

Hogeschool IJsselland

Ruimtelijke Ordening en Planologie

Land in zicht voor bedrijven

Locatieonderzoek regionaal bedrijventerrein Twente

Silvan Boer

juni 1999

Begeleiders

Hogeschool IJsselland : H. Blokland

: M. Küper

Gemeente Almelo : E.W.J. Janssen

: J. Melsen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het onderzoek	
1.2	Onderzoekmethodiek	4
1.3	Leeswijzer	5
	<i>Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein: inleiding</i>	6
2	Ruimteclaim regionaal bedrijventerrein	7
2.1	Uitgifte bedrijventerreinen	
2.2	Marktontwikkelingen	10
2.2.1	Europese Unie	
2.2.2	Nederland	
2.2.3	Twente	12
2.2.4	Economische groei	
2.3	Aanbod bedrijventerreinen	13
2.4	Conclusie: ruimteclaim regionaal bedrijventerrein	
	<i>Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein: ruimteclaim</i>	15
3	Ruimtelijk en economisch beleid	16
3.1	Internationaal en nationaal beleid	
3.1.1	Beleid Europese Unie	
3.1.2	Rijksbeleid	
3.2	Beleid Provincie Overijssel	19
3.3	Regionaal en lokaal beleid	
3.3.1	Almelo	
3.3.2	Hengelo	
3.3.3	Enschede	20
3.3.4	Lansink-beraad	
3.4	Conclusie	
4	Vestigingsplaatsfactoren	21
4.1	Algemeen	
4.2	Locatietypen	
4.3	Bedrijfstypen	23
4.4	Bedrijven regio Twente	24
4.5	Conclusie	25

5	Programma van eisen regionaal bedrijventerrein	26
5.1	Eisen t.a.v. de locatie	
5.2	Eisen t.a.v. de inrichting	28
5.3	Conclusie	29
6	Locatie regionaal bedrijventerrein	30
6.1	Selectie locaties	
6.2	Toetsing locatie	31
6.3	Conclusie	33
	<i>Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein: locatie</i>	36
7	Inrichting regionaal bedrijventerrein	37
7.1	Beschrijving plangebied	
7.2	Nadere inrichtingseisen	38
7.3	Inrichting	
7.3.1	Inrichtingsvariant A	
7.3.2	Inrichtingsvariant B	39
7.4	Conclusie	40
8	Fasering en samenwerkingsvorm	41
8.1	Fasering	
8.2	Samenwerkingsvorm	42
8.3	Conclusie	43
9	Conclusies en aanbevelingen	44
9.1	Programma van eisen	
9.2	Locatie	45
9.3	Inrichting, fasering en samenwerkingsvorm	
9.4	Aanbevelingen	46
9.4.1	Nader onderzoek	
9.4.2	Fasering van uitgifte	
9.4.3	Toekomstig regionaal beleid bedrijventerrein	47
	<i>Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein: epiloog</i>	48

Literatuur

Kaarten

1 Uitsluitingsgebieden en selectie locaties

2 Kaart Streekplan Twente

3 Kaart plangebied Almelo Zuid

4 Kaart structuurplan Almelo

5 Inrichtingsvariant A

6 Inrichtingsvariant B

Bijlagen

1 Definities verschillende categorieën bedrijventerreinen

2 Overzicht ruimtelijke eisen per locatietype

3 Gegevens interview dhr. v. Boxtel, IKT

4 Argumentatie scores verschillende locaties per eis

Samenvatting

In deze rapportage wordt een onderzoek gedaan naar een geschikte locatie en inrichting voor een regionaal bedrijventerrein in de regio Twente.

Hierbij is de volgende probleemstelling gehanteerd:

Welke eisen moeten er vanuit de vraag naar bedrijventerreinen, het ruimtelijk en economisch beleid en het bedrijfsleven aan de locatie en inrichting voor een regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie- en T&D-bedrijven in de Twentse Stedenband worden gesteld, en welke locatie en inrichting is hiervoor het meest geschikt?

Programma van eisen:

Als eerste is er gekeken naar welke eisen er aan de locatie en inrichting voor een regionaal bedrijventerrein moeten worden gesteld. Dit is gedaan vanuit een drietal invalshoeken:

1. Eisen vanuit de kwalitatieve en kwantitatieve vraag naar bedrijventerreinen (de ruimteclaim);
2. Eisen vanuit het vigerend ruimtelijk en economisch beleid;
3. Eisen gesteld door bedrijven;

Ad 1.

Om de ruimteclaim van het regionaal bedrijventerrein te bepalen is gekeken naar historische uitgiften, trends in de economie en het huidige aanbod van bedrijventerreinen in de regio Twente.

Uit analyse van de totale uitgiften van bedrijventerrein in de grotere Twentse gemeenten van de afgelopen drie jaar is gebleken dat de gemiddelde jaarlijkse (totale) vraag naar bedrijventerreinen ligt op circa 40 hectare.

Van deze totale vraag gaat ongeveer 5-11 hectare per jaar uit naar bedrijventerrein in de categorie gemengd plus en T&D. Een deel van de ruimteclaim naar T&D-terrein zal echter op andere (regionale) locaties gevestigd moeten worden, aangezien er ook een (kleinschalige) locatie voor een regionaal T&D-terrein ontwikkeld zal worden (zie hoofdstuk 1). De ruimteclaim naar gemengd plus-terrein zal echter wel voor een groot deel op het regionaal bedrijventerrein gevestigd kunnen worden.

Eveneens van belang voor de ruimteclaim voor het regionaal bedrijventerrein is de historische uitgifte van grotere kavels. Gebleken is dat circa 5 ha per jaar wordt uitgegeven aan grootschalige bedrijven met een kaveloppervlak groter dan 1 ha.

Analyse van de uitgiften op SBI-code toont aan dat 36 % van de totale ruimteclaim uitgaat naar bedrijven in de SBI-sectoren industrie en transport. Dit levert een ruimteclaim van circa 9 hectare per jaar op.

Aangezien er nauwelijks tot geen bestaand aanbod aanwezig is in Twente voor gemengd plus- en T&D-terrein, kan worden aangenomen dat de totale behoefte aan gemengd-plus en (grootschalig) T&D-terrein op het regionaal bedrijventerrein zal worden gevestigd.

Uitgaande van de bovenstaande gegevens kan worden geconcludeerd dat de jaarlijkse behoefte aan 'regionaal bedrijventerrein' ligt binnen een bandbreedte tussen 5 en 10 hectare.

Met enige ambitie en een verder ontwikkelende economische groei is een uitgifte van 10 hectare per jaar haalbaar, bij minder gunstige omstandigheden (achterblijvende economische groei, minder actieve werving en acquisitie) zal slechts 5 hectare per jaar kunnen worden uitgegeven.

Wanneer het gemiddelde tussen beide uitersten wordt genomen ligt de jaarlijkse vraag op 7,5 hectare. Bij een exploitatietermijn van 10 jaar is hiervoor een netto oppervlak van $(7,5 \times 10)$ is 75 hectare nodig. Dit levert een bruto ruimteclaim op van 125 hectare (60 % uitgeefbaar).

Ad 2.

Het ruimtelijk en economisch beleid wordt in Nederland op verschillende schaalniveau's weergegeven. Bovendien is ruimtelijk en economisch beleid op Europees niveau in toenemende mate van belang.

Het ruimtelijk beleid van de *Europese Unie* is (vooralsnog) indicatief, en vooral gericht op verbetering van de bereikbaarheid door o.a. multimodaal vervoer en gecombineerd vervoer in de zogeheten Eurocorridors. Voor de locatieplanning van bedrijventerreinen worden echter geen specifieke voorwaarden gegeven.

Het beleid op *Rijksniveau* is voor de planning van een locatie voor het regionaal bedrijventerrein het meest richtinggevend.

Locaties voor bedrijventerreinen moeten vooral worden gezocht binnen bestaande en te ontwikkelen verstedelijkingsassen. Evenals het Europees beleid is het Rijksbeleid gericht op een optimale bereikbaarheid via water en spoor, naast bereikbaarheid over de weg.

Voorts wordt in het Rijksbeleid (o.a. Vinex) onderscheid gemaakt in A-, B-, en C-locaties, afhankelijk van o.m. het mobiliteitsprofiel van bedrijven. Het regionaal bedrijventerrein is aan te merken als een C-locatie. Dit heeft als gevolg dat er geen eisen worden gesteld aan bereikbaarheid per openbaar vervoer. De bereikbaarheid over de weg dient optimaal te zijn. Op een C-locatie is geen sprake van een parkeerregime.

In een actualisering van Vinex is aan de bovenstaande eisen een nieuw uitgangspunt toegevoegd. Nieuwe locaties met een C-profiel dienen multimodaal ontsloten te zijn, bij voorkeur in de nabijheid van een terminal.

Bij het plannen van een locatie moet tevens rekening worden gehouden met milieuzonering. De belastende activiteiten en gevoelige functies dienen optimaal t.o.v. elkaar te worden gesitueerd.

Zonering kan plaatsvinden op verschillende milieubelastingsvormen, te weten geluid, geur, externe veiligheid, trillingen en luchtverontreiniging.

Zonering op geluid is in wettelijk vastgelegd in de Wet Geluidshinder (WGH). De overige vormen van milieubelasting kunnen alleen beleidsmatig worden gezondeerd.

De meest gebruikelijke methode voor integrale milieuzonering is de VNG-methode.

Het ruimtelijke en economisch beleid van de *Provincie Overijssel* is eveneens richtinggevend voor de locatieplanning van het regionaal bedrijventerrein.

Bij het reserveren en realiseren van nieuwe locaties vormt de vraag uit de markt in het beleid van de provincie Overijssel een belangrijk uitgangspunt. De (nieuwe) verbindingssassen van weg, water en spoor (met name de A1, A35, A28/N37, de andere rijkswegen, de kanalen, de doorgaande spoorlijnen vanaf de Randstad) zijn structurerend voor de locatiebepaling van met name toplocaties met een regionale/landelijke uitstraling. Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel is gericht op concentratie van wonen en werken in de grote steden.

Evenals het Rijksbeleid is het provinciaal beleid gericht op het bevorderen van het meer milieuvriendelijke goederenvervoer over rails en water, met name voor gemengd-plus en T&D terreinen. Het is de bedoeling dat medio 2000 een nieuw streekplan in procedure komt, waarin mogelijk wordt ingegaan op locaties voor het regionaal bedrijventerrein.

Op *regionaal schaalniveau* werken de steden Almelo, Hengelo en Enschede samen in het Lansinkberaad. In dit samenwerkingsverband moeten plannen worden gemaakt omtrent de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein, en overige afstemming tussen vraag en aanbod in de Twentse steden.

Ad 3.

Eisen gesteld door bedrijven zijn mede bepalend voor de geschiktheid van een bepaalde locatie en inrichting hiervan.

De vijf algemeen belangrijkste aspecten uit de bedrijfsomgeving zijn:

1. goede bereikbaarheid over de weg
2. voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers
3. de aanwezigheid van adequaat opgeleid personeel
4. de representativiteit van het gebouw
5. de aanwezigheid van telecommunicatieve voorzieningen.

Bereikbaarheid over de weg wordt in toenemende mate als belangrijke eis gezien, omdat ondernemingen in grootstedelijke gebieden in toenemende mate geconfronteerd worden met ruimtegebrek, congestie en onvoldoende parkeermogelijkheden. Er is sprake van een tendens dat bedrijven een grotere voorkeur hebben voor een locatie in de nabijheid van autowegen.

Eisen die bedrijven stellen aan een locatie zijn verder afhankelijk van de bedrijfssector waarin ze werkzaam zijn, het type locatie waarop een bepaald bedrijf gevestigd is en het schaalniveau van de markt waarbinnen het bedrijf opereert.

Wanneer dit wordt toegepast op het regionaal bedrijventerrein kan worden gesteld dat het gaat om bedrijven op stadsrandlocaties, werkzaam in de (SBI-) sectoren industrie, productie, verkeer en vervoer, opererend op nationaal en regionaal schaalniveau.

Bedrijven in deze boven omschreven categorieën hechten vooral waarde aan goede bereikbaarheid (vooral over de weg), voldoende uitbreidingsmogelijkheden, laad- en losmogelijkheden op het terrein en bereikbaarheid over water en spoor.

Bepalen locatie:

De tweede stap is het selecteren van een aantal locaties die in beginsel geschikt zijn voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein.

Gesteld is dat een locatie in beginsel geschikt is wanneer aan de volgende uitgangspunten wordt voldaan:

- *ligging aan (snel)weg en/of spoor en/of waterweg;*
- *geen waardevol natuurgebied of landschappelijk waardevol gebied in de nabijheid;*
- *voldoende ruimte;*

Door deze drie criteria toe te passen op het onderzoeksgebied zijn 'uitsluitingsgebieden' aangegeven, waarbinnen geen regionaal bedrijventerrein ontwikkeld kan worden. In het resterende gebied komen de volgende locaties in beginsel wel in aanmerking voor een regionaal bedrijventerrein (zie kaart 1 achterin deze rapportage):

1. Almelo Noord, nabij Aadorp;
2. Almelo Zuid, nabij Bornerbroek;
3. Borne Noord, nabij Azelo;
4. Hengelo-Oldenzaal, langs A1;
5. Hengelo-Enschede, nabij geplande terminal;
6. Almelo Zuidoost, nabij Zenderen;
7. Wierden Zuid;

De verschillende locaties zijn getoetst aan een programma van eisen, waarin alle eisen die aan de locatie voor een regionaal bedrijventerrein moeten worden gesteld zijn gekoppeld aan een puntensysteem. Zowel de mate waarin aan een eis wordt voldaan als het belang van een bepaalde eis zijn hierbij bepalend geweest voor de 'eindscore' van een bepaalde locatie.

Uit de toetsing van de verschillende locaties aan het programma van eisen zijn vier locaties naar voren gekomen die het meest geschikt zijn voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Dit zijn de locaties Almelo Noord, Almelo Zuid, Borne Noord en Hengelo-Enschede. Deze vier locaties zijn nader vergeleken op voor- en nadelen.

Een nadeel van de locatie Almelo Noord is het ontbreken van een snelweg verbinding en de minder centrale ligging ten opzichte van de andere Twentse steden, waardoor de gemiddelde afstand van het woon-werkverkeer mogelijk zal toenemen. Een zwaarwegend nadeel van de locatie Hengelo-Enschede is de beperkte ruimte. De uitstekende infrastructuur van deze locatie kan wellicht beter worden benut voor meer hoogwaardige (en vooral minder ruimtevragende) bedrijven of andere hoogwaardige functies.

De locaties Almelo Zuid en Borne Noord hebben relatief de minste nadelen c.q. zijn t.o.v. de gehanteerde toetsingscriteria het meest geschikt. Mede gezien het feit dat de locatie Almelo Noord ligt op een landschappelijk minder waardevol gebied, de locatie ligt aan het Twentekanaal en aansluit op het bedrijventerrein Twentepoort Zuid, kan worden geconcludeerd dat de locatie Almelo Zuid het meest geschikt is voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein.

Inrichting regionaal bedrijventerrein:

De laatste stap binnen dit onderzoek was het bepalen van de inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Dit is gedaan voor de locatie Almelo Zuid. Aangezien dit een vrij groot gebied betreft, zijn er nog verschillende inrichtingen mogelijk.

Om een beeld te geven van de verschillende mogelijkheden is een tweetal inrichtingsvarianten weergegeven, variant A en variant B (zie de kaarten 5 en 6 achterin deze rapportage).

Verschil tussen beide inrichtingen zit vooral in de directe ligging aan het Twentekanaal (variant A) en de directe ligging aan de snelweg A35 (variant B). De bedrijven sluiten in beide inrichtingsvarianten aan op het bedrijventerrein Twentepoort Zuid.

Het dorp Bornebroek zal in beide inrichtingsvarianten zo min mogelijk hinder ondervinden van het bedrijventerrein, door zowel inwaarts als uitwaarts zoneren. Een minimale (wettelijk vastgestelde) buffer tussen woningen en bedrijven (milieucategorie 3) van 100 meter is in beide inrichtingsvarianten toegepast.

Voorwoord

In de periode van februari tot en met juni 1999 ben ik in het kader van mijn studie Ruimtelijke Ordening en Planologie bezig geweest met mijn afstudeeronderzoek. Ik heb hiertoe een locatie-onderzoek voor een regionaal bedrijventerrein uitgevoerd in opdracht van enerzijds de gemeente Almelo en anderzijds het Lansink-beraad.

Bij deze wil ik iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan dit onderzoek. Op de eerste plaats zijn dit mijn begeleiders Ernst Janssen en Jacob Melsen van de gemeente Almelo. Ik kon gedurende de hele afstudeerperiode bij hen terecht voor vragen en suggesties. Daarnaast wil ik mijn begeleiders vanuit school, Henk Blokland en Marino Küper bedanken voor de advisering en de verdere begeleiding.

Verder gaat een woord van dank uit naar alle betrokken personen bij het Lansink-beraad voor het geven van advies en informatie.

Ook bedank ik dhr. van Boxtel (IKT) voor het geven van nuttige informatie, evenals alle medewerkers en 'collega studenten' van de gemeente Almelo voor geven van informatie en advies en natuurlijk voor de gezelligheid.

Almelo, juni 1999,

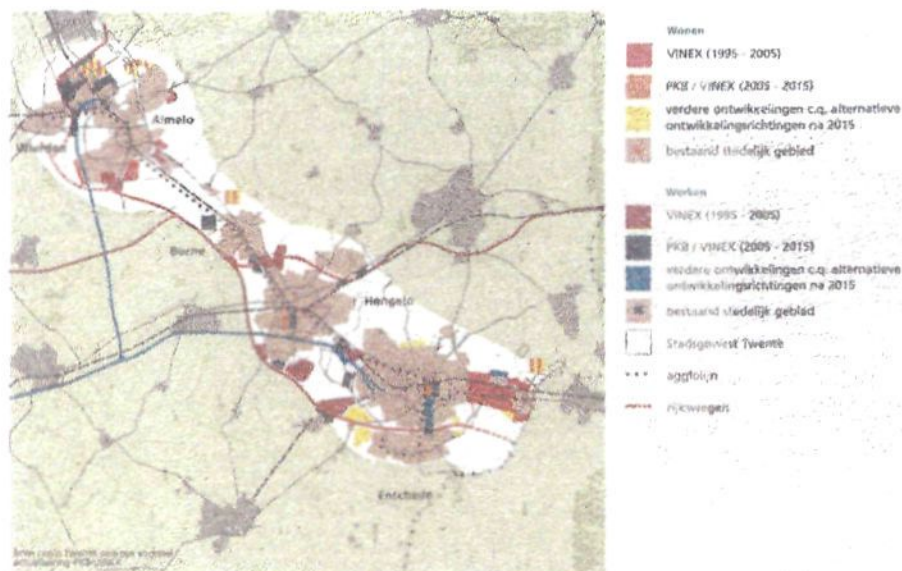
Silvan Boer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Binnen Twente vormen Almelo, Hengelo en Enschede tezamen de grootste stedelijke concentratie in Nederland buiten de Randstad¹ (zie afbeelding 1). De Twentse economie is na een periode van teruggang als gevolg van de teloorgang van de textielindustrie weer springlevend. Om een gezonde economie te behouden en verder te ontwikkelen, moet bij het indelen van de ruimte rekening worden gehouden met de behoefte aan bedrijventerrein.

Afbeelding 1.1 Stedenband Twente.



De beschikbaarheid van goede bedrijventerreinen is van groot belang voor de werkgelegenheid in Twente. Om bestaande bedrijven te kunnen behouden en nieuwe bedrijven aan te kunnen trekken moeten er passende locaties beschikbaar zijn. Op toekomstige ontwikkelingen moet optimaal worden ingespeeld en bedrijventerreinen moeten met hun tijd meegaan.

Verschillende onderzoeken² naar de voorraad bedrijventerreinen in de regio Twente hebben uitgewezen dat er de laatste jaren sprake is van een vooral kwalitatief tekort, met name voor grootschalige productiebedrijven die moeilijk inpasbaar zijn op lokale bedrijventerreinen. In de toekomst zijn nog grotere (ook kwantitatieve) tekorten te verwachten. Er is de regio Twente mogelijk in veel opzichten winst te halen uit het beter afstemmen van het aanbod op de vraag.

Een oplossing voor het beter afstemmen van het aanbod op de vraag is naast verdere ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen ook het ontwikkelen van een regionaal bedrijventerrein. Er zijn in het kader van het programmeringsoverleg Twente plannen voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Er is dus 'land in zicht voor bedrijven'. Hierbij is de volgende algemene definitie van een regionaal bedrijventerrein gehanteerd:

'Het regionaal bedrijventerrein Twente is bestemd voor de opvang van de (boven)regionale bedrijvigheid. Het gaat daarbij om bedrijfsruimte die nodig is vanuit de werving/acquisitie van bedrijvigheid van buiten de regio, voor de vestiging en uitbreiding van de hoogwaardige business & science activiteiten in de regio, voor de grote ruimtevragers van binnen en buiten de regio en voor de vestiging van de 'zware' schone industrie.'

¹ Bron: Streekplan Twente.

² Onderzoek Buck Consultants, Kolpron, verschillende onderzoeken gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede.

Hierbij wordt gedacht aan meerdere themaparken:

u.s.p.-locaties:

1. hoogwaardig regionaal bedrijventerrein (business & science park Enschede);
2. logistiek knooppunt (weg-rail-terminal) voor VAL-achtige bedrijvigheid in de nabijheid van de A1 corridor/luchthaven in Oldenzaal;
3. logistiek knooppunt (weg-water-terminal) aan het Twentekanaal in Hengelo;
4. Zichtlocatie voor hoogwaardige industriële bedrijvigheid langs de A1 in Hengelo;

regio-locatie:

5. regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie, assemblage en T&D;

Bij u.s.p.-locaties is er echter geen sprake van een gezamenlijke exploitatie. Het gaat hier met name om het maken van regionale afspraken over segmentering en afstemming van het aanbod bedrijventerreinen. De regio-locatie (het eigenlijk 'regionaal bedrijventerrein') wordt wel in gezamenlijke exploitatie ontwikkeld.

Argumenten voor de ontwikkeling van een of meerdere regionale bedrijventerreinen zijn:

- versterking van Twente als vestigingslocatie door een naar buiten duidelijk geprofileerd gezamenlijk aanbod voor regionale bedrijvigheid. Voor de klant is sprake van één loket, één organisatie;
- het niet langer onderling concurreren van gemeenten met betrekking tot de vestiging en uitbreiden van bedrijvigheid door een goede segmentering van bedrijvigheid in Twente;
- de ontwikkeling en het beheer van het regionaal bedrijventerrein Twente wordt gezamenlijk opgepakt en gerealiseerd;
- de kans om, meer dan nu, samen te werken op het gebied van arbeidsmarktvoorzieningen door bundeling van initiatieven;
- versterking imago/profiel door het leveren van maatwerk (acquisitie-instrument);
- duurzaamheidsaspecten als zuinig ruimtegebruik, concentratie i.p.v. versnippering van terreinen (en landschap), gezamenlijk aanbieden van voorzieningen en faciliteiten en adequaat en efficiënt omgaan met subsidies;
- vestigingsmogelijkheden voor relatief grotere bedrijven (> 1/2 ha).
- versterking werkgelegenheid;

In deze rapportage wordt ingegaan op het regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie-, assemblage-³ en T&D-bedrijven (*themapark 3, de regio-locatie*). Voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein voor bedrijven in deze sectoren zijn de volgende argumenten toe te voegen:

- er is voor bedrijven in deze categorieën momenteel geen aanbod in bestaande of harde plannen opgenomen (*zie hoofdstuk 2*);
- in praktijk is er veelal geen ruimte voor bedrijven met kavels groter dan 1-2 hectare op lokale bedrijventerreinen;
- bundeling van grootschalige bedrijven op een terrein in combinatie met vervoer over water en/of spoor heeft als voordeel dat het zorgt voor kortere aan- en afvoerstromen, de verkeerscongestie helpt bestrijden, versnippering van terreinen en landschap voorkomt en de toekomstige mogelijkheden voor (aansluiting op) ondergronds transport vergroot⁴;
- De ligging van Twente op een belangrijke (inter) nationale vervoersas aantrekkelijk is voor industrie en distributie⁵.

³ Bedrijven in de sector assemblage houden zich voornamelijk bezig met de verwerking van half-product tot eindproduct.

⁴ Uit: 'Ruimte voor multimodaal transport', publicatie van het Ministerie van VROM.

⁵ Uit: 'Ruimte voor economische dynamiek'.

De ervaring heeft geleerd dat er met de voorbereidende fase voorafgaande aan de feitelijke aanleg veel tijd gemoeid gaat. Er moet rekening worden gehouden met minimaal 4 à 5 jaar voor dat met de exploitatie kan worden begonnen.

Voor het regionaal bedrijventerrein (in deze rapportage ook wel 'RBT' genoemd) gelden de volgende uitgangspunten:

1. Het bedrijventerrein moet worden ontwikkeld voor grootschalige (>1-2 ha) arbeidsextensieve bedrijven (max. 15 à 20 arb.pl. per ha), in de milieucategorieën 3-5;
2. Het bedrijventerrein zal worden gevestigd in de 'stedenband' Almelo, Hengelo en Enschede (*zie afbeelding 1*);
3. Het bedrijventerrein moet voorzien in de vraag naar bedrijventerrein in de regio Twente (en daarbuiten), gedurende een exploitatietermijn van ten minste 10 jaar, met uitbreidingsmogelijkheden voor langere termijn.
4. Er mag geen concurrentie optreden tussen regionaal terrein en reguliere (lokale) bedrijventerreinen.

De volgende punten worden in deze rapportage nader onderzocht:

1. Om te bepalen welke eisen er aan de locatie en inrichting moeten worden gesteld, moet worden gekeken naar de (regionale) vraag naar bedrijventerrein (en aanbod), het ruimtelijk en economisch beleid en eisen gesteld door bedrijven.
2. Vervolgens moet er worden gezocht naar een geschikte locatie voor het RBT.
3. Tenslotte wordt een (globale) inrichtingskaart van het RBT gemaakt, waarbij tevens kort wordt ingegaan op de fasering en de mogelijke samenwerkingsvorm tussen de betrokken partijen.

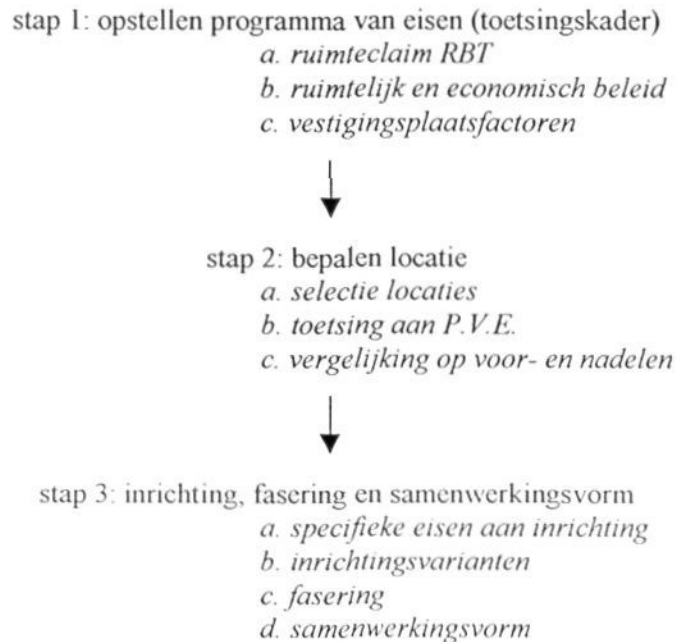
De doelstelling van dit onderzoek is dan ook het inzicht verschaffen in welke eisen er aan de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein moeten worden gesteld, en een beeld te geven van welke locatie (s) en inrichting (en) hiervoor in aanmerking komen.

1.2 Onderzoekmethodiek

Bij het onderzoek is de volgende centrale probleemstelling gehanteerd:

Welke eisen moeten er vanuit de vraag naar bedrijventerreinen, het ruimtelijk en economisch beleid en het bedrijfsleven aan de locatie en inrichting voor een regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie- en T&D-bedrijven in de Twentse Stedenband worden gesteld, en welke locatie en inrichting is hiervoor het meest geschikt?

Het onderzoek kan in de volgende stappen worden onderverdeeld:



Stap 1:

Er wordt een programma van eisen (P.V.E.) opgesteld waaraan de locatie en de inrichting van het regionaal bedrijventerrein moet voldoen. Er kan onderscheid worden gemaakt in eisen afhankelijk van de vraag en het aanbod bedrijventerreinen, eisen gesteld in het ruimtelijk en economisch beleid van de betrokken gemeenten, het ruimtelijk en economisch beleid van de EU, het Rijk en de Provincie Overijssel en tenslotte eisen gesteld door bedrijven (o.a. vestigingsplaatsfactoren). Per eis wordt bepaald hoeveel waarde eraan wordt gehecht, m.a.w. welk 'gewicht' er aan de eis wordt gegeven. De regionale vraag naar bedrijventerrein zal worden bepaald door enerzijds het analyseren van historische verkopen van bedrijventerrein, anderzijds door literatuuronderzoek naar economische ontwikkelingen. Het ruimtelijk en economisch beleid zal worden bepaald d.m.v. literatuuronderzoek en overleg met betrokken ambtenaren in de vakgebieden economische zaken en ruimtelijke ordening. Eisen van bedrijven aan een regionaal bedrijventerrein zullen worden bepaald door literatuuronderzoek, een interview met de IKT en overleg met betrokken ambtenaren.

Stap 2:

Vervolgens wordt een geschikte locatie voor het regionaal bedrijventerrein gezocht. Als eerste zal er een selectie worden gemaakt van gebieden die in beginsel geschikt zijn voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Dit wordt gedaan door het opstellen van een kaart met uitsluitingsgebieden waarbinnen de ontwikkeling van een RBT niet wenselijk is. Op de overige gebieden (de zoekgebieden) worden locaties gezocht liggend aan (belangrijke) infrastructuur. Aan deze selectie wordt ter vergelijking een aantal alternatieve locaties toegevoegd. Deze alternatieve locaties zijn in het ruimtelijk beleid reeds gereserveerd, maar wel geschikt voor de ontwikkeling van een RBT.

Vervolgens worden de geselecteerde locaties getoetst aan het P.V.E. Op basis van geschiktheidscores en nadere vergelijking op voor- en nadelen wordt bepaald welke locatie het meest geschikt is⁶.

Stap 3:

Tenslotte wordt de (globale) inrichting van het terrein behandeld. Als eerste worden naast de algemene eisen uit het P.V.E. specifieke inrichtingseisen gesteld aan de gekozen locatie. Vervolgens wordt een tweetal inrichtingsvarianten weergegeven. Ook wordt ingegaan op de fasering en de mogelijke vormen van een gezamenlijke exploitatie (samenwerkingsverband tussen de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede en de provincie Overijssel).

1.3 leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de vraag (en aanbod) naar bedrijventerreinen bepaald voor grootschalige bedrijven in de milieucategorieën 3-5 (industrie, T&D, assemblage). Aan de hand de vraag en het aanbod alsmede het ambitieniveau van de betrokken gemeenten wordt de ruimteclaim van het regionaal bedrijventerrein vastgesteld.

In het derde hoofdstuk wordt het vigerend ruimtelijk en economisch beleid weergegeven en uitgewerkt op verschillende schaalniveau's. Er wordt hierbij gekeken welke eisen er vanuit het beleid kunnen worden gesteld aan de locatie en de inrichting van een regionaal bedrijventerrein.

In hoofdstuk vier wordt er gekeken naar eisen die door 'de bedrijven' worden gesteld aan de locatie en de inrichting van een regionaal bedrijventerrein.

Aan de hand van de bevindingen uit de hoofdstukken 2 t/m 4 wordt in hoofdstuk vijf een programma van eisen opgesteld waaraan de locatie en de inrichting van het regionaal bedrijventerrein kunnen worden getoetst.

Aansluitend wordt in hoofdstuk zes gekeken welke locatie (s) het beste voldoen aan het in hoofdstuk vijf opgestelde programma van eisen, m.a.w. welke locatie in aanmerking komt voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein.

In hoofdstuk zeven zal eveneens aan de hand van het P.V.E. een inrichtingsschets van het regionaal bedrijventerrein (en omgeving) worden weergegeven.

In hoofdstuk acht wordt de fasering en de mogelijke samenwerkingsvorm van het regionaal bedrijventerrein weergegeven.

In hoofdstuk negen wordt een terugkoppeling naar de centrale probleemstelling gemaakt. Ook worden er een slotbeschouwing en aanbevelingen gegeven.

Ook zal er in deze rapportage een beschrijving worden gegeven van het besluitvormingsproces rondom het regionaal bedrijventerrein. Dit wordt gedaan na hoofdstuk 1 (inleiding besluitvormingsproces), na hoofdstuk 2 (in het besluitvormingsproces genoemde ruimteclaims), na hoofdstuk 6 (in het besluitvormingsproces genoemde locaties) en tenslotte na hoofdstuk 9 (epiloog).

De nummers (bv. [1]) in de tekst verwijzen telkens naar de literatuurlijst achterin deze rapportage. Specifieke verwijzingen en/of opmerkingen zijn geplaatst in een voetnoot onder aan de pagina.

⁶ Deze toetsingsmethode is gebaseerd op de methode voor locatiekeuze-MER.

Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein:**Inleiding**

Gedurende deze afstudeeropdracht (en al langer, vanaf december 1998) staat de ontwikkeling van bedrijventerreinen nadrukkelijk op de (politieke) agenda. Er zijn vele partijen betrokken bij de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein, wat ook een verscheidenheid aan verschillende meningen met zich meebrengt.

De volgende partijen zijn direct of indirect betrokken bij de ontwikkeling en besluitvorming met betrekking tot het regionaal bedrijventerrein (zie ook hoofdstuk 8):

- provincie Overijssel (initiatiefnemer, nieuw streekplan richtinggevend voor RBT)
- gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede (exploitanten)
- gemeente Borne (Borne ligt eveneens binnen de stedenband tussen Almelo en Enschede)
- overige Twentse gemeenten (samenwerking, afstemming vraag en aanbod)
- Rijk (uitvoering beleid Twente)
- OOM (belang bij voldoende bedrijfsruimte)

Een eerste punt waarin verschillende meningen van de betrokken partijen naar voren komen is in de definitie van welke bedrijven op het regionaal bedrijventerrein gevestigd mogen worden.

Partij	Definitie 'regionaal bedrijventerrein'
Provincie Overijssel	In ieder geval in totaal 200 ha regionaal bedrijventerrein (hierover zijn de meningen intern overigens verdeeld)
Lansink-beraad	Meerdere locaties: - Regionale locatie: grootschalige produktievestigingen van internationaal opererende bedrijven (industrie, assemblage, groothandel). Later overigens bijgesteld tot 'terrein voor grootschalige productie- en T&D bedrijven met relatief lage terreinquotiënten. - Regionaal technologiepark: B&S - Logistiek knooppunt 1: ROC locatie t.b.v. weg- en waterterminal: T&D - Logistiek knooppunt 2: weg-rail terminal, mogelijk gekoppeld aan luchthaven: T&D - Zichtlocatie: industriële bedrijvigheid
Programmerings-overleg	Eventueel meerdere locaties/themaparken: - Hoogwaardig bedrijventerrein (B&S) - T&D-park voor VAL-achtige bedrijvigheid - Regionaal bedrijventerrein voor productie, assemblage en groothandel
Rijk	Niet nader genoemd
OOM	Eén locatie: logistieke en industriële bedrijvigheid (assemblage)
In deze rapportage	Mogelijk meerdere locaties, echter ingaan op één locatie voor grootschalige productie en assemblage bedrijven en groothandel (eventueel T&D).

Om een beeld te krijgen van het besluitvormingsproces en de mogelijke oorzaken van de vele meningsverschillen zal per onderwerp het proces van de besluitvorming rondom het regionaal bedrijventerrein worden weergegeven. Dit wordt gedaan na hoofdstuk 2 (ruimteclaim) en hoofdstuk 6 (bepalen locatie).

Het is de bedoeling dat de Provincie Overijssel 1 juni 1999 besluit over het al dan niet ontwikkelen van een of meerdere regionale bedrijventerreinen en de invulling hiervan. Dit besluit zal worden verwerkt in het nieuwe streekplan, dat momenteel in ontwikkeling is. De beschrijving van het besluitvormingsproces zal in deze rapportage worden afgesloten met een epiloog na hoofdstuk 9.

2 Ruimteclaim regionaal bedrijventerrein

Er zijn drie factoren die bepalend zijn voor de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Dit zijn: de vraag naar bedrijventerreinen, ruimtelijk en economisch beleid en de eisen gesteld door de bedrijven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de toekomstige regionale behoefte aan bedrijventerreinen en de ruimteclaim van het RBT die hieruit voortvloeit. Het ruimtelijk en economisch beleid en de vestigingsplaatsfactoren komen respectievelijk in hoofdstuk 3 en 4 aan bod.

Aangezien het naar verwachting nog minimaal 4 tot 5 jaar gaat duren voordat begonnen kan worden met het uitgeven van grond op het regionaal bedrijventerrein, en de exploitatie op zich naar verwachting ongeveer 10 jaar zal duren, moet rekening worden gehouden met de marktontwikkeling op langere termijn.

Er kan onderscheid worden gemaakt in vier categorieën bedrijventerreinen, te weten gemengd plus-terrein, modern gemengd terrein, bedrijvenpark en transport- en distributierrein (T&D) ⁷. Om de behoefte aan 'regionaal bedrijventerrein' te bepalen wordt gekeken naar historische uitgaven van grootschalig bedrijventerrein (kavels > 1-2 ha) in de categorieën gemengd plus en T&D.

Echter, aangezien analyse van historische uitgaven een vrij statisch beeld van de behoefte aan bedrijventerreinen geeft, zal er ook worden ingegaan op het ambitieniveau dat voor de ontwikkeling van een RBT wordt gesteld en op toekomstige marktontwikkelingen voor zover relevant voor het regionaal bedrijventerrein. Dit omdat in het verleden (en nog steeds) aanvragen voor terrein voor grootschalige bedrijven niet altijd konden worden behandeld, aangezien hier veelal geen ruimte voor op bestaande bedrijventerreinen beschikbaar was ('nec' verkopen aan grote ruimtevragers). Historische uitgaven geven (in dit geval) dus geen volledig beeld van de vraag ⁸.

In § 2.1 zal de historische uitgifte van bedrijventerreinen worden behandeld. Vervolgend wordt er in § 2.2 kort ingegaan op marktontwikkelingen die bepalend zijn voor het verloop van de toekomstige kwalitatieve vraag naar bedrijventerreinen. In § 2.3 wordt gekeken naar het huidige aanbod. Tenslotte zal in § 2.4 de ruimteclaim voor het regionaal bedrijventerrein worden vastgesteld.

2.1 Uitgifte bedrijventerreinen

Tabel 2.1 gemiddelde jaarlijkse uitgifte van bedrijventerreinen naar locatietype in de periode 1994 t/m 1997.

Gemeente	Gemengd plus	Modern gemengd	T&D-terrein	Bedrijvenpark	Totaal
Almelo	1,1	6,3 ¹	0,6	-	7,9
Enschede	0,5	9,0	0,3	1,1	10,8
Hellendoorn	-	3,6	-	-	3,6
Hengelo	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend	12,5 ²
Oldenzaal	-	2,5	3,1	-	5,6
Totaal	1,5	21,4	3,9	1,1	40,5 ³

Bron: concept nota Bedrijventerreinen regio Twente, Buck Consultants

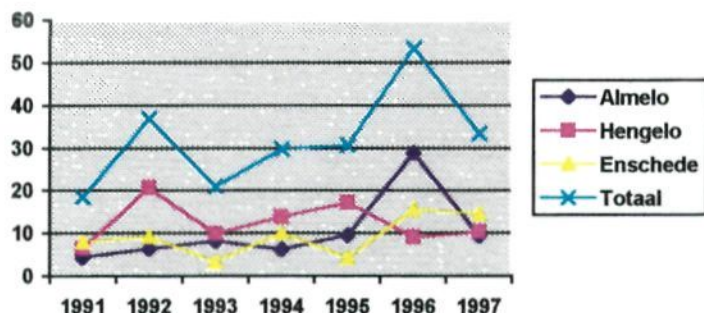
- 1) Voor Bedrijvenpark Twente (BPT) is voor de invulling van de tabel een uitgifte gehanteerd van 3,25 ha in 1996. Met inbegrip van de uitgifte buiten de exploitatie en terugkoop is op BPT 25 ha uitgegeven in 1996. Wanneer 25 ha wordt gehanteerd, is de gemiddelde jaarlijkse uitgifte van modern gemengd terrein 11,75. De totale gemiddelde jaarlijkse uitgifte bedraagt dan 13,37 ha.
- 2) Exclusief 18 ha netto voor Holec in 1997. Door het ontbreken van gegevens niet gespecificeerd naar type locatie.
- 3) Wanneer het Holec-terrein in Hengelo en de uitgifte buiten de exploitatie en terugkoop op het BPT in Almelo worden meegenomen in de berekeningen, kennen de grotere gemeenten gezamenlijk een gemiddelde jaarlijkse uitgifte van 47,5 ha netto.

⁷ Definities verschillende categorieën bedrijventerrein: zie bijlage 1.

⁸ Deze conclusie wordt eveneens getrokken door H. Molkenboer (Provincie Overijssel) t.a.v. verschillende berekeningen van de behoefte aan bedrijventerreinen in Overijssel (in document van 7-4-'99).

Tabel 2.1 geeft de totale uitgifte weer, nader gespecificeerd naar type terrein. Uit de tabel blijkt dat de jaarlijkse behoefte in de periode van 1994 t/m 1997 circa 40 ha is geweest. Zoals genoemd is de uitgifte van bedrijventerreinen afhankelijk van het aanbod. In perioden van schaarste wordt er in de regel minder uitgegeven, wanneer er voldoende aanbod is zal de uitgifte aanvankelijk sterk stijgen.

Figuur 2.1 uitgiften bedrijventerrein in Almelo, Hengelo en Enschede 1991-1997 (ha)

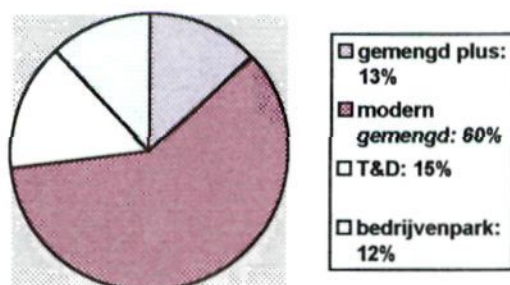


Bron: overzicht uitgiften Regio Twente

In de bovenstaande figuur is het verloop van de uitgifte van bedrijventerreinen in de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede te zien. Hierbij moet worden opgemerkt dat de gegevens van 1998 (nog) niet van elke gemeente beschikbaar zijn⁹.

Een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein is dat er grootschalige bedrijven in de categorieën gemengd plus en eventueel T&D worden gevestigd. In figuur 2.1 wordt de ruimtebehoefte per categorie bedrijventerrein weergegeven.

Figuur 2.2 gemiddelde ruimtebehoefte¹⁰ per categorie bedrijventerrein in % v/h totaal.



Bron: o.a. Almelo wint terrein, bedrijventerreinen regio Twente, Ruimte voor bedrijfsterreinen (1996-1998).

In figuur 2.1 is te zien dat de ruimtebehoefte in de categorie gemengd plus 13 % en in de categorie T&D 15 % van de totale ruimtebehoefte inneemt. Gegeven de jaarlijkse vraag naar bedrijventerreinen in Twente van 40 hectare, gaat circa 5 hectare van de vraag uit naar gemengd plus-terrein en circa 6 hectare T&D terrein¹¹.

⁹ Er wordt overigens verwacht dat er in 1998 meer is uitgegeven dan in 1997.

¹⁰ De gemiddelde ruimtebehoefte is gebaseerd op het gemiddelde van de onderverdeling uit een viertal onderzoeken; bedrijventerreinen regio Twente, Almelo wint terrein, ruimte voor bedrijfsterreinen gemeente Enschede en een onderzoek van de Provincie Overijssel.

¹¹ Deze ruimtebehoefte ligt hoger dan valt op te maken uit tabel 2.1. Dit verschil kan voornamelijk worden verklaard door het ontbreken van gegevens voor Hengelo en het niet meetellen van de uitgifte buiten de exploitatie in tabel 2.1.

Op het regionaal bedrijventerrein worden bedrijven in de (SBI) sectoren industrie en transport-, opslag- en communicatiebedrijven gevestigd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de ruimtevraag van deze sectoren in de afgelopen jaren in Almelo, Hengelo en Enschede.

Tabel 2.2 uitgiftes naar SBI-code in Almelo, Hengelo en Enschede 1991-1997 (ha)

SBI-code	Almelo		Hengelo		Enschede	
	aant. trans.	oppervl.	aant. trans.	Oppervl.	aant. trans.	oppervl.
industrie	11	2,68	31	16,1	50	20,0
Transport-, opslag-, en com. bedr.	3	1,0	12	9,8	17	12,4

Bron: overzicht uitgiften van bedrijventerreinen in Almelo, Hengelo en Enschede naar SBI code, 1998.

De totale uitgifte van bedrijventerrein aan bedrijven in deze sectoren was in de periode van 1991 tot en met 1997 in de steden Almelo, Hengelo en Enschede 62 hectare. Per jaar is dit dus een gemiddelde van circa 8,9 hectare. Dit is ongeveer 36 % van de totale uitgifte (in alle sectoren) in deze periode.

Uit verkopen van bedrijventerreinen in Twente van de laatste vier jaar blijkt dat hiervan gemiddeld 5 hectare per jaar is uitgegeven aan grootschalige bedrijven (1-14 ha)¹². Zoals genoemd is deze 'vraag' echter sterk afhankelijk van het aanbod van grootschalig terrein. Het is echter moeilijk te bepalen wat de uitgifte van bedrijventerrein aan grootschalige bedrijven (>1 ha) zou zijn geweest bij voldoende aanbod. Dit is onder meer afhankelijk van trends in de economie. In de volgende paragraaf wordt een beeld gegeven van de economische ontwikkelingen op verschillende schaalniveau's.

[7, 16, 3, 6, 11, 14, 15]

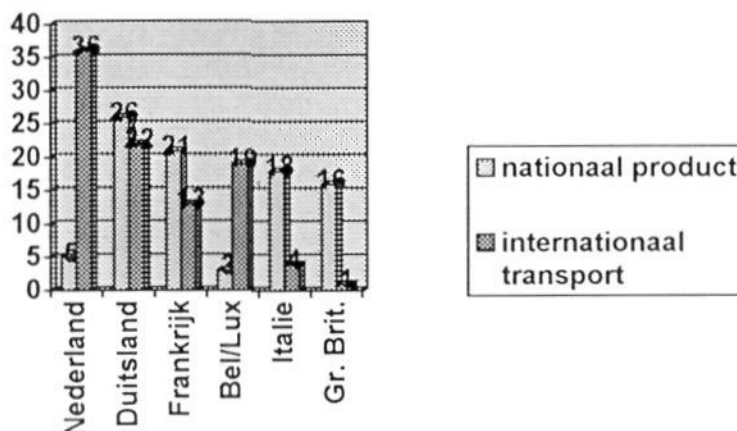
¹² Deze gegevens zijn afkomstig uit een voorlopige inventarisatie van IB (OOM-Investeringsbevordering).

2.2 Marktentwikkelingen

2.2.1 Europese Unie

De voortgaande internationalisering van de economie leidt tot toenemende onderlinge verwevenheid van de economische activiteiten. Er ontstaat een netwerkeconomie. Door toenemende scheiding van ondernemingsfuncties treedt er binnen Europa meer ruimtelijke specialisatie op. Een gevolg van deze ruimtelijke specialisatie is een sterke toename van de vervoersstromen tussen de verschillende economische centra in Europa. Noordwest Europa laat zich duidelijk als kerngebied van economische activiteiten in Europa onderscheiden, met voor Nederland een bovengemiddelde oriëntatie op transport- en distributieactiviteiten [31]. Onderzoek naar de relatieve transport efficiëntie (RTE) van Nederland geeft aan dat Nederland een concurrentievoordeel heeft (t.o.v. andere Europese landen) bij industriële processen waarbij transport een relatief groot aandeel heeft in de productiekosten. Het belang van (inter) nationaal transport in Nederland t.o.v. andere landen in de Europese Unie is weergegeven in de onderstaande figuur. Doordat het bedrijfsleven in Nederland beschikt over veel verschillende vervoerswijzen (weg, spoor, lucht, binnenvaart) en twee intercontinentale mainports, is Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor tal van activiteiten op het gebied van industrie en distributie. Het gaat hier met name om de verwerking van half-product tot eindproduct (assemblage). Het verwerken van grondstoffen tot (half-) product vindt steeds meer plaats in derde wereldlanden [5].

Figuur 2.3 Aandeel (in %) van enkele landen in de totale grensoverschrijdende en binnenlandse goederenstromen in de EU.

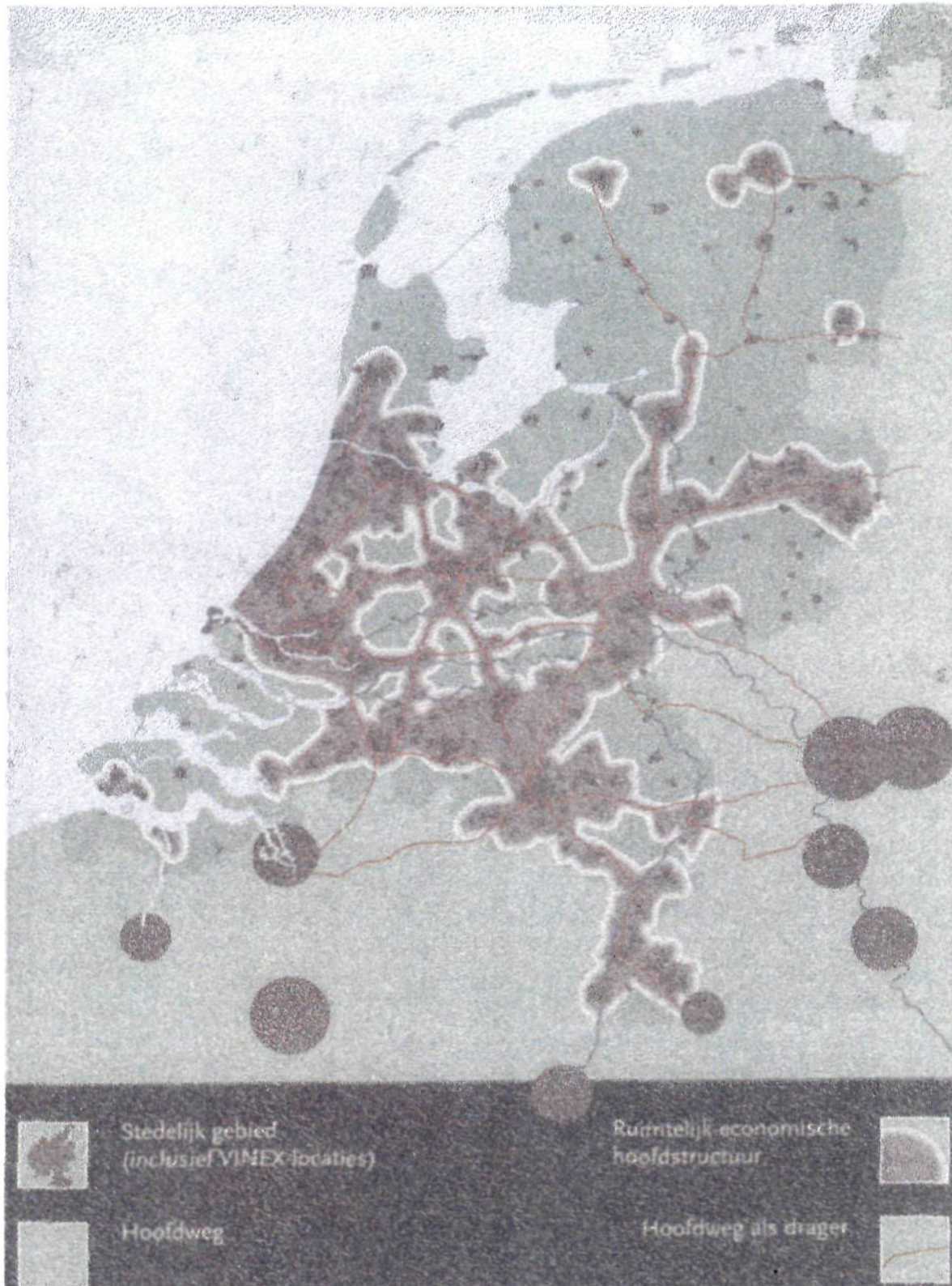


Bron: Netwerken en ruimtelijke patronen van bedrijvigheid, Europese gemeenschap, 1990

2.2.2 Nederland

Binnen Nederland is er eveneens sprake van differentiatie van economische functies. Toen de landsgrenzen binnen Europa nog betekenis hadden in economische zin, was de Randstad voor iedere vorm van bedrijvigheid die zich richtte op een omvangrijke, geconcentreerde markt de meest voor de hand liggende vestigingsplaats. Nu de economische grenzen zijn weggevallen en alleen schaalvergroting het nog mogelijk maakt binnen Europa te concurreren, is die vestigingsvoorkeur niet meer zo vanzelfsprekend. Voor bedrijven die meer dan één omvangrijke stedelijke markt willen bedienen, daarbij geen al te hoge grondprijzen willen betalen, en vooral aansluiting wensen op de Europese infrastructuur daar waar weinig congestie optreedt, is een locatie tussen de Europese knooppunten meer geschikt dan erin. Op de stedelijke knooppunten zelf blijven met name de bedrijven die zich richten op 'face-to-face' contacten en veelvuldig gebruik maken van hoogwaardige voorzieningen. In Nederland is dit proces van wegtrekkende bedrijven uit de randstad te zien aan de opkomst van corridors richting Brabant, Gelderland, Overijssel en Limburg (zie afbeelding 2.1) [8, 19, 22]

Afbeelding 2.1 ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland



Bron: Ruimte voor Economische Dynamiek, 1997.

2.2.3 Twente

De ligging van Twente op een belangrijke (inter) nationale vervoersas is aantrekkelijk voor industrie en distributie¹³. Over het algemeen is er sprake van een daling van de werkgelegenheid in de industrie. De distributiesector heeft een vergelijkbare ontwikkeling doorgemaakt. Niettemin vindt er een sterke concentratie van distributieactiviteiten plaats in de Randstad en in regio's langs de achterlandverbindingen (o.a. Twente).

De daling van de werkgelegenheid in de sectoren industrie en distributie wil echter niet zeggen dat er eveneens sprake is van daling van de ruimtevrage in deze sectoren¹⁴.

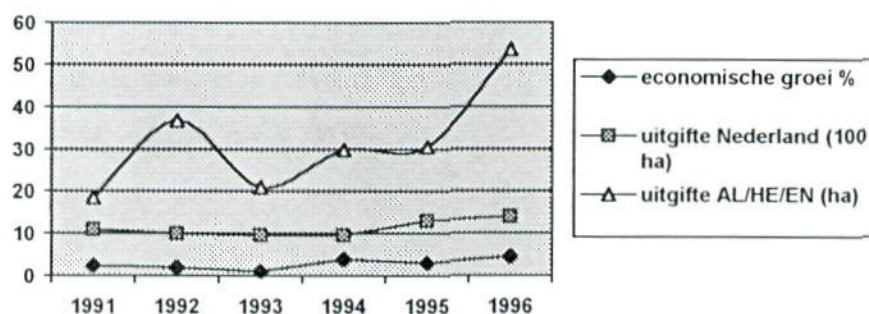
Gezien de gunstige ligging van Twente (t.o.v. de Randstad en Oost Europa) valt te verwachten dat het belang van de economie in de sectoren industrie, assemblage en distributie zal toenemen [19].

2.2.4 Economische groei

De mate van economische groei is bepalend voor de uitgifte van bedrijventerreinen. Er bestaat relatie tussen de mate van economische groei en de uitgifte van bedrijventerreinen.

In de onderstaande tabel is te zien dat de economische groei in gelijke trend loopt met landelijke uitgaven van bedrijventerreinen. De uitgifte van bedrijventerrein in Twente vertoont een wat grilliger patroon. Een mogelijke oorzaak hiervan is het al dan niet aanwezig zijn van voldoende aanbod in Twente (zie ook § 2.1 en § 2.3). Er valt te verwachten dat bij een voldoende en gedifferentieerd aanbod het uitgiftepatroon in Twente meer overeenkomsten zal vertonen met het landelijk uitgiftepatroon.

Figuur 2.4 relatie economische groei met de uitgifte van bedrijventerreinen



Bron: Centraal bureau voor statistiek 1998.

De laatste jaren is er in Nederland sprake van economische groei. De vraag is echter hoelang deze groei doorgaat. Economische groei is onder te verdelen in golven. De golfbeweging op lange termijn (ca 50 jaar) wordt ook wel de Kondratieff genoemd¹⁵. Volgens deze theorie is de economische groei vanaf de industriële revolutie ingedeeld in verschillende Kondratieffs. De vijfde Kondratieff is begonnen omstreeks 1990. Aan te nemen valt dat er de komende 20 jaar sprake is van 'voorspoed' in economische groei [17]. Een economische inzinking (depressie) is tot 2010 dus vrij onwaarschijnlijk. Er is uiteraard wel sprake van hoog- en laagconjunctuur (in perioden van een aantal jaren). Bij een voldoende gedifferentieerd aanbod zal er ook in de uitgifte van bedrijventerrein geen (zware) inzinking te verwachten zijn, schommelingen en afwisselingen per jaar zijn wel mogelijk. Er valt te

¹³ De verdere ontwikkeling van de A1 als vervoersas is o.m. afhankelijk van het Rijksbeleid (zie hfstk 3).

¹⁴ Zo is bijvoorbeeld uit een onderzoek naar het aantal bedrijfsvestigingen in Almelo, Hengelo en Enschede gebleken dat er sprake is van een sterke stijging van een aantal vestigingen in de sector industrie. Dit is te verklaren door de komst van meer arbeidsextensieve bedrijven in de sector industrie.

¹⁵ De kondratieff is genoemd naar een Russische hoogleraar, Nicolai Kondratieff. In 1925 schreef hij dat kapitalistische economieën een regelmatig patroon van lange golven vertonen. Een Kondratieff is onder te verdelen in 5 perioden, te weten voorspoed I, voorspoed II, recessie, depressie en herstel.

concluderen dat de totale jaarlijkse behoefte van 40 hectare, gebaseerd op de uitgften van de afgelopen jaren een redelijk goed beeld geeft van de toekomstige vraag, aangezien deze eveneens hebben plaatsgevonden in voorspoed van de vijfde Kondratieff, met zowel een inzinking (1993) als een piek (1996, zie figuur 2.4)¹⁶.

2.3 Aanbod bedrijventerreinen

Het aanbod bedrijventerreinen is opgenomen in de nota 'Bedrijventerreinen regio Twente', uitgevoerd door Buck Consultants in opdracht van Provincie Overijssel. Het aanbod bedrijventerreinen is weergegeven in tabel 2.3. Het betreft hier het aanbod in bestaande en harde plannen¹⁷.

Tabel 2.3 bestaand aanbod in Twente per gemeente naar type locatie (1999-2002) in ha.

Gemeente	Gemengd plus	Modern gemengd	T&D-terrein	Bedrijven-park	Totaal
Almelo	-	33,3	-	-	33,3
Enschede	-	51,5	1,5	14,0	97,0
Goor	-	10,0	-	-	10,0
Haaksbergen	-	27,0	-	-	27,0
Hellendoorn	-	22,0	-	-	22,0
Hengelo	-	40,1	-	16,8	56,9
Oldenzaal	-	20,0	-	-	20,0
Rijssen	-	37,3	-	-	37,3
Tubbergen	-	1,0	-	-	1,0
Totaal	-	242,2	1,5	60,8	304,5

Bron: 'bedrijventerreinen regio Twente/BCI (1998) en informatie gemeenten per 15-12-1998

De bovenstaande tabel overziend valt op dat er in de categorie gemengd plus en T&D nauwelijks tot geen ruimte is in het bestaande aanbod. Het vestigen van bedrijven in deze categorie op het regionaal bedrijventerrein is gezien het huidige aanbod een logische keuze.

Het totale aanbod in bestaande en harde plannen in de periode 1999-2002 is 304,5 ha. Het aanbod in na 2002 is 25,5 ha. Hierbij moet worden opgemerkt dat na 2002 uiteraard zachte plannen in ontwikkeling zullen worden genomen.

2.4 Conclusie: ruimteclaim regionaal bedrijventerrein

Uit de totale uitgften van bedrijventerrein in Twente is gebleken dat er gemiddeld circa 40 hectare per jaar is uitgegeven (in de periode 1994-1997)

Voor het regionaal bedrijventerrein is de ruimtevraag naar twee typen bedrijventerrein van belang, te weten gemengd plus- en T&D-terrein. De ruimtevraag naar gemengd plus-terrein ligt op circa 5 hectare per jaar, de vraag naar T&D-terrein op 6 hectare per jaar. Een deel van de ruimtevraag naar T&D-terrein zal echter op andere (regionale) locaties gevestigd moeten worden, aangezien er ook een (kleinschalige) locatie voor een regionaal T&D-terrein ontwikkeld zal worden (zie hoofdstuk 1). De ruimtevraag naar gemengd plus-terrein zal echter wel voor een groot deel op het RBT (regio-locatie) gevestigd kunnen worden. Bedrijven op een gemengd plus-terrein zijn veelal grootschalige productievestigingen (zoals op het Bedrijvenpark Twente ook het geval is).

Eveneens van belang voor de ruimteclaim voor het regionaal bedrijventerrein is de historische uitgifte van grotere kavels. Gebleken is dat circa 5 ha per jaar wordt uitgegeven aan grootschalige bedrijven met een kaveloppervlak groter dan 1 ha.

¹⁶ Het gaat hier uiteraard om een zeer voorzichtige uitspraak, aangezien deze is gebaseerd op een aantal aannames.

¹⁷ Definities aanbod in bestaande, harde en zachte plannen zie bijlage 1.

Analyse van de uitgiften op SBI-code toont aan dat 36 % van de totale ruimtevrage uitgaat naar bedrijven in de SBI-sectoren industrie en transport. Dit levert een ruimtevrage van circa 9 hectare per jaar op.

Aangezien er nauwelijks tot geen bestaand aanbod aanwezig is in Twente voor gemengd plus- en T&D-terrein, kan worden aangenomen dat de totale behoefte aan gemengd-plus en (grootschalig) T&D-terrein op het regionaal bedrijventerrein zal worden gevestigd. In het Lansinkberaad¹⁸ is bovendien besloten dat er voor de doelgroep (grootschalige productie T&D en assemblage) een verplichtend karakter geldt richting het regionaal terrein¹⁹ [13]. De bovenstaande gegevens zijn weergegeven in tabel 2.4.

Tabel 2.4 overzicht bepalende factoren voor ruimteclaim regionaal bedrijventerrein

<i>Gegevens</i>	<i>Uitkomsten</i>
Uitgifte gemengd plus- (en T&D-)terrein	5 (-11) ha per jaar
Uitgifte per SBI-code (industrie/transport)	9 ha per jaar
Uitgifte van grote kavels	5 ha per jaar
Marktontwikkelingen	Gunstige ontwikkeling (Twentse) economie, trend van verplaatsen grootschalige bedrijven uit de Randstad naar o.a. Twente.
Aanbod bedrijventerreinen	Tekort huidige aanbod, tekort aanbod in verleden heeft mogelijk uitgifte van grootschalig bedrijventerrein beperkt.

Tabel 2.4 overziend valt te concluderen dat de ruimtevrage naar 'regionaal bedrijventerrein' op een bandbreedte van 5 tot 10 hectare per jaar zal liggen.

Met enige ambitie en een verder ontwikkelende economische groei is een uitgifte van 10 hectare per jaar haalbaar, bij minder gunstige omstandigheden (achterblijvende economische groei, minder actieve werving en acquisitie) zal slechts 5 hectare per jaar kunnen worden uitgegeven.

Wanneer het gemiddelde tussen beide uitersten wordt genomen ligt de jaarlijkse vraag op 7,5 hectare. Bij een exploitatietermijn van 10 jaar is hiervoor een netto oppervlak van (7,5*10) is 75 hectare nodig.

Uit gegevens omtrent de verhouding uitgeefbaar-niet uitgeefbaar van bestaande bedrijventerreinen is gebleken dat bij een gemengd plus terrein (in dit geval het meest van toepassing) maximaal 70 % van het bruto oppervlak uitgeefbaar is. Rekening houdend met het feit dat het regionaal bedrijventerrein een representatieve uitstraling dient te hebben, moet worden uitgegaan van een verhouding uitgeefbaar-niet uitgeefbaar van 60:40.

Het bruto oppervlak (=ruimteclaim) van een terrein met een netto oppervlak van 75 hectare ligt dan op:

$$75 \cdot (1,0,6) = 125 \text{ hectare}^{20}$$

¹⁸ Het Lansinkberaad is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede, met als doel de economische structuur van de stedenband te versterken. Overleg vindt plaats in hotel 't Lansink.

¹⁹ Dit is besloten tijdens het lansinkberaad van 3 februari 1999. Meer kleinschalige T&D bedrijven worden overigens wel op het te ontwikkelen T&D terrein bij Oldenzaal toegelaten.

²⁰ Aangezien er meerdere en onderling sterk verschillende cijfers worden genoemd met betrekking tot de ruimteclaim van een regionaal bedrijventerrein, worden deze verschillende ruimteclaims behandeld in het 'kader' op de volgende pagina.

**Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein:
Ruimteclaim regionaal bedrijventerrein**

Met name over de ruimteclaim van het regionaal bedrijventerrein bestaan veel meningsverschillen. Er wordt gesproken over een oppervlak variërend van 65 tot 250 hectare. Het verschillen zijn naast verschillende rekenmethoden vooral te verklaren door de verschillende gehanteerde definities van welke bedrijven op een regionaal bedrijventerrein gevestigd zouden moeten worden en de verschillende belangen van de betrokken partijen. Een andere mogelijke oorzaak is het hanteren van verschillende exploitatietermijnen van het regionaal bedrijventerrein.

Partij	(netto) Ruimteclaim	Methode berekening
Provincie Overijssel (1)	Minimaal 200 ha*)	Berekening onbekend
Lansink-beraad (2)	Circa 65 ha **)	Grote ruimtevragers in de categorie industrie en assemblage: 10 % van totale ruimtevraag is voor grotere kavels. Vraag is dus 4 ha per jaar. 40 ha + strategische voorraad van 25 ha = 65 ha
Programmeringsoverleg (3)	250 ha Na het programmeringsoverleg van 28 april is de netto ruimteclaim van 65 ha voor het grootschalig RBT aangenomen.	Jaarl. Vraag: - B&S: 5 ha - Ruimtevr. bestaand: 5 ha - Zware industrie: 5 - Werving/acquisitie: 10 ha $10 \times 25 = 250$ ha
Rijk (minister Peper) (4)	200 ha	Berekening onbekend
OOM (5)	200 ha (een oppervlak van 400 wordt eveneens genoemd)	Ruimte vraag bedrijven van buiten de regio, 'contract manufacturing' (assemblage)
Dit onderzoek	75 ha	Jaarl. Vraag: - gemengd plus/T&D - SBI sectoren indus./transport - Grote kavels Bandbreedte van 5-10 ha Gemiddeld 7,5 ha: Totale vraag dus 75 ha

*) de meningen over het regionaal bedrijventerrein zijn binnen de provincie nog verdeeld.

**) hierbij moet worden opgemerkt dat het Lansink-beraad onderscheid maakt in meerdere locaties. De totale ruimtevraag (van 5 locaties) wordt geschat (dus niet berekend) op ongeveer 250 ha.

Informatie afkomstig uit

- (1) Artikel uit Tubantia (december 1998)
- (2) Uit inbreng namens Lansink-beraad in programmeringsoverleg
- (3) Advies werkgroep programmeringsoverleg Twente
- (4) Artikel uit Tubantia van 9-4-'99
- (5) Artikel uit Tubantia van 21-4-'99

Opvallend is overigens dat naarmate het besluitvormingsproces vordert, meer voorzichtigere behoefteberamingen worden genoemd.

3 Ruimtelijk en economisch beleid

Het ruimtelijk en economisch beleid is (naast de vraag naar bedrijventerreinen) een tweede factor die bepalend is voor de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Hierbij valt te denken aan milieunormen voor zonering, locatie beleid, en (met name op lokaal niveau) het stimuleren dan wel weren van een bepaalde vorm van bedrijfsactiviteiten op bepaalde locaties.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de het beleid op Europees en Nationaal, provinciaal en tenslotte op regionaal en lokaal schaalniveau. Bij het beleid op regionaal en lokaal schaalniveau wordt met name ingegaan op de ruimtelijke strategie die gevolgd zal worden bij de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein.

3.1 Internationaal en nationaal beleid

3.1.1 Beleid Europese Unie

Het economisch beleid van de Europese Unie richt zich met name op het bevorderen van een vrije markt en hierdoor de ontwikkeling van de economie binnen Europa²¹. Het ruimtelijk beleid is geformuleerd in 'Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief' (EROP). Het gaat hier om indicatief beleid.²² Als eerste is het beleid gericht op het ontwikkelen en behouden van dynamische, aantrekkelijke en concurrerende steden. Hiermee wordt bedoeld dat er o.a. moet worden gezorgd voor een gedifferentieerde arbeidsmarkt, voorzieningen, etc. Voorts is het Europees beleid gericht op een verbetering van de bereikbaarheid. Het gaat hier bij voorkeur om het verbeteren van multimodaal vervoer en gecombineerd vervoer in 'Euro-corridors'²³. Ook wordt het locatiebeleid aangemoedigd dat de afhankelijkheid van de auto vermindert (in Nederland het ABC locatiebeleid). Op het gebied van bedrijfslocatieplanning wordt geen specifiek beleid geformuleerd in het Europees ruimtelijk ontwikkelingsperspectief [10, 19].

3.1.2 Rijksbeleid

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord 1998 het advies Stedenland-Plus van de VROM-raad omarmd als richtinggevend voor de Vijfde Nota, waarin het toekomstig ruimtelijk beleid zal worden beschreven. In het advies Stedenland-Plus wordt het begrip 'corridor'²⁴ gehanteerd als een verstedelijkingsas, waarin deconcentrerende tendensen in de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland zouden moeten worden 'opgevangen'. Bij de corridor als ordenend principe is er sprake van een inrichtingsconcept: zo worden bepaalde ruimtevrage functies op een specifieke plek (namelijk sterk georiënteerd op multimodale, en zowel personen als goederen betreffende infrastructuurdragers c.q. knooppunten daarvan) geaccommodeerd [30]

Door de VROM-raad wordt een corridor gedefinieerd als een verstedelijkingsas, opgebouwd langs doorgaande verkeersverbindingen via wegen en rails en waar mogelijk via water, samengesteld uit (bestaande) stedelijke kernen in combinatie met tussengelegen, in suburbane dichtheden uit te voeren bebouwingszones, zowel bedoeld voor bedrijven en kantoren als voor voorzieningen en bewoners. De bedoeling van corridors is dat ze in beheerste mate tegemoetkomen aan dringende vestigingswensen van huishoudens en bedrijven en daardoor een haalbaar integratiekader vormen voor het bundelen van deconcentrerend stedelijk grondgebruik.

De Twentse stedenband wordt binnen de nationale hoofdstructuur van Stedenland-Plus aangegeven als corridorknooppunt. Het gaat hier om een zogeheten stad-regio-corridor. In de stad-regio-corridor gaat

²¹ Dit is geformuleerd in het Verdrag van Maastricht, de meest recente wijziging (7 feb 1992) van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Rome, 25 mrt 1957).

²² Volgens de beginselen van Leipzig (1994) kan Europees ruimtelijk beleid slechts een indicatief en geen dwingend karakter hebben.

²³ Een voorbeeld van een Euro-corridor is Rotterdam-Hannover-Berlijn.

²⁴ Het begrip 'corridor' betekend feitelijk gang, of smalle strook grond tussen twee territoria.

het met name om het uitkristalliseren van stedelijke netwerken, zijdelingse aangroei aan steden en vaak functioneel eenzijdige ontwikkelingen langs transportassen²⁵. Een gevolg van het corridor-beleid voor de planning van het RBT is dus dat de locatie niet noodzakelijk binnen de contouren van een stad hoeft te worden gezocht (compacte stad) maar ook verder buiten de stad, bijvoorbeeld langs de A1²⁶.

Met de invoering van het locatiebeleid in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn de begrippen 'bereikbaarheidsprofiel' en 'mobiliteitsprofiel' geïntroduceerd. Op basis van bereikbaarheids- en mobiliteitsprofielen wordt aangegeven welk bedrijf geschikt is voor welk type locatie.

Tabel 3.1 Richtlijnen voor het vaststellen van bereikbaarheidsprofielen in stadsgewesten en vervoerregio's.

A-locaties	
1 openbaar vervoer	- nabij intercity-station (800 m)
2 auto	- maximale natransporttijd per OV 15 minuten
3 parkeren	- maximale afstand tot stedelijke hoofdverbinding 500 m over de weg
	- parkeernorm: 1: 4 arbeidsplaatsen
B-locaties	
1 openbaar vervoer	- nabij NS-station (800 m)
2 auto	- knooppunt van minimaal 2 aansluitingen op bus, tram of metro binnen 600 m.
	- maximale afstand tot stedelijke hoofdverbinding 500 m over de weg
	- maximale afstand tot afslag (auto) snelweg 2500 m over de weg
3 parkeren	- parkeernorm: 1: 2,5 arbeidsplaatsen
C-locaties	
1 openbaar vervoer	- geen eisen
2 auto	- maximale afstand tot stedelijke hoofdverbinding 500 m over de weg
	- maximale afstand tot afslag (auto) snelweg 2500 m over de weg
3 parkeren	- geen parkeerregime

Bron: INRO/TNO

In de bovenstaande tabel worden drie verschillende bereikbaarheidsprofielen weergegeven, te weten A-, B- en C-locaties²⁷. Aan de hand van deze verschillende bereikbaarheidsprofielen wordt gekeken welk type bedrijfsactiviteiten voor een bepaalde locatie in aanmerking komt. Hierbij wordt gekeken naar het mobiliteitsprofiel van de betreffende bedrijfsactiviteiten. Zo is het niet wenselijk om een bedrijf met een hoge arbeidsintensiviteit toe te laten op een C-locaties, en andersom is het niet wenselijk om een arbeidsextensief bedrijf te vestigen op een A-locatie. De geschiktheid van een bepaalde locatie voor een regionaal bedrijventerrein is dus mede afhankelijk van het mobiliteitsprofiel van de bedrijven die zich er zullen vestigen [21, 29]. Gezien het grootschalige karakter en de lage

²⁵ Uit aantekeningen n.a.v. overleg grote steden met de Provincie Overijssel valt af te leiden dat nog niet zeker is in hoeverre de corridor-gedachte werkelijkheid gaat worden. Hiervoor bestaat momenteel nog verdeeldheid in het Kabinet

²⁶ Momenteel vindt er discussie plaats over in hoeverre de A1 verder ontwikkeld moet worden als internationale vervoersas. De provincie Overijssel en de Twentse steden zijn echter van mening dat de A1 wel verder ontwikkeld moet worden.

²⁷ Deze locatie-typen staan los van de locatie indeling in gemengd-plus, T&D, etc. De verschillende indelingen kunnen echter naast elkaar gebruikt worden, aangezien beide indelingen ingaan op andere aspecten.

arbeidsintensiteit van bedrijven die op het RBT gevestigd zullen worden, gaat het in dit geval om een C-locatie.

In de actualisering van de Vinex is een nieuw uitgangspunt van beleid opgenomen. Het nieuwe beleid is erop gericht het goederenvervoer milieuvriendelijk te laten verlopen en congestie van het vrachtverkeer over de weg te verminderen. Nieuwe locaties met een zogenaamd C-profiel dienen in verband daarmee, afhankelijk van het soort bedrijven, multimodaal ontsloten te zijn. Deze bedrijventerreinen worden bij voorkeur gesitueerd bij terminals die vanuit ruimtelijk oogpunt goed liggen en via de weg ontsloten zijn [20].

Zoals genoemd moet bij het bepalen van een locatie tevens rekening worden gehouden met milieuzonering. De belastende activiteiten en gevoelige functies dienen optimaal t.o.v. elkaar te worden gesitueerd. Het gaat hier om het bepalen van de gewenste afstand.

Zonering kan plaatsvinden op verschillende milieubelastingsvormen, te weten geluid, geur, externe veiligheid, trillingen en luchtverontreiniging.

Zonering op geluid is in wettelijk vastgelegd in de Wet Geluidshinder (WGH). De overige vormen van milieubelasting kunnen alleen beleidsmatig worden gezoned.

De meest gebruikelijke methode voor integrale milieuzonering is de VNG-methode²⁸. Hierin worden verschillende vormen van milieubelasting getoetst. De verkregen onderlinge afstanden zijn echter indicatief [4, 28].

Op het regionaal bedrijventerrein wordt vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 3-5 mogelijk gemaakt. Deze indeling van bedrijven in milieucategorieën is afkomstig uit de VNG-methode. Bij elke categorie wordt een minimaal gewenste afstand tussen het bedrijf en een milieugevoelige functie (bijvoorbeeld 'wonen') gegeven. De afstanden zijn als volgt per milieucategorie onderverdeeld:

Tabel 3.2 verschillende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies per categorie:

Milieucategorie	Grootste afstand tot milieugevoelige functie (in meters)
1	10
2	30
3	50-100
4	200-300
5	500-1000
6	1500

Bron: bedrijven en milieuzonering, VNG, Den Haag, 1999.

Met deze gewenste afstanden moet bij de locatie-keuze en met name ook bij de inrichting rekening worden gehouden. Het is echter onmogelijk een locatie te vinden waarbij elke woning in de omgeving op 'veilige' afstand ligt. Er dient rekening te worden gehouden met onteigening van enkele woningen. Dit kan worden beperkt door het intern zoneren van het bedrijventerrein, waardoor minder vervuilende bedrijven zoveel mogelijk aan de rand van het terrein worden gevestigd.

Tenslotte kan ten aanzien van het Rijksbeleid nog worden opgemerkt dat de planning van een regionaal bedrijventerrein in Twente ook op Rijksniveau op de agenda staat. Minister Peper van Binnenlandse Zaken heeft onlangs te kennen gegeven dat hem het gebied rondom Almelo (en wel 'Almelo Noord') het meeste geschikt lijkt voor de locatie van een regionaal bedrijventerrein²⁹. Dit omdat de beoogde Twentestad bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen zorgvuldig met beschikbare grond moet omspringen, en dus het gebied Almelo-Wierden een zogenaamde reserve functie moet worden toebedeeld.

²⁸ Deze methode zal in dan ook worden gehanteerd in het P.V.E. in hoofdstuk 5.

²⁹ Dit is vermeld in een artikel van De Twentsche Courant Tubantia van 9-4-'99.

3.2 Beleid provincie Overijssel

Bij het reserveren en realiseren van nieuwe locaties vormt de vraag uit de markt in het beleid van de provincie Overijssel een belangrijk uitgangspunt. De markt vraagt om voldoende ruimte, goede bereikbaarheid (vooral over de weg) en een representatieve bedrijfsomgeving. De (nieuwe) verbindingssassen van weg, water en spoor (met name de A1, de A28/N37, de andere rijkswegen, de kanalen, de doorgaande spoorlijnen vanaf de Randstad) zijn structurerend voor de locatiebepaling van met name toplocaties met een regionale/landelijke uitstraling. Daarnaast spelen de kwaliteit en de beschikbaarheid van allerlei voorzieningen (onderwijs, diensten, wonen en recreëren) een belangrijke rol.

Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel is gericht op concentratie van wonen en werken in de grote steden. Redenen hiervoor zijn o.a. de motorfunctie van de steden, ligging aan infrastructurele netwerken, het behouden en ontwikkelen van draagvlak van regionale voorzieningen, het beperken van aantasting van natuur en landschap en de beperking van de mobiliteit (*zie kaart 2: streekplan Twente*).

Bij het locatie- en mobiliteitsbeleid worden de normen van A-, B- en C-locaties van het Rijk gehanteerd.

Voorts is het provinciaal beleid gericht op het bevorderen van het meer milieuvriendelijke goederenvervoer over rails en water, met name voor gemengd-plus en T&D terreinen.

De Provincie acht daarom de aanleg van een of meerdere terminals noodzakelijk. Er zijn plannen voor de ontwikkeling van een terminal in Hengelo. De huidige terminal in Almelo (bij het station) zal worden opgeheven na de realisatie van de nieuwe terminal, dit in verband met de verdere ontwikkeling van het stationsgebied in Almelo.

[24, 25, 27]

3.3 Regionaal en lokaal beleid

Het doel van deze paragraaf is het bepalen van de te volgen ruimtelijke strategie op basis van het lokale beleid van de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede. Dit omdat een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein is dat de locatie moet worden gezocht binnen de stedenband Almelo, Hengelo en Enschede. Opgemerkt moet worden dat het beleid van de onderlinge gemeenten afhankelijk is van de ontwikkelingen rondom het regionaal bedrijventerrein, en dus nog nader bepaald moet worden. In het kader van het Lansinkberaad is reeds een gezamenlijke notitie opgesteld waarin een visie wordt gegeven op het regionaal bedrijventerrein. Deze wordt behandeld in § 3.3.4. Als eerst wordt gekeken naar het beleid van de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede afzonderlijk.

3.3.1 Almelo

Op de kaart van het structuurplan Almelo wordt een ontwikkelingsrichting van bedrijventerrein in de richting van Bornerbroek (Almelo Zuid) aangegeven. Een andere mogelijke ontwikkelingsrichting is Almelo Noord, in aansluiting op het Bedrijvenpark Twente. Voor de uitbreidingen in Almelo Zuid en Almelo Noord is een grenscorrectie met omliggen de gemeenten (o.a. Borne en Vriezenveen) noodzakelijk. Overige uitbreidingen zullen vooral op bestaande terreinen worden gerealiseerd [12].

3.3.2 Hengelo

Het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen van de gemeente Hengelo is weergegeven in de Nota Bedrijventerreinen Hengelo. In deze nota wordt vermeld dat op langere termijn (bij voorkeur in 2003) nieuwe uitbreidingen in de voorraad bedrijventerreinen moet worden gepleegd, aangezien de voorraad op de huidige locaties dan te kort zal schieten. Er wordt hierbij naast verdere uitbreiding van bestaande

locaties zoals Westermaat (kwadranten 1, 3 en 4) en Boeldershoek o.a. gedacht aan de locaties Borne-Noord en Twentekanaal Zuid (nabij Enschede) [15].

3.3.3 Enschede

In de nota 'Ruimte voor bedrijfsterrinen' geeft de gemeente Enschede te kennen dat er bij het zoeken van een locatie voor een bedrijventerrein rekening moet worden gehouden met de bedrijfstak waarvoor het terrein wordt ontwikkeld. Dit omdat bedrijven uit verschillende bedrijfstakken ook verschillende eisen aan de locatie stellen (zie ook hoofdstuk 4 in deze rapportage). Bij het reserveren van locaties wordt onderscheid gemaakt in A-, B- en C-locaties. Er worden echter geen specifieke (nieuwe) locaties in Enschede genoemd waar de vestiging van grootschalige productiebedrijven mogelijk moet zijn [14].

3.3.4 Lansink-beraad

De gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede werken op het gebied van economische ontwikkeling samen in het 'Lansink-beraad', met als hoofddoel de economische structuur van de stedenband te versterken. Het Lansinkberaad heeft een bestuurlijk mandaat. Besluiten genomen in het Lansinkberaad worden overgenomen door de verschillende colleges van B&W van Almelo, Hengelo en Enschede. In het kader van het Lansinkberaad is een gezamenlijk stuk opgesteld met daarin een visie op het regionaal bedrijventerrein.

Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen (regionale) locaties:

- regio-locatie: locatie met regionale verantwoordelijkheden t.b.v. de profilering/uitstraling/ambitie van de regio ten behoeve van extensieve ruimtegebruikers;
- u.s.p.-locatie: unique-selling-point-locaties die in de regio uniek zijn en gebonden aan één speciaal vestigingskenmerk.

Aan de hand van dit onderscheid moeten verschillende locaties worden gezocht voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen (zie ook kader na hoofdstuk 6: besluitvormingsproces t.a.v. locatie).

3.4 Conclusie

Het ruimtelijk en economisch beleid wordt op verschillende schaalniveau's geformuleerd. Het ruimtelijk en economisch beleid is per schaalniveau onder meer weergegeven in PKB's, het streekplan, structuurplannen en overige beleidsnota's. Er worden met name eisen gesteld aan de locatie ten aanzien van bereikbaarheid, ligging t.o.v. milieugevoelige functies en ligging t.o.v. overig stedelijk gebied. Van belang voor het regionaal bedrijventerrein is de verdere ontwikkeling van de discussie rondom het begrip 'corridor'. Wanneer het corridor beleid in uitvoering komt hoeft in mindere mate een locatie voor bedrijven te worden gezocht in de directe nabijheid van een stad, maar kan een locatie direct aan een snelweg volstaan. Het ruimtelijk beleid van de Provincie Overijssel is gericht op milieuvriendelijk goederenvervoer over water en spoor. Ook vormt de vraag vanuit de markt een uitgangspunt bij het reserveren en bepalen van nieuwe locaties voor bedrijventerreinen. Er zijn in het vigerende streekplan Twente evenals in structuurplannen van de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede (nog) geen mogelijke locaties aangewezen voor het regionaal bedrijventerrein.

4 Vestigingsplaatsfactoren

Naast de kwantitatieve en kwalitatieve vraag en het ruimtelijk en economisch beleid en ambitieniveau zijn de eisen die er vanuit de bedrijven aan een bedrijventerrein worden gesteld bepalend voor de inrichting van de locatie. Een goede locatie conform de wensen van bedrijven is onder meer van belang aangezien bedrijven van buiten de regio moeten worden aangetrokken (*zie hoofdstuk 1*). Het vestigingsmilieu moet concurrerend zijn ten opzichte van andere regio's (internationaal). In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke eisen beschreven die bedrijven stellen aan de locatie in de inrichting van een (regionaal) bedrijventerrein.

4.1 Algemeen

Bedrijven stellen eisen aan hun omgeving. De bedrijfsomgeving dient in voldoende mate te zijn afgestemd op het 'programma van eisen' dat bedrijven stellen. Vestigingsplaatsfactoren zijn factoren die bepalend zijn in hoeverre de bedrijfsomgeving voldoet aan dit programma van eisen.

De vijf algemeen belangrijkste aspecten uit de bedrijfsomgeving zijn:

1. goede bereikbaarheid over de weg
2. voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers
3. de aanwezigheid van adequaat opgeleid personeel
4. de representativiteit van het gebouw
5. de aanwezigheid van telecommunicatieve voorzieningen.

Er is sprake van verschuiving in de locatiepreferenties van ondernemingen van 'nabijheid' naar 'bereikbaarheid', waarbij schaalvergroting en technologische ontwikkeling ondernemingen noopten om bij hun locatiekeuze meer gewicht te geven aan bereikbaarheid, i.e. afstand tot het infrastructuurnetwerk, dan aan nabijheid. Dit omdat ondernemingen in grootstedelijke gebieden in toenemende mate geconfronteerd worden met ruimtegebrek, congestie en onvoldoende parkeermogelijkheden. Er is sprake van een tendens dat bedrijven een grotere voorkeur hebben voor een locatie in de nabijheid van autowegen.

Een andere 'eis' vanuit het bedrijfsleven (met name grootschalige bedrijven met veel arbeidsplaatsen) die vaak wordt vergeten is de nabijheid van woningen en overige voorzieningen zoals recreatiemogelijkheden.

Er zal naar verwachting bovendien een grotere preferentie ontstaan voor locaties die meer in de natuur liggen en ook eerder buiten het kerngebied mogen liggen³⁰ [31, 18].

4.2 Locatietypen

De eisen die er door bedrijven aan een locatie worden gesteld verschillen per locatietype. In 'vestigingsplaatsfactoren' wordt een driedeling gehanteerd in centrumgebied, overig stedelijk gebied en stadsrandlocaties. In het kader van het regionaal bedrijventerrein zijn eisen aan stadsrandlocaties het meeste van toepassing, aangezien hierop veelal grootschalige productie-, T&D-, en assemblagebedrijven gevestigd zullen worden [18].

³⁰ Uit interviews van verschillende bedrijven in Almelo is eveneens gebleken dat bedrijven veel waarde hechten aan een groene omgeving bij of op het bedrijventerrein [bron: Economisch beleidsplan].

Tabel 4.1 programma van eisen: bedrijven op stadsrandlocaties

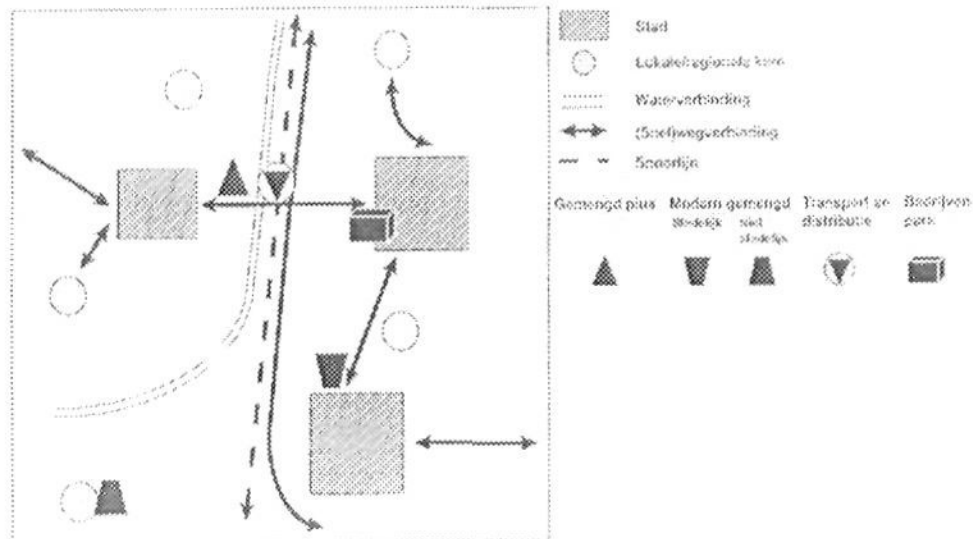
Meer dan gemiddeld belang	Minder dan gemiddeld belang
Huurprijs/grondprijs	Representativiteit gebouw
Uitbreidingsmogelijkheden	Representativiteit omgeving
Bereikbaarheid over de weg	
Laad- en losmogelijkheden op terrein	
Nabijheid internationale bedrijvigheid	
Nabijheid zeehaven/luchthaven	
Nabijheid douane-entrepot	
Gespecialiseerde bedrijven toelevering	
Nabijheid logistieke dienstverlening	
Combinatiemogelijkheden vervoer	
Goederenvervoermogelijkheden trein	
Nabijheid distributiecentrum	

Bron: vestigingsplaatsfactoren

Naast het onderscheid in centrumgebied, overig stedelijk gebied en stadsrandlocaties kan er onderscheid worden gemaakt in eisen van bedrijven per categorie bedrijventerrein zoals die gehanteerd is in hoofdstuk 2. Er wordt ingegaan op ruimtelijke eisen t.a.v. gemengd plus-terrein en T&D-terrein³¹.

De locatie moet direct worden ontsloten door een autosnelweg of indirect door een daarop aansluitend hoofdwegstelsel (provinciaal of stedelijk). Een multimodale ontsluiting is zeer wenselijk (combinatie weg met water, lucht en/of spoor). Een busverbinding op of aan de rand van het terrein is eveneens wenselijk. De infrastructuur dient te worden afgestemd op vrachtverkeer.

Afbeelding 4.1 overzicht voorkeurslocaties per categorie bedrijventerrein



Bron: Bedrijventerreinen regio Twente

Op afbeelding 4.1 is te zien dat de locatie van een gemengd plus terrein moet worden gezocht aan de rand van een stad. Een locatie voor een T&D terrein mag nog verder van een stad afliggen. Aansluiting op stedelijk gebied is echter wel wenselijk [6].

³¹ Overzicht ruimtelijke eisen per locatietype zie bijlage 2.

4.3 Bedrijfstypen

Er bestaat een sterke mate van overeenkomst tussen de eisen die bedrijven stellen aan de omgeving en de bedrijfssector waarin ze actief zijn. Er wordt onderscheid gemaakt in vier groepen van bedrijfssectoren: industrie en productie, handel, verkeer en vervoer en als laatste zakelijke dienstverlening. Aangezien er in het Lansinkberaad is bepaald dat op het regionaal bedrijventerrein vooral grootschalige productie T&D en assemblage bedrijven gevestigd zullen worden, zijn de sectoren industrie en productie en verkeer en vervoer het meest relevant.

Tabel 4.2 programma van eisen voor bedrijven in de sectoren industrie en productie

Meer dan gemiddeld belang	Minder dan gemiddeld belang
Uitbreidingsmogelijkheden	Representativiteit gebouw
Laad- en losmogelijkheden op terrein	Representativiteit omgeving
Gespecialiseerde bedrijven toelevering	Omgevingskwaliteit
Logistieke dienstverlening	Huurprijs/grondprijs
Scholings- en onderwijsinstellingen	Telecommunicatievoorzieningen
Kenniscentra	

Bron: vestigingsplaatsfactoren

Tabel 4.3 programma van eisen voor bedrijven in de sectoren verkeer en vervoer

Meer dan gemiddeld belang	Minder dan gemiddeld belang
Huurprijs/grondprijsniveau	Parkeermogelijkheden bezoekers
Bereikbaarheid weg	Bereikbaarheid openbaar vervoer
Internationale bedrijvigheid	
Nabij zee-/luchthaven/vaarwater	
Goederenvervoer mogelijkheden trein	
Telecommunicatievoorzieningen	
Dienstverlening telecommunicatie	
Bedrijven toelevering	
Zelfde soort bedrijvigheid	
Distributiecentrum	

Bron: vestigingsplaatsfactoren

Bedrijven in de sectoren handel en verkeer en vervoer hechten veel waarde aan een goede bereikbaarheid (over de weg). Bedrijven in de sector industrie en productie hecht veel waarde aan uitbreidingsmogelijkheden en laad- en losmogelijkheden op het terrein [18].

Naast de sector waarin een bedrijf werkzaam is, is ook schaal van de markt waarop het bedrijf opereert bepalend voor de eisen die worden gesteld aan de locatie. Het een en ander wordt weergegeven in tabel 4.4 op de volgende pagina.

Tabel 4.4 Belang categorieën van vestigingsplaatsfactoren naar geografische schaal.

	Nationaal	Regionaal	Lokaal
Vestigingslocaties	+	+	+
Infrastructuur en logistiek	+	+	+
Woon- en leefklimaat	+	+	0
Stimuleringsmaatregelen	+	+	0
Nutsvoorzieningen	+	+	0
Toeleveranciers en kennis	+	+	0
Arbeidsklimaat	+	+	0
Regelgeving	+	0	-
Belastingen	+	0	-
Marktaspecten	+	0	-
Economisch profiel	+	0	-

+ van belang

0 van beperkt belang

- niet van toepassing

nationaal: afweging tussen landen

regionaal: afweging tussen regio's binnen een land

lokaal: afweging tussen plaatsen binnen een regio

Bron: BCI, 1997, Ruimte voor economische dynamiek.

In de bovenstaande tabel is te zien dat bij de vestigingsplaatskeuze op regionaal schaalniveau naast de (beschikbare) vestigingslocaties en de infrastructuur ook zaken als het woon- en leefklimaat, nutsvoorzieningen en toeleveranciers en kennis bepalend kunnen zijn [19].

4.4 Bedrijven Regio Twente

Aan de hand van een interview met dhr. v. Boxtel (Industriële Kring Twente)³² en overleg met betrokken ambtenaren in het vakgebied economische zaken en ruimtelijke ordening (o.a. in het Lansink beraad) is bepaald welke specifieke eisen er worden gesteld aan een regionaal bedrijventerrein door bedrijven uit de regio Twente. Hierbij moet opgemerkt worden dat niet alle eisen van bedrijven uit Twente hier genoemd zullen zijn. Er valt echter aan te nemen dat de eisen uit de vorige paragrafen ook van toepassing zijn op Twentse bedrijven.

Aan de *locatie* van het RBT worden de volgende eisen gesteld:

- ligging binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede;
- ligging in de nabijheid van water, spoor, luchthaven en snelweg. Hierbij is de nabijheid van water het belangrijkste, aangezien een spoor en een weg relatief eenvoudig zijn aan te leggen, de aanleg van een kanaal is minder eenvoudig (en duur);
- de ligging nabij een terminal is wenselijk;
- bereikbaarheid via OV (bus en trein) moet mogelijk zijn;

De volgende eisen moeten worden gesteld t.a.v. de *inrichting* van het RBT:

- een herkenbaar centraal centrum, in combinatie met een of meerdere bedrijfsverzamelgebouwen;
- een regelrechte aftak van het (hoofd) elektriciteitsnetwerk, hierdoor zijn bedrijven niet afhankelijk van lokale nutsbedrijven;
- een duurzame inrichting is wenselijk wanneer dit betaalbaar blijft, het maximum ligt op een verhoging van het investeringsbedrag van circa 10 %, afhankelijk van regelgeving m.b.t. rente en subsidie;

³² De volledige gegevens van het interview zijn weergegeven in bijlage 3.

4.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is gekeken naar de eisen die door 'de bedrijven' worden gesteld aan de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Gebleken is dat eisen die bedrijven stellen aan de locatie en inrichting onder andere verschillen per bedrijfssector waarin ze werkzaam zijn en het geografisch schaalniveau van de markt waarbinnen de bedrijven opereren. Over het algemeen wordt echter de meeste waarde gehecht aan een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de locatie, voldoende uitbreidingsmogelijkheden en de aanwezigheid van verschillende voorzieningen, zoals woonvoorzieningen, dienstverlening en nutsvoorzieningen. Ook is de huurprijs een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel bedrijven. Aangezien de huurprijs van grond op de verschillende locaties voor het regionaal bedrijventerrein niet zal verschillen (door alle betrokken gemeenten te bepalen) is deze factor in dit geval niet van toepassing.

De locatie voor het RBT dient bij voorkeur te worden gezocht aan de rand van een stad, in de nabijheid van een snelweg-, water- en spoorverbinding.

Afbeelding 4.2 de snelweg A1 nabij Borne



De nabijheid van een snelwegverbinding is een veelgesteld eis door bedrijven

5 Programma van eisen regionaal bedrijventerrein

Het programma van eisen is gebaseerd op alle eisen die er aan de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein t.a.v. het beleid, vraag en aanbod bedrijventerreinen en wensen van bedrijven worden gesteld. In dit hoofdstuk worden dus de bevindingen van de hoofdstukken 2, 3 en 4 uiteengezet in een concreet programma van eisen (P.V.E.) waaraan de locatie en de inrichting van het regionaal bedrijventerrein moet worden getoetst. Het P.V.E. voor de locatie zal worden gebruikt in hoofdstuk 6 (toetsing locatie) en het P.V.E. voor de inrichting zal worden gebruikt in hoofdstuk 7 (bepalen inrichting).

5.1 Eisen t.a.v. locatie

Aan elke eis t.a.v. de locatie wordt een 'gewicht' toegekend, welke het belang van een bepaalde eis bepaalt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

1. *harde eis*: waarvan in principe niet van kan worden afgeweken (max. 3 punten);
2. *belangrijke eis*: waarvan alleen met goede motivatie van kan worden afgeweken (max. 2 punten);
3. *zachte eis*: voldoen aan een dergelijke eis is wenselijk, maar niet noodzakelijk (max. 1 punt);

Een harde eis is in principe onvermijdelijk. De locatie moet bijvoorbeeld (voor de komende 10 jaar) ten minste een oppervlak van 125 hectare hebben, en mag niet in een natuurbeschermingsgebied liggen. Een voorbeeld van een belangrijke eis is de ligging nabij een autoweg of kanaal. Deze eis is belangrijk, maar niet noodzakelijk aangezien infrastructuur zonodig aan het RBT kan worden aangepast. Een zachte eis is bijvoorbeeld de ligging nabij scholings- en onderwijsinstituten. De aanwezigheid hiervan is wenselijk, maar absoluut niet noodzakelijk.

Zowel de mate waarin aan een eis wordt voldaan als het belang van een bepaalde eis is dus bepalend voor de 'eindscore' van een bepaalde locatie.

De onderverdeling in harde, belangrijke en zachte eisen is bepaald op basis van o.m. de waarde die er aan wordt gehecht in het ruimtelijk en economisch beleid en door bedrijven. Het is echter onvermijdelijk dat de onderverdeling deels op aannames is gebaseerd.

Bij elke eis wordt telkens een korte toelichting gegeven, waarin wordt vermeld waar de eis op is gebaseerd.

oppervlak:

1. (3) De locatie dient een netto oppervlak van circa 75 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van circa 125 hectare (60 % uitgeefbaar);
Toelichting: Er moet voldoende ruimte zijn voor de aanleg van het RBT (harde eis).
2. (3) De locatie moet nog 'vrij' zijn, m.a.w. de locatie mag niet reeds voor een andere functie gereserveerd zijn;
Toelichting: Er moet rekening worden gehouden met bestaande plannen voor het gebied (harde eis).

Ligging:

3. (3) De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede (Twentse Stedenband);
Toelichting: er mag mede volgens het Rijksbeleid niet van het corridor-model worden afgeweken. Stedelijke ontwikkeling hierbuiten is dus onwenselijk (harde eis).
4. (1) Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben;
Toelichting: een centrale ligging beperkt het woon-werkverkeer en bevordert de 'regionale' uitstraling van het bedrijventerrein (zachte eis).
5. (3) De locatie dient niet op een grondwaterbeschermingsgebied, natuurgebied of gebied met hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden te liggen;

Toelichting: zo min mogelijke aantasting van natuurwaarden en/of landschappelijke waarden (harde eis).

6. (2) De locatie moet op ruime afstand van woonbebouwing (tot 1000 meter, verschillend per bedrijf), natuurwaarden, en recreatie gebieden liggen, of in potentiële uitbreidingsgebieden hiervan (rekening houdend met milieu-zonering, zie hoofdstuk 3);

Toelichting: zo min mogelijke aantasting van nabij gelegen gevoelige functies (belangrijke eis).

7. (2) De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst;

Toelichting: uitbreidingsmogelijkheden in de toekomst zijn van belang om voor een langere periode voldoende voorraad te creëren (belangrijke eis).

8. a. (1) De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen;
- b. (1) De locatie moet aansluiten op bestaand stedelijk gebied;

Toelichting: aansluiting op bestaand stedelijk gebied en bestaande bedrijventerreinen is wenselijk met het oog op het beperken van versnippering van het landschap, besparing van kosten door het gebruik maken van bestaande voorzieningen, etc. (8a + 8b samen een belangrijke eis).

Bereikbaarheid:

9. (2) De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect door een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk);

Toelichting: optimale bereikbaarheid over de weg is o.m. een belangrijke eis van bedrijven aan een locatie (belangrijke eis).

10. (2) De maximale afstand van de locatie tot een stedelijke hoofdverbinding dient 500 m te zijn over de weg;

Toelichting: deze eis wordt gesteld aan een C-locatie in het ABC-locatie beleid (belangrijke eis).

11. (2) De maximale afstand van de locatie tot een (auto) snelweg dient 1000 m te zijn over de weg;

Toelichting: de maximale afstand voor een C-locatie tot een snelweg is in principe 2500 m. Deze afstand tot de snelweg zou echter weinig gebieden in Twente uitsluiten, vandaar een verminderde afstand tot maximaal 1000 meter (belangrijke eis).

12. (2) Er dient een aansluiting aanwezig te zijn op een spoorverbinding (voor goederen);

Toelichting: vervoer van goederen over spoor wordt met name in het Rijksbeleid en het beleid van de Provincie Overijssel sterk gestimuleerd, en wordt door de bedrijven als eis gesteld aan een locatie (belangrijke eis).

13. (2) Er dient een aansluiting aanwezig te zijn op een waterverbinding (voor goederen);

Toelichting: vervoer van goederen over water wordt in het Rijksbeleid en beleid van de Provincie Overijssel sterk gestimuleerd. Ook bedrijven hechten waarde aan de mogelijkheid van goederenvervoer over water (belangrijke eis).

14. (1) De locatie dient in de nabijheid van een luchthaven (airstrip) te liggen;

Toelichting: de nabijheid van een luchthaven is volgens veel bedrijven wenselijk (zachte eis).

15. (2) De locatie in de nabijheid of ten minste in directe verbinding met een (toekomstige) terminal te liggen;

Toelichting: de nabijheid van een terminal is een belangrijke eis gesteld door bedrijven. In een actualisering van de Vinex is bepaald dat met name C-locaties in de nabijheid van een terminal moeten worden gepland (belangrijke eis).

16. (1) De locatie moet liggen in de nabijheid van een (toekomstig) NS-station (openbaar vervoer);

Toelichting: bereikbaarheid per trein is voor C-locaties niet noodzakelijk, echter wel wenselijk (zachte eis).

Nabijheid overige voorzieningen:

17. (1) De maximale afstand tot woningen (of mogelijke woningbouwlocaties) dient 1000 meter te bedragen;

Toelichting: de nabijheid van woningen is wenselijk met het oog op het beperken van het woon-werkverkeer. Bovendien wordt de nabijheid van woningen met name door grotere bedrijven gezien als vestigingsplaatsfactor (zachte eis).

18. (1) De locatie moet liggen in de nabijheid van scholings- en onderwijsinstituten;
Toelichting: De nabijheid van scholings- en onderwijsinstituten is een eis gesteld door bedrijven (zachte eis).
19. (1) De locatie moet liggen in de nabijheid van logistieke dienstverlening en overige kenniscentra;
Toelichting: nabijheid van logistieke dienstverlening en overige kenniscentra is een eis gesteld door bedrijven (zachte eis).
20. (1) De locatie moet liggen in de nabijheid van (hoogwaardige) recreatievoorzieningen;
Toelichting: de nabijheid van recreatievoorzieningen wordt met name door grotere bedrijven als belangrijke vestigingsplaatsfactor gezien (zachte eis).

5.2 Eisen t.a.v. de inrichting

Aangezien er geen verschillende inrichtingen (cijfermatig) aan het P.V.E. getoetst hoeven te worden, is het niet noodzakelijk om verschillende punten aan de inrichtingseisen toe te kennen. Wel kan onderscheid worden gemaakt in harde en zachte eisen. Aan de harde inrichtingseisen moet in elke inrichting worden voldaan, aan de zachte inrichtingseisen moet alleen worden voldaan wanneer dit redelijkerwijs ook mogelijk is. Een NS-station op het terrein is bijvoorbeeld redelijkerwijs niet mogelijk als er geen spoorverbinding aanwezig is. Wanneer er wel een spoorverbinding in de nabijheid van de locatie aanwezig is, zal er met de inrichting rekening mee worden gehouden. Bij elke eis wordt telkens een korte toelichting gegeven.

Algemene inrichtingsaspecten:

1. Op het bedrijventerrein moet de uitgifte van grote kavels (<2 ha) mogelijk zijn;
Toelichting: vestigingsmogelijkheden voor grotere bedrijven is een belangrijk uitgangspunt voor het RBT (harde eis).
2. Op het terrein moet ten minste 60 % van het oppervlak uitgeefbaar zijn;
Toelichting: de exploitatie moet economisch haalbaar zijn (harde eis).
3. Het terrein dient 'parkachtig' te worden ingericht met veel groen en water (40 % niet uitgeefbaar);
Toelichting: de locatie dient een regionale uitstraling te hebben. Voldoende groen op het bedrijventerrein is een veelgestelde eis door bedrijven (zachte eis).
4. De bedrijven moeten geclusterd per bedrijfssector worden ingedeeld (zie ook milieuzonering);
Toelichting: clustering van bedrijven per milieucategorie is wenselijk met het oog op eisen gesteld door bedrijven (nabijheid van bedrijven in dezelfde sector) (zachte eis).
5. De bedrijven moeten zoveel mogelijk langs de aanwezige (en aan te leggen) infrastructuur worden gesitueerd;
Toelichting: een goede bereikbaarheid over de weg is een belangrijke eis gesteld door bedrijven (zachte eis).

Milieuzonering:

6. Het terrein moet extern worden gezoneerd (volgens de VNG-methode), rekening houdend met bedrijven in de milieucategorieën 3 tot en met 5 (afstanden zie hoofdstuk 3);
Toelichting: de ligging van het bedrijventerrein moet dusdanig zijn dat de afstand tot milieugevoelige functies zo groot mogelijk is (harde eis).
7. Het terrein moet intern worden gezoneerd zodat de milieubelastende functies zover mogelijk van de milieugevoelige functies af liggen;
Toelichting: hierdoor worden de milieubelastende bedrijven zo ver mogelijk van de milieugevoelige functies gesitueerd (harde eis).

Infrastructuur:

8. De infrastructuur op het terrein dient te worden ingericht voor bedrijven in de sectoren (zware industrie) en transport en distributieterreinen;
Toelichting: bedrijven in deze sectoren stellen hoge eisen aan de infrastructuur (bijvoorbeeld een goede aansluiting op een snelweg of andere belangrijke infrastructuur). De infrastructuur dient bovendien te worden afgestemd op vrachtverkeer (harde eis).
9. Op het terrein dient indien mogelijk een haven met laad- en losmogelijkheden voor goederen vervoer aanwezig te zijn;
Toelichting: een haven maakt op- en overslag van goederen mogelijk (alleen de ligging nabij een kanaal is niet voldoende) (zachte eis).
10. Op het terrein dient indien mogelijk een spoorverbinding met laad- en losmogelijkheden voor goederenvervoer aanwezig te zijn;
Toelichting: De ligging nabij een spoorverbinding alleen is niet voldoende. Er moeten ook mogelijkheden zijn voor op- en overslag van goederen (zoals dat het geval is bij het Bedrijvenpark Twente) (zachte eis).
11. Het terrein dient te worden ontsloten door een directe busverbinding (met bijvoorbeeld omliggende kernen);
Toelichting: bereikbaarheid via openbaar vervoer moet worden gestimuleerd om het autoverkeer (en de belasting van de infrastructuur) zoveel mogelijk te beperken (zachte eis).
12. Op het terrein dient indien mogelijk een NS-station aanwezig te zijn;
Toelichting: bereikbaarheid via openbaar vervoer moet worden gestimuleerd om het autoverkeer (en de belasting van de infrastructuur) zoveel mogelijk te beperken (zachte eis).
13. Parkeren moet op het eigen terrein voldoende mogelijk zijn (c-locatie, geen parkeerregime);
Toelichting: parkeren op eigen terrein is een veel gestelde eis door bedrijven (zachte eis).

Overige voorzieningen:

14. Op het bedrijventerrein moeten verschillende voorzieningen (restaurant, aanwezigheid account manager, etc. in een centraal gelegen bedrijvenparkcentrum worden gesitueerd,
Toelichting: de aanwezigheid van deze voorzieningen wordt door bedrijven op prijs gesteld (zie § 4.4) (zachte eis).
15. Er dient een directe aansluiting op het hoofdelektriciteitsnetwerk aanwezig zijn;
Toelichting: de aanwezigheid van een directe aansluiting is kostenbesparend voor met name bedrijven waarbij energiekosten een groot aandeel hebben in de totale productiekosten. Dit is veelal het geval bij grootschalige productiebedrijven (zie ook § 4.4) (zachte eis).

5.3 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn eisen opgesteld waaraan de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein moeten worden getoetst. In de eisen t.a.v. de locatie is onderscheid te maken in eisen m.b.t. het oppervlak, de ligging, de bereikbaarheid en de nabijheid van overige voorzieningen. De eisen t.a.v. de inrichting zijn onder te verdelen in algemene inrichtingsaspecten, eisen m.b.t. milieuzonering, infrastructuur en overige voorzieningen.

Uiteraard is het vrijwel onmogelijk dat een locatie en een bepaalde inrichting aan alle eisen voldoet. Door het onderscheid in harde, belangrijke en zachte eisen kan wel worden bepaald welke locatie en inrichting het meest geschikt is. Het doel van het programma van eisen t.a.v. de locatie is dan ook het 'meetbaar' maken van de onderlinge verschillen tussen bepaalde locaties. Het doel van het programma van eisen t.a.v. de inrichting is het aangeven waaraan de inrichting van het regionaal bedrijventerrein in ieder geval moet voldoen, en welke inrichtingseisen wenselijk zijn.

6 Locatie regionaal bedrijventerrein

In dit hoofdstuk wordt gekeken welke locatie het beste voldoet aan het in hoofdstuk 5 opgestelde programma van eisen. Aangezien uiteraard niet elke locatie in aanmerking komt voor de ontwikkeling van een RBT, zal er als eerste een selectie van locaties worden opgesteld die in beginsel geschikt zijn.

6.1 Selectie locaties

Volgens het ruimtelijk en economisch beleid van de provincie Overijssel zijn de verbindingssassen van weg, water en spoor (met name de A1, de A35, A28/N37, de andere rijkswegen, de kanalen, de doorgaande spoorlijnen vanaf de Randstad) zijn structurerend voor de locatiebepaling van met name toplocaties met een regionale/landelijke uitstraling (*zie hoofdstuk 3*).

Dit uitgangspunt kan als criterium voor het bepalen van een selectie van locaties worden overgenomen, waarbij kan worden toegevoegd dat er op de locatie voldoende ruimte aanwezig moet zijn, en er geen waardevol natuurgebied aanwezig mag zijn.

Een locatie die in beginsel geschikt is voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein moet dus aan de volgende eisen voldoen:

- *ligging aan (snel)weg en/of spoor en/of waterweg;*
- *geen waardevol natuurgebied of landschappelijk waardevol gebied in de nabijheid;*
- *voldoende ruimte;*

Wanneer deze drie criteria worden toegepast op het onderzoeksgebied kunnen 'uitsluitingsgebieden' worden aangegeven, waarin absoluut geen RBT ontwikkeld kan worden. In het resterende gebied komen de volgende locaties in beginsel in wel aanmerking voor een RBT: (*zie kaart 1: uitsluitingsgebieden en selectie locaties*)

1. Almelo Noord, nabij Aadorp;
2. Almelo Zuid, nabij Bornerbroek;
3. Borne Noord, nabij Azelo;
4. Hengelo Noordoost, langs A1;

De volgende alternatieve locaties kunnen ter vergelijking eveneens worden getoetst aan het programma van eisen. De onderstaande alternatieve locaties in principe ook in beginsel in aanmerking voor een RBT, maar hebben allen het nadeel dat er planning reeds een andere functie is toegekend.

5. Hengelo-Enschede, nabij geplande terminal; (geplande uitbreiding boeldershoek)
6. Almelo Zuidoost, nabij Zenderen; (grond in eigendom van graaf/ ecologische verbindingzone)
7. Wierden Zuid; (geplande woningbouw)

6.2 Toetsing locatie

In deze paragraaf wordt gekeken welke 'score' elke locatie haalt wanneer deze getoetst wordt op het programma van eisen uit hoofdstuk 5, zodat de geschiktheid van elke locatie bepaald kan worden. Uiteraard is de score niet geheel bepalend voor de geschiktheid van de locatie³³. Het doel van het weergeven van de verschillende scores is een beeld te geven van de onderlinge verschillen tussen de locaties. De uiteindelijke keuze voor een locatie wordt mede gedaan op basis van de voor- en nadelen per locatie (zie § 6.3).

De onderstaande tabel geeft de scores van de locaties per eis weer:

Tabel 6.1 score per locatie op P.V.E.

Programma van eisen	Max. score	Almelo Noord	Almelo Zuid	Borne Noord	Hengelo Noordoost
1. De locatie dient een netto oppervlak van 75 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 125 hectare.	3	3	3	3	3
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	2	3	3	3
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	3	3	2
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	0	1	1	0
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	3	3	2	2
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	1	2	1
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	0	2	2	1
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	2	2	1
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	2	2	2
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	2	1	1
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	0	2	2	2
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	0	1	2
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	2	0	0
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	0	0	1
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	0	0	1
16. Nabij toekomstig NS-station.	1	0	0	1	1
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	1	1	1
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	0	0	0
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	0	0	0
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	0	1	1	1
Totaalscore	38	25	28	27	23

³³ In een later stadium aan te leggen voorzieningen (bijvoorbeeld een airstrip) kunnen de score mogelijk beïnvloeden.

Tabel 6.2 score per alternatieve locatie op P.V.E.

Programma van eisen	Max. score	Hengelo- Enschede	Almelo Zuidoost	Wierden Zuidoost
1. De locatie dient een netto oppervlak van 75 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 125 hectare.	3	2	3	3
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	0	1	0
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	3	3
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	1	1	0
5. De locatie dient niet op een grondwater- beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	1	2	2
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	0	1
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	0	1	2
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	1	2
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	2	2
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	2	2
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	2	0	2
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	2	0
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	0	2
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	1	0	0
15. Nabij (toekomstige) terminal.	2	2	0	0
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	1	1	0
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	0	0	1
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	1	0	0
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	0	0
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	1	1	0
Totaalscore	38	26	20	22

Uit de bovenstaande gegevens blijkt dat de locatie Almelo Zuid (bij Bornerbroek) en de locatie Borne Noord het hoogst scoren op het programma van eisen t.a.v. de locatie (uit hoofdstuk 5), met respectievelijk 28 punten en 27 punten.³⁴ Deze hoge score van beide locaties is onder meer te verklaren door een goede infrastructuur, centrale ligging binnen de corridor Almelo-Enschede en een niet waardevolle omgeving.

Opvallend is verder de hoge score van de alternatieve locatie Hengelo-Enschede (26 punten). Deze hoge score is vooral te verklaren door de uitstekende infrastructuur en centrale ligging binnen de corridor. De score van deze locatie is vooral verlaagd door de beperkte ruimte en het waardevol landschap in de omgeving.

³⁴ De argumentatie voor scores per eis worden weergegeven in bijlage 4.

6.3 Conclusie

Tabel 6.3 Totaalscore verschillende locaties op P.V.E.

Locatie	Totaalscore op P.V.E.
1. Almelo Noord	25
2. Almelo Zuid	28
3. Borne Noord	27
4. Hengelo Noordoost	23
5. Hengelo-Enschede	26
6. Almelo Zuidoost	20
7. Wierden Zuid	22

In de bovenstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de totaalscores van de verschillende locaties op het programma van eisen uit hoofdstuk 5.1.

Te zien is dat de locaties Almelo Zuid en Borne Noord in eerste instantie het meest geschikt lijken voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Deze beide locaties scoren in vergelijking tot andere locaties vooral goed op aanwezige infrastructuur, voldoende ontwikkelingsmogelijkheden en een centrale ligging binnen de corridor Almelo-Enschede. Ook de locaties Almelo Noord en Hengelo-Enschede scoren vrij hoog op het programma van eisen. Aangezien de scores van de locaties vrij dicht bij elkaar liggen, zal een nadere afweging moeten worden gemaakt. Dit wordt gedaan aan de hand van de verschillende voordelen en nadelen van de vier 'beste' locaties.

Tabel 6.4 Belangrijkste voor- en nadelen van de beste vier locaties

Locatie:	Belangrijkste voordelen:	Belangrijkste nadelen:
<i>Almelo Noord (25)</i>	- Aansluiting op voorzieningen en infrastructuur van het bedrijvenpark Twente - Weinig waardevolle omgeving	- Geen ontsluiting door snelweg - Voor verdere uitbreiding grenscorrectie nodig
<i>Almelo Zuid (28)</i>	- Goede infrastructuur - Voldoende ruimte - Centrale ligging - Weinig waardevolle omgeving - Aansluiting op bedrijventerrein Twentepoort	- geen spoorverbinding - ligging t.o.v. Bornerbroek
<i>Borne Noord (27)</i>	- goede infrastructuur - zichtlocatie langs de A1 - voldoende ruimte - centrale ligging	- geen waterverbinding - geen aansluiting op (grootschalig) bedrijventerrein
<i>Hengelo-Enschede (26)</i>	- uitstekende infrastructuur - centrale ligging	- weinig ruimte/ uitbreidingsmogelijkheden - waardevol landschap - gebied reeds gereserveerd voor andere functies

Een nadeel van de locatie Almelo Noord is het ontbreken van een snelweg verbinding en de minder centrale ligging ten opzichte van de andere Twentse steden. Dit omdat het terrein immers een 'regionale' uitstraling moet hebben, en centrale ligging dus gewenst is. Een ander nadeel van de minder centrale ligging van de locatie Almelo Noord is dat de gemiddelde afstand van het woon-werkverkeer hierdoor wordt vergroot. Een zwaarwegend nadeel van de locatie Hengelo-Enschede is de beperkte ruimte. Bovendien is het gebied deels voor andere functies gereserveerd (zie § 6.1). De

uitstekende infrastructuur van deze locatie kan wellicht beter worden benut voor meer hoogwaardige (en vooral minder ruimtevragende) bedrijven of andere hoogwaardige functies.

Er zal dus een afweging moeten worden gemaakt tussen de locaties Almelo Zuid en Borne Noord. Deze beide locatie hebben relatief de minste nadelen. Een verschil tussen deze locaties is de aanwezigheid van een waterverbinding in Almelo Zuid en de aanwezigheid van een spoorverbinding in Borne Noord.

De aanwezigheid van een spoorlijn wil echter nog niet zeggen dat er meteen gebruik van kan worden gemaakt. Er zal een speciale aftak voor rangeer/goederentreinen moeten worden aangelegd, zoals dit op het bestaande bedrijvenpark Twente ook is gebeurd. Een ander verschil is de aansluiting van de locatie Almelo Zuid op het relatief grootschalige bedrijventerrein Twentepoort Zuid en de T&D terreinen Wendelgoor en Westelijke buitenhaven. De locatie Borne Noord sluit aan op het lokale bedrijventerrein van de gemeente Borne³⁵.

Ook het landelijk gebied op beide locaties verschilt. Het gebied bij Almelo Zuid wordt in het streekplan aangemerkt als 'basiskwaliteit', terwijl het gebied bij Borne Noord als 'hoger dan basiskwaliteit' wordt aangegeven.

Afbeelding 6.1 Landelijk gebied 'Borne Noord'



'hoger dan basiskwaliteit'

³⁵ De gemeente Hengelo heeft echter wel zachte plannen voor een bedrijventerrein op grondgebied van de gemeente Borne (locatie Borne Noordwest).

Een keuze voor één van deze locaties is in principe moeilijk, gezien de voor en nadelen van beide locaties. Hierbij kan het gegeven dat de locatie moet worden ontwikkeld voor een bedrijventerrein voor grootschalige productievestigingen mogelijk de doorslag geven: Een grootschalig bedrijventerrein in een zware milieucategorie past gevoelsmatig beter bij de stad Almelo (hier is al een bestaand grootschalig bedrijventerrein aanwezig, namelijk het Bedrijvenpark Twente) dan bij de kleinere kern Borne.

Afbeelding 6.2 aansluiting locatie Almelo Zuid op bedrijventerrein 'Twentepoort'



De stand van zaken op het bedrijventerrein Twentepoort anno 1999

Gezien het feit dat een waterweg in praktijk minder eenvoudig is aan te leggen (zie § 4.4), en dat de locatie Almelo Zuid aansluit op bestaande meer grootschalige bedrijventerreinen, lijkt de keuze voor de locatie Almelo Zuid³⁶ dan ook meer voor de hand te liggen. Het grootste voordeel van deze locatie is echter de relatieve beperkte aantasting van landschappelijke waarden ten opzichte van de locatie Borne Noord.

³⁶ Voor het besluitvormingsproces over een locatie voor het regionaal bedrijventerrein: zie kader achterin dit hoofdstuk.

Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein:

Locatie(s)

Verschillende locaties zijn in beeld voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Het gaat hier alleen om locaties voor grootschalige productie en assemblage bedrijven (de regio-locatie).

De volgende locaties zijn al genoemd voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein:

- Almelo Zuid;
- Borne Noord;
- Hengelo-Oldenzaal;
- Almelo Noord;

Almelo Zuid wordt met name genoemd voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie en assemblagebedrijven, evenals Borne Noord. De locatie Borne Noord heeft echter minder draagvlak bij de gemeente Hengelo. Hengelo wil deze locatie reserveren voor meer kleinschalige bedrijven en 'eigen' vraag.

In het advies van het Lansink-beraad over het regionaal bedrijventerrein (opgesteld op 22 april) wordt dan ook de voorkeur uitgesproken over een locatie in Almelo (Almelo Noord of Almelo Zuid).

De locatie Hengelo-Oldenzaal (langs de A1) werd in eerste instantie door de OOM genoemd, voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein van circa 400 hectare. Uit een meer recent artikel uit 'Tubantia' blijkt dat de OOM nu voorstander is van een regionaal bedrijventerrein in de buurt van Bornerbroek of Azelo (Almelo Zuid/Borne Noord).

In het Programmeringsoverleg is de visie opgesteld in het Lansinkberaad in het overleg van 28 april in grote lijnen overgenomen.

In het Lansinkberaad van 10 mei is voorts een overleg gehouden tussen medewerkers op het gebied van economische zaken en ruimtelijke ordening van de gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede alsmede de gemeente Borne. In dit overleg is mede aan hand van onderzoeksresultaten uit deze rapportage de voorkeur uitgesproken over een locatie binnen het gebied Almelo Zuid en Borne Noord. Dit is gedaan door het vergelijken van de selectie van 7 locaties (zie hoofdstuk 6) op voor- en nadelen. Een nader (MER-) onderzoek moet de meest geschikte locatie binnen dit gebied aanwijzen.

27 mei is er eveneens in het kader van het Lansinkberaad bestuurlijk overleg gepleegd. Hierbij werd eveneens de voorkeur uitgesproken over de locatie Almelo Zuid in combinatie met een deel van de locatie Borne Noord. De gemeente Borne gaf echter te kennen de voordelen en nadelen van alle mogelijke locaties nog eens op een rij te willen zetten. Aan de locatie Almelo Zuid stelde Borne o.m. de voorwaarde dat bij de ontwikkeling van het RBT rekening moet worden gehouden met de recreatieve ontwikkeling van 't Grasbroek en de 'natte doorbraak' die als EHS ontwikkeld moet worden.

Er zal door de Provincie Overijssel moeten worden besloten over het al dan niet maken van verdere plannen m.b.t. een regionaal bedrijventerrein.

7 Inrichting regionaal bedrijventerrein

Binnen de in hoofdstuk 6 gekozen locatie Almelo Zuid zijn er nog veel verschillende mogelijkheden voor de inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Net als het bepalen van de locatie is de inrichting mede afhankelijk van de eisen die er vanuit het ruimtelijk en economisch beleid en door de bedrijven worden gesteld.

In dit hoofdstuk zal een (aanzet tot) een inrichtingsschets worden weergegeven die zo goed mogelijk aan het programma van eisen (hoofdstuk 5) voldoet. Het gaat om zowel om de inrichting van het bedrijventerrein als de (directe) omgeving. Om een beeld te geven van de verschillende mogelijkheden, wordt in § 7.2 een drietal inrichtingsschetsen weergegeven.

7.1 Beschrijving plangebied

De locatie Almelo Zuid wordt aan de oostzijde begrensd door het Twentekanaal, aan de noordzijde door de A35 en het bedrijventerrein Twentepoort en aan de zuidzijde door de A1.

Afbeelding 7.1 Ligging locatie Almelo Zuid aan het Twentekanaal



In het streekplan wordt het landschap grotendeels aangeduid als 'basiskwaliteit'³⁷. Dit wil zeggen dat het gaat om cultuurgrond in grootschalig landschap, met veel open ruimten. Aangezien dit landschap geschikt is bevonden voor agrarische doeleinden, heeft het gebied relatief weinig natuurwaarde (zie kaart 2: streekplan Twente).

Een strook langs de A1 wordt echter als 'hoger dan basiskwaliteit' aangeduid (zie kaart 3: plangebied Almelo Zuid). Ook dit gebied is geschikt voor agrarische doeleinden, zij het meer kleinschalig [25]. Ten zuiden van de locatie ligt het recreatiegebied 't Grasbroek' met onder meer een camping en een surfvijver. Ten Noordoosten van de locatie ligt het 'Nijreesbos', waar eveneens recreatie- en kampeermogelijkheden aanwezig zijn. Het gebied valt voor een groot deel onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Borne. De aanwezige kleine kern Bornebroek behoort dan ook tot de gemeente Borne.

³⁷ Er wordt in het vigerende streekplan Twente onderscheid gemaakt in vier verschillende categorieën landschap:

- I: basiskwaliteit;
- II: hoger dan de basiskwaliteit;
- III: hoge kwaliteitseisen;
- IV: strenge kwaliteitseisen;

Na de geplande grenscorrectie zal het grootste deel echter toebehoren aan de gemeente Almelo³⁸. Een andere relevante toekomstige ontwikkeling is de mogelijke aanleg van het Twente-Mittellandkanaal. Op de structuurplankaart van de gemeente Almelo is het tracé van het kanaal aangegeven (zie kaart 4: *structuurplan Almelo*). Het Twente-Mittelland kanaal moet volgens deze kaart ten noorden van Bornerbroek en ten zuiden van het Nijreesbos lopen, aansluitend op het bestaande Twentekanaal³⁹. Op de structuurplankaart is eveneens een ‘natte doorbraak’ weergegeven. Deze natte doorbraak moet gaan functioneren als een ecologische verbindingszone.

7.2 Nadere inrichtingseisen

Het algemene programma van eisen voor de inrichting is van toepassing op elke mogelijke locatie. Aangezien elke locatie eigen kenmerken heeft, moeten voor de locatie Almelo Zuid nadere (harde) eisen worden opgesteld om tot een optimale inrichting te kunnen komen. Dit wordt gedaan aan de hand van de specifieke kenmerken van de locatie Almelo Zuid (zie § 7.1).

- De kern Bornerbroek d.m.v. milieuzonering (VNG-methode) worden opgenomen in het plan, zodat zo min mogelijk hinder wordt ondervonden van het bedrijventerrein;
- De ‘natte doorbraak’ (zie kaart 4: *structuurplan Almelo*) dient te worden gehandhaafd in het plan;
- Het grasbroek dient te worden gehandhaafd in het plan;
- Het gedeelte binnen het plangebied dat in het streekplan met ‘hoger dan basiskwaliteit’ (strook langs de A1) wordt in het plan gehandhaafd.

7.3 Inrichting

Aangezien binnen het in § 7.1 omschreven plangebied nog verschillende inrichtingen mogelijk zijn, wordt in deze paragraaf een tweetal inrichtingsvarianten weergegeven. Dit wordt gedaan aan de hand van het programma van eisen uit hoofdstuk 5 en de in de vorige paragraaf gestelde nadere eisen aan de inrichting.

7.3.1 Inrichtingsvariant A (zie kaart 5)

Ligging RBT:

In deze variant wordt gekozen voor de aansluiting van het regionaal bedrijventerrein op het te ontwikkelen Twentepoort Zuid. Het regionaal bedrijventerrein ligt dan ten zuiden van Twentepoort Zuid en ten westen van Bornerbroek. Aan de westzijde wordt het terrein begrensd door het Twentekanaal, aan de zuidzijde door het Grasbroek. In de toekomst zou het RBT in deze variant eventueel kunnen worden uitgebreid in de richting van de A1 (zuidwaarts).

Milieuzonering:

Door interne milieuzonering wordt ervoor gezorgd dat de minst hinderlijke bedrijven zoveel mogelijk aan de buitenkant van het regionaal bedrijventerrein worden gesitueerd. Rondom de kern Bornerbroek bevinden zich bedrijven in de milieucategorie 3; dit wil zeggen dat een minimale afstand tot Bornerbroek van 100 meter moet worden aangehouden. In deze inrichting wordt een afstand van 150 gehanteerd. Deze bufferzone wordt opgevuld met bomen en overig groen, zodat het bedrijventerrein aan het zicht van bewoners van Bornerbroek wordt onttrokken.

Ook aan de zuidkant wordt een bufferzone van tenminste 150 tussen het RBT en het Grasbroek aangelegd. Aan deze kant bevinden zich dus ook bedrijven in de milieucategorie 3. Aan de noordkant zal tussen de natte doorbraak en het RBT eveneens een bufferzone van ten minste 150 meter worden gehanteerd.

³⁸ Aangezien het wetsvoorstel tot gemeentelijke herindeling nog niet officieel is aangenomen, is de realisatie van de grenscorrectie nog niet zeker.

³⁹ In het Streekplan Twente wordt het trace van het Twente-Mittelland kanaal overigens ten noorden van Almelo weergegeven. Hierover is dus nog geen zekerheid.

Aan de westkant (Twentekanaal) en de noordkant (Twentepoort Zuid) worden bedrijven in de zwaarste milieucategorieën (4 en 5) gesitueerd. De bedrijven in de milieucategorie 5 liggen ten minste 1000 meter van Bornerbroek en het Grasbroek, de bedrijven in de milieucategorie 4 op ten minste 300 meter⁴⁰.

Infrastructuur:

Het regionaal bedrijventerrein ligt in deze inrichtingsvariant niet direct aan de snelweg. De minimale afstand tot de A35 is circa 750 meter. Aansluiting van het regionaal bedrijventerrein op de A35 vindt plaats via de bestaande N741. Deze route loopt thans door de kern Bornerbroek. Om een snelle doorstroom van met name vrachtverkeer te bevorderen, moet deze ontsluitingsweg deels verlegd worden zodat het verkeer om Bornerbroek wordt heen geleid. Het lokale verkeer kan nog gebruik maken van het oude gedeelte door Bornerbroek.

Het regionaal bedrijventerrein wordt tevens indirect ontsloten door de A1, via de bestaande Bornse straat richting knooppunt Azelo. Ook deze route wordt om Bornerbroek geleid, om snelle doorstroom van vrachtverkeer mogelijk te maken.

De N741 en de Bornse straat maken tevens deel uit van een hoofdontsluitingsweg die rondom het bedrijventerrein zal worden aangelegd.

Aan het kanaal wordt een haven aangelegd, waar op en overslag van goederen mogelijk is.

Vanaf het kanaal kunnen goederen per vrachtwagen worden getransporteerd over de bovengenoemde rondweg.

In deze inrichtingsvariant is de aanleg van een airstrip voor klein zakelijk en beperkt vrachtverkeer mogelijk. Deze airstrip kan namelijk parallel aan de A35, met een lengte van circa 2 km worden aangelegd. De richting van Zuidoost tot Noordwest is ideaal voor het opstijgen en landen van vliegtuigen, gezien de meest voorkomende windrichting. Een nadere studie hierover is gewenst.

Overige voorzieningen:

Het bedrijventerrein kan door een busverbinding over de N741 richting Almelo worden ontsloten, en over de Bornsestraat richting Borne en Hengelo/Enschede. Van belang is dat de busverbinding loopt in de richting van een NS station, zodat openbaar vervoer over langere afstanden ook mogelijk is.

Centraal op het bedrijventerrein ligt het bedrijvenparkcentrum, waar een accountmanager, voorzieningen als een restaurant, etc. aanwezig zijn. Dit bedrijvenparkcentrum is gelegen aan de Bornsestraat. Parkeermogelijkheid vindt vooral op de eigen kavels van bedrijven plaats.

Uit de Belemmeringenkaart van het Streekplan Twente blijkt dat er een hoofdtransportleiding voor gas (18" en groter) en een hoogspanningsleiding (380/110 kV) ongeveer parallel lopen aan de A35 (de gasleiding ten zuiden en de hoogspanningsleiding ten noorden van de A35, zie kaart 5).

Nadere studie moet uitwijzen in hoeverre het voor bedrijven mogelijk is een directe aansluiting hierop (zonder afhankelijk te zijn van lokale nutsbedrijven) te krijgen.

7.3.2 Inrichtingsvariant B (zie kaart 6)

Ligging RBT:

In variant A liggen de bedrijven niet direct langs de snelweg. Om voor een optimale zichtlocatie te zorgen wordt in variant B het regionaal bedrijventerrein in een 'corridor' langs de A35 gesitueerd⁴¹.

⁴⁰ Dit zijn de maximale afstanden gehanteerd in de VNG-methode, verkleining van deze afstand is in principe mogelijke (afhankelijk per bedrijf) tot respectievelijk 200 meter (milieucategorie 4) en 500 meter (milieucategorie 5).

⁴¹ Een zichtlocatie langs de A1 is ook mogelijk, maar minder wenselijk aangezien deze strook landschappelijk meer waardevol is (zie § 7.1).

Het gebied wordt ten noorden begrensd door de A35, ten westen door het (nog te ontwikkelen) bedrijventerrein Twentepoort Zuid en ten oosten door het knooppunt Azelo (A1-A35). De landschappelijk waardevolle strook langs de A1 wordt op deze manier gehandhaafd. In deze variant is het mogelijk om in de toekomst het RBT uit te breiden in de richting van knooppunt Azelo (oostwaarts).

Milieuzonering:

Gezien de gunstige ligging langs de A35 ligging alle bedrijven in variant B ten minste 450 meter van de gevoelige functies Bornerbroek en het Grasbroek. Dit maakt het mogelijk bedrijven zowel in de milieucategorie 3 als 4 aan de rand van het bedrijventerrein te situeren. Bedrijven in de milieucategorie 5 worden het dichtst bij de A35 gesitueerd. Rondom het dorp Bornerbroek wordt een bufferzone van ten minste 150 meter aangelegd.

Infrastructuur:

Het bedrijventerrein wordt direct ontsloten door de A35 via de bestaande afslag bij het bedrijventerrein Twentepoort en door de A1 via een verbinding met knooppunt Azelo. De bestaande Bornsestraat moet zorgen voor een verbinding met het Twentekanaal en een mogelijk aan te leggen haven voor goederen per schip. Het terrein kan eventueel worden ontsloten door een (goederen) spoorverbinding. Hiertoe kan een aftak worden gemaakt vanaf de spoorlijn tussen Almelo en Enschede. Binnen het terrein zelf zal ontsluiting plaatsvinden via de bestaande Bornsestraat en via een aan te leggen weg parallel aan de A35.

Overige voorzieningen:

Evenals bij inrichtingsvariant A wordt het terrein ontsloten via een busverbinding over de N741 en de Bornsestraat.

Het bedrijvenparkcentrum wordt in deze variant gesitueerd langs de A35. Parkeermogelijkheid vindt vooral op de eigen kavel van bedrijven plaats.

7.4 Conclusie

Er zijn binnen het plangebied Almelo Zuid qua ligging in feite twee inrichtingsvarianten mogelijk, zodat wordt voldaan aan het programma van eisen uit hoofdstuk 5 en de in dit hoofdstuk gestelde nadere eisen. Het dorp Bornerbroek, recreatieplas 't grasbroek en de landschappelijk waardevolle strook langs de A1 worden in beide inrichtingsvarianten gehandhaafd. Ook ondervinden de milieugevoelige functies in beide varianten zo min mogelijk (binnen de wettelijke norm) hinder van de bedrijven door interne en externe milieuzonering. Hierbij moet worden opgemerkt dat, aangezien de windrichting in Nederland hoofdzakelijk west/ zuidwest is, het dorp Bornerbroek in inrichtingsvariant A mogelijkwijs meer overlast van bijvoorbeeld geur zal ondervinden.

Verschil tussen beide inrichtingsvarianten zit vooral in de bereikbaarheid en de ligging t.o.v. infrastructuur. Zo is variant A gelegen aan het Twentekanaal, waardoor vervoer van goederen over water en de aanleg van een haven (beter) mogelijk is.

De bedrijven zijn in inrichtingsvariant A echter niet direct gelegen aan een snelweg⁴². Dit is in variant B wel het geval. Een ander voordeel van variant B is de nabijheid van de spoorverbinding tussen Almelo en Enschede. Dit maakt een aftak voor goederentransport over rail mogelijk. In beide inrichtingsvarianten zijn voldoende toekomstige uitbreidingsmogelijkheden aanwezig, gezien de grootte van het plangebied Almelo Zuid.

⁴² Het gaat hier met name om het aspect 'zichtlocatie, de bereikbaarheid van beide inrichtingsvarianten over de snelweg verschilt niet veel, aangezien de gemiddelde afstand van de bedrijven tot een afslag ongeveer gelijk is.

8 Fasering en samenwerkingsvorm

Het doel van dit hoofdstuk is het duidelijk in beeld brengen van de verschillende stappen die moeten worden genomen bij de ontwikkeling van het RBT. Er wordt ingegaan op de fasering van de ontwikkeling van het RBT en de mogelijke samenwerkingsvorm. In § 8.1 wordt de fasering beschreven, en in § 8.2 wordt gekeken welke samenwerkingsvormen mogelijk zijn voor een gezamenlijke exploitatie van het regionaal bedrijventerrein.

8.1 Fasering

Bij de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein moet rekening worden gehouden met een voorbereidende fase van 4 à 5 jaar voor dat kan worden begonnen met de exploitatie. De exploitatie zelf zal naar verwachting in eerste instantie circa 10 jaar gaan duren. Het is hierdoor van groot belang de ontwikkeling (ook planvorming) en de exploitatie van het RBT in verschillende fasen in te delen, en hierbij te bepalen welke stappen er moeten worden genomen in elke fase. De ontwikkeling van het RBT kan in de volgende fasen worden opgedeeld:

Voorbereidende fase:

1 ideefase

In deze fase is het van belang dat er een duidelijke doelstelling van het bedrijventerrein wordt omschreven. Mogelijke doelstellingen zijn (zie ook hoofdstuk 1):

- het creëren van werkgelegenheid;
- betere afstemming tussen vraag en aanbod bedrijventerreinen;
- versterken van concurrentiepositie regio Twente;

2 nadere planvorming

Vervolgens moet nader worden bepaald wat de (regionale) behoefte aan bedrijventerreinen is, en welke eisen er vanuit het beleid en de bedrijven aan de locatie voor een RBT moeten worden gesteld. Aan de hand hiervan wordt een geschikte locatie gezocht (zie de hoofdstukken 2 t/m 6 in deze rapportage). Gezien het grootschalige karakter moet rekening worden gehouden met het MER-plichtig zijn van het terrein⁴³. Ook is het in deze fase van groot belang dat er duidelijke afspraken worden gemaakt over welke bedrijven op het RBT gevestigd zullen worden, wat de onderlinge taken van de betrokken partijen zijn en hoe vorm zal worden gegeven aan de gezamenlijke exploitatie en beheer.

3 concretiseren plannen (harde plannen)

Wanneer de locatie bekend is, kan een meer gedetailleerde invulling van het RBT moeten worden ontworpen (zie hoofdstuk 7 in deze rapportage). In deze fase zal een locatie definitief worden vastgesteld en moet het gebied worden aangemerkt met de bestemming bedrijventerrein. Vervolgens zal de grond (voorzover niet in eigen bezit) moeten worden aangekocht. Dit kan, samenhangend met de fasering van de uitgifte (zie onder) per deelgebied worden gedaan. Hierdoor hoeft er in eerste instantie slechts een deel van de grond te worden aangekocht, waardoor de kosten zo laag mogelijk worden gemaakt⁴⁴.

Bouwrijp maken en uitgifte bedrijventerrein (exploitatiefase):

In deze fase wordt de locatie geschikt gemaakt als bedrijventerrein. Hierbij valt te denken aan de aanleg van infrastructuur, ophogen van grond, riolering, waterleidingen, etc. Aangezien het hier een grote locatie betreft (bruto 125 ha), zal het terrein in verschillende deelfasen bouwrijp kunnen worden gemaakt⁴⁵. Hierdoor worden de kosten van het bouwrijp maken zo laag mogelijk gemaakt, zodat kosten

⁴³ Dit wil zeggen dat er een milieueffectrapportage zal moeten worden opgesteld, waarin de gevolgen van de ontwikkeling van het RBT voor het milieu in kaart worden gebracht.

⁴⁴ Gezien de lange exploitatie periode van circa 10 jaar, kan het zo laag mogelijk plannen van de kosten veel geld besparen.

⁴⁵ Nader onderzoek zal moeten uitwijzen in hoeveel deelfasen de exploitatie het beste kan worden opgedeeld.

door renteverlies beperkt blijven. Telkens kan worden gewacht met het bouwrijp maken van een deelgebied tot het vorig deelgebied volledig is uitgegeven.

De locatie is binnen 10 jaar volledig uitgegeven wanneer de jaarlijks gemiddelde uitgifte van 7,5 ha haalbaar blijkt. Wanneer dit niet het geval is, en er minder dan 7,5 ha per jaar wordt uitgegeven, moet hiermee rekening worden gehouden met het bouwrijp maken van de grond. Wanneer er meer dan 7,5 ha per jaar wordt uitgegeven, moet er meer grond gereserveerd worden voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden (het reserveren van een 'strategische voorraad'). Te denken valt aan een strategische voorraad van circa 25 ha. (1/3 deel van totaal oppervlak) Wanneer er minder dan 25 ha netto uitgeefbaar terrein over is, moet nieuw terrein worden gereserveerd en bouwrijp worden gemaakt [23].

Beheerfase:

Wanneer het terrein volledig is uitgegeven houdt de taak van het samenwerkingsverband uiteraard niet op. Voortgaande economische ontwikkelingen en hieruit voorkomende verandering in ruimtelijke eisen maken het noodzakelijk hierop in te spelen. Hierbij valt te denken aan het aanpassen van de infrastructuur, het onderhouden van openbaar groen, etc.

8.2 Samenwerkingsvorm

Bij de ontwikkeling en exploitatie van het regionaal bedrijventerrein zijn de volgende partijen direct betrokken:

- Provincie Overijssel;
- Gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede en Borne;

Overige betrokken partijen kunnen zijn:

- Overige Twentse gemeenten;
- Kamer van Koophandel;
- OOM NV;
- Regio Twente;
- Werkgeversvereniging Midden-Nederland;

Aangezien bij het regionaal bedrijventerrein meerdere partijen betrokken zijn moet een andere bestuurlijk juridische invulling worden gegeven aan de ontwikkeling, dan bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein door één gemeente.

In de rapportage '(samen) Werken aan bedrijventerreinen' (gemaakt i.o.v. de gemeente Enschede) worden de volgende mogelijkheden voor bestuurlijke samenwerking aangegeven:

1. publieke samenwerking
2. private samenwerking
3. publiek-private samenwerking

Hierbij zijn verschillende rechtsvormen mogelijk:

Tabel 8.1: rechtsvormen publieke en private samenwerking

Publieke samenwerking	Private samenwerking
Overeenkomst	Overeenkomst
Gemeenschappelijke regeling	Stichting
Bestuurscommissie	Vereniging
EESV, Europese samenwerking	Naamloze vennootschap
	Besloten vennootschap
	Vennootschap onder firma
	Commanditaire vennootschap

Bron: '(samen) Werken aan bedrijventerreinen'

Er zijn allerlei voor- en nadelen te noemen van de verschillende publiekrechtelijke en privaatrechtelijke vormen. In de rapportage '(samen) werken aan bedrijventerreinen' wordt op basis

van interviews de conclusie getrokken dat een gemeenschappelijke regeling de voorkeur heeft als samenwerkingsvorm, met name omdat het beleid rondom de realisatie van een bedrijventerrein nog altijd bij de publieke organen berust [23].

Een gemeenschappelijke regeling vindt zijn basis in de WGR (wet gemeenschappelijke regelingen). Enkele kenmerken van een gemeenschappelijke regeling⁴⁶ zijn:

- het betreft een samenwerkingsovereenkomst;
- aan te merken als rechtspersoon;
- algemeen en dagelijks bestuur;
- verplichte taken;
- goedkeuring GS vereist;
- overleg deelnemende gemeenten;
- regionale plannen;
- verlengd lokaal bestuur;
- 10 jaar bestaan;

Een gemeenschappelijke regeling is ook de meest toegepaste samenwerkingsvorm bij het ontwikkelen van een bedrijventerrein (onder meer toegepast bij het Bedrijvenpark Twente). Andere toegepaste samenwerkingsvormen zijn o.a. een Commanditaire Vennootschap (Internationaal Bedrijvenpark Friesland) en een Besloten Vennootschap (Midden Limburg).

Enkele kenmerken van een vennootschap⁴⁷ zijn:

- de betrokken partijen beschikken over een aandelenkapitaal;
- de betrokken partijen hebben in beginsel gelijke rechten;
- geen beleidsvorm mogelijk (dus bijvoorbeeld geen bestemmingsplan);
- rechtspersoon

[32]

8.3 Conclusie

De ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein is op te delen in drie hoofdfasen, te weten de voorbereidende fase, de exploitatiefase en de beheerfase. Momenteel verkeerd de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein in de voorbereidende fase (nadere planvorming). In de nabije toekomst zullen meer concretere plannen moeten worden gemaakt. Een fasering van de exploitatie in een aantal deelfasen kan kosten door o.a. renteverlies beperken.

Ook moet er voor dat er concretere plannen worden gemaakt worden gekozen voor een vorm van gezamenlijke exploitatie. Een mogelijkheid hiervoor is een samenwerkingsverband op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (WGR). Ook is een samenwerkingsverband op basis van een vennootschap mogelijk.

Hierbij moeten van tevoren duidelijke afspraken worden gemaakt over de taken van de verschillende betrokken partijen.

⁴⁶ Bepalingen omtrent een gemeenschappelijke regeling zijn weergegeven in de Wet gemeenschappelijke regelingen (Verzameling Nederlandse Wetgeving, deel 1, p.305).

⁴⁷ Bepalingen omtrent het vennootschap zijn geregeld in het Burgerlijk Wetboek (boek 2: rechtspersonen).

9 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt er een terugkoppeling gemaakt naar de centrale probleemstelling die is gehanteerd bij dit onderzoek. Deze was als volgt geformuleerd:

Welke eisen moeten er vanuit de vraag naar bedrijventerreinen, het ruimtelijk en economisch beleid en het bedrijfsleven aan de inrichting en locatie voor een regionaal bedrijventerrein voor grootschalige productie- en T&D-bedrijven in de Twentse Stedenband worden gesteld, en welke locatie en inrichting is hiervoor het meest geschikt?

Zoals in hoofdstuk 1 is beschreven valt het onderzoek op te delen in drie deelstappen:

stap 1: opstellen programma van eisen (toetsingskader)



stap 2: bepalen locatie



stap 3: inrichting, fasering en samenwerkingsvorm

De resultaten van stap 1 worden weergegeven in § 9.1, de resultaten van stap 2 in §9.2 en tenslotte de resultaten van stap 3 in § 9.3. Tenslotte worden er in § 9.4 aanbevelingen gedaan over de verdere ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein.

9.1 Programma van eisen

Het eerste deel van de centrale probleemstelling, namelijk het bepalen van de eisen aan de locatie en de inrichting, wordt beantwoord in de hoofdstukken twee tot en met vier, afgesloten door het programma van eisen in hoofdstuk vijf.

- ♦ In hoofdstuk 2 is de vraag naar bedrijventerreinen in de regio Twente bepaald door enerzijds het analyseren van historische uigiften en anderzijds het bepalen van trends in de economie. Gebleken is dat circa 5 tot 10 hectare per jaar uitgegeven aan bedrijven die in aanmerking komen voor het regionaal bedrijventerrein. Uit het onderzoek naar trends in de economie is o.m. gebleken dat grootschalige productievestigingen en transport en distributiebedrijven in toenemende mate wegtrekken uit de Randstad, en zich vestigen in regio's langs belangrijke vervoersassen. Hieruit valt te concluderen dat de vraag naar bedrijventerreinen in deze sectoren in Twente mogelijk zal toenemen. Uitgaande van een exploitatietermijn van 10 jaar, en een gemiddelde ruimtevraag van circa 7,5 ha per jaar (gemiddelde tussen bandbreedte van 5-10 ha) kan worden geconcludeerd dat de netto ruimteclaim van het regionaal bedrijventerrein zal liggen op 75 hectare. Bij een verhouding uitgeefbaar-niet uitgeefbaar van 60:40 ligt de bruto ruimteclaim op 125 hectare.
- ♦ Het ruimtelijk en economisch beleid wordt op verschillende schaalniveau's geformuleerd. In hoofdstuk 3 is gekeken naar ruimtelijk en economisch beleid op Europees- en Rijksniveau, beleid van de Provincie Overijssel, beleid van de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede (zowel per gemeente als gezamenlijk beleid in het Lansinkberaad). Het ruimtelijk en economisch beleid is per schaalniveau onder meer weergegeven in PKB's, het streekplan, structuurplannen en overige beleidsnota's. Er worden met name eisen gesteld aan de locatie ten aanzien van bereikbaarheid, ligging t.o.v. milieugevoelige functies en ligging t.o.v. overig stedelijk gebied.
- ♦ In hoofdstuk 4 is gekeken naar de eisen die door de bedrijven worden gesteld aan de locatie en inrichting van het regionaal bedrijventerrein. Gebleken is dat eisen die bedrijven stellen aan de locatie en inrichting onder andere verschillen per bedrijfssector waarin ze werkzaam zijn en het

geografisch schaalniveau van de markt waarbinnen de bedrijven opereren. Over het algemeen wordt echter de meeste waarde gehecht aan een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de locatie, voldoende uitbreidingsmogelijkheden en de aanwezigheid van verschillende voorzieningen.

- ♦ De uitkomsten van het onderzoek naar de eisen die moeten worden gesteld aan de locatie en de inrichting van het regionaal bedrijventerrein zijn in hoofdstuk 5 vertaald naar een programma van eisen. In hoofdstuk 6 is gekeken welke locatie het best aan dit P.V.E. voldoet, in hoofdstuk 7 is gekeken naar de meest geschikte inrichting van de locatie.

9.2 locatie

In hoofdstuk 6 wordt antwoord gegeven op de vraag welke locatie het meest geschikt is voor het regionaal bedrijventerrein.

Aan de hand van een kaart met uitsluitingsgebieden is gebleken dat de volgende locaties in beginsel aanmerking komen voor het regionaal bedrijventerrein:

1. Almelo Noord
2. Almelo Zuid
3. Borne Noord
4. Hengelo Noordoost
5. Hengelo Enschede
6. Almelo Zuidoost
7. Wierden Zuid

Uit toetsing van deze locaties aan het programma van eisen (hoofdstuk 5) is gebleken dat de locatie Almelo Zuid het meest geschikt is voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Dit met name door de goede bereikbaarheid, minimale aantasting van landschap en natuur en voldoende uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden.

9.3 Inrichting, fasering en samenwerkingsvorm

Op de vraag wat de beste inrichting van de locatie voor het regionaal bedrijventerrein is, is antwoord gegeven in hoofdstuk 7. De fasering en samenwerkingsvorm zijn aan bod gekomen in hoofdstuk 8.

Evenals het bepalen van de locaties is de inrichting getoetst aan het programma van eisen. Binnen de locatie Almelo Zuid zijn nog verschillende inrichtingsvarianten mogelijk. Er is een tweetal inrichtingsvarianten weergegeven, variant A en variant B.

Voor beide inrichtingsvarianten zijn voor- en nadelen te noemen. Een belangrijk voordeel van variant A is de ligging direct aan het Twentekanaal, een voordeel van variant B is de directe ligging aan de snelweg. Een overeenkomst tussen beide inrichtingen is dat de milieugevoelige functies zo min mogelijk hinder ondervinden van het bedrijventerrein.

De fasering van de ontwikkeling van het bedrijventerreinen is weergegeven in hoofdstuk 8. Ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein is op te delen in verschillende fasen, te weten de voorbereidende fase, de exploitatiefase en de beheerfase. Momenteel verkeerd de ontwikkeling van het RBT zich in de voorbereidende fase. In de nabije toekomst zullen concretere plannen en afspraken moeten worden gemaakt, bijvoorbeeld het kiezen van een samenwerkingsvorm voor de exploitatie van het RBT. Er zijn twee mogelijke samenwerkingsvormen voor de exploitatie en het beheer van het RBT, te weten een samenwerkingsvorm op basis van een gemeenschappelijke regeling en een samenwerkingsvorm op basis van een vennootschap. Gezien de ervaring met een samenwerkingsvorm op basis van een gemeenschappelijke regeling op het Bedrijvenpark Twente lijkt deze samenwerkingsvorm het meest voor de hand te liggen.

9.4 Aanbevelingen

9.4.1 Nader onderzoek

Op basis van de verschillende voor- en nadelen per locatie is in deze rapportage geconcludeerd dat een locatie bij Almelo Zuid het meest geschikt is voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein. Hierbij moet worden opgemerkt dat, gezien de tijdsduur van dit onderzoek, onmogelijk alle aspecten konden worden onderzocht. Een eventuele nadere vergelijking van een aantal (meest geschikte) locaties op basis van een milieueffectrapportage moet uitwijzen in hoeverre de locatie Almelo Zuid het meest geschikt is. Binnen de locatie Almelo Zuid zijn nog verschillende inrichtingsvarianten mogelijk. Aan de hand van nader gestelde eisen aan de inrichting van de locatie Almelo Zuid is een tweetal mogelijke inrichtingen weergegeven. Beide inrichtingsvormen kennen voor- en nadelen, met name met betrekking tot de ligging aan infrastructuur. Er is echter een aantal punten te noemen waar nader onderzoek naar dient te worden gedaan:

- ♦ Het verdient aanbeveling om op mede op basis van een milieueffectrapportage te bepalen welke specifieke inrichting het meest geschikt is, zodat natuurlijke en landschappelijke waarden zo min mogelijk worden aangetast.
- ♦ Een met name door grotere bedrijven veel gestelde eis is de bereikbaarheid per lucht. Een nader onderzoek naar de mogelijkheden en voor- en nadelen van de aanleg van een landingsplaats voor helikopters en/of een airstrip voor klein zakelijk verkeer binnen de locatie Almelo Zuid is gewenst, zeker met het oog op de eventuele opheffing van Twente airport.
- ♦ Een manier om het regionaal bedrijventerrein landelijke bekendheid en aanzien te geven is een duurzame inrichting. Een duurzame inrichting kan voor zowel de omgeving als voor de bedrijven voordelen opleveren. Voor de omgeving betekent dit een minimalisering van de aantasting van het landschap door compensatie voor het ‘verloren’ landschap op het bedrijventerrein zelf. Voor bedrijven kan een duurzame inrichting voordelen opleveren door o.a. besparing van energiekosten, een meer representatieve bedrijfsomgeving en landelijke bekendheid van het bedrijventerrein. Een onderzoek naar de verschillende mogelijkheden is derhalve gewenst.
- ♦ Naast de mogelijkheden voor een duurzame inrichting moet worden gekeken hoe een dussdanige stedenbouwkundige invulling aan het regionaal bedrijventerrein kan worden gegeven, zodat het terrein daadwerkelijk een ‘regionale uitstraling’ heeft. Dit is van groot belang met het oog op de werving en acquisitie van grootschalige, internationaal opererende bedrijven.

9.4.2 Fasering van uitgifte

In deze rapportage is uitgegaan van een netto ruimteclaim voor het regionaal bedrijventerrein van circa 75 hectare. Uit het kader ‘besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein’ is gebleken dat er veel verschillende rekenmethoden en dus ook veel verschillende uitkomsten mogelijk zijn bij de berekening van de ruimteclaim. Voor het uiteindelijke opkopen van de grond en het bouwrijp maken kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

- ♦ Bij het aanmerken van grond met de bestemming ‘bedrijventerrein’ moet in eerste instantie een hogere ruimteclaim worden aangehouden, zodat rekening wordt gehouden met eventuele uitbreidingsmogelijkheden van het regionaal bedrijventerrein en de bestemmingsplanprocedure bij het plannen van deze uitbreiding niet nog eens opgestart moet worden.
- ♦ Bij het bouwrijp maken van de grond kan in eerste instantie een lagere ruimteclaim worden aangehouden, waardoor risico’s (bijvoorbeeld leegstand) in zekere mate worden voorkomen.
- ♦ Bij het uitgeven van het bedrijventerrein dient een strategische voorraad van bijvoorbeeld 25 hectare te worden gehanteerd (1/3 deel van het totale oppervlak). Wanneer er meer dan 2/3 van het totale terrein is uitgegeven kan desgewenst worden begonnen met het bouwrijp maken van nieuw bedrijventerrein, zodat ook in de toekomst aan de behoefte aan bedrijventerrein kan worden voldaan.

- ♦ Bovendien is het eveneens met het oog op risicobeperking raadzaam om de uitgifte van het regionaal bedrijventerrein in verschillende deelfasen op te delen. Te denken valt aan een aantal deelgebieden (bijvoorbeeld 4) die na elkaar worden aangekocht en bouwrijp worden gemaakt. De deelgebieden aansluitende op het bestaand stedelijk gebied dienen als eerste te worden uitgegeven. Dit om te voorkomen dat de eerste bedrijven op het regionaal bedrijventerrein midden in een ‘weiland’ worden gesitueerd.
- ♦ Tenslotte kan worden gesteld dat het raadzaam is om in eerste instantie meerdere locaties voor het regionaal bedrijventerrein in het streekplan op te nemen, in verband met positieverwerving. Hiermee wordt voorkomen dat bedrijven bijvoorbeeld van tevoren grond op de locatie van het regionaal bedrijventerrein opkopen, zodat de exploitanten deze grond vervolgens voor een hoger bedrag moeten opkopen.

9.4.3 Toekomstige regionaal beleid bedrijventerreinen

Het regionaal bedrijventerrein is één van de vele mogelijkheden om tot een regionale samenwerking op het gebied van bedrijventerreinen te komen. Er hierover echter nog veel overleg moeten worden gepeeld tussen de verschillende betrokken partijen⁴⁸. Het is gezien de toenemende ruimtedruk in de regio Twente, en met name in de drie grote steden, van toenemend belang dat er sprake is van een goede onderlinge afstemming tussen vraag en aanbod. Hierbij dient er van te worden uitgegaan dat er in de regio Twente sprake is van één markt in bedrijventerreinen. De verschillende gemeenten dienen hun voorraad bedrijventerreinen dusdanig op elkaar af te stemmen dat er zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht voldoende ruimte is voor bedrijven. Momenteel wordt er o.m. in het kader van het Programmeringsoverleg Twente en het Lansinkberaad gewerkt aan onderlinge afstemming. Dit kan zeer gunstig zijn voor de verdere ruimtelijk en economische ontwikkeling van Twente. Met ‘land in zicht voor bedrijven’ wordt immers een niet alleen in kwantitatief opzicht, maar ook in kwalitatief opzicht voldoende aanbod van bedrijventerreinen bedoeld.

⁴⁸ Zie ook ‘besluitvormingsproces: epiloog’ op de volgende pagina.

Besluitvormingsproces regionaal bedrijventerrein:

Epiloog

Het doel van het beschrijven van het besluitvormingsproces was het aangeven van de verschillen in meningen tussen de verschillende betrokken partijen over het regionaal bedrijventerrein. Deze verschillen kwamen o.a. naar voren in de definitie van welke bedrijven op een regionaal bedrijventerrein gevestigd zouden moeten worden, de ruimteclaim en de verschillende locaties waarop het regionaal bedrijventerrein ontwikkeld moet worden.

Naarmate het proces vorderde kwam er meer overeenstemming tussen de verschillende partijen. Over het algemeen is men het erover eens dat het regionaal bedrijventerrein er moet komen, en wel voor relatief arbeidsextensieve grootschalige productie- en T&D-bedrijven. Het oppervlak moet in eerste instantie zo'n 110 hectare zijn, met mogelijkheden voor toekomstige uitbreidingen.

De locatie waarop het regionaal bedrijventerrein ontwikkeld moet worden is nog niet zeker. In het Lansinkberaad en het programmeringsoverleg wordt ervan uitgegaan dat het RBT op de locatie Almelo Zuid/ Borne Noord of de locatie Hengelo Zuidoost zal moeten worden ontwikkeld. Hierover zijn echter nog geen officiële besluiten genomen.

In het kader van de opstelling van een nieuw c.q. herzien streekplan dat medio 2000 in procedure komt worden er onderzoeken worden verricht naar locaties voor bedrijven. De locatie voor het regionaal bedrijventerrein zal hierbij moeten worden meegenomen.

Literatuur

1. Asten, van, drs. E.W.M., Postma, drs. J.P., *Stedelijk Milieu, reader tweede jaar Ruimtelijke Ordening en Planologie*, Deventer, 1996.
2. Hoefnagels, T, Verver, A., i.o.v. gemeente Almelo, *Economisch beleidsplan 1998-2005, een blik op de toekomst*, Almelo, juli 1998.
3. Boer, S., i.o.v. gemeente Almelo, *Almelo wint terrein, Prognose bedrijventerreinen Gemeente Almelo*, Almelo, juli 1998.
4. Borst, H., e.a., *Milieuzones in beweging, eisen, wensen, consequenties en alternatieven*, Alphen aan den Rijn: Samson H.D. Tjeenk Willink, 1995.
5. Buck Consultants International i.o.v. Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies, *Netwerken en ruimtelijke patronen van bedrijvigheid: een sectorale benadering*, Nijmegen, december 1993.
6. Buck Consultants i.o.v. Provincie Overijssel, *Bedrijventerreinen regio Twente, Provinciaal bedrijventerreinen Overleg*, Nijmegen, 12 februari 1999.
7. Centraal Bureau voor Statistiek, *standaard bedrijfsindeling (sbi 1993), overzicht en schakelschema's*, Voorburg/Heerlen, z.d. 1993.
8. Centraal Planbureau, *Bedrijfslocatiemonitor, regionale verkenningen 2010*, Den Haag: Sdu Uitgevers, 1998.
9. Economisch Technologisch Instituut Limburg, *Bedrijvigheid naar ruimtelijk schaalniveau en aard, criteria en definities*, Maastricht, 30 juni 1994.
10. Europese Unie, vergadering van de ministers van ruimtelijke ordening van de lidstaten, *Europees Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, Eerste officiële ontwerp*, Noordwijk, 9 en 10 juni 1997.
11. Kolpron Consultants i.o.v. Provincie Overijssel, *Lange termijn verkenning Overijssel 2020, samenvatting*, Rotterdam, 3 maart 1999.
12. Gemeente Almelo, *Structuurplan Almelo, Symbiose tussen stad en land*, Almelo, 1997.
13. Gemeente Almelo, *verschillende nota's en beleidsdocumenten inzake regionaal bedrijventerrein*, Almelo, 1999.
14. Gemeente Enschede, *Ruimte voor bedrijfsterreinen in de gemeente Enschede*, Enschede, augustus 1996.
15. Gemeente Hengelo, *Nota Bedrijventerreinen Gemeente Hengelo*, Hengelo, 1996.
16. Gemeenten in Twente, *overzicht uitgiften van bedrijventerreinen in Twente*, 20 oktober 1998.
17. Keus, E., e.a., *De vijfde Kondratieff, Besluitvorming bij technologische processen*, Epe: Hooiberg Epe, december 1990.
18. Ministerie van Economische Zaken, *Ruimte voor Economische Dynamiek, Vestingsplaatsfactoren: belang, waardering en knelpunten*, Den Haag, juni 1998.

19. Ministerie van Economische Zaken, *Ruimte voor Economische Dynamiek, Een verkennende analyse van ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2020*, Schiedam: Drukkerij De Eendracht, november 1997.
20. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ministerie van Economische Zaken en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Ruimte voor multimodaal transport, naar een gerichte bedrijfsterreinplanning*, Den Haag, 1998.
21. Ministerie van verkeer en waterstaat, *Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer, deel a: beleidsvoornemen*, 's-Gravenhage, november 1988.
22. NIROV-Werkgroep Mobiliteit, *Bedrijfslocatieplanning, kansen voor water en spoor, verslag congres*, Amsterdam, 30 januari 1997.
23. Oude Luttikhuis, A., i.o.v. Gemeente Enschede, *(samen) Werken aan bedrijventerreinen, Onderzoek naar de bestuurlijk-juridische mogelijkheden om een regionaal bedrijventerrein te realiseren*, Enschede, december 1998.
24. Provincie Overijssel, *Ruimte voor bedrijvigheid, provinciale bedrijventerreinenvisie Overijssel*, Zwolle, 1997.
25. Provincie Overijssel, *Streekplan Twente*, Zwolle, 1990.
26. Provincie Overijssel, *Bedrijventerreinen: Samen werken aan samenwerking, Verslag werkconferentie 9 september 1996*, Zwolle, oktober 1996.
27. Provincie Overijssel, *Toelichting Streekplan Twente*, Zwolle, september 1997.
28. Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Bedrijven en milieuzonering*, Den Haag, 1999.
29. Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Handboek locatie beleid, een handreiking voor gemeenten*, Den Haag, z.d./z.j.
30. VROM-raad, advies aan de minister, *Corridors in balans: van ongeplande corridorvorming naar geplande corridorontwikkeling*, Den Haag, 14 januari 1999.
31. Artikel 'met zoekruimten land in zicht' (jaargang/ auteur onbekend).
32. Samenvatting Colloquium, *Van Convenant tot Integratie*.

KAARTEN

KAART 1: Uitsluitingsgebieden en selectie locaties

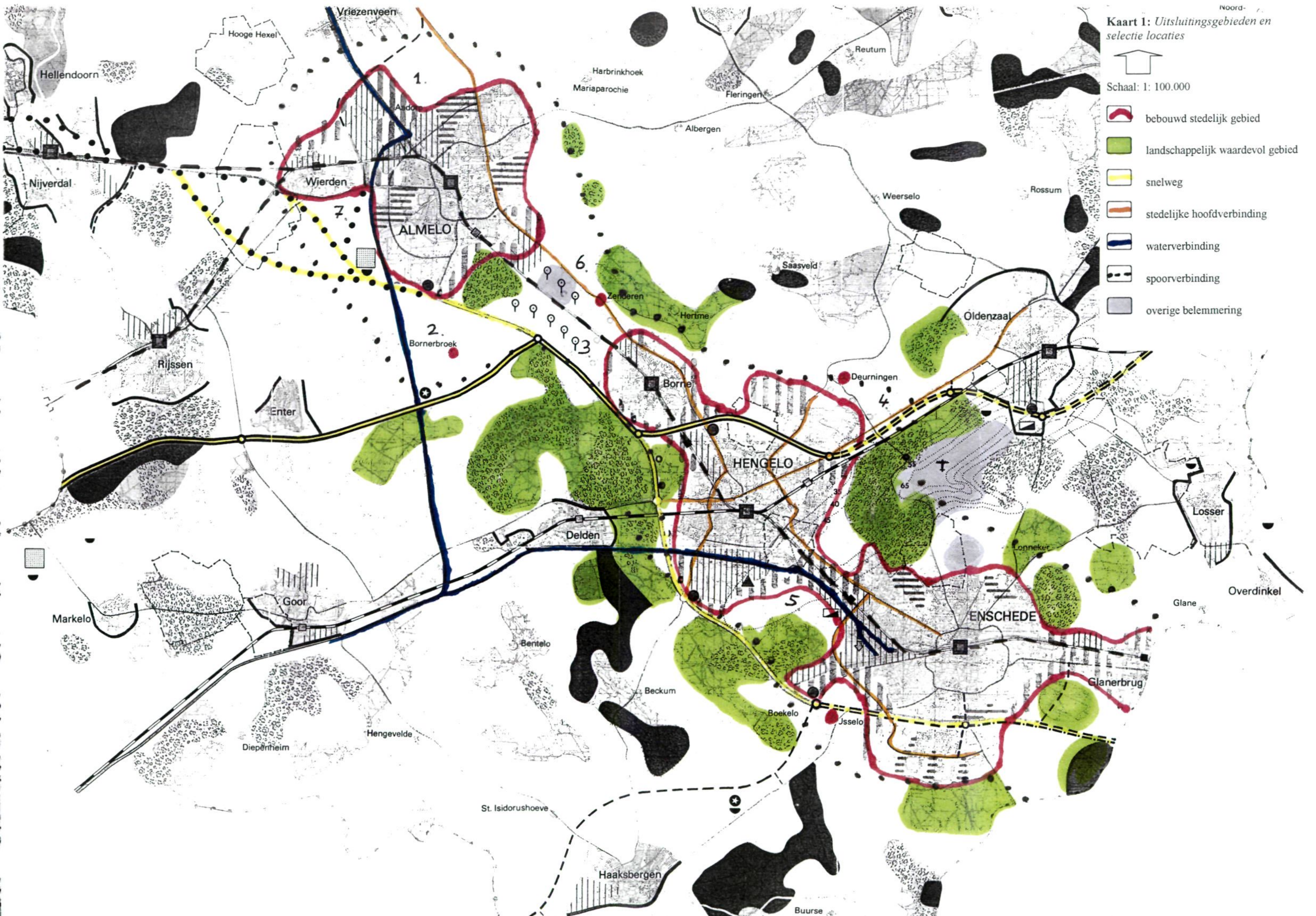
KAART 2: Streekplan Twente

KAART 3: Plangebied Almelo Zuid

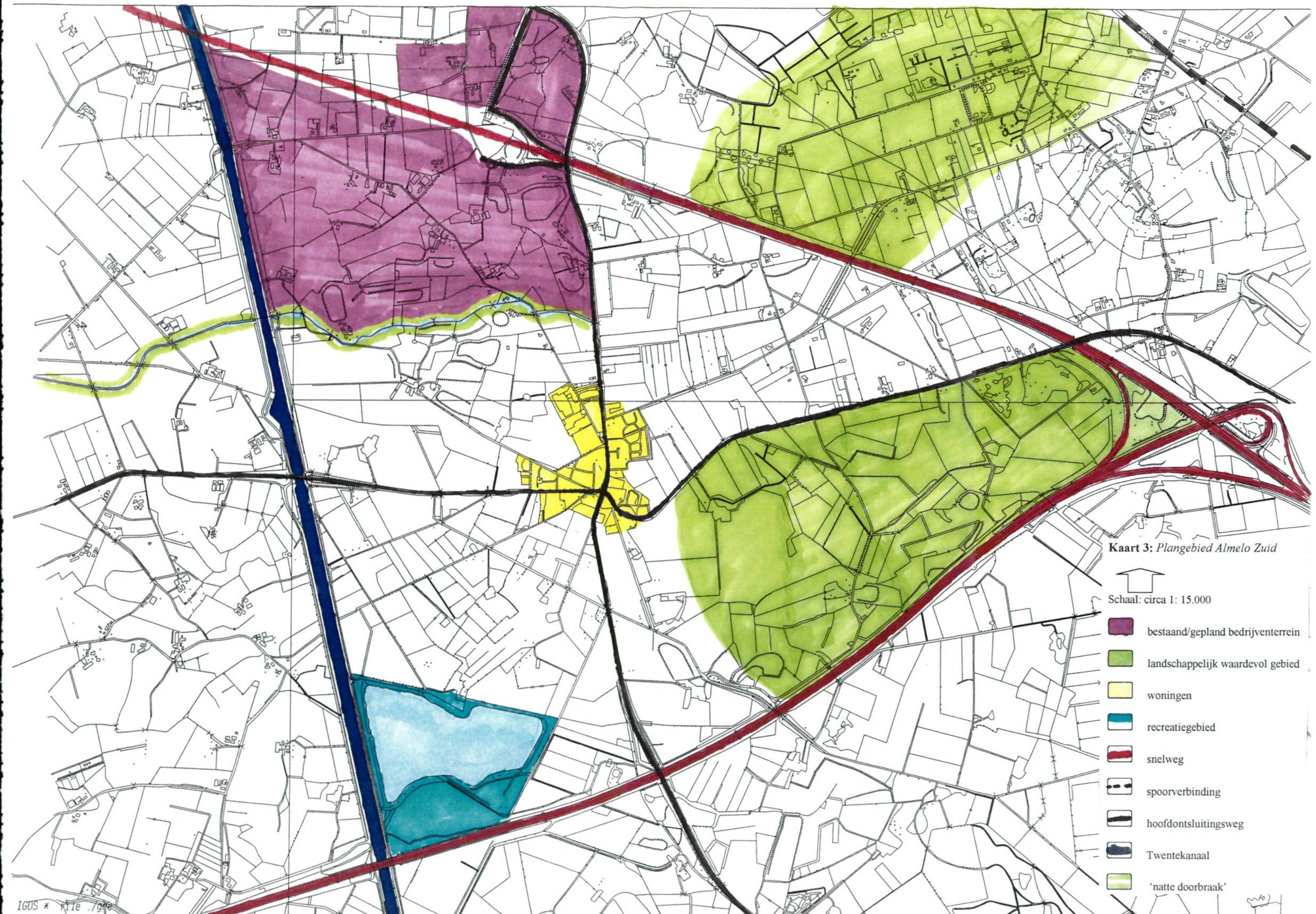
KAART 4: Structuurplan Almelo

KAART 5: Inrichtingsvariant A

KAART 6: Inrichtingsvariant B



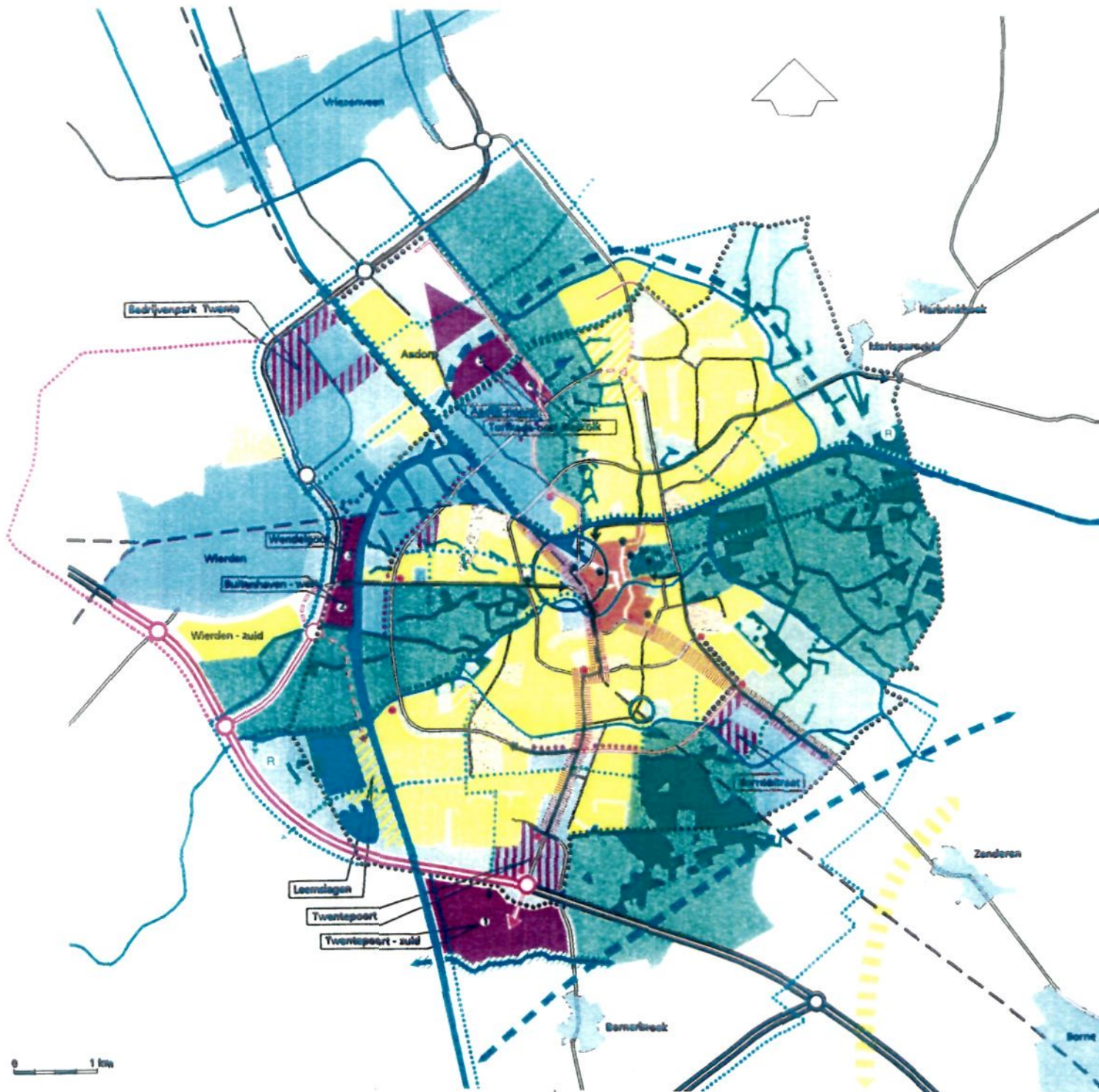




Kaart 3: Plangebied Almelo Zuid

Schaal: circa 1 : 15.000

- bestaand/gepland bedrijventerrein
- landschappelijk waardevol gebied
- woningen
- recreatiegebied
- snelweg
- spoorverbinding
- hoofdontsluitingsweg
- Twentekanaal
- 'natte doorbraak'



- WOEN**
- bestand
 - ontwerpen
 - wonen (kostenmatig), lage dichtheid
 - wonen en voorzieningen / instellingen
 - ontwikkelingsrichting
- WENEN**
- bestand
 - ruim vrij uitgevoerd bedrijfsterrain
 - ontwerpen
 - ontwikkelingsassen
 - bedrijfszones langs ringwegen
 - ontwikkelingsrichting
- VOORZIENINGEN**
- stadskern
 - overige stedelijke en wijkvoorzieningen
 - stadlocatie
- WOEN, WATER EN LANDELIJK GEBIED**
- groene linten
 - overig groen en landelijk gebied
 - boscomplexen / houtwallen / boomengels
 - ruimteconcentratiepunten
 - Provinciale Ecologische Hoofdstructuur
 - watervlagen en plassen
 - trace natu doorbraak
 - trace Twente - Middellandse Zee
- VERKEER**
- interlokale wegen met aansluitingen, bestand
 - interlokale wegen met aansluitingen, ontwerp
 - interlokale wegen met aansluitingen, ontwerp
 - lokale hoofdwegen, bestand
 - lokale hoofdwegen, ontwerp
 - lokale hoofdwegen, trace nader te bepalen
 - staddeel / wijkverbindingswegen, bestand
 - staddeel / wijkverbindingswegen, ontwerp
 - doorstroemen op openbaar vervoer
 - spoorlijnen
 - toekomstige fietsroutes
- AANDUIDINGEN**
- bestaande kernen rond Almelo
 - gemeentegrens / plangrens
 - oriëntatiepunt, bestand
 - oriëntatiepunt, nieuw
 - herindelingsschik Provinciale Staten
 - herindelingsschik Gedeputeerde Staten

STRUCTUURPLAN ALMELO

september 1998

CONCEPT T.B.V. VASTSTELLING





Kaart 6: Inrichtingsvariant B

-  Schaal: circa 1: 15.000
-  RBT: milieucategorie < 4
-  RBT: milieucategorie < 5
-  Bedrijvenpark centrum
-  kanaal
-  hoofdontsluitingsweg
-  snelweg
-  spoorverbinding
-  hoofdgasleiding
-  hoogspanningsleiding
-  woningen
-  bufferzone/landsch. waardevol

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Definities verschillende categorieën bedrijventerreinen

BIJLAGE 2: Overzicht ruimtelijke eisen per locatietype

BIJLAGE 3: Gegevens interview dhr. v. Boxtel, IKT:

BIJLAGE 4: Argumentatie scores verschillende locaties per eis

Bijlage 1: definities verschillende categorieën bedrijventerreinen

1. **Gemengd plus-terrein:** alle terreinen waarop bedrijven met milieuhindercategorie 5 zijn toegestaan. Hindercategorie 3 t/m 5 is toegestaan (hindercategorie 2 eventueel mogelijk via zonering). Voorheen werd dit 'zware industrieterreinen' genoemd.
2. **Modern gemengd terrein:** terreinen bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de terreinen die zijn getypeerd als bedrijvenpark (type 3) of transport- en distributierrein (type 4). Hindercategorie 2 t/m 4. Voorheen werd dit type 'gemengd terrein' genoemd.
3. **Bedrijvenpark:** terreinen die specifiek bestemd zijn voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten en/of voor bedrijven die een zeer representatieve (hoogwaardige) uitstraling behoeven. Hindercategorie 1 t/m 3. Voorheen waren dit 'hoogwaardige bedrijvenparken'.
4. **Transport- en distributierrein:** terreinen die specifiek zijn bedoeld voor transport- en distributiebedrijven. Hindercategorieën 2 t/m 4 zijn toegestaan op deze locaties. Hieronder vallen ook de zogeheten 'natte terreinen', waarbij gebruik wordt gemaakt van verbindingen over water (kanalen e.d.)

Definities aanbod bedrijventerreinen:

Bestaande voorraad:

(delen van locaties die per 1 januari 1998 direct uitgeefbaar zijn voor bouw of vestiging van bedrijven. In alle gevallen betreft het uitsluitend de capaciteit waarvoor nog geen definitieve eindgebruiker bekend is. Het gaat om de zogenaamde terstond uitgeefbare voorraad.

Harde plannen:

Hierbij gaat het om plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen, waarvan per 1 januari 1998 vaststaat dat ze doorgang zullen vinden. Dit wil zeggen dat de bestemmingsplanprocedure (of wijzigingen ervan) is opgestart en dat het aanbod binnen enkele jaren (vrijwel zeker) op de markt komt.

Zachte plannen:

Hierbij gaat het om plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen, die niet op korte termijn van start zullen gaan en nog in de idee- of studiefase verkeren.

Bijlage 2: overzicht ruimtelijke eisen per locatietype

Gemengd plus

Hoofdaccent marktsegmenten	
♦ Doelgroepen	productie, bouw, logistiek
♦ PVD mogelijk?	Ja, in zoverre milieuhinderlijk
♦ Milieucategorieën	3-5
Ligging	nabij stedelijke- of dorpsvoorzieningen niet noodzakelijk Op relatief ruime afstand van: Bedrijfsinstallaties en bedrijfshallen ♦ Woonbebouwing (50-1000m); ♦ Natuurwaarden, stiltegebieden; ♦ Recreatiegebieden Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaande gemengd-plus (of industrie) terreinen mits dit niet conflicteert met (mogelijke) uitbreidingsgebieden of – richtingen voor wonen, natuur, recreatie.
Ontsluiting en bereikbaarheid	nabij of direct ontsloten door autosnelweg Minimaal aansluiting op hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk) Nabijheid multimodale overslagmogelijkheden is wenselijk In geval van aanwezigheid spoor en/of water voor aan- en afvoer (bulk) goederen hierop aansluiten Busverbinding op of aan rand terrein is wenselijk
Schaalgrootte	grootschalige kavels 25 % van de kavels < 3500 m² aanwezigheid enkele kavels van minimaal 3-5 ha is vereist, afhankelijk van totale omvang terrein indicatie minimum omvang terrein 30-40 ha netto
Verschijningsvorm en inrichting	
♦ Terreinniveau	maximaal uitgeefbaar 70 % Inrichting openbare ruimte functioneel Infrastructuur afgestemd op vrachtverkeer Interne zonering
♦ Kavelniveau	maximaal bebouwingspercentage 70 % Maximale bebouwingshoogte 30-50 meter Parkeren op eigen terrein Inrichting kavels functioneel Bedrijfsinstallaties en bedrijfshallen Opslag intern en extern

Hoofdaccent marktsegmenten	
♦ Doelgroepen	productie, bouw, logistiek
♦ PVD mogelijk?	Ja, in zoverre niet milieuhinderlijk
♦ Milieucategorieën	2-4
Ligging	nabijheid stedelijke- of dorpsvoorzieningen is wenselijk Rand van bebouwd gebied (30-300 meter afstand van woonbebouwing) Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaand modern gemengd terrein rekening houdend met uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur of recreëren
Ontsluiting en bereikbaarheid	nabij of direct ontsloten hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk) Nabijheid autosnelweg is wenselijk (ook voor zichtlocaties) Busverbindingen op of rand terrein is zeer wenselijk
Schaalgrootte	kleine en grotere kavels Aanwezigheid van meerdere grotere kavels van minimaal 1 tot 2 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein 50 % van kavels < 4000 m² indicatie minimum omvang terrein 25-30 ha netto (in stedelijk gebied) in niet stedelijk gebied geen minimum omvang omdat het veelal een lokale uitbreiding betreft
Verschijningsvorm en inrichting	
♦ Terreinniveau	uitgeefbaar 70 % Inrichting openbare ruimte functioneel, modern opgezet Infrastructuur afgestemd op zakelijk verkeer Entree- en zichtlocaties Goed verzorgd functioneel groen
♦ Kavelniveau	maximaal bebouwingspercentage 70 % Maximale bebouwingshoogte 20 meter Parkeren op eigen terrein Inrichting kavels functioneel Bedrijfsgebouwen/-hallen met kantoordeel (aangebouwd of los) Opslag intern, eventueel extern

Hoofdaccent marktsegmenten	
♦ Doelgroepen	logistiek
♦ PVD mogelijk?	nee
♦ Milieucategorieën	2-4
Ligging	directe nabijheid stedelijke- of dorpsvoorzieningen niet van belang Buiten bebouwd gebied (30 tot 300 meter afstand tot woonbebouwing) Situering in aansluiting op centrale ontsluitings- of rondweg, en niet in potentiële uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur of recreëren.
Ontsluiting en bereikbaarheid	Direct ontsloten door autosnelweg of indirect door daarop aansluitend hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk).
Schaalgrootte	kleine en grotere kavels Aanwezigheid van meerdere grotere kavels van minimaal 1 tot 2 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein 50 % van kavels < 4000 m² indicatie minimum omvang terrein 25-30 ha netto (in stedelijk gebied) in niet stedelijk gebied geen minimum omvang omdat het veelal een lokale uitbreiding betreft
Verschijningsvorm en inrichting	
♦ Terreinniveau	uitgeefbaar 70 % Inrichting openbare ruimte functioneel, modern opgezet Infrastructuur afgestemd op zakelijk verkeer Entree- en zichtlocaties Goed verzorgd functioneel groen
♦ Kavelniveau	maximaal bebouwingspercentage 70 % Maximale bebouwingshoogte 20 meter Parkeren op eigen terrein Inrichting kavels functioneel Bedrijfsgebouwen/-hallen met kantoordeel (aangebouwd of los) Opslag intern, eventueel extern

Hoofddaccent marktsegmenten	
♦ Doelgroepen	diensten
♦ PVD mogelijk?	nee
♦ Milieucategorieën	2-3
Ligging	nabijheid (groot)stedelijke voorzieningen is vereist. In of aan rand van bebouwd gebied. Vrijwel geen beperking in afstand tot bebouwde kom. Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaande bedrijvenparken of andere landschappelijke of stedenbouwkundige hoogwaardige aspecten of elementen. Visueel en/of ruimtelijk gescheiden van relatief laagwaardige activiteiten.
Ontsluiting en bereikbaarheid	Nabij of direct ontsloten door hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk). Nabijheid autosnelweg is wenselijk. Trein- of busverbinding op of nabij terrein is wenselijk.
Schaalgrootte	Relatief kleine kavels. Enkele grotere kavels tussen 0,5 en 1 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein. Circa 35 % kavels < 2.000 m ² . Indicatie minimum omvang terrein 15-20 ha netto.
Verschijningsvorm en inrichting	
♦ Terreinniveau	uitgeefbaar 60 % Inrichting openbare ruimte representatief Goed verzorgd functioneel groen onttrekt parkeren aan zicht. Hoogwaardige uitstraling, landscaping Zicht- en entree locaties kwalitatief differentiërend van overige locaties op terrein Bebouwing onder architectuur (terrein- en/of kavelniveau)
♦ Kavelniveau	Maximaal bebouwingspercentage 50 % Maximale bebouwingshoogte 10-20 meter Parkeren op eigen terrein (uit het zicht) Inrichting kavels functioneel Kantoorachtige-, paviljoenachtige bebouwing (35-75% kantooractiviteiten) Geen buitenopslag.

Bijlage 3: Gegevens interview dhr. v. Boxtel, IKT:

Mening IKT over regionaal bedrijventerrein:

De IKT kijkt zeer positief tegen de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein aan, om de volgende reden:

Binnen Twente is er sprake van een regionaal belang in de ontwikkeling van o.a. woningen, bedrijventerreinen en infrastructuur. Om deze belangen te behartigen is een overstijgend bestuur nodig, aangezien de verschillende gemeenten dikwijls onderling concurreren. Dit kan een regionaal bestuur zijn. Wanneer een bedrijventerrein in een regionaal samenwerkingsverband wordt ontwikkeld, ontstaat er dus een regionaal bestuur op het gebied van bedrijventerreinen (een bedrijventerrein).

Mogelijke locaties:

De IKT heeft de volgende basisgedachte t a.v. het regionaal terrein:

1. wanneer er genoeg ruimte is, loopt het terrein vanzelf vol;
2. het RBT moet worden aangelegd binnen de 'corridor', in de nabijheid van water, spoor en de snelweg.

Een terminal op de locatie is uiteraard wenselijk. Er dient echter rekening te worden gehouden met ruimte voor een rangeerterrein van 2/2,5 km. Hiervoor moet voldoende ruimte zijn.

Een goed mogelijke locatie is Almelo Noord, nabij Aadorp.

De volgende voordelen zijn hiervoor te noemen:

- aansluiting op het BPT;
 - goede infrastructuur, A36 + toekomstige aansluiting, doet niet onder voor locatie langs A1;
 - centrale ligging t.o.v. wonen, tussen Almelo, Wierden en Vriezenveen;
 - verbinding (bestaand) via water, spoor en weg;
- (nadeel is echter de ligging van Aadorp en de toekomstige uitbreiding hiervan)

Ook Bornebroek is een goede locatie, de volgende nadelen zijn hiervoor echter te noemen:

- De ligging nabij de ecologische verbindingszone;
- Dit zal zorgen voor langere procedures zodat de ontwikkeling van het RBT op korte termijn niet mogelijk is,

Verder is Borne Noord ook een goede locatie, zeker met het oog op het plannen van een terminal;

Definitie van bedrijven op regionaal bedrijventerrein:

Een goede definitie van een 'regionaal bedrijf' is niet mogelijk.

- Wat wel kan is selecteren op grotere ruimtevragers
- Absoluut niet selecteren op soorten bedrijven, te moeilijk toetsbaar, vrije vestiging.
- Eventueel kan worden gestuurd met het grondprijsbeleid, bijvoorbeeld typische zichtlocaties duurder maken, zodat hier niet te grote bedrijven komen

T.a.v. het oppervlak:

Men moet mikken op een terrein waarover iedereen zich kan vinden. Qua oppervlak moet een basisrisico schatting van 5-8 jaar worden gehanteerd. Binnen deze termijn moet het terrein kunnen worden uitgegeven. De locatie moet echter wel dusdanig worden gekozen dat bij voorspoedige uitgifte verdubbeling (van het oppervlak) mogelijk is.

Eisen aan bereikbaarheid:

- bereikbaarheid over spoor, weg en met name water; (spoor en weg zijn later aan te leggen, water minder makkelijk)
- bereikbaarheid via OV: bus en trein;

Eisen aan de inrichting:

- een herkenbaar centraal centrum, in combinatie met een bedrijfsverzamelgebouw;
- een regelrechte aftak van het hoofdelektriciteitsnetwerk: Dit heeft als voordeel dat bedrijven niet afhankelijk zijn van de lokale nutsbedrijven. Er kan alternatief worden ingekocht (met elektriciteit is dit al mogelijk, met gas onbekend). Hierdoor kunnen energiekosten bespaard worden. Dit zal zeker voor bedrijven waarvan energiekosten een grote factor in de totale productiekosten zijn van belang zijn, hierdoor wordt het regionaal bedrijventerrein bekend als goedkope locatie, met alle voordelen van dien (positief onderscheid t.o.v. andere locaties).
- Duurzame inrichting is wenselijk wanneer dit betaalbaar blijft. De grens ligt ongeveer op een hoger investeringsbedrag door duurzame inrichtingsaspecten van 10 %, afhankelijk van de regelgeving m.b.t. rente/subsidie en de terugverdientijd.
- Een voordeel van een duurzame inrichting kan zijn dat het regionaal bedrijventerrein beter inpasbaar wordt, en er een compensatie plaats vindt.

Bijlage 4: Score en argumentatie verschillende locaties per eis

A: Almelo Noord

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte (na geplande gemeentegrenscorrectie met Vriezenveen)
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	2	Deels gereserveerd voor lokaal bedrijventerrein (uitbreiding BPT)
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	0	Ligging vrij noordelijk t.o.v. andere gemeenten.
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	3	Landelijk gebied I in streekplan: 'basiskwaliteit'
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	Ligging nabij Aadorp
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	1	Nieuwe grenscorrectie hiervoor noodzakelijk
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	Aansluiting op het BPT
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Aansluiting stedelijke hoofdverbinding
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	Zie boven
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	0	Meer dan 2-3 km van snelweg
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	Goederen verbinding van BPT
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	Overijsselskanaal/Twentekanaal
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	Niet aanwezig
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	Niet aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	0	Geen relevante spoorlijn aanwezig
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	Nabij woonwijken Almelo
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen hoogwaardige instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	1	Nabijheid bedrijvenpark Twente
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	0	Geen hoogwaardige voorzieningen in nabijheid
Totaalscore	38	25	

B: Almelo Zuid

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	3	Niet gereserveerd
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	1	Centrale ligging tussen Almelo en Hengelo/Enschede
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	3	Landelijk gebied I in streekplan: 'basiskwaliteit'
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	Ligging nabij Bornerbroek
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	2	Voldoende uitbreidingsmogelijkheden tussen A1, A35 en kanaal
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	Aansluiting op het te ontwikkelen Twentepoort zuid
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Aansluiting op A35/Bornerbroekse str.
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	Bornerbroekse straat
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	2	A35
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	0	Geen in nabijheid
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	Twentekanaal
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	Geen aanwezig
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	Geen aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	0	Geen spoorverbinding
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	Windmolenbroek/Wierden Zuid
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen relevante instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	1	Grasbroek/Nijreesbos
Totaalscore	38	28	

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	3	Niet gereserveerd
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	1	Centrale in midden van corridor
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	2	Landelijk gebied II in streekplan: 'hoger dan basiskwaliteit'
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	2	Ruime afstand van woningen
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	2	Voldoende ruimte
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	Aansluiting bedrijventerrein Borne
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Aansluiting op A1
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	0	Afstand tot Bornsestr. > 500 m
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	2	A1
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	Verbinding Randstad-Enschede
13. Watervverbinding aanwezig.	2	0	Geen verbinding aanwezig
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	Geen verbinding aanwezig
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	Niet aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	1	Mogelijke voorstadhalte
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	Borne
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen relevante instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	1	Twickelse bos
Totaalscore	38	27	

D: Hengelo-Oldenzaal

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	3	Niet gereserveerd
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	2	Ligging op rand van corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	0	Ligging teveel aan Oostzijde
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	1	Landelijk gebied II in streekplan: 'hoger dan basiskwaliteit'
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	Nabijheid waterwingebied en beschermingsgebied/ Ligging vrij dicht bij hulsbeek
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	1	Weinig ruimte
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	0	Geen aansluiting
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Aansluiting op A1
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	1	Hengelose straat
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	2	A1
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	Verbinding Hengelo-Oldenzaal
13. Waterverbinding aanwezig.	2	0	Geen verbinding aanwezig
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	2	Nabij Twente airport
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	niet aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	1	Mogelijk nieuw station/Hengelo Oost
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	Hasseler Es
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen relevante instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	1	Hulsbeek
Totaalscore	38	23	

E: Hengelo-Enschede

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	2	Nauwelijks genoeg ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	0	Plaatsing terminal, uitbreiding locale bedrijventerreinen
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	1	Centrale ligging tussen Hengelo en Enschede
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	1	Ecologische verbindingszone/ aanwezigheid landhuizen (landelijk gebied II/ bos)
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	1	Ecologische verbindingszone
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	0	Te weinig ruimte
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	Aansluiting op B&S park, bedrijventerreinen Hengelo
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Aansluiting op enschedese straat en A35
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	Nabijheid Enschedese straat
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	2	Nabijheid A35
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	Spoorverbinding Randstad-Enschede
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	Twentekanaal
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	1	Twente Airport op relatief kleine afstand
15. Nabij (toekomstige) terminal.	2	2	Geplande terminal bij Hengelo
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	1	Station Drienerlo
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	0	Geen woningen binnen 1500 m
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	1	Universiteit Twente
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	1	Arkestadion/de Waarbeek
Totaalscore	38	26	

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	1	Eigendom graaf
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	1	Centrale ligging tussen Almelo en Hengelo/Enschede
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	1	Ecologische verbindingszone
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	0	Nabijheid Zenderen en waardevol landschap
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	2	Voldoende ruimte
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	2	Aansluiting op bedrijventerrein 'Bornsestraat'
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Bornsestraat
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	Bornsestraat
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	0	Verder dan 1000 meter van A1
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	2	Verbinding Randstad-Enschede
13. Waterverbinding aanwezig.	2	0	Geen verbinding aanwezig
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	Geen verbinding aanwezig
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	Niet aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	1	Mogelijk te ontwikkelen station
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	0	Verder dan 1500 m van woningen
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen relevante instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	0	Niet aanwezig
Totaalscore	38	20	

Programma van eisen	Max. score	Score	Argumentatie
1. De locatie dient een netto oppervlak van 100 hectare te hebben, met een bruto oppervlak van 140 hectare.	3	3	Voldoende ruimte
2. De locatie mag niet reeds voor een andere functie zijn gereserveerd	3	0	Gereserveerd voor woningbouw
3. De locatie moet liggen binnen de 'corridor' tussen Almelo en Enschede.	3	3	Ligging binnen corridor
4. Binnen de corridor moet de locatie een centrale ligging hebben.	1	0	Ligging te noordelijk t.o.v. Hengelo/Enschede
5. De locatie dient niet op een grondwater-beschermingsgebied, natuurgebied etc. te liggen.	3	3	Geen waardevol gebied
6. De locatie moet op ruime afstand van woningen en andere milieugevoelige functies liggen.	2	2	Ruime afstand van natuur en kern Wierden
7. De locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.	2	2	Voldoende ontwikkelingsmogelijkheden
8. De locatie moet aansluiten op bestaande bedrijventerreinen en stedelijk gebied.	2	1	Mogelijke aansluiting op westelijke buitenhaven en wendelgoor
9. De locatie moet direct worden ontsloten door een autoweg of indirect op een daarop aansluitend hoofdwegenstelsel.	2	2	Ontsluiting door toekomstige A35 en rondweg
10. Max. 500 meter tot stedelijke hoofdverbinding.	2	2	Rondweg
11. Max. 1000 meter tot snelweg.	2	1	Toekomstige A35
12. Spoorverbinding aanwezig.	2	0	Niet aanwezig
13. Waterverbinding aanwezig.	2	2	Twentekanaal
14. Luchtverbinding aanwezig.	2	0	Niet aanwezig
15. Nabij toekomstige terminal.	2	0	Niet aanwezig
16. Nabij (toekomstig) NS-station.	1	0	Niet aanwezig
17. Maximaal 1500 meter tot woningen.	1	1	Wierden /Windmolenbroek
18. Nabij scholings- onderwijsinstituten.	1	0	Geen relevante instituten aanwezig
19. Nabij logistieke dienstverlening en overige kenniscentra.	1	0	Onbekend
20. Nabij hoogwaardige recreatievoorzieningen.	1	0	Niet aanwezig
Totaalscore	38	22	

Almelo Zuid:



Borne Noord:

