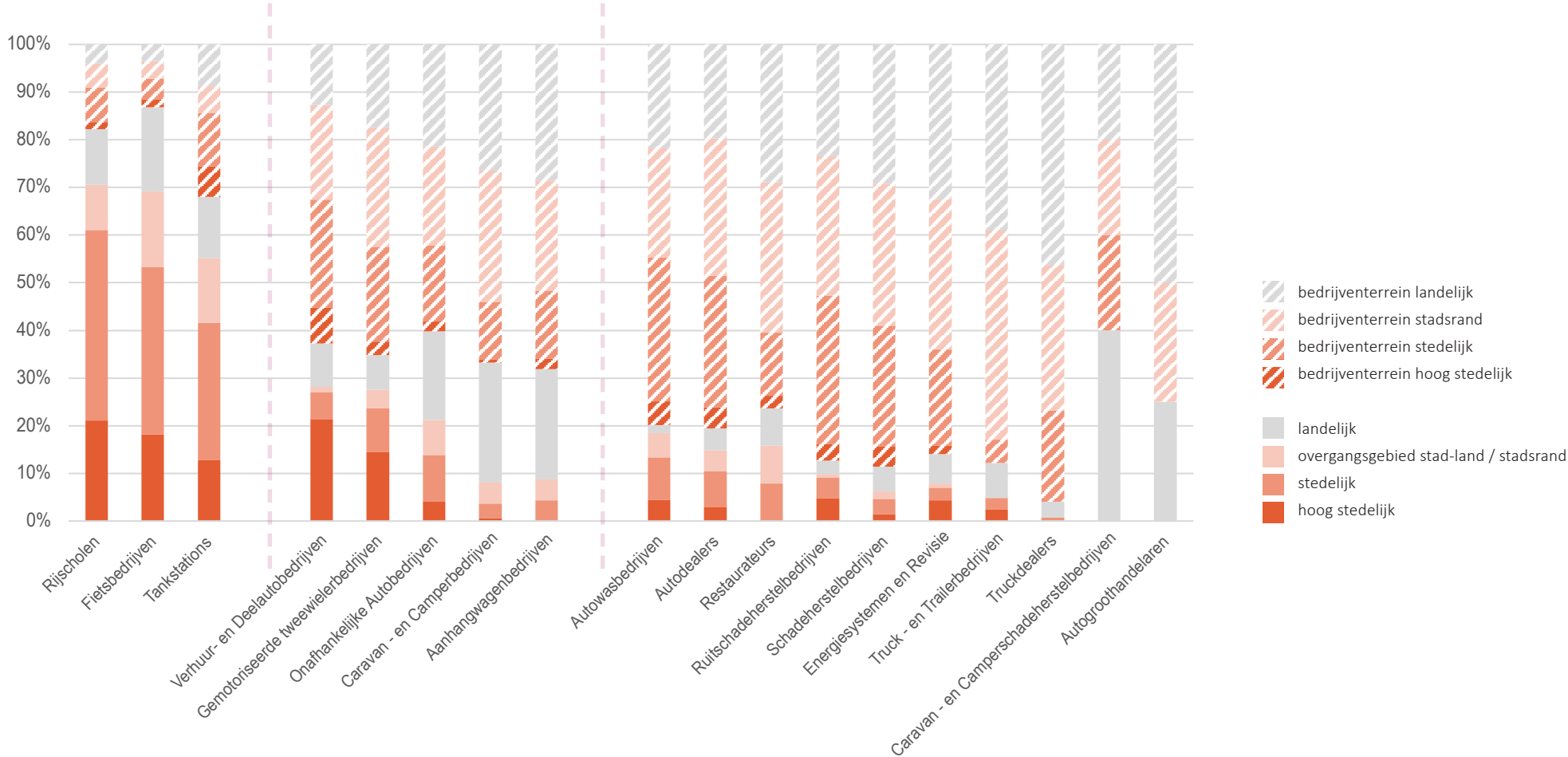
Dit globale profiel is in het navolgende vooral van belang om per branche inzichtelijk te hebben welk type ontwikkelingen interessanter is en welke minder relevant. Zo is binnenstedelijke transformatie voor truckdealers geen issue, terwijl de transitie van bedrijventerreinen buiten de stad voor fietsbedrijven minder belangrijk is.



Verdeling BOVAG afdelingen

afdelingen met groot aandeel vestigingen in (hoog)stedelijk gebied

afdelingen meer in landelijk gebied en op bedrijventerreinen gevestigd



Ruimtelijke analyse

Spreiding BOVAG bedrijven

Goed om te weten: BOVAG ondernemers zijn over het algemeen zeer honkvast.

Een goed lopend bedrijf met een vaste klantenkring verhuist je niet zomaar. Zeker niet wanneer een pand perfect op maat is gemaakt voor de specifieke noden van een mobiliteitsbedrijf.

Ter illustratie geeft de tabel hiernaast de adresmutaties per branche in de afgelopen 4 jaar weer. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar 'verre' en 'lokale' verhuizingen. Tot de eerste categorie worden alleen verhuizingen gerekend waarbij de postcodewijziging groter was dan 10 cijfers (bijvoorbeeld van 1000AA naar 1010AA). Aangezien in de afgelopen 4 jaar minder dan 3% van alle BOVAG ondernemers 'ver' verhuisd is, kun je stellen dat de huidige vestigingslocatie en/of de directe nabijheid voor velen als gegeven beschouwd wordt.

Toch is een verhuizing natuurlijk altijd mogelijk als bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. In het navolgende is het goed om de eigen vestiging wel als uitgangspunt, maar niet als vaststaand gegeven te beschouwen.

verhuizingen periode 06.2020 - 07.2024	ingeschreven BOVAG leden	totaal verhuizingen	totaal 'verre' verhuizingen	aandeel 'verre' verhuizingen t.o.v. het aantal leden
Aantal ondernemers	8077	656	215	2,7%
Aanhangwagenbedrijven	87	13	1	1,1%
Autodealers	1597	124	44	2,8%
Autogroothandelaren	10	1	0	0,0%
Autowasbedrijven	170	13	5	2,9%
Caravan- en Camperbedrijven	295	23	9	3,1%
Caravan- en Camperschadeherstelbedr	6	1	0	0,0%
Energiesystemen en Revisie	111	8	3	2,7%
Fietsbedrijven	568	52	12	2,1%
Gemotoriseerde tweewielerbedr.	172	18	6	3,5%
Onafhankelijke Autobedrijven	3152	269	79	2,5%
Restaurateurs	36	4	2	5,6%
Rijscholen	224	38	21	9,4%
Ruitschadeherstelbedrijven	279	19	6	2,2%
Schadeherstelbedrijven	732	20	9	1,2%
Tankstations	105	9	1	1,0%
Truck- en Trailerbedrijven	35	3	1	2,9%
Truckdealers	268	8	3	1,1%
Verhuur- en Deelautobedrijven	230	33	13	5,7%

bron: bovag ledenadministratie



Beleid en governance

Nota Ruimte

In 2024 heeft de Rijksoverheid een voorontwerp van de Nota Ruimte gepresenteerd. Hierin is een ruimtelijke visie op Nederland als geheel gegeven. Deze nota zal op termijn dezelfde status krijgen als eerdere nota's zoals de "Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (extra)" uit 1991. Die nota is destijds de basis geweest voor de positionering van alle welbekende VINEX-wijken die de decennia erna in Nederland zijn aangelegd.

De Nota is nog niet 'af', mede omdat er simpelweg nog heel veel keuzes gemaakt moeten worden. Het geven van een evenwichtig antwoord op 21 verschillende nationale belangen en opgaven is continu in beweging. Het voorontwerp is dan ook vooral bedoeld als overzicht van (mogelijke) nieuwe richtingen, ruimtelijke beelden en keuzes voor nu, straks en later. Dit overzicht vormt de basis voor verdere uitwerking de komende jaren. De twee kaarten op deze pagina geven een beeld van het detailniveau waarop dit nationale beleid inspeelt.

Er bestaat een sterke relatie tussen de Nota Ruimte en de (24) Nationale Programma's over uiteenlopende onderwerpen als verstedelijking, milieu en ruimte voor defensie. Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is zo'n nationaal programma. Specifieke onderwerpen op rijksniveau worden met name binnen deze programma's dan ook al heel concreet.

van regio tot perceel):
n (overgangsgebied)
e, waterberging en
erbindingen tussen

tegenaan
g
rote rivieren
stel
er reserveren

tuur Netwerk)

Netwerk)

te zijde informatie, op basis van huidige kennis en insti
het ministerie voor de Oerhuur, Nota Ruimte

ad (van regio tot perceel):
sparken (overgangsgebied)
ncreatie, waterberging en
unve verbindingen tussen

rende:

voor tegenaan

indaling

or de grote rivieren

lig herstel

or water reserveren

lijking

en:

and Natuur Netwerk)

**‘Bodem en water’, een sterk Stedelijk Netwerk en goede
internationale corridors vormen de hoofdstructuur voor
de ruimtelijke ordening.**

Beleid en governance

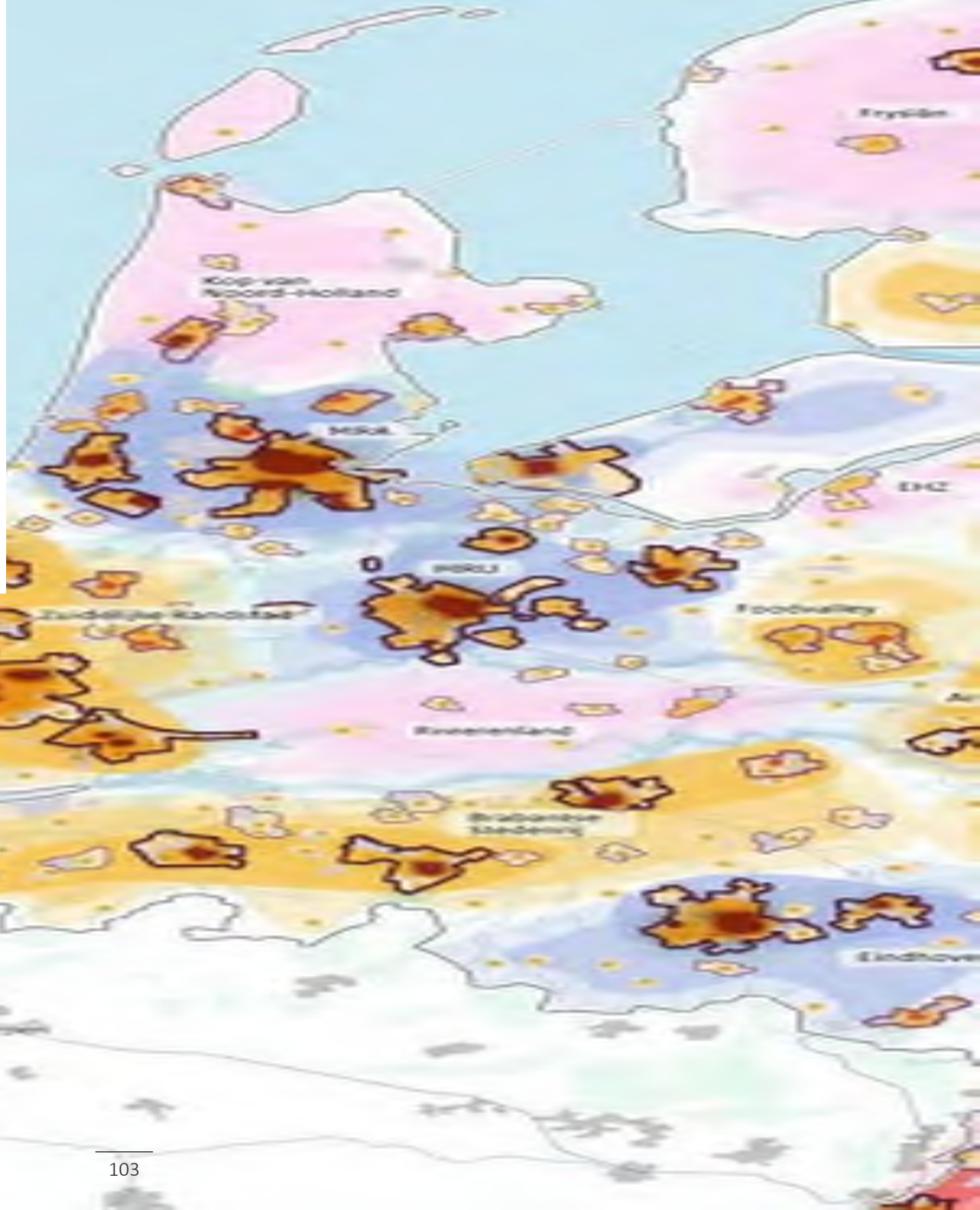
Nota Ruimte

Wanneer je alle nationale belangen en opgaven onder elkaar zet en beseft dat er continu een evenwicht gevonden moet worden gevonden in de ruimte die aan al deze verschillende zaken geboden wordt, dan wordt direct duidelijk hoe complex ruimtelijke ordening is. Daar komt bij dat in deze afweging een goede ruimtelijke spreiding geborgd moet worden:

"We streven in alle regio's in Nederland naar een goede balans tussen wonen, werken, voorzieningen en groen. Met de juiste mobiliteit op de juiste plaats. En ingericht op basis van het water- en bodemsysteem. Niet elke regio is hetzelfde. Elke regio heeft eigen kenmerken, opgaven, ambities en bijbehorende ontwikkeling. Als uitwerking van de Nota Ruimte zetten we de bestaande inzet in verstedelijkingsgebieden voort en verbreden we deze naar een integrale verstedelijking met inzet op economische ontwikkeling en groen in en om de stad, gebaseerd op het water- en bodemsysteem, met aandacht voor bestaande en nieuwe culturele en landschappelijke kwaliteiten. Daarnaast breiden we het stedelijk netwerk Nederland uit en benoemen we nieuwe verstedelijkingsgebieden, waarin Rijk en regio samenwerken aan een gebalanceerde ontwikkeling van die regio. In luwere regio's zoekt het Rijk de samenwerking om een kleinschaliger ontwikkeling mogelijk te maken, evenals voorzieningen en versterking van de lokale economie." (voorontwerp Nota Ruimte, 2024)

Nationale belangen en opgaven

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten
10. Beperken van klimaatverandering
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter-) nationaal belang
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij



Verschillende regio's krijgen een onderscheidende aanpak met daaraan gekoppeld een regionale visie de gewenste economische ontwikkeling.

Beleid en governance

Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050

Met de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 heeft de rijksoverheid ingezet op een meer integraal bereikbaarheidsbeleid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de mobiliteitsvisie opgesteld als grondslag voor een nationale bereikbaarheidsaanpak. Centraal daarin staat dat het Rijk stuurt op infrastructuur en mobiliteit in samenhang met het sturen op nabijheid (ruimtelijke ordening/vestigingsbeleid) en het sturen op het beleid voor voorzieningen (zorg, onderwijs, wonen, werken, etc). 'Brede welvaart' geldt daarbij als vertrekpunt

Het probleem waar deze visie antwoord op probeert te geven is dat de grenzen van het bestaande



mobilititeitssysteem steeds vaker bereikt worden. Om bereikbaarheid te waarborgen - in de stad, op het platteland en in de gebieden daartussenin - moeten daarom prioriteiten opnieuw bepaald worden op basis van wat vitaal is voor economie en samenleving. De mobiliteitsvisie 2050 omschrijft hiertoe de belangrijkste ambities voor de manier waarop mobiliteit in Nederland over enkele decennia werkt. Het is dan ook geen blauwdruk, maar een visie. Er is nog veel te veel onzeker en er spelen nog veel te veel ontwikkelingen qua ruimtelijke ontwikkelingen, transities en technologische ontwikkelingen.

De mobiliteitsvisie is bedoeld om richting te geven aan bereikbaarheidsbeleid. Ze bevat daartoe strategische sturingsprincipes die bedoeld zijn als aangrijpingspunten voor de te maken keuzes. De vier hoofdpijnen richting 2050 zijn:

1 Het nastreven van meer integrale doelen die het publieke belang van bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies borgen in heel Nederland.

2 Het zo benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten dat de bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig behaald worden: de juiste mobiliteit op de juiste plaats

en tijd. Daarom wordt ingezet op het stimuleren en benutten van innovaties.

3 Het mobiliteitssysteem van de toekomst voldoet aan de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.

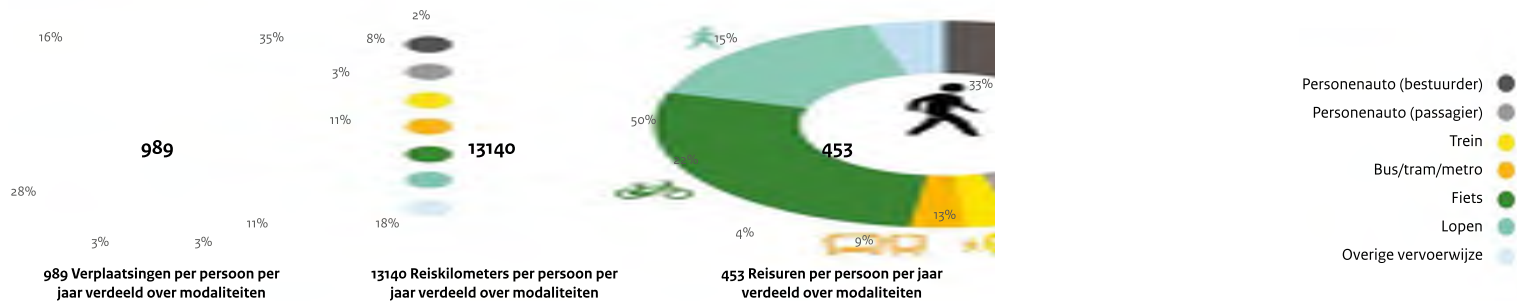
4 De drie hoofdpijnen hierboven worden gebiedsgericht uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners, waarbij ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem betrokken worden. Voor het goederenvervoer is dat een corridorgerichte benadering die aansluit op internationale netwerken.

De uitwerking van de Mobiliteitsvisie wordt door verschillende overheidslagen omgezet naar concreet beleid. Ook wordt meer detail geschetst in de deelvisies over mobiliteit, zoals Toekomstperspectief Automobilititeit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit.

Verplaatsingen, reiskilometers en reisen per persoon in Nederland (situatie 2023)

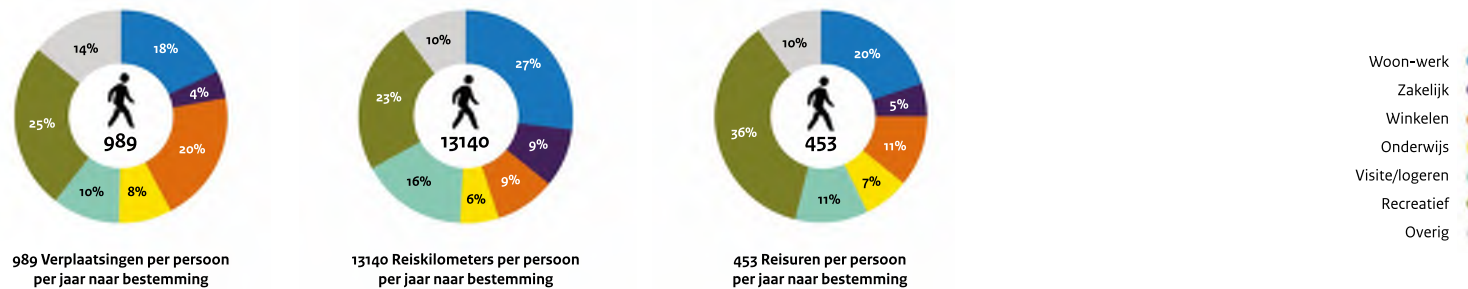
Personenvervoer

Modaliteiten



Personenvervoer

Bestemming



Goederenvervoer

Modaliteiten



bron: Mobiliteitsvisie 2050, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | Maart 2023

Beleid en governance

NOVEX

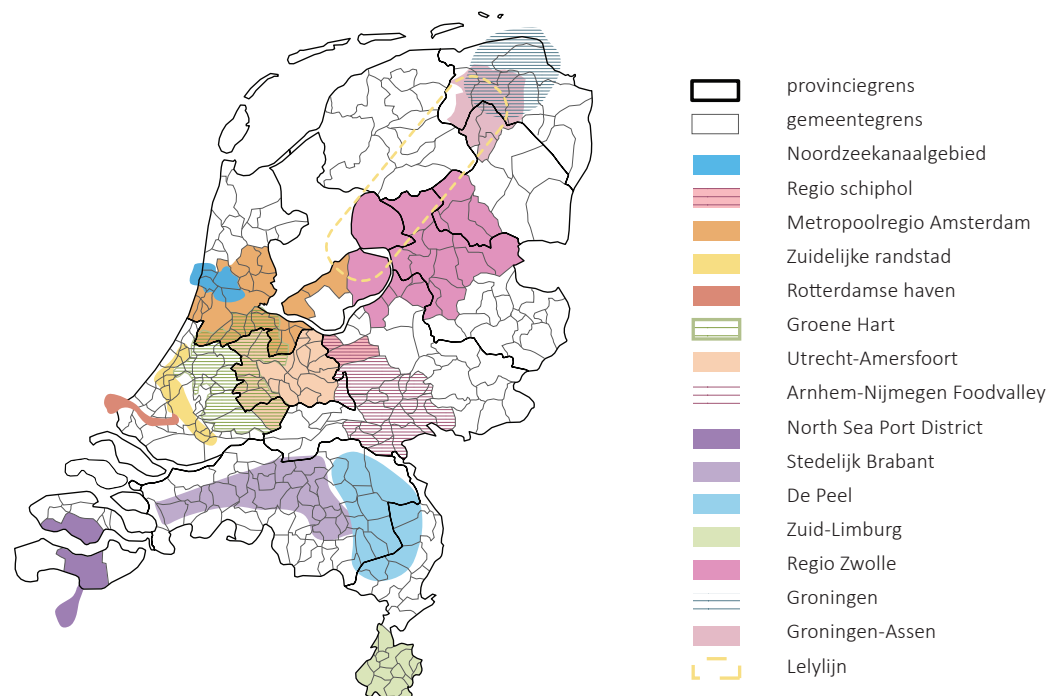
Het beleid van de rijksoverheid is gebaseerd op het feit dat er tot en met 2030 bijna 1 miljoen nieuwe woningen nodig zijn. Maar ook daarna – in de periode tot en met 2050- wordt groei van de bevolking voorzien en daarmee ook een groeiende woningbehoefte.

Een substantieel deel van deze nieuwe woningen zal gebouwd worden in de al aangewezen NOVEX-gebieden. In totaal is er in deze gebieden tot 2040 de potentie om meer dan 600.000 woningen te bouwen. In deze specifieke gebieden zal dan ook een forse druk ontstaan om woningbouw mogelijk te maken. Maar ook in veel andere regio's en steden wordt gezocht naar manieren om de nodige en grootschalige woningbouw mogelijk te maken.

Concreet betekent dit dat met name in verstedelijkte gebieden en stadsranden gedacht wordt aan verdichting en uitbreiding, dat wil zeggen meer bebouwing, zowel in de breedte als in de hoogte. Zo komen onder andere bedrijventerreinen en kantorenparken in beeld als plekken voor herontwikkeling naar (gemengde) woonwijken en worden er grootschalige woonwijken bijgebouwd.

Naast woningbouwlocaties staan ook bedrijventerreinen en andere werklocaties nadrukkelijk op de agenda bij

de verschillende overheden. Zo zijn op provinciale kaarten waarin de Rijksplannen worden uitgewerkt juist ook werkgebieden al ingetekend (zie bijvoorbeeld de kaarten op de volgende pagina's). In de bijlage bij dit rapport zijn de zogenaamde 'ruimtelijke voorstellen' van de provincies toegevoegd. De komende jaren fungeren deze kaarten als onderlegger voor nadere uitwerking van het ruimtelijke ordeningsbeleid.



bron: NOVEX, BZK 2024

NOVEX gebieden

Meer informatie over de NOVEX gebieden per provincie/regio is te vinden op <https://www.ruimtelijkeordening.nl/>

1. Amsterdam Noordzeekanaalgebied

In dit gebied is een transitie nodig naar een circulaire en fossielvrije economie. De ruimte die daarvoor nodig is conflicteert met andere ruimtevrugnende functies, zoals verstedelijking en waterberging.

2. Regio Schiphol

Rondom Schiphol stapelen veel grote (ruimtelijke) opgaven zich op: zoals ruimte voor de luchthaven, woningbouw, kwaliteit van de leefomgeving, instandhouding werelderfgoed Hollandse Waterlinies.

3. Verstedelijkingsgebied Metropoolregio Amsterdam

Voor deze regio geldt een forse bouwopgave. 175.000 tot 220.000 woningen tot 2030. Daarnaast ruimte voor 250.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Dit in combinatie met opgaven zoals duurzame energieopwekking en het op orde houden van de bereikbaarheid.

4. Verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad

Voor deze regio ligt een opgave langs de 'Oude Lijn' van 70.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. Aanvullend hierop moeten nog 100.000 woningen op goed bereikbare plekken gerealiseerd worden.

5. Rotterdamse haven

In dit havengebied is een transitie nodig naar een circulaire en fossielvrije economie. De ruimte die daarvoor nodig is levert spanning op met andere ruimtevrugnende functies en met de leefomgevingskwaliteit.

6. Het Groene Hart

De ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving van het

Groene Hart staat onder druk door onder meer de verstedelijkingsbehoefte en de daaraan gekoppelde mobiliteit, de noodzaak om bodemdaling tegen te gaan, de landbouwtransitie en stikstofopgave en de opwek van duurzame energie.

7. Verstedelijkingsgebied Utrecht-Amersfoort

In deze regio komt een forse woon- en werkopgave samen met de landelijke functie van deze regio als 'draaischijf' van Nederland. De regio richt zich op de realisatie van 112.000 arbeidsplaatsen en de bouw van 165.000 woningen tot 2040.

8. Gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

Dit gebied mikt op de realisatie van 100.000 woningen en bijbehorende arbeidsplaatsen tot 2040. In deze strategie is natuurontwikkeling een belangrijk onderdeel.

9. North Sea Port District

In dit gebied gaat het om de verduurzaming van het havenindustriële complex. Dit moet gebeuren in combinatie met een bereikbaarheidsopgave en het feit dat deze regio met bevolkingsdaling te kampen heeft.

10. Stedelijk Brabant

De verstedelijkingsstrategie voor dit gebied richt zich op de realisatie van 94.000 woningen tot 2030 en de bijbehorende werkgelegenheid. Hierbij moet ook de Brainport positie van deze regio worden versterkt.

11. De Peel

In De Peel komen heel veel opgaven samen die elkaar beïnvloeden en ruimte vragen. Zoals de landbouw- en energietransitie, natuurherstel, aanpak van droogte en

beschikbaarheid van voorzieningen.

12. Zuid-Limburg

Hier gaat het om het circulair maken van de economie, aanpak van kwetsbare wijken en hun bewoners en het duurzame behoud en klimaatbestendig maken in een grensoverschrijdende context.

13. Regio Zwolle

Belangrijk vraagstuk in dit gebied is hoe de opgave voor wonen en werken te combineren is met de klimaatopgave en het watersysteem in deze regio. Tot 2040 moeten er 49.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen in de regio Zwolle worden gerealiseerd.

14. Groningen

In dit gebied is sprake van een stapeling van opgaven (energietransitie, innovatieve economie, toekomstbestendige landbouw, krimp en groei) in combinatie met de urgentie van de versterkingsopgave.

15. Verstedelijkingsgebied Groningen-Assen

Voor dit gebied richt de strategie zich op de realisatie van 21.000 woningen tot 2030 en de bijbehorende werkgelegenheid (28.000 arbeidsplaatsen tot 2040). Hiermee moet de leefbaarheid in de hele regio versterkt worden.

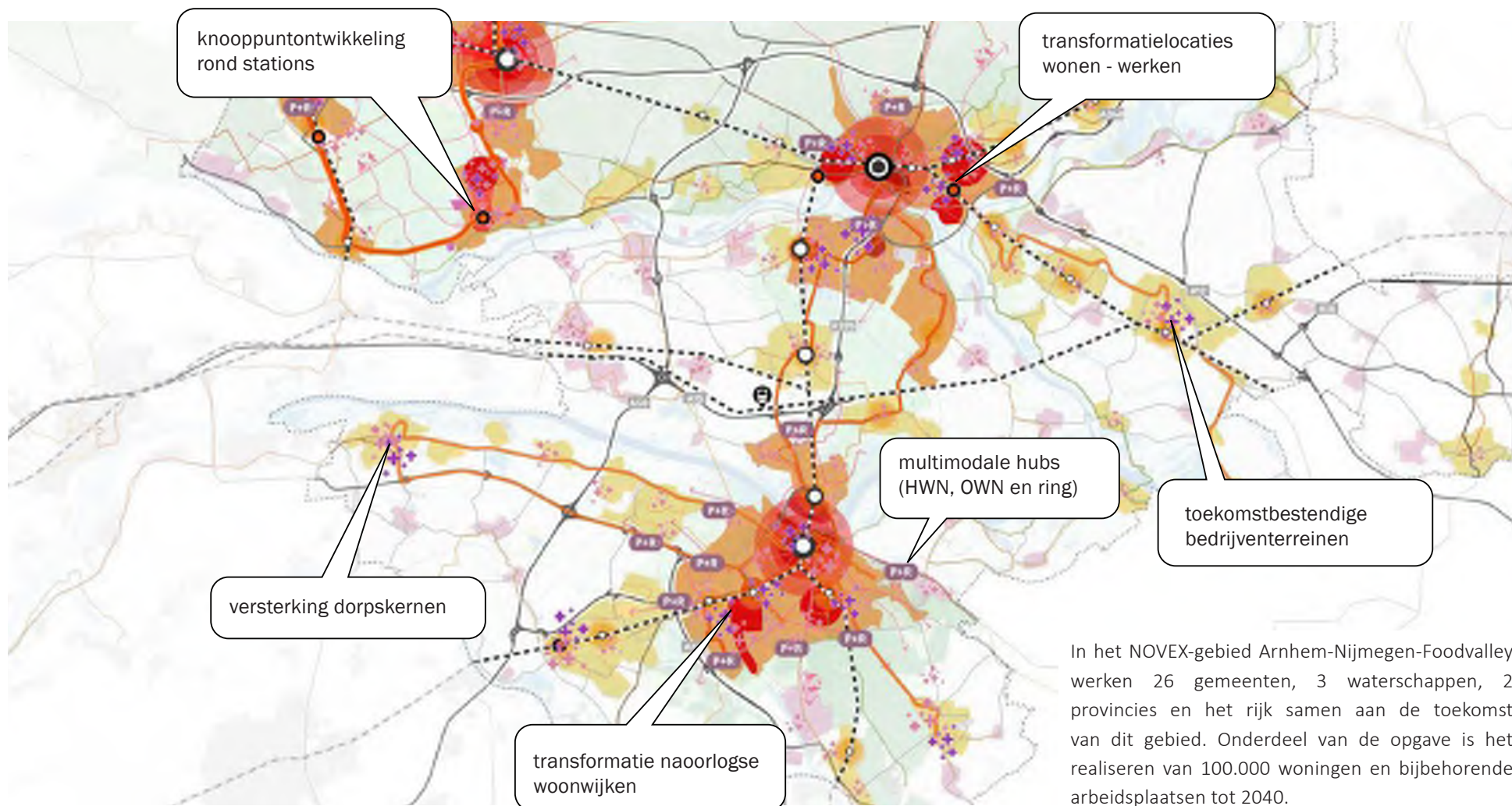
16. Lelystad

In het vorige Coalitieakkoord is afgesproken om uit te werken hoe de Lelystad kan bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland.

Beleid en governance

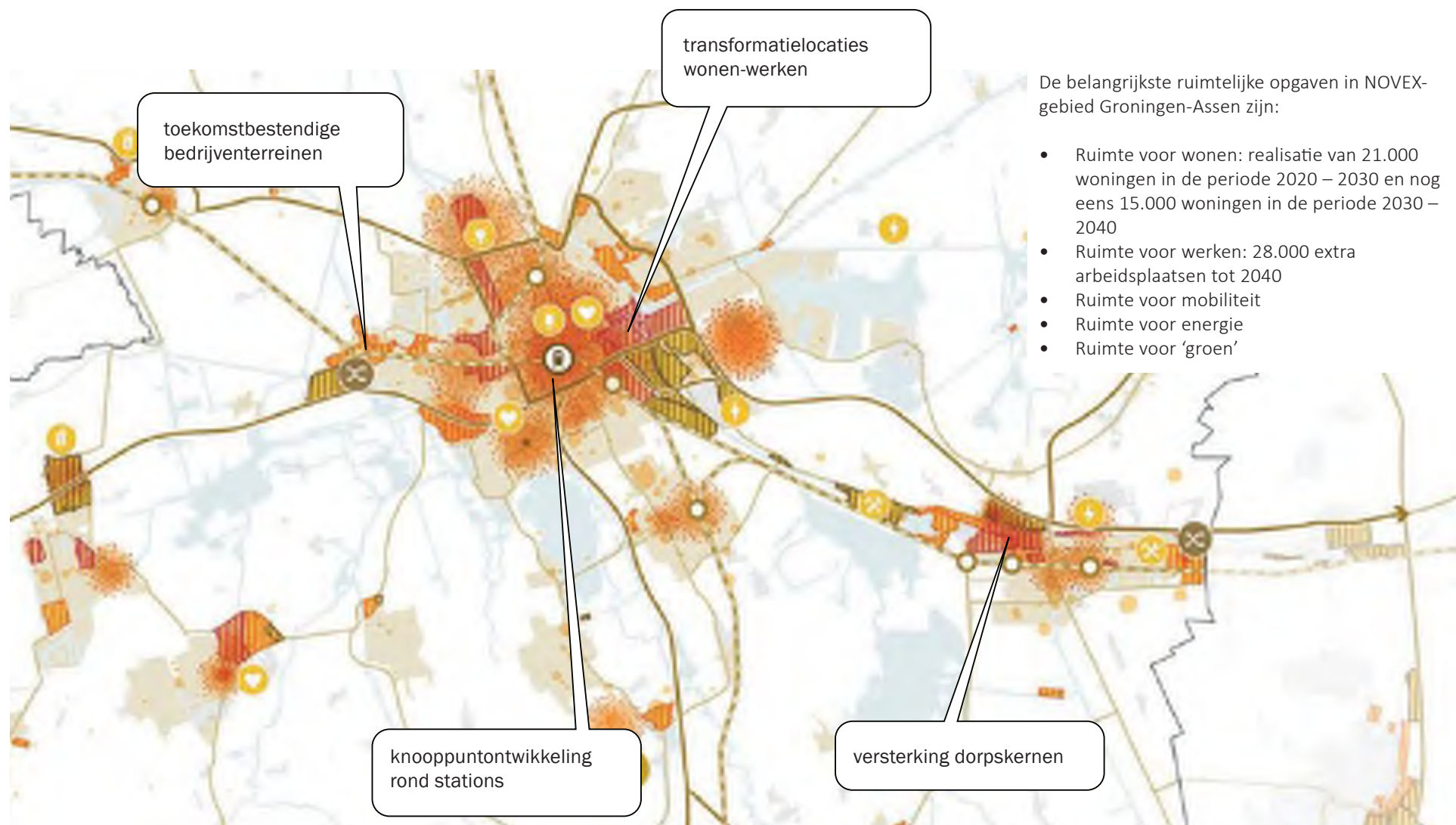
NOVEX

Voorbeeld Arnhem-Nijmegen-Foodvalley



bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Regio Arnhem, Nijmegen, Foodvalley, 2024

Voorbeeld Groningen-Assen

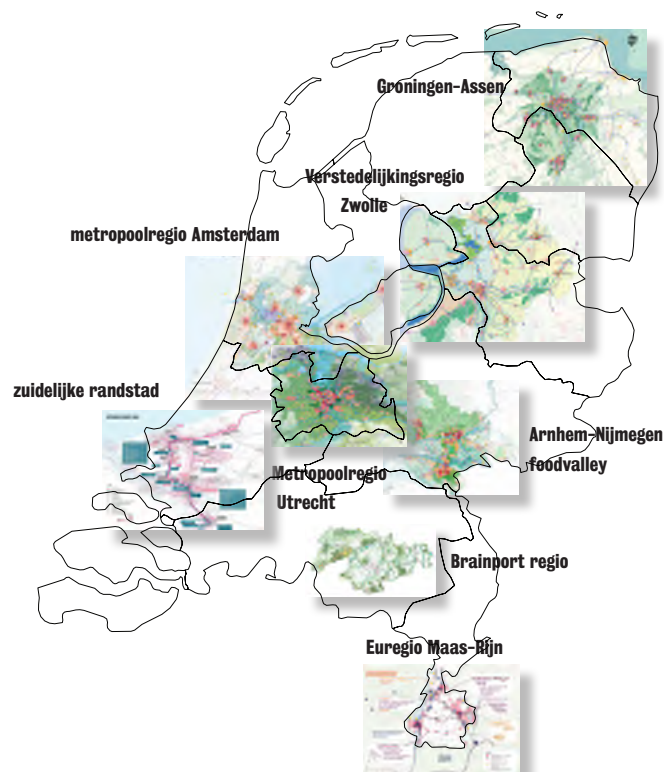


bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen, 2024

Beleid en governance

Regio- en provincie overstijgende samenwerkingsverbanden

De aangewezen NOVEX locaties zijn niet willekeurig gekozen, maar zijn vaak een voortvloeisel uit regio-overstijgende bestuurlijke samenwerkingsverbanden die de afgelopen decennia zijn ontstaan. Deze samenwerkingsverbanden zijn in de praktijk als een nieuwe planningslaag gaan fungeren die tussen de



provincie- en gemeenteniveaus ingeschoven is. Het belang van deze nieuwe laag wordt direct zichtbaar uit de figuur hiernaast. Hierop is slechts een aantal visiekaarten samengevoegd van metropoolregio's, NOVEX-regio's, steden-allianties en vergelijkbare samenwerkingsverbanden. Wanneer alle vergelijkbare kaarten hierin samengebracht zouden worden zou er weinig 'wit' meer overblijven.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA), als voorbeeld, is in 2017 opgericht. Hierin werken 2 provincies, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam samen. Het Bestuur van de MRA stuurt op de realisatie van de centrale ambities en doelstellingen en coördineert de lobby bij de bovenliggende bestuursorganen. Dit bestuur bestaat in het geval van de MRA uit burgemeesters, wethouders en commissarissen van de koningin vanuit de betrokken overheidslagen. Er is dus formeel geen sprake van een aanvullende bestuurslaag. Het is wél zo dat gemeentes die betrokken zijn bij dit soort samenwerkingen gemeente-overstijgende belangen meenemen bij het afwegen van de wenselijkheid van bepaalde ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Het schema op pagina 113 geeft een globaal overzicht van de verschillende planningslagen waarin gestuurd wordt op ruimtelijke ontwikkelingen.

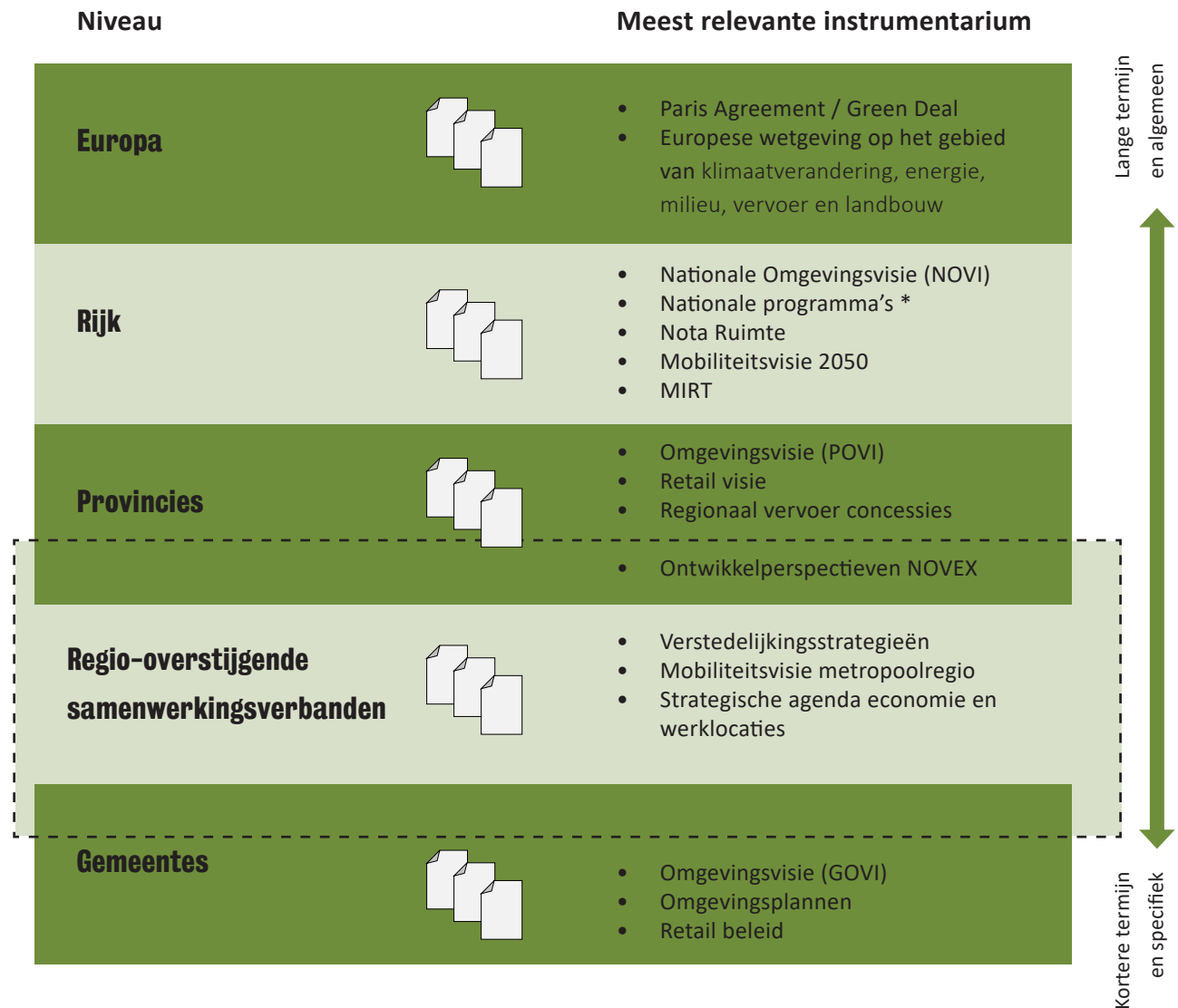
De Europese Unie heeft geen eigen beleid of bevoegdheid op het terrein van de ruimtelijke ordening. Maar het Europees beleid op het terrein van klimaatverandering, energie, milieu, vervoer en landbouw heeft wel degelijk invloed op de ruimtelijke sector en het beleid van ruimtelijke ordening. Het ligt voor de hand dat dit ook gaat gelden voor Europese afspraken rond investeringen in defensie.

Op Nationaal niveau wordt middels het volledige instrumentarium van de omgevingswet ruimtelijke orderingsbeleid gemaakt. Ook beleid ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur wordt op dit niveau geregeld.

De provincies (en waterschappen) hebben in de ruimtelijke ordening een belangrijke rol in uitwerking van nationaal beleid in provinciale omgevingsvisies. Daarnaast zijn de provincies veelal de trekkers in de uitwerking van de NOVEX programma's. Op het gebied van mobiliteit spelen provincies bovendien een belangrijke rol in de aanbesteding van regionaal vervoer (OV, besloten busvervoer, taxivervoer en publieke mobiliteit).

Daar waar meerdere gemeentes en/of provincies voordelen zien in verregaande samenwerking,

zijn bestuurlijke initiatieven ontstaan zoals de metropoolregio's. Bij dit soort samenwerkingsverbanden krijgt elke bestuurlijke afvaardiging opdrachten mee die in bestuurlijk overleg met de andere afvaardigingen afgestemd worden. Met de resultaten moet vervolgens door alle deelnemende partijen in de eigen gelederen worden ingestemd. Omdat mobiliteit, economie en verstedelijking vaak regionale impact hebben voorbij bestuursgrenzen van gemeentes zijn deze samenwerkingen ontzettend belangrijk om op een slimme manier ruimtelijke keuzes te kunnen maken.



Beleid en governance

Gemeente niveau

Een ondernemer heeft altijd te maken met de gemeente om te kunnen starten, zich te vestigen, een vergunning aan te vragen of andere zaken te regelen rondom het kunnen uitvoeren van bepaalde activiteiten op een bepaalde plek. De gemeente en Kamer van Koophandel zijn hiervoor de eerstelijns dienstverleners aan ondernemers. Binnen de gemeentelijke organisatie ligt de verantwoordelijkheid voor deze dienstverlening aan ondernemers vaak bij een afdeling als Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) en/of een hiervoor ingericht klantcontactcentrum.

De Omgevingswet die sinds januari 2024 ingegaan is, zorgt ervoor dat gemeenten op een nieuwe manier zijn gaan werken. Het voor velen bekende bestemmingsplan bestaat in principe niet meer; dit is vervangen door het omgevingsplan. In het omgevingsplan is regelgeving uit meerdere gebieden geïntegreerd. Hierin komt alles samen wat invloed heeft op en gereguleerd is voor de fysieke leefomgeving.

In de overgang naar dit nieuwe systeem zijn tot nu toe vooral veel bestaande plannen samengevoegd. Maar in de toekomst zullen gemeentes op een nieuwe manier plannen gaan maken waarbij de nadruk ligt op integrale omgevingskwaliteit en participatie. Hiervoor worden in ieder geval de volgende stappen doorlopen:

1. gemeentelijke omgevingsvisie
2. omgevingsplan
3. omgevingsprogramma
4. projectbesluit

In grotere gebiedsontwikkelingen zullen daarnaast nog tussenstappen zitten (zie schema hiernaast). De complete doorlooptijd van dit alles kan gemakkelijk jaren duren.

In ieder van deze stappen vindt bovendien (verplicht) participatie en/of inspraak plaats. Participatie kan op verschillende momenten en op verschillende 'niveaus' van planvoorbereiding plaatsvinden, maar qua richting en sturing is de impact groter wanneer dat op een vroeg moment plaatsvindt. Dus, wanneer je echte invloed wilt uitoefenen is het belangrijk om zo vroeg mogelijk betrokken te zijn.

Een belangrijk doel van omgevingsparticipatie is om het aantal bezwaarprocedures te reduceren. Ter illustratie; de Omgevingskamer van de Raad van State heeft in 2023 meer dan 2.600 zaken ter behandeling gekregen. De gemiddelde doorlooptijd van de behandeling hiervan lag op 47 weken. In het meest positieve geval levert dit soort procedures slechts een vertraging op van bijna een jaar, wat op zichzelf al een groot probleem kan zijn.

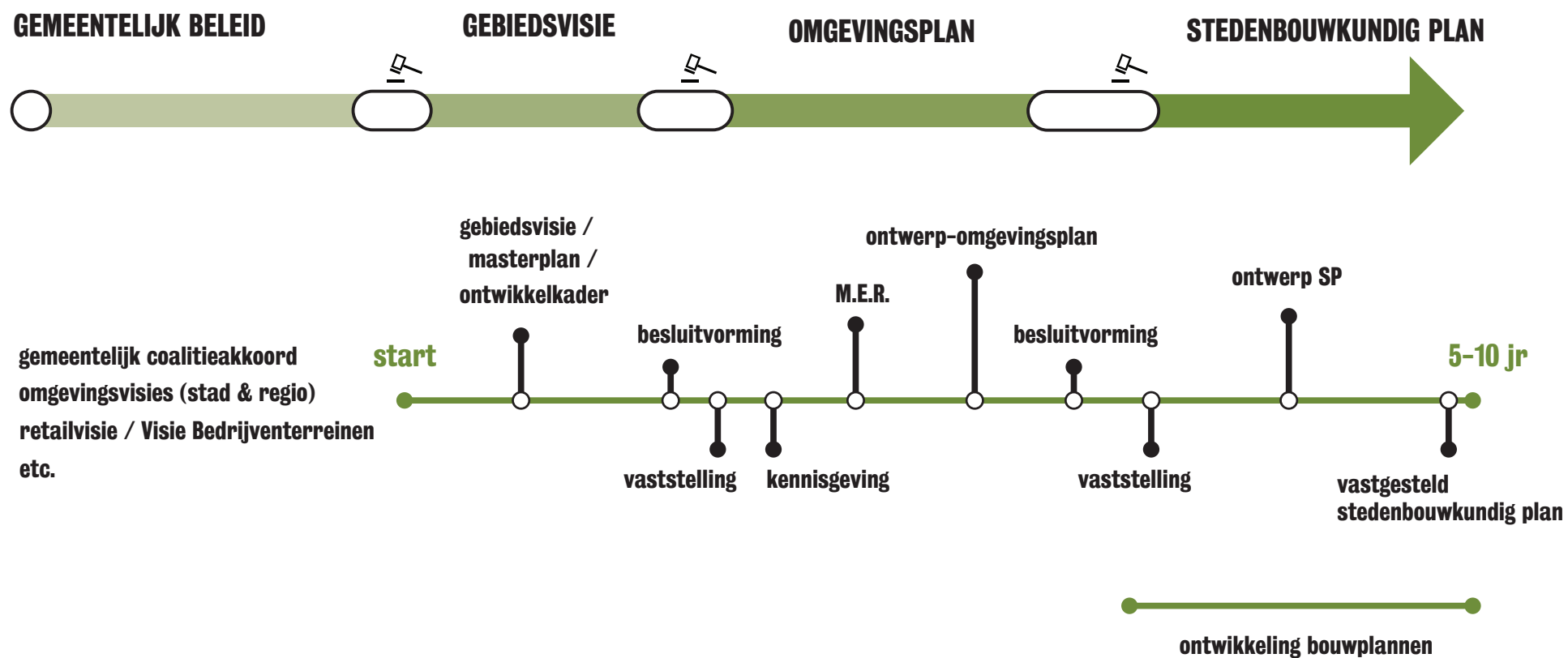
Participatie, mits door de overheid zo opgezet dat er draagvlak en vertrouwen gecreëerd wordt bij burgers en bedrijven, draagt bij aan zorgvuldige besluitvorming en kan bij ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijk instrument worden om vertragingen te voorkomen.

Bronnen:

<https://omgevingswet.overheid.nl/home>

<https://iplo.nl/>

<https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/implementatie/startpunten-implementatie/startpunt-bedrijven/>



Het proces van gemeentelijk beleid tot aan een concreet stedenbouwkundig plan kan, zeker bij meer complexe gebiedsontwikkelingen, jaren duren.

Ruimtelijke ordening

Thema: natuurlijke systemen

Oorspronkelijk was datgene dat we nu als Nederland kennen één grote delta waar meanderende rivieren, moerassen, hoogveen en boslandschappen de basis vormden waarop mensen alle benodigde activiteiten moesten uitvoeren. Menselijk ingrijpen heeft er door de eeuwen heen voor gezorgd dat we steeds onafhankelijker zijn geworden van die natuurlijke bodem- en watersystemen. Ingrepen zoals de aanleg en bouw van dijken, polders, ontwateringskanalen en (stoom-)gemalen zorgden ervoor dat we grotendeels konden ontwikkelen wat we wilden, waar we het wilden doen.

Voor de komende eeuw ligt er een opgave om zaken vrij fundamenteel anders aan te pakken. Zo zullen de bedreigingen die klimaatverandering met zich meebrengt (hitte, droogte en onbevaarbare rivieren, wateroverlast, waterschaarste, overstromingen en extreme weersomstandigheden) aanleiding zijn voor heroverwegingen rond het gebruik van onze ondergrond en ons water.

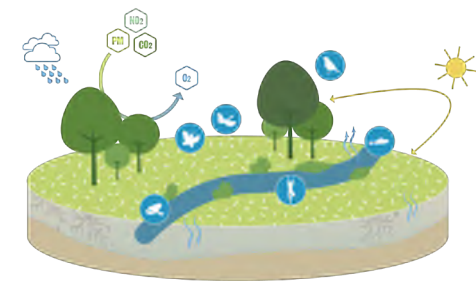
Te verwachten valt bijvoorbeeld dat veel bedrijven te maken gaan krijgen met een beleid dat stuurt op noodzakelijke aanpassing aan klimaatverandering. Dit kan voor het eigen vastgoed en eigen terrein gericht zijn op vergroenen, minder bestraten, het

inrichten van overloopgebieden en voorzieningen voor tijdelijke berging van hemelwater op gebouwen en in de open ruimte. Maar de effecten kunnen ook komen vanuit financiële hoek. Toenemende financiële schade als gevolg van overstromingen (met name van rivieren) en extreem weer zullen waarschijnlijk leiden tot hogere verzekeringspremies en aanvullende eisen van verzekeringsmaatschappijen en banken. Zo zijn er in bijvoorbeeld de VS al voorbeelden van regio's waar burgers en bedrijven zich simpelweg niet meer kunnen verzekeren tegen overstromingen of bosbranden. Wanneer specifieke klimaatschade hoge verzekeringspremies tot gevolg heeft of onverzekerbaar wordt dan kan dit ertoe leiden dat bedrijven zich gedwongen zullen zien om te verhuizen.

Een vergelijkbare impact zou kunnen voortkomen uit de wijze waarop we in ons land met natuur omgaan. Zowel de VN als de Europese Commissie hebben de afgelopen jaren onderstreept hoe afhankelijk mensen zijn van de natuur voor onder meer landbouw (voedsel), schone lucht en water, gezondheid en welzijn. Het verlies aan biodiversiteit en de 'instorting van ecosystemen' geldt als één van de grootste bedreigingen voor de mensheid in het komende decennium. Deze bedreiging is óók economisch: de kosten van niet voorbereiden (maar repareren) zijn hoog en zullen naar verwachting stijgen.

Een concreet voorbeeld van mogelijke gevolgen is dat we de komende jaren mogelijk anders zullen kijken naar het droogpompen van diepe polders in verziltingsgevoelig gebied. Hierdoor kan namelijk verzilting toenemen wanneer dit op de huidige wijze en schaal wordt voortgezet. Een ander voorbeeld speelt op de hoge zandgronden waar het versneld afvoeren van regenwater ervoor zorgt dat hogere delen bij droogte snel watertekorten hebben en lageregelegen delen bij piekbuien juist wateroverlast ervaren.

Hoewel het goed mogelijk is dat de impact van dit alles ook in andere sectoren merkbaar wordt, laten de voorbeelden op de volgende pagina's zien dat deze thema's ook voor BOVAG ondernemers relevant zijn.



natuurlijke systemen: ondergrond (terrein), water, bodem, ecosystemen en klimaat

Ruimtelijke ordening

Thema: natuurlijke systemen

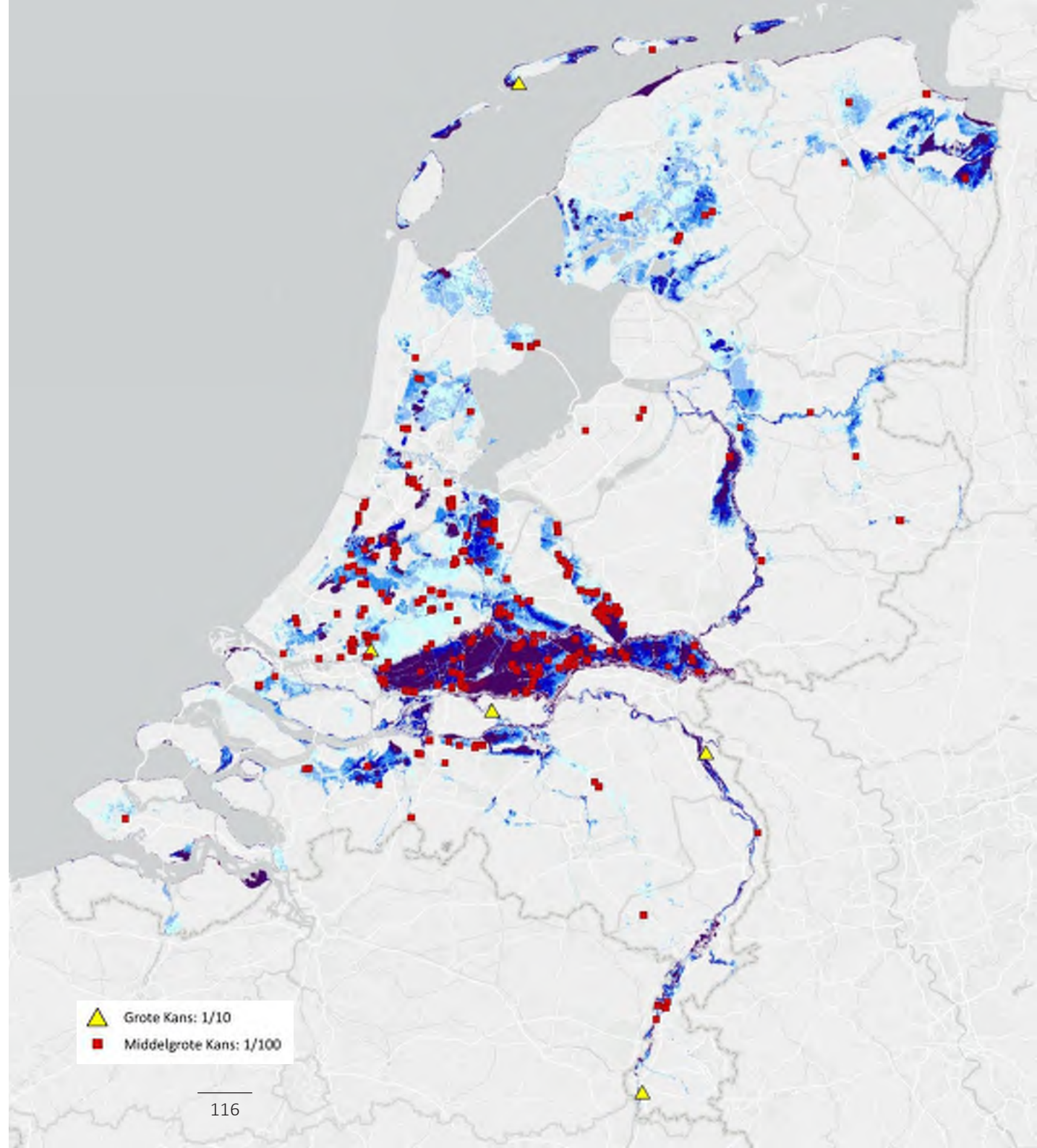
Voorbeeld overstromingsrisico

Er is sprake van overstromingsrisico wanneer een plek een relatief grote kans heeft te overstromen én tegelijkertijd kwetsbaar is, zodat er werkelijk slachtoffers kunnen vallen of schade kan ontstaan (risico vergt dus de aanwezigheid van mensen en/of spullen). Nederland is op basis hiervan in kaart gebracht door onderzoeksinstituut Deltares. Daar waar de actuele overstromingsrisico's groot zijn gaat het om situaties die 1 maal per 10 jaar te verwachten zijn. Situaties die 1 maal per 100 jaar voorkomen worden nog steeds als een middelgrote kans ingeschaald.

Circa 450 BOVAG bedrijven zijn gevestigd op een locatie met een (middel)groot overstromingsrisico. Juist voor deze bedrijven is het van belang om na te gaan of er regionaal gewerkt wordt aan waterveiligheid en wat de huidige status betekent in de zin van verzekeringen en financieringsmogelijkheden.

>450 BOVAG bedrijven zijn gevestigd op plekken waar een 'middelgrote overstromingskans' geldt.

bron: Deltares, BOVAG ledenadministratie



Voorbeeld Natura2000

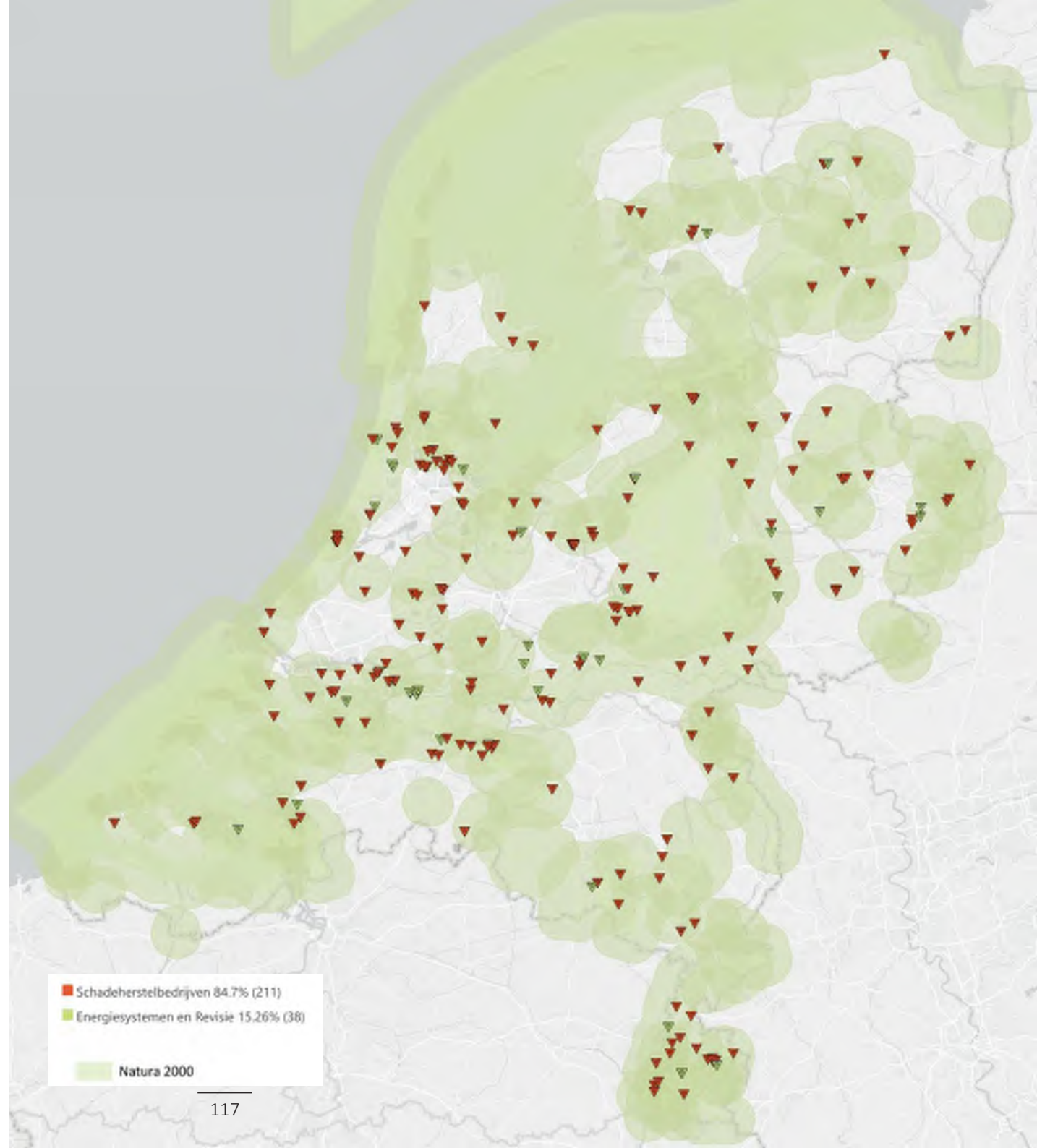
Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden plant- en diersoorten die in Europa bedreigd zijn en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden.

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is. Dit gaat over bedrijfsactiviteiten van bedrijven als zodanig, maar ook over de bouw van bijvoorbeeld een uitbreiding van een bedrijf dat op zichzelf een lage uitstoot kent.

Wanneer ter illustratie een zone van 10km rondom alle Natura2000 gebieden gelegd wordt, wordt direct zichtbaar dat het eerder regel dan uitzondering is dat hier rekening mee gehouden moet worden bij eventuele bouw- of uitbreidingsplannen. Specifiek voor bedrijven met een milieucategorie 3 en hoger (zoals bijvoorbeeld van toepassing op bedrijven met een straalinstallatie) is de ligging nabij Natura2000 ook relevant in relatie tot wijzigingen in de eigen activiteiten.

Hierbij is het belangrijk om op te merken dat dit alles niets onmogelijk maakt, maar wel dat deze ligging effect kan hebben op plannen in de zin van kosten of administratie.

bron: PBL, BOVAG ledenadministratie



Ruimtelijke ordening

Thema: bereikbaarheid, nabijheid en parkeren

De bereikbaarheid binnen Nederland verschilt sterk per gebied en per locatie. Bij die verschillen gaat het primair om twee factoren: de afstand tot bestemmingen en de snelheid van reizen. De reisafstand, reissnelheid en reistijd zijn sterk afhankelijk van de hoeveelheid en nabijheid van bestemmingen. Daarom is de mate van stedelijkheid van een gebied ook in dit opzicht een belangrijke indicator.

In stedelijke gebieden, waar veel voorzieningen en banen dichtbij zijn, kunnen mensen vaker en eenvoudiger kiezen voor langzame vervoerswijzen zoals lopen en fietsen. Werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie, landschap: voor veel stadsbewoners zijn vanuit de eigen woning veel bestemmingen lopend, per fiets of met het OV bereikbaar, terwijl parkeren steeds lastiger wordt. Bij planvorming inzetten op nabijheid zoals de Hoofddijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 aangeeft, betekent dat nieuwe ontwikkelingen daar komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer al goed geregeld is of kan worden.

In buitenwijken, randgemeentes en kleine steden is het aantal werkplekken en bestemmingen al fors kleiner. Hier is de gemiddelde dagelijkse woon-werkafstand langer, het OV minder goed en wordt dus vaker voor

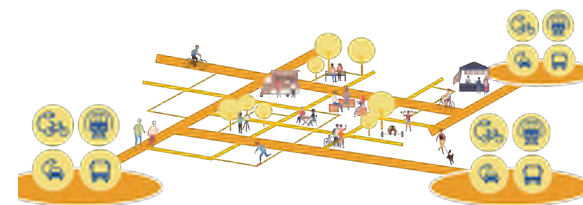
(electrische) fiets of auto gekozen. In dorpen en landelijke gemeenten is het aantal werkplekken op kleine afstand het laagst; hier hebben inwoners vaak weinig te kiezen. Banen of voorzieningen die lopend of met de fiets te bereiken zijn, zijn er maar zeer beperkt. Mensen moeten dus relatief veel afstand overbruggen naar het werk, de supermarkt of voorzieningen.

Bij investeringen in ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur werd in het verleden vooral gekeken naar hoe snel mensen konden reizen of hoe lang ze onderweg waren. Verkeersmodellen stuurden namelijk op reissnelheid en reistijdverliesuren. De laatste jaren is meer aandacht voor brede welvaart, wat kan leiden tot andere afwegingen.

Er is een evidente relatie tussen autogebruik en parkeerbehoefte; waar mensen meer afhankelijk zijn van auto's is ook meer ruimte nodig om auto's te parkeren. Op enige afstand van dichtbevolkte steden is dit over het algemeen geen probleem. Hoogstedelijk is een eigen parkeerplek een luxe, maar daar is de afhankelijkheid van de auto dan ook weer veel minder. De problemen zijn vooral zichtbaar in randgemeenten en andere gebieden tussen stedelijk en landelijk; grootschalige stadsuitbreidingen zijn hiervoor exemplarisch.

In veel plannen voor stadsuitbreidingen lopen plannenmakers nu aan tegen het dilemma van het voorzien in voldoende parkeren. Ruimte voor voetgangers en fietsers en een aantrekkelijker openbare ruimte staan centraal in de plannen. Maar, ondernemers en bewoners willen ook excellente bereikbaarheid; een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en waar klanten een parkeerplek kunnen vinden.

De combinatie van een op mens en natuur gerichte openbare ruimte (en dus minder auto's op straat) en tegelijkertijd een goede bereikbaarheid is de opgave waar veel gemeentes nu tegenaan lopen. Zo brengt het (centraal) ondergronds voorzien in parkeergarages aanzienlijke kosten met zich mee die tot gevolg hebben dat de haalbaarheid van de woningbouwplannen onder druk komen te staan. Maar ook hoogfrequent OV, om (een deel van) de auto afhankelijkheid weg te nemen, vraagt grote investeringen.



netwerken: infrastructuur voor o.a. mobiliteit, energie, data, goederen en afval

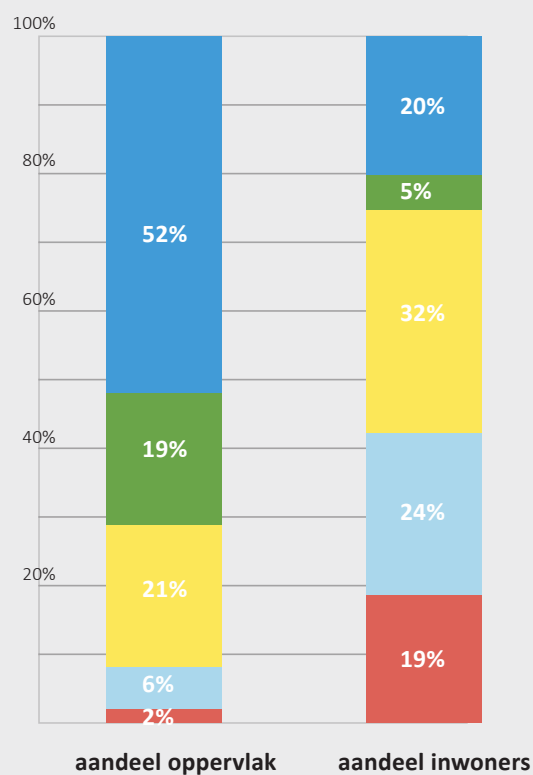
De atlas van de auto is online te vinden op <https://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto>

Atlas van de auto

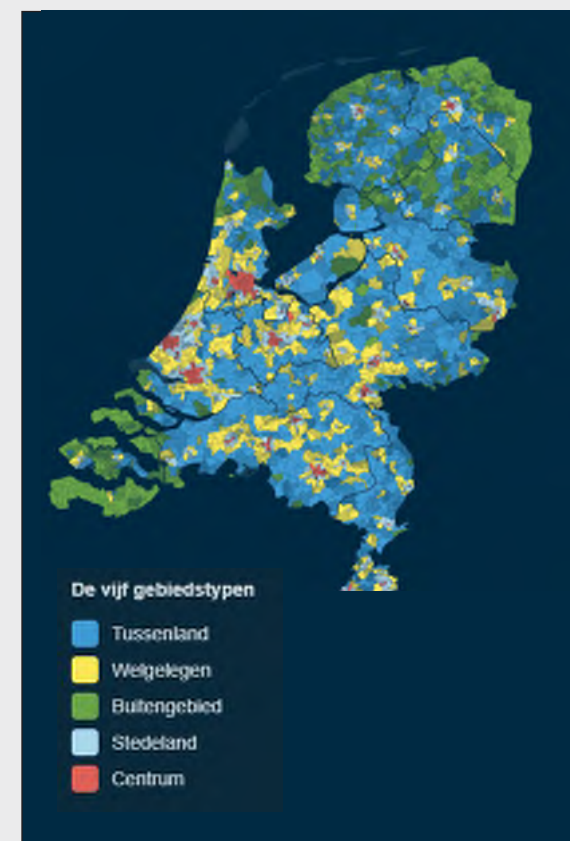
Een interessante bron is de 'Atlas van de Auto' die in 2024 is gepubliceerd. In dit data onderzoek is een regionale indeling gemaakt in gebiedstypen op basis van autobezit en -gebruik.

Het onderzoek laat duidelijk zien dat autogebruik en autobezit het laagst zijn in centrumgebieden, iets hoger in gebieden rondom steden en het hoogst in landelijke gebieden.

Het onderscheid tussen de landelijkere gebiedstypen 'welgelegen', 'tussenland' en 'buitengebied' heeft vooral te maken met de noodzaak om een auto te gebruiken. Deze drie gebiedstypen verschillen sterk in termen van (OV-) bereikbaarheid. Daarom is het opmerkelijk dat ze weinig verschillen in termen van autobezit en -gebruik. In veel dorpen dichtbij een stad is het autobezit relatief hoger dan verwacht gezien hun goede (OV-) bereikbaarheid en de nabijheid tot stedelijke faciliteiten. In landelijke buitengebieden is het autobezit en gebruik niet veel hoger dan in de dorpen nabij de steden.



De 5 gebiedstypen van autobezit: Ter illustratie: 2% van Nederland heeft de typologie 'centrum'. Hier woont 19% van alle Nederlanders.



Ruimtelijke ordening

Thema: multimodale bereikbaarheid en ketenmobiliteit

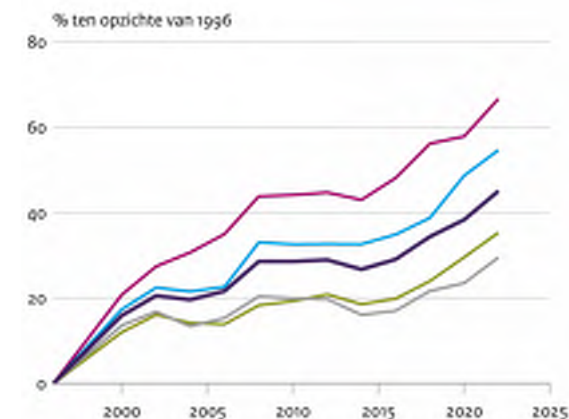
Bij mobiliteitsbeleid gaat het niet om de verplaatsing zelf en niet om het middel waarmee dat gebeurt, maar om het doel waarom mensen zich verplaatsen. Verschillende doelen betreffen een of andere vorm van deelname aan de maatschappij: bijvoorbeeld voor werk, voor toegang tot voorzieningen, voor opleiding of sociale contacten. Om deze toegang te verbeteren kan het nodig zijn dat de mogelijkheden van verplaatsen verbeterd moeten worden in termen van prijs, tijd en/of comfort. Maar bereikbaarheid kan ook verbeteren door bestemmingen dichter naar mensen toe te verplaatsen en zo de nabijheid te verbeteren.

Waar verplaatsen het meest geschikte antwoord op de vraag geeft, is ruimte benodigd voor infrastructuur, stallingen, remises en dergelijke. Meer en meer wordt daarbij gestuurd op multimodale bereikbaarheid: plekken zoals stationsgebieden die zowel met de fiets, de auto én het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Dit zijn dan ook steeds vaker populaire vestingslocaties voor bedrijven en voorzieningen die minder afhankelijk zijn van grote logistieke bewegingen.

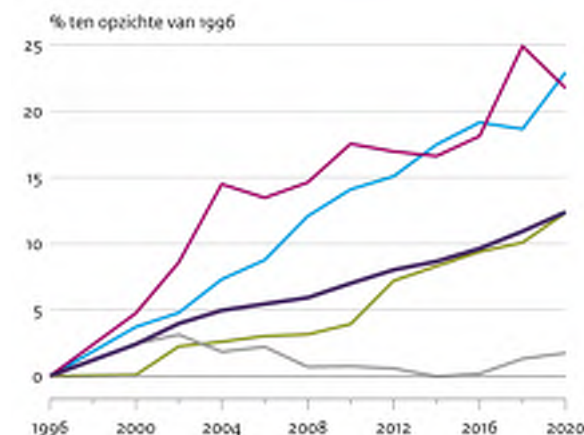
Daarnaast is ketenmobiliteit in opkomst. In verschillende gebieden in Nederland zijn andere vormen van verplaatsen de beste optie. Volgens hoofdlijn 2 van de 'Hoofdpijnennotitie 'Mobiliteitsvisie 2050' geldt 'de

juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'. Om reizen tussen verschillende soorten gebieden toch goed mogelijk te maken is het nodig om de verschillende mobiliteitsnetwerken slim aan elkaar te koppelen. Een zogenaamde 'ketenreis' van A naar B kan dan via meerdere wegen en met meerdere overstapmogelijkheden gebeuren.

Om dit mogelijk te maken zijn 'mobiliteitshubs' in opkomst waar een goede aansluiting op de verschillende mobiliteitsnetwerken wordt gecombineerd met parkeervoorzieningen en eventuele andere diensten. Via deze hubs (een soort P&R+) wordt het mogelijk om de krachten van verschillende modaliteiten optimaal te benutten en files en parkeerproblemen te vermijden.



verandering van aantal arbeidsplaatsen dat bereikt kan worden via een specifiek type ontsluiting bron: LISA, PBL



ontwikkeling van het aantal inwoners dat vanuit zijn/haar woning aangewezen is op een specifiek type ontsluiting bron: CBS, PBL

Ketenreizen en mobiliteitshubs

Ketenreizen zijn in zekere zin de overtreffende trap van multimodale bereikbaarheid. Een ketenreis betekent dat iemand op een reis van A naar B minimaal 1x wisselt van vervoersmiddel. Met de fiets naar het station om de trein te pakken bijvoorbeeld. Voor reizen waarin de auto een rol speelt is een dergelijke overstap vele malen minder gebruikelijk. Om dit beter te faciliteren is de ontwikkeling van een grootschalig systeem van overstapplaatsen (multimodale hubs) nodig. Hieraan gekoppeld is ook de ontwikkeling van geïntegreerde digitale platformen voor reisadvies en routeplanning essentieel.

Met mobiliteitshubs aan de rand van veel steden zijn we al bekend in de vorm van transferia en P+R locaties. Deze plekken zijn in ieder geval met de auto goed en OV goed bereikbaar, waardoor ze als punt van aankomst voor bezoekers kunnen functioneren. Hier is het in eerste instantie vooral belangrijk om de overstap naar stedelijke modaliteiten goed te organiseren (OV, fiets). Daarnaast hebben drukbezochte hublocaties de potentie en om zelf stedelijke voorzieningencusters te worden. Zo kunnen steden groeien op plekken waar ze bereikbaar zijn vanuit de regio, zonder het centrum/ centrale station te belasten.

Parallel hieraan worden ook aan de 'vertrekzijde' (woonwijken, dorpen, etcetera) hubs ontwikkeld om over te stappen. In de meest simpele vorm is het een parkeergarage voor een autoluwe wijk waar de bewoners op enkele minuten afstand van de woning hun auto in een zogenaamde 'buurthub' parkeren. Daarbij ligt een combinatie van buurthub met minimarkt, bezorgpunt en/of mobiliteitswinkel voor de hand.

Zo zijn er nog veel varianten op de multimodale hub te bedenken. Alle verschillen vormen en uitvoeringen van een hub voorzien uiteindelijk in meer of mindere mate in een soepele overstap aan de rand van wijk, centrum of stad, maar ook op strategische plekken aan/op/naast infrastructuur.

Samenvattend: een hub

- wordt vaak ontwikkeld als link tussen voetganger, fietser, automobilist en hoogfrequent OV. Daarnaast kunnen verschillende vormen van deelmobiliteit een rol spelen;
- gaat uit van gebundeld parkeren, bijvoorbeeld door zoveel mogelijk bewoners- en bezoekersparkeren te combineren;
- wordt ontwikkeld met een economisch businessplan waarbij aanleg- en onderhoudskosten worden afgezet

teggende inkomsten, bijvoorbeeld in de vorm van concessies aan detailhandel, en mobiliteitsbedrijven;

- wordt ontwikkeld inclusief een herbestemmingsvisie (wat te doen wanneer de vraag naar parkeren in de hub afneemt). Dat kan betekenen: niet onder de grond bouwen (kelder laat zich niet transformeren naar woningen) en bouwen met voldoende hoge verdiepingen om te kunnen transformeren naar leefbare ruimte.
- is ingericht op 100% elektrisch (bi-directioneel) laden, zo mogelijk in combinatie met energie opwekking en -opslag;

De ontwikkeling van een hub kan op verschillende manieren verlopen. Beginnende vanuit een plek waar auto, OV en parkeren een eenvoudige overstap mogelijk maken krijgt een plek 'plaatswaarde'. Vanwege de aanwezigheid van dagelijkse stromen mensen krijgt een dergelijke plek potentie om activiteiten te ontwikkelen zoals retail en horeca. Door het gebied verder te ontwikkelen en mobiliteitsopties toe te voegen kan op den duur een nieuw centrum voor de stad ontstaan. Dergelijke polycentrische verstedelijking is al volop gaande in bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht.

Ruimtelijke ordening

Thema: multimodale bereikbaarheid en ketenmobiliteit

multimodale hub ontwikkeling

Betere ontsluiting van regionale locaties, minder files, aantrekkelijke overstapgebieden met ontwikkelpotentie, meer ruimte voor spelende kinderen en groen in de openbare ruimte, meer bestemmingen op loop- en fietsafstand: de ontwikkeling van een hub-infrastructuur biedt veel voordelen. Maar, een optimaal functionerende hub wordt niet in één keer gerealiseerd. Een hub is in het begin alleen maar een link tussen voetganger, fietser, automobilist en (hoogfrequent) OV. Knooppunten waar (rond-)weg en een tram-, metro- of frequent bereden busnetwerk elkaar raken zijn daarom dé plek voor stadsrandhubs. Voor andere typen hubs (zoals buurt-, poort- en afvanghubs) zijn weer andere locaties de meest geschikte plek.

De stadsrandhub vraagt in eerste instantie vooral veel en goedkoop parkeren als eerste voorwaarde voor een soepel functionerende overstapmachine. Bedrijventerreinen langs de ring met een goede OV-verbinding bieden hier goede kansen voor. Het feit dat hierdoor nieuwe mensenstromen ontstaan verhoogt de marktwaarde van zo'n plek waardoor gebouwen gebiedsontwikkelingen mogelijk worden. Deze geleidelijke ontwikkeling staat aan de basis van een succesvolle knooppuntontwikkeling, maar aandacht voor ruimtelijke kwaliteit kan deze ontwikkeling flink versnellen. De schema's hiernaast geven weer hoe deze geleidelijke evolutie kan verlopen.

1. Aan de stadsranden en langs rondwegen is vaak nog ruimte voor groei en transformatie van de stad. Daar waar een kruising met stedelijk verkeer en OV-lijnen bestaat is de hub potentie het hoogst.



2. Een P+R locatie met een goede overstap kan een eenvoudige eerste stap zijn in de ontwikkeling van een hub. Door de stroom van mensen ontstaat de mogelijkheid om enkele basisvoorzieningen toe te voegen.



3. Naarmate de plek meer gebruikt en bekend wordt, wordt de locatie interessanter voor aanbieders van mobiliteitsdiensten en vastgoedontwikkeling. Om hiervoor plaats te bieden transformeert de P&R naar een gestapelde voorziening.



4. Niet alleen de P&R locatie maar ook de omringende kavels beginnen te verkleuren, intensiveren en te transformeren als gevolg van de toenemende waarde van het gebied. Er ontstaan steeds meer mogelijkheden voor vestiging van BOVAG bedrijven.



5. Een echte stadshub is volledig geïntegreerd in het stedelijk leven. Naast een plek om over te stappen, wordt het gebied nu zelf ook een bestemming. De hub biedt steeds meer diensten, waar ook steeds meer mensen op af komen. Dit biedt ook veel kansen voor ondernemers.



Ruimtelijke ordening

Thema: woningbouw en verstedelijking

Het aantal woningen dat de overheid in de periode 2024 tot en met 2030 wil realiseren, de zogenoemde 'plancapaciteit', is ruim 1 miljoen woningen. Dit aantal wordt binnen de politiek en besluitvorming echter regelmatig bijgesteld. Daarbij komt dat plannen vertraging kunnen oplopen en soms niet doorgaan. Daarom heeft het Rijk met provincies en gemeenten afgesproken dat zij in ieder geval moeten zorgen voor 30% meer plancapaciteit dan nodig is voor realisatie van de gewenste bouwopgave. Zodoende wordt beoogd de woningbouwproductie de komende jaren minimaal rond de 100.000 woningen per jaar te laten uitkomen.

Voor de grootschalige woningbouwlocaties (>1500 woningen) zijn tussen de verschillende overheidslagen afspraken gemaakt in regionale woondeals. Op de kaart op de pagina rechts worden die locaties zichtbaar. Maar ook alle kleinschaliger woningbouw wordt bijgehouden in een planregistratie per provincie. Ter

illustratie is hiernaast een kaart weergegeven van de planregistratie van de provincie Utrecht waarin alle mogelijke woningbouwplannen tot en met 2040 zijn verzameld. Als het betreffende plan daadwerkelijk doorgang vindt dan is het zeer waarschijnlijk dat dit invloed zal hebben (positief dan wel negatief) op de betreffende ondernemingen.

Publiek toegankelijke informatie zoals deze is (nog) niet voor iedere provincie/ regio beschikbaar. Voor veel gemeenten is de onderliggende data wel te vinden, onder meer in de 'omgevingsvisie' van gemeenten en provincies.



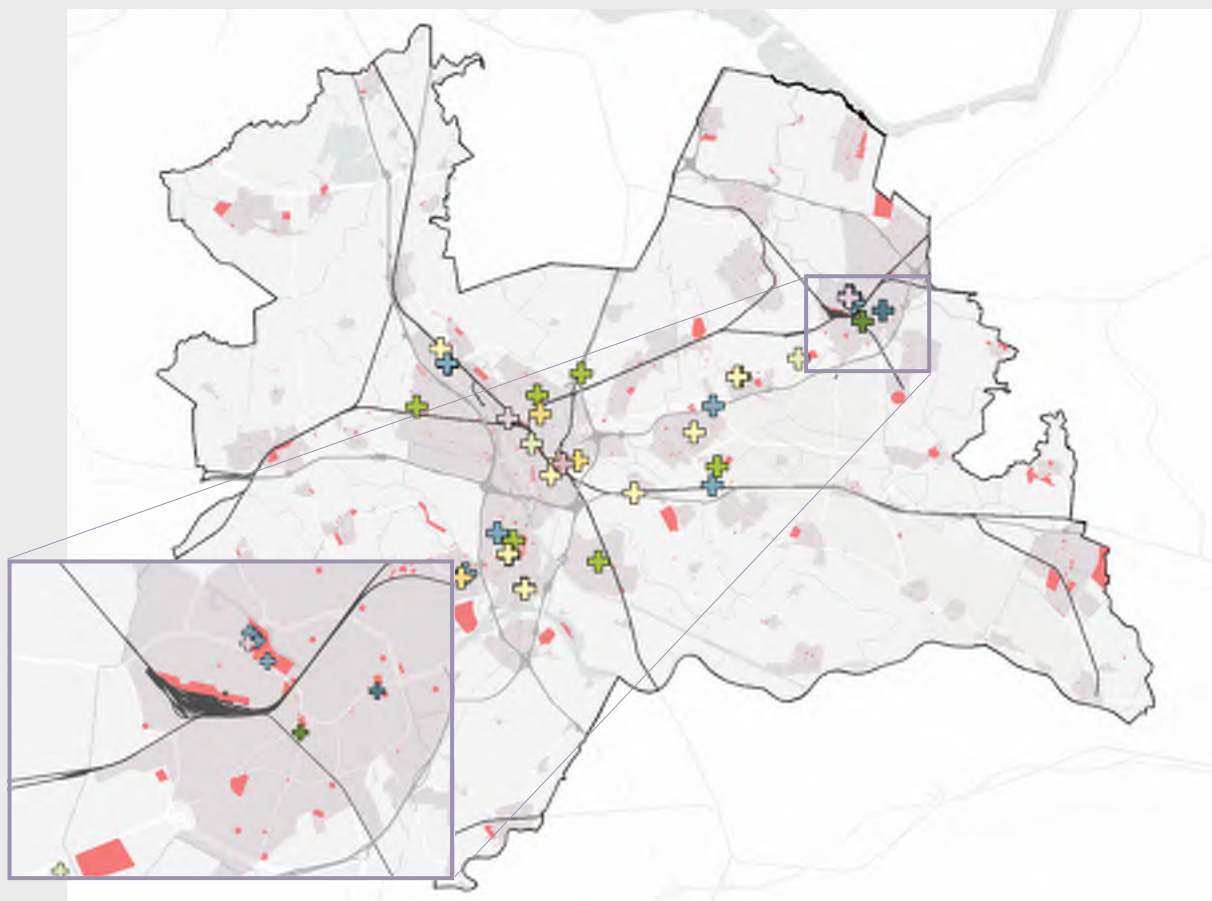
“Door de sterke toename van vraag en aanbod van elektriciteit zijn er knelpunten ontstaan in het elektriciteitsnet (netcongestie). Dit maakt het moeilijk om onze ambities op het gebied van onder andere woningbouw, bedrijven(terreinen), mobiliteit en energietransitie waar te maken.”

Provincie Utrecht - begroting 2024

Voorbeeld: BOVAG bedrijven en woningbouw in de provincie Utrecht

De provincie Utrecht publiceert alle woningbouwplannen in de 'planregistratie Wonen'. De woningbouwplannen die in deze kaart zijn opgenomen vormen onder andere input voor het proces van regionale programmering, het provinciale bod richting het Rijk en de regionale woondeals.

Door hier overheen de BOVAG leden administratie te plotten wordt zichtbaar welke bedrijven binnen 100 meter gesitueerd zijn van een locatie die als mogelijke woningbouwlocatie is aangewezen. Op deze kaart worden de 38 BOVAG locaties weergegeven die niet meer dan 100 meter afstand hebben tot één van de mogelijke woningbouwplannen. De inzetkaart laat dit op detailniveau zien voor de regio Amersfoort.



Ruimtelijke ordening

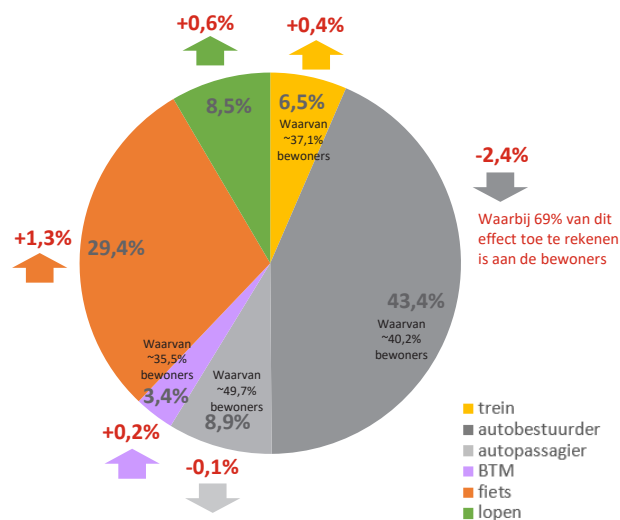
Thema: woningbouw en verstedelijking

De modal split is een overzicht waarin de verhouding van het aantal reisbewegingen middels de verschillende modaliteiten (vervoerwijzes) wordt aangegeven. Dit kan in aantal reizen, aantal kilometers en aantal verplaatsingen worden uitgedrukt voor de auto (bestuurder en passagier separaat), trein, bus/metro/tram, fiets, bromfiets/scooter en lopen. Deze overzichten kunnen voor heel Nederland gemaakt worden, maar ook voor een specifieke wijk.

Voor alle grote woningbouwlocaties die momenteel in voorbereiding zijn is onderzocht hoe de modal split eruit zal zien. mét en zonder een set aan mobiliteitsmaatregelen die in totaal 6 miljard euro aan overheidsinvesteringen kosten. Daarmee wordt op hoofdlijnen zichtbaar wat er gebeurt als de grootschalige woningbouwlocaties worden ontwikkeld mét of zonder grote investering in infrastructuur.

Ter illustratie: voor de locatie Spoorzone Arnhem Oost (10.800 woningen en 2.000 arbeidsplaatsen) zijn hiernaast twee modal split diagrammen samengevoegd voor een verkeersberekening voor 2040. De rode cijfers laten zien dat een investeringsbeslissing in infrastructuur effect heeft op bijvoorbeeld het auto- en fietsgebruik en daarmee op de auto- en fietsmarkt. Dit soort berekeningen voor een toekomstige wijk

zijn nooit heel precies. Toch spelen ze een rol bij investeringsbeslissingen van de overheid.



zwart: Modal split* bij geconcentreerd bouwen
rood: Verandering na maatregelen uit 6 miljard

bron: netwerkanalyse woningbouw - Min.I&W, 2024

overzicht grootschalige woningbouwlocaties



"De meerderheid van de woningbouwplannen wordt op 31 grootschalige locaties in Nederland gerealiseerd."

Grootschalige woningbouwlocatie	Woningen	Arbeidsplaatsen
1. Groningen Suikerzijde	7,400	1,300
2. Groningen Stadshavens	5,000	7,900
3. Zwolle Spoorzone	9,600	2,000
4. Barneveld Bloemendal	1,600	0
5. Ede Zuidoost en kennisas	1,500	0
6. Ede Kernhem Noord	2,700	0
7. Spoorzone Arnhem Oost	10,800	2,000
8. Nijmegen Kanaalzone	4,700	2,800
9. Nijmegen Stationsgebied	3,300	500
10. Amersfoort Spoorzone	12,400	0
11. Utrecht Zuid	62,600	19,100
12. Veenendaal De Klomp en Centrum	5,700	0
13. MRA West	28,400	14,200
14. Havenstad	76,600	30,000
15. MRA Oost Amsterdam	36,600	24,600
16. MRA Oost Flevoland	101,900	13,400
17. Oude Lijn Leiden	4,600	300
18. CID Binckhorst	31,100	18,400
19. Oude Lijn Den Haag	6,900	1,500
20. Oude Lijn Rijswijk	6,400	500
21. Oude Lijn Zoetermeer	4,500	400
22. Oude Lijn Delft	7,200	1,100
23. Rotterdam Oostflank	29,000	12,300
24. Oude Lijn Schiedam	3,900	600
25. Oude Lijn Rotterdam M4H	4,200	900
26. Oude Lijn Rotterdam Binnenstad	20,900	1,800
27. Oude Lijn Dordrecht	7,200	500
28. BSR Breda	5,900	2,300
29. BSR Tilburg	5,500	2,100
30. BSR Den Bosch	13,800	2,800
31. EIK XL	17,300	5,700
Totaal	539,200	169,000

Bron: ministerie BZK

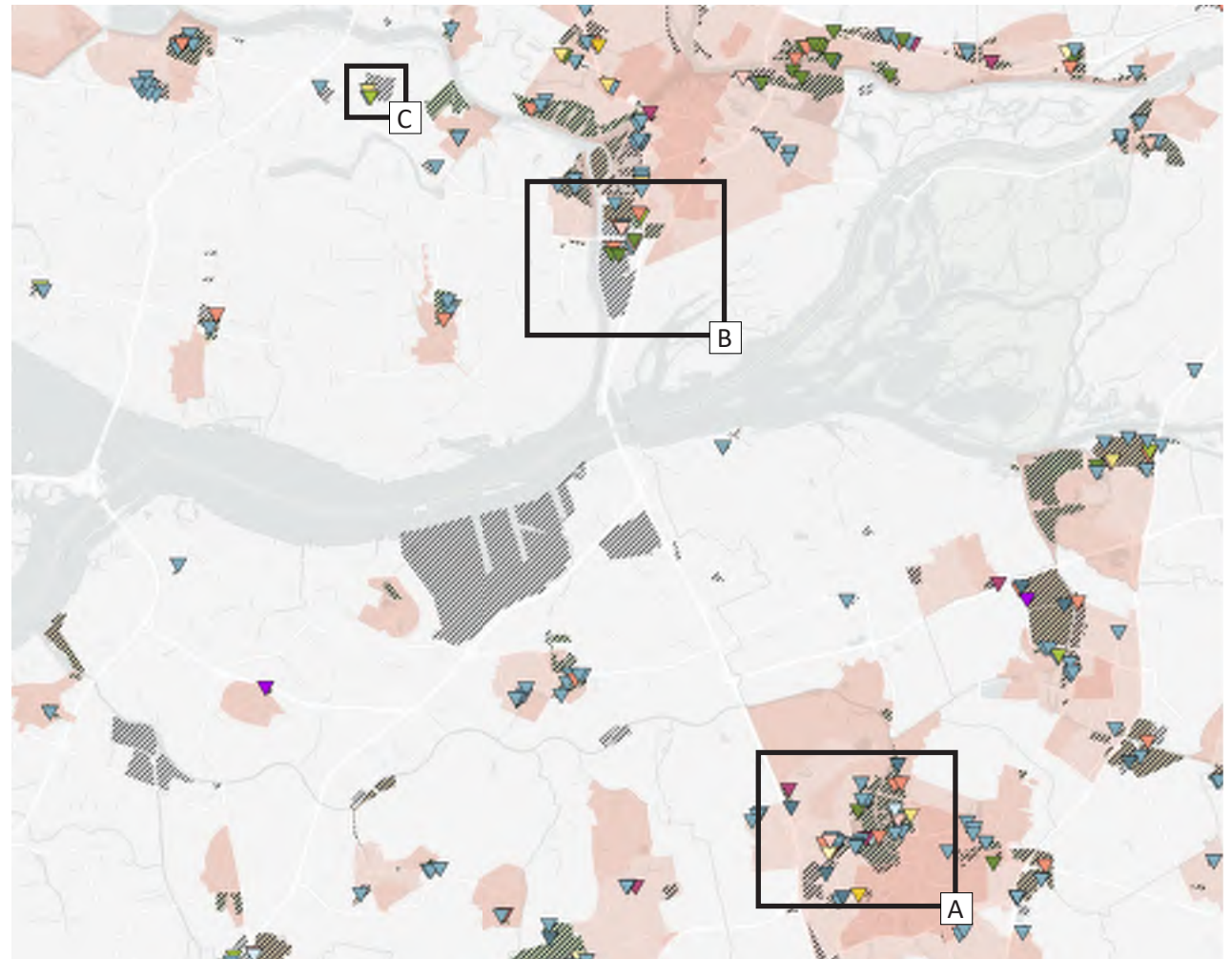
Ruimtelijke ordening

Thema: transitie bedrijventerreinen

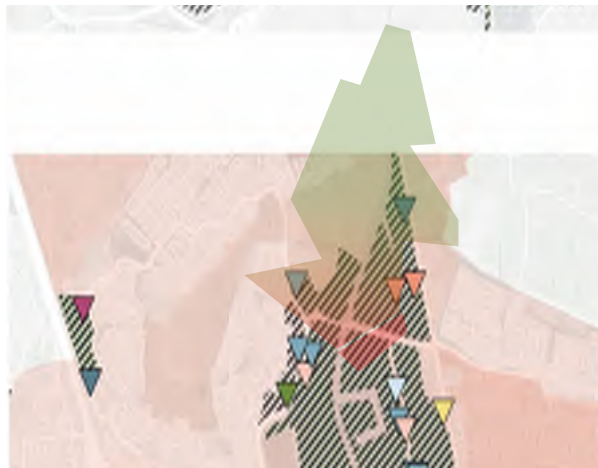
Volgens de meest recente meting uit het bestand bodemgebruik van het CBS was er in 2017 ruim 88.000 hectare bedrijventerrein in Nederland, verdeeld over meer dan 3.000 locaties. Het is belangrijk om duidelijk te onderscheiden welke typen bedrijventerreinen er bestaan. Op deze pagina daarom allereerst een categorisering naar type bedrijventerreinen.



Bron: CBS, IBIS



STEDELIJK BEDRIJVENTERREIN

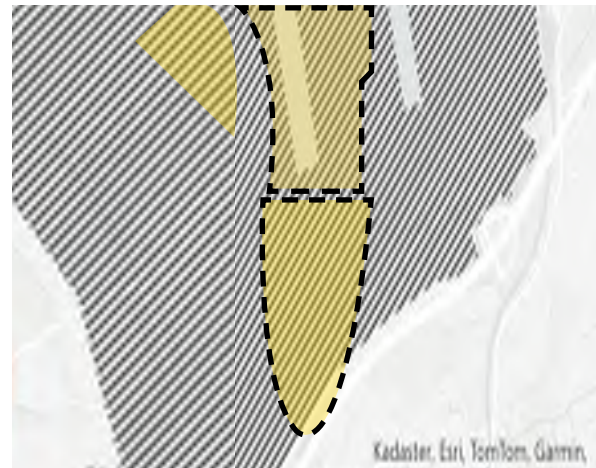


- Hoogstedelijk bedrijventerrein
- Verstedelijkt bedrijventerrein



Voorbeeld A: Breda Noord

STADSRAND BEDRIJVENTERREIN



- Stadsrand / woonkern bedrijventerrein



Voorbeeld B: Dordrecht Industriegebied West

AUTONOOM BEDRIJVENTERREIN



- Buitengebied / bestemd gebied bedrijventerrein



Voorbeeld C: Bedrijventerrein Heinenoord

Ruimtelijke ordening

Thema: transitie bedrijventerreinen

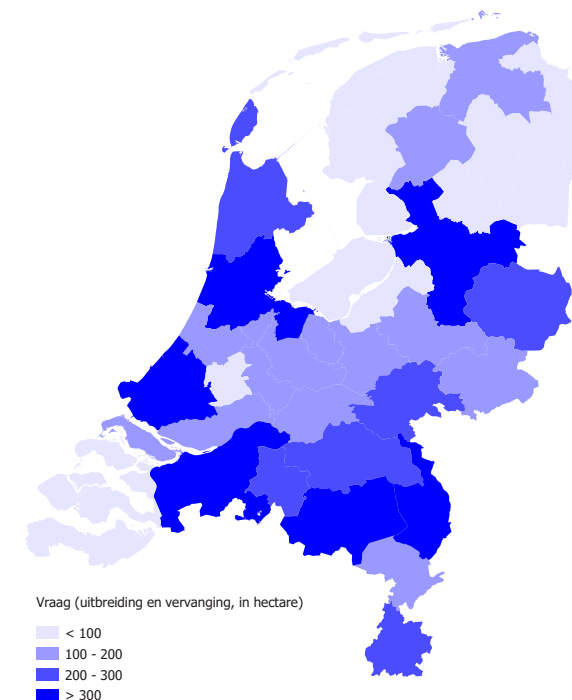
Volgens de meest recente meting uit het bestand bodemgebruik van het CBS was er in 2017 ruim 88.000 hectare bedrijventerrein in Nederland. Dit oppervlak is in 20 jaar tijd met 35% gegroeid. De behoefte aan bedrijfsruimte is nog steeds structureel groter dan water nu beschikbaar is. Met name rond grote steden is er een groot tekort aan voldoende ruimte voor werklocaties. In steden worden bovendien tal van bedrijventerreinen getransformeerd tot woningbouwlocaties. Tot slot stelt het PBL dat een volledig circulaire economie tot wel 40% extra ruimte op bedrijventerreinen kan vragen.

Het vinden van ruimte voor nieuwe werklocaties wordt bij dit alles steeds ingewikkelder omdat de voor de hand liggende locaties vrijwel op zijn en de druk op de ruimte, het milieu, het infrastructuurnetwerk, het energienetwerk en de arbeidsmarkt toenemen. Het MKB dreigt daarbij in sommige regio's weggedrukt te worden van goede bedrijfslocaties omdat zij bijvoorbeeld om de schaarse ruimte concurreren met grote logistieke vastgoedpartijen.

Naast het tekort aan bedrijventerreinen speelt ook de verduurzamingsopgave. In een recente studie van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur kwamen de volgende cijfers en feiten naar boven over Nederlandse bedrijventerreinen:

- 5-15% van de oppervlakte van bedrijventerreinen is groen;
- 80-90% van het areaal heeft kans op wateroverlast en problemen met hittestress;
- 15-20% van het totale Nederlandse elektriciteitsverbruik wordt verbruikt op bedrijventerreinen.

Verduurzaming is voor individuele ondernemers een opgave, maar biedt voor de branche, het bedrijventerrein en de regio ook belangrijke oplossingen. Bedrijven met grote onbenutte dakoppervlakten kunnen bijvoorbeeld duurzame energie opwekken en onderling verdelen, waardoor het netwerk minder wordt belast. Daarnaast is een natuurvriendelijke, prettige werkomgeving aantrekkelijk voor werknemers, wat één van de factoren is om personeel te behouden of aan te trekken.



Vraag naar bedrijventerreinen per subregio

bron: STEC / Deltametropool, 2022



Automotive Campus

Het voormalige ontwikkelingscentrum van Volvo-Nedcar is uitgegroeid tot een internationale hotspot voor de automotive en mobility industrie. Toonaangevende bedrijven, innovatieve startups en diverse onderwijsinstellingen, kennisinstututen en overheidsinstanties ontmoeten elkaar op dit bedrijventerrein.

Ruimtelijke ordening

Thema: transitie bedrijventerreinen

functiemenging

Nederland is een dichtbevolkt land waar de bevolking nog steeds toeneemt. Om te zorgen voor voldoende woningen en werkplekken moet er veel worden gebouwd. Een grote vraag naar (betaalbare) bedrijfsruimte is daarbij een belangrijk deel van de opgave.

Tegenover elke woning in Nederland staat nu 26,3 vierkante meter bedrijfsruimte. Een deel daarvan betreft stadsverzorgende bedrijvigheid. Bij de nieuwbouw van 100.000 huizen per jaar is het dan ook een gegeven dat er veel aanvullende bedrijfsruimte nodig is ook omdat veel stedelijke bedrijventerreinen (gedeeltelijk) worden getransformeerd tot woningbouwlocaties.

Een van de mogelijke aanpakken om de schaarse ruimte optimaal voor verschillende doeleinden in te zetten is door verschillende functies te stapelen en meer te mengen. Dit is in de praktijk niet altijd makkelijk, vooral bij bedrijven in milieucategorieën die serieuze hinder produceren in de vorm van geluid, verkeer, geur of gevaar. Dit is voor veel van de bij de BOVAG aangesloten bedrijven het geval.

De overheid heeft de afgelopen eeuw bedrijven en bewoners zo veel mogelijk tegen elkaar willen beschermen door wonen en werken zo veel mogelijk

op voorgeschreven afstanden van elkaar te houden. In het nieuwe Ruimtelijke Ordeningsbeleid is opgenomen dat er meer aandacht nodig is voor functiemenging en daarnaast om de huidige bedrijventerreinen beter te benutten voor bedrijven die de vestiging hier specifiek nodig hebben. Concreet betekent dit dat op veel niveaus de voordelen van functiemenging gezien worden.

Gemengde gebieden:

- stimuleren kruisbestuiving tussen bedrijven wat bijdraagt aan innovatie;
- zorgen voor een reductie van de gemiddelde forens-afstand;
- zijn leefbaarder;
- zijn adaptiever in hun ontwikkeling;
- maken het delen van voorzieningen en investeringen makkelijker;
- zijn gewild in de markt;
- zijn in staat om omliggende wijken een impuls te geven.

Uiteraard moet bij het combineren van verschillende bedrijfsactiviteiten en bij het combineren van bedrijven met wonen en voorzieningen, nog altijd zorgvuldig gekeken worden hoe eventuele overlast en belemmeringen voorkomen kunnen worden.



fietsenhandel en horeca in één

De combinatie van een fietsenhandel met een koffiezaak of ander type horeca in één is in menig wereldhoofdstad te vinden. Dit soort combinaties die ver buiten de eigen branche gaan kunnen op specifieke plekken interessante diversificatie kansen opleveren.

one-stop-shop voor energie opwekking, laadinfrastructuur en mobiliteit

De kans is groot dat klanten van een elektrisch voertuig ook geïnteresseerd zijn in laadinfrastructuur (evt. bidirectioneel) en/of zonnepanelen. Het ontzorgen van klanten met dit soort pakketten levert interessante businesscases op. Gemeenten en corporaties met duurzaamheidsopgaven hebben bovendien behoefte aan partners die meer dan één product kunnen bieden.

Voorbeeld mobiliteitsboulevard Veenendaal

Om duurzame mobiliteit te bevorderen heeft de gemeenteraad van Veenendaal de wens uitgesproken om een mobiliteitsboulevard te realiseren op bedrijventerrein de Compagnie-Oost, een plek waar nu een autoboulevard is gevestigd.

Bij de ontwikkeling van de mobiliteitsboulevard moet gedacht worden aan:

- verkoop van (elektrische) fietsen, lichte elektrische voertuigen (LEV's) en drones;
- kennis- en servicecentrum voor het stimuleren en ontwikkelen van verduurzaming van mobiliteit;
- Een knooppunt van samenkomende vervoersvormen;
- Vanuit de mobiliteitsboulevard wordt logistiek verzorgd, gericht op oplossingen voor transport van goederen in het stedelijke gebied die slim, efficiënt en duurzaam zijn.

Traditionele beleidsregels zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat het niet wenselijk is om bedrijven toe te laten op perifere locaties

wanneer deze ook inpasbaar zijn in bestaande binnenstedelijke winkelgebieden. Het idee daarbij is dat de afname van het aanbod in een aantal centrumbranches ten koste gaat van de diversiteit aan detailhandel op centrumlocaties. Dit maakt het in beginsel niet mogelijk om fietsen te verkopen op zogenaamde ABC-locatie (Auito's, Boten en Caravans).

In het onderzoek dat de gemeente Veenendaal heeft laten uitvoeren is onderzocht wat ervoor nodig is om vanuit een holistische visie op mobiliteit toch meer mogelijk te maken:

“Er is meer nodig dan alleen het faciliteren van fietsverkoop op de mobiliteitsboulevard. Juist het realiseren van een samenhangend pakket



aan functies is nodig om de verandering in de samenleving te stimuleren. Vandaar dat gekozen moet worden voor inzet van het realiseren van de mobiliteitsboulevard als concept. Hiervoor is alleen ruimte beschikbaar op een bedrijventerrein.”

Binnen deze casus blijkt het om twee redenen mogelijk om de gewenste ontwikkeling mogelijk om de gewenste ontwikkeling te realiseren.

Ten eerste liet het bestemmingsplan al veel meer toe dan enkel bedrijven; bedrijven, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, onderwijs en parkeerfaciliteiten waren al mogelijk. Ten tweede is de inbedding van de specifieke verkoop van fietsen en dergelijke, binnen het concept van de mobiliteitsboulevard een belangrijke voorwaarde om te voldoen aan de eisen die gesteld worden door de Europese dienstenrichtlijn. Met alleen de wens om fietsen te verkopen zou de noodzaak van een uitzonderingspositie niet aantoonbaar zijn, maar met dit bredere concept wordt hier wel aan voldaan.

VERANTWOORDING

Proces

In een proces dat circa een jaar in beslag genomen heeft is intensief gewerkt aan deze studie. De eerste fase hiervan bestond voornamelijk uit desk research, waarbij een grote hoeveelheid literatuur, rapporten en trends op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening en duurzame stadsontwikkeling is geanalyseerd. Dit bood een breed kader voor het onderzoek en leidde tot het formuleren van relevante onderzoeksvragen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een uitgangspuntennotitie. Deze uitgangspuntennotitie, inclusief literatuurlijst, is separaat op te vragen.

Er hebben daarnaast interviews plaatsgevonden met experts uit verschillende domeinen. De gesprekken gaven waardevolle inzichten, zowel voor wat betreft het testen van uitgangspunten als het verrijken en verdiepen van de focus voor dit onderzoek. Om ook specifiek te verkennen hoe jongere generaties aankijken tegenover ruimtelijke ontwikkelingen staan, zijn workshops georganiseerd met diverse groepen, waaronder jonge BOVAG ondernemers en studenten en net-afgestuurden van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit.

De projectleiding en stuurgroep van de BOVAG hebben zeer intensief aan dit project meegewerkt, bijgedragen en sturing gegeven.

INTERVIEWS

De volgende mensen hebben ten behoeve van dit onderzoek hun kennis en inzichten willen delen middels interviews (in volgorde van datum interview):

- | | |
|---------------------------------|--|
| • E. Louwman | President Louwman Group |
| • Prof.ir. M.B. van Dijk | Professor of Applied Design, TU Delft, Professor of Strategic Design, NTNU |
| • Dr. ir. C.J.T. Van der Weijer | Directeur Smart Mobility Technische Universiteit Eindhoven |
| • H. Kwaad | Chief Business Development Officer Autobinck Group N.V. |
| • G. Van der Kolk | Directeur Baan Twente |
| • R. Van den Boogaard | Autoradam Automotive Groep |
| • Dhr. R. schoo | Sr. Lead Consultant Districon- RHDHV |
| • Prof. Dr. G.P. Van Wee | professor in Transport Policy TU Delft |
| • E. Slaaf | Sector Banker Transport, Logistics & Mobility |
| • M. Stamsnijder | adviseur Strategie en Innovatie NS |
| • P. Van den Boer | innovation strategist Louwman Group |
| • E. Haesendock | CEO Hedin Automotive BeNeLux |

WORKSHOPS BOVAG

De volgende BOVAG ondernemers hebben in workshops feedback en praktijkkennis gedeeld:

- Roy Baarse- Autobedrijf J.C. Baarse
- Teun Derks- Derks Bedrijfswagens
- Tim Giessen- Ploemen Automotive Group
- Boyd Grift- Haico Tweewielers
- Luuk Hendriksen- Auto Service Venderbosch
- Ilse Janssen- Autobedrijf J. Janssen
- Nathalie Keve- Autobedrijf J.C. Baarse
- Ruud Pater- Autobedrijf Gert Pater
- Bart Pols- Pols Motoren
- Anthoniek Voskuilen- Vakgarage Voskuilen

WORKSHOPS LVM

De volgende leden van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit hebben in workshop format hun kennis over de toekomst van mobiliteit ingebracht:

- Tycho Smokers
- Felix Marseille
- Marc van Waarden

BOVAG + STUURGROEP

Dit onderzoek is vanuit de BOVAG intensief begeleid, waarbij de stuurgroep sturing gaf aan de uitwerking van het onderzoek op basis vooraf geformuleerde doelen. Vanuit de BOVAG zijn daarbij de volgende mensen betrokken geweest:

Project manager:

- Thomas Edens

Data onderzoek:

- Frank van der Laan

Klankbordgroep:

- Geert Jan Mol
- Dyon van Stigt
- Lily de Waal

Stuurgroep:

- Hans Bresser
Directeur Strategie & Innovatie
- Rogier Kuin
Manager Public Affairs
- Peter Niesink
Algemeen directeur



BIJLAGE

ruimtelijke spreiding BOVAG ondernemingen naar afdeling

Ruimtelijke spreiding

In deze bijlage wordt per BOVAG branche een korte analyse getoond van de ruimtelijke spreiding in Nederland en de Randstad. Daarbij wordt de spreiding over de regio's met verschillende stedelijkheidsgraden in beeld gebracht.

Voor iedere afdeling wordt zowel een kaart van Nederland als een kaart van de Randstad getoond. Deze tweede kaart is met name interessant omdat in deze meest dynamische metropoolregio's ook allerlei details zichtbaar worden met verschillen tussen steden, overgangsgebieden stad-land en landelijk gebieden. Hier is bovendien 1/3 van alle BOVAG ondernemers gevestigd.



**onafhankelijke
autobedrijven**



autodealers



fietsbedrijven



schadeherstel



truckdealers



**camper- en
caravanbedrijven**



rijscholen



**verhuur- en
deelautobedrijven**



**gemotoriseerde
tweewielerbedrijven**



auto was- en poetsbedrijven



tankstations



**energiesystemen en
revisiebedrijven**



aanhangwagenbedrijven



Dutch car restorers



groothandelaren

BOVAG afdeling

Aantal vestigingen in het land/
in de randstad

Verdelingen volgens stedelijkheid per gebied

Onafhankelijke Autobedrijven

NEDERLAND

3332



Legende: Onafhankelijke Autobedrijven

04 Bedrijventerreinen
 00 Hoog stedelijk
 01 Verstedelijk gebied
 02 Stadsranden en woonkernen
 03 Landelijk gebied

141

Verspreiding kaart Nederland

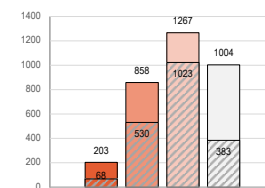
METROPOOLREGIO'S RANDSTAD

779

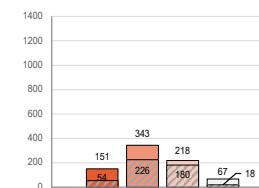


Verspreiding kaart
metropoolregio's randstad

NEDERLAND



METROPOOLREGIO'S RANDSTAD



take-aways:

- In Nederland is 40% van de onafhankelijke autobedrijven gevestigd in landelijk gebied. De grote opgave voor deze groep is de verdere verduurzaming van bedrijventerreinen.
- 23% is gevestigd in de Randstad. Dit is relatief laag vergeleken met de meeste andere BOVAG branches (rond de 30%). Op de kaart van de Atlas van de auto (rechts) is te zien dat het autobezit per huishouden lager is in dit gebied (donkerder) dan de rest van Nederland.
- In de Randstad bevinden de meeste vestigingen zich in verstedelijkte gebieden en stadsranden rond de steden. Er is ook een sterke vertegenwoordiging in hoogstedelijke gebieden.
- Bijna 40% ligt op een stedelijke bedrijventerrein. Deze vestigingen zullen rekening moeten houden met stadsuitbreidingen, verdere intensivering en daar bovenop de nodige transformaties.

Belangrijkste overwegingen
voor deze afdeling



Atlas van de auto - KAM Atlas van de auto



Atlas van de auto - KAM Atlas van de auto - Ingecorrecteerd op de randstad

Ondersteunende kaarten
(indien van toepassing)

Onafhankelijke Autobedrijven

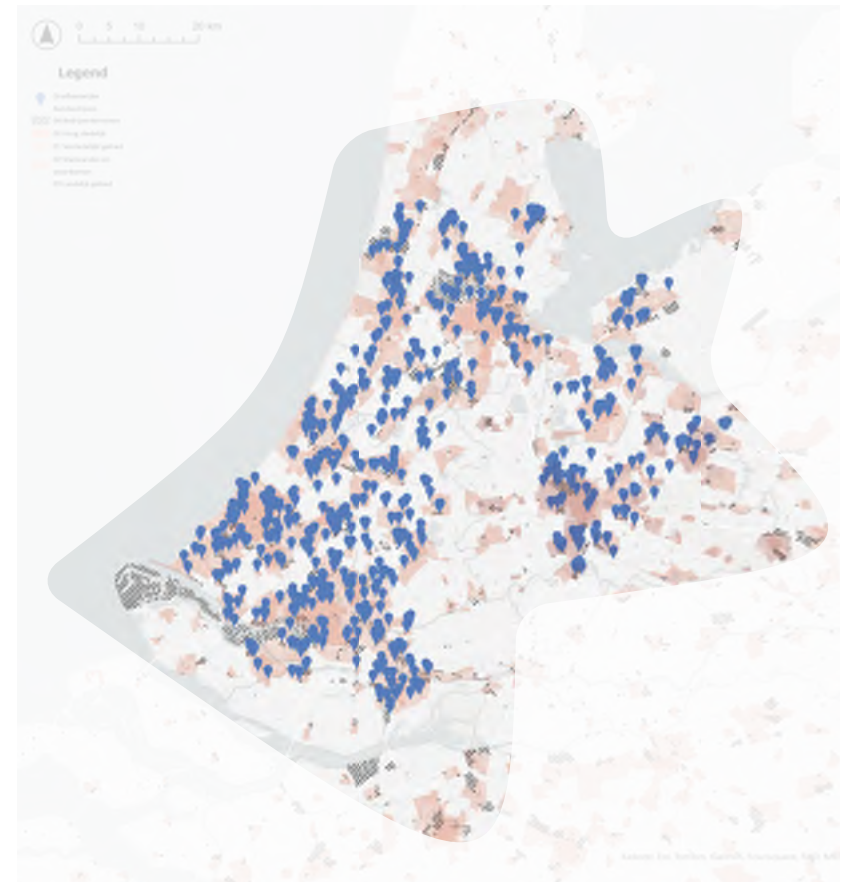
3332

Nederland



779

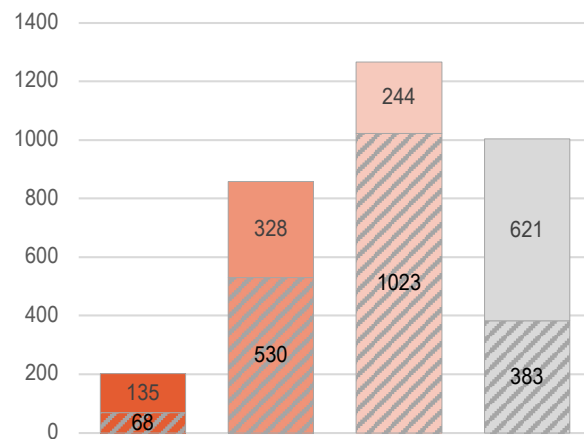
Metropoolregio's Randstad



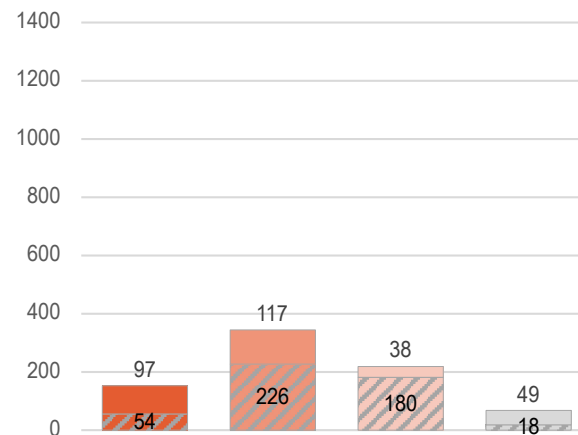
Legenda:

- Onafhankelijke Autobedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- De dekkingsgraad over Nederland is heel hoog met onder andere 30% van alle onafhankelijke bedrijven gevestigd in landelijk gebied.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- 23% van de onafhankelijke autobedrijven is gevestigd in de Randstad. Dit is relatief laag vergeleken met de meeste andere BOVAG afdelingen (rond de 30%).
- Ruim 460 bedrijven zijn gevestigd 'in de stad' (maar niet op een bedrijventerrein). Deze bedrijven laten zien hoe onafhankelijke autobedrijven kunnen functioneren in gemengd stedelijk gebied.



Autodealers

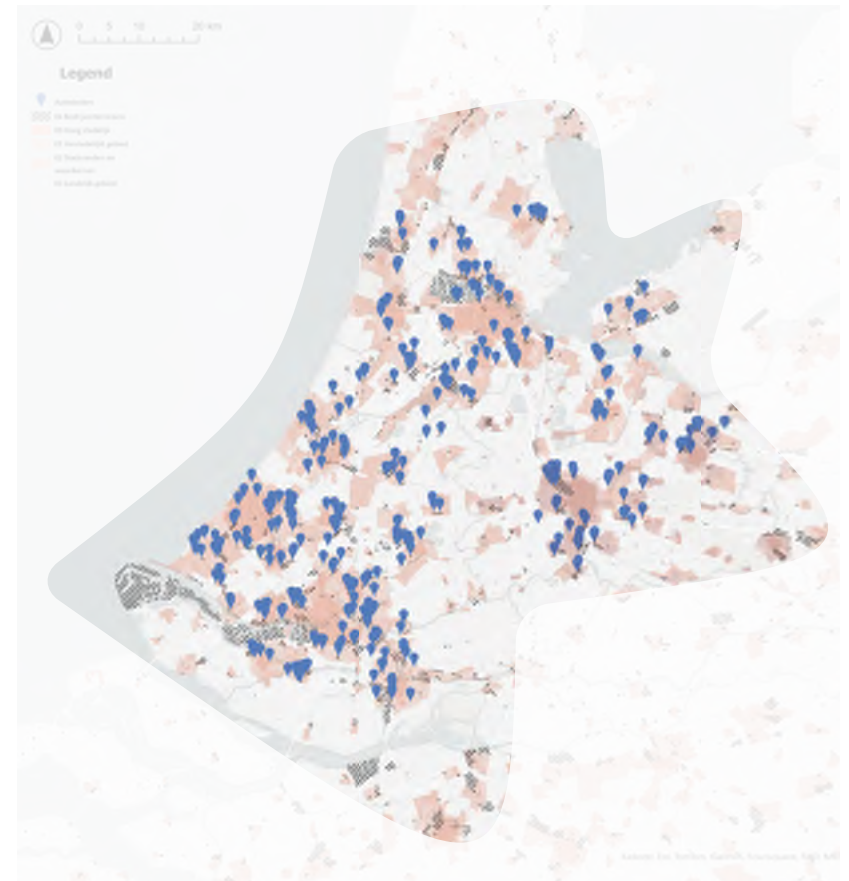
1751

Nederland



579

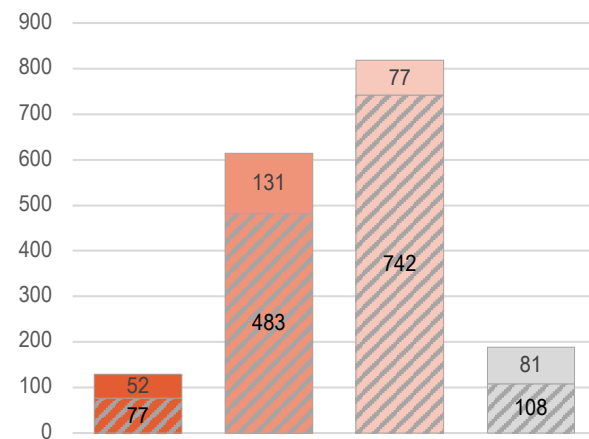
Metropoolregio's Randstad



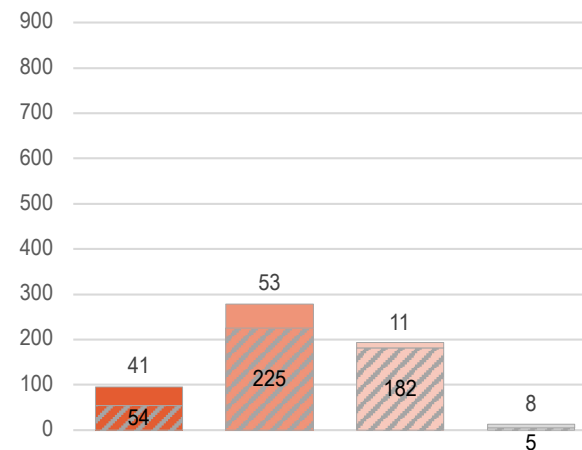
Legenda: Autodealers

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

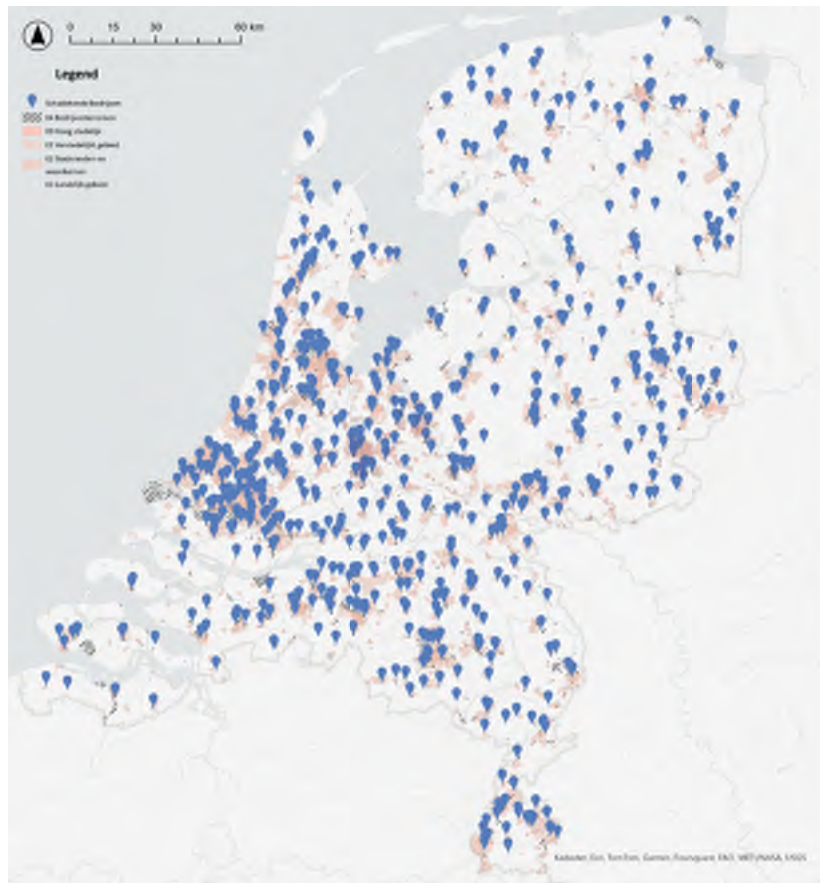
- Meer dan 80% van de autodealers is gevestigd op bedrijventerreinen, zowel in Nederland als geheel als binnen de Randstad.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- In de Randstad zitten de autodealers duidelijk rond de grotere steden. Op de kaart van Nederland valt ook een clustering rond de steden op. 70% van alle vestigingen zitten hier op een verstedelijkt of stadsrand-bedrijventerrein.
- Binnen de Randstad is 75% van de bedrijven op een (hoog-)stedelijk bedrijventerrein gevestigd; hier is stedelijke transformatie en inbreiding een belangrijk fenomeen om rekening mee te houden.



Schadeherstelbedrijven

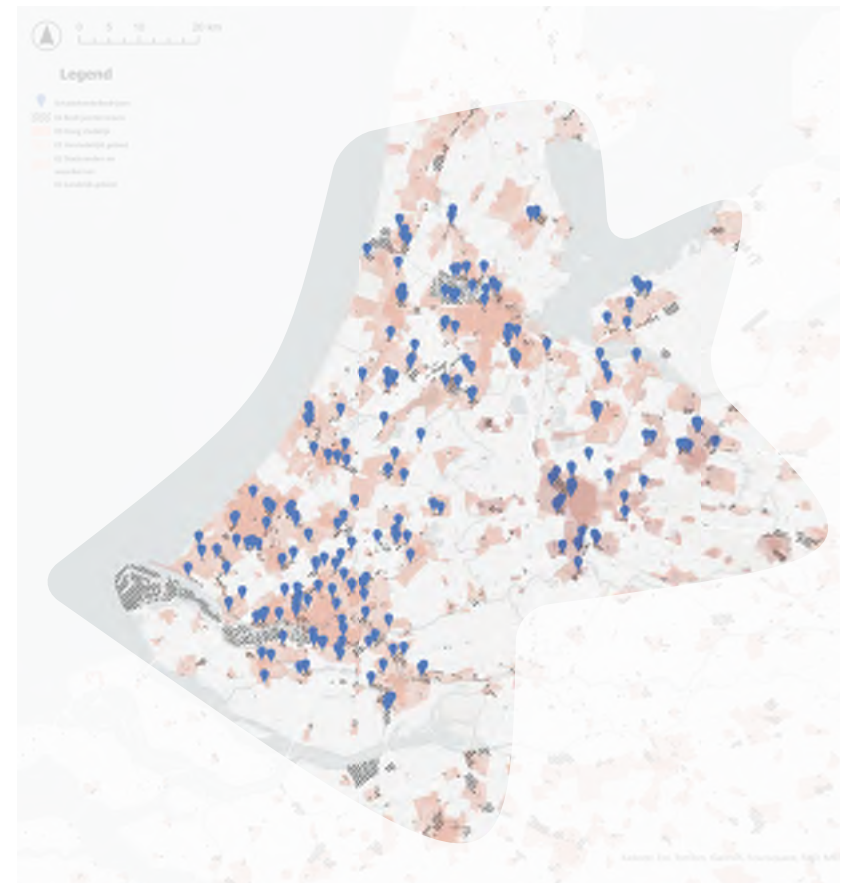
753

Nederland



229

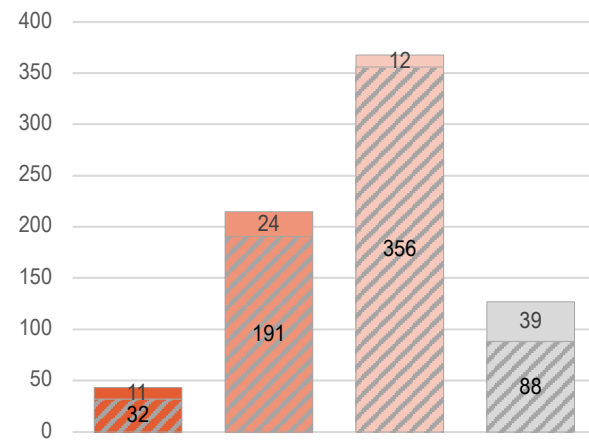
Metropoolregio's Randstad



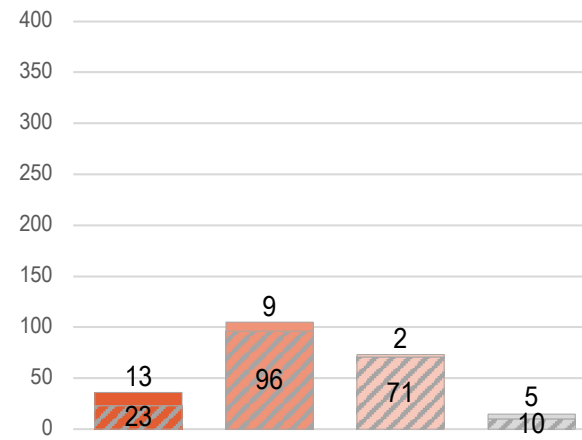
Legenda: Schadeherstelbedrijven

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoogstedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- Bijna 90% van alle schadeherstelbedrijven bevindt zich op bedrijventerreinen, zowel in Nederland als geheel als binnen de Randstad.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en het verbeteren van (multimodale) bereikbaarheid.
- Een aanzienlijk deel van de bedrijven is gevestigd op een (hoog-)stedelijk bedrijventerrein, zeker in de Randstad; hier is stedelijke transformatie en inbreiding een belangrijk aspect om rekening mee te houden.



Fietsbedrijven

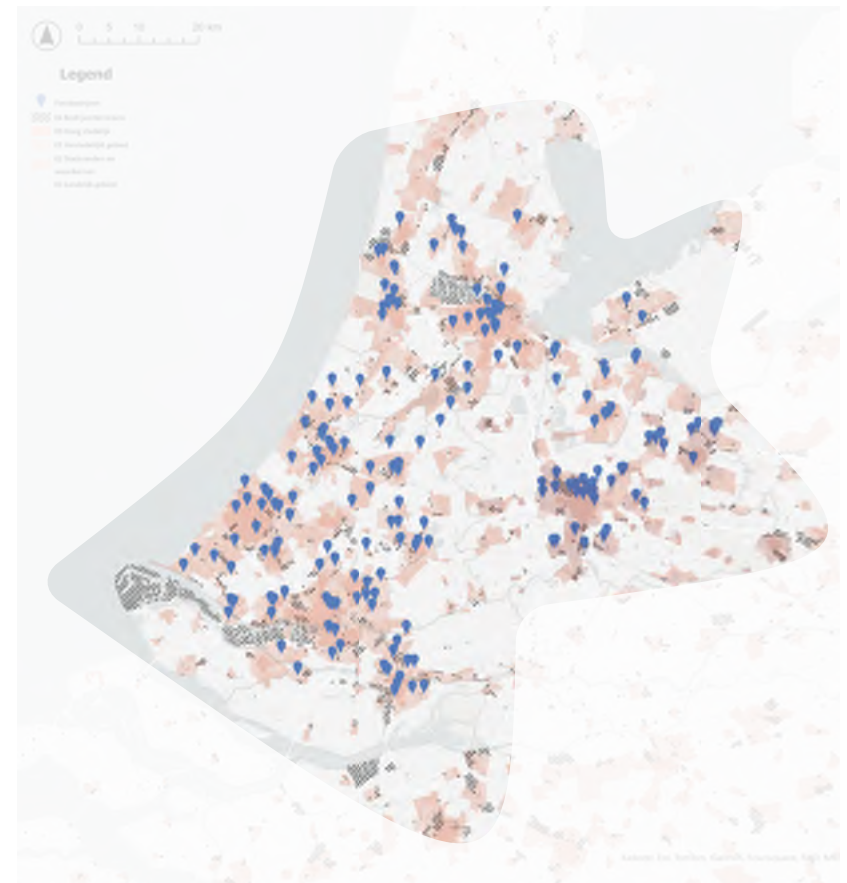
649

Nederland



187

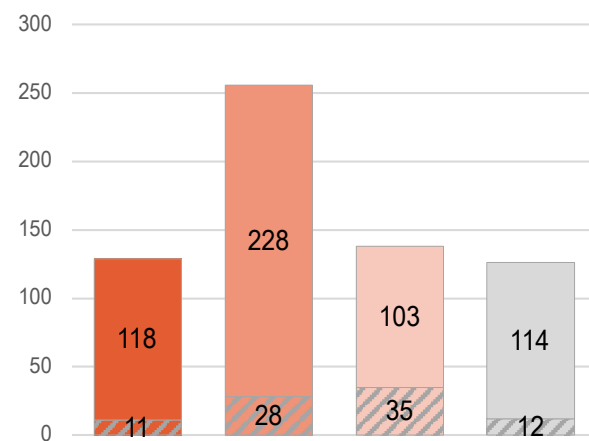
Metropoolregio's Randstad



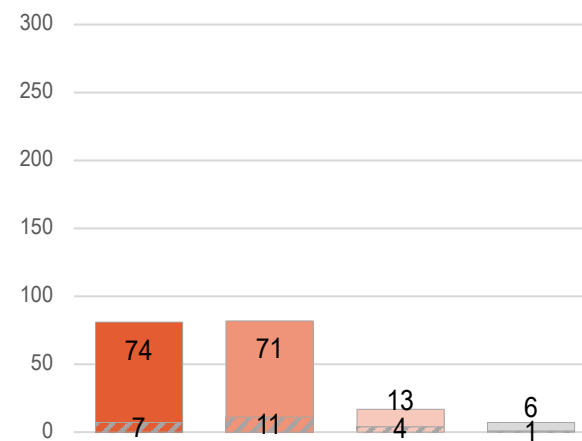
Legenda: Fietsbedrijven

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- Verreweg de meeste fietsenbedrijven zijn niet op een bedrijventerrein gevestigd. Fietsenbedrijven laten zich dan ook goed mengen met woningen en voorzieningen in wijken, dorpen en steden.
- Retail gebieden (stads- en dorpscentra) staan in veel steden onder druk; vanuit ruimtelijk perspectief is dit één van de grootste bedreigingen voor deze afdeling.
- In de Randstad is de dekking van (BOVAG) fietsbedrijven laag in het landelijke gebied, terwijl de e-bike en speedpedelec hier aan belang winnen.



Ruitschadeherstelbedrijven

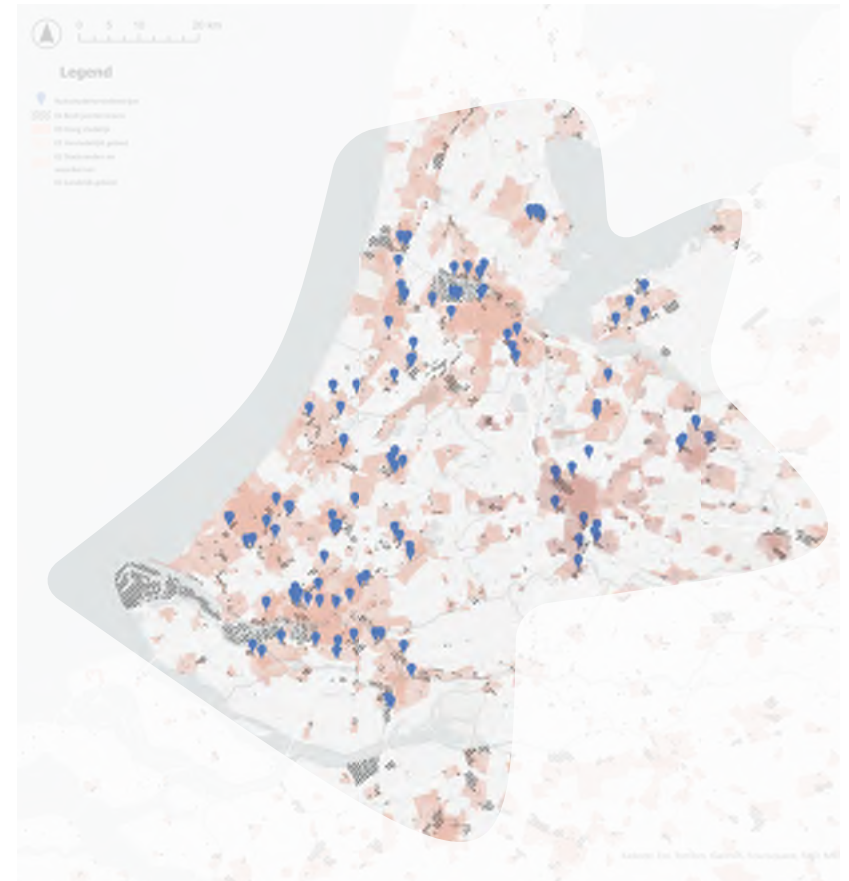
315

Nederland



115

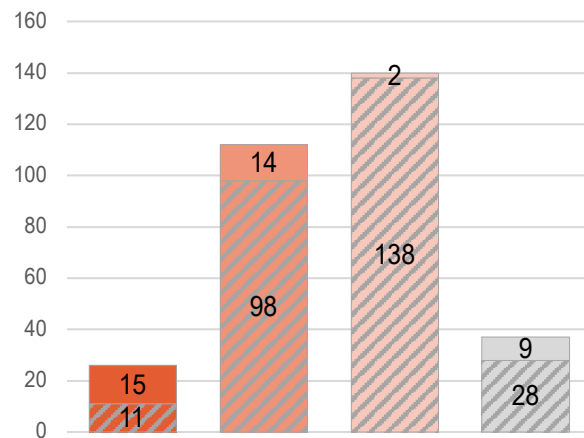
Metropoolregio's Randstad



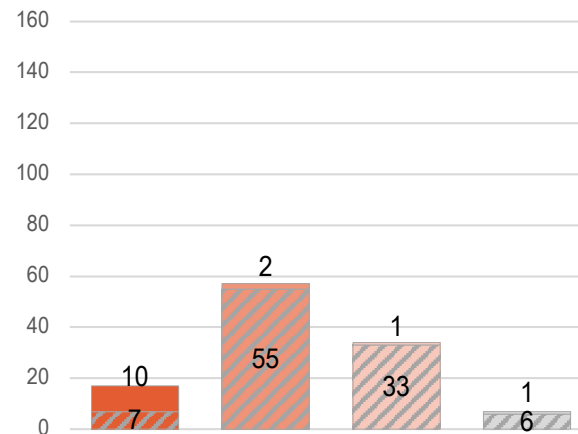
Legenda:

- Ruitschadeherstelbedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- Circa 90% van alle ruit schadeherstelbedrijven bevindt zich op bedrijfslocaties, zowel in Nederland als geheel als binnen de Randstad.
- Bedrijfslocaties aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en het verbeteren van (multimodale) bereikbaarheid.
- Een aanzienlijk deel van de bedrijven is gevestigd op een stedelijk bedrijfslocatie; hier is stedelijke transformatie en inbreiding een belangrijk aspect om rekening mee te houden.



Caravan- en Camperbedrijven

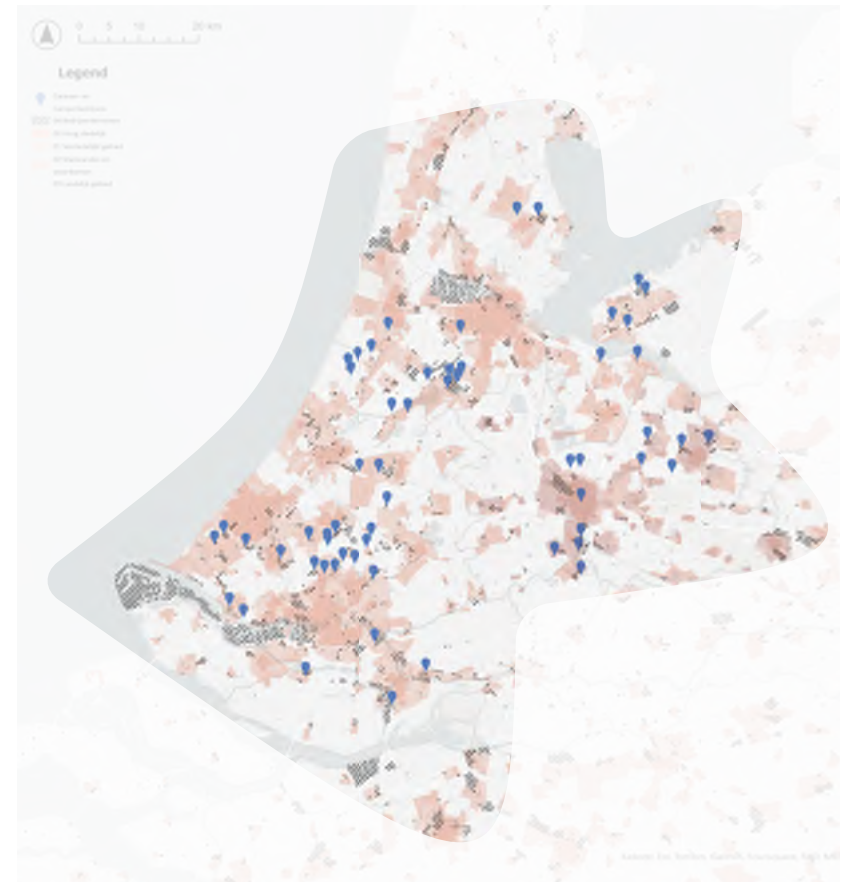
298

Nederland



60

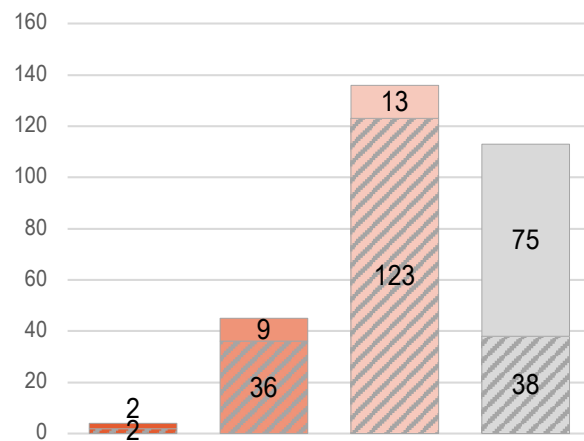
Metropoolregio's Randstad



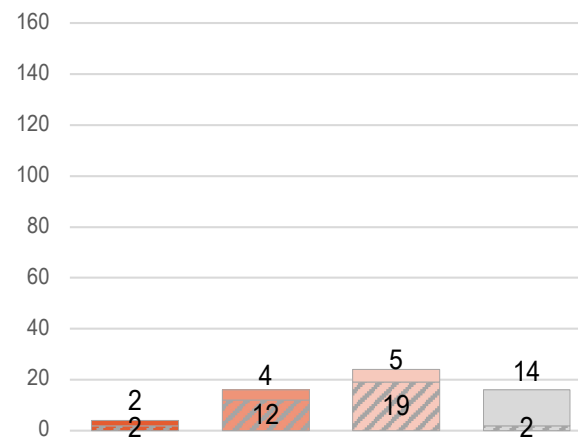
Legenda:

- Caravan- en Camperbedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

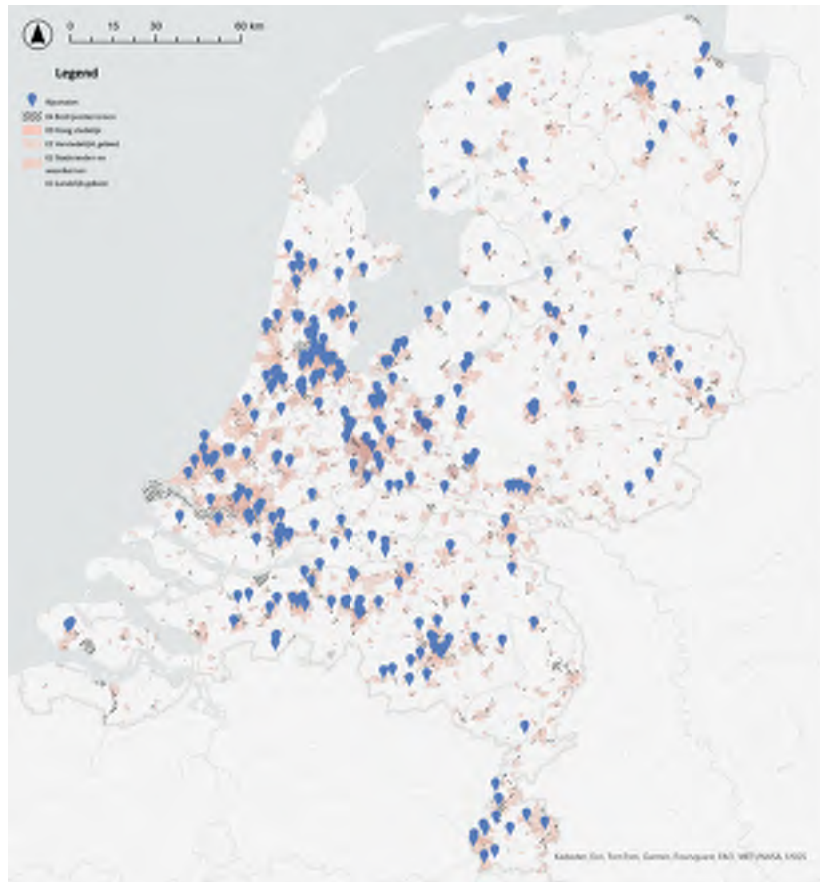
- De grote meerderheid van de caravan- en camperbedrijven is gevestigd op bedrijventerreinen én op autonome locaties in het landelijk gebied waar de ruimedruk relatief laag is.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- 20% van de bedrijven is gevestigd in de Randstad. Dit is relatief laag vergeleken met de meeste andere BOVAG afdelingen (rond de 30%) en vergeleken met de hoeveelheid mensen die hier wonen.



Rijscholen

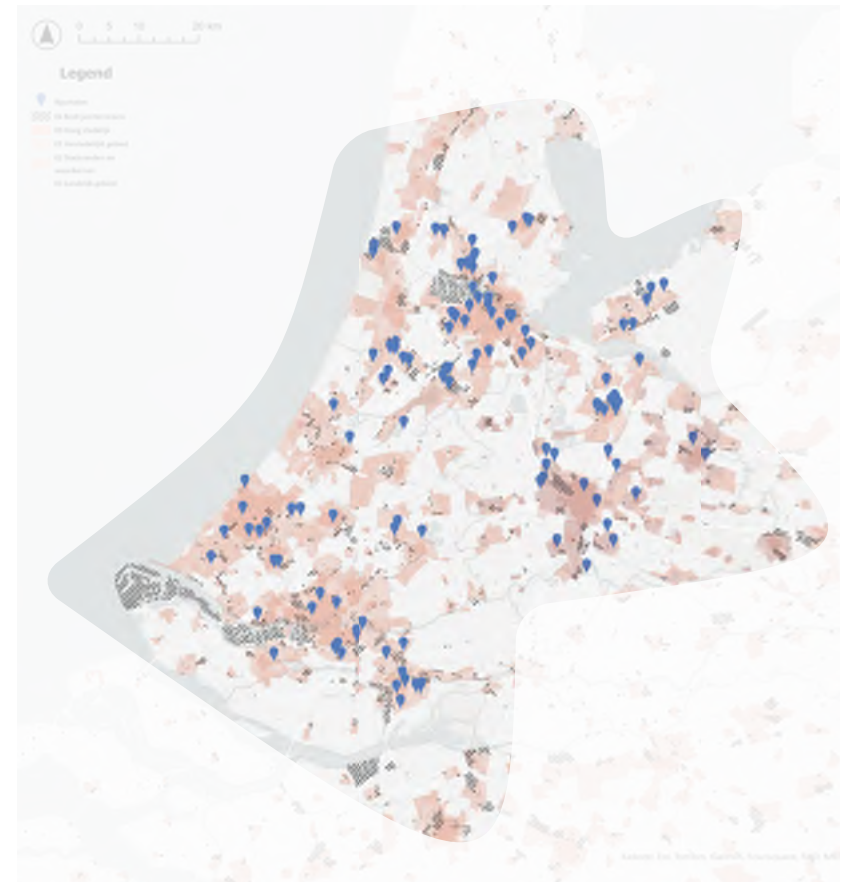
275

Nederland



118

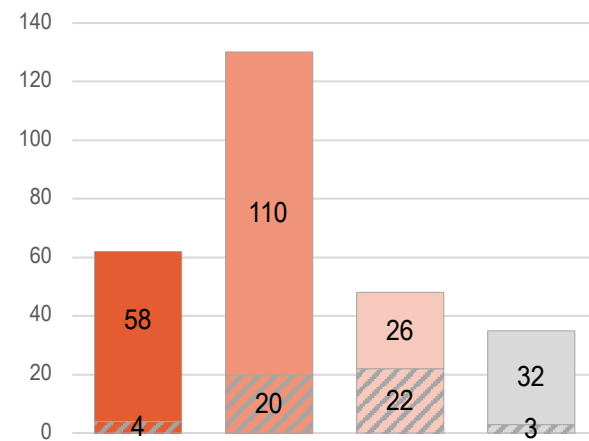
Metropoolregio's Randstad



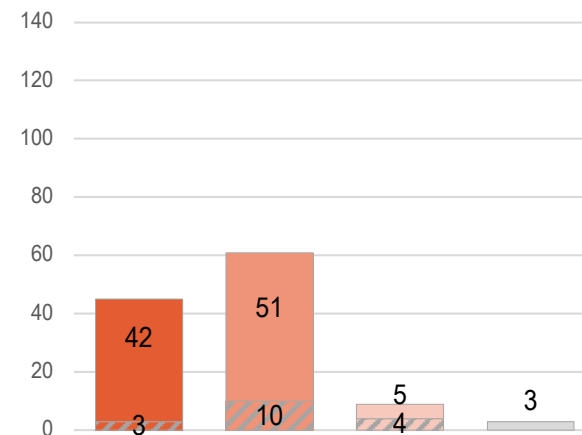
Legenda: Rijescholen

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoogstedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- De meeste rijsscholen zijn niet op een bedrijventerrein gevestigd. Rijsscholen laten zich door het type bedrijf dan ook goed mengen met woningen en voorzieningen in wijken, dorpen en steden.
- Wat opvalt op de kaart is dat (BOVAG) rijsscholen nog veel meer dan fietsbedrijven geclusterd zijn in de grote steden in Nederland.
- 43% van alle rijsscholen is te vinden in de Randstad, waar ze vooral rond Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht geclusterd zijn. Dit is heel hoog vergeleken met de andere branches.



Truckdealers

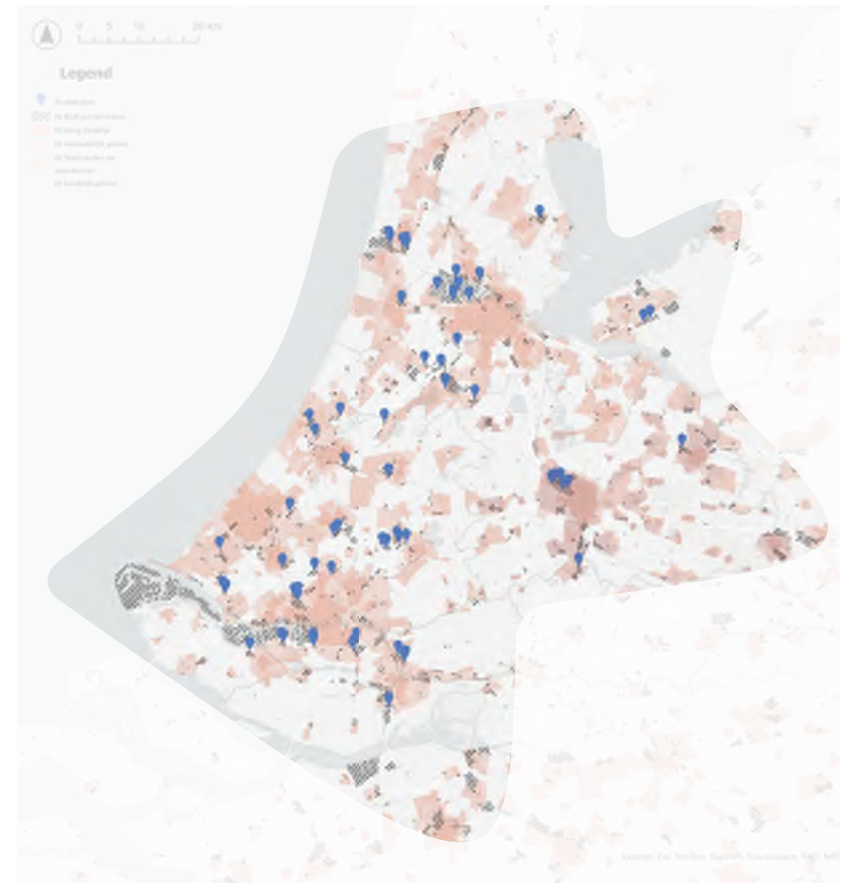
272

Nederland



73

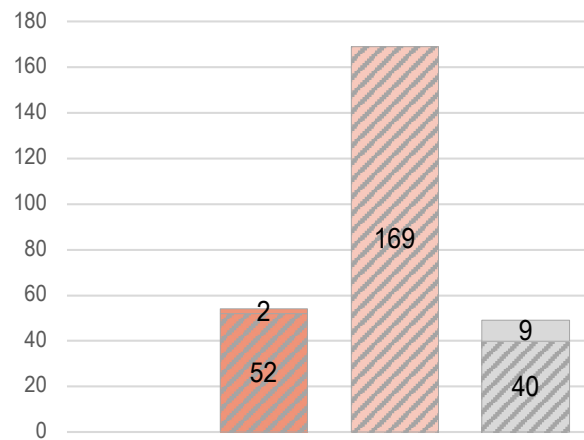
Metropoolregio's Randstad



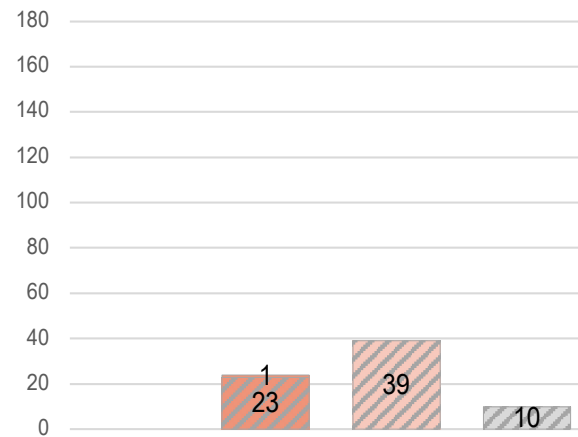
Legende: Truckdealers

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad

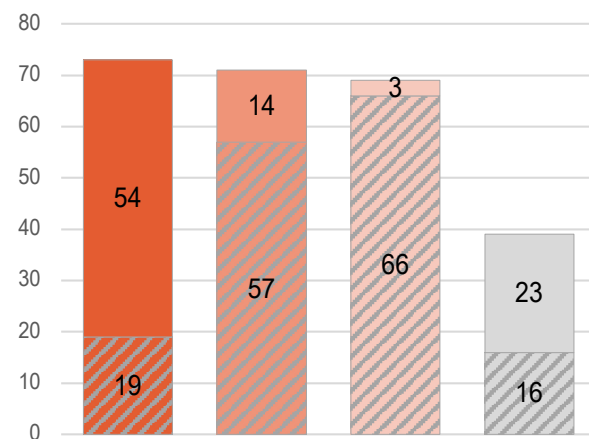


take-aways:

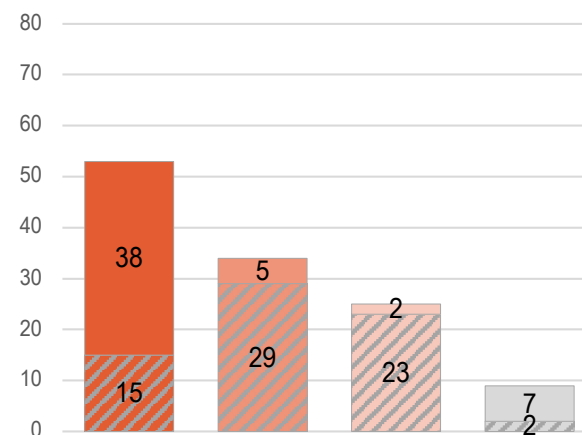
- Nagenoeg alle truckdealers zijn gevestigd op buiten de bebouwde kom gelegen bedrijventerreinen én op autonome locaties in het landelijk gebied.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet het hoogste. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- De locaties van truckdealers vallen ook opmerkelijk samen met hogere dichtheid van bedrijvigheid en de belangrijke corridors (Randstad, Bandstad en de Internationale Corridors).
- Voor de 24 bedrijven in de Randstad die op meer stedelijk gelegen locaties zitten geldt dat transformatie en verdichting een reële kans/bedreiging kan gaan vormen.



Nederland



Metropoolregio's Randstad

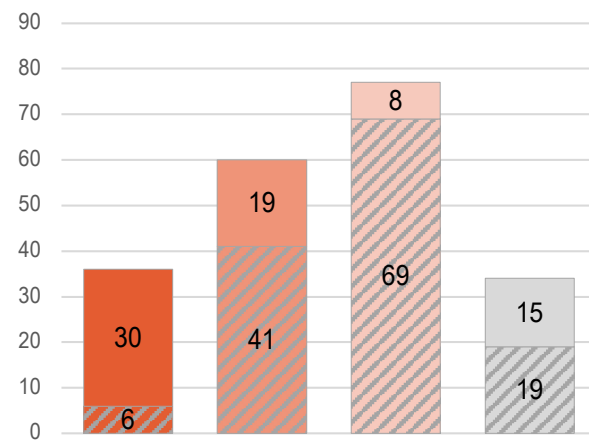


take-aways:

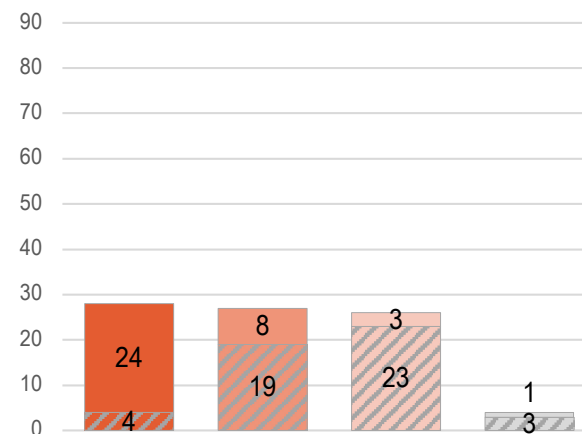
- Binnen deze afdeling is de opvallende spreiding te zien van enerzijds hoogstedelijke bedrijven en anderszijds bedrijven op bedrijventerreinen rond steden. Dit verschil is goed te verklaren vanuit de verschillen in typen verhuurmarkten.
- Daarnaast is een aanzienlijk deel van de bedrijven gevestigd op een (hoog-)stedelijk bedrijventerrein; hier is stedelijke transformatie en inbreiding een belangrijk aspect om rekening mee te houden.
- Voor deze afdeling zijn de ontwikkelingen in de Randstad (o.a. schiphol en ontwikkeling binnensteden van de grote steden) van bovengemiddeld belang, aangezien nagenoeg de helft van alle vestigingen daar te vinden is.



Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- De spreiding op de kaart wordt globaal gekenmerkt door de aanwezigheid rond de steden. Het valt ook op dat een groot aandeel in de Randstad ligt: 41% van alle gemotoriseerde tweewielerbedrijven is gevestigd in de randstad.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen in Nederland de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- Daarnaast is een aanzienlijk deel van de bedrijven gevestigd op een stedelijk bedrijventerrein; hier is stedelijke transformatie en inbreiding een belangrijk aspect om rekening mee te houden.
- Tenslotte is het aandeel bedrijven dat gevestigd is in hoogstedelijke gebieden (14.5%) relatief hoog. Deze bedrijven laten zich kennelijk goed mengen met woningen en voorzieningen in wijken, dorpen en steden.



Autowasbedrijven

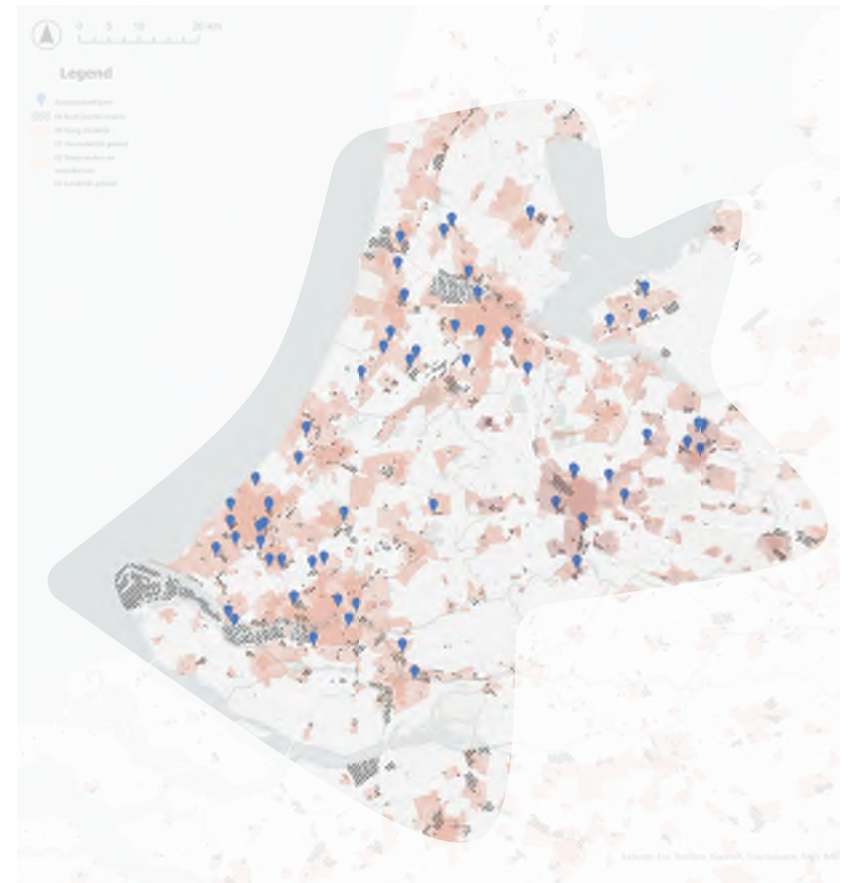
179

Nederland



61

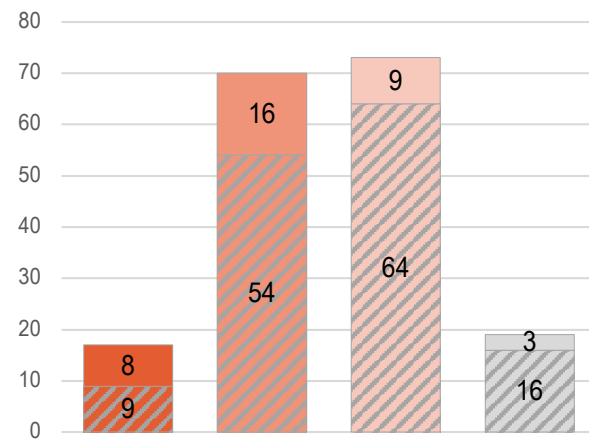
Metropoolregio's Randstad



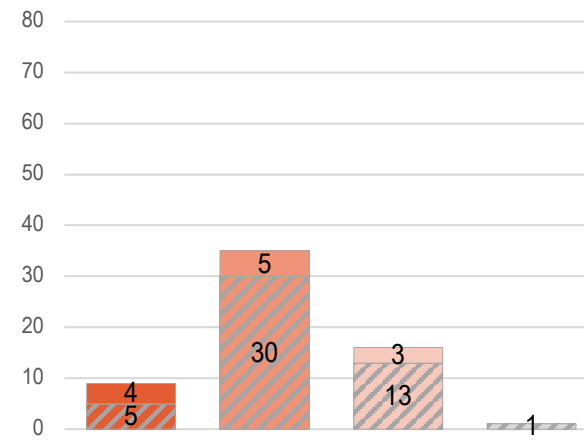
Legenda:

- Autowasbedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoogstedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



- hoogstedelijk
- hoogstedelijk (bedrijventerrein)
- stedelijk
- stedelijk (bedrijventerrein)
- overgangsgebieden stad-land
- overgangsgebieden stad-land (bedrijventerrein)
- landelijk
- landelijk (bedrijventerrein)

take-aways:

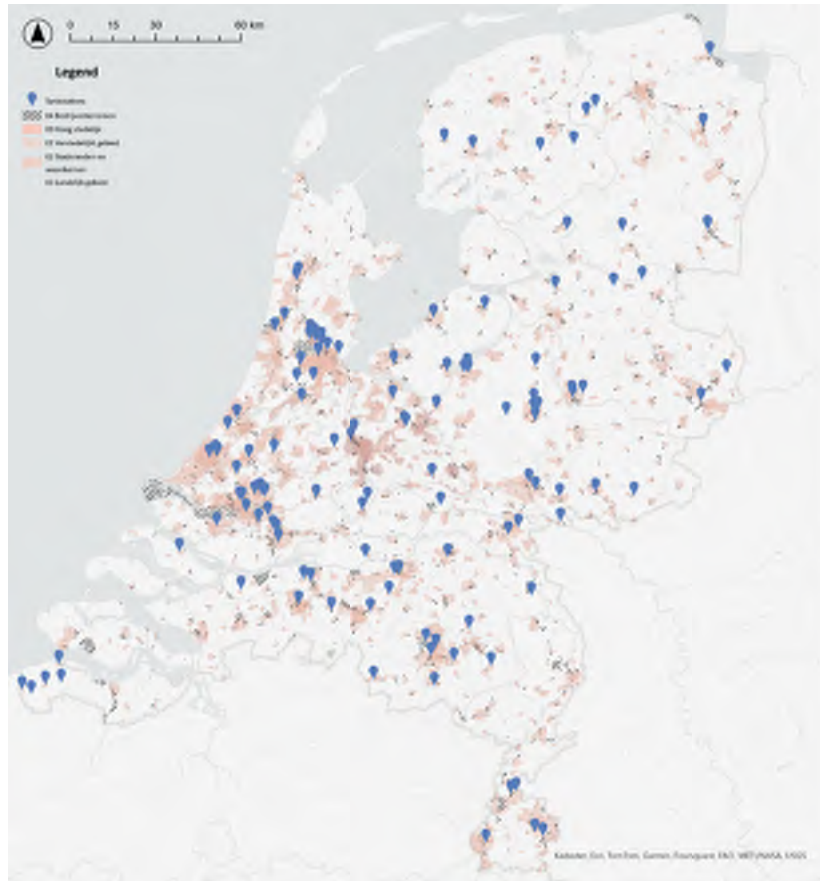
- De spreiding op de kaart wordt gekenmerkt door concentratie rond de steden.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen in Nederland de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.



Tankstations

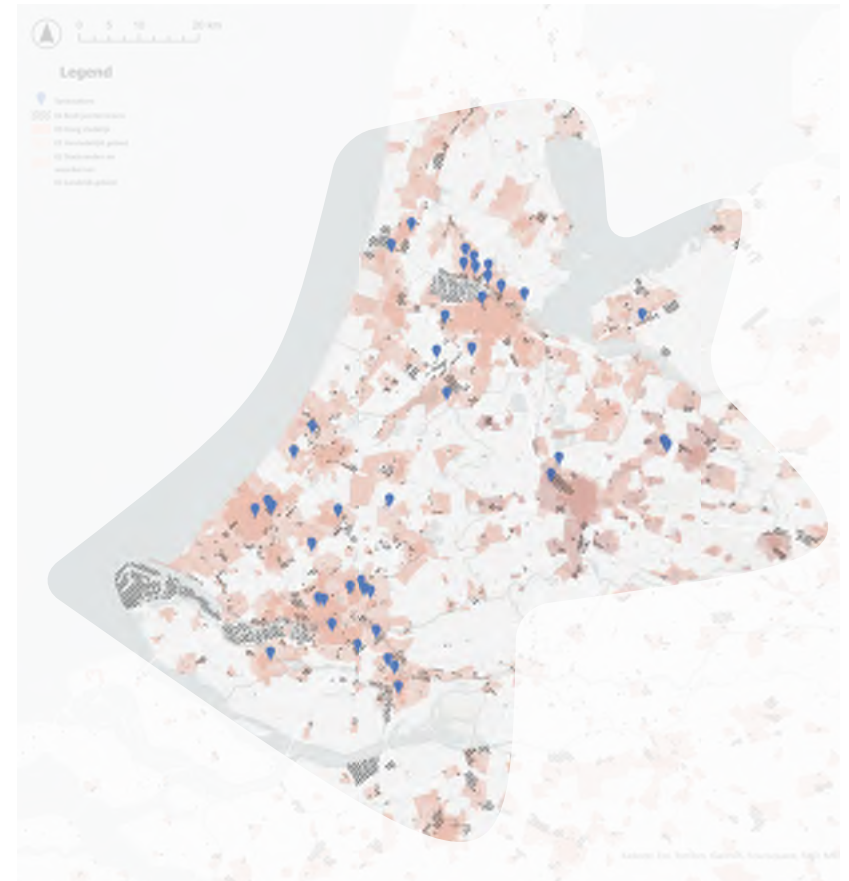
125

Nederland



42

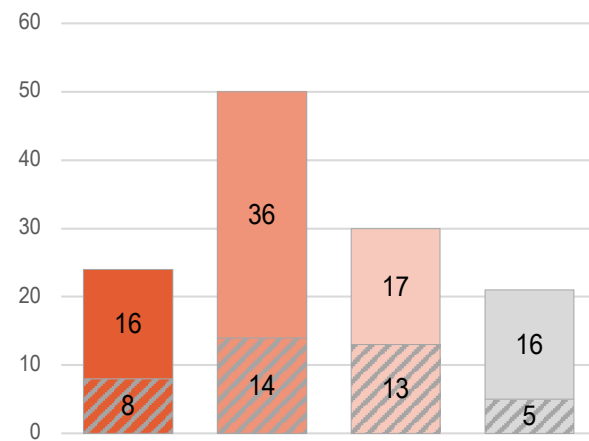
Metropoolregio's Randstad



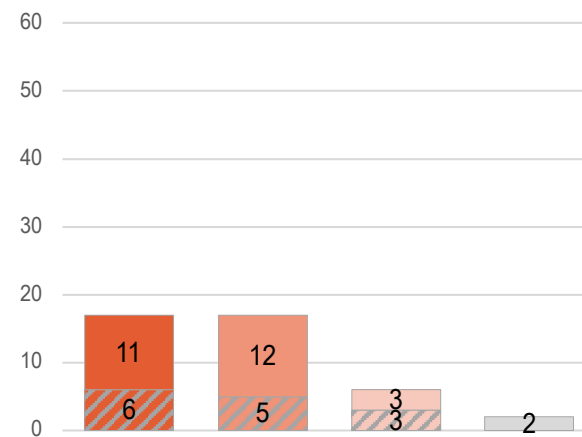
Legenda: Tankstations

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoogstedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

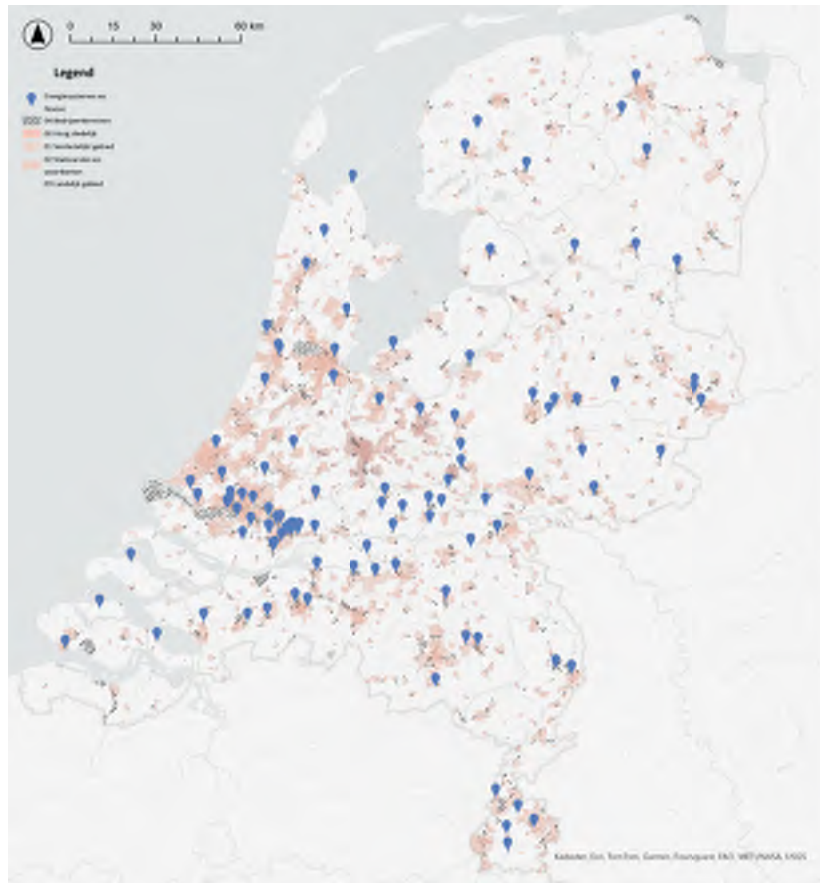
- De spreiding op de kaart wordt gekenmerkt door aanwezigheid rond de steden.
- Het onderscheid naar bedrijventerrein of niet is voor deze afdeling minder relevant omdat de locaties veel meer bepaald worden door de (ring)wegenstructuur van steden waaraan ze veelal gevestigd zijn.
- Het grote aandeel vestigingen in stedelijk gebied blijft daarbij opvallend. Zeker gezien de veiligheidsafstanden bij specifieke vormen van brandstof opslag is verdichting in steden een serieuze factor om rekening mee te houden.
- De clustering van bij de BOVAG aangesloten bedrijven in de regio's Amsterdam en Rotterdam-Dordrecht is opvallend.



Energiesystemen en Revisie

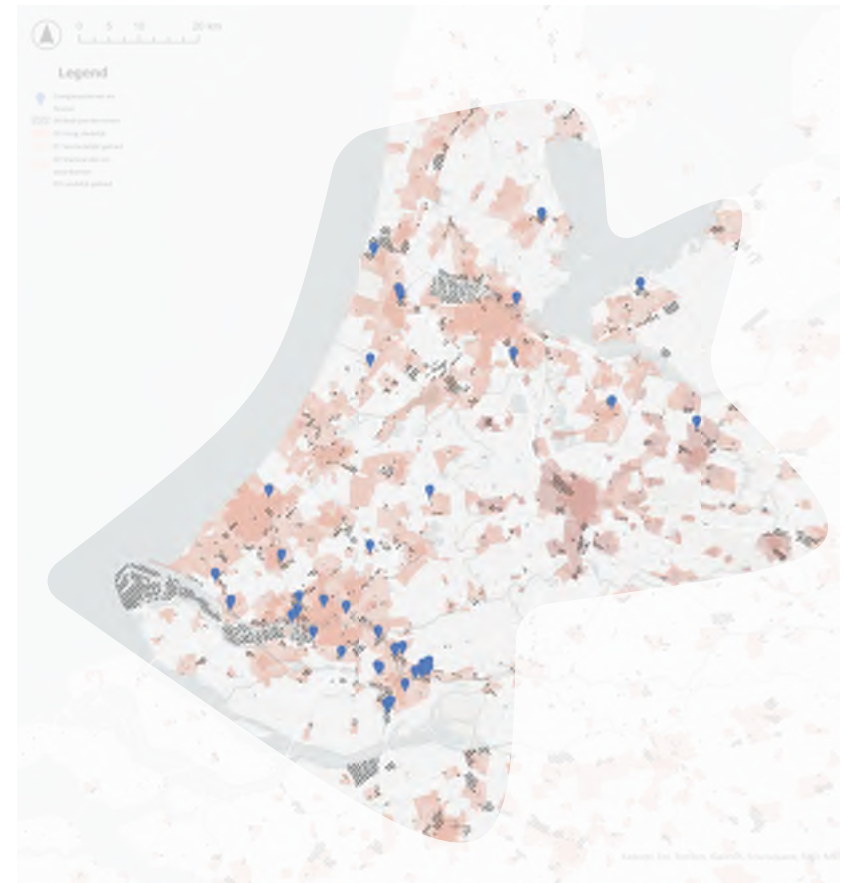
114

Nederland



43

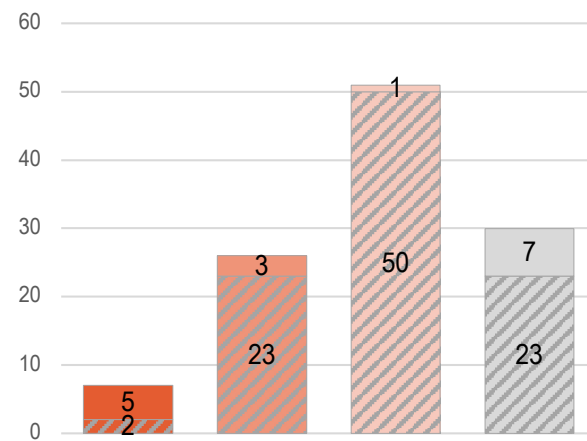
Metropoolregio's Randstad



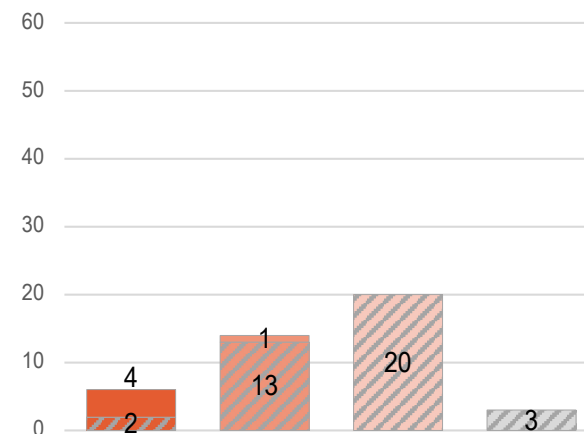
Legenda:

- Energiesystemen en Revisie
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

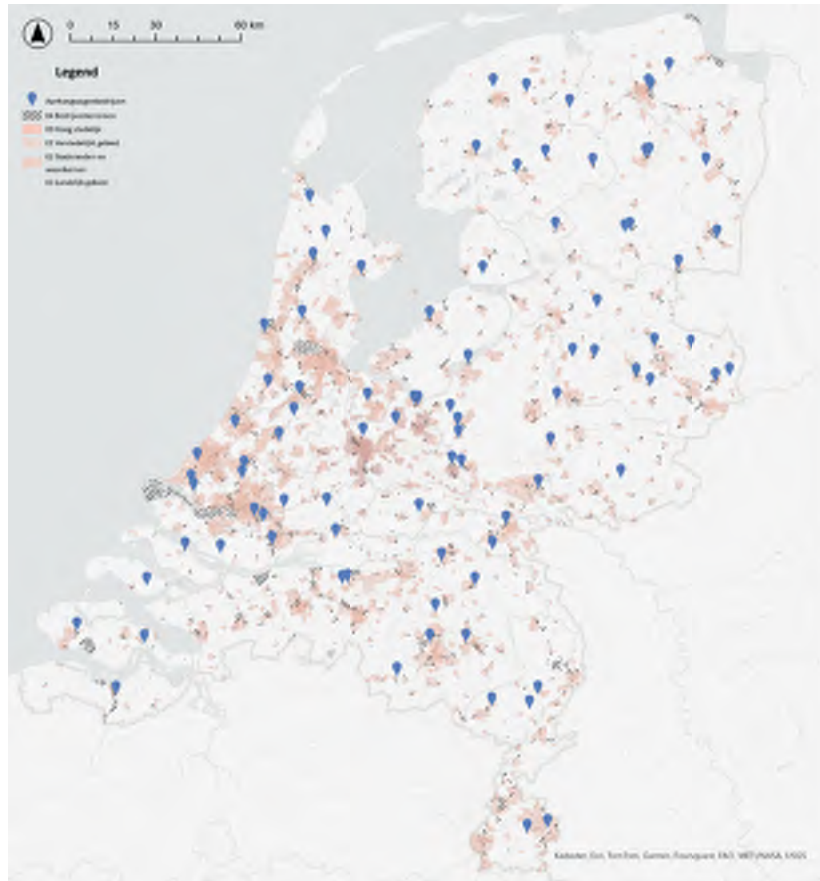
- De clustering van bedrijven in de regio Rotterdam-Dordrecht is opvallend op de kaart van Nederland.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen in Nederland de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.



Aanhangwagenbedrijven

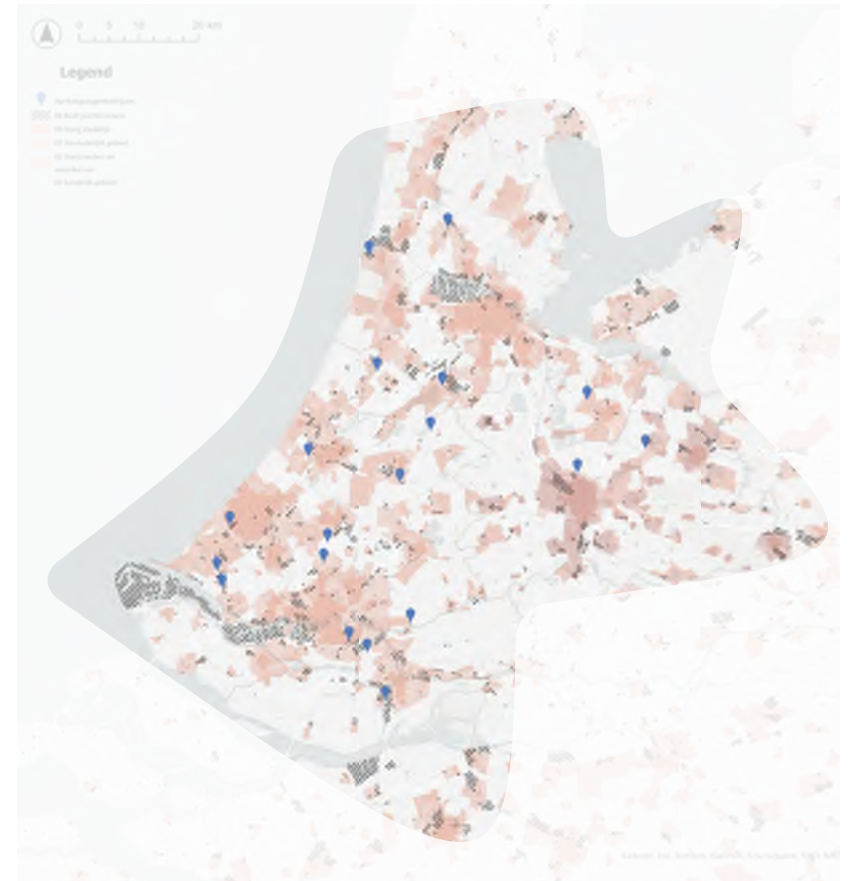
91

Nederland



19

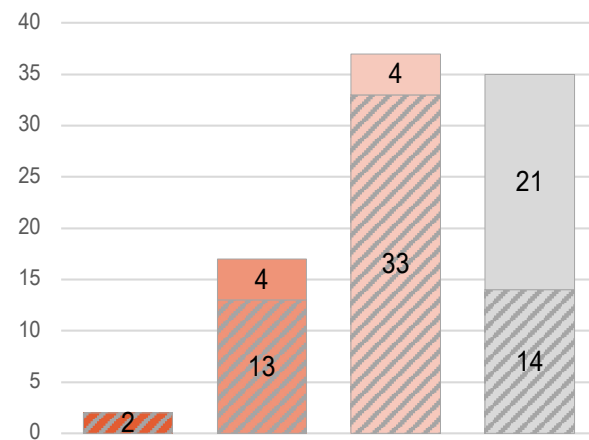
Metropoolregio's Randstad



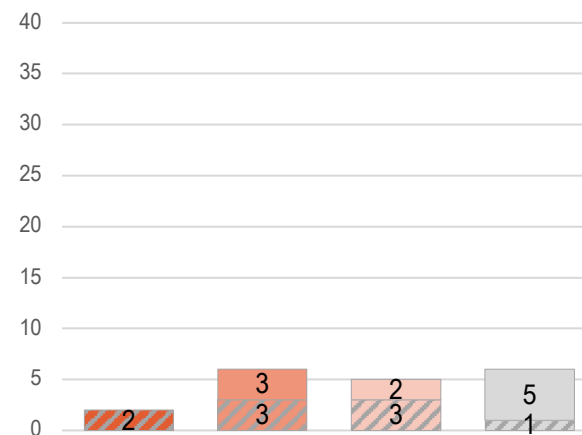
Legenda: Aanhangwagen-bedrijven

- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

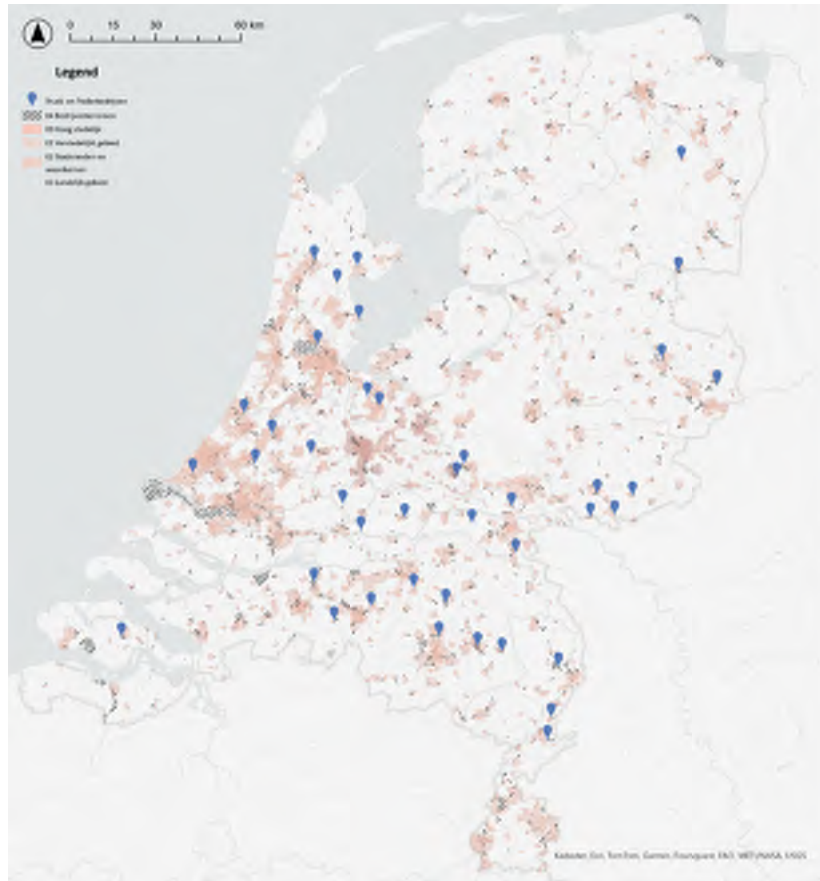
- De spreiding van aanhangwagenbedrijven over Nederland laat een goede dekking van Nederland zien. Wel opvallend is het kleine aantal BOVAG aanhangwagenbedrijven rond de grootste steden.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen in Nederland de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.



Truck- en Trailerbedrijven

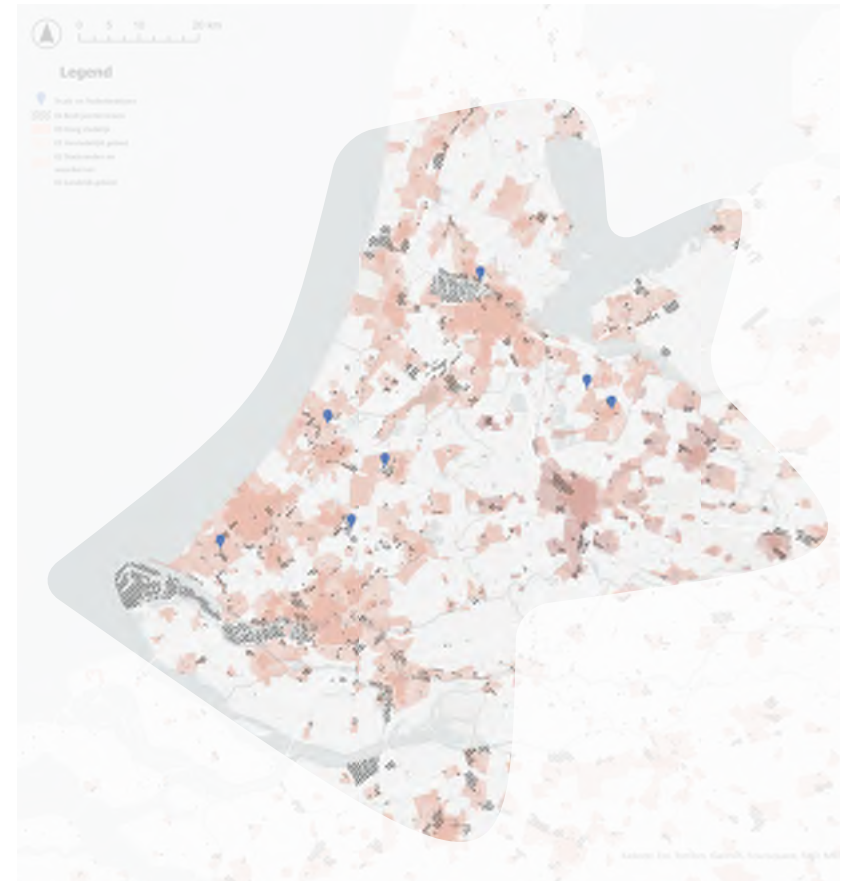
41

Nederland



7

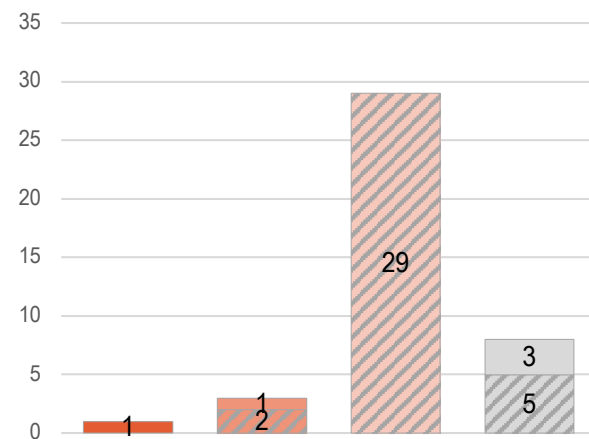
Metropoolregio's Randstad



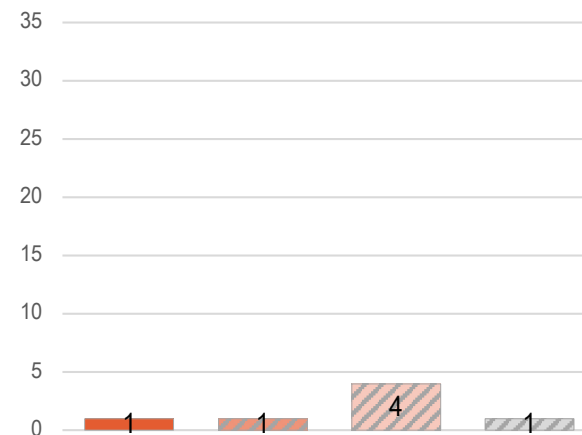
Legenda:

- Truck- en Trailerbedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoogstedelijk
- 01 Verstedelijk gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- De spreiding van truck- en trailerbedrijven over Nederland laat een duidelijke concentratie zien langs de internationale corridors in het midden en zuiden van het land.
- Bedrijventerreinen aan de rand van steden vormen in Nederland de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.



Nederland **41** Metropoolregio's Randstad **7**

41



7

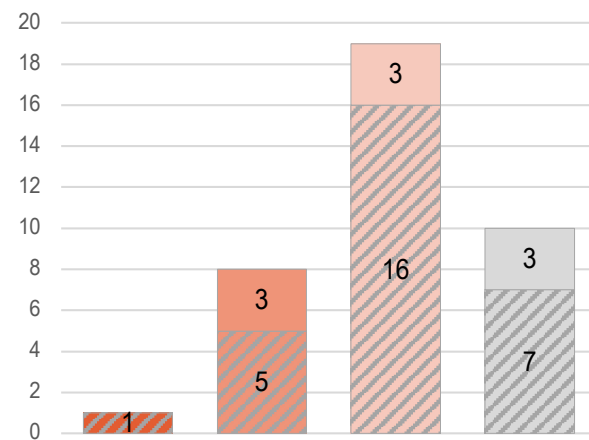


Legenda:

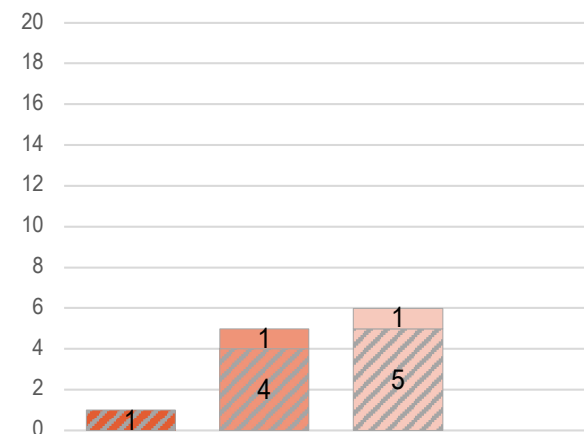
-  Restauranteurs
-  04 Bedrijventerreinen
-  00 Hoog stedelijk
-  01 Verstedelijkt gebied
-  02 Stadsranden en woonkernen
-  03 Landelijk gebied

-  04 Bedrijventerreinen
-  00 Hoog stedelijk
-  01 Verstedelijkt gebied
-  02 Stadsranden en woonkernen
-  03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



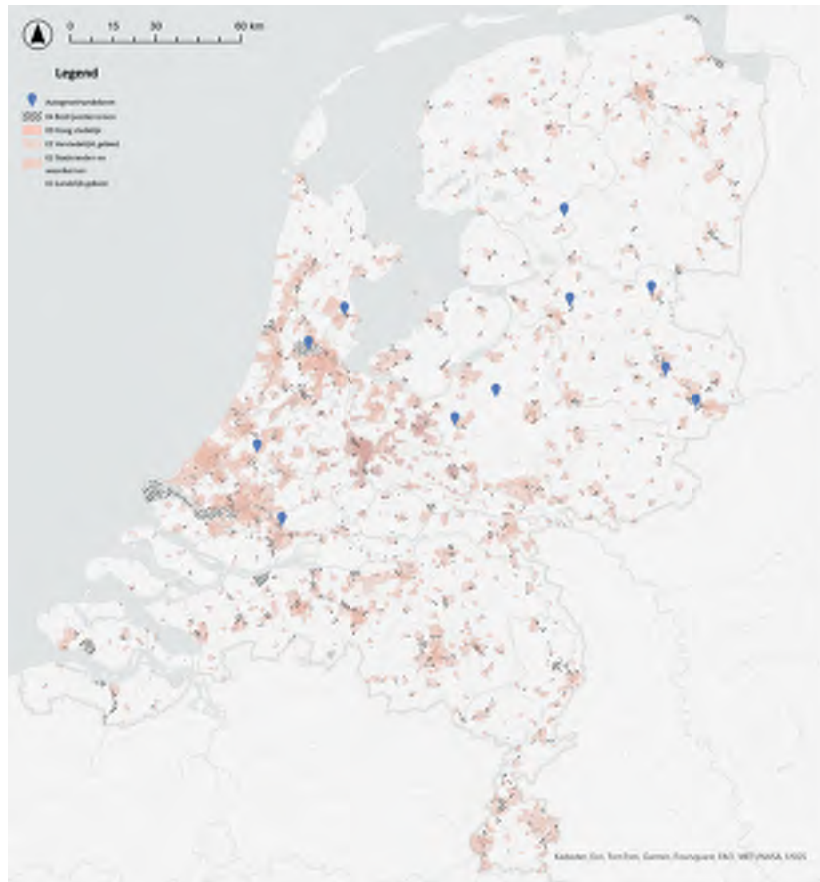
take-aways:

- Bedrijventerreinen aan de rand van steden en in landelijk gebied vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- De kaart van Nederland laat daarnaast grote 'witte vlekken' zien. BOVAG restaurateurs hebben dus waarschijnlijk een heel groot verzorgingsgebied.

Autogroothandelaren

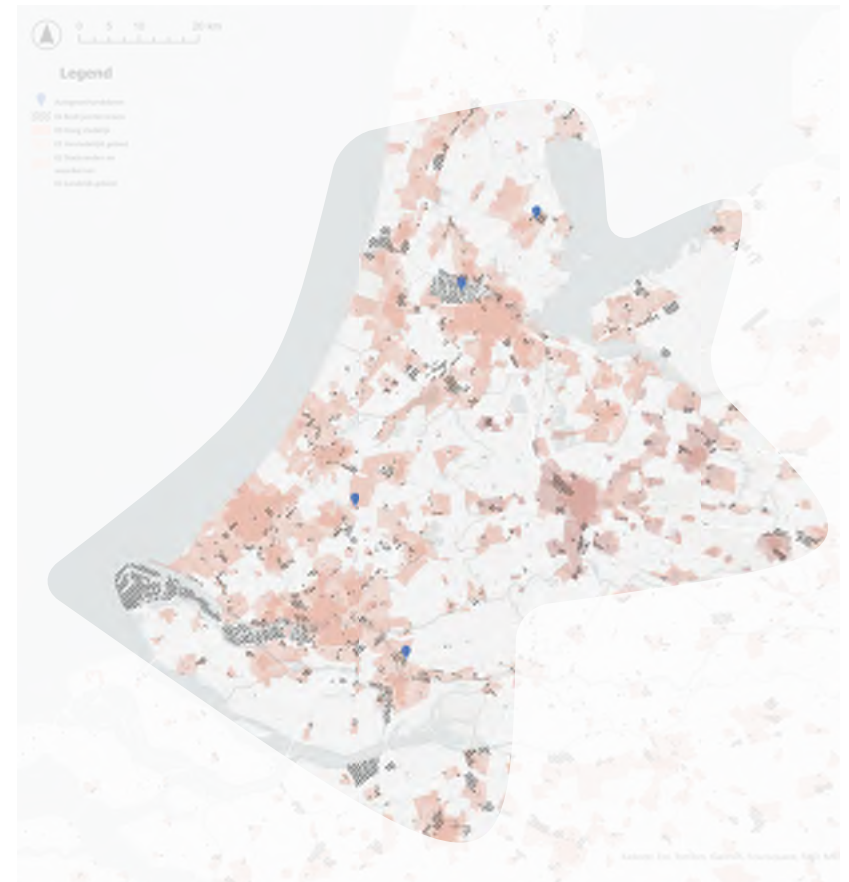
11

Nederland



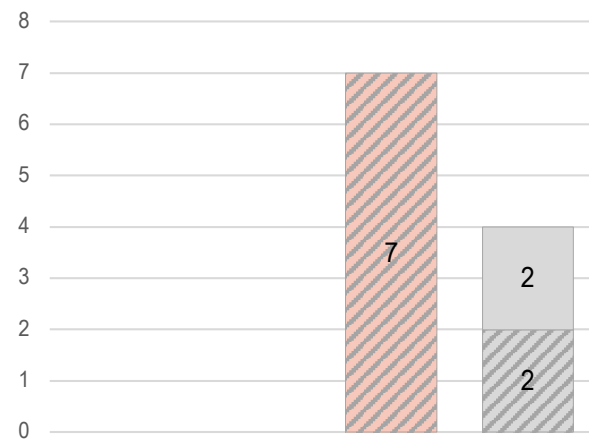
4

Metropoolregio's Randstad

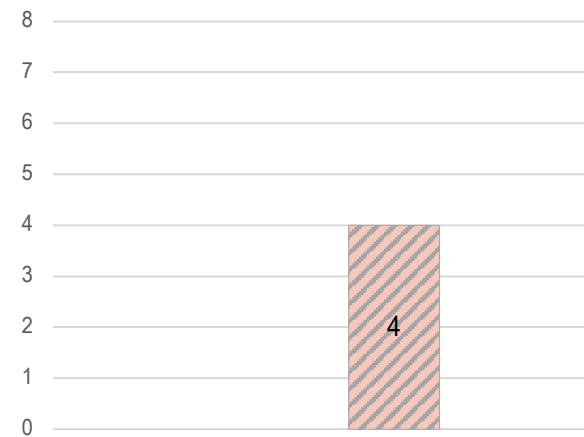


Legenda: ● Autogroothandelaren
 00 Hoogstedelijk gebied
 01 Verstedelijk gebied
 02 Stadsranden en woonkernen
 03 Landelijk gebied
 04 Bedrijventerreinen

Nederland



Metropoolregio's Randstad



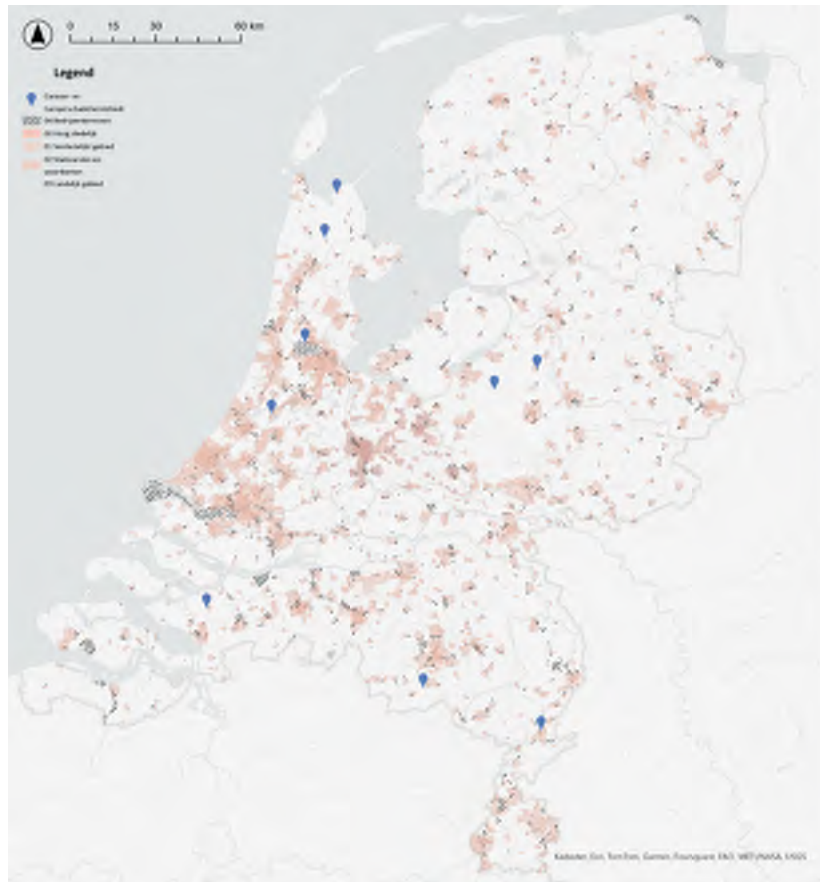
take-aways:

- Bedrijventerreinen aan de rand van steden en in landelijk gebied vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- De spreiding van van bedrijven over Nederland heeft weinig correlatie met verstedelijking of infrastructuur. De vestigingslocaties lijken eerder historisch gegroeid.

Caravan- en Camperschadeherstelbedrijven

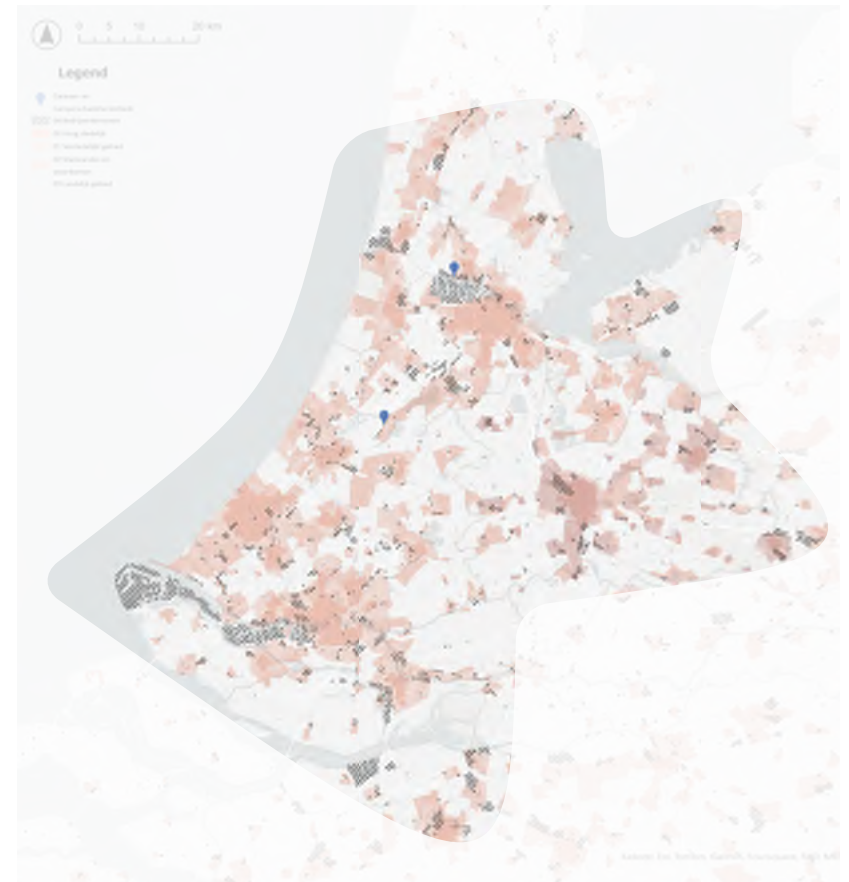
9

Nederland



2

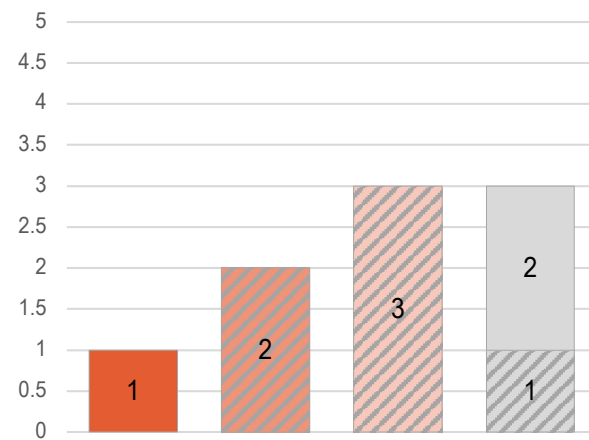
Metropoolregio's Randstad



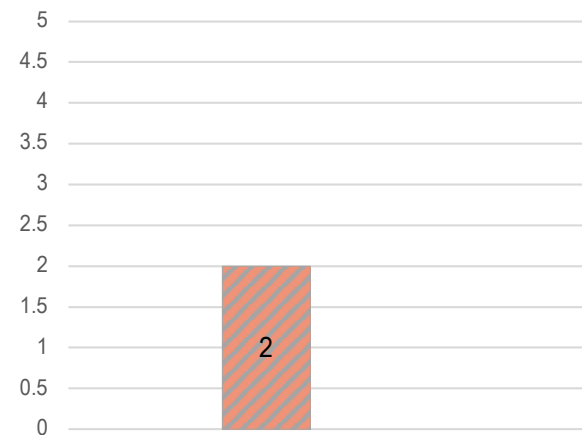
Legenda:

- Caravan- en Camperschadeherstelbedrijven
- 04 Bedrijventerreinen
- 00 Hoog stedelijk
- 01 Verstedelijkt gebied
- 02 Stadsranden en woonkernen
- 03 Landelijk gebied

Nederland



Metropoolregio's Randstad



take-aways:

- Bedrijventerreinen aan de rand van steden en in landelijk gebied vormen de grootste groep vestigingslocaties voor deze afdeling; hier is de verstedelijkingsdruk gemiddeld genomen niet heel hoog. De grootste ruimtelijke opgave ligt hier over het algemeen bij verduurzaming en verbetering van (multimodale) bereikbaarheid.
- De kaart van Nederland laat daarnaast grote 'witte vlekken' zien, waaronder heel noord-Nederland. In die regio hebben BOVAG bedrijven waarschijnlijk een erg groot verzorgingsgebied.



Colofon

Disclaimer Auteursrechten

Alle rechten voorbehouden. Teksten en (licenties van) afbeeldingen zijn eigendom van BOVAG of afkomstig uit publiek domein tenzij anders vermeld. Neem voor toestemmingen contact op met BOVAG en/of VenhoevenCS architecture+urbanism. Alles is in het werk gesteld om auteursrechthouders te traceren en toestemming te verkrijgen voor het gebruik van auteursrechtelijk beschermd materiaal. We worden graag op de hoogte gebracht van eventuele correcties die in toekomstige publicaties zouden moeten worden opgenomen.

Bronnen

Voor zover geen bronnen vermeld zijn onder de afbeelding is hieronder de bron vermeld:

cover:	ANP / Peter Hilz
p.7 links:	Urban Jungle project
p.7 midden:	gemeente Amsterdam / Posad Maxwan
p.12:	Stad Gent
p.68 boven:	CE Delft
p.69 links boven:	MEI architects
p.69 mid boven:	Autovink Zaandam
p.69 rechts boven:	Foppen bouw
p. 77 links:	Upwind development
p. 79 midden:	de Zwarte Hond
p 133:	Automotive campus Helmond

Alle overige beelden zijn afkomstig uit:

- beeldarchieven waar een licentie overeenkomst mee afgesloten is;
- beeldarchieven in bezit BOVAG en/of VenhoevenCS;
- overheidspublicaties
- Google Earth

**Een nieuw perspectief op ruimte en mobiliteit
2025**

Tekst, beeld en grafische vormgeving:
VenhoevenCS architecture+urbanism

Projectleiding VenhoevenCS:
Hermen Jansen | h.jansen@venhoevencs.nl

Projectleiding BOVAG:
Thomas Edens

