



stec  
groep

# Bijlage behoefteonderzoek

Bedrijventerreinen De Wolden

19 januari 2024

# Inhoudsopgave

<b>1. Belangrijkste trends bedrijventerreinen Drenthe</b>	<b>3</b>
<b>2. Feiten en cijfers BT De Wolden</b>	<b>9</b>
2.1 Economische structuur van de gemeente	9
2.2 Sectorverdeling	10
2.3 Bedrijventerreinen	10
2.4 Pendelstromen	11

# 1. Belangrijkste trends bedrijventerreinen Drenthe

## Verschillende 'next economy' trends van invloed op omvang en aard ruimtevraag bedrijventerrein

Ontwikkelingen en innovaties volgen elkaar in de hedendaagse markt in hoog tempo op. Door technologische ontwikkelingen (digitalisering, nieuwe productietechnieken) en maatschappelijke opgaven (klimaat, energie, circulair) herstructureren bedrijven hun (productie)processen en kiezen zij voor een andere vormen van samenwerking. Technologische vooruitgang zorgt voor een nieuwe dynamiek in de locatiekeuze en het gebruik van robots, digitale innovaties en de 'internet of things' leiden tot verhoogde productie, efficiëntie en flexibiliteit. Er wordt ook wel gesproken over de 'vierde industriële revolutie' (industrie 4.0). De oude verticale, hiërarchische economische structuur verandert steeds meer in een netwerkeconomie. Samenwerking, diversiteit en kennisuitwisseling tussen bedrijven (werknemers), overheden en onderwijs- en kennisinstellingen zijn daarbij steeds belangrijker om innovatie te creëren.

De 'next economy' is het gevolg van meerdere op elkaar passende ontwikkelingen, die op dit moment in de markt worden waargenomen. We gaan in op drie prominente ontwikkelingen hierbinnen die naar verwachting de grootste invloed op (de vraag naar) bedrijventerreinen in Drenthe gaan hebben en welke impact deze hebben op de gehanteerde prognoseparameters in deze behoefteaming. In de bijlage zijn alle uitgangspunten voor de prognoseparameters te vinden.

## Circulaire economie: impact op ruimtevraag

### Ruimtevraag (kwantitatief en kwalitatief)

- Overgang naar 100% circulaire economie vraagt extra ruimte. Bestaande bedrijven zetten nieuwe activiteiten en productielijnen op en hebben meer ruimte nodig voor het verzamelen, tussentijds opslaan en hoogwaardig scheiden van secundaire materiaalstromen. Bovenal is schuifruimte nodig om juist op bestaande terreinen herontwikkeling en transformatie naar circulaire economie mogelijk te maken.
- Tot 2030 vooral nog vraag naar plekken om te experimenteren en opschalen, daarna steeds meer ruimte voor volledige circulaire productie en logistiek. Echte serieuze ruimtelijke impact dus pas tegen 2030 en daarna.
- Concentratie van circulaire ruimtevraag op plekken met een kwalitatief onderscheidend profiel. Denk aan plekken waar stromen (grondstoffen, reststromen, warmte, water) maar ook kennis en innovatie makkelijk uitgewisseld kunnen worden. Circulaire bedrijven werken steeds meer cross-sectoraal samen rond een specifiek thema, product of plek met een unieke locatiekwaliteit.
- Levensfase, aard en omvang materiaalstromen en productiewijze bepalen locatiekeuze. Enerzijds verdere concentratie van ruimtevraag op multimodale, industrieel-logistieke locaties met veel ruimte en waar bijvoorbeeld ook geluid of geur mag vrijkomen. Anderzijds groeiende focus op vestigingsplekken in of aan de rand van stad, waar kennis, talent, innovatie en productie samenkomen (zoals circulaire innovatiedistricten, campussen en ambachtscentra).

**Prognose-parameters**

- Werkgelegenheid: beperkt tot geen kwantitatief effect.
- Locatietypevoorkeur (LTV): per saldo verwachten we een licht stijgende LTV, met name in de industriële sectoren en de logistiek.
- Terreinquotiënt (TQ): we verwachten dat het ruimtegebruik door deze trend meer stijgt dan de werkgelegenheid. Dit betekent dat de terreinquotiënt in het prognosemodel licht toeneemt door de circulaire transitie. Dit is vooral het geval in de sectoren industrie, logistiek en bouw.

**Digitalisering: impact op ruimtevrage**

**Ruimtevrage (kwantitatief en kwalitatief)**

- Komende jaren verwachten we een sterke groei van robotisering en automatisering in de industrie, logistiek en bouw. Logistiek en bouw kennen nog een lage robotdichtheid in Nederland, terwijl er een enorm potentieel is. Bovendien is een krappe arbeidsmarkt een belangrijke versneller van deze trend.
- Corona kan robotisering en automatisering extra boosten. Zo overwegen steeds meer bedrijven om een deel van hun productieketen terug te halen of dichterbij te organiseren om zo kosten en leveringsrisico's te reduceren (re- of nearshoren). Vooral interessant voor activiteiten die door automatisering en robotisering beter, sneller en goedkoper in Nederland gemaakt kunnen worden en voor kritieke componenten en producten.
- Ruimtevrage blijft hierdoor toenemen met op langere termijn afzwakking. Toenemende robotisering leidt tot verdere schaalvergroting en productiegroei en leidt zeker komende vijf tot tien jaar tot toenemende ruimtevrage. Op langere termijn verwachten we dat minder uitbreidingsruimte nodig is. Na robotisering kunnen bedrijven immers efficiënter de ruimte benutten, bijvoorbeeld door de hoogte in te gaan. Zo kan een op maat gemaakte robot plekken op hoogte bereiken die voor een mens ontoegankelijk zijn. Dit verhoogt de effectiviteit per kubieke meter in een pand en daarmee ook de effectiviteit per vierkante meter.
- Robotisering verandert fabrieken en logistieke hallen steeds meer in ICT-omgevingen. Behoeft aan locaties met voldoende aanbod aan én trekkracht op hoogwaardige en technische vakmensen neemt verder toe. Stedelijke regio's zijn hierbij in het concurrentievoordeel, ook omdat hier de grootste bouw- en verduurzamingsopgave ligt.
- Tegelijkertijd speelt lokale gebondenheid een belangrijke rol voor met name industriële bedrijven. Deze bedrijven zullen als het even kan willen vernieuwen en doorgroeien op of direct nabij de huidige plek.

**Prognose-parameters**

- Werkgelegenheid: beperkt tot geen kwantitatief effect.
- Locatietypevoorkeur (LTV): we verwachten een neutraal effect op de LTV. Door robotisering en automatisering zijn sommige bedrijfsactiviteiten schoner en stiller en daardoor makkelijker te combineren met andere functies, ook buiten formele bedrijventerreinen. Toch zal het voor veel bedrijven aantrekkelijk zijn om juist op bedrijventerreinen gevestigd te zijn en blijven.
- Terreinquotiënt (TQ): naar verwachting stijgt het ruimtegebruik door deze trend meer dan de werkgelegenheid. Bedrijven in onze lange termijn verkenning industrie voor Drenthe (Stec Groep, 2018) geven bijvoorbeeld aan dat de robots vaak meer ruimte in nemen of 'naast' het personeel ingezet wordt. Daardoor neemt de terreinquotiënt in het prognosemodel licht toe. Dit is vooral het geval in de sectoren industrie en logistiek, maar bijvoorbeeld ook – in lichtere mate – in de bouw, handel en reparatiesector. Wel is dit naar verwachting vooral een effect op de korte (2025) tot middellange termijn (2030).

**Energie & klimaat: impact op ruimtevrage**

**Ruimtevrage kwantitatief en kwalitatief**

- Verdere groei van energie-infrastructuur op bedrijventerreinen. Tennet en regionale netbeheerders hebben richting 2030 en 2050 forse investeringsplannen, waarbij regelmatig ook bedrijventerreinen in beeld zijn. Dit vraagt ruimte. Afhankelijk van type elektriciteitsstation

kan het om een halve tot wel tien hectare of meer gaan. Dit zijn soms ook tijdelijke prefab oplossingen.

- Toenemende ruimtelijke concentratie van duurzame energieproductie om net slimmer te benutten. Door bijvoorbeeld wind en zon op één locatie te combineren wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare infrastructuur en transportcapaciteit. Vooral bedrijventerreinen dicht bij energienetwerken waar grootschalige opwekking van energie gecombineerd kan worden met bijvoorbeeld uitwisseling van warmte en energieopslag zijn dan extra aantrekkelijk.
- Groei van (groene) waterstofproductie vraagt ruimte. Omvang van een waterstoffabriek hangt onder meer af van het vermogen dat de fabriek produceert en het type elektrolyse. Op steeds meer bedrijventerreinen zullen komende jaren initiatieven opkomen en dus ruimte vragen. Verwachting is dat de groene waterstofproductie pas vanaf 2030 en vooral 2040-2050 de schaal zal bereiken die nodig is om aan de vraag te voldoen. De echt grootschalige productie concentreert zich daarbij in de Nederlandse zeehavens.
- Vervoer op bedrijventerreinen wordt verduurzaamd. Onzeker is wat de overhand krijgt: elektriciteit, waterstof of wat anders. Zeker is dat dit nieuwe ruimtevraag met zich meebrengt voor waterstoftankstations, laadpleinen, vulpunten met biobrandstoffen, et cetera. Denk daarnaast aan logistieke hubs waar goederen efficiënt gebundeld en overgeladen kunnen worden op emissievrije en kleinere distributievoertuigen. Vooral op bedrijventerreinen aan de rand van de stad verwachten we deze ruimtevraag.
- Locatiefactor 'energie en klimaat' steeds belangrijker bij investeringsbeslissingen. Een groeiende groep bedrijven, ontwikkelaars, beleggers en financiers ziet de meerwaarde en noodzaak van groene, klimaatadaptieve bedrijventerreinen voor hun voortbestaan en laat dit steeds zwaarder wegen in hun investeringsbeslissingen en locatiekeuzes.

#### Prognose-parameters

- Werkgelegenheid: beperkt tot geen kwantitatief effect.
- Locatietypevoorkeur (LTV): per saldo verwachten we een neutraal tot licht positief effect op de LTV.
- Terreinquotiënt (TQ): geen specifiek effect te verwachten door deze trend op de terreinquotiënt, al kan de tendens om duurzaam en maatschappelijk verantwoord te ondernemen betekenen dat bedrijven ook kritischer kijken naar hun ruimtegebruik. Dit kan de terreinquotiënt drukken. In de prognose gaan we nu uit van een neutraal effect.

#### Bredere (maatschappelijke) trends

Naast de next economy spelen nog een aantal bredere trends op en rondom bedrijventerreinen. Hieronder lichten wij de belangrijkste brede trends toe.

#### Vrijkomende agrarische bebouwing (VAB)

In de provincie Drenthe wordt verwacht dat er in de periode 2012-2030 zo'n 2 miljoen vierkante meter agrarische bebouwing vrijkomt, waarvan voor zo'n 0,8 miljoen vierkante meter geen nieuwe bestemming wordt gevonden<sup>1</sup>. Het is mogelijk dat dit een alternatief vestigingsmilieu vormt voor lichtere bedrijvigheid dat normaal gesproken op een bedrijventerrein is gevestigd. In de Provinciale omgevingsverordening van Drenthe is opgenomen dat "een ruimtelijk plan kan voorzien in alternatieve gebruiksmogelijkheden voor vrijkomende agrarische bebouwing als in dat ruimtelijk plan wordt aangetoond dat: (1) de nieuwe (bedrijfs)activiteit niet milieubelastend van aard is en (2) de woonfunctie van de vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing gehandhaafd blijft". Kwantitatief zal het effect op bedrijventerreinen daardoor relatief beperkt zijn, maar voor kleinschalige lokale bedrijventerreinen kan dit bijvoorbeeld wel een effect hebben.

---

<sup>1</sup> Wageningen Environmental Research (2016), Landelijk gebied en Leegstand; Aard, omvang en oplossingsrichtingen van huidige en toekomstige leegstand agrarisch vastgoed in Nederland (Rapport 2755).

We zien dat op dit moment zo'n 18% van de Drentse werkgelegenheid in het buitengebied is gevestigd (buiten bevolkingskernen en bedrijventerreinen). In absolute aantallen gaat het met name om banen in de sectoren 'landbouw', 'consumentendiensten' (horeca, recreatie, etc.) en 'overheid, zorg en onderwijs' (defensie, gevangenissen, verzorgingstehuizen). Er zijn ook grotere bedrijven in het buitengebied waarvoor VAB's geen alternatief vormen, maar die qua activiteiten en omvang wel op een bedrijventerrein zouden passen. Denk aan Rademakers Gieterij in Klazienaveen, aannemersbedrijf Paas in Nieuw-Buinen of Ruitenbergh Ingredients in Ruinerwold.

**Tabel 1: Economie in het Drentse buitengebied (buiten bedrijventerreinen en bevolkingskernen)**

Sector	Aantal banen	Aandeel in totale werkgelegenheid per sector
Landbouw	8.890	86%
Bouw, handel en reparatie	3.960	22%
Consumentendiensten	8.330	20%
Dienstverlening & ICT	5.440	15%
Industrie (totaal)	1.440	5%
Logistiek en groothandel	2.270	11%
Overheid, zorg en onderwijs	8.740	13%
<b>Totaal</b>	<b>39.080</b>	<b>18%</b>

Bron: PWR (2022), bewerking Stec Groep (2022).

### Verkleuring

De afgelopen jaren vindt een toenemende verkleuring van bedrijventerreinen plaats. Het gaat dan bijvoorbeeld om activiteiten binnen de detailhandels- en vrijetijdssector die steeds vaker op zoek zijn naar een (grootschalige) ruimte op relatief goed bereikbare locaties, bij voorkeur goedkoper dan de van oudsher populaire binnensteden of wijkcentra. Denk hierbij aan kringloopwinkels, dansscholen, kartcentra, indoor speeltuinen, maar ook vormen van persoonlijke dienstverlening zoals kappers, tandartsen, fysiotherapie en schoonheidssalons. Bedrijventerreinen zijn aantrekkelijke locaties voor dit soort functies, zeker als het wat grootschaliger is, vanwege de aanwezige ruimte en de relatief lage huisvestigingslasten. Voor sommige terreinen is dit een prima ontwikkeling en geeft dit een nieuwe impuls. Maar het wordt problematisch als hierdoor onvoldoende ruimte blijft voor de 'oorspronkelijke' bedrijfsruimtegebruiker en deze bedrijven in hun functioneren belemmerd worden (verkeers- en parkeeroverlast, klagende burens of beperkingen in de milieugebruiksruimte).

### Woningbouwopgave & transformatie

Een stap verder is dat er ook bedrijventerreinen zijn waarop woningbouw plaatsvindt of is gepland. Door het grote woningtekort en een ruimtelijk beleid dat over het algemeen inzet op zoveel mogelijk bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (o.a. Ladder) neemt op sommige plekken daardoor de druk op bedrijventerreinen toe, zeker in grotere steden. Ook in Drenthe is een forse woningbouwopgave. De ambities uit het Deltaplan voor de noordelijke provincies betekenen voor Drenthe een opgave van 45.000 woningen, bovenop de al geplande 15.000 woningen. Deze opgave zal in Drenthe beperkt op bestaande bedrijventerreinen landen, zo blijkt ook uit onze inventarisatie van transformatieplannen in dit onderzoek (zie hoofdstuk 3). Waarschijnlijk zal een groot deel van deze woningbouwopgave pas na 2040 spelen, hierdoor vallen de effecten grotendeels ook buiten de scope van deze behoefteonderzoek. Bij een sterk

woningbouwprogramma hoort overigens ook een sterk economisch programma (lees: voldoende banen). Een goede balans tussen wonen en werken op lange termijn is daarom ook een belangrijke opgave voor Brede Welvaart in Drenthe.

### **Duurzame mobiliteit**

Veel bedrijventerreinen zijn nu alleen per (vracht)auto uitstekend bereikbaar. Dit is vaak ook logisch, gezien ligging nabij snelweg of aan de rand van een gemeente. Busvervoer is er soms wel, maar vaak niet hoogfrequent. Toch veranderen ook op bedrijventerreinen de eisen aan het bereikbaarheidsprofiel. Het belang van een goede OV-bereikbaarheid of de inzet van mobiliteitsoplossingen, waaronder Mobility as a Service (via speciale apps), maar in de toekomst bijvoorbeeld ook zelfrijdende (deel)auto's, neemt toe met het oog op de verwachte afname van het autobezit met 40% richting 2040<sup>2</sup>. Deze ontwikkeling heeft ook consequenties voor bedrijventerreinen. Niet alleen het aantal parkeerplaatsen kan dan afnemen (wat intensieve benutting van locaties versterkt en mogelijkheden biedt voor vergroening en andere duurzame maatregelen), maar de bereikbaarheid per openbaar vervoer en ook (elektrische) fiets moet dan ook sterk verbeteren. Dit betekent ook dat bij de programmering van nieuwe bedrijventerreinen de mogelijkheid voor het realiseren van multimodale bereikbaarheid veel zwaarder moet gaan meewegen. Iets wat op de kantorenmarkt al heel logisch is (knooppuntlocaties).

### **Verdozing en clustering**

Door de sterke groei van grootschalige ruimtevragers (logistiek, glastuinbouw, datacenters) is de afgelopen jaren de kritiek toegenomen op de zogenaamde 'verdozing' van het landschap. Deze discussie bereikte een climax toen het College van Rijksadviseurs (CrA) in 2019 in het rapport 'XXL Verdozing' een advies uitbracht om het aantal nieuwe, grote ruimtevragers te beperken. Inmiddels heeft dit advies zijn uitwerking gehad. Zo heeft het Rijk in de (uitgestelde) aanvullingsbrief op de NOVI aangegeven dat het de regie op de fysieke inrichting van Nederland naar zich toe wil trekken, samen met de provincies. Voor grootschalige vestigers stuurt het kabinet op sterke concentratie op bestaande locaties (bovengemiddelde knooppunten). Provincies en rijk zijn met elkaar in gesprek hierover. De logistieke ruimtevraag is de afgelopen jaren sterk toegenomen en ligt al enige tijd boven het langjarig gemiddelde. Als gevolg van diverse uitdagingen in de supply chains (waaronder COVID-19, de kwetsbaarheid van lange ketens en de sterke groei in online bestedingen) blijft de ruimtevraag hoog. Niet overal is deze ruimte nog beschikbaar. Steeds vaker wijken bedrijven uit naar (voorheen) secundaire locaties, vanwege de beschikbaarheid van grond op die plekken. Noord-Nederland is bovendien aantrekkelijk voor zogenaamde hyperscale datacenters. In Groningen (maar ook in bijvoorbeeld Zeewolde – Flevoland) bestaat concrete interesse voor vestiging. Ook deze vestigingen roepen (maatschappelijke) weerstand op, vanwege grondgebruik, energieverbruik, beperkte economische toegevoegde waarde. Inmiddels heeft het ministerie een voorbereidingsbesluit genomen om (voorlopig) geen datacenters van 10 hectare of groter te faciliteren in Nederland.

Ook in Drenthe is er een toenemende interesse vanuit logistieke ruimtevragers, mede ook door het toenemende belang van de corridor naar Hamburg/Scandinavië. De A28/A37 en E233 (verbreding route naar Cloppenburg) zijn hierin belangrijke infrastructurele dragers. Er worden oriënterende gesprekken gevoerd, op enkele plekken ook al onderhandelingen over aankoop van grond. Kortom, Drenthe staat steeds meer in de belangstelling van deze bedrijven. Vanuit ruimtelijk, maar ook economisch en landschappelijk perspectief is het daarom wenselijk om met elkaar afspraken te maken welke en hoe deze ruimtevraag te faciliteren in de toekomst.

### **Reshoring**

Steeds meer bedrijven overwegen om een deel van hun productieketen terug te halen of dichterbij te organiseren om zo kosten en leveringsrisico's te reduceren. Het zogenaamde re- of

---

<sup>2</sup> Zie Deloitte, 'State of the State onderzoek. Ruimtwinst in de stad door smart mobility, 40% minder parkeerplaatsen in 2040' (2017).

nearshoren. We hebben onlangs hoge kosten en leveringsrisico's gezien als gevolg van onder andere COVID-19, wereldwijde chiptekorten en de oorlog in Oekraïne. Reshoring is vooral interessant voor activiteiten die door automatisering en robotisering beter, sneller en goedkoper in Nederland gemaakt kunnen worden en voor kritieke componenten en producten. Uiteindelijk gaat het om relatief kleine volumes en is reshoring een ingrijpende keuze die niet zomaar gerealiseerd is. Het grootste ruimtelijk effect verwachten we door het aanhouden van grotere voorraadbuffers en spreiding van toeleveranciers door bedrijven. Uit gesprekken met de NOM blijkt dat er op dit moment wel gesprekken worden gevoerd over het gedeeltelijk terughalen van productieactiviteiten naar bedrijven in Noord-Nederland. Echter, dergelijke processen gaan niet over één nacht ijs. Vaak betreft het ook het terughalen van een productielijn of specialistische productie welke ook binnen de bestaande muren van de productiefaciliteit (of op eigen terrein) kan worden uitgevoerd. Dit kan leiden tot een versterking van de werkgelegenheid van bedrijven in de regio.

## Verwachte totaal-effect trends en ontwikkelingen op de behoefteeraming

Op korte tot middellange termijn (2030/2035) verwachten we per saldo een extra ruimtevraag vanuit de trends in Drenthe. Enerzijds omdat er simpelweg meer ruimte nodig is. Zo vereisen robots en machines soms meer ruimte, zeker als mens en robot samen (co-bots) aan producten werken. Anderzijds omdat er sprake is van een overgangseffect: 'oude' lineaire economie bestaat eerst naast 'nieuwe' circulaire economie. Op langere termijn is sprake van een ruimtelijk inverdieneffect. Zo kunnen diverse bedrijfsactiviteiten door bijvoorbeeld robotisering meer de hoogte in. Ook is hierdoor meer productie en toegevoegde waarde te realiseren op dezelfde meter. Het precieze effect hangt sterk af van de sector en de aard van de activiteiten. Kwantitatief en kwalitatief proberen we dat op basis van de kennis van nu en de input vanuit de regio's en markt zo goed als mogelijk te duiden in deze behoefteeraming. De diverse trends hebben we daarvoor – en rekening houdend met de specifieke uitgangssituatie per regio – concreet vertaald naar impact op de verschillende prognoseparameters.



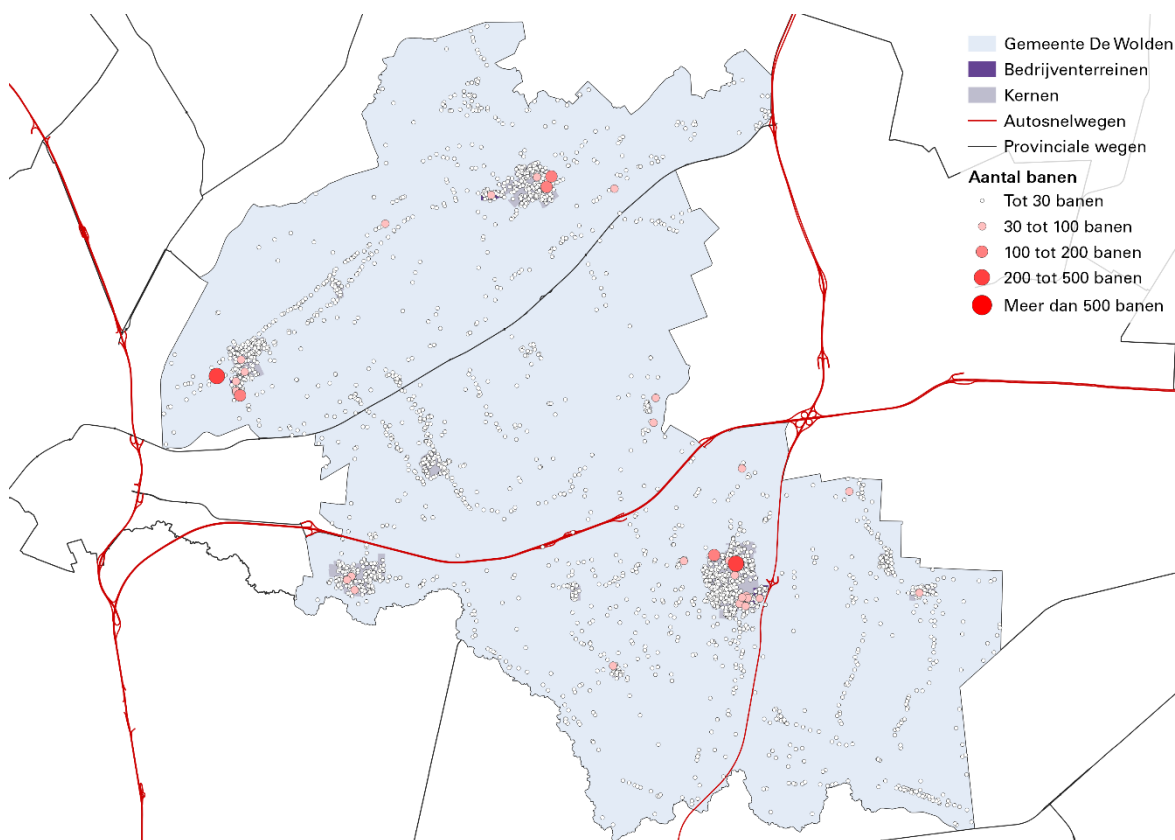
# 2. Feiten en cijfers BT De Wolden

## 2.1 Economische structuur van de gemeente

### Relatief weinig banen op bedrijventerreinen

De circa 3.200 bedrijven in de gemeente huisvesten in totaal circa 9.300 banen. Slechts circa 13% van de banen in de gemeente bevindt zich op een bedrijventerrein. Dit valt op aangezien wij landelijk zien dat gemiddeld circa 30% van de banen op een bedrijventerrein gevestigd zijn. Op onderstaande kaart is een overzicht gegeven van de bedrijven in de gemeente. Hoe groter de bol, hoe meer banen dit bedrijf huisvest.

**Figuur 1: Economische structuur gemeente De Wolden**



Bron: PWR (2022), bewerking Stec Groep (2023).

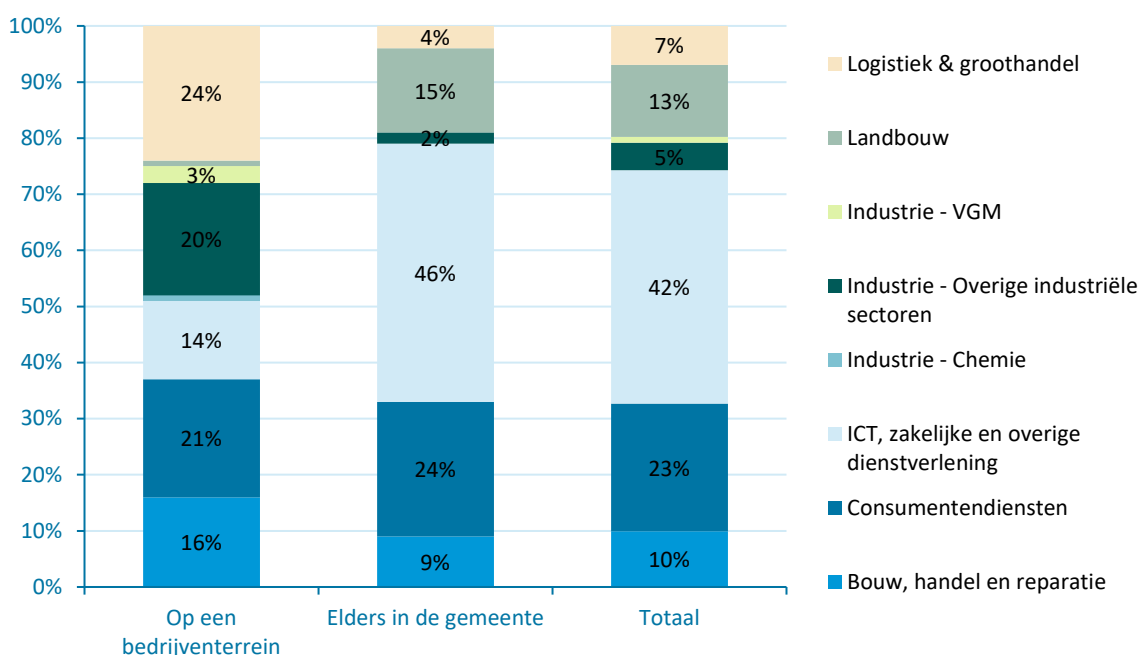
## 2.2 Sectorverdeling

### Sectorverdeling volgt de normale verdeling, relatief veel ZZP'ers in de gemeente

Gemeente De Wolden is relatief gezien een minder dichtbevolkt gebied in vergelijking met de omliggende gemeenten. Er is extensief gebouwd in de gemeente. Dit leidt er toe dat ondernemers over het algemeen lokaal gebonden zijn. Het aantal ZZP'ers in de gemeente is hoog. 65% van alle bedrijven in de gemeente zijn in handen van ZZP'ers. Het gros van de ZZP'ers zijn actief in de ICT, zakelijke en overige dienstverlening (45%). Daarnaast is 20% actief in de consumentendienst en is 15% actief in de bouw, handel en reparatie.

Van de 9.300 banen zijn er 42% actief in de sector ICT, zakelijke en overige dienstverlening. Deze banen bevinden zich grotendeels in de detailhandel (circa 1.300 banen) en in de zorgsector (circa 1.130 banen). De grootste werkgevers van de gemeente zijn ingenieursbureau Multiselect, gemeente De Wolden zelf, zorgverlener Treant Zorggroep en Bouwmensen DNWO. De sectoren die doorgaans vaak te vinden zijn op bedrijventerreinen vinden we in gemeente De Wolden ook terug op bedrijventerreinen. Denk aan de industrie sectoren, logistiek & groothandel sector en bouw, handel en reparatie sector. Bovendien zien we dat er ruim 540 bedrijven actief zijn in de landbouw sector. Op hun beurt zorgen die bedrijven weer voor circa 1.200 banen in de gemeente.

**Figuur 2: Aandeel sectoren per locatietype op basis van aantal banen**



Bron: PWR (2022), bewerking Stec Groep (2023)

## 2.3 Bedrijventerreinen

### Vijf formele bedrijventerreinen in de gemeente van in totaal circa 44 hectare

De gemeente kent in totaal vijf formele bedrijventerreinen zoals opgenomen in de IBIS database. In de praktijk gaat dit om drie locaties in Ruinen, Ruinerwold en Zuidwolde. Bijna de helft van het oppervlakte van deze terreinen is in Zuidwolde gelegen. Over het algemeen is de fysieke uitstraling van de bedrijventerreinen in orde.

**Tabel 2: Bedrijventerreinen in gemeente De Wolden**

Kern	Bedrijventerrein	Netto oppervlakte totaal	Netto uitgegeven oppervlakte
Ruinen	Ruinen	6,8	6,8
	Uitbreiding bedrijventerrein Ruinen	6,8	6,8
Ruinerwold	Hoge Akkers 2	10,6	10,6
Zuidwolde	Zuiderkerkes I	14,5	14,5
	Zuiderkerkes II	6,1	5,8
<b>Gemeente De Wolden totaal</b>		<b>44,7</b>	<b>44,4</b>

Bron: IBIS (2020), bewerking Stec Groep (2023).

De bedrijventerreinen in de gemeente zijn voornamelijk kleinschalig opgezet, dit heeft te maken met het lokale karakter van de terreinen. Bedrijventerreinen zijn gebonden aan de nabijgelegen kernen waardoor tevens de afzetmarkt van de bedrijven nabij ligt. Over het algemeen is het vastgoed op de bedrijventerreinen functioneel van uitstraling. Dit geldt voor zowel het nieuwe als het oudere vastgoed. Ook zijn er op de bedrijventerreinen grotere kavels te vinden die volledig verhard zijn. De openbare ruimte is met name het zwaktepunt van de terreinen. Enorm veel openbare ruimte is versteend. Water kan hierdoor minder goed de grond in trekken, dit belemmert de klimaatadaptatie van het terrein en heeft een effect op de biodiversiteit.

## 2.4 Pendelstromen

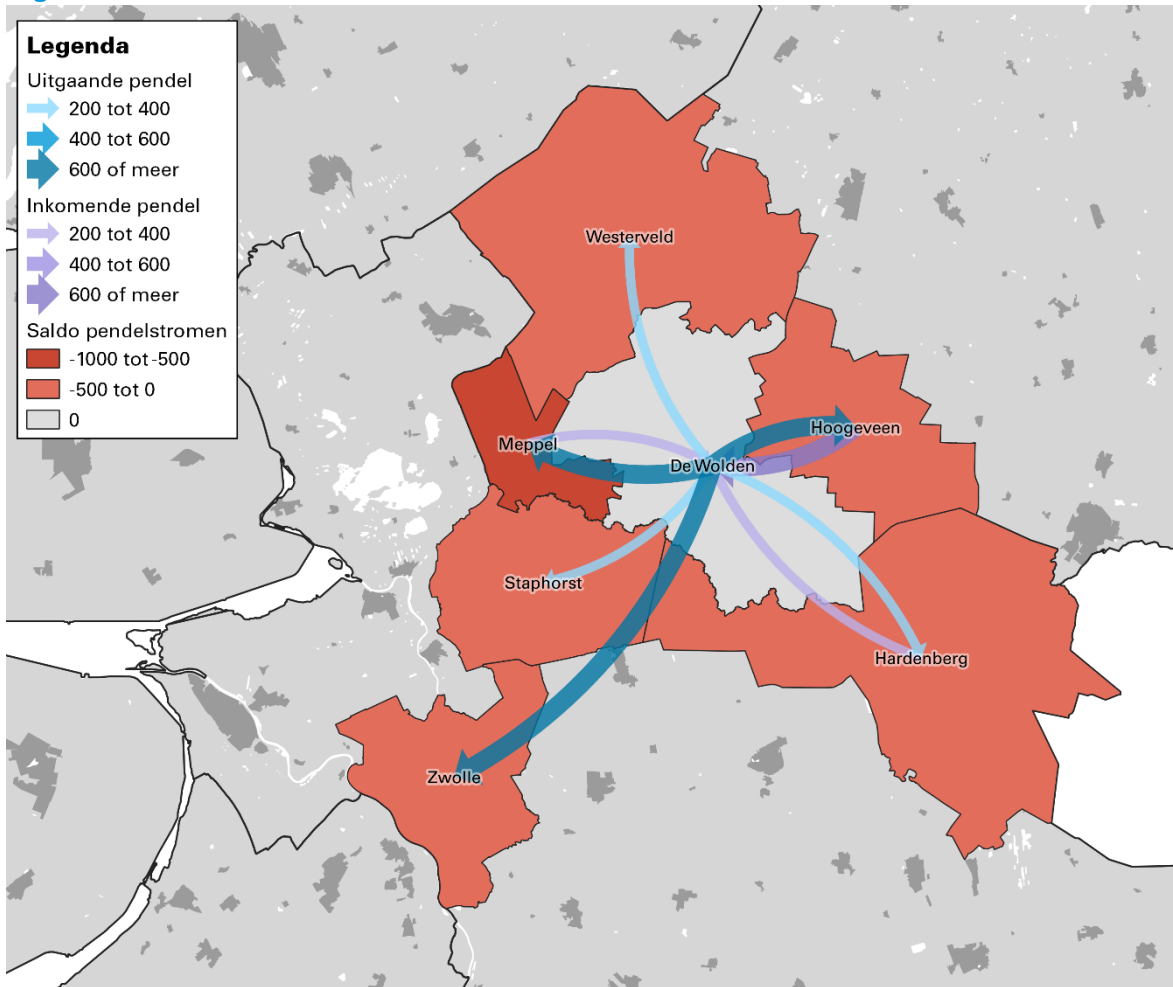
Het dagelijkse pendelsaldo van gemeente De Wolden is negatief; circa 9.500 werknemers vertrekken uit De Wolden om elders te werken en circa 3.200 werknemers zijn afkomstig uit een andere gemeente en gaan naar De Wolden voor werk. Er vertrekken dus dagelijks meer mensen (per saldo 6.300) naar een andere gemeente om te werken dan dat er mensen vanuit elders naar De Wolden komen om te werken (zie ook tabel 3). Op de kaart in het figuur hieronder zijn de meest omvangrijke pendelstromen (stromen van meer dan 500 personen) vanuit De Wolden naar andere gemeenten en andersom in kaart gebracht. De gemeente biedt vooral werk aan inwoners van nabijgelegen gemeenten zoals Meppel, Hoogeveen, Westerveld, Hardenberg, Staphorst en Zwolle.

**Tabel 3: Pendelstromen per gemeente van en naar De Wolden**

Gemeente	Pendel vanuit De Wolden	Pendel naar De Wolden	Saldo
Meppel	1.800	400	-1.400
Hoogeveen	1.700	1.100	-600
Zwolle	1.000	100	-900
Hardenberg	400	300	-100
Overige gemeenten	4.600	1.300	-3.300
<b>Totaal</b>	<b>9.500</b>	<b>3.200</b>	<b>-6.300</b>

Bron: CBS (2023), bewerking Stec Groep (2023).

**Figuur 3: Pendelstromen van en naar De Wolden**



Bron: CBS (2023), bewerking Stec Groep (2023).

## Colofon

**Datum:** 19 januari 2024

**Projectnummer:** 23.293

**Opdrachtgever:** Stec Groep

**Opdrachtnemer:** Gemeente De Wolden

**Adviseurs:** Callum Lewis & Saïd Ibrahim

### Stec Groep

Onderzoek en advies over wonen, werken en leefomgeving

Postbus 217, 6800 AE Arnhem

Willemsplein 5, 6811 KA Arnhem

**026 - 751 41 00**

**info@stec.nl**

**www.stec.nl**