

5. ECONOMISCHE SAMENWERKING

Dit rapport heeft in eerste instantie betrekking op de gemeenschappelijke programmering van de bedrijventerreinen in Kampen en Zwolle. Een dergelijke gezamenlijke activiteit kan gezien worden als eerste stap op het gebied van verdergaande economische samenwerking. Dit hoofdstuk geeft een verkenning van de mogelijkheden tot verdere samenwerking.

5.1. AANLEIDING

De economische samenwerking binnen stedelijke netwerken staat nog in de kinderschoenen; er bestaan derhalve slechts beperkt voorbeelden waarop deze samenwerking vorm kan worden gegeven. Duidelijk is wel dat bij samenwerking de belangen van de samenwerkende partijen elkaar raken, en dat daarom heldere afspraken absoluut noodzakelijk zijn. Het duidelijk kenbaar maken van de intenties en onderlinge taakverdelingen is van levensbelang voor succesvol samenwerken.

Een gemeenschappelijke complementaire programmering van bedrijventerreinen voor het stedelijk netwerk Kampen-Zwolle kan beschouwd worden als een eerste stap in de richting van (verregeande) economische samenwerking. Een logische vervolgstap kan betrekking hebben op de uitgifte van bedrijventerreinen. Om tot gezamenlijke uitgifte te komen zijn werkafspraken nodig over de verdere uitvoering en over de wijze waarop beide gemeenten daarbij samen optrekken. Deze werkafspraken hebben onder andere betrekking op:

- a- De dagelijkse samenwerking;
- b- Informatie-uitwisseling over klanten en uitgifte;
- c- Gezamenlijke marketing;
- d- Uitwisseling van acquisitiecontacten;
- e- Voorraadbeheer;
- f- Financiële afspraken;
- g- Afstemming grondprijzen;
- h- Eventuele verevening tekorten;
- i- Organisatorisch kader.

Daarnaast is het mogelijk om de economische samenwerking ook op andere terreinen dan de ruimtelijk-economische uit te werken. Een aantal aspecten daarvan is ook al genoemd in de raadsbesluiten met betrekking tot het stedelijk netwerk. In het raadsbesluit van Zwolle wordt gekozen voor samenwerking op werkgelegenheidsgebied in ruime zin. In het raadsbesluit van Kampen worden naast de programmering van bedrijventerreinen ook toerisme, acquisitie en marketing als onderwerpen van mogelijke samenwerking genoemd. De nadruk ligt hier op activiteiten van samenwerking op het gebied van locale en regionale economieversterking. Ondanks het feit dat de meeste samenwerkingsverbanden zich ook actief op meerdere beleidsterreinen richten.

5.2. SAMENWERKINGSVORMEN

Gemeentelijke samenwerking kan op diverse niveaus worden vormgegeven. In totaal worden drie niveaus onderscheiden: het bestuurlijke niveau, het beleidsmatige niveau en het projectniveau.

In eerste instantie is het van belang dat tenminste de wil om samen iets te doen aanwezig is. Die wil moet bestuurlijk worden uitgesproken en uitgedragen. Afstemming op beleidsniveau is dan de volgende stap. Sluiten de wensen en verwachtingen op elkaar aan? Loopt men elkaar met de ambities niet voor de voeten? Waar versterkt men elkaar? Dat zijn zo een aantal vragen die op beleidsniveau moeten worden gesteld. Ten slotte moet één en ander ook concreet worden uitgewerkt en uitgevoerd: het projectniveau. Het zwaartepunt ligt in dit geval bij de bestuurlijke beschrijving van de samenwerkingsvormen.

Uit een rondgang langs stedelijke samenwerkingsvormen komt een veelheid van mogelijkheden naar voren. De samenwerkingsvormen kunnen grofweg in drie hoofdvormen worden gegroepeerd: stedelijke netwerken, kaderwetgebieden en overige. Hieronder volgt een uitwerking van de geïdentificeerde samenwerkingsvormen:

a- Stedelijke netwerken

Eén van de beleidsthema's in de Vijfde Nota is 'het organiseren in stedelijke netwerken'. Door het stimuleren van bestuurlijke samenwerking en afstemming moet een bijdrage worden geleverd aan een samenhangende ruimtelijke structuur en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Kampen-Zwolle is in de Vijfde Nota benoemd als regionaal stedelijk netwerk.

Op basis van gesprekken met vijf nationale en drie regionale stedelijke netwerken heeft de Rijksplanologische Dienst een 'stand van zaken rapport' het licht doen zien¹⁸. Hieronder volgen een tweetal conclusies met betrekking tot de ervaringen ten aanzien van de organisatie van de samenwerking in het netwerk.

1. *Een goede samenwerking is afhankelijk van meerdere succesfactoren*
Samenwerking moet een functionele basis hebben, nut en noodzaak moeten helder zijn. Bestuurlijk initiatief en goede relaties tussen bestuurders werken stimulerend. Veel genoemde voordelen van samenwerking zijn: efficiënt gebruik van ruimte en middelen, complementariteit en meer kritische massa, verscheidenheid en identiteit. Goede bestuurlijke relaties maken institutionalisering ondergeschikt en vergroten de kans op overeenstemming over de individuele rollen van de deelnemers in het netwerk.
2. *Institutionalisering is geen voorwaarde voor samenwerking*
Er is geen behoefte aan nieuwe, formele, bestuurlijke constructies. Wel is er vraag naar pragmatische en flexibele, maar daadkrachtige, samenwerkingsverbanden. De wil tot samenwerken is in eerste instantie belangrijker dan de vorm.

Een aantal netwerken heeft goede ervaringen opgedaan met een zogenaamd groeimodel. Uitgangspunten daarbij zijn de bestaande bestuurlijke en organisatiekaders, de overlappingsen, het zicht op versterkingsmogelijkheden en op de gebieden waar nieuwe contacten en relaties gewenst zijn. Vanuit die uitgangspositie wordt dan gezocht naar vormen die de gezamenlijke doelen realiseren.

¹⁸ *De stedelijke netwerken rond, Gesprekken met en over stedelijke netwerken op weg naar deel 3 van de Vijfde Nota*, Haskoning, juni 2001. Dit betreft een rapportage van de Werkgroep Stedelijke Netwerken van de Rijksplanologische Dienst ten behoeve van het formuleren van deel 3 van PKB van de Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening.

Hieronder volgt een typering van een aantal stedelijke netwerken. Extra aandacht is besteed aan de netwerken Groningen-Assen, Brabantstad en het stedelijk netwerk Twente. Deze netwerken zijn uitgewerkt naar de wijze waarop ze bestuurlijk tot stand zijn gekomen, de organisatie van het netwerk en de inhoud van de beleidsagenda.

Groningen-Assen

In het samenwerkingsverband Groningen-Assen worden als drie belangrijkste succesfactoren voor de samenwerking aangegeven: de interpersoonlijke relaties tussen de bestuurders, de functionele relaties binnen het netwerk en de duidelijke rolverdeling tussen de provincies en de gemeenten. De functionele relaties in een stedelijk netwerk zijn een belangrijke voorwaarde voor het ontstaan van een gemeenschappelijke visie, hier vanuit komen bestuurders eenvoudiger tot overeenstemming en kan het lokale belang makkelijker worden opgegeven voor het regionale belang.. Een experimentele stap van Groningen-Assen op financieel-economisch gebied is de oprichting van een regionale ontwikkelingsmaatschappij voor met name grondzaken en ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Bestuurlijke totstandkoming

Uit een onderzoek in 1995 van de provincie Groningen ten aanzien van de versterking van de gemeente Groningen zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

- Niet de stad, maar de regio moet als uitgangspunt genomen worden;
- De concurrentiepositie van de regio moet duidelijk in beeld worden gebracht: waarin onderscheidt de regio Groningen zich van vergelijkbare regio's? ;
- De regionale ontwikkelingsvisie moet een integratie bewerkstelligen tussen de relevante sectoren;
- Tegelijk met het planvormingsproces moet voldoende bestuurlijk draagvlak worden gecreëerd. Dat maakt het nodig, dat de betrokken bestuurders (van gemeenten, provincies, en waar relevant het rijk) vanaf de eerste fase een nadrukkelijke rol spelen in het planvormingsproces.

Dit leidde tot de ondertekening van het slotconvenant Regio Groningen-Assen 2030 op 1 november 1996. Dit convenant bevatte onder andere de volgende overwegingen:

- Partijen achten het noodzakelijk dat de regionale ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen verder wordt uitgewerkt tot een integrale ontwikkelingsvisie voor de lange termijn, waarin duidelijkheid wordt gegeven over het eindperspectief, over de fasering in de uitvoering en de prioriteitsstelling binnen de uitvoeringsfasen en over de positionering van partijen binnen dit proces. Realisering van het streefbeeld staat of valt met heldere afspraken over fasering, financiering en handhaving.
- Per deelnemende gemeente wordt aangegeven wat hun rol en functie is in de samenwerking.

In opdracht van de provincie Groningen is onderzoek gedaan naar de meest gewenste ruimtelijke inrichting van de regio Groningen-Assen met als eindperspectief de situatie in 2030. Partijen onderschrijven de hoofdlijnen van de ontwikkelingsvisie. Partijen zijn daarbij overtuigd van de noodzaak om tot bindende afspraken over de nadere uitwerking en realisering van de ontwikkelingsvisie te komen, alsmede over het creëren van een adequaat uitvoeringskader.

Het slotconvenant van 1996 werd in maart 1997 besproken en vastgesteld door de betrokken raden en staten. Op basis hiervan is door partijen gewerkt aan een nadere concretisering. Dit resulteerde in de nota 'Van visie naar uitwerking' van juni 1999 en de ondertekening van een uitwerkingsconvenant op 14 juni van dat jaar. Kern van het convenant is dat voor het gehele gebied gewerkt kan worden aan een duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling. De identiteit van alle gemeenten wordt daarbij onderkend en versterkt, zonder dat de bestuurlijke grenzen een evenwichtige ontwikkeling in de weg staan. De samenwerking is geen vrijblijvende zaak. Daarom leggen partijen in het uitvoeringsconvenant vast hoe en wanneer zij de uitvoering ter hand zullen nemen. Het zijn afspraken waaraan zij gehouden kunnen worden.

Organisatie

Kernbegrippen van de organisatie zijn unanimiteit in de besluitvorming, regionale solidariteit, onderlinge openheid, geven en nemen, samen anticiperen op trends en nieuwe ontwikkelingen, en gezamenlijk naar buiten toe optreden. Kern is tevens de gelijkwaardige participatie van alle partners en een goede balans tussen gemeentelijke en provinciale autonomie en het regionale belang. Uiteindelijk zijn het daarbij de volksvertegenwoordigende raden en staten die bepalen hoe de samenwerking gestalte krijgt en welke doelen met inzet van welke middelen bereikt zullen worden.

Nadrukkelijk is gekozen voor een bestuurlijke samenwerking op basis van een bestuurlijke overeenkomst, het uitvoeringsconvenant, waarbij de afzonderlijke partners geen bevoegdheden en taken overdragen. Uitgangspunt is dat voor alle deelnemende partijen posities worden gewaarborgd om hun belangen te kunnen behartigen.

Beleidsagenda

De belangrijkste opgave op de beleidsagenda van het stedelijke netwerk Groningen-Assen is het aantrekken van extra banen om de snelle economische groei van het netwerk te faciliteren. Hiertoe worden er goed ontsloten bedrijventerreinen (ook gemeentegrens overschrijdend) ontwikkeld. Andere belangrijke ruimtelijke opgaven kunnen daartoe bijdragen, maar hebben zeker ook hun eigen belang. Onder invloed van de Vijfde Nota zal de visie worden aangescherpt en zijn ook de zorg, onderwijs, sociale voorzieningen, meervoudig ruimtegebruik en locatiebeleid nieuwe thema's voor de beleidsagenda van de regio Groningen-Assen.

Brabantstad

Het stedelijk netwerk Brabantstad is geen bestuurlijk of ruimtelijk begrip, maar een 'levend organisme', met functionele relaties en allianties op meerdere niveaus. De thema's, de partners en de schaalniveaus van de allianties zijn dynamisch en variabel en laten zich niet vangen in een generieke bestuurlijke regeling of in een kaartbeeld.

Bestuurlijke totstandkoming

Het idee voor een samenwerking tussen de Brabantse steden komt voort uit overleggen tussen Commissaris van de Koningin en de burgemeesters in het kader van het Grote Stedenbeleid. Dit leidde tot een nader overleg tussen de provincie en de steden Den Bosch, Tilburg, Breda, Eindhoven en Helmond, hetgeen resulteerde in een positionpaper.

In dit positionpaper wordt het concept Brabantstad uitgewerkt (maart 2001). Dit positionpaper is vastgesteld door de respectievelijke colleges. Op 17 september vond een conferentie van alle betrokken raden en staten plaats. Dit resulteerde in het verzoek om zo snel mogelijk met een programmatische uitwerking te komen. De programma's focussen op drie thema's: sterke steden, ontsluiting en de relatie stad en groene ruimte. Discussie vindt nog plaats over de vraag of sociaal-culturele onderwerpen in het stedennetwerkconcept zinvol kunnen zijn.

Organisatie

Naar aanleiding van de bestuurdersconferentie is een programmagroep BrabantStad opgericht bestaande uit gekozen bestuurders uit de vijf gemeenten en provincie. De programmagroep zal de ontwikkeling van BrabantStad bestuurlijk aansturen. BrabantStad krijgt geen nieuwe bestuurlijke structuur of wettelijke status: door zo weinig mogelijk ballast mee te geven kan het netwerk licht bestuurbaar en snel wendbaar blijven. De verantwoording verloopt via de gekozen bestuurders in de raden en staten. De bestuurlijke kerngroep krijgt ambtelijke ondersteuning van een beperkt aantal medewerkers die daartoe zijn vrijgemaakt door de vijf gemeenten en de provincie. Elk van deze personen trekt een deel van het programma en zorgt voor coördinatie en inbedding in de bestaande programma's, zodat met minimale middelen een maximaal resultaat behaald kan worden. Voor de uitvoering van het programma zal aan alle deelnemende partijen financiële en materiele bijdrage gevraagd worden.

Beleidsagenda

Er wordt gewerkt aan een concreet programma van strategische projecten: economische versterking van de stationsomgeving in de vijf steden, HST-shuttles, een nieuw lightrail-netwerk tussen de steden (interregiospoor), kwaliteitsverbetering van het huidige openbaarvervoer, de Brabantspoorlijn voor goederenvervoer, het oplossen van de knelpunten op de centrale 'wegverkeerassen' (A2, A16, A58) en het groenproject "Groenewoud" tussen Tilburg, Eindhoven en Den Bosch.

Netwerkstad Twente

De vier steden Enschede, Hengelo, Almelo en Borne, het kaderwetgebied Regio Twente en de Provincie Overijssel zijn trekker en initiatiefnemer van het stedelijk netwerk. De participatie en samenwerking is geregeld in een stuurgroep, een projectgroep en in verschillende thematische werkgroepen. Voor de toekomstige samenwerking als stedelijk netwerk hebben de bestuurders de opdracht meegekregen om geen nieuwe formele bestuursvormen te creëren, maar om zoveel mogelijk samen te werken op basis van projectmatig georiënteerde allianties. Daarnaast ligt er de opdracht om een niet-vrijblijvende vorm van samenwerking pas na 2003 te overwegen en om de provincie een regierol te geven in grensoverschrijdende afspraken en plannen.

Bestuurlijke totstandkoming

Nadat in april 2000 de totstandkoming van Twentestad definitief werd afgeblazen, stelde de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de gemeente Borne, Enschede en Hengelo de vraag zelf te komen met een oplossing voor de aanpak van problemen en het benutten van potenties van de regio. Deze uitnodiging tot samenwerking is door de drie gemeenten, samen met Almelo opgepakt.

Daarnaast spelen nog twee partners een rol: de provincie Overijssel en het kaderwetgebeid Regio Twente.

De betrokken besturen waren het snel eens over de uitgangspunten:

- Doel / ambitie is realisatie van een compleet en samenhangend stedelijk netwerk;
- Een open stijl, interactief, transparant, open en uitnodigend naar andere mogelijke samenwerkingspartners;
- De taken waarop de samenwerking is gericht:
 - o ontwikkeling overkoepelend strategische visie;
 - o ontwikkeling van gemeenschappelijk beleid;
 - o harmonisering van uitvoering beleid;
 - o ontwikkeling van concrete projecten.

Organisatie

In het najaar van 2001 stellen de gemeentebesturen een samenwerkingscharter vast waarin het doel, de beoogde stijl, de taken, de 'bestuursvorm', de omgang met de gemeenteraden en een aantal spelregels zijn vastgelegd. De samenwerking krijgt bestuurlijk vorm door aan te haken bij de Regio Twente, maar wel zodanig dat het bestuur van het stedelijk netwerk op onafhankelijke wijze met een eigen huishouding kan functioneren. Binnen het bestuurlijk verband van de Regio Twente wordt een stuurgroep ingesteld die tot taak heeft het initiëren en als procesverantwoordelijke aansturen van de samenwerkingsprojecten. De stuurgroep bestaat uit de portefeuillehouders coördinatie van de vier gemeenten, de Commissaris van de Koningin in Overijssel en de voorzitter van de Regio Twente. De stuurgroep beschikt over eigen ambtelijke ondersteuning. De samenwerking wordt ondersteunt en gefaciliteerd door een klein projectbureau. Het projectbureau ondersteunt de stuurgroep en levert projectleiders voor de samenwerkingsprojecten.

Benadrukt moet nog worden dat hier een 'open ontwikkelingsmodel' beoogt wordt. Dit wil zeggen dat werkende weg andere partners nodig kunnen blijken te zijn, of dat andere formele bevoegdheden nodig kunnen blijken te zijn.

Beleidsagenda

De samenwerking binnen het stedelijk netwerk Twente is gericht op:

- De ontwikkeling van een strategische visie op het stedelijk netwerk Twente;
- De ontwikkeling van deelvisies, op basis van de strategische visie, voor de fysieke, de sociale en de economische pijler;
- De ontwikkeling van een deelvisie ruimte ordening;
- De ontwikkeling van concrete projecten, voortvloeiende uit de deelvisies.

Gezien de fase waarin de bestuurlijke totstandkoming zich bevindt, de besturen moeten zich nog formeel uitspreken, is er op dit moment nog geen sprake van concrete projecten.

Regionaal netwerk Zeeland

Het organisatieproces van de samenwerking bevindt zich nog in een opbouwfase. De provincie is initiatiefnemer. In nauw overleg met de betrokken gemeenten (Middelburg, Vlissingen, Goes en Terneuzen) zijn externe adviseurs aangetrokken die het groeimodel onder de aandacht hebben gebracht en verder ontwikkeld.

De bestuurlijke samenwerking in het opbouwproces wordt gekenmerkt door een projectmatige aanpak. Op korte termijn biedt samenwerking door projecten meer kans van slagen en een groter draagvlak voor het stedennetwerk dan het formuleren van een nieuwe bestuurlijke organisatie of het opstellen van een bestuurlijk convenant. Vanuit de gedachte dat elk stedelijk netwerk uniek is heeft Zeeland er voor gekozen geen gebruik te maken van ervaringen bij andere stedelijke netwerken.

Stedendriehoek

Het stedelijk netwerk Stedendriehoek bestaat uit de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen de provincies Overijssel en Gelderland en de kleinere gemeenten Voorst en Gorssel. Er is gekozen voor een projectmatige aanpak. De democratische legitimatie van de plannen en programma's kan traditioneel blijven plaatsvinden via de afzonderlijke raden en staten.

b- Kaderwetgebieden

De kaderwet biedt een wettelijke basis voor stedelijke samenwerkingsverbanden. De wet loopt in het jaar 2003 af. Momenteel bezint de wetgever zich over de vraag of, en zo ja hoe, de Kaderwet een vervolg moet krijgen. In de evaluatie van het Regionaal Openbaar Lichaam Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) is hierover opgemerkt: "constructieve samenwerking op bovenlokaal niveau vereist niet-vrijblijvende samenwerking op wettelijke grondslag". De overige 6 Kaderwetgebieden lijken in meerderheid dezelfde mening toegedaan. Kortom, de gebieden die ervaring hebben met de Kaderwet zijn daar overwegend positief over. De vraag hoe die wettelijke grondslag vorm moet worden gegeven is nog niet bepaald. Hieronder volg een uitwerking van samenwerkingsverband op basis van de kaderwet:

Arnhem-Nijmegen

Het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen heeft ervaring met samenwerking binnen de regeling van de kaderwet. Samengevat komt die ervaring erop neer dat de huidige kaderwetregeling een aantal voordelen lijkt te hebben maar ook nadelen. De voordelen zijn dat er een vaste regeling bestaat voor de samenwerking, die bovendien niet vrijblijvend is en dus kan worden afgedwongen. Daartegenover lijkt het gevaar te bestaan voor een zekere verstarring en inflexibiliteit.

Het Regionaal Openbaar Lichaam Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN) is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten en de Provincie Gelderland volgens de Kaderwet. Het KAN voert regionaal beleid op de terreinen: ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, grondbeleid, verkeer en vervoer, milieu en economische ontwikkeling. Daarnaast heeft het KAN taken die gemeenten, provincie of Rijk hebben overgedragen naar dit regionale schaalniveau. Daarvoor beschikt de organisatie over budgetten en zijn contracten en convenanten afgesloten om deze taken uit te voeren.

Ter behartiging van de economische ontwikkeling van het gebied stelt het KAN periodiek een Regionaal Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS) op. Het integrale beleidskader krijgt een wettelijke grondslag door de bepaling dat de KAN-Raad bij de uitoefening van de bevoegdheden op het terrein van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer milieu en arbeidsmarktbeleid rekening houdt met de REOS.

Aandachtsgebieden op economisch gebied van het KAN zijn:

- Bedrijventerreinen;
- Kantoorlocaties;
- Detailhandelvoorzieningen;
- Regionaal economisch onderzoek;
- Promotie- en acquisitiebeleid gericht op bedrijfsvestigingen en toerisme.

c- Overige samenwerkingsvormen

De voorgaande samenwerkingsvormen vinden hun basis in het Rijksbeleid. De stedelijke netwerken komen in de Vijfde Nota aan de orde, de kaderwetgebieden kennen een wettelijke basis. Andere samenwerkingsvormen zijn veelal spontaan ontstaan, op basis van een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het gebied. Drie voorbeelden van overige samenwerkingsvormen zullen worden getypeerd:

NV REDE

Doel van de economische ontwikkelingsmaatschappij voor Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (NV REDE) is stimulering van de bedrijvigheid en de werkgelegenheid in het gebied. Het werkgebied omvat 22 gemeenten. Alle gemeenten zijn direct of indirect aandeelhouder en dragen jaarlijks financieel bij. REDE opereert min of meer als een verlengstuk van de afdelingen Economische Zaken van de aandeelhoudende gemeenten en neemt daarbij die taken over die beter op regionaal dan op lokaal niveau ter hand genomen kunnen worden. De kerntaken hebben betrekking op de onderwerpen: promotie, acquisitie en bedrijfsvestiging, bedrijvencentra, bedrijfsfinanciering, advisering en structuurversterkende projecten.

Indutil BV

Indutil BV heeft ten doel de stimulering van de economische activiteit en de versterking van de sociaal-economische structuur in de regio Midden-Brabant. Taken die hieruit voortvloeien zijn o.a.: promotie, acquisitie en het (mede)financieren van onroerend goed. Momenteel wordt gewerkt aan een toekomstvisie van Indutil aangezien een aantal gemeenten zich als aandeelhouder hebben teruggetrokken en het Samenwerkingsverband Midden-Brabant, een belangrijke partner, is ontbonden.

De Drechtsteden

In De Drechtsteden werken de gemeenten Alblasserdam, Dordrecht, 's-Gravendeel, Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht, en Zwijndrecht samen aan de verbetering van wonen, werken en recreatie in de regio. De Provincie Zuid-Holland neemt als partner deel aan het project.

De Drechtsteden werken samen als waren zij één Drechtstad. Daarmee gaat het samenwerkingsverband veel verder dan alleen een samenwerking op economisch terrein. Met betrekking tot de economische samenwerking is de gezamenlijke opstelling van het strategisch economisch profiel “Drechtstad: Shipping Valley” het meest in het oog springend. Deze visie is opgesteld door het regionaal bedrijfsleven samen met bestuurders van De Drechtsteden en Provincie. Deze visie op de economische ontwikkeling van de regio tot 2015 geeft aan dat het gebied ook economische gezien een geheel is. Een van de uitvloeisels van dit Strategische Economische Profiel is de oprichting van een regionale ontwikkelingsmaatschappij.

De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden (ROM-D) heeft als doelstelling ‘het versterken en uitbouwen van de regionale economie’. Hiertoe zijn een aantal taakvelden benoemd:

- Ontwikkelen en uitgeven van nieuwe bedrijfsterreinen;
- Revitaliseren van bestaande (verouderde) bedrijfsterreinen;
- Ontwikkelen van economische activiteiten zoals perifere detailhandel, zakelijke dienstverlening, (zee)haven ontwikkeling, leisure, etc.;
- Vergroten van de naamsbekendheid van de regio door promotie en acquisitie.

In de nabije toekomst zal ROM-D zich tevens gaan bezighouden met risicodragende deelname in grootschalige projecten.

De ontwikkelingsmaatschappij is een publiek private samenwerking waarin naast de Drechtsteden-gemeenten en de provincie Zuid-Holland ook het Ontwikkelings- en Participatiebedrijf voor de Publieke sector en het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam aandeelhouder zijn.

5.3. REFERENTIEPROJECTEN

In het kader van de verkenning van de samenwerkingsmogelijkheden zijn de betrokken partijen op 21 februari j.l. samengekomen voor de workshop ‘Samenwerking Kampen-Zwolle’. Tijdens deze workshop zijn onder andere een tweetal referentieprojecten uitgebreid aan bod gekomen. Hier volgt een beknopte uitwerking van de presentatie die ten behoeve van de samenwerkingsvormen tijdens de workshop zijn gehouden:

a- Regiovisie Groningen-Assen

Bij de Regiovisie Groningen-Assen zijn 12 gemeenten en 2 provincies betrokken. De samenwerking is mede ontstaan wegens ruimtelijke druk in de gemeente Groningen. Gekozen is voor samenwerking in plaats van herindeling. Bestuurders hebben, omwille van de voortgang, een gemeenschappelijke economische visie opgesteld zonder continue terugkoppeling met de ambtelijke achterban. In eerste instantie was er slechts sprake van een beperkte samenwerking; de wil tot behoud van autonomie van de bestuurders en ambtelijke diensten zorgde voor blijvende concurrentie en vervuiling van de bedoelingen. Gevolg was een onduidelijk situatie voor de markt, dit maakt aanscherping van de samenwerkingsstructuur noodzakelijk.

Gezocht wordt naar een ‘vehikel’ om de regionale samenwerking vorm te geven. Gekozen is om de ontwikkeling, exploitatie, uitgifte, acquisitie en beheer van bedrijventerreinen los van de gemeenten te laten plaatsvinden in een regionaal grondbedrijf (BV bedrijventerreinen). Ook de NOM wordt hierbij betrokken omdat de NOM financieel (zowel door een eigen bijdrage als door het binnenbrengen van extern geld) een belangrijke bijdrage kan bieden. Middels een groeimodel moet de samenwerking verder worden ontwikkeld.

Ambtelijke draagvlak is essentieel om samenwerking te doen slagen. In eerste instantie is de (ambtelijke) wil tot samenwerking vastgesteld, zonder direct oplossingen te zoeken voor eventuele toekomstige problemen. Vervolgens is de samenwerking verder geconcretiseerd.

b- De Drechtsteden

De afnemende economisch positie van Dordrecht leidde tot een toenemende behoefte aan regionale samenwerking. In totaal zijn 8 gemeenten en de provincie Zuid-Holland bij de samenwerking betrokken. Gekozen is om eerst samen te werken ten aanzien van ruimtelijke en economische ontwikkeling, en later de samenwerking eventueel uit te breiden naar andere activiteiten (groeimodel). De regie van de samenwerking vond in eerste instantie plaats vanuit de projectgroep Drechtsteden, terwijl de daadwerkelijke uitvoering in handen van kleinere projectbureaus uit de regio was (draagvlakversterking). De succesvolle aanpak van de eerste economische projecten leidde tot gezamenlijke projecten op andere gebieden (bv. woningbouw) en zorgde voor een steeds verdergaande verdieping van de samenwerking. Dit leidde in 2001 tot het ontstaan van De Drechtsteden (met een Drechtstedenbestuur)

In 1999 werd van ROM-D (Regionaal Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden) opgericht met als doel de economische concurrentiepositie te versterken. ROM-D bestaat uit 6 gemeenten, de provincie, OBR (Ontwikkelingsbedrijf Rijnmond) en private partners. De taken van ROM-D zijn: het ontwikkelen en inrichten van regionale bedrijfsterreinen, promotie en acquisitie (één loket) en in de toekomst wellicht ook revitalisatie van bestaande bedrijventerreinen. ROM-D opereert min of meer onafhankelijk, dit bevordert de daadkracht maar zorgt tevens voor een afname in de bestuurlijke invloed op de werkzaamheden, hetgeen door partijen als minder wenselijk wordt ervaren.

5.4. BEVINDINGEN VOOR HET STEDELIJKE NETWERK KAMPEN-ZWOLLE

Aan de hand van de workshop, en de daar gevoerde discussie, zijn de volgende kernpunten, die bij de totstandkoming van een economisch samenwerkingsverband tussen Kampen en Zwolle van belang zijn, naar voren gekomen:

a- Samenwerking is zinvol;

De geschetste voorbeeldprojecten zijn beiden min of meer uit ruimtelijk-economische noodzaak geboren. Voor Zwolle en Kampen geldt deze noodzaak veel minder. Toch draagt een samenwerkingsverband dusdanige schaal- en complementariteitsvoordelen, met zich mee dat dit ook voor een ruimtelijk-economisch welvarend gebied als Kampen-Zwolle gunstig zal zijn. Aanbevolen wordt wel om voortgang in het proces na te streven.

b- Bestuurders op de bok, ambtenaren in het hok;

Samenwerking kent veel haken en ogen, met name bij de uitvoering kunnen veel problemen ontstaan. Om dit alles in goede banen te leiden is het noodzakelijk dat de bestuurders de samenwerking dragen. Om de vaart in de samenwerking te houden en om tot voldoende ambtelijk draagvlak te komen is vroegtijdige bestuurlijke sturing op de hoofdlijnen wenselijk.

c- 'Vehikel' is noodzakelijk;

Het onderbrengen van gezamenlijke ontwikkeling van bedrijventerreinen in de bestaande ambtelijke diensten van beide gemeenten kan gemakkelijk leiden tot continuering van de identificatie met de eigen gemeentelijke projecten. Dit kan leiden tot vervaging van het samenwerkingsdoel en tot een werkwijze waarin gescheiden wordt opgetrokken. Derhalve is institutionalisering van de beleidsdoelstellingen noodzakelijk om de tegenstrijdige belangen van verschillende partijen te overstijgen. De uitvoering van de beleidsdoelstelling moet vorm worden gegeven door een uitvoeringsorgaan dat zelfstandig dient te kunnen opereren. Het vehikel moet op deze manier een schakel vormen tussen de verschillenden publieke en private belangen en moet zorgen voor een effectieve uitvoering. De exacte vorm, het takenpakket en de bevoegdheden van het uitvoeringsvehikel behoeven nader onderzoek.

d- Zelfstandige rechtsvorm heeft een aantal voordelen;

Het onderbrengen van de beleidsuitvoering bij een zelfstandige rechtsvorm (vehikel), zoals bijvoorbeeld een vennootschap of stichting, brengt een aantal voordelen met zich mee. Deze voordelen zijn:

- Professionaliteitsbevordering;
- Daadkrachtvergroting;
- Kennisinput externe partijen;
- Aanvoer externe financiële middelen;
- Draagvlak vanuit bedrijfsleven.

Beleidsmatig moeten de touwtjes wel in handen van de samenwerkende partijen blijven, te veel autonomie van de rechtsvorm kan leiden tot vervreemding ten opzichten van de initiële participanten. Het opstellen van een kader waarbinnen het vehikel dient te opereren (o.a. verslagleggingsplicht) zal enerzijds de controlemogelijkheden vergroten. Anderzijds moet dit kader geen belemmering vormen voor de effectiviteit. Een juiste afweging dient te worden gemaakt tussen de mate van autonomie van de rechtsvorm en de mate van invloed van de bestuurders.

e- Voortgang is geboden, regeren is vooruitzien;

Gezien de aanwezigheid van goede kansen voor de regionale netwerkstad Kampen-Zwolle is voortgang in het samenwerkingsproces geboden. Door slagvaardig te werk te gaan kan adequaat worden ingesprongen op het gunstige (economische) ontwikkelingsperspectief. Aansluitend op de gemeenschappelijke complementaire programmering van bedrijventerreinen kan gestart worden met de vormgeving van een vehikel waarbinnen de uitvoering van het gezamenlijke bedrijventerreinbeleid kan worden ondergebracht.

f- Samenwerking verder dan alleen bedrijventerreinen (groeimodel).

Bedrijventerreinen zijn in eerste instantie speerpunt van de samenwerking. Daarnaast is de wens duidelijk uitgesproken om op de langere termijn ook andere economische beleidsdoelen integraal binnen de samenwerking te plaatsen. Een groeimodel biedt de mogelijkheid het draagvlak geleidelijk uit te bouwen en om op die manier te zorgen voor een stevige gefundeerde samenwerking op meerdere economische beleidsterreinen. Om tot een succesvolle integrale samenwerking te komen is het wel noodzaak een economische visie op te stellen waarin de verschillende gewenste doelen van de samenwerking in hoofdlijnen zijn uitgewerkt.

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1. BEVINDINGEN

Economische structuur

Het stedelijk netwerk Kampen-Zwolle vertoonde in de afgelopen jaren een sterke groei die zich hoofdzakelijk manifesteerde in Zwolle. Kampen wordt gekenmerkt door een traditioneel ingestelde sociaal-economische structuur, terwijl Zwolle zich in rap tempo ontwikkelt tot een belangrijke dienstenstad met een (boven)lokale centrumfunctie. De positie van het stedelijk netwerk wordt verder versterkt door het goede leefklimaat en de hoge voorzieningenstructuur.

Verwacht wordt dat de economische groei zich in de komende jaren voortzet. De regionale centrumpositie van Zwolle, samen met de positie als uitloopgebied voor de Randstad en als Poort voor het Noorden en Oosten, zijn belangrijke pijlers voor verdere groei. Kampen zal door verbeterde ontsluiting en nieuwe bedrijfsinfrastructuur ook aan kunnen sluiten bij deze groei. De verwachte groei zal de vraag naar bedrijventerrein stimuleren, enerzijds door het aantrekken van nieuwe bedrijven en anderzijds door een doorgroei van bestaande bedrijven.

Trends

Het merendeel van de geïnventariseerde trends heeft een positieve invloed op de economische positie van het stedelijk netwerk en zal leiden tot een toename van de vraag naar bedrijventerreinen. Het stedelijk netwerk heeft een sterke positie aan de corridors naar Noord en Oost Nederland; een positie die door de aanleg van nieuwe infrastructuur alleen maar versterkt. Zwolle heeft daarbij als regionaal kernpunt een sterke aantrekkingskracht op de toenemende kantoorachtige bedrijvigheid, hetgeen versterkt wordt door de aanwezigheid van opleidingen en andere voorzieningen. Daarnaast wordt binnen het stedelijk netwerk goed ingesprongen op de marktwens naar goed ontsloten zichtlocaties (RW 50 en Hessenpoort) waardoor de vraag naar bedrijventerrein verder gestimuleerd zal worden.

Beleidsanalyse

Het voorgenomen beleid op verschillende schaalniveaus wijst op een versterkte concentratie van bedrijventerreinen in het stedelijk gebied, en dus ook in het stedelijk netwerk, ten gunste van behoud van openheid in het platteland. Gevolg hiervan zal zijn dat het aandeel van het stedelijk netwerk in de regionale bedrijfsopvang zal stijgen, hetgeen tot een verdere verhoging van de vraag naar bedrijventerreinen in Kampen en Zwolle zal leiden.

Herkomst bedrijfsvestigingen

Analyse van de herkomst van de bedrijven vertoont twee soorten ruimtevraag:

- Een basisvraag naar kleine en middelgrote kavels op gemengde terreinen. Deze vraag omvat 80 % van de bedrijven. Het aandeel dat de basisvraag inneemt ten opzichte van de hoeveelheid uit te geven hectaren zal gezien het kleinschalige karakter lager liggen;
- Een additionele vraag naar representatief en geprofileerd terrein. De omvang van deze vraag is 20 % van de bedrijven op gemengde terreinen. Op het bedrijventerrein Hessenpoort is de additionele vraag aanmerkelijk hoger (50 % van de bedrijven) en bestaat voornamelijk uit bedrijven van buiten de regio IJssel-Vecht. Indien de kwaliteit van het aanbod van kleinschalige gemengde terreinen verbetert, moet ook daar op een forse verhoging van de additionele vraag worden gerekend.

Omgevingsanalyse

Het blijkt dat in centraal Nederland en op de Veluwe, maar ook in de stedendriehoek en Twente een tekort aan bedrijventerrein bestaat. Ondanks toevoegingen zal de situatie in de komende jaren krap blijven. Bij een juist locatiebeleid en een goede marketing mag verwacht worden dat het stedelijk netwerk, vanwege de krappe situatie in de omgeving, te maken zal krijgen met overloopverschijnselen. Hessenpoort sluit reeds goed aan bij deze situatie. Gemeenschappelijke, geprofileerde programmering versterkt de aantrekkingskracht voor bedrijven vanuit de omgeving ook voor de overige bedrijventerreinen,.

Scenario's voor Economische Ontwikkeling

Op basis van de vraaganalyse zijn twee ontwikkelingsscenario's opgesteld, het 'Planscenario' en het 'Groeiscenario'. In deze scenario's is zowel de autonome als de additionele ruimtevraag verwerkt.

In het eerste scenario (planscenario) is rekening gehouden met de additionele ruimtebehoefte die ontstaat door bestaande plannen op het gebied van bedrijventerreinontwikkeling. Het tweede scenario (groeiscenario) houdt daarnaast tevens rekening met een extra additionele vraag ten gevolge van een aantal bijzonder omstandigheden (overheidsbeleid, concurrentiepositie ten opzichte van de omgeving en vraagversterking door marktconform aanbod). Het planscenario is te beschouwen als een minimumscenario; terwijl het groeiscenario te beschouwen is als een optimistisch scenario.

Tabel 6.1 geeft de geprognosticeerde jaarlijkse ruimtebehoefte voor Kampen-Zwolle voor de komende 10 jaar.

Tabel 6.1 Prognose jaarlijkse ruimtebehoefte Kampen-Zwolle per scenario

	Planscenario	Groeiscenario
Jaarlijkse Ruimtebehoefte Kampen-Zwolle (in ha)	24	32

Segmentering ruimtebehoefte

De ruimtevraag is verdeeld over de verschillende bedrijventerreinsegmenten. Deze verdeling is in Tabel 6.2 weergegeven.

Tabel 6.2 Segmentering jaarlijkse ruimtebehoefte Kampen-Zwolle per scenario

	Planscenario	Groeiscenario
Gemengd Plus	5,5	7,5
(Zee)haventerrein	2,5	3
Modern Gemengd	12	16
Bedrijvenpark	1	1,5
Transport & Distributie	3	4
Totaal	24	32

Complementaire programmering

Een complementair programma houdt in dat de bedrijventerreinen in Kampen en Zwolle als een gezamenlijk en integraal product worden aangeboden. Dit heeft voor beide steden een groot aantal voordelen, die een overtuigend perspectief voor samenwerking biedt.

Complementariteit kan gestoeld worden op een vijftal vertrekpunten. Deze zijn de economische structuur; specifieke kwaliteiten van infrastructuur en arbeidsmarkt; de herkomst van bedrijven; versterking van de sectorstructuur; en beleidsinzet.

Deze vertrekpunten bieden de mogelijkheid om complementariteit op het gebied van bedrijventerreinen op te bouwen op basis van de volgende principes:

1. De lokale vraag naar modern gemengd terrein wordt in principe lokaal gefaciliteerd;
2. Een tijdelijk tekort van een segment in één gemeente wordt opgevangen in de andere gemeente;
3. Watergebonden activiteiten worden in Kampen (Zuiderzeehaven) geplaatst;
4. In beide steden is ruimte voor zwaardere bedrijvigheid (Gemengd Plus terrein) met de mogelijkheid tot profiel- en prijsdifferentiatie;
5. In Zwolle komt het zwaartepunt voor grootschalige logistieke bedrijven (Hessenpoort II);
6. In beide steden is ruimte voor publieksfuncties op bedrijventerrein (gdv/pdv), waarbij in Zwolle meer nadruk ligt op de regionale markt en in Kampen meer nadruk ligt op de lokale markt;
7. Eventuele aanleg van een terrein voor het hoogste kwaliteitssegment (Bedrijvenpark) dient in Zwolle plaats te vinden;
8. In Kampen komt een locatie voor bedrijfsactiviteiten met een overheersend kantoordeel (kantoor-hal-combinaties);
9. De lokale vraag naar woon-werklocaties dient lokaal te worden gefaciliteerd.

Programmering

Aan de hand van de voorgaande analyses is tot de volgende programmering gekomen:

Tabel 6.3 Programmering bedrijventerreinen per gemeenten per scenario tot 2012

	Planscenario		Groeiscenario	
	Kampen	Zwolle	Kampen	Zwolle
Gemengd Plus	15	40	20	55
(Zee)haventerrein	25	0	30	0
Modern Gemengd	33	62	46,5	78,5
Woon/werk	5	5	7,5	7,5
Publiekslocaties	10	0	10	0
Kantoor-hal-combi's	5	0	10	0
Bedrijvenpark	0	10	0	15
Transport & Distributie	0	30	0	40
Totaal	93	147	124	196

Kampen dient de aanleg van de Zuiderzeehaven en RW 50 volgens planning uit te voeren. Daarnaast moet gekeken worden naar het ontwikkelen van een woon-werklocatie en een representatieve locatie bestemd voor het kantoor-met-hal segment met een bovenregionaal profiel.

Zwolle dient de aanleg van Hessenpoort 2 volgens planning uit te voeren. Daarnaast moet een opvolger gevonden worden voor het modern gemengde terrein De Marslanden. Tevens is een nadere uitwerking voor woon-werklocaties en een bedrijvenpark noodzakelijk

Economische samenwerking

Geïnventariseerd is op welke wijze kan worden samengewerkt op economisch vlak. Het blijkt dat er meerdere modellen denkbaar zijn, waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen de ervaringen in de netwerksteden, kadergebieden en overige samenwerkingsverbanden. Uit de inventarisatie en de bespreking ervan in een georganiseerde werkconferentie kwamen de volgende conclusies naar voren:

- Samenwerking op economisch gebied in het stedelijk netwerk Kampen-Zwolle is zinvol vanwege schaal en complementariteitsvoordelen. Voor Kampen en Zwolle moet nadat de gemeenschappelijke programmering is vastgelegd een vervolgslog worden georganiseerd voor wat betreft de dagelijkse samenwerking bij de uitgifte en het beheer van de terreinen. Vervolgens is het wenselijk om op langere termijn ook andere economische activiteiten (beleid, promotie, sectorversterking, dienstverlening) af te stemmen
- Voor het organiseren van deze samenwerking is bestuurlijke aansturing van fundamenteel belang. Vandaar de uitspraak 'bestuurders op de bok, ambtenaren in het hok';
- De uitvoering van de samenwerking moet worden vormgegeven door een gezamenlijk uitvoeringsorgaan. De vorm daarvan is onderwerp van nader onderzoek. Duidelijk is wel dat een zelfstandige rechtsvorm een aantal voordelen heeft;
- Gezien de aanwezige voordelen is voortgang van het samenwerkingsproces wenselijk.

6.2. AANBEVELINGEN

Op basis van de analyses en bevindingen kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

1. Voortgang aanleg nieuwe bedrijventerreinen.

Gezien het marktpotentieel en de mogelijkheden van samenwerking is een passend aanbod van bedrijventerrein noodzakelijk. Het aanbod dient zowel kwantitatief als kwalitatief aan te sluiten bij de marktvraag. Aanbevolen wordt om de bestaande plannen voor ontwikkeling van Hessenpoort 2 en Rijksweg 50 met spoed uit te voeren.

2. Ontwikkelen nieuwe locaties:

Naast de geplande terreinen moeten de volgende locaties tijdig worden ontwikkeld:

- Kampen: een locatie voor kantoor-hal-combinaties en een woon-werk-locatie, op termijn een opvolger voor RW 50 (termijn afhankelijk van scenario);
- Zwolle: een opvolger voor Marslanden, een woon-werklocatie en een hoogwaardig Bedrijvenpark.

3. Nadere marktverkenning ten aanzien van kantoor-hal-combinaties en de invulling van het Bedrijvenpark.

Naast het voorzien in een marktbehoefte kan de uitgifte van bedrijventerrein ook een sectorversterkende werking met zich meedragen. De creatie van hoogwaardige terreinen met een specifieke invulling vergroot de aantrekkingskracht op stuwende bedrijven die zorgen voor een economische impuls. In Kampen liggen de kansen op het gebied van de opkomende markt voor kantoren met productieruimte (kantoor-hal-combinaties).

Voor een exacte taxatie van deze ontwikkelingsmogelijkheid is het wenselijk de behoefte in de markt verder te verkennen teneinde een precieze positionering in de markt te kunnen kiezen. In Zwolle ligt de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een bedrijvenpark. Ontwikkeling van een dergelijk hoogwaardig gethematiseerd park vraagt nadere invulling van de thematiek en de marktsegmenten die men wil bedienen. Aanbevolen wordt om ook deze verkenning te maken.

4. Opstellen gezamenlijke economische visie.

Naast het opstellen van een gezamenlijke programmering van de bedrijventerreinen is een bredere visie op de economische ontwikkeling van het stedelijk netwerk wenselijk. Deze economische visie zal beleidslijnen voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk moeten formuleren, waarbij aansluiting wordt gevonden bij het arbeidsmarktbeleid en het ruimtelijk beleid. Voorts zullen beleidslijnen moeten worden geformuleerd voor specifiek te ontwikkelen clusters, zoals binnenstadsbeleid, detailhandel, toerisme, kantorenontwikkeling, scholing, promotie, enz. In de visie kunnen speerpunten worden geformuleerd, die ook ruimtelijk tot uitdrukking kunnen komen, bijvoorbeeld door het concentreren van bepaalde soorten bedrijven of in de thematisering van het gewenste hoogwaardige bedrijvenpark.

5. Verdere uitwerking economische samenwerking.

Geconcludeerd is dat verdere uitbouw van de samenwerking op economisch gebied wenselijk is. Aanbevolen wordt om de inhoud van de samenwerking alsmede de wijze waarop deze organisatorisch vorm moet worden gegeven op korte termijn nader te verkennen.

6. Revitalisering bestaande bedrijventerreinen.

Zowel in Kampen als in Zwolle ligt er een duidelijke taak op het gebied van de revitalisering van de bestaande terreinen. De urgentie daarvan wordt door de aanleg van nieuwe marktconforme locaties alleen maar groter doordat een aantal bedrijven zal verhuizen van het bestaande terrein naar nieuwe locaties. De leegstand die hierdoor optreedt kan aanleiding zijn tot een proces van verdere achteruitgang. Het is derhalve wenselijk om op korte termijn aandacht aan deze problematiek te schenken.

6.3. ACTIEPUNTENLIJST

Uit de bevindingen en aanbevelingen in dit onderzoek is een actiepuntenlijst opgesteld, die hieronder is weergegeven. Volstaan wordt met het noemen van de acties; toelichting en achtergronden zijn hiervoor in de tekst opgenomen.

1. **Werk de economische samenwerking tussen Kampen en Zwolle verder uit op de punten inhoud en vormgeving.**
2. **Richt een gezamenlijk uitvoeringsorgaan op voor de ontwikkeling (planning en uitgifte) van de bedrijventerreinen;**
3. **Stel een gezamenlijke economische visie op, waarin is aangegeven welke beleidsdoelen in economisch opzicht worden nagestreefd en welke inspanningen de gemeenten hierbij willen plegen;**
4. **Revitaliseer de bestaande bedrijventerreinen Haatlanden en Marslanden in Kampen en Zwolle. Revitalisering is wenselijk om verdere terugval van deze terreinen te voorkomen en om de betreffende terreinen positie te geven naast de nieuwe locaties.**
5. **Analyseer tijdig ($\pm$ 2007) de stand van zaken om te bezien welke ruimtebehoefte voor de periode na 2012 verwacht mag worden;**
6. **Ontwikkel Zuiderzeehaven en Rijksweg 50 volgens planning;**

Zuiderzeehaven:

- hanteer een uitgiftetermijn van circa 12,5 tot 15 jaar;
- reserveer 25 tot 30 ha voor het segment (Zee)haventerrein en 5 tot 10 ha voor het segment Gemengd Plus;
- waarborg de complementariteit van het segment Gemengd Plus ten opzichte van Hessenpoort middels prijsdifferentiatie en kwaliteitseisen;

RW 50:

- hanteer een uitgiftetermijn van circa 7,5 tot 10 jaar;
- reserveer 33 tot 46,5 ha voor het segment Modern Gemengd, 10 ha voor een publiekslocatie en 10 ha voor het segment Gemengd Plus;
- pas het segment Gemengd Plus zorgvuldig in om de kwaliteit van het terrein te bewaren en om overlast voor andere bedrijvigheid te beperken;
- waarborg de complementariteit van het Gemengd Plus segment ten opzichte van Hessenpoort middels prijsdifferentiatie en kwaliteitseisen;

7. Ontwikkel in Kampen en locatie voor woon-werkcombinaties en een locatie voor kantoor-hal-combinaties;

Woon-werklocatie:

- ontwikkel een locatie bestemd voor bedrijfsruimten in combinatie met woonruimte van 5 tot 7,5 ha voor de komende 10 jaar;
- waarborg daarbij voldoende woonkwaliteit en voldoende werkkwaliteit.

Kantoor-hal-locatie:

- ontwikkel een locatie bestemd voor hoogwaardige productiebedrijven met kantoorruimte van 5 tot 10 ha voor de komende 10 jaar;
- garandeer daarbij een representatieve uitstraling middels ruimtelijke en architectonische kwaliteitseisen;
- verken de marktvraag naar dit type terrein.

8. Ontwikkel Hessenpoort 1 & 2 volgens planning en geef invulling aan een publiekslocatie op bestaand terrein;

Hessenpoort 1 & 2:

- hanteer een uitgiftetermijn van circa 10 tot 13,5 jaar;
- reserveer 40 tot 55 ha voor het segment Gemengd Plus en 30 tot 40 ha voor het segment Transport & Distributie;
- continueer de minimale afname-eis van 1 hectare;
- waarborg de complementariteit van het Gemengd Plus segment ten opzichte van RW 50 en het 'droge' deel van de Zuiderzeehaven middels prijsdifferentiatie en kwaliteitseisen;

Publiekslocatie:

- ontwikkel een publiekslocatie op het bedrijventerrein Voorst in aansluiting met bestaande publiekslocatie;

9. Ontwikkel in Zwolle een locatie voor woon-werkcombinaties, een bedrijvenpark en een nieuw Modern Gemengd terrein;

Woonwerklocatie:

- ontwikkel een locatie bestemd voor bedrijfsruimten in combinatie met woonruimte van 5 tot 7,5 ha voor de komende 10 jaar;
- waarborg daarbij voldoende woonkwaliteit en voldoende werkkwaliteit.

Bedrijvenpark

- ontwikkel een hoogwaardig bedrijventerrein voor het topsegment van 5 tot 7,5 ha voor de komende 10 jaar bestemd
- hanteer daarbij hoge ruimtelijke en architectonische kwaliteitseisen;
- vul het terrein bij voorkeur in middels een hoogwaardig thema;
- verken de marktvraag en mogelijke thematische invulling van dit terrein.

Modern Gemengd terrein:

- ontwikkel een nieuw modern gemengd terrein als opvolger van De Marslanden van 40 tot 60 ha voor de periode 2006 tot 2012;
- situeer het terrein op een marktconforme locatie.

8. INTERVIEWS GEMEENTEN

Gemeen te	Ruimte beschik- baar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarde n voor vestiging?	Wachtlijsten?
FLEVOLAND						
Almere	Ja, op 6 terreinen.	Atelier - 4 ha Uitgeverij - 3 ha Veluwe Kant Oost en West, 1,5 en 7 ha Bouwmeesterbuurt, 2 ha Sallandse Kant, 16 ha	Gemengd Gemengd Gemengd Logistiek	Ja, Almere Poort ca 64 ha (gemengd), De Vaart ca 20 ha (industriële bedrijven) en Stichtse Kant ca 21 ha (gemengd) allemaal medio 2002 beschikbaar.	Niet echt, er spelen verschillende factoren een rol. Er wordt gekeken naar werkgelegenheid , compleet	Ja, heel veel bedrijven, zowel bestaande in Almere (uitbreiding) en nieuwe bedrijven. Vooral veel kleinschalige gemengde bedrijvigheid.
Dronten	Ja.	Circa 18 ha, 4 in Dronten, 14 ha in Biddinghuizen en Swifterbant. Tevens 22 ha bouwrijp; uitgifte bemoeilijkt door vuurwerkopslag.	Gemengd	Dronten, gefaseerd totaal 109 ha medio 2006. Biddinghuizen ca 10 ha medio 2006.	Arbeidsquote 33 – 35 arbeidsplaatsen per ha. Bedrijf moet passen in econ. beleidsvisie en vestiging moet	Nee
Lelystad	Ja, op 4 terreinen.	Onbekend	Flevopoort, wonen en werken Oostervaart, zware industrie Larserpoort, grootschalig Noordersluis, groothandel en ind.	Pas op zeer lange termijn.	Is wisselend per terrein, werkgelegenheid is altijd mooi meegenomen maar er zijn ook andere eisen.	Onbekend
Noord- oost- polder	Ja, op 4 terreinen.	In totaal is er circa 18 ha direct beschikbaar.	De Munt, Rutten en Kraggenburg zijn gemengde terreinen. Op bedr. terrein A6 moest 8 ha thematisch worden ingedeeld, is aan voldaan.	De Munt II, netto 20/ 22 ha. Marknesse, netto 5 ha Band, netto 3 ha, allemaal medio 2002 gereed.	Nee, geen concrete eisen	Lijst met gegadigden met ca 70/ 80 bedrijven. Deze worden bij nieuwe ontwikkelingen gebeld om te kijken hoe serieus ze zijn en welke mogelijkheden er zijn.

Gemeente	Ruimte beschikbaar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarden voor vestiging?	Wachtlijsten?
GELDERLAND						
Amersfoort	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Medio 2002 wordt komen Vathorst (hoogwaardig) en Wieken/Vienkenhoef (traditioneel maar hoogwaardig) beschikbaar. Medio	Onbekend	Onbekend
Apeldoorn	Ja op 1 terrein	Ca 50 ha op de Ecofactorij	Ecofactorij is duurzaam bedrijven-terrein voor productie-bedrijven.	Uitbreiding van Apeldoorn-Noord en Stadhoudersplaats van ca 40 ha, per 2003/ 2004 beschikbaar.	Niet echt, Apeldoornse bedrijven krijgen voorrang, daarna de rest van de wereld.	Ja, een hele grote aangezien momenteel alleen ruimte is voor grote productie-bedrijven. Alle anderen op wachtlijst.
Arnhem	Ja, op 3 terreinen	IJsseloord II, ca 21 ha Westervoortsedeel, ca 7 ha Kleefse Waard, ca 2 ha	Gemengd Gemengd Zware ind.	Bakenhof Oost, ca 1 ha, startjaar 2002 3 locaties in studie, in totaal ca 28 ha.	Onbekend	Onbekend
Barneveld	Wil niet meewerken					
Ede	Ja, op 1 terrein	15 ha op De Vallei	Hoogwaardig bedrijvenpark	Over 4 a 5 jaar 140 hectare	Werkgelegenheid en doelgroepen	Ja, gaat om 10-tallen ha voor gemengde en zwaardere bedrijvigheid. Is regio probleem
Elburg	Nee	Nvt	Nvt	Onbekend	Lokale bedrijvigheid, zoals vastgesteld in streekplan kleine kernen op Veluwe	

Gemeente	Ruimte beschikbaar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarden voor vestiging?	Wachlijsten?
GELDERLAND						
Epe					Lokale bedrijven zoals vastgesteld in streekplan kleine kernen op Veluwe	
Ermelo	Nee	Nvt	Nvt	Ja, medio 2002 Veldzicht-Noord voor bedrijven met lokale binding	Lokale bedrijven zoals vastgesteld in streekplan kleine kernen op Veluwe	Ja, gemengde bedrijvigheid. Komende 3 ha had wel 5 keer uitgegeven kunnen worden
Hardewijk	Ja, op 1 terrein	Lorentz, ca 12 ha.	Gemengde bedrijvigheid	Ja, niet eerder dan 2006. Uitbreiding Lorentz: *haven 19 ha *gemengd 40 ha	Lokale en regionale bedr. gaan voor, gelden criteria (nog) niet voor: *arbeidsplaatsen per ha *innovatief karakter *toevoeging aan bestaande productiestructuur.	Ja, er is sprake van voorzichtige uitgifte. Harderwijk zou meer grond kunnen uitgeven. Houden niet echt een lijst bij.
Hattem	Nee	Nvt	Nvt	Afhankelijk van de ontwikkelingen mbt Hanzelijn.	Binding met Hattem.	Gemengd, bij concrete plannen worden deze bedrijven het eerst benaderd.
Heerde	Nee	Nvt	Nvt	Ja, ca 6,5 ha zit nog in conceptfase, niet duidelijk of 't er komt.	Alleen bedrijven uit Heerde, zoals in streekplan, geldt voor alle kleine kernen op Veluwe.	Ja, circa 20/ 30 bedrijven. Berekend dat tot 2015 ca 15 ha nodig is.
Nunspeet	Nee	Nvt	Nvt	Onbekend	Lokale bedrijven zoals vastgesteld in streekplan kleine kernen op Veluwe	Onbekend
Nijkerk	Ja, op 2 terreinen.	Horstbeek Hoevelaken 10 ha en Watergoor Nijkerk 24 ha.	Gemengde bedrijvigheid, geen zware mc en wonen	De Flier langs de A28 per 2010. Circa 13 ha, voor gemengde bedrijvigheid.	Geen	Voor gemengd en logistieke bedrijvigheid.

Gemeente	Ruimte beschikbaar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarden voor vestiging?	Wachtlijsten?
GELDERLAND						
Oldebroek	Ja, op 3 terreinen.	Wezup Noord, 2 ha Oudedijk, 0,9 ha Willem de Zwijger, 0,6 ha.	Gemengde bedrijvigheid	Ja, circa 6 ha over 5 jaar, 20 ha rond 2030.	Er bestaat een lijst met criteria, waaronder arbeidsplaatsen per ha en lokale onderneming	Lijst met gegadigden ca 110/ 120 bedrijven. Veel bouwnijverheid en stratenmakers.
Putten	Niet per 1 januari 2001	Nvt	Nvt	Niet per 1 januari 2001	Onbekend	Onbekend
Voorst	Ja, op 1 terrein.	Ca 5000 m ²	Gemengde bedrijvigheid	Er is ca 10 ha in ontwikkeling, eind dit jaar gereed.	Bedrijven moeten regionaal gebonden zijn. Eerst primair aan gem. Voorst daarna regio.	Inschrijvingslijst, bestaat uit zeer gemengde bedrijvigheid.
Zutphen	Ja, op 1 terrein.	De Revelhorst, ca 12 ha.	Gemengde bedrijvigheid	Er komt in 2004 ca 12 ha beschikbaar en in 2007 ca 25 ha.	30 arbeidsplaatsen per ha, ecopremie.	Nee
NOORD NEDERLAND						
Heerenveen	Ja, op 3 terreinen.	IBP 110 ha De Kavels 1 ha Kanaal West	Grootschalig Trans. & distr. Modern gemengd	Klaverblad Noordoost, circa 120 ha. Beschikbaar medio 2003	Liggen niet echt vast, afhankelijk van de marktontwikkelingen.	Onbekend
Hoogeveen	Ja, op 1 terrein.	Buitenvaart 1 10 ha	Gemengde bedrijvigheid, geen kantoren.	Buitenvaart II 60 ha, medio 2002 Riegmeer 90 ha, 2005/ 2006.	Geen	Voor Buitenvaart 1, voornamelijk wonen en werken, circa 2/ 3 ha.
Meppel	Ja, op 2 terreinen.	Oevers D en Noord II, samen 63 ha.	Oevers D nat bedrijvigheid Noord II, gemengd bed.	Ja, in '07 ca 8,5 ha woon/werk en in '03 / '04 ca 14 ha voor bedrijvenpark ICT.	Geen	Nee, wel lopende contacten.

Gemeente	Ruimte beschikbaar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarden voor vestiging?	Wachlijsten?
OVERIJSSSEL						
Almelo	Nee	Nvt	Nvt	Ja, circa 200 hectare, op 3 terreinen. Beschikbaar medio 2004. 2 terreinen gemengd en 1 distributie en industrie	Nee	Ja, ongeveer 100 bedrijven, niet uit een specifieke sector maar gemengd.
Deventer	Ja	Ca 2 ha op Handelspark De Weteringen en Kloosterlanden	gemengd	Ja, in planning zijn Bedrijvenpark A1 en Linderveld (samen ca 125 ha). De eerste uitgifte is voorzien in 2007.	Ja, als vastgelegd in bestemming-plan	Ja, gemeente neemt ten aanzien van de wachlijsten geen actie.
Enschede	Nee, wel een strategische reserve, 5 ha.	Nvt	Nvt	Ja, bestaan nog geen harde plannen en omvang onbekend.	Geen officiële criteria. ontwikkeling Beleidsnota met oa ondergrens arbeidsplaatsen.	Lijst van belangstellenden van circa 300 bedrijven.
Hengelo	Ja, op 3 terreinen.	Campus, ca 18 ha (nt) Express, ca 7 ha (nt) IJsselmij, ca 1,5 ha (nt)	Campus, hoogwaardig, Express, reguliere IJsselmij, woon/werk	Oldenzaalse Straat met projectontwikkelaar, voor reguliere bedr. medio 2004. Samen met Borne Volt en Buiten tussen 2005 en 2010 beschikbaar.	Voor Campus geldt een arbeids-plaatsquote.	Ja, vanaf 6 jaar geleden, zowel regionale als lokale bedrijvigheid. Voornamelijk grote ruimtevreter met weinig arbeidsplaatsen.
Staphorst	Ja, op 1 terrein.	26 hectare	gemengde bedrijvigheid	Op korte termijn (3/ 4 jaar) 20 hectare.	Eerst voor lokale bedrijvigheid daarna van elders. Probleem arbeidskrachten.	Ja, voornamelijk transport en distributie bedrijven. Deze worden doorgestuurd naar Meppel, Steenwijk en Hoogeveen.
Steenwijk	Ja op 5 terreinen.	Grootverlaat 6 ha Oostermeenterant 2,5 ha Novac 1,5 ha Boterberg 4 ha (per 1 mei 2002)	gemengde bedrijvigheid	Uitbreidingsplan Vollenhove, ruim 4 hectare.	In de kleine kernen alleen lokale bedrijvigheid, Nemen arb. plaatsen per ha ed wel mee in onderhandelingen.	Voor de kern van bedrijventerrein Vollenhove bestaat een wachtlijst van circa 27 bedrijven. Zijn gemengde bedrijven.

Gemeente	Ruimte beschikbaar?	Hoeveel hectare?	Welk type terrein?	Op termijn ruimte beschikbaar?	Voorwaarden voor vestiging?	Wachtlijsten?
UTRECHT						
Breukelen	Niet per 1 januari 2001	Nvt	Nvt	Niet per 1 januari 2001	Ja, arbeidsplaatsen per ha.	Onbekend
Houten	Nee	Nvt	Nvt		Onbekend	Onbekend
Maarsen	Niet per 1 januari 2001	Nvt	Nvt	Niet per 1 januari 2001	Onbekend	Onbekend
Nieuwegein	Nee	Nvt	Nvt	Het Klooster, ca 65 ha netto. Start grond- uitgifte 2003.	Onbekend	Onbekend
Utrecht	Niet kunnen bereiken					
Veenendaal	Nee	Nvt	Nvt	De Klomp-Oost, in samenwerking met gem. Ede. ca 100 ha bruto.	Onbekend	Onbekend
Woerden	Nee	Nvt	Nvt	Eind 2002 komt er 8 ha bij, deze zijn al vergeven.	Plaatsgebonden bedrijvigheid.	Ja, gemengde bedrijvigheid, wordt niet echt bijgehouden.