

 **BIJLAGE A**

KENGETALLEN

In deze bijlage geven we in overzichtelijke tabellen de kengetallen weer die gebruikt zijn ter bepaling van de effecten van het kantoren- en bedrijventerreinenprogramma voor de regio Holland Rijnland. De kengetallen zijn onderverdeeld naar een viertal thema's: werkgelegenheid, arbeidsmarkt, woningmarkt en verkeer / mobiliteit. Per kengetal geven we aan waarvoor het kengetal dient, geven we de huidige feiten omtrent het kengetal en gaan we in op relevante ontwikkelingen in danwel van invloed op het kengetal. Op basis hiervan doen we een aanname voor het kengetal voor de toekomst. Deze aanname is vervolgens gebruikt in de impactanalyse (hoofdstuk 4).

Tabel 1: kengetallen om werkgelegenheidseffecten te bepalen

Kengetal/indicator	Waarom dit kengetal?	Feiten nu ¹	Ontwikkeling	Aanname toekomst
Bouwkosten	Inschatten investeringsomvang van geplande bouwvolume.	Gemiddeld kantoor € 1.100 / m ² . Oplopend tot € 4.000 / m ² en meer voor zeer representatieve kantoren. We hanteren bandbreedte € 1.000 tot € 2000 / m ² .	Laatste jaren vrij forse stijging door onder meer stijgende loonkosten en regelgeving. Verdere stijging wordt verwacht. Aanname 2% per jaar.	De gemiddelde bouwkosten tot 2020 liggen tussen € 1.200 en € 2.300 per m ² .
Netto omzet per werknemer in bouw	Bepalen van directe werkgelegenheidseffect van investeringsomvang.	€ 151.000 per werknemer (2003) ²	Stijgt licht. Circa 5% de laatste jaren. Toekomst: 2% stijging per jaar.	Gemiddelde netto omzet tot 2020: € 175.000 per werknemer.
Kantoorquotiënt	Inschatting van het potentiële directe werkgelegenheidseffect van het kantorenprogramma.	Kantoorquotiënt: variërend tussen ca. 22 en 30 m ² bvo kantooroppervlak per persoon.	Verschillende factoren invloed op ruimtegebruik. Verwachting: gemiddelde kantoorquotiënt blijft komende jaren vrij constant.	Vanwege differentiatie in locaties hanteren we een bandbreedte van 25 tot 30 m ² bvo per persoon.
Terreinquotiënt	Inschatting van potentiële directe werkgelegenheidseffect van bedrijventerreinen programma.	Terreinquotiënt: 138 m ² per werknemer in de Randstad (BLM, CPB, 2005).	Tot medio jaren '90 toename. Sindsdien lichte daling. Onder meer door vestiging andere sectoren op bedrijventerreinen en door hoogconjunctuur.	Ontwikkeling terreinquotiënt vrij onzeker. Aanname: 140 m ² per persoon.
Herkomst bedrijven: vanuit regio, van buiten de regio of starter	Bepalen van het aantal banen dat aan de regionale werkgelegenheid wordt toegevoegd .	Werkgelegenheidsgroei met name bij bestaande bedrijven en starters (80% tot 100% van totale groei). Indien verplaatsing, dan veelal binnen regio over 20 km.	Komende jaren lichte groei van % bedrijven van buiten de regio door positief imago-effect kantoorlocaties + acquisitie-inspanningen gemeente Leiden.	Herkomst van bedrijven: Uit de regio: 80% Buiten de regio: 15% Starter: 5%

¹ Bron: verschillende effectenstudies en internetresearch.

² Bron: De bouw in cijfers 2000-2004, Bouwend Nederland, 2005.

Tabel 2: kengetallen om effecten op arbeidsmarkt te bepalen

Kengetal/indicator	Waarom dit kengetal?	Feiten nu	Ontwikkeling	Aanname toekomst
Pendel	Bepalen welk deel van de werknemers naar de regio toe komt pendelen en welk deel van de werknemers uit de regio afkomstig.	In vergelijkbare effectenstudies wordt ervan uit gegaan dat, indien een bedrijf verhuist, tussen de 15 en 20% van de werknemers afhaakt en in de eigen regio werk zoekt bij een ander bedrijf. 80 tot 85% zal gaan pendelen.	De woon-werkafstand neemt nog steeds toe in Nederland. Werk bepaalt steeds minder vaak de woonplaats. Bovendien geldt voor tweeverdieners vaak dat een van beiden ver moet rijden voor het werk.	Gezien deels specifieke bedrijvigheid en in het algemeen toenemende woon-werkafstand gaan we uit van een iets hogere inkomende pendel. We gaan ervan uit dat 15% afhaakt en 85% gaat pendelen.
Verdeling van vraag naar arbeid naar opleidingsniveau.	Om te bepalen aan welke arbeidskrachten behoefte is als gevolg van het bouwprogramma	Voor de zakelijke dienstverlening (meeste kantoorgebruikers) heeft behoefte aan hoger opgeleiden (circa 40% van de banen in deze sector worden ingevuld door hoger opgeleiden).	De vraag naar hoger opgeleiden neemt komende jaren verder toe (technologische en maatschappelijke ontwikkelingen). Ook voor lager opgeleiden geldt dat de eisen hoger worden (Bron: Arbeidsmarktanalyse, RWI, 2005).	Verdere toename vraag naar hoger opgeleiden. Toename opleidingseisen aan arbeid in het algemeen.
Prognose ontwikkeling beroepsbevolking (kwantitatief en kwalitatief)	Kan de verwachte toename van het aantal banen kwantitatief en kwalitatief opgevangen worden door groei arbeidsaanbod in regio?	De potentiële beroepsbevolking in Holland-Rijnland is thans circa 266.000 personen. Verdeling opleidingsniveau regio: laag (30%), middelbaar (45%), hoog (35%).	Wordt geringe krimp beroepsbevolking verwacht (-0,3% tot 2015). Aandeel hoger opgeleiden neemt, in lijn met landelijke ontwikkelingen, verder toe.	Beroepsbevolking 2015: circa 265.000 personen Komende jaren neemt aandeel hoger opgeleiden verder toe. Ook aantal middelbaar opgeleiden groeit harder dan lager opgeleiden.

Tabel 3: kengetallen om effecten op de vastgoedmarkt (woningen en kantoren) te bepalen

Kengetal/indicator	Waarom dit kengetal?	Feiten nu	Ontwikkeling	Aanname toekomst
Aandeel van de werknemers afkomstig van buiten de regio dat in de regio gaat wonen.	Bepalen van de kwantitatieve woningbehoefte als gevolg van het bouwprogramma.	Werk wordt steeds minder bepalend voor de woonplaats van mensen. De woonplaats wordt gekozen vanwege sfeer, sociale contacten et cetera.	Belang van woonklimaat blijft toenemen. Gecombineerd met afnemende baanzekerheid, wordt reistijd op de koop toe genomen. Andere beprijzing van mobiliteit (bijv. kilometerheffing) zou een tegengesteld effect op gang kunnen brengen.	Inschatting is dat maximaal 10% van de pendelaars besluit in de regio te gaan wonen. We gaan ervan uit dat iedere pendelaar een apart gezin en dus een huishouden vormt
Profiel van de woningzoeker	Bepalen aan welke soort woningen de werknemers die zich in de regio vestigen behoefte hebben.	Gezien vooral hoger opgeleiden met name behoefte aan: hogere prijsklasse, koop of duurdere huur, bovengemiddelde voorkeur binnenstedelijk wonen, kritisch ten aanzien van (locatie en kwaliteit).	Verwachting is dat de huidige voorkeuren zich in de toekomst alleen maar versterken.	Zie 'feiten nu'.
Aandeel vrijkomende ruimte die wordt heringevuld.	Ter bepaling van de effecten van het bouwprogramma op het bestaande vastgoed in de regio.	Uit vergelijkbare effectenstudies wordt aangenomen dat 70 tot 75% van de vrijkomende ruimte weer wordt ingevuld door andere bedrijven.	Situatie op kantorenmarkt is dusdanig dat nieuw aanbod op betere locaties leidt tot leegstand op oude, bestaande locaties.	Veel vrijkomende kantoorruimte op oude, bestaande locaties die niet geheel aan de eisen voldoen. We verwachten slechts een klein deel van de vrijkomende ruimte opnieuw wordt ingevuld.

Tabel 4: kengetallen om de verkeerseffecten te bepalen

Kengetal/indicator	Waarom dit kengetal?	Feiten nu	Ontwikkeling	Aanname toekomst
Gebruik vervoerwijzen in woon-werkverkeer.	Dit resultaat is een noodzakelijke tussenstap om uiteindelijke verkeersintensiteiten (naar vervoerswijze) te kunnen bepalen.	Circa 75% van de woon-werkverplaatsingen komt voor rekening van de auto ³ . Circa 10% is OV. Overig is langzaam verkeer.	Autokilometers afgelopen decennia fors gestegen. Aandeel auto toegenomen. Gebruik OV zal door beleidsmaatregelen komende jaren wel toenemen (vooral in Randstad, met name trein).	Autogebruik constant op 75% Toename gebruik OV tot 15%. Langzaam verkeer: 10%
Autobezetting	Vertalen aantal verkeersbewegingen per auto naar aantal auto's.	Gemiddelde autobezetting in Nederland: 1,6 (Bron: Ruimtelijk Planbureau).	De gemiddelde autobezetting afgelopen decennia afgenomen.	Verwachting lichte afname. We gaan uit van 1,5 personen.

³ Bron: Economische effecten NL.C. Geldermalsen, KPMG, CBS en SCP.

 **BIJLAGE B**

1. DE EFFECTEN

In deze bijlage is, in overzichtelijke tabellen, een toelichting opgenomen bij de berekende effecten van de realisatie van het kantoren en bedrijventerreinenprogramma in de regio Holland Rijnland tot 2020.

Effecten van het kantorenprogramma

Onderwerp	Resultaat	Toelichting
Werkgelegenheidseffecten		
Direct, tijdelijk	<ul style="list-style-type: none"> 5.300 – 9.200 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> Investeringsimpuls = omvang programma * bouwkosten per m² Bouwkosten bandbreedte: € 1.200 – € 2.300 Omvang programma: 770.000 m² Investeringsimpuls: € 0,9 mld. – € 1,6 mld. Omzet per werknemer in B&U bouw = € 175.000 Werkgelegenheidseffect: investeringsimpuls / omzet per werknemer 5.300 personen – 9.200 personen.
Direct structureel	<ul style="list-style-type: none"> 26.000 – 31.000 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> Structurele werkgelegenheid = kantorenprogramma / kantoorquotiënt Kantoorquotiënt bandbreedte: 25 m² – 30 m² per werknemer. Structureel werkgelegenheidseffect: 26.000 – 31.000 personen.
Additionele structurele (directe) werkgelegenheid	<ul style="list-style-type: none"> 5.200 – 6.100 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> We verwachten de komende verdeling van de bedrijven naar herkomst: Vanuit de regio: 80% Van buiten de regio: 15% Starter / nieuw: 5% Additioneel (netto) werkgelegenheidseffect: structurele werkgelegenheid * (aandeel van buiten de regio + aandeel starter / nieuw). Van buiten de regio: 3.900 – 4.600 Starter / nieuw: 1.300 – 1.500

Arbeidsmarkteffecten		
Arbeidspendel	<ul style="list-style-type: none"> • Toename van inkomende pendel met maximaal 3.900 personen. • Verwachte afname van uitgaande pendel. 	<ul style="list-style-type: none"> • 15% van de werknemers bij bedrijven die de regio in komen haakt af. 85% gaat pendelen. • Inkomende pendel: werkgelegenheid bedrijven van buitenaf * 0,85 • Maximaal 3.300 – 3.900 personen pendelen de regio in, ervan uitgaande dat de werknemers bij bedrijven die zich van buitenaf in regio Holland-Rijnland hebben gevestigd, buiten de regio blijven wonen. • Uitgaande pendel neemt naar verwachting af doordat mensen die nu buiten de regio werken, in regio geschikt werk kunnen vinden. • Uiteindelijke effect op de pendel lastig te bepalen. Op korte termijn inkomende pendel relatief groot. Op langere termijn waarschijnlijk dalend doordat werknemers zich in de regio Holland-Rijnland vestigen of alsnog in de eigen regio gaan werken.
Kwantitatief en kwalitatief effect	<ul style="list-style-type: none"> • Toename vraag naar hoger opgeleiden, maar ook naar middelbaar en lager opgeleiden 	<ul style="list-style-type: none"> • De werkgelegenheid zal vooral hoog opgeleide arbeid zijn. De ontwikkeling levert echter ook administratieve werkgelegenheid en werkgelegenheid bij bijvoorbeeld schoonmaakbedrijven en detailhandel op. De tendens is dat ook aan dit soort werk steeds hogere eisen worden gesteld. • Naar verwachting voldoende aanbod van arbeid in kwalitatief en kwantitatief opzicht. Aandeel hoger en middelbaar opgeleiden neemt de komende jaren toe. Ook in Leiden en omgeving, mede vanwege de kennisinstellingen in dit gebied. Inschatting is het aanbod arbeidskrachten in kwalitatief opzicht voldoende is om vraag te beantwoorden.
Effect vastgoedmarkt		
Woningen	<ul style="list-style-type: none"> • Behoeftte aan maximaal 390 woningen. • Op basis profiel werknemer vooral behoefte aan koophuizen en duurdere huur. 	<ul style="list-style-type: none"> • We schatten in dat 10% van de inkomende pendelaars (=)besluit in de regio te komen wonen. • Woningbehoefte: maximaal 390 (extra) woningen.
Bestaand vastgoed	<ul style="list-style-type: none"> • Effect nieuwbouw van kantoorruimte (en in wat mindere mate bedrijfsruimte) op bestaande voorraad is vooral negatief. Leegstand neemt toe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het nieuwe aanbod brengt een verhuiscarrousel op gang. De nieuwe locatie sluit vaak beter aan op de huidige vestigingseisen (betere bereikbaarheid, parkeergelegenheid). Er blijft vooral verouderd aanbod achter waarvoor de belangstelling gering is.

Verkeerseffect		
Kwantitatief en kwalitatief effect	<ul style="list-style-type: none"> • Inkomende pendel maximaal 3.900 personen. Dit levert maximaal 2.000 auto's op per dag. • Toename OV, doordat deel van de inkomende pendelaar bijvoorbeeld met trein komt. • Uitgaande pendel vermindert. • Verschuiving van verkeersbewegingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 75% van de inkomende pendelaars gebruikt de auto. • Op basis van autobezetting 1,5 betekent dit maximaal circa 2.000 auto's die regio (per dag) inkomen. • Wanneer 10% in de regio komt wonen is het aantal auto's dat de regio binnenkomt maximaal zo'n 1.800 auto's. • De uitgaande autoverkeersbewegingen verminderen naar verwachting doordat een deel van mensen die nu buiten de regio werken, in de regio geschikt werk kunnen vinden. • Verder is sprake van een verschuiving dan wel verder concentratie van verkeersbewegingen op / naar de locaties waar de bouwprogramma's gepland zijn.

Effecten van het bedrijventerreinenprogramma

Onderwerp	Resultaat	Toelichting
Werkgelegenheidseffecten		
Direct, tijdelijk	<ul style="list-style-type: none"> 5.500 – 10.500 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> Investeringsimpuls = omvang programma * bouwkosten per m² Bouwkosten bandbreedte: € 1.200 – € 2.300 Omvang programma: 800.000 m² Investeringsimpuls: € 0,96 mld. – € 1,8 mld. Omzet per werknemer in B&U bouw = € 175.000 Werkgelegenheidseffect: investeringsimpuls / omzet per werknemer 5.500 personen – 10.500 personen.
Direct structureel	<ul style="list-style-type: none"> 5.700 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> Structurele werkgelegenheid = programma bedrijventerrein / terreinquotiënt Terreinquotiënt: 140 m² per werknemer Structureel werkgelegenheidseffect: 5.700 personen.
Additionele structurele (directe) werkgelegenheid	<ul style="list-style-type: none"> 1.100 personen. 	<ul style="list-style-type: none"> We verwachten de komende verdeling van de bedrijven naar herkomst: Vanuit de regio: 80% Van buiten de regio: 15% Starter / nieuw: 5% Additioneel (netto) werkgelegenheidseffect: structurele werkgelegenheid * (aandeel van buiten de regio + aandeel starter / nieuw). Van buiten de regio: 855 Starter / nieuw: 285
Arbeidsmarkteffecten		
Pendel	<ul style="list-style-type: none"> Toename van inkomende pendel met maximaal 935 personen. Verwachte afname van uitgaande pendel. 	<ul style="list-style-type: none"> 15% van de werknemers van de bedrijven die de regio in komen haakt af. 85% gaat pendelen. Inkomende pendel: werkgelegenheid bedrijven van buitenaf * 0,85 Maximaal 935 personen pendelen de regio in, ervan uitgaande dat de werknemers bij bedrijven die zich van buitenaf in regio Holland-Rijnland hebben gevestigd, buiten de regio blijven wonen. Uitgaande pendel neemt naar verwachting af doordat mensen die nu buiten de regio werken, in de regio geschikt werk kunnen vinden. Uiteindelijke effect is lastig te bepalen. Op korte termijn zal de inkomende pendel relatief groot zijn. Op langere termijn neemt dit waarschijnlijk weer af doordat werknemers zich in de regio Holland-Rijnland vestigen of alsnog in de eigen regio gaan werken.
Kwantitatief en kwalitatief effect	<ul style="list-style-type: none"> Toename middelbaar en lager opgeleiden, maar ook hoger opgeleiden. 	<ul style="list-style-type: none"> De werkgelegenheid op de bedrijventerreinen zal vooral arbeid voor middelbaar en laagopgeleiden zijn. De tendens is dat ook aan dit soort werk steeds hogere eisen worden gesteld. Inschatting is het aanbod arbeidskrachten in kwalitatief opzicht voldoende is om vraag te beantwoorden, vanwege toename opleidingsniveau beroepsbevolking.

Effect vastgoedmarkt		
Woningen	<ul style="list-style-type: none"> • Behoeft aan maximaal 95 woningen. • Op basis profiel werknemer vooral behoefte middeldure huur en koop in middensegment. 	<ul style="list-style-type: none"> • We schatten in dat 10% van de inkomende pendelaars besluit in de regio te komen wonen. • Woningbehoefte: 95 (extra) woningen.
Bestaand vastgoed	<ul style="list-style-type: none"> • Effect nieuwe bedrijventerreinen op bestaande voorraad is vooral negatief. Leegstand neemt toe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het nieuwe aanbod brengt een verhuiscarrousel op gang. De nieuwe locatie sluit vaak beter aan op de huidige vestigingseisen (betere bereikbaarheid, parkeergelegenheid). Er blijft vooral verouderd aanbod achter waarvoor de belangstelling gering is.
Verkeerseffect		
Kwantitatief en kwalitatief effect	<ul style="list-style-type: none"> • Inkomende pendel maximaal ruim 900 personen. Dit levert maximaal zo'n 470 auto's op per dag. • Lichte toename OV, doordat deel van de inkomende pendelaars bijvoorbeeld met trein komt • Uitgaande pendel vermindert • Verschuiving van verkeersbewegingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 75% van de inkomende pendelaars gebruikt de auto. • Op basis van autobezetting 1,5: maximaal circa 470 auto's de regio (per dag) in. • Wanneer 10% in de regio komt wonen is het aantal auto's dat de regio binnenkomt maximaal zo'n 420 auto's. • De uitgaande autoverkeersbewegingen verminderen naar verwachting doordat een deel van mensen die nu buiten de regio werken, in de regio geschikt werk kunnen vinden. • Verder is sprake van een verschuiving dan wel verder concentratie van verkeersbewegingen op / naar de locaties waar de bouwprogramma's gepland zijn.