



Het geheim van bedrijventerrein Noordwest

1 december 2016 – Gilbert Bal (Roots Beleidsadvies)

Van opslagdepot voor overtollig havenslib tot één van de belangrijkste clusters van innovatieve bedrijven in Rotterdam. Dat is het bijzondere verhaal van bedrijventerrein Noordwest. Zo'n 30 jaar geleden werd het terrein ontwikkeld voor "internationaal gerichte bedrijvigheid in de sectoren productie, assemblage, handel en distributie." Tegenwoordig is Noordwest een gemengd terrein met relatief veel bedrijven die als innovatief kunnen worden bestempeld. Reden genoeg om de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noordwest nader onder de loep te nemen. Welke lessen kunnen vanuit de ontwikkeling van Noordwest voor andere gebieden (in Rotterdam) worden geleerd?

De bijzondere historie van Noordwest

Bedrijventerrein Noordwest is ontwikkeld in wat voorheen de Oost-Abtspolder heette. Hoewel in de jaren '50 werd besloten om in deze polder overtollig havenslib te bergen, hadden de Rotterdamse bestuurders van toen een vooruitziende blik. Zo kreeg het gebied waar Noordwest tegenwoordig is gelegen, al in 1958 deels de bestemming "handel en industrie".¹ Tegelijkertijd werd niet veel haast gemaakt met de verdere planontwikkeling, vooral vanwege het jarenlang voldoende aanbod aan bedrijventerrein in de regio. Pas in 1985 werd gestopt met het bergen van havenslib en een begin gemaakt met het bouwrijp maken van "bedrijvenpark Rotterdam Noord-West".

Lange tijd werd er vanuit gegaan dat het te realiseren bedrijventerrein in de Oost-Abtspolder vooral een overloopfunctie zou hebben voor het nabijgelegen bedrijventerrein Spaanse Polder. De eerste ideeën over de inrichting van Noordwest ontliepen dan ook niet veel de stedenbouwkundige opzet van dat gebied. Zo zou ook Noordwest insteekhavens krijgen en eventueel zelfs een spoorwegemplacement.²

Pas in 1980 werden door de dienst Stadsontwikkeling nieuwe plannen gemaakt. Als reflectie op de als ouderwets ervaren opzet van de Spaanse Polder werd voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein gedacht aan een ruim en groen bedrijvenpark met 'speels kronkelende wegen'. Door veranderingen in de economische structuur en de stringenter wordende milieuwetgeving zou het bedrijventerrein in veel mindere mate opvang moeten bieden aan (primaire) productiebedrijven, maar veel meer aan bedrijven op het gebied van handel, assemblage en distributie.

Tegelijkertijd had het gemeentelijke grondbedrijf begin jaren '80 nog weinig vertrouwen in het tot ontwikkeling brengen van Noordwest. In 1982 bereikte de vraag naar bedrijventerreinen een dieptepunt en om de inmiddels oplopende renteverliezen een half toe te roepen werd zelfs even gedacht aan een ontwikkeling tot productiebos.³ De in 1985 herstellende economie en daaraan gekoppelde optimistische verwachtingen over de (weer toenemende) vraag naar bedrijventerreinen konden een dergelijke ontwikkeling voorkomen.

Op basis van een uitgevoerd onderzoek naar de vestigingswensen van bedrijven in Rotterdam⁴ werd voor Noordwest in 1985 een nieuw stedenbouwkundig plan ontwik-

¹ Gemeente Rotterdam (1958), Uitbreidingsplan-in-hoofdzaak-Oost-Abtspolder.

² Pastoor, J. (1991), Marketing van de Rotterdamse bedrijventerreinen.

³ Pastoor, J. (1991), Marketing van de Rotterdamse bedrijventerreinen.

⁴ Brink, I. (1985), Kwalitatieve aspecten van bedrijfsterreinen, een terreinverkenning.

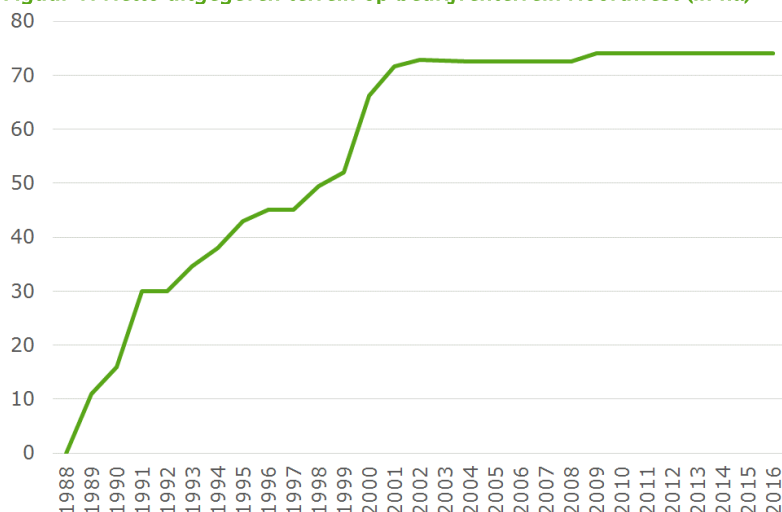
keld. Hierin werden de eerder voorgestelde 'speels slingerende wegen' van de hand gewezen en kregen goede ontsluitingswegen en een herkenbaar gridpatroon van wegen juist een belangrijke plaats. Nog in hetzelfde jaar werd door het grondbedrijf besloten om bedrijventerrein Noordwest in ontwikkeling te brengen en een gedeelte ervan bouwrijp te maken. Daarnaast werd mede door financiële bijdragen van het Rijk en de Provincie gestart met de bouw van de Doenkadebrug (tegenwoordig Doenbrug), waardoor het gebied een directe ontsluiting op de A13 kreeg.

Vliegende start na aanvankelijke aarzeling

Al vanaf begin jaren '80 werd geprobeerd bedrijven te interesseren voor vestiging op het bedrijventerrein. Bedrijven zagen het echter niet zitten om zich in deze 'verlaten polder' te vestigen; ook niet toen in 1985 een nieuw stedenbouwkundig plan voor het gebied was gemaakt. Bij het grondbedrijf leefde de overtuiging dat na de vestiging van een aantal 'pioniers' de aantrekkingskracht van het terrein zou verbeteren. Daarom besloot het grondbedrijf om de eerste 10 hectare tegen een 'pioniersprijs' uit te geven. Daarnaast werd in samenspraak met een reclamebureau een logo en brochure voor het bedrijventerrein ontwikkeld, werden advertenties in lokale en regionale dagbladen geplaatst en stonden in de Oost-Abtspolder reclameborden met de slogan " 't is opperbest in Rotterdam Noord-West ".

Feit was dat pas eind 1987 een projectontwikkelaar het samen met een belegger aandurfde om op risico, d.w.z. zonder voorverhuur, te starten met de bouw van een bedrijfsverzamelgebouw. Vervolgens ging het echter hard. Doordat alleen de eerste 10 hectare zou worden uitgegeven tegen een pioniersprijs werd het voor ontwikkelaars een race tegen de klok om binnen die eerste 10 hectare te vallen. In 1988 werd uiteindelijk 11 hectare van het terrein uitgegeven (zie figuur 1).

Figuur 1: Netto uitgegeven terrein op bedrijventerrein Noordwest (in ha)



Bron: IBIS, bewerking Roots Beleidsadvies

Hoewel het gemeentelijk grondbedrijf daarmee de gewenste start had gerealiseerd, werd zij ongerust over het hoge tempo waarin de ontwikkeling van Noordwest verliep. Aanvankelijk werd namelijk meer dan 80% van de uitgifte benut voor de ontwikkeling van bedrijfsverzamelcomplexen waarvan de ruimtes nog niet waren verhuurd. Als die ruimtes lang onverhuurd zouden blijven, zou dat het imago van het bedrijventerrein mogelijk schaden. Om dit te voorkomen, werd al in 1988 besloten om uitsluitend nog grondreserveringen te verlenen aan projectontwikkelaars met toekomstige huurders.⁵

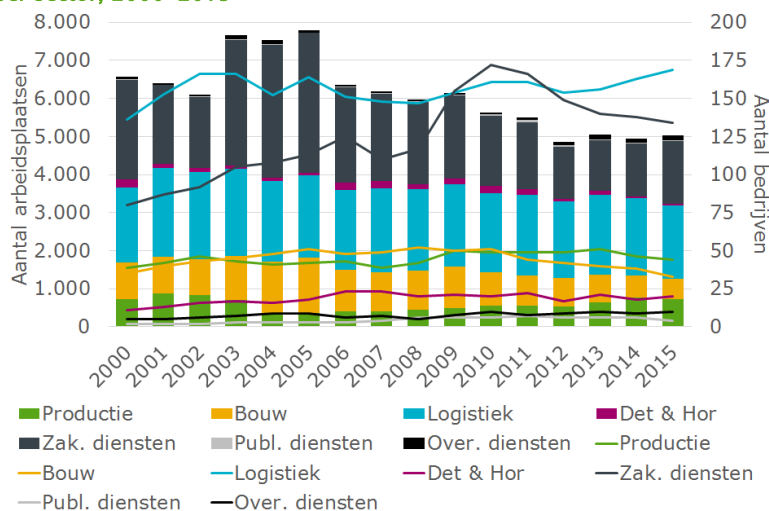
⁵ Pastoor, J. (1991), Marketing van de Rotterdamse bedrijventerreinen.

De eerste bedrijven op Noordwest

Mede hierdoor vestigden zich in de eerste jaren diverse bedrijven in het gebied. Zo waren begin 1990 op Noordwest 45 bedrijven gevestigd. Het grootste deel hiervan betrof logistieke bedrijven.⁶ Naast de Aziatische handels- en distributiecentra ging het om groothandel- en transportbedrijven; voor een belangrijk deel ook afkomstig uit Rotterdam zelf (ca. 75%). Onder de eerste vestigers was het aantal productiebedrijven en zakelijke dienstverleners relatief klein.

Ruim 25 jaar later is dit anders. Nog steeds zijn logistieke bedrijven de belangrijkste gebruikers van het terrein, maar inmiddels is ook het aantal zakelijke dienstverleners groot (zie figuur 2). Hoewel dit aantal onder invloed van de economische crisis de afgelopen jaren iets is afgenomen, waren dit er in 2015 ruim 130 met in totaal zo'n 1.600 werknemers; bijna een derde van het totaal aantal op het terrein. Tegelijkertijd is de logistieke sector met ruim 1.900 banen nog altijd de belangrijkste werkgever op Noordwest.

Figuur 2: Aantal arbeidsplaatsen (staven) en bedrijven (lijnen) op Noordwest per sector, 2000–2015



Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Roots Beleidsadvies

Toenemende concentratie van innovatieve bedrijven

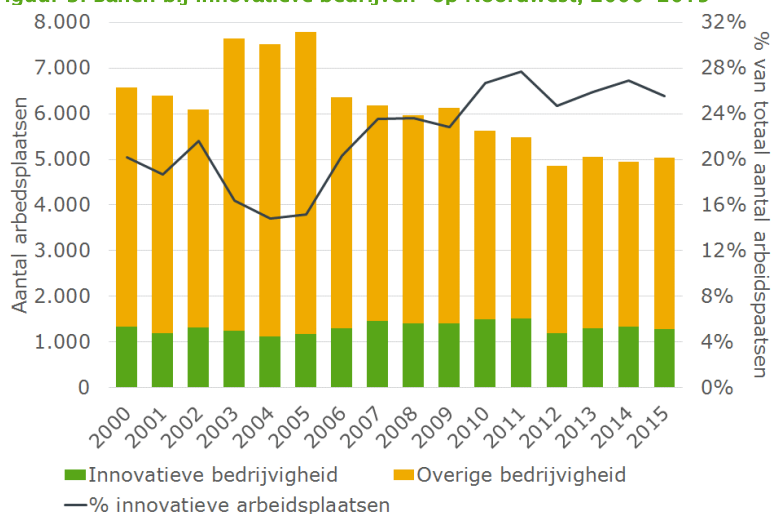
Binnen die logistieke sector is een aantal bedrijven dat op basis van een definitie van de OESO als innovatief kan worden aangemerkt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om groothandelsbedrijven als Transcend Information Europe en JK Nederland. Een groter deel van de innovatieve bedrijven kan echter worden gevonden in de zakelijke dienstverlening en productie.⁷ Voorbeelden zijn Enraf-Nonius, Giesbers en Van der Graaf, Milgro, Taniq en The Little Green Bag. De afgelopen jaren is het aantal arbeidsplaatsen bij dit type bedrijven min of meer gelijk gebleven en vanaf 2012 zelfs iets gegroeid (zie figuur 3).

Het totaal aantal banen bij innovatieve bedrijven op Noordwest bedroeg in 2015 zo'n 1.300. Dit betekent ruim 25% van de werkgelegenheid op het terrein; ver boven het gemiddelde in Rotterdam (nog geen 16%). Bovendien stak de groei vanaf 2012 (met ruim 7%) schril af bij de daling van de werkgelegenheid bij innovatieve bedrijven in Rotterdam als geheel (daling van ruim 8% in diezelfde periode). De vraag is wat nu de hoge (en groeiende) concentratie van innovatieve bedrijven op Noordwest verklaart.

⁶ Pastoor, J. (1991), *Marketing van de Rotterdamse bedrijventerreinen*.

⁷ De innovatieve bedrijven zijn geselecteerd op basis van de definitie zoals die vorig jaar in de *Economische Verkenning Rotterdam* is gehanteerd in het essay 'Ruimte voor innovatie' van W. de Vries *et al.*

Figuur 3: Banen bij innovatieve bedrijven⁸ op Noordwest, 2000–2015



Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Roots Beleidsadvies

Bedrijventerrein Noordwest als milieu voor doorgroeiërs

Navraag bij de verschillende innovatieve bedrijven leert dat zij Noordwest niet zo zeer hebben gekozen vanwege een verondersteld innovatiemilieu maar meer vanwege klassieke vestigingsplaatsfactoren als een relatief goede ligging (nabij A13 en A20), een relatief goede verhouding tussen prijs en representativiteit van bedrijfsruimte en de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel. Een opvallend kenmerk van de innovatieve bedrijven die zich op Noordwest hebben gevestigd, is dan ook dat zij voor een belangrijk deel 'doorgroeiërs' zijn. Ofwel, bedrijven die elders zijn gestart, een succesvolle strategie bleken te volgen en (daarom) zochten naar een geschikte locatie om de groei te accommoderen. Noordwest blijkt voor die 'doorgroeiërs' een uitermate geschikt terrein.

Bedrijventerrein Noordwest is daarmee geen toevallige concentratie van innovatieve bedrijven. Een belangrijk deel van de innovatie komt immers van jongere bedrijven en die kunnen zich in het algemeen niet alles veroorloven. Jonge bedrijven kijken kritisch naar de prijs-kwaliteitverhouding van bedrijfsruimte en zijn in belangrijke mate afhankelijk van het personeel dat bij hen werkt. Voor innovatieve bedrijven die in bijvoorbeeld Rotterdam of Delft zijn gestart, is Noordwest dan een goede locatie.

Tegelijkertijd is Noordwest geen innovatiemilieu in de zin dat op het terrein veel innovatieve bedrijven ontstaan. Voor die innovatieve starters is namelijk de nabijheid van kennisinstellingen, de mogelijkheid voor gedeeld gebruik van voorzieningen en/of apparatuur ('shared facilities') en de mogelijkheid tot interactie met andere innovatieve bedrijven van groot belang. Hoewel dit laatste in principe op Noordwest zou kunnen plaatsvinden, zijn op het terrein geen kennisinstellingen aanwezig en zijn de mogelijkheden voor gedeeld gebruik van voorzieningen en/of apparatuur beperkt.

Bovendien blijkt er weinig tot geen interactie plaats te vinden tussen de (innovatieve) bedrijven die op Noordwest zijn gevestigd. De innovatieve bedrijven blijken niet tot nauwelijks met elkaar samen te werken en waren daarnaar in hun vestigingsplaatskeuze ook niet primair op zoek. Belangrijker voor deze bedrijven bleek de aanwezigheid van een horecavoorziening, een leverancier van kantoorartikelen en uiteraard de eerder genoemde vestigingsplaatsfactoren zoals ligging, prijs en kwaliteit van bedrijfs-

⁸ Hierbij is aangesloten op de definitie zoals die vorig jaar in de Economische Verkenning Rotterdam is gehanteerd in het essay 'Ruimte voor innovatie' van W. de Vries *et al.*

ruimte en beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel. Voor een aantal bedrijven was bovendien het kunnen aangeven van Rotterdam als vestigingsplaats – in plaats van bijvoorbeeld Capelle aan de IJssel en Lansingerland – een plus.

De toekomst van Noordwest

Op dit moment is de ligging en de prijs-kwaliteitverhouding van bedrijfsruimte dan ook de belangrijkste kracht van Noordwest. De vraag is hoe deze kwaliteiten zich in de toekomst gaan ontwikkelen. Kijkend naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid zien we dat – ondanks de doorloop van bedrijven – de aanwezigheid van innovatieve werkgelegenheid behoorlijk consistent is. Bovendien wordt Noordwest niet alleen gekenmerkt door veel banen bij bedrijven die als innovatief kunnen worden bestempeld; ook op andere innovatie-indicatoren laat het bedrijventerrein al jaren goede scores zien. Zo herbergt Noordwest diverse bedrijven die de afgelopen jaren FD Gazelles waren⁹, heeft het bedrijventerrein een bovengemiddeld aantal octrooihouders en laboratoria en kent Noordwest meerdere zogenaamde kennisankers¹⁰. Het bedrijventerrein kwam in de analyse van W. de Vries *et al* (2016) dan ook met recht als één van de belangrijkste innovatiemilieus van Rotterdam naar voren.¹¹

Tegelijkertijd is het beeld van een innovatiemilieu vaak anders dan we op Noordwest zien. Noordwest blijkt juist een milieu voor innovatieve 'doorgroeiers', terwijl bij innovatiemilieus vaak aan gebieden wordt gedacht waar innovatieve bedrijven ontstaan. Hoewel de (beleids)aandacht vaak op die innovatieve starters is gericht, is de categorie innovatieve bedrijven op Noordwest vanuit werkgelegenheidsperspectief minstens zo interessant. De vraag is dan ook hoe de positie van Noordwest als 'innovatiemilieu' kan worden geborgd.

Optimaliseren van het innovatiemilieu

De innovatieve bedrijven zelf denken daarbij vooral aan het optimaliseren van de bereikbaarheid en het beperken van leegstand. Ook het borgen van de veiligheid en een goed beheer van de openbare ruimte zijn vaak genoemd.¹² Hoewel deze verbeterpunten ook bij veel andere werklocaties opgaan, zijn deze punten (ook) logisch vanuit het perspectief van de innovatieve bedrijven die zich op Noordwest hebben gevestigd. Bereikbaarheid en representativiteit speelden in die keuze immers een belangrijke rol.

Tegelijkertijd kan de huidige – nog steeds – bovengemiddelde leegstand op het terrein ook bijdragen aan het behouden van een gunstige prijs-kwaliteitverhouding van bedrijfsruimte op Noordwest. In die zin is het vooral belangrijk dat de leegstand niet de representativiteit negatief beïnvloedt en zijn vooral acties gewenst om de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte te borgen.

Twee punten die daarnaast nog zouden kunnen bijdragen aan het versterken van het innovatiemilieu op Noordwest is een verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en het vergroten van de (onderlinge) bekendheid van de bedrijven die op het terrein zijn gevestigd. Het eerste punt is vooral van belang vanuit de optiek dat de innovatieve doorgroeiers vaak gebruik maken van jong personeel dat niet altijd over

⁹ Bedrijven mogen zich FD Gazelle noemen als ze drie boekjaren een onafgebroken omzetgroei van ten minste 20% hebben laten zien. Op Noordwest gaat het dan om HDV c.q. Holland Logistics Couriers (2012), TSS Rotterdam (2013), Media Facility Group (2013) en The Little Green Bag (2015).

¹⁰ Kennisankers zijn de grotere kennisintensieve instituten en bedrijven die fungeren als spil voor kennis en informatie voor zowel arbeidsmarkt als kennisuitwisseling (zie o.a. Bruce Katz en Julie Wagner, 2014). Een instituut of bedrijf is als kennisanker geselecteerd indien deze meer dan 20 werknemers heeft.

¹¹ Vries, W. de, M. van 't Hoff & N. van der Velde (2016), Ruimte voor innovatie. Essay, Stadsontwikkeling Rotterdam.

¹² Ten behoeve van dit essay heeft Roots Beleidsadvies diverse bedrijven op het terrein geconsulteerd. Meer informatie hierover is te vinden in de achtergrondrapportage op de website van de EVR.

een auto beschikt. Daarnaast zou een verbeterde bereikbaarheid per OV een bijdrage leveren aan het verkleinen van de fileproblematiek (bij spijstijden) op de Matlingeweg. Met het tweede punt kan mogelijk de samenwerking tussen de bedrijven op Noordwest worden versterkt. Navraag bij de innovatieve bedrijven leerde dat zij veelal niet bekend zijn met de andere (innovatieve) bedrijven op het terrein en mede daarom ook niet met hen samenwerken. In die zin zou het goed zijn om de onderlinge bekendheid van de bedrijven die op het bedrijventerrein zijn gevestigd, te vergroten.