

# Problemen in Nederland, oplossingen in Duitsland?

---

Een vergelijkend onderzoek naar de omgang van betrokken actoren met de problematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland



**Masterthesis Economische Geografie**

**Rijksuniversiteit Groningen**

*Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen*

**Begeleider: Prof. Dr. P.H. Pellenburg**

*Economische Geografie*

**Dirk-Jan Pereboom**

*S1677284*

## Voorwoord

---

Gedurende mijn bacheloropleiding Sociale Geografie en Planologie hebben een aantal onderwerpen extra interesse bij mij opgewekt. Bedrijventerreinen was hier één van. Tijdens mijn masteropleiding Economische Geografie heb ik me in bedrijventerreinen verdiept en besloten dat mijn masterthesis over bedrijventerreinen zou gaan.

In Nederland spelen er verschillende problemen omtrent bedrijventerreinen. Deze problemen worden al tientallen jaren onderkend, maar lijken pas sinds korte tijd serieus aangepakt te worden. De problematiek van bedrijventerreinen in Nederland heeft veel overeenkomsten met de problematiek van bedrijventerreinen in Duitsland. Alleen wordt er in Duitsland anders over de problematiek gedacht en anders met de problematiek omgegaan dan in Nederland. In dit vergelijkend onderzoek worden deze overeenkomsten en verschillen in beeld gebracht.

Om een goed beeld te krijgen van de overeenkomsten en verschillen in de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen tussen Duitsland en Nederland, zijn er interviews gehouden met diverse betrokken actoren. Dit was voor mij het leukste en meest leerzame onderdeel van deze masterthesis. Ik wil dan ook alle geïnterviewde personen hartelijk bedanken voor hun medewerking. Daarnaast wil ik Prof. Dr. P.H. Pellenbarg bedanken voor de goede begeleiding tijdens het afstudeeronderzoek. Zijn kritiek is voor mij erg waardevol geweest.

Tot slot wil ik mijn familie en vrienden bedanken voor hun interesse in mijn onderzoek en hun steun. Mijn moeder en Jan Klopstra wil ik nadrukkelijk bedanken voor hun hulp bij het controleren van de spelling en grammatica van de masterthesis.

Dirk-Jan Pereboom

Groningen, juni 2012

## Samenvatting

---

Bedrijventerreinen in Nederland vervullen een belangrijke rol in het scheppen van werkgelegenheid. Ongeveer 34% van de totale beroepsbevolking in Nederland is werkzaam op bedrijventerreinen. Het functioneren van bedrijventerreinen wordt door verschillende actoren bekritiseerd. Duidelijk is dat er sprake is van problematiek rondom bedrijventerreinen. In Duitsland speelt grotendeels dezelfde problematiek, alleen wordt er in Duitsland anders over de problematiek gedacht en anders met de problematiek omgegaan.

De planning van bedrijventerreinen kan in meer of mindere mate verbonden worden aan verschillende locatietheorieën. De meeste overlap kan gevonden worden met de behaviourale locatietheorie. Maar ook de institutionele locatietheorieën hebben raakvlakken met de planning van bedrijventerreinen. Als gekeken wordt naar relatief nieuwe concepten zoals science parks en high-tech parks, blijkt dat ideeën uit de institutionele stromingen gebruikt worden.

De rolverdeling tussen betrokken actoren bij de planning van bedrijventerreinen is in Nederland aan verandering onderhevig. Het Rijk speelt hierbij een relatief kleine rol. De provincies en de gemeenten zijn de meest invloedrijke overheden. Door de invoering van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010), heeft de gemeente iets van haar dominante rol ingeleverd aan de provincie. De provincie heeft meer een regierol gekregen, waarbij het vormgeven van regionale samenwerking op het gebied van bedrijventerreinen een belangrijk punt is. In Duitsland spelen de Bondsregering, de deelstaten, de Bezirke en de gemeenten en steden een belangrijke rol bij het beleid omtrent bedrijventerreinen.

Evenals in Nederland is het beleid voor bedrijventerreinen in Duitsland voorwaarde scheppend van karakter en is de gemeente of stad de meest dominante partij. De dominantie van de Duitse gemeenten is ten opzichte van de Nederlandse gemeente groter. De voornaamste oorzaken hiervan zijn de grote vrijheid die Duitse gemeenten hebben bij het bepalen van de lokale belastingen en de recent veranderde rol van de Nederlandse gemeenten. Behoeft om de rol van Duitse gemeenten te veranderen is onder de betrokken actoren niet groot.

De textielindustrie is in beide onderzochte regio's (Münster en Twente) van grote invloed geweest op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Eveneens een overeenkomstige eigenschap is het voorwaardenscheppende karakter van het beleid voor de planning van bedrijventerreinen in beide landen. In Nederland staat dit vandaag de dag ter discussie in Duitsland niet. Een ander verschil is de locatie van de uitwaarts geplande bedrijventerreinen. In Nederland werden de nieuwe bedrijventerreinen aan randen van steden gepland. In Duitsland is de afstand tussen de rand van de stad en de nieuwe bedrijventerreinen vaak groter.

De oorzaak van de problematiek van bedrijventerreinen wordt voor een groot deel toegeschreven aan de dominante rol van gemeenten. De lage grondprijzen van kavels op bedrijventerreinen en het ruimhartig uitgiftebeleid van gemeenten zijn debet aan het overaanbod aan bedrijventerreinen en het sprinkhanengedrag van bedrijven gevestigd op bedrijventerreinen in Nederland. Een negatief gevolg van dit sprinkhanengedrag is een snelle teruggang in de levenscyclus van bedrijventerreinen, met als gevolg verouderde bedrijventerreinen die een lage waarde hebben. Deze lage waarde is een belangrijke factor die de herstructurering van bedrijventerreinen bemoeilijkt.

Verouderingsproblematiek van bedrijventerreinen krijgt in Nederland meer aandacht dan in Duitsland. In beide landen vindt veroudering van bedrijventerreinen plaats, alleen in Nederland wordt dit probleem door meer betrokken actoren erkend. In Twente worden diverse instrumenten ingezet voor de aanpak van verouderingsproblematiek. In Münster bestaan geen equivalenten van

deze instrumenten. De verouderingsproblematiek in Münster is sterk aanwezig in de plaatsen waar textielindustrie was gevestigd. Tevens scoort het verouderingsaspect uitstraling niet goed op de Duitse bedrijventerreinen volgens de betrokken actoren. Doordat de behoefte aan uitstraling niet groot is wordt dit niet als een probleem gezien.

Concurrentie tussen buurgemeenten op het gebied van bedrijventerreinen speelt in beide regio's. In Twente wordt door de betrokken actoren een afname van de concurrentie tussen buurgemeenten waargenomen. In de Duitse regio Münster is geen sprake van een afname van de concurrentiestrijd van buurgemeenten op het gebied van bedrijventerreinen. De oorzaak van dit verschil ligt aan de verminderde dominantie van de Nederlandse gemeenten en de hoge mate van zelfstandigheid van de Duitse gemeenten.

In beide regio's zijn de betrokken actoren niet eensgezind over het bestaan van een overaanbod van bedrijventerreinen. Duidelijk is wel dat de laatste jaren het beleid in zowel de regio Münster als in de regio Twente erop is gericht het overaanbod van bedrijventerreinen tegen te gaan. Eveneens bestaat er in beide regio's problematiek op bedrijventerreinen door ongewenste functiemenging en slechte verkeersontsluiting.

Regionale samenwerking, herstructurering, parkmanagement, verzakelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, segmentatie en een stijging van de grondprijzen op bedrijventerreinen zijn oplossingsrichtingen die in Nederland worden ingezet. In Duitsland speelt grotendeels dezelfde problematiek van bedrijventerreinen, maar in Duitsland wordt er minder aandacht besteed aan de problematiek. Dit geldt eveneens voor de toepassing van oplossingsrichtingen voor de omgang met de problematiek.

Een van de belangrijkste oplossingsrichting die in Nederland wordt toegepast; regionale samenwerking, komt in Duitsland nog niet van de grond. Het grootste struikelblok wordt gevormd door de vrijheid van de Duitse gemeenten bij het bepalen van de grondprijzen en de lokale belastingen.

Herstructurering wordt in Twente veelvuldig ingezet om de ongewenste veroudering van bedrijventerreinen tegen te gaan. Volgens de betrokken actoren niet altijd succesvol. Er wordt soms te laat ingegrepen, waardoor lichte vormen van herstructurering geen soelaas meer bieden. Hierdoor zijn grondigere typen van herstructurering nodig, die financieel veelal niet realiseerbaar zijn. De meest toegepaste vorm van herstructurering in Münster is de transformatie. De toepassing van andere vormen van herstructurering begeeft zich nog in een beginfase.

Het concept parkmanagement wordt in Twente op veel bedrijventerreinen toegepast. De meningen van de betrokken actoren in Twente over het nut en de noodzaak van parkmanagement zijn verdeeld. In Münster wordt parkmanagement niet gebruikt op bedrijventerreinen. Volgens de actoren vormt de versnipperde eigendomstructuur op bedrijventerreinen het voornaamste knelpunt bij de toepassing van parkmanagement.

Het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen krijgt in Nederland veel aandacht. De meningen van de actoren in Twente zijn overwegend negatief over het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen. In Münster wordt het verminderen van het aandeel dat de publieke sector heeft in de markt van bedrijventerreinen eveneens als niet gewenst beschouwd.

Verschillende aspecten van zorgvuldig ruimtegebruik worden in beide onderzochte regio's toegepast. In Münster krijgt het intensiever gebruiken van de grond veel aandacht. In Twente is dit eveneens een speerpunt samen met het behouden of verbeteren van de uitstraling.

In beide onderzochte regio's is sprake van een groeiend verlangen naar beter geprofileerde bedrijventerreinen. In de regio Twente lijkt het verlangen naar verandering van de segmentatie in de dagelijkse praktijk zichtbaarder dan in de regio Münster

Actoren buiten de geselecteerde regio's dichten positieve gevolgen toe aan een substantiële grondprijsstijging op bedrijventerreinen. De verschillende actoren uit Münster en Twente zien dit niet als een gewenste ontwikkeling om bedrijventerreinen beter te laten functioneren.



Het lijkt er op dat Duitsland en Nederland op cruciale punten van elkaar verschillen, waardoor het uitwisselen en implementeren van populaire oplossingsrichtingen niet gemakkelijk is. Verschillen tussen de twee landen, die hierbij grote struikelblokken vormen zijn: het verschil in de perceptie van de kwaliteit van een bedrijventerrein, het verschil in de relatieve schaarste van ruimte tussen de twee landen en de verschillen tussen de lokale belastingen.

Het beleid van bedrijventerreinen in Nederland is meer aan verandering onderhevig dan in Duitsland. De toekomst zal leren of de weg die is ingeslaan bij de planning van bedrijventerreinen wordt voortgezet en succesvol is. Regionale samenwerking lijkt een goede start te hebben in de regio Twente. De ontwikkelingen van oplossingsrichtingen als verzakelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, andere segmentatie en een ander grondprijzenbeleid staan nog in de beginfase.

## Inhoudsopgave

---

<b>Voorwoord.....</b>	<b>2</b>
<b>Samenvatting.....</b>	<b>3</b>
<b>Inhoudsopgave.....</b>	<b>6</b>
<b>Lijst met figuren en foto's.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Inleiding.....</b>	<b>10</b>
1.1. Relevantie.....	10
1.2. Probleemstelling en vraagstelling.....	11
1.3. Doelstelling.....	12
1.4. Methodologie.....	12
1.5. Leeswijzer.....	13
<b>2. Locaties voor bedrijven en de planningssystematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland.....</b>	<b>14</b>
2.1 Locaties van bedrijven.....	14
2.2 Bedrijventerreinen.....	15
2.3 Geschiedenis en inventarisatie van bedrijventerreinen in Nederland.....	16
2.4 Planningssystematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland.....	20
2.4.1 Planningssystematiek van bedrijventerreinen in Nederland.....	20
2.4.2 Planningssystematiek van bedrijventerreinen in Duitsland.....	24
<b>3. Problematiek van bedrijventerreinen en toepasbare oplossingsrichtingen.....</b>	<b>28</b>
3.1 De dominante rol van de gemeente.....	28
3.1.1 Regionaal samenwerken.....	29
3.1.2 Stijging van grondprijzen.....	30
3.1.3 Versnipperde eigendomsstructuur.....	31
3.2 Veroudering van bedrijventerreinen.....	32
3.2.1 De levensloop van bedrijventerreinen.....	32
3.2.2 Typen herstructurering.....	35
3.3 Kwaliteit en bedrijventerreinen.....	37
3.3.1 Zorgvuldig ruimtegebruik.....	38

3.3.2	Duurzame bedrijventerreinen .....	39
3.3.3	Segmentatie .....	40
3.3.4	Engeland als inspiratiebron .....	42
3.3.5	Verzakelijking.....	43
<b>4.</b>	<b>Opzet van het empirisch onderzoek .....</b>	<b>45</b>
4.1	Onderzoeksmethode .....	45
4.2	Regioselctie .....	45
4.3	Selectie van actoren .....	47
4.4	Interviewopzet .....	48
4.5	Verwachting .....	49
<b>5.</b>	<b>Opvattingen van betrokken actoren in de regio Münster en de regio Twente over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen .....</b>	<b>50</b>
5.1	Geschiedenis van de bedrijventerreinplanning in de regio Münster en de regio Twente ...	50
5.1.1	Rolverdeling tussen de betrokken actoren .....	50
5.1.2	Geschiedenis van bedrijventerreinen in de regio Münster en de regio Twente .....	53
5.2	Problematiek .....	54
5.2.1	Veroudering.....	54
5.2.2	Concurrentie tussen buurgemeenten .....	57
5.2.3	Overaanbod.....	58
5.2.4	Overige problematiek.....	59
5.3	Omgang met de problematiek .....	61
5.3.1	Regionale samenwerking .....	61
5.3.2	Herstructurering.....	62
5.3.3	Parkmanagement .....	63
5.3.4	Verzakelijking.....	66
5.3.5	Zorgvuldig ruimte gebruik .....	67
5.3.6	Segmentatie .....	68
5.3.7	Grondprijzenbeleid.....	69
<b>6.</b>	<b>Conclusie en reflectie.....</b>	<b>71</b>
6.1	Conclusie .....	71
6.2	Reflectie.....	74

<b>Literatuurlijst .....</b>	<b>75</b>
<b>Bijlagen.....</b>	<b>79</b>
Bijlage A - Typering werklocaties .....	80
Bijlage B - Aspecten van veroudering op bedrijventerreinen .....	81
Bijlage C - Inrichtingsprincipe van bedrijventerreinen.....	82
Bijlage D - Tabel met geïnterviewde personen .....	83
Bijlage E - Overzicht van geselecteerde bedrijventerreinen.....	84
Bijlage F - Uitslagen van de stellingen .....	90

## Lijst met figuren en foto's

---

### Figuren

Figuur 2.3.1 Voorraad werklocatie naar type werklocatie 2010.....	18
Figuur 2.3.2 Uitgifte van bedrijventerreinen in Nederland in hectare netto.....	19
Figuur 2.3.3 Groeipercentages van bebouwde gebieden in Nederland .....	20
Figuur 2.4.1 Rolverdeling tussen partijen .....	21
Figuur 2.4.2 Toename van de vraag naar bedrijventerreinen .....	21
Figuur 2.4.3 Modellen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen .....	23
Figuur 2.4.4 Bestuurlijke indeling van Duitsland.....	24
Figuur 2.4.5 Overzicht van de planning van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland.....	26
Figuur 3.2.1 De levenscyclus van bedrijventerreinen .....	33
Figuur 3.2.2 Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen .....	34
Figuur 3.2.3 De vicieuze cirkel van de ontwikkeling van bedrijventerreinen .....	35
Figuur 3.2.4 Levenscyclus van bedrijventerreinen met tijdig ingrijpen .....	37
Figuur 3.3.1 Dimensies van zorgvuldig ruimtegebruik .....	38
Figuur 3.3.2 Aandeel bedrijven dat geen knelpunten ervaart per oplossingsrichting .....	39
Figuur 3.3.3 Dimensies van ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsniveaus .....	41
Figuur 3.3.4 Segmentatie van bedrijventerreinen op basis van verschillen in ruimtelijke kwaliteit ....	41
Figuur 4.2.1 Geselecteerde regio's .....	46

### Foto's

Foto 1 Impressie Timmersveld (Hengelo) .....	55
Foto 2 Fabriekspannd van de textielindustrie in Gronau .....	57
Foto 3 Impressie Westermaat Campus (Hengelo) .....	65

# 1. Inleiding

---

## 1.1. Relevantie

Het idee achter bedrijventerreinen is het scheiden van de functies wonen en werken, om daarmee te bereiken dat beide functies geen hinder van elkaar ondervinden. Dit idee bestaat ongeveer honderd jaar (Louw et al., 2009). Tot in de jaren zeventig bestond de naam bedrijventerrein niet. Industrierrein was de toentertijd gebruikte term. De oorzaak van deze transitie in naamgeving ligt in het karakter van de terreinen. De voornaamste activiteit was voor de transitie industrieel van aard, vanaf de jaren zeventig is dit gaan veranderen. Steeds meer soorten bedrijvigheid vonden hun weg naar de terreinen, die ruimte bieden aan ondernemers die zoeken naar een plek voor de vestiging van hun bedrijf (Weterings et al., 2008). Over hoe deze bedrijventerreinen goed zouden kunnen functioneren bestaan in Nederland verschillende visies.

Bedrijventerreinen in Nederland vervullen een belangrijke rol in het scheppen van werkgelegenheid. Van alle banen in Nederland zijn er 2,4 miljoen te vinden op bedrijventerreinen. Dit is 32% van het totaal aantal banen in Nederland. De verwachting is, dat de importantie van de bedrijventerreinen in Nederland nog verder zal toenemen. Deze verwachting is gebaseerd op het gegeven dat het aandeel van de werkgelegenheid dat zich op bedrijventerreinen bevindt ten opzichte van het totaal groeiende is en dat de werkgelegenheid er ook sneller groeit. Toch is er veel kritiek op het functioneren van de bedrijventerreinen in Nederland (Weterings et al., 2008).

Volgens van Dinteren en van der Krabben (2010) ligt de oorzaak van de problematiek rondom bedrijventerreinen in Nederland bij de dominante rol en de gedachtegang van de gemeenten. De Nederlandse gemeenten voeren beleid dat voor voldoende aanbod van bedrijventerreinen zorgt met als achterliggende gedachte dat economische ontwikkeling hierdoor wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Ook moet het beleid voor een goede concurrentiepositie ten opzichte van de buurgemeenten zorgen. De gedachtegang van gemeenten heeft geleid tot een onnodige concurrentiestrijd tussen Nederlandse gemeenten, met als gevolg een overaanbod van bedrijventerreinen met relatief lage grondprijzen. Dit heeft als gevolg dat bedrijventerreinen in Nederland versnelde veroudering vertonen. Door de dominante rol van de gemeente en door haar beleid is het moeilijk voor private partijen om te participeren in de markt van bedrijventerreinen (van Dinteren en van der Krabben, 2010)

De problemen rond bedrijventerreinen worden al tientallen jaren onderkend, maar pas tijdens het eerste decennium van het derde millennium lijken er spijkers met koppen geslagen te worden. Bewijs hiervan kan gevonden worden in verschillende publicaties van organisaties die in de maatschappelijke discussie over het functioneren van bedrijventerreinen veel in de melk te brokkelen hebben. Enkele van deze publicaties zijn: VROM-raad (2006), THB (2008), Commissie Jorritsma (2009), Roadmap Verzakelijking (2010) en het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (2010). In deze publicaties wordt door middel van het geven van verschillende oplossingsrichtingen gezocht naar een betere manier van functioneren voor bedrijventerreinen in Nederland. Oplossingsrichtingen die genoemd worden zijn: functiemenging, meer marktwerking, regionale aanpak, economische stadsvernieuwing, relatieve schaarste creëren en duurzaamheid. In Nederland staat de publieke dominantie vooral ter discussie. Hierdoor staat met name verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen hoog op de prioriteitenlijst van het beleid omtrent bedrijventerreinen (Van Dinteren en van der Krabben (2010).

In Duitsland speelt dezelfde soort problematiek als in Nederland, echter zijn er andere trends in oplossingsrichtingen te ontdekken (STOGO, 2007). In Duitsland is er eveneens sprake van een dominante publieke participatie in de markt van bedrijventerreinen, waardoor marktwerking wordt

ontmoedigd. Net als in Nederland bestaat er een overaanbod van bedrijventerreinen met lage grondprijzen. Deze situatie is te wijten aan ongecoördineerde planning van voornamelijk de landelijke regio's (STOGO, 2007). Een groot verschil met Nederland is dat de publieke dominantie in Duitsland als een veel minder groot probleem wordt gezien. Een belangrijk speerpunt van het ruimtelijk beleid in Duitsland is duurzaamheid. Functiemenging is een belangrijk onderdeel van dit beleid (STOGO, 2007).

Met het schrijven van deze masterthesis wil ik een bijdrage leveren aan de discussie over het functioneren van bedrijventerreinen. Met een vergelijking tussen Nederland en Duitsland zal worden getracht kansen aan te reiken, waardoor beide landen wat van elkaar kunnen leren op het gebied van bedrijventerreinen.

## 1.2. Probleemstelling en vraagstelling

Ruimte is schaars, zeker in Nederland. Het is dan ook zaak hier weloverwogen mee om te gaan. Bij de planningfase, programmeringfase, (her)ontwikkelingfase, uitgiftefase en beheerfase van bedrijventerreinen zijn verschillende actoren betrokken. De verschillende actoren zijn verantwoordelijk voor de verschillende knelpunten die bij de huidige problematiek van bedrijventerreinen spelen. Zoals in de relevantie al vermeld, hebben de Nederlandse gemeenten een dominante rol. Het beleid van de Nederlandse gemeenten heeft voor diverse problemen gezorgd zoals: onnodige concurrentie met buurgemeenten, overaanbod, lage grondprijzen, relatief snelle veroudering, weinig marktwerking. Er zijn de laatste jaren tal van handreikingen naar oplossingsrichtingen gegeven door verschillende publicaties van verscheidene instanties. Voorbeelden van deze publicaties zijn gegeven in paragraaf 1.1. Oplossingsrichtingen die naar voren komen in de verschillende publicaties zijn: functiemenging, meer marktwerking, regionale aanpak, economische stadsvernieuwing, relatieve schaarste creëren en duurzaamheid.

Het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) verdient extra aandacht. Want met dit Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) zijn er afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincies en de gemeenten, met als doel het beter laten functioneren van bedrijventerreinen. Of de afspraken die gemaakt zijn bij deze 'gentlemensagreement' in de praktijk worden nageleefd is de vraag. De Roadmap Verzakelijking (MinVrom, 2010) speelt ook een grote rol in het toekomstige beleid van bedrijventerreinen in Nederland. In Duitsland speelt verzakelijking een veel minder grote rol als oplossingsrichting dan in Nederland, de publieke dominantie staat er veel minder ter discussie (STOGO, 2007). Wel spelen dezelfde problemen in Duitsland zoals het overaanbod van bedrijventerreinen en lage grondprijzen van bedrijventerreinen. Het toekomstige beleid van bedrijventerreinen in Duitsland heeft de focus liggen op functiemenging en duurzaamheid. In beide landen wordt er dus anders omgesprongen met grotendeels dezelfde problemen. Hier liggen kansen om van elkaar te leren.

Samenvattend luidt de probleemstelling voor dit onderzoek:

*Hoe wordt er met de problematiek van bedrijventerreinen omgegaan in Duitsland en Nederland? En wat is de opinie van de betrokken actoren over de trends en oplossingsrichtingen die worden ingezet om het functioneren van bedrijventerreinen te veranderen?*



De hiervoor genoemde probleemstelling is uitgewerkt in de onderstaande onderzoeksvragen:

Onderzoeksvragen:

- Hoe ziet de planningsystematiek voor bedrijventerreinen er uit?
  - Planningsystematiek Nederland
  - Planningsystematiek Duitsland
- Wat typeert de huidige problematiek omtrent bedrijventerreinen?
  - Problematiek in Nederland
  - Problematiek in Duitsland
- Welke trends in oplossingsrichtingen zijn er te vinden?
  - Trends in Nederland
  - Trends in Duitsland
- Hoe gaan de verschillende actoren in de praktijk om met de mogelijkheden tot het verminderen van de problematiek omtrent bedrijventerreinen en wat is hun mening over de gekozen oplossingsrichting?
  - Situatie Twente (NL)
  - Situatie Münster (D)

### 1.3. Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is een bijdrage leveren aan de discussie over het functioneren van bedrijventerreinen. De problematiek en de belangrijkste trends en oplossingsrichtingen die spelen bij bedrijventerreinen, zoals hierboven vermeldt, zullen in kaart worden gebracht voor zowel Nederland als Duitsland. Het onderzoek zal zowel theoretisch als empirisch van aard zijn. Door deze tweedeling kan er worden onderzocht of een verschil is tussen 'papier' en praktijk. Het theoretische deel zal bestaan uit een literatuurstudie van Nederlandse, Duitse en internationale literatuur. Hierbij zal gepoogd worden een relatie te leggen tussen verschillende locatietheorieën, ruimtelijk economische ontwikkeling en de planning van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland. In het empirische deel worden twee casestudies uitgevoerd. Door een empirische vergelijking te maken tussen de Duitse regio Münster en de Nederlandse regio Twente, zal getracht worden de verschillen tussen deze twee regio's in kaart brengen. Deze verschillen kunnen resulteren in mogelijkheden om van elkaar te leren.

### 1.4. Methodologie

In het eerste deel wordt het theoretisch kader door middel van een literatuurstudie uiteengezet. In het empirische deel worden twee regio's met elkaar vergeleken. De Nederlandse regio Twente en de Duitse regio Münster. Twee casestudies zijn gebruikt om de verschillen en overeenkomsten in de praktijk te achterhalen, tussen de omgang van Nederlandse en de Duitse actoren met de problematiek van bedrijventerreinen. Door het bestuderen van beleidstukken van overheden uit beide regio's, het houden van diepte-interviews met de verschillende betrokken actoren in de beide regio's en het bezoeken van zes geselecteerde bedrijventerreinen, is getracht antwoord te krijgen op deze vraag. Niet alleen de verschillende betrokken overheden, zoals gemeenten en de provincie zijn geïnterviewd. Het doel is ook om erachter te komen hoe het bedrijfsleven denkt over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen. De mening van het bedrijfsleven in Nederland is onderzocht door het houden van interviews met KvK Oost-Nederland en ondernemersverenigingen op bedrijventerreinen. Om de mening van het Duitse bedrijfsleven te onderzoeken zijn Duitse equivalenten van de eerder genoemde Nederlandse organisaties geïnterviewd. In totaal zijn er 14 personen geïnterviewd. In hoofdstuk vier wordt een uitgebreider beeld geschetst van de onderzoeksopzet.

## 1.5. Leeswijzer

Het onderzoek bestaat uit twee gedeelten. In het theoretisch deel zal in *hoofdstuk twee*, eerst aandacht besteed worden aan het leggen van relaties tussen theorieën over locatiekeuze, ruimtelijke ontwikkeling en de planning van bedrijventerreinen. Na het begrip bedrijventerrein onder de loep te hebben genomen, wordt de planningsystematiek voor bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland uiteengezet. Daarna zal in *hoofdstuk drie* een beeld worden geschetst van het debat in de Duitse, Nederlandse en internationale (wetenschappelijke) literatuur omtrent de problematiek rond bedrijventerreinen en zullen de verschillende trends in oplossingsrichtingen worden besproken. In *hoofdstuk vier* wordt de onderzoeksopzet van het empirische deel uiteengezet. De resultaten van het empirische onderzoek worden in *hoofdstuk vijf* gepresenteerd. Allereerst wordt in hoofdstuk vijf de geschiedenis van de bedrijventerreinplanning in beide regio's besproken, daarna wordt een beeld gegeven van de voornaamste vormen van problematiek van bedrijventerreinen in beide regio's. Als laatste wordt inzicht gegeven in de opvattingen van betrokken actoren in de regio Münster en de regio Twente over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen. Tot slot wordt er in *hoofdstuk zes* een samenvatting van het onderzoek gegeven, worden er conclusies getrokken en wordt er een reflectie over het onderzoek gegeven.

## 2. Locaties voor bedrijven en de planningssystematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland

---

In hoofdstuk twee komt de planningssystematiek van bedrijventerreinen in Nederland aan de orde. In de eerste paragraaf worden de theorieën over locatievoorkeuren van bedrijven behandeld. In de tweede paragraaf wordt het begrip bedrijventerrein uiteengezet. De geschiedenis en de voorraad van bedrijventerreinen in Nederland komen in paragraaf 2.3 aan bod. In de laatste paragraaf van hoofdstuk twee wordt een beeld geschetst over de rolverdeling tussen de verschillende actoren die een rol spelen bij het beleid en de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland.

### 2.1 Locaties van bedrijven

De manier waarop een bedrijf een keuze voor een locatie vormt is in de loop van de tijd vanuit verschillende theoretische stromingen benaderd. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen vier categorieën die locatievoorkeuren van bedrijven verklaren.

Bij de klassieke en de neoklassieke locatietheorieën wordt vanuit het bedrijf geredeneerd. De publicaties van Von Thunen, Laundhardt, Weber en Palander in de achttiende eeuw en begin negentiende eeuw kunnen gezien worden als de basis van deze theorie (Mariotti, 2005). Er wordt vanuit gegaan dat een bedrijf alwetend is en rationeel handelt in een vrije markt met volledige mededinging. De kosten die een bedrijf maakt zijn in deze theorie bepalend voor de locatie waar het bedrijf zich vestigt. Kostenminimalisatie is hierbij het streven. Met onder andere het Weber model, het Moses model en het Hotelling model worden de ideale vestigingslocaties voor bedrijven bepaald, hierbij zijn de beschikbaarheid en de kosten die gemaakt worden door gebruik te maken van de productiefactoren bepalend (Louw et al., 2009). De theorieën over regionale economische ontwikkeling borduren hier op voort. Uit deze theorieën zijn verschillende concepten ontstaan zoals multipliers, agglomeratie-effecten en clusters. Volgens McCann en Sheppard (2003) is voorzichtigheid geboden bij het toepassen van de hiervoor genoemde concepten op kleinere schaal, bij bijvoorbeeld een bedrijventerrein. Op kleinere schaal speelt de locatie-specifieke omgeving een belangrijke rol en verdient daardoor meer aandacht. Redenerend vanuit de (neo)klassieke locatietheorieën kan een bedrijventerrein gezien worden als een plek waar een goede combinatie van condities aanwezig is om als vestigingsplaats voor een bedrijf te dienen.

Bij de (neo)klassieke locatietheorieën staat het bedrijf centraal. Bij de behaviourale locatietheorie (reactie op de (neo)klassieke) wordt vanuit de ondernemer geredeneerd. Pred (1967) kan gezien worden als grondlegger van deze theorie (Mariotti, 2005). Een ondernemer wordt niet gezien als een homo economicus, maar als een persoon met beperkte rationaliteit. De ondernemer ziet een bedrijventerrein niet alleen als een juiste mix van goede condities. Persoonlijke voorkeur, toeval, imago en gevoel spelen bij de behaviourale locatietheorie een grotere rol in het proces van locatiekeuze. Dit is terug te zien in de planning van bedrijventerreinen. De realisatie van zichtlocaties langs de snelweg is te verklaren door de begeerte van status en imago van ondernemers (Louw et al., 2009). De naamgeving van bedrijventerreinen is eveneens een goed voorbeeld van de rol die imago en status hebben. Bedrijvenparken en business parks (zie paragraaf 3.3.4), zijn allemaal terreinen waar bedrijven zich vestigen. Maar de naam doet geloven dat het hier om iets meer gaat dan alleen een plek die gereserveerd is voor bedrijven die een vestigingsplaats zoeken.

Bij de institutionele locatietheorieën is de kracht van de regio op het gebied van kennis, innovatie, onderzoek en ontwikkeling bepalend (Louw et al., 2009). Multinationals, technische ontwikkelingen en de (nationale) overheid hebben hier invloed op. De keuzes die multinationals en de (nationale) overheid maken kunnen een groot effect hebben voor een regio. Voor een bedrijf is het volgens deze

theorie belangrijk wat voor soort bedrijven ruimtelijk gezien nabij zijn. De komst van een multinational naar een regio kan een aanzuigende kracht hebben voor andere bedrijven. Dit sluit aan bij de theorieën over clusters en netwerken. Een goed voorbeeld hiervan zijn science parken (zie paragraaf 3.3.4).

In tegenstelling tot de voorgaande theorieën wordt in de evolutionaire locatietheorie ingegaan op de evolutie van een bedrijf na een locatiekeuze. Bedrijven doorlopen een soort levenscyclus. Bij de evolutionaire locatietheorie spelen toeval en beperkte rationaliteit net als bij de behaviourale locatietheorieën ook een rol. Met het doorlopen van de levenscyclus bouwt het bedrijf ervaring en kennis op waarop het bedrijf voortbouwt, waarbij onbekendere kansen onbenut gelaten worden. Dit verschijnsel wordt padafhankelijkheid genoemd. Hoe verder het bedrijf zit in zijn levenscyclus hoe verder de bereidheid om onbekende kansen te benutten afneemt. De ontwikkeling van het beleid van bedrijventerreinen kan ook worden gezien als een padafhankelijk proces (zie paragraaf 2.3).

De planning van bedrijventerreinen heeft in meer of mindere mate overlap met alle genoemde theorieën. De meeste overlap kan gevonden worden met de behaviourale locatietheorie. Bij de planning van bedrijventerreinen wordt redenerend vanuit de ondernemer gekeken naar welke locatiekenmerken belangrijk zijn (Louw et al., 2009). Maar ook de institutionele locatietheorieën spelen een rol. Als gekeken wordt naar relatief nieuwe concepten zoals science parks en high tech parks, blijkt dat ideeën uit de institutionele stromingen gebruikt worden (zie paragraaf 3.3.4).

## 2.2 Bedrijventerreinen

Tot in de jaren zeventig bestond de naam bedrijventerrein niet. Tot die tijd werd er gesproken over industrieterreinen. De oorzaak van deze transitie in naamgeving ligt in het karakter van de terreinen. De activiteiten op de terreinen waren toentertijd voornamelijk industrieel van aard. Vanaf de jaren zeventig is dit gaan veranderen. Steeds meer soorten bedrijvigheid vonden hun weg naar de terreinen die ruimte bieden aan ondernemers die zoeken naar een plek voor de vestiging van hun bedrijf (Weterings et al., 2008). In het eerste decennium van de eenentwintigste eeuw staat de term bedrijventerrein ook ter discussie. De VROM-raad (2006) heeft het in haar publicatie over werklandschappen. Met deze herdefiniëring wil de VROM-raad uitdrukking geven aan een nieuw perspectief. Met de term werklandschappen willen ze duidelijk maken dat een nieuwe meer integrale strategie nodig is bij de (her)ontwikkeling van terreinen die huisvesting bieden aan bedrijven (VROM-raad, 2006). Antwerpen et al. (2010) hebben het over het dood verklaren van het begrip bedrijventerrein met de introductie van de term werkmilieu. De verandering in terminologie past volgens Antwerpen et al. (2010) bij de behoefte aan een ander denkkader en handelingsperspectief voor de ontwikkeling, de herstructurering en het beheer van bedrijventerreinen. Het IBIS heeft de term werklocaties geïntroduceerd. Het lijkt er op dat deze term kan rekenen op de meeste aanhang. Belangrijke redenen hiervan zouden de jaarlijkse rapporten over werklocaties kunnen zijn. De informatie die gebruikt wordt bij het opstellen van de rapporten wordt voor een belangrijk deel geleverd door gemeenten en provincies. De rapporten van IBIS zijn een belangrijke bron van informatie voor alle overheden en het bedrijfsleven (ARCADIS, 2011).

In deze thesis zal de definitie voor bedrijventerreinen gebruikt worden, zoals het IBIS deze heeft gedefinieerd. IBIS gebruikt de term werklocaties de gehanteerde definitie voor werklocaties luidt als volgt:

*“Een terrein die in zijn oorspronkelijke opzet groter is dan één hectare bruto en grond voor uitgifte beschikbaar heeft, of op termijn krijgt, of volledig uitgegeven is. Het terrein is vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening en industrie. Onder de omschrijving vallen daarmee tevens (delen van)*

werklocaties die gedeeltelijk bestemd zijn en geschikt zijn voor kantoren. De volgende terreinen vallen er niet onder: terrein voor grondstoffenwinning, olie en gaswinning, terrein voor waterwinning, terrein voor agrarische doeleinden” (IBIS, 2010).

Uit de definitie die IBIS gebruikt valt af te leiden dat er grote verschillen kunnen bestaan tussen bedrijventerreinen. Er zijn dan ook verschillende manieren ontwikkeld om bedrijventerreinen te typeren. Vaak zijn de typeringen functioneel van karakter. Aan de basis van de typeringen staat vaak de gedachte dat soortgelijke bedrijven vergelijkbare locatie-eisen hebben. De typering die tot 2009 door Arcadis (2008) werd gebruikt was de volgende:

1. *Zware industrieterreinen*: zijn vooral bedoeld voor de vestiging van zwaar milieuhinderlijke bedrijven; volgens het bestemmingsplan zijn bedrijven in hindercategorie 5 toegestaan;
2. *Zeehaventerreinen*: zijn grootschalige terreinen met laad- en loskades aan diep vaarwater;
3. *Gemengde terreinen*: zijn reguliere bedrijventerreinen bestemd voor bedrijven uit de hindercategorieën 1, 2, 3 of 4, mits zij niet tot hoogwaardige terreinen of distributieparks kunnen worden gerekend;
4. *Hoogwaardige terreinen*: zijn speciaal bedoeld voor hoogwaardige productieactiviteiten en voor onderzoek en ontwikkeling, zoals in de elektrotechnische, instrumenten en optische industrie;
5. *Distributieparks*: richten zich op transport-, distributie- en groothandelsbedrijven.

Het grootste nadeel van deze indeling in vijf categorieën is de invulling in de praktijk. Bijna 90% van alle bedrijventerreinen valt in categorie 3, de gemengde terreinen. Dit overgrote aandeel van gemengde terreinen is te verklaren door het weinig onderscheidende vermogen van de typologieën en het beleid van gemeenten waar in hoofdstuk drie dieper op in wordt gegaan.

Het IBIS gebruikt sinds de publicatie van IBIS-inventarisatie (2009) een nieuwe typologie om de verschillende werklocaties te onderscheiden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen: zeehaventerreinen, bedrijventerreinen en economische zones. Bedrijventerreinen zijn aaneengesloten gebieden voor bedrijven met een minimale bruto omvang van één hectare. Vaak vallen deze terreinen samen met een of meerdere bestemmingsplannen. Bedrijventerreinen bieden in principe geen ruimte voor detailhandel en kantoren. Een uitgebreid overzicht van de nieuwe IBIS typologie van werklocaties staat in bijlage A. In Duitsland maakt men gebruik van een andere typering om bedrijventerreinen in categorieën in te delen, in paragraaf 2.4.2 wordt deze typering uiteengezet.

## 2.3 Geschiedenis en inventarisatie van bedrijventerreinen in Nederland

Het idee achter bedrijventerreinen is het scheiden van de functies wonen en werken, om daarmee te bereiken dat beide functies geen hinder van elkaar ondervinden. Dit idee bestaat ongeveer honderd jaar (Louw et al., 2009). Het scheiden van de functies wonen en werken nam geleidelijk aan toe in de loop van de twintigste eeuw. Oorzaak van de toenemende scheiding was de groeiende overlast die bedrijven veroorzaakten en de verbetering van de mobiliteit. Een nieuwe impuls die de functiescheiding tussen wonen en werken verder vergroete, is de eerdergenoemde verbetering van de mobiliteit die door de opkomst van de auto na 1950 werd bevorderd. De bedrijventerreinen waren door de hiervoor genoemde factoren genoodzaakt locaties te zoeken aan de rand van het stedelijke gebied. Tot de jaren zeventig boden de gebieden aan de randen van steden nog genoeg ruimte voor bedrijventerrein. Tijdens de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw kwamen door gebrek aan ruimte aan de randen van steden, de snelweglocaties in beeld. Een andere trend is de verschuiving naar randen van kleine steden en dorpen als ontwikkelingslocatie van

bedrijventerreinen. Verschillende tendensen zijn te ontdekken in de ontwikkelingsgeschiedenis van bedrijventerreinen in Nederland. Louw et al. (2009) delen bedrijventerreinen in op basis van de ontstaansgeschiedenis in. Ze gebruiken vier generaties:

#### *Eerste generatie bedrijventerreinen*

De eerste generatie bedrijventerreinen heeft zijn oorsprong liggen aan het begin van de industrialisatie en wordt gekenmerkt door grote alleenstaande fabriekscomplexen met in het direct omliggende gebied woningen voor de werknemers. De textielindustrie in Twente en vestigingslocaties van het bedrijf Philips zijn hier goede voorbeelden van. Onder invloed van de industrialisatie en stadsvernieuwing hebben veel bedrijventerreinen die gerekend kunnen worden tot de eerste generatie, in de jaren zeventig en tachtig een functieverandering ondergaan. Veelal zijn de terreinen getransformeerd (zie paragraaf 4.2.2) naar woningbouw.

#### *De tweede generatie bedrijventerreinen*

De tweede generatie bedrijventerreinen zijn ontstaan aan de randen van vooroorlogse woonwijken in de jaren tussen 1910 en 1940. Bedrijventerreinen van de tweede generatie zijn ingericht voor het huisvesten van diverse bedrijven. Van segmentering en vaste verkaveling was nog geen sprake. De manier van het vervoeren van goederen in het begin van de twintigste eeuw heeft een belangrijke rol gespeeld in de inrichting van de infrastructuur op en rondom de terreinen. Het goederenvervoer vond in die tijd vaak over spoor en water plaats. Hier is destijds op ingespeeld, want bedrijventerreinen van de tweede generatie hebben vaak een haven of een aansluiting op het spoorwegennet. In de loop van de tijd werden de terreinen van de tweede generatie minder geschikt. De interne ontsluiting liet vaak te wensen over en door de uitbreiding van het stedelijk gebied zijn de terreinen vaak in het stedelijk gebied te komen liggen. Hierdoor is een aansluiting op het hoofdwegennet moeilijk te realiseren. Aangezien de aansluiting op het hoofdwegennet steeds belangrijker werd voor ondernemers, hadden de bedrijventerreinen van de tweede generatie geen rooskleurige toekomst. De ongewenst grote diversiteit aan bedrijven op de terreinen samen met de slechte bereikbaarheid via de weg, spelen een grote rol in leegstand die vaak voorkomt op bedrijventerreinen van de tweede generatie.

#### *De derde generatie bedrijventerreinen*

Tussen 1950 en 1980 zijn bedrijventerreinen van de derde generatie ontwikkeld. In tegenstelling tot de bedrijventerreinen van de tweede generatie zijn de bedrijventerreinen van de derde generatie wel goed aangesloten op het hoofdwegennet. Hiermee is ingespeeld op het toenemende vrachtverkeer dat via de weg plaatsvond. Ook heeft het eerdergenoemde toegenomen autobezit en het verlangen naar functiescheiding invloed gehad op de lokalisering van de bedrijventerreinen van de derde generatie. De terreinen van de derde generatie zijn voornamelijk gesitueerd aan de randen van woonwijken uit de jaren vijftig en zestig. Er wordt onderscheid gemaakt tussen natte en droge terreinen van de derde generatie. Het verschil zit in het wel of niet aanwezig zijn van een haven, waarbij de natte terreinen wel een haven hebben en de droge niet. Aansluitingen op het spoor kwamen veel voor op zowel de natte als op de droge terreinen van de derde generatie. Doordat spoor- en havenfaciliteiten in de loop van de jaren tachtig aan importantie verloren is er op deze bedrijventerreinen ook sprake van leegstand. Het transformeren van de bedrijventerreinen van de derde generatie is ook aan de orde (zie hoofdstuk vier).

#### *De vierde generatie bedrijventerreinen*

Vanaf het midden van de jaren tachtig zijn de bedrijventerreinen van de vierde generatie ontwikkeld. Het verschil met de vorige generaties is groot. Infrastructurele verbindingen via spoor of water komen nauwelijks meer voor, het merendeel van de terreinen is alleen via de weg bereikbaar. De goede bereikbaarheid via de weg sluit ook aan bij de veranderende eisen van bedrijven. Uit de onderzoeken van Pellenbarg (1977), Besselink et al. (1988), Kok et al. (1999) en Boelens (2009), blijkt

dat de pullfactoren bereikbaarheid, verkeersligging en de representativiteit van het gebouw belangrijker worden, vooral vanaf de jaren tachtig. De schaalgrootte van de bedrijventerreinen van de vierde generatie is over het algemeen kleiner dan bij de bedrijventerreinen van de tweede en de derde generatie. Niet alle terreinen zijn kleinschalig opgezet, uitzonderingen zijn voornamelijk te vinden bij de terreinen die hoofdzakelijk logistieke bedrijven huisvesten. De oorzaak van het verschil in schaalgrootte ligt in de veranderende economische structuur die wordt gekenmerkt door de overgang van grootschalige industrie naar kleinschalige dienstverlening. Een overeenkomst tussen de bedrijventerrein van de vierde, tweede en derde generatie is de ligging. Ook de bedrijventerreinen van de vierde generatie zijn gelegen aan de randen van steden (ETIN, 2007).

Een term die past bij het beleid en de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Nederland is: padafhankelijkheid. Onder padafhankelijkheid wordt in deze context verstaan dat voorgaande maatregelen hebben bijgedragen aan het beleid van vandaag de dag. Het idee dat ongeveer honderd jaar geleden is ontstaan om de functies wonen en werken te scheiden, zodat ze geen hinder van elkaar hebben, heeft de twintigste eeuw en het begin van de eenentwintigste eeuw overleefd. In het beleid omtrent bedrijventerreinen wordt een bedrijventerrein nog steeds als een monofunctioneel concept gezien (Louw et al., 2009). In tegenstelling tot het voorgaande zijn er nu ook geluiden te horen die functiemenging bemoedigen. Over functiemenging is in hoofdstuk drie meer te lezen.

Ruim honderd jaar bedrijventerreinen in Nederland heeft er toe geleid dat 2,5 procent van het totale landoppervlak van Nederland bezet wordt door bedrijventerreinen (berekend met de bruto oppervlakten van bedrijventerreinen in Nederland). Het bruto oppervlak van een bedrijventerrein is de totale oppervlakte van het bedrijventerrein met een bedrijfsbestemming, inclusief de andere binnen de begrenzing van het bedrijventerrein aanwezige functies. Het netto oppervlak is de som van alle uitgeefbare of in erfpacht uitgeefbare kavels, zowel niet-uitgegeven als uitgegeven kavels (ARCADIS, 2011). De verhouding tussen deze twee elementen wordt de netto-brutoverhouding genoemd en wordt gebruikt om aan te geven hoe intensief de ruimte op een bedrijventerrein gebruikt wordt. De gemiddelde netto-brutoverhouding in Nederland is ongeveer 75 procent (Renes et al., 2009). In totaal waren er in Nederland op 1 januari 2010 3.616 bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen namen beslag op 101.556 hectare bruto grond. Het netto oppervlak aan bedrijventerreinen bedroeg 74.847 hectare. Dit levert een netto-brutoverhouding op van 73,7 procent. In figuur 2.3.1 is een overzicht te zien van de totale voorraad werklocaties in Nederland waarbij onderscheid is gemaakt in type werklocatie, zoals door ARCADIS (2011) is beschreven.

Figuur 2.3.1 Voorraad werklocatie naar type werklocatie 2010

Typologie werklocatie of combinatie	Bruto oppervlak (in hectare)	Netto oppervlak (in hectare)
X: Onbekend	258	188
A: Zeehaventerrein	19280	12302
B: Bedrijventerrein	80503	61338
C: Economische zone (algemeen)	247	201
C1: Retail, meubelboulevards	555	389
C1: Retail, meubelboulevards / C3: Zorglocaties / C4: Platformgebonden bedrijvigheid	45	35
C2: Onderwijslocaties	48	33
C2: Onderwijslocaties / C5: Agribusinesscomplexen	23	23
C3: Zorglocaties	32	23
C4: Platformgebonden bedrijvigheid	320	88
C5: Agribusinesscomplexen	256	227

Bron: ARCADIS (2011)



Na de Tweede Wereldoorlog is het aantal bedrijventerreinen in Nederland sterk gestegen. De oorzaak van deze stijging is de snelle industrialisatie die na de Tweede Wereldoorlog op kwam zetten. Jarenlang zijn er subsidies uitgegeven aan gebieden die achterbleven bij de economische ontwikkeling in de rest van Nederland om ook in die gebieden nieuwe bedrijventerreinen aan te kunnen leggen. De industrialisatie zwakte af, maar de groei van het oppervlak aan bedrijventerreinen bleef. Vanaf 1967 tot 1976 lag de groei van het oppervlak bedrijventerreinen in Nederland gemiddeld rond de duizend hectare per jaar (Louw et al., 2009). Vanaf 1976 heeft IBIS de groei van bedrijventerreinen in kaart gebracht. Het gemiddelde oppervlak aan bedrijventerreinen dat per jaar in Nederland is uitgegeven tussen 1976 en 2008 bedroeg 878 hectare per jaar. Het aantal hectare dat wordt uitgegeven volgt de economische ontwikkeling van Nederland, zoals te zien is in figuur 2.3.2. In het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw viel de vraag naar bedrijventerreinen samen met de Nederlandse economie in een diep dal. In 1982 was het dieptepunt met een uitgifte van 231 hectare. Na 1982 ging het geleidelijk weer wat beter met de Nederlandse economie en daarmee steeg de vraag naar en uitgifte van bedrijventerreinen weer. De stijging liep door tot 1989, in dit jaar bedroeg de uitgifte 1.270 hectare. Kort hierna zakte de uitgifte door wederom een slechte economische ontwikkeling. Tussen 1997 en 1999 werd het hoogste aantal uitgegeven hectare gemeten, met ruim 1.400 hectare. In 2003 was er opnieuw een dieptepunt, opgevolgd door een groei in uitgifte tot 2007 (Olden, 2010). Uit de meest recente gegevens blijkt dat de uitgifte onder invloed van de economische recessie zijn teruggevallen 577 hectare in 2009 (ARCADIS, 2011). Er kan gesproken worden van een sterke terugval. In vergelijking met 2008 is de uitgifte in 2009 meer dan gehalveerd.

Figuur 2.3.2 Uitgifte van bedrijventerreinen in Nederland in hectare netto (1976-2007)

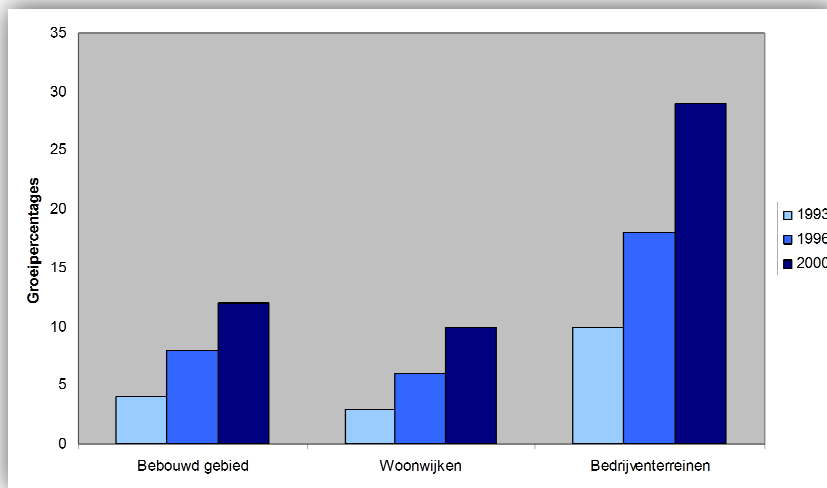


Bron: ARCADIS

Uit het voorgaande stuk kan geconcludeerd worden dat het bedrijventerreinenbeleid in Nederland heeft geleid tot een aanzienlijke groei in landoppervlak wat bezet wordt door bedrijventerreinen. Louw en Bontekoning (2006) zeggen dat de oorzaak van urban sprawl vaak wordt gezocht in de markt voor woonhuizen. Urban sprawl wordt in Nederland waar de ruimte relatief schaarser is dan in veel andere landen veel besproken. De markt voor bedrijventerreinen blijft hierbij vaak onderbelicht, terwijl blijkt dat bedrijventerreinen een groot aandeel hebben in de uitbreiding van urbane gebieden (zie figuur 2.3.3). De grote groei van bedrijventerreinen in Nederland is vooral het gevolg van de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen en is in mindere mate het gevolg van de nieuw aangelegde terreinen. De uitbreiding van bedrijventerreinen vond vooral plaats in gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid (Louw en Bontekoning, 2006).

Door het vergrote aandeel van bedrijventerrein in de uitbreiding van bebouwde gebieden, staan bedrijventerreinen steeds vaker ter discussie. De groei in 'zichtbaarheid' van de bedrijventerreinen is ook debet aan de groei in aandacht van de politiek. De meeste nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd langs belangrijke verkeerswegen. Doordat veel mensen over verkeerswegen reizen krijgt de problematiek die bestaat rond bedrijventerreinen meer 'bekendheid'. De lage design kwaliteit van de bebouwing op de bedrijventerreinen (zie hoofdstuk drie) komt hierdoor vooral naar voren. Maar ook problemen als versnelde veroudering, leegstand, overaanbod, lage grondprijzen en de afwezigheid van goede marktwerking staan meer ter discussie. In hoofdstuk drie worden deze problemen besproken samen met de eventuele oplossingsrichtingen.

Figuur 2.3.3 Groeipercentages van bebouwde gebieden in Nederland



Bron: Louw en Bontekoning (2006)

## 2.4 Planningsystematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland

### 2.4.1 Planningsystematiek van bedrijventerreinen in Nederland

De overheid heeft zich als taak gesteld voldoende ruimte aan te bieden voor de behoefte van bedrijven. Bedrijventerreinen in Nederland voorzien voor een groot deel in de ruimtebehoefte voor bedrijven die zich vestigen in Nederland. Veertig procent van de bedrijven in Nederland zijn gevestigd op bedrijventerreinen. Ongeveer 34% van de totale beroepsbevolking in Nederland is werkzaam op bedrijventerreinen en 34% van de toegevoegde waarde in Nederland wordt op bedrijventerreinen gegenereerd (Louw et al., 2009). De verwachting is dat de importantie van bedrijventerreinen voor de Nederlandse economie zal toenemen (Weterings et al., 2008). Geconcludeerd kan worden dat bedrijventerreinen een aanzienlijke rol spelen in de Nederlandse economie. De actoren die een grote rol hebben in het takenpakket die bestaat bij bedrijventerreinen zijn vooral overheden. In Figuur 2.4.1 is een overzicht te zien met de verschillende fasen en de actor die in deze fase een rol speelt. De donkerblauwe kleur geeft aan dat de desbetreffende partij zich hier mee bezig houdt. Lichtblauw geeft aan dat de desbetreffende partij zich er bezig mee zou kunnen houden.

Figuur 2.4.1 Rolverdeling tussen partijen

	Planning	Programmering	(Her)ontwikkeling	Uitgifte	Beheer
Gemeente					
Private partijen					
Provincie			Subsidies		
Rijk			Subsidies		

Bron: Van Dinteren (2011).

Het Rijk speelt een relatief kleine rol bij de planning van bedrijventerreinen. Het beleidskader waarbinnen de planning plaatsvindt op het rijksniveau wordt gevormd door structuurvisies. Het Rijk stelt de landelijke behoefte-ramingen op voor bedrijventerreinen en zorgt voor subsidiëring van de herstructureringsopgave. Het vaststellen van de behoefte-ramingen wordt gedaan door het Centraal Planbureau (CPB) met behulp van de Bedrijfslocatiemonitor (BLM). Bij de BLM wordt de vraag naar bedrijventerreinen berekend op basis van vier scenario's (Olden, 2010). Het Rijk heeft besloten het 'transatlantic market' scenario te gebruiken als uitgangspunt voor de planning van bedrijventerreinen. Dit scenario heeft het verbeteren van de 'verbinding' tussen Europa en de Verenigde Staten centraal staan. Van de vier scenario's die zijn opgesteld is het 'transatlantic market' één van de twee midden scenario's, zoals te zien is in figuur 2.4.2. Bij ramingen op basis van het 'transatlantic market' scenario blijkt dat tot 2021 het totaal aantal hectare bedrijventerrein nog zal moeten toenemen. Na 2020 zal er alleen sprake zijn van een vervangingsvraag en zal de vraag naar uitbreiding negatief zijn (Olden, 2010).

Figuur 2.4.2 Toename van de vraag naar bedrijventerreinen (inclusief zeehaventerreinen in netto hectare).

Scenario	2004-2020	2021-2030	2031-2040
Strong Europe	9.180	-440	-370
Transatlantic Market	14.620	-1.700	-1.780
Regional Communities	4.200	-3.720	-3.570
Global Economy	17.640	2.630	2.120

Bron: Louw et al. (2009).

In de jaren negentig is de bedrijfslocatiemonitor (BLM) geïntroduceerd. Al snel na de introductie waren de eerste kritieken te horen. Deze kritiek is voor een belangrijk deel gebaseerd op de onbetrouwbaarheid van de kengetallen die worden gebruikt. Ook staat het verband tussen de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de vraag naar bedrijventerreinen ter discussie. Oorzaak van deze discussie is de zwakheid van het verband. Slechts een kwart van de variantie in het terreingebruik is te verklaren door het aantal werknemers (Centraal Planbureau, 2002)<sup>1</sup>. Dit is opmerkelijk te noemen, omdat dit verband de basis van de methode vormt (Van Dinteren, 2009). Vandaag de dag kunnen we niet spreken over de rolverdeling tussen overheden op het gebied van bedrijventerreinen zonder het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) (zie hoofdstuk drie) te noemen. Het Convenant geeft namelijk een duidelijke rolverdeling aan tussen de drie overheden. Grootste verandering is de verplichting tot regionale samenwerking van gemeenten en de controle die de provincie hierop moet uitvoeren.

De rol van de provincie is het beste te vergelijken met de rol van een regisseur. Nederlandse provincies stellen een eigen beleidskader vast. De provincies moeten ervoor zorgen dat de nationale

<sup>1</sup> Binnen sectoren bestaat een significant verband tussen het ruimtegebruik en het werknemersbestand van vestigingen. De verklaringsgraad is echter niet erg groot; ongeveer 24% van de variantie in het terreingebruik wordt verklaard uit de variantie in het aantal werknemers. De overige 76% moet dus worden toegeschreven aan andere factoren. Het is mogelijk, dat het verband tussen het ruimtegebruik en de werkgelegenheid niet-lineair is, zoals is aangenomen (Centraal Planbureau, 2002).

planningsopgave naar provinciaal schaalniveau vertaald wordt in een structuurvisie. In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) is afgesproken dat regionale samenwerking tussen gemeenten moet worden gecoördineerd door de provincies. Gebeurt dit niet dan moet de provincie dit bij de gemeentes afdwingen (voor meer informatie over regionale samenwerking zie hoofdstuk vier). Het bevorderen van de regionale samenwerking kan op meerdere manieren, maar volgens Van Dinteren (2010) wordt nog te vaak de spreekwoordelijke wortel gebruikt in plaats van de stok. Het bereiken van regionale samenwerking gebeurt vaak via het poldermodel. Veelvuldig overleg, afstemming en overtuigingskracht zijn veel genoemde termen als het gaat om het komen tot regionale samenwerking tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinen. Het toetsen van bestemmingsplannen werd nauwelijks gedaan en het instrument: de aanwijzing, werd zo goed als nooit gebruikt (Van Dinteren, 2009). Bij het opstellen van de eerdergenoemde planningsopgave gebruiken de provincies de SER-ladder methode (Olden, 2010). In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) is het gebruik van de SER-ladder methodiek als uitgangspunt bij de gemaakte afspraken verplicht gesteld voor het Rijk, de provincies en de gemeenten. Bij het gebruik van de SER-ladder wordt er eerst gekeken naar de bestaande voorraad van bedrijventerreinen die kan worden benut, alvorens nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd. Er wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie. De noodzaak wordt afgemeten aan de uitbreidings- en vervangingsvraag naar nieuwe bedrijventerreinen en de mogelijkheid om door middel van aanpassingen in de vorm van herstructurering (zie paragraaf 3.2.2 voor de vormen van herstructurering) en intensivering van het bestaande areaal. Staat de noodzaak dan nog overeind, dan kan er voor worden gekozen om over te gaan tot het aanleggen van een nieuw terrein.

De hoofdaanbieders van bedrijventerreinen in Nederland zijn de gemeenten. Van ongeveer 85 procent van het totaal oppervlak aan bedrijventerreinen in Nederland zijn de gemeenten de aanbieder (Renes et al., 2009). Door de Nederlandse gemeenten wordt het doel gesteld dat er ten allen tijde terstond uitgeefbare bedrijventerreinen aanwezig zijn binnen de gemeente (Segeren et al., 2005). Deze denkwijze is al decennia lang dominant bij de Nederlandse gemeenten en is een van de oorzaken van de ontstane problematiek die in hoofdstuk drie besproken wordt. Om ervoor te zorgen dat er genoeg bedrijventerreinen op voorraad zijn, moeten gemeenten voorspellingen doen over de toekomstige vraag. De voorspellingen worden op verschillende manieren gedaan. Kleinere gemeenten besteden het vaak uit. Af en toe wordt de raming die gemaakt wordt door de provincie overgenomen. Een manier die tevens wordt gebruikt is gebaseerd op extrapolatie. De uitgiften van de voorgaande jaren worden dan geëxtrapolleerd. Doormiddel van laatstgenoemde ramingmethoden bepalen gemeenten hoeveel oppervlak aan nieuwe bedrijventerreinen wordt toegevoegd aan het bestaande areaal. Er kan onderscheid gemaakt worden in het type bedrijf dat de grond mag aankopen en onder welke voorwaarden dat gebeurt. Het onderscheid in type bedrijven kan worden gemaakt door de invulling die aan de voorschriften van de bestemmingsplannen worden gegeven (Renes et al., 2009). In bestemmingsplannen maken de gemeenten duidelijk wat voor type bedrijvigheid ze toelaten, aan welke milieunormen de bedrijvigheid moet voldoen en aan welke bebouwingsvoorschriften de bedrijvigheid zich moet houden. Wel geldt de motivatievereiste voor gemeenten die nieuwe bestemmingsplannen willen vaststellen voor nieuwe bedrijventerreinen. Met de motivatievereiste moeten gemeenten laten zien dat zij de eerdergenoemde SER-ladder methode hebben gebruikt.

De gemeente is zoals eerder gezegd een dominante instantie wat betreft het beleid van bedrijventerreinen. In figuur 2.4.1 is te zien dat de gemeente zich bezighoudt met de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Louw et al. (2009) beschrijven zes modellen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Deze modellen zijn in figuur 2.4.3 weergegeven. Model B is in Nederland het meest voorkomende model met de gemeente als de dominante instantie. Ruwe bouwgrond (vaak agrarische grond) wordt aangekocht door de gemeente. De gemeente maakt de

grond bouwrijp en verdeelt de grond in percelen en openbare ruimte. De percelen worden verkocht aan bedrijven die het perceel laten bebouwen met bedrijfspanden. De openbare ruimte blijft in bezit van de gemeente. Waardoor de gemeente verantwoordelijk blijft voor het beheren (zie figuur 2.4.1) van de openbare ruimte. De modellen C en D komen weinig voor in Nederland. Als de modellen voorkomen is het altijd in combinatie met het in Nederland dominante model B. Bij de modellen C en D zijn vaak private partijen (zie figuur 2.4.3), zoals projectontwikkelaars, de instantie die kavels van een bedrijventerrein aankoopt om ze vervolgens geschikt te maken voor verhuur. De modellen E en F richten zich op een grotere participatie van private partijen. In Nederland komt dit zeer zelden voor. Wel is er een trend waarneembaar dat private inmenging bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen als positief wordt gezien. In invloedrijke publicaties, zoals THB, (2008), Commissie Jorritsma, (2009), Roadmap Verzakelijking, (2010) en het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010), is dit terug te zien. Over een grotere participatie van private partijen is in hoofdstuk drie meer te lezen.

Figuur 2.4.3 Modellen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen

Activiteit →	Grond-exploitatie	Bouwen van bedrijfspanden	Bouw-exploitatie	Bouw-exploitatie
Model ↓				
A	Eindgebruiker regelt alles voor eigen gebruik			
B	Grond-exploitant	Eindgebruiker		
C	Grond-exploitant	Ontwikkelaar	Eindgebruiker koopt en exploiteert eigen gebouw	
D	Grond-exploitant	Ontwikkelaar	Belegger / verhuurder	Eindgebruiker huurt
E	Bouwontwikkelaar is ook grondexploitant		Eindgebruiker koopt en exploiteert eigen gebouw	
F	Bouwontwikkelaar is ook grondexploitant		Belegger / verhuurder	Eindgebruiker huurt

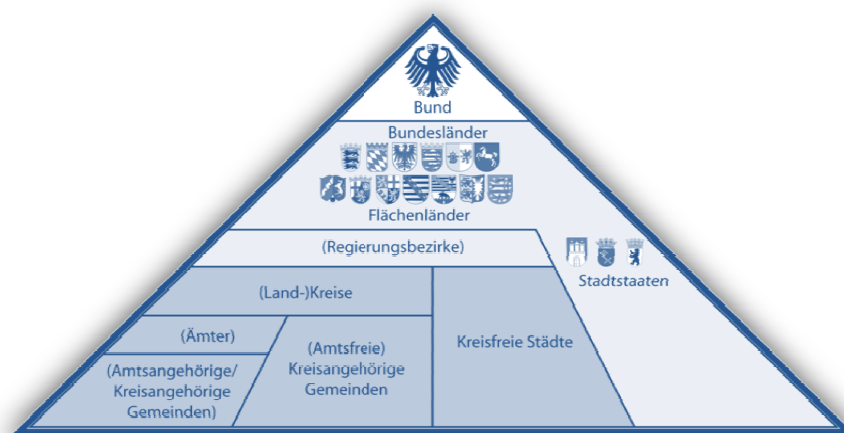
Bron: Louw et al. (2009)

Het beleid omtrent bedrijventerreinen wordt niet alleen beïnvloed door overheden. Instanties als VNO-NCW, MKB-Nederland, de Kamer van Koophandel en het verenigd plaatselijk bedrijfsleven hebben ook belang bij de vorm van het beleid dat op bedrijventerreinen gevoerd wordt. De vorige instanties zijn vaak positief over het uitbreiden van het huidige areaal bedrijventerreinen en komen vaak in actie zodra er tekorten dreigen. Er zijn ook instantie die bedrijventerreinen als bedreiging zien. Enkele van deze instanties zijn: milieuorganisaties, organisaties voor de bescherming van natuur en landschap en bewonersgroepen (Louw et al., 2009).

## 2.4.2 Planningsystematiek van bedrijventerreinen in Duitsland

De federale staat Duitsland bestaat in zijn huidige gedaante pas sinds 3 oktober 1990. Sinds de dag van de hereniging van Oost en West Duitsland bestaan er in totaal zestien deelstaten (Länder). Drie van de deelstaten zijn tevens stadstaten (Berlijn, Bremen en Hamburg). De structuur van besluitvorming in Duitsland heeft een gedecentraliseerd karakter. De deelstaten hebben elk een eigen grondwet, parlement en regering. De Bondsregering die een kader stelt voor het beleid van de deelstaten, heeft zichzelf als doel gesteld; gelijkheid in leefomstandigheden in heel Duitsland (Kreukels en van Vliet, 2001). Als taakstelling heeft de Bondsregering richtlijnen op te stellen volgens de zogenaamde 'Raumordnungspolitischer Orientierungs- und Handlungsrahmen', waarbij nationale en internationale ontwikkelingen de drijfveren zijn voor de beleidsrichting (Bruinsma et al., 2000). Onder het niveau van de deelstaten bestaan op volgorde van bestuurlijk schaalniveau de districten (Regierungsbezirke), de gewesten (Kreise) en de gemeenten (Gemeinde) (zie figuur 2.4.4).

Figuur 2.4.4 Bestuurlijke indeling van Duitsland



Bron: David Liuzzo (2006)

De Bondsregering kan niet zelfstandig handelen op het gebied van de ruimtelijke ordening (Raumordnung). De bevoegdheden die de Bondsregering heeft, kunnen alleen in samenwerking met de Länder worden verricht. De Bondsregering stelt richtlijnen op om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Länder moeten zich aan de richtlijnen houden bij het ruimtelijk plan (Landesentwicklungsplan) dat verplicht moet worden opgesteld door de ministeries van de Länder. Onder het niveau van de Bondsregering en de Länder wordt niet meer gesproken over ruimtelijke ordening. Bij Duitse gemeenten wordt gesproken over Städtebau, wat onderverdeeld is in Bauleitplanung en Flächennutzungsplanung. Het Flächennutzungsplan moet overeenkomen met de richting van de ruimtelijke plannen die de Regierungsbezirke (Gebietsentwicklungspläne) en de deelstaten (Landesentwicklungspläne) opstellen. Met het Flächennutzungsplan wordt een ruimtelijk plan gemaakt voor de hele gemeente en wordt een schetsmatig overzicht gegeven van beoogde bestemmingen. In het Bebauungsplan, vergelijkbaar met het Nederlandse Bestemmingsplan, worden regels opgesteld die vooral het bouwen moeten reguleren (Kreukels en van Vliet, 2001).

Het karakter van het beleid voor bedrijventerreinen in Duitsland is evenals in Nederland voorwaardenscheppend. Het doel van het beleid is een goed vestigingsklimaat creëren voor handel en industrie door een kwalitatief hoogwaardig aanbod van bedrijventerreinen. Beleid voor bedrijventerreinen in Duitsland wordt gevormd door drie of vier overheidsniveaus. De overheidsniveaus zijn de Bondsregering (de nationale overheid), de Länder (de deelstaten), de Bezirke (de regio's) en de Gemeinden (de gemeenten) (Bruinsma et al., 2000).

STOGO (2007) heeft een analyse gemaakt van de verschillende beleidsvormen op het gebied van bedrijventerreinen in enkele landen gelegen rondom Nederland, waaronder Duitsland. Gebaseerd op deze analyse wordt een overzicht gegeven van het beleid voor bedrijventerreinen in Duitsland. De Bondsregering vervult geen hoofdrol. Ze stelt een kader op waarbinnen de Länder hun eigen beleid mogen bepalen. Het kader van de Bondsregering geeft sturing door middel van een raamwerk met algemene richtlijnen. Het instrumentarium van de Bondsregering, omvat onder andere het geven van belastingvoordelen en subsidies. Met deze instrumenten willen ze regionale verschillen in Duitsland verkleinen. Door middel van deze financiële middelen en regelgeving geven de Bondsregering en de Länder een uniform wettelijk kader voor elke gemeente in Duitsland.

Een nationaal dekkende planningsopgave wordt niet door de Bondsregering gemaakt. De Länder hebben veel vrijheid bij het bepalen van het ruimtelijk beleid, maar ook op het schaalniveau van de Länder wordt geen planningsopgave gemaakt. De deelstaat Nordrhein-Westfalen vormt een uitzondering hierop. De focus van het beleid van de Länder ligt bij het vaststellen van de hoofdlijnen. Het geven van beleidsdoelstellingen en richtinggevend uitspraken zijn hierbij belangrijke elementen. In het eerdergenoemde Landesentwicklungsplan worden deze vastgelegd. Voor de uitwerking zijn de lagere overheden verantwoordelijk. De eerdergenoemde uitzondering van de deelstaat Nordrhein-Westfalen stelt in haar Landesentwicklungsplan dat in de Gebietsentwicklungspläne (regionale structuurplannen) en de lokale ruimtelijke plannen er voor de vraag naar bedrijventerreinen voldoende ruimte wordt vrijgehouden. In stedelijke gebieden is dit niet altijd eenvoudig (STOGO, 2007).

Door de Bezirke wordt een Regionalplan opgesteld. Hierin is de planningsopgave van de betreffende Bezirke opgesteld. In het Regionalplan wordt een programma gemaakt voor de te ontwikkelen bedrijventerreinen. De vraag naar bedrijventerreinen wordt bepaald door middel van een raming. Per deelstaat verschilt de methode die gebruikt wordt voor de raming. In Nordrhein-Westfalen wordt een ramingmethodiek gebruikt genaamd: GIF PRO(Gewerbe und Industrie prognose) dit prognose-instrument calculeert de toekomstige behoefte aan verschillende typen langgebruik. De uitkomst van deze raming wordt gebruikt om de vraag naar bedrijventerreinen te verdelen per gemeente. In het Regionalplan zit tevens een locatieaanwijzing die globaal van karakter is.

Net als in Nederland hebben gemeenten in Duitsland de meest dominante rol. De gemeenten zijn over het algemeen verantwoordelijk voor de uitgifte, ontwikkeling en het beheer (zie figuur 2.4.2. In Duitsland wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden. Intergemeentelijke samenwerkingsverbanden hebben vaak de verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen en uitgeven van bedrijventerreinen in stedelijke gebieden. In landelijke gebieden is deze rol weggelegd voor de gemeente. Duitse gemeenten hebben twee planvormen, namelijk het Bebauungsplan en het Flächennutzungsplan. Het Bebauungsplan is juridisch bindend. Het is vergelijkbaar met het bestemmingsplan in Nederland. Het stelt vast aan welke voorwaarden de bouw moet voldoen. Op dit vlak bestaat een verschil met het Nederlandse bestemmingsplan. Het Bebauungsplan richt zich in mindere mate op het sturen van de manier van grondgebruik en in grotere mate op het sturen van de bouw. Het Flächennutzungsplan heeft geen juridische binding voor burgers. Het bevat alleen bindende regels die gelden binnen de overheidslaag (Bundesrecht, 2011).

Duidelijk is dat de Duitse overheid een grote vinger in de pap heeft bij ruimtelijke ontwikkelingen. Uitzonderingen bestaan, de private sector heeft incidenteel de rol van initiatiefnemer. In de jaren negentig van de vorige eeuw is voor de inmenging van de private sector een ruimtelijk plan geïntroduceerd. Het Vorhaben en Erschliessungsplan stelt voorschriften op over de bouw en regelt wat voor gebruik van het projectgebied is toegestaan. Het zorgt daarmee voor een brug die geslagen wordt tussen de Duitse stedenbouw en stedelijke planning (Bundesrecht, 2011). Het is een



kaderstellend plan voor inmenging van de private sector. Door de participatie van private partijen te introduceren bij de ontwikkeling is het mogelijk de realisatie van projecten te versnellen. De overheid blijft wel betrokken. Zij is verantwoordelijk voor het verstrekken van bouwvergunningen (Kreukels en van Vliet, 2001). In figuur 2.4.5 is een overzicht gegeven van de planning van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland.

Figuur 2.4.5 Overzicht van de planning van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland

Land →	Nederland	Duitsland
Model ↓		
<b>Beleid Rijksoverheid</b>	<b>Nota Ruimte en Actieplan Bedrijventerreinen</b> Algemeen ruimtelijk en regionaal economisch beleid; niet specifiek voor bedrijventerreinen	<b>Landesentwicklungsplan</b> Specifiek beleid en richtlijnen voor bedrijventerreinen
<b>Planningsopgave</b>	<b>Nationaal</b> Nota Ruimte en Actieplan Bedrijventerreinen <b>Intermediair</b> Streekplan/Omgevings Plan	<b>Intermediair</b> Regionalplan
<b>Locatieaanwijzing</b>	<b>Intermediair</b> Streekplan	<b>Intermediair</b> Regionalplan
<b>Bestemming</b>	<b>Lokaal</b> Structuurplan Bestemmingsplan	<b>Lokaal</b> Flachennütungsplan Bebauungsplan
<b>Realisatie en uitgifte</b>	<b>Lokaal</b> Gemeentelijk Grondbedrijf	<b>Intergemeentelijk/ Lokaal</b> Intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappij (Landesentwicklungsgesellschaft)
<b>Herstructurering</b>	<b>Lokaal</b> Gemeentelijk Grondbedrijf	<b>Intergemeentelijk</b> Intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappij (Landesentwicklungsgesellschaft)
<b>Doel herstructurering</b>	Revitalisering openbaar gebied	Herontwikkeling en transformatie
<b>Betrokkenheid nationale overhead</b>	Financiële steun via Subsidies	Beperkt
<b>Intergemeentelijke samenwerking</b>	Planning en Programmering	Realisatie en herstructurering
<b>Voorbeeld instrumentarium</b>	Nvt	Gewerbeflächenpool

Bron: STOGO (2007)

In Duitsland wordt net als in Nederland (zie paragraaf 2.2) ook onderscheid gemaakt tussen verschillende typen bedrijventerreinen. Dit gebeurt alleen niet op dezelfde manier. Het onderscheid in Duitsland wordt gemaakt op basis van de impact die de activiteiten op het bedrijventerrein hebben voor het milieu. De bedrijventerreinen waar alleen licht industriële activiteiten getolereerd worden en die weinig impact hebben op het milieu worden Gewerbegebieten genoemd. Bedrijventerreinen waar zwaardere industriële activiteiten worden toegelaten en die een grotere impact hebben op het milieu krijgen de naam Industriegebieten. Sondergebieten zijn ingericht voor het huisvesten van detailhandel, toerisme cultuur, economie, onderwijs, energiewinning, gezondheidszorg en recreatie. Grootschalige detailhandel is alleen toegestaan op de daarvoor speciaal ingerichte Sondergebieten. Kerngebieten bevinden zich meestal in de centra van steden, waar diverse economische functies zich mogen huisvesten. In Gemischte Gebieten is het mogelijk om niet storende economische activiteiten en woningbouw te mengen. Centraal in de stad de Kerngebieten en aan de rand van de stad of buiten de stad de Sondergebieten. Uitzonderingen zijn de Kerngebieten die op decentrale locaties zijn ontwikkeld. Deze Kerngebieten zijn meestal ontwikkeld voor het onderbrengen van grote kantoorpanden. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor toelaten van de verschillende activiteiten tot het juiste type bedrijventerrein (Hennings, 2004) en (Bundesrecht, 2011).

Zoals in hoofdstuk twee is vermeld gebruiken Nederlandse provincies bij het opstellen van hun planningsopgave de SER-ladder. In Duitsland wordt een soortgelijke gedachtegang gebruikt voor bedrijventerreinontwikkeling binnen stedelijke gebieden. Binnen stedelijke gebieden wordt het zwaartepunt gelegd op hergebruik. Door de deelstaat Nordrhein-Westfalen wordt een methode gebruikt die lijkt voort te vloeien uit de methodiek van de SER-ladder. In het Landesentwicklungsplan worden lagere overheden verplicht zich te houden aan een aantal voorschriften. Net als bij de SER-ladder heeft goed gebruik van de bestaande voorraad (braakliggende gronden, ongebruikte gronden, concentratie en verdichting (zie hoofdstuk drie) de voorkeur boven het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen of uitbreiding.

De herontwikkeling van Brachflächen (brownfield) is een belangrijke pijler in de Duitse ruimtelijke ordening. In Duitsland ligt een oppervlak van ongeveer 130.000 hectare Brachflächen (STOGO, 2007). De term brownfield (Brachflächen) geniet in Nederland niet veel bekendheid. De oorzaak van deze relatieve onbekendheid ligt aan de oorsprong van de term. De uitgestrekte mijnbouw en industriegebieden in de omringende landen van Nederland raakten in de loop van de vorige eeuw veelal in onbruik en kregen de naam brownfields of Brachflächen in Duitsland. In Nederland zijn alleen in Zuid-Limburg brownfields ontstaan op de plek waar de mijnbouwindustrie gevestigd was. De relatief late industrialisatie en de andere omgang met grote fabriekscomplexen (vaak een andere functie gekregen) zijn verantwoordelijk voor het afwezig zijn van brownfields in Nederland. De term wordt vandaag de dag ook voor andere onderbenutte of bedrijfsmatige gebieden gebruikt. Een kenmerk van deze gebieden is dat ontwikkeling binnen het gebied belemmerd wordt door het (mogelijk) voorkomen van bodemverontreiniging (Besemer en Puylaert, 2010).

Urban sprawl wordt ook in Duitsland door bedrijventerreinen aangewakkerd. Hennings (2004) noemt het de suburbanisatie van bedrijvigheid. Het streven van de overheden in Duitsland is een klimaat te creëren waar genoeg kwalitatief hoogwaardig aanbod aanwezig is voor het vestigen van bedrijvigheid. Alleen lijken de prognoses die gebruikt zijn om de vraag in kaart te brengen het aanbod te hoog in te schatten. Dit heeft als gevolg een overaanbod aan bouwrijpe grond gehad. Volgens Hennings (2004) heeft het overaanbod samen met de genereuze manier van uitgifte van bedrijventerreinen, voor een grote vraag naar nieuwe bedrijventerreinen geleid. In hoofdstuk drie wordt op deze ongewenste situatie verder ingegaan en worden oplossingsrichtingen als intensivering en functiemenging besproken.

### 3. Problematiek van bedrijventerreinen en toepasbare oplossingsrichtingen

---

Tal van invloedrijke publicaties, zoals VROM-raad (2006), THB (2008), Commissie Jorritsma (2009), Roadmap Verzakelijking (2010) en het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (2010) maken duidelijk dat er behoefte aan verandering is voor het huidige functioneren van bedrijventerreinen. Verandering is volgens bovenstaande publicaties nodig om de ontstane problemen het hoofd te bieden. In dit derde hoofdstuk worden de hoofdpunten van de problematiek van bedrijventerreinen beschreven. Nadat een duidelijk beeld is geschetst over de problematiek, worden trends op het gebied van bedrijventerreinen en oplossingsrichtingen voor de problematiek besproken. Hierbij wordt getracht de problematiek en de aanpak van Nederland en Duitsland naast elkaar in beeld te brengen.

#### 3.1 De dominante rol van de gemeente

De al eerder genoemde dominante rol die de gemeenten hebben bij de ontwikkeling, uitgifte en beheer van bedrijventerreinen, kan gezien worden als een van de belangrijke oorzaken van de huidige problematiek van bedrijventerreinen. De focus die de Nederlandse gemeenten hebben gelegd op de grondprijs en het behouden van voldoende aanbod zijn hier onder andere debet aan. De grondprijzen op bedrijventerreinen worden laag gehouden door de gemeenten om te kunnen concurreren met buurgemeenten. Dit is opmerkelijk te noemen, omdat 75 % van de bedrijven die verhuizen zich vestigen binnen dezelfde gemeenten en 96 % zich vestigt binnen de regio (Van Dinteren, 2009). De bedrijfshuisvestigingsmarkt is regionaal van karakter. Maar ook voor de arbeidsmarkt, de afzetmarkt en de markt voor de toelevering is de regio de markt. Toch hopen veel gemeenten bedrijven van 'buiten' te trekken. Kijkend naar voorgaande cijfers is dit streven niet erg realistisch te noemen. Bovendien hebben (inter)nationale investeerders de regio als laagste schaalniveau bij het zoeken naar geschikte locaties (McCann, 2010). Veelal ontbreekt vreemd genoeg het regionaal denken bij gemeenten (Royal Haskoning, 2007).

In de gedachtegang van de gemeenten is het vaststellen van de grondprijs een belangrijk punt bij het trekken of het vasthouden van bedrijven. Dit is merkwaardig, omdat de grondprijs waarschijnlijk geen beslissende factor is in het besluitvormingsproces voor vestigingsplaatskeuzes van bedrijven. De betaalde grondprijs maakt met 1,3% namelijk maar een klein deel uit van de totale investeringen die gemaakt worden door bedrijven die zich vestigen (Van Dinteren, 2008).

Door de Nederlandse gemeenten wordt het doel gesteld dat er ten allen tijde terstond uitgeefbare bedrijventerreinen aanwezig zijn binnen de gemeente (Segeren et al., 2005). De prognosemethodieken (sinds 1997 wordt de Bedrijfslocatiemonitor (BLM) voornamelijk gebruikt) die worden gebruikt door de overheden voor het bepalen van de behoefte naar bedrijventerreinen krijgen kritiek, zoals al eerder vermeld in het tweede hoofdstuk. Het op de BLM gebaseerde uitgifte beleid is ruimhartig te noemen (ETIN, 2003). Volgens van Dinteren (2008) stimuleert dit samen met de relatief lage grondprijzen op bedrijventerreinen, sprinkhanengedrag. Hierbij zijn de bedrijven de sprinkhanen en de bedrijventerreinen de velden die worden kaalgevreten. Het beleid heeft er toe geleid dat vijftig procent van de bouwgrond in Nederland de bestemming bedrijventerrein heeft, terwijl minder dan twintig procent van de bebouwde grond wordt bezet door bedrijven (Blokhuis en Schaefer, 2007). Het realiseren van een nieuwe vestiging met een betere prijs-kwaliteitverhouding op een nieuw bedrijventerrein is in veel gevallen aantrekkelijker dan een kavel te kopen van de bestaande voorraad. Verhuisgedrag wordt dus in de kaart gespeeld door het aanbodbeleid en grondprijnsbeleid van de Nederlandse gemeenten. Dit heeft als gevolg dat bedrijven niet veel

investeren in hun bebouwing en herinvesteringen blijven veelal ook achterwege met als resultaat; terreinen die geen grote waarde meer hebben. De lage waarde van snel verouderde 'kaalgevreten' bedrijventerreinen is een van de factoren die de herstructurering bemoeilijkt (zie paragraaf 3.2). Door het prijs- en uitgiftebeleid van de gemeenten zijn er problemen ontstaan bij het functioneren van bedrijventerreinen. Het kan gezegd worden dat het geen duurzaamheid uitstraalt. Om het functioneren te verbeteren wordt er naar verschillende oplossingsrichtingen gekeken.

### 3.1.1 Regionaal samenwerken

Om de dominante rol van de gemeenten in Nederland aan te pakken wordt regionale samenwerking vaak als oplossing genoemd. De eerder genoemde concurrentiestrijd tussen gemeenten leidt in veel gevallen tot lage grondprijzen en een overaanbod. Dit kan leiden tot 'sprinkhanengedrag' en een versnelde veroudering van de bestaande voorraad. De kern van het probleem zit bij de rol die gemeenten spelen. Door de THB (2008) worden deze problemen ook onderkend en is geconcludeerd dat de planning en uitvoering van de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen moet plaatsvinden in een regionale arena. Ook in Duitsland wordt het vergroten van regionale samenwerking als belangrijk gezien. Het streven is om door intensiever regionaal samen te gaan werken, de spreiding van bedrijvigheid te beperken (Dressen, 2004). In Duitsland vindt een deel van de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen al plaats in een regionale arena. In stedelijke gebieden wordt regionaal samengewerkt, maar in landelijke gebieden nog niet. Het knelpunt in Nederland ligt volgens het THB (2008) bij het ontbreken van bestuurlijke moed om het roer om te gooien. Sinds het ondertekenen van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) lijkt dit echter te veranderen. In het Convenant zijn afspraken gemaakt, waardoor regionale samenwerking tussen gemeenten bij de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen verplicht is. Redenen voor regionaal samenwerken worden onder andere gegeven door THB(2008) en de Commissie Jorritsma (2009).

Het regionaal samenwerken door gemeenten heeft volgens van Dinteren (2009) de potentie op verschillende voordelen voor de desbetreffende regio. Een breed en gevarieerd aanbod kan door regionale samenwerking gerealiseerd worden. Door specialisatie van gemeenten kunnen er verschillende typen van bedrijventerreinen worden aangeboden. Hierbij zou samenwerking door bundeling van middelen en menskracht bij onder andere de promotie en acquisitie efficiëntieverhogend werken. Door zorgvuldig ruimtegebruik (zie paragraaf 3.3.1) toe te passen bij het aanbodbeleid is een betere afstemming tussen vraag en aanbod te bereiken, waardoor het overaanbod verminderd zou kunnen worden. Hierdoor zou er relatieve schaarste kunnen ontstaan, waardoor herinvesteringen aantrekkelijker worden en de mogelijkheden voor private betrokkenheid worden vergroot. Als er bovendien afspraken gemaakt worden over de methodiek voor het bepalen van de grondprijs op basis van prijskwaliteitsverhoudingen binnen de regio wordt het tegen elkaar uitspelen van gemeenten door ondernemers tegengewerkt. In Nederland is zoals al eerder genoemd het regionaal samenwerken verplicht geworden met de invoering van het Convenant bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) (zie hoofdstuk twee). In Duitsland wordt incidenteel in stedelijke gebieden regionaal samengewerkt, maar in landelijke gebieden niet. De actoren betrokken bij de regionale samenwerking in stedelijke gebieden in Duitsland zijn niet alleen de gemeenten. Private actoren kunnen ook participeren. Intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappijen verzorgen de samenwerking tussen gemeenten en private actoren. Alleen blijft de publieke sector altijd de meest dominante partij. Een goed voorbeeld van het voorgaande is de ontwikkelingsmaatschappij in de deelstaat Nordrhein-Westfalen. De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft een intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappij genaamd: Landesentwicklungsgesellschaft (LEG). De deelstaat is zelf grootaandeelhouder binnen het LEG. Binnen het LEG bestaan er ook mogelijkheden voor participatie van andere partijen, zoals gemeenten, regio's, banken en woningbouwcorporaties. De kostendekking vindt bij minder rendabele projecten bij het LEG plaats door middel van verevenen. Hierdoor is het voor het LEG ook mogelijk om herstructureringsprojecten op te pakken. Dit soort projecten worden gefinancierd door

het grondkostenfonds, wat op haar beurt gevoed wordt door meer winstgevende vastgoedprojecten (STOGO, 2007).

Regionale financiële verevening lijkt een stap te ver bij de regionale samenwerking tussen Nederlandse gemeenten. Verevening brengt onzekerheid met zich mee. Doordat de inkomsten afhankelijk zijn van de opbrengsten uit de uitgifte nieuwe bedrijventerreinen, kunnen inkomsten mee- en tegenvallen wanneer verevening wordt gebruikt. De vraag is ook waar de opbrengsten mee verevend worden. Als de opbrengsten niet gebruikt worden voor het herstructureren (zie paragraaf 3.2) van het bedrijventerreinareaal dat noodlijdend is, blijft de problematiek rond veroudering bestaan.

Om de onzekerheid bij verevening te beperken moeten Regionale Ontwikkelingsbedrijven (ROB) een belangrijk instrument worden (THB, 2008). Voor ROB's is het minder moeilijk om de opbrengsten en de kosten tussen winstgevende en verliesgevende ontwikkelingen te verevenen dan voor de gemeentelijke grondbedrijven. De gemeentelijke grondbedrijven hebben niet zoals de ROB's één balans met de opbrengsten en kosten. Deze samenwerkingsvorm tussen gemeenten op financieel gebied wordt door de Nederlandse gemeenten als moeilijk ervaren (Van Dinteren, 2009 en Olden, 2010). Wat in Nederland moeilijk uitvoerbaar is, wordt in Duitsland al gerealiseerd. Het intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Necker Alb heeft aan het begin van deze eeuw een model ontwikkeld waarmee ze versterking van de regionale economie en zorgvuldiger ruimtegebruik willen bewerkstelligen. In een bedrijventerreinenpool kunnen gemeenten op vrijwillige basis (bouwrijpe) kavels op bedrijventerreinen inbrengen. De (bouwrijpe) kavels die ingebracht worden in de pool zijn bestemd voor bedrijven van buiten de gemeente (de kavels zijn niet exclusief voor bedrijven van buiten de gemeente). De gemeente mag geen grond aanbieden aan bedrijven van buiten de gemeente die niet in de regionale bedrijventerreinenpool is opgenomen. Middelen en menskracht worden gebundeld, om een hogere kwaliteit aan te bieden en het risico dat de uitgifte van nieuwe terreinen met zich meebrengt te delen. Niet alleen het risico wordt gedeeld. Het beheer van de pool valt onder de verantwoordelijkheid van het samenwerkingsorgaan. Het samenwerkingsorgaan draagt ook zorg voor de verdeling van de opbrengsten en de kosten tussen de gemeenten. Voor gemeenten die geen ruimte hebben voor nieuwe ontwikkeling van bedrijventerrein bestaat ook de mogelijkheid tot deelnemen aan de pool. In plaats van (bouwrijpe) kavels brengen zij kapitaal in. De onnodige concurrentie tussen buurgemeenten zou door dit instrument kunnen afnemen. Hierdoor kunnen problemen, zoals het overaanbod aan terreinen met te lage grondprijzen afnemen en kan het functioneren van de bedrijventerreinen verbeteren.

### 3.1.2 Stijging van grondprijzen

Een andere manier om opbrengsten te genereren voor het aanpakken van de problematiek van bedrijventerreinen, is door een stijging van de grondprijzen te realiseren. De grondprijzen op bedrijventerreinen zijn de laatste tien jaar wel gestegen (tussen 2000 en 2007 bijna verdubbeld), maar de stijging is kleiner dan de stijging van grondprijzen die plaats heeft gevonden op de woningmarkt (van Dinteren, 2009). Het THB (2008) gaat uit van een gemiddelde grondprijsstijging van tien procent. Gezien het kleine deel dat de grondprijs uitmaakt van de totale investeringskosten van een bedrijfsvestiging (zie paragraaf 3.1), rijst de vraag of hier niet meer winst behaald kan worden. Van Dinteren en van der Krabben (2008) stellen voor om de grondprijzen niet met tien procent te verhogen, maar streven naar een aanzienlijk hogere prijsstijging. De opbrengsten uit deze verhoging zullen moeten leiden tot goede uitvoering van de herstructureringsopgave en het creëren van reserves voor onderhoud en toekomstige herstructureringsprojecten.

Volgens van Dinteren en van der Krabben (2008) kan de voorgestelde prijsstijging op twee manieren worden gerealiseerd. Door op regionaal niveau te plannen kan verantwoorde schaarste worden

bewerkstelligd. Risico hierbij is dat de schaarste te groot wordt, waardoor een tekort aan terstond uitgeefbare bedrijventerreinen ontstaat. Een tweede manier is om de reële kosten in rekening te brengen bij de grondprijs op bedrijventerreinen. Dat betekent dat eveneens de kosten van het toekomstige beheer en onderhoud en de kosten van de eventuele negatieve externe effecten die ontstaan bij de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen mee worden genomen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het inperken van het eerdergenoemde sprinkhanengedrag dat kan ontstaan bij uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen. De kostprijs van de grond op bedrijventerreinen zal dus toenemen. Bij het uitvoeren van het laatstgenoemde zou het effect op de markt kunnen zijn dat de gemeenten een minder genereus uitgiftebeleid gaan voeren, doordat winst genereren moeilijker wordt.

### 3.1.3 Versnipperde eigendomsstructuur

Om plannen die in de vorige paragrafen genoemd zijn, maar ook het herstructureren van bedrijventerreinen (zie paragraaf 3.2) goed van de grond te laten komen is samenwerking met de ondernemers die gevestigd zijn op het desbetreffende bedrijventerrein noodzakelijk. Een knelpunt hierbij vormt de versnipperde eigendomsstructuur op bedrijventerreinen (Louw et al., 2009). De ondernemers gevestigd op het bedrijventerrein zijn zoals al eerder gezegd vaak de eigenaar van de kavel. Deze verschillende ondernemers hebben allen uiteenlopende belangen die afwijken van de belangen van de gemeente. Doordat de grond per kavel wordt uitgegeven is het niet mogelijk bedrijventerreinen gebiedsgericht in te richten. Waardebehoud van de kavel en bedrijfsgebouw vormen een minder belangrijk doel bij de grondeigenaren op bedrijventerreinen. Een onvermijdelijk effect van zoveel verschillende belangen is kwaliteitsverlies en “verrommeling”. Als er over verrommeling wordt gesproken worden vaak storende elementen in het landschap bedoeld. In deze thesis zal dit begrip volgens deze beschrijving worden gebruikt. Volgens Derksen (2008) blijft verrommeling een subjectief begrip dat om een duidelijke definitie vraagt.

Zou de markt voor bedrijventerreinen geen kopersmarkt zijn, maar een huurdersmarkt met beleggers en ontwikkelaars als grondeigenaren, dan zou waardebehoud een belangrijke rol hebben (Louw et al., 2009). Met meer belang voor waardebehoud is het aannemelijk dat de kwaliteit zal toenemen en de “verrommeling” zal afnemen. In 2010 is door het Rijk een startdocument uitgebracht die het begin van een transitie zou kunnen betekenen: ‘Roadmap naar verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt’. Hierin wordt een verminderd aandeel van de publieke sector bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen als oplossing gezien voor het tegengaan van kwaliteitsverslechtering van bedrijventerreinen in Nederland. Dit moet worden bereikt door middel van een verzakelijkingstrategie voor de lange termijn. Grotere betrokkenheid van private partijen als beleggers, ontwikkelaars, eindgebruikers en regionale ontwikkelbedrijven moeten in samenspraak met overheden hiervoor zorgen. Deze strategie heeft als doel het behoud en groei van de waarde van bedrijventerreinen. In navolging van het startdocument zijn zes pilot projecten opgestart om informatie uit praktijkervaringen te verzamelen.

Het verminderen van het aandeel dat de publieke sector heeft in de markt van bedrijventerreinen staat in Nederland hoger op de agenda dan in Duitsland (van Dinteren en van der Krabben, 2010). Dit is opmerkelijk te noemen, omdat de planning en programmering van bedrijventerreinen in Nederland in grote mate overeenkomt met de planning, programmering en de problematiek van bedrijventerreinen in Duitsland.

Bij een concept dat in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten veel wordt toegepast blijft de publieke sector niet de dominante partij. De kern van parkmanagement bestaat uit samenwerking tussen bedrijven op een bedrijventerrein dat in handen is van een eigenaar. Doordat de eigenaren investeren in een bedrijventerrein met als doel het behalen van rendement, is het van belang het product (bedrijventerrein) op een voldoende hoog kwaliteitsniveau te houden om de klanten



(bedrijven) te behouden. Het behouden of zelfs laten toenemen van het kwaliteitsniveau wordt bereikt door het geven van een service die deels verplicht is en deels als keuzemogelijkheid bestaat. Onder de service die wordt verleend door de eigenaar valt het onderhoud van de openbare ruimte, maar ook het gezamenlijk inkopen van allerlei zaken. De rol die de eigenaar van het bedrijventerrein heeft kan worden vergeleken met de rol van een huisbaas (van Dinteren, 2007). Volgens de THB (2008) kan parkmanagement een belangrijk concept zijn voor het verbeteren van het functioneren van bedrijventerreinen in Nederland, vooral de te snelle veroudering (zie paragraaf 3.2) zal hiermee worden aangepakt. Het wordt ook gebruikt bij het organisatiemodel van zorgvuldig ruimtegebruik (zie paragraaf 3.3). Van Dinteren en van der Krabben (2008) plaatsen kanttekeningen bij het implementeren van parkmanagement voor bedrijventerreinen. In Nederland is de eigendomsstructuur van de grond op bedrijventerreinen versnipperd en is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van het openbaar gebied. Een taak die door de gemeenten jarenlang niet goed is volbracht (van Dinteren en van der Krabben (2008) en Louw et al. (2009)). Het concept uit Groot-Brittannië en de Verenigde Staten één op één te kopiëren naar Nederland is niet mogelijk. Voor het toepassen van parkmanagement in Nederland zijn grote aanpassingen nodig in het concept. Pellenburg (2004) geeft met een parkmanagementladder een raamwerk voor het realiseren van verschillende onderdelen van parkmanagement.

## 3.2 Veroudering van bedrijventerreinen

Een belangrijk onderdeel van de problematiek van bedrijventerreinen is de veroudering. Veroudering is een van de eerste onderdelen van de problematiek die geconstateerd werd. In het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw was duidelijk dat er sprake was van veroudering van bedrijventerreinen. Het heeft echter tot het midden van de jaren negentig geduurd voordat veroudering enige aandacht kreeg (Van Dinteren, 2010). Grote leegstaande fabriekscomplexen en een verslechterde economische situatie (gebrek aan ruimte, slechte bereikbaarheid zie ook paragraaf 2.1) voor bedrijven gevestigd binnen de steden, luidde het begin in van de grootschalige veroudering van bedrijventerreinen. Herstructurering werd hiervoor veelal als oplossing gezien (zie paragraaf 3.2.2). De verantwoordelijkheid voor de herstructurering van deze locaties werd door het Rijk bij de gemeenten neergelegd. Door beperkte financiële middelen werd er vaak niet meer gerealiseerd dan een intentieverklaring. De hoge kosten van het verwerven, slopen en het saneren van de bodem vormden de financiële struikelblokken. Binnen steden vereist herstructurering van verouderde bedrijventerrein dan ook meer geld. Tot de komst van het Grote Stedenbeleid in 1994 kwam de herstructurering van bedrijventerreinen veelal niet voorbij de planfase. De oorzaken lagen bij het eerder genoemde gebrek aan geld en het gebrek aan voldoende bestuurlijk draagvlak. Met de komst van het Grote Stedenbeleid moest voor de complexe problematiek van in eerste instantie de vier grote steden van Nederland integraal naar oplossingen worden gezocht. Het aantal betrokken steden is inmiddels uitgegroeid tot 32. Het Grote Stedenbeleid heeft ervoor gezorgd dat de herstructurering van bedrijventerreinen als speerpunt terecht kwam op gemeentelijke programma's. De impulswerking waar het Grote Stedenbeleid voor heeft gezorgd, heeft niet geleid tot grootschalige uitvoering. De Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen (2008) gaf een volgende impuls en geeft het advies via economische stadsvernieuwing een inhaalslag te maken met de herstructureringsopgave in Nederland.

### 3.2.1 De levensloop van bedrijventerreinen

Het doel van het herstructureren van bedrijventerrein is het verouderingsproces veranderen. Dat bedrijventerreinen verouderen is logisch. Dit gebeurt met alles. Het gaat vooral om ongewenste snelle veroudering die optreedt. Het bestaan van een bedrijventerrein verloopt doorgaans via een regelmatig patroon. Louw et al. (2009) noemt dit: de levenscyclus van bedrijventerreinen (zie figuur

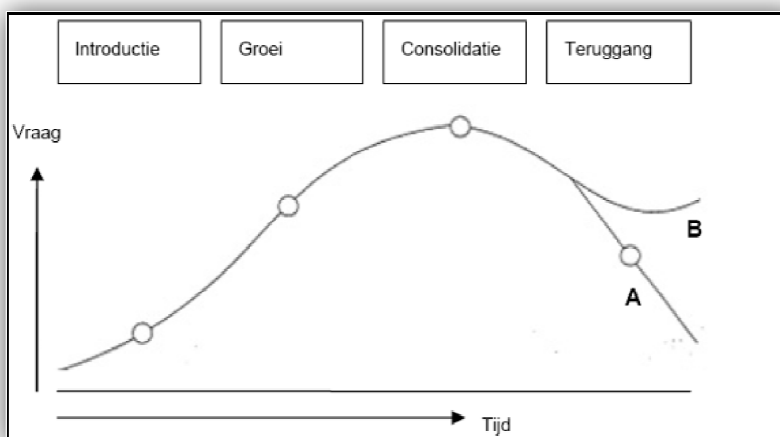


3.2.1). De levenscyclus begint met de introductie en groei, de groei in deze fase is groot. Bedrijven die zoeken naar uitbreiding of nieuwe vestigingen kopen de percelen op de nieuwe bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein raakt meer gevuld en de groeifase gaat over naar de consolidatiefase. De meeste bedrijven zijn uitgegroeid op het terrein. De eerste bedrijven vertrekken, dit zijn meestal de succesvollere bedrijven die op zoek zijn naar een beter geschikt bedrijventerrein. De percelen van de vertrekkende bedrijven worden ingenomen door andere bedrijven. De eerste tekenen van veroudering zijn aan het eind van deze fase te zien. Deze veroudering is gemakkelijk op te vangen door een zogenoemde face-lift (zie paragraaf 3.2.2) uit te voeren. Gebeurt dit niet dan zal het verouderingsproces verder gaan en zal de fase van teruggang zijn intrede doen. In deze fase vertrekken nog meer bedrijven, doordat het terrein niet meer aan hun eisen kan voldoen. De vrij gekomen percelen worden nauwelijks meer opgevuld door andere bedrijven met als gevolg sterk dalende grondprijzen. De dalende grondprijzen zorgen voor interesse van bedrijven met laagwaardige activiteiten. Uiteindelijk voldoet het terrein niet meer en is er sprake van grootschalige leegstand en verpaupering.

De veroudering die plaatsvindt op bedrijventerreinen is verschillend van aard, daarbij is leeftijd niet de enige bepalende factor. ARCADIS (2010) beschrijft vier typen van veroudering:

1. *Technische veroudering: betreft de fysieke en niet-fysieke infrastructuur, die niet langer als passend gezien worden op de vestigingseisen van bedrijven, zoals slijtage aan materialen, maar ook het ontbreken van bijvoorbeeld glasvezelkabel, een te smal wegprofiel of het ontbreken van openbaar vervoer voor arbeidsintensieve bedrijven.*
2. *Economische veroudering: is het afnemen van de bijdrage, welke het terrein levert aan de economische ontwikkeling van de stad of regio (bruto regionaal product, aantal arbeidsplaatsen), maar ook afname van de grondwaarde en het bedrijfsomroerend goed op het bedrijventerrein doordat perceel en gebouw incourant zijn geworden.*
3. *Ruimtelijke veroudering: betreft de inrichting en lay-out van het bedrijventerrein, maar ook de ruimtelijke inpassing in de omgeving, bijvoorbeeld het ingesloten raken van een bedrijventerrein door andere functies.*
4. *Maatschappelijke veroudering: sociale veiligheid en andere leefbaarheidsaspecten (bijvoorbeeld door milieubepalingen).*

Figuur 3.2.1 De levenscyclus van bedrijventerreinen



Bron: Louw et al. (2009)

De bovenstaande typen veroudering zijn niet los van elkaar te zien. Veelal is het proces van veroudering van een bedrijventerrein een mengeling van bovenstaande typen. Volgens ETIN (2003), zijn er vier hoofdcategorieën waaronder de aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen vallen. Deze aspecten bepalen de veroudering van het bedrijventerrein. Figuur 3.2.2 geeft een overzicht van de door ETIN (2003) meest geconstateerde knelpunten verdeeld in vier categorieën. De vier hoofdcategorieën zijn:

1. *Uitstraling: zoals al in paragraaf 2.2 gezegd is, neemt de representativiteit een steeds belangrijkere rol in bij het eisenpakket van bedrijven die zich willen vestigen. Een goede beeldkwaliteit van een bedrijventerrein is dan ook nodig om de toekomst met vertrouwen tegemoet te kunnen zien. Niet alleen is de uitstraling van belang voor de bedrijven, maar ook voor de omliggende gebieden met andere functies, zoals wonen.*
2. *Ontsluiting: het gaat hierbij om de externe en de interne ontsluiting. Bij bedrijventerreinen van de tweede generatie speelt dit aspect een hoofdrol als het gaat om veroudering. De bereikbaarheid via de weg is niet meer voldoende voor het hedendaagse verkeer, doordat ze vaak midden in het stedelijk gebied zijn gelokaliseerd. Zowel bij de tweede als de derde generatie bedrijventerreinen nemen infrastructurele verbindingen via het spoor en water (haven) vaak onnodig ruimte in beslag.*
3. *Ruimtegebruik: centraal staat bij het verouderingsaspect ruimtegebruik het genereuze uitgiftebeleid, waardoor inefficiënt ruimtegebruik in de hand werd gespeeld. Bedrijven kochten grond in op reserve die soms wel en soms niet in gebruik werd genomen. Met als gevolg dat de bedrijven die meer uitbreidingsbehoefte hadden geen plek meer konden vinden op het bestaande terrein. Dit kan het in paragraaf 3.1 genoemde sprinkhanengedrag veroorzaken.*
4. *Milieuhygiëne: het aspect milieuhygiëne heeft vooral betrekking op de veroudering van het maatschappelijke type. Het speelt veelal op bedrijventerreinen van de tweede en derde generatie, waar nog al eens sprake is van bodemverontreiniging. Onduidelijkheid heerst over de verantwoordelijkheid voor het saneren, waardoor herstructurering wordt belemmerd. Een andere vorm van belemmering wordt gevormd door de beperkt aanwezige geluidsruimte.*

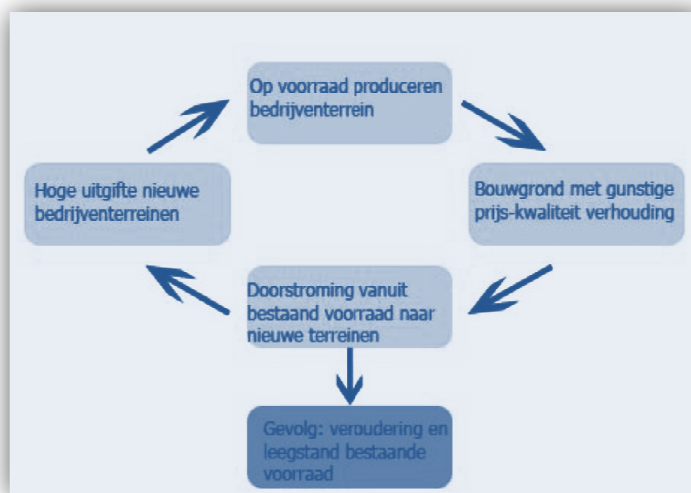
Figuur 3.2.2 Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen

Uitstraling	Ontsluiting	Ruimtegebruik	Milieuhygiëne
Verpaupering openbare ruimte	Slechte bereikbaarheid	Braakliggende kavels	Bodemvervuiling
Verpaupering kavels en panden	Slechte interne verkeersstructuur	Strategische reserves	Geluidsoverlast
Oneigenlijk gebruik openbaar gebied	Slechte wegen	Inefficiënte verkaveling	Stank
Zwerfvuil/afval	Ondergrondse infrastructuur	Leegstand	Stofoverlast
Slechte bewegwijzering	Ontbreken vervoersmodaliteiten	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Aanwezigheid risicovolle bedrijven
Lelijk aanzicht voorterreinen	Te weinig gebruik modaliteiten		
Criminaliteit	Verkeersonveilige situaties		
Sociale onveiligheid	Gebrek aan parkeervoorzieningen		
Ontbreken voorzieningen	Gebrek aan laad- en losmogelijkheden		

Bron: ETIN (2003)

De ongewenste snelle veroudering van bedrijventerreinen is een gevolg van de wijze waarop bedrijventerreinen in Nederland op de markt komen en de gebrekkige regeling omtrent het onderhoud en beheer van de terreinen (Louw et al., 2009). De percelen worden uitgegeven per bedrijf, wat versnippering in het grondeigendom oplevert. Dit heeft gevolgen voor de mogelijkheid tot beheer en onderhoud van het totale terrein. Als de bedrijven niet allemaal even verantwoordelijk zijn speelt al snel het zogenoemde ‘free riders problem’ op. Door de in paragraaf 3.1 besproken gedachtegang van gemeenten is aanvangskwaliteit vaak laag en het aanbod groot. De lage aanvangskwaliteit wordt veroorzaakt doordat de gemeenten een lage grondprijs nastreven en zich niet kunnen veroorloven veel te investeren. Het grote aanbod kan ook een versnelde veroudering op gang brengen Gordijn et al. (2007). Van Dinteren (2010) heeft het over een sprinkhanenplaag; het is financieel gezien te makkelijk om naar een nieuw bedrijventerrein te verhuizen, daarmee het verlaten terrein achter te laten zonder in het terrein te hebben geïnvesteerd. Olden (2004) is eveneens niet positief over de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Volgens Olden (2004) bevindt de ontwikkeling van bedrijventerreinen zich in een vicieuze cirkel (zie figuur 3.2.3)

Figuur 3.2.3 De vicieuze cirkel van de ontwikkeling van bedrijventerreinen



Bron: Olden (2004)

De vrijheid die aan de bedrijven wordt gegeven bij de inrichting van de percelen is groot. Door de gegeven vrijheid kunnen er zeer verschillende bedrijfspanden op hetzelfde terrein gebouwd worden wat voor “verrommeling” kan zorgen. Bovendien vinden niet alle bedrijven het onderhoud van hun bedrijfspand even belangrijk. Het openbaar gebied blijft in handen van de gemeente. De gemeente is dan ook verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van het openbare gebied. De lage prioriteit die door Nederlandse gemeenten bij het onderhoud en beheer van bedrijventerreinen wordt gelegd is ook een van de oorzaken van versnelde veroudering van bedrijventerreinen (Olden, 2010).

### 3.2.2 Typen herstructurering

In totaal is in Nederland bijna dertig procent van de bedrijventerreinen in elk geval deels verouderd. Zestig procent is niet verouderd en van tien procent is de mate van veroudering niet bekend (ARCADIS, 2011). Om de strijd aan te gaan met de veroudering van bedrijventerreinen worden verschillende typen herstructurering ingezet. Door THB (2008) wordt onderscheid gemaakt tussen vier verschillende typen van herstructurering: facelift, (zware) revitalisering, herprofilering en transformatie.

### *Facelift*

Een facelift kan ingezet worden als er sprake is van fysieke veroudering van de openbare ruimte en gebouwen. De facelift omvat het verrichten van achterstallig onderhoud. De eigenaren zijn hierbij verantwoordelijk voor de uitvoering. Door de versnipperde eigendomsstructuur van bedrijventerreinen zijn veel verschillende actoren verantwoordelijk. Logisch gevolg hiervan is dat het resultaat niet te duiden is als een eenheid. Een mogelijke oplossingsrichting die in het Verenigd Koninkrijk gebruikt wordt is parkmanagement. Op parkmanagement wordt in paragraaf 3.3.4 dieper ingegaan.

### *(Zware) revitalisering*

Doordat de verantwoordelijkheid bij een facelift ligt bij de betrokken eigenaren wordt een facelift van een bedrijventerrein door THB (2008) niet tot de harde kern van de herstructureringsopgave gerekend. Revitalisering wordt wel tot deze harde kern gerekend. Als de beginselen van veroudering tijdens de consolidatiefase in beeld komen is revitalisering de meest geschikte strategie (Louw et al., 2009). Het doel is om het huidige type bedrijvigheid en verkaveling te behouden. Om de kwaliteit van het bedrijventerrein te verbeteren is een grondige verbetering van de infrastructuur, openbare en private ruimte vaak noodzakelijk. Zware revitalisatie is nodig bij bedrijventerreinen die zich in de fase van teruggang bevinden. Om dit tij te kunnen keren is vaak bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van infrastructuur noodzakelijk

### *Herprofilering*

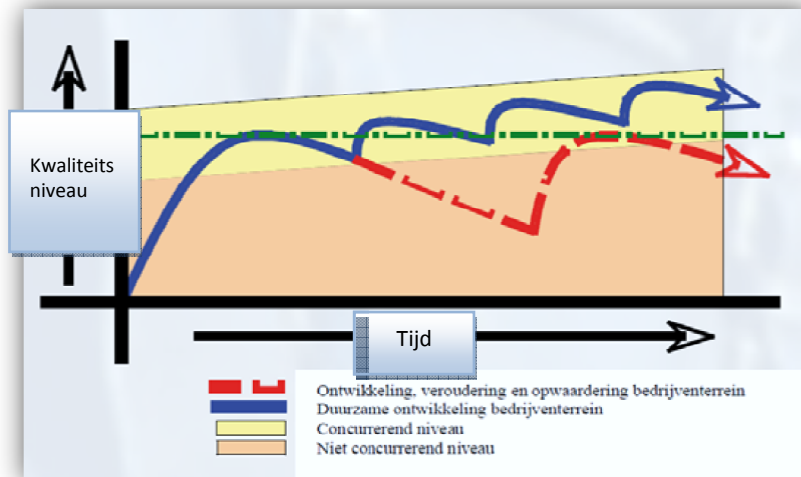
Bij de herprofilering van een bedrijventerrein vindt een functiewijziging plaats, maar de economische functie blijft gehandhaafd. De vorm van de uitvoering is vergelijkbaar met de uitvoering bij een zware revitalisatie. De focus bij herprofilering ligt op het huisvesten van economische functies met een hogere residuele grondwaarde, zoals winkels of kantoren.

### *Transformatie*

Bleef bij de vorige typen herstructurering de economische functie gehandhaafd, bij een transformatie is dit niet het geval. Het hele terrein krijgt een andere functie. Tot in de jaren tachtig was deze strategie vaak gekozen voor bedrijventerreinen die in stedelijke gebieden lagen. De bedrijventerreinen in stedelijke gebieden voldeden niet meer aan de eisen van de gebruikers van de bedrijventerreinen en werden daarom op deze manier nieuw leven ingeblazen. De nieuwe gebruikers van het terrein zijn bereid meer te betalen voor dezelfde grond. Door deze bereidheid kan een transformatie vaak kostendekkend optreden. Als een deel van het totaal te herstructureren gebied wordt getransformeerd, kan de opbrengst besteedt worden aan het niet kostendekkende deel van de herstructurering.

Wordt er op een duurzame manier met bedrijventerreinen omgegaan, dan zijn de grondige typen herstructurering niet nodig. In de huidige praktijk hebben gemeenten geen prioriteit voor groot onderhoud en wordt er dus geen geld voor gereserveerd. Hierdoor loopt het kwaliteitsniveau verder terug met als gevolg dat groot onderhoud niet meer voldoende is om het kwaliteitsniveau te verbeteren. In figuur 3.2.4 is dit afgebeeld door de rode lijn. Als er ten tijde van de consolidatiefase van de levenscyclus van bedrijventerreinen (zie figuur 3.2.1) wordt ingegrepen, is het tij nog met het toepassen van groot onderhoud te keren. Volgens van Dinteren (2011) zou hier winst geboekt kunnen worden. Als het onderhoud aan het bedrijventerrein op een duurzame manier zou voltrekken, is het mogelijk het niveau van het terrein te laten groeien ten opzichte van de vorige top (wordt afgebeeld door de blauwe lijn in figuur 3.2.4). Als er later wordt ingegrepen zal het ten eerste meer middelen kosten, doordat een grondigere manier van herstructurering vereist is. Ten tweede is het minder goed mogelijk om een groei in niveau te realiseren.

Figuur 3.2.4 Levenscyclus van bedrijventerreinen met tijdig ingrijpen



Bron: Van Dinteren (2011)

### 3.3 Kwaliteit en bedrijventerreinen

In de vorige paragrafen is gesproken over de kwaliteit van bedrijventerreinen. Bij veel invloedrijke publicaties, zoals THB (2008) en Jorritsma (2009) staat het begrip kwaliteit eveneens centraal. Ook bij de afspraken die zijn gemaakt onder de titel 'Mooi Nederland' door het Ministerie van VROM, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt veel aandacht gegeven aan de kwaliteit van bedrijventerreinen. Maar wat wordt er bedoeld met het maken van een kwaliteitsverbetering? In deze paragraaf wordt deze vraag gesteld. Door het bespreken van verschillende concepten wordt geprobeerd duidelijkheid te creëren, over de vraag hoe de kwaliteit op bedrijventerreinen gemeten wordt, wat het betekend en met welke maatregelen het beïnvloed zou kunnen worden.

Aan de discussie die over de kwaliteit van bedrijventerreinen in Nederland bestaat is af te leiden dat het een subjectief begrip is. 'Verrommeling van het landschap' en 'dozenarchitectuur' en 'blokkendozen langs de autosnelweg' zijn veel gehoorde termen als er in Nederland over bedrijventerreinen wordt gesproken. Deze termen vinden hun oorsprong bij planologen en stedenbouwkundigen. Voor ondernemers die meer naar functionele eigenschappen kijken dan naar esthetische eigenschappen zal dit minder spelen (Louw et al., 2009). Al blijkt uit onderzoeken van Pellenbarg (1977), Besselink et al. (1988), Kok et al. (1999) en Boelens (2009) dat de representativiteit van het bedrijfsgebouw een toenemende importantie toebedeeld krijgt. Dit sluit aan bij de in paragraaf 2.1 behandelde behaviourale locatietheorie. De wens van ondernemers om zich bijvoorbeeld op zichtlocaties langs snelwegen te vestigen is hieruit te verklaren. In Nederland is aan deze wens gehoor gegeven, getuige de grote hoeveelheid bedrijfspanden langs de autosnelwegen. In Duitsland wordt dit verschijnsel minder frequent waargenomen. Bedrijven vestigen zich wel in de nabijheid van autosnelwegen alleen is tussen de autosnelweg en de bedrijfslocatie vaak een groenstrook geplaatst.

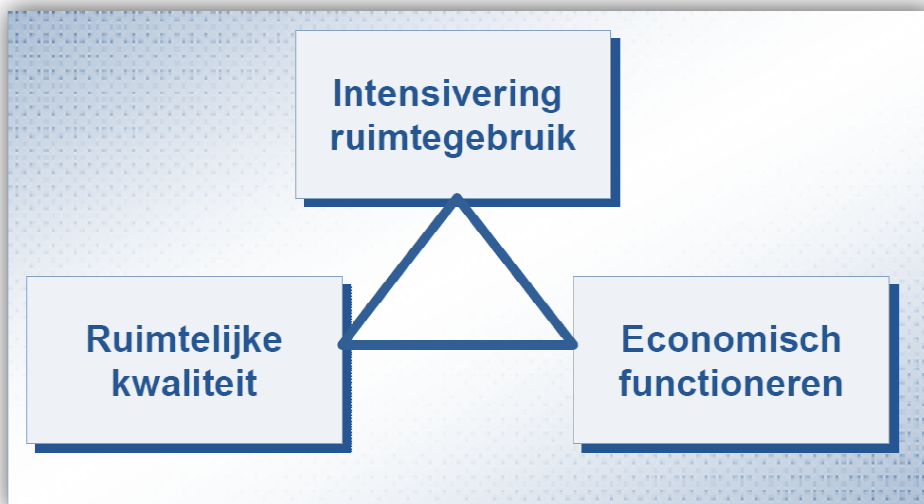
Vooraf vanuit de overheid bestaat er een groot verlangen naar verbeterde kwaliteit van bedrijventerreinen. Dit verlangen leeft ook bij bedrijven al is dat in mindere mate het geval. Volgens Louw et al. (2009) is het belangrijkste knelpunt bij het verbeteren van de kwaliteit van bedrijventerreinen het accent op functiescheiding. Hierdoor maakt een bedrijventerrein voor niet veel mensen deel uit van hun dagelijkse leefomgeving. Er bestaan verschillende concepten om een

kwaliteitsverbetering te realiseren zoals: zorgvuldig ruimtegebruik, verzakelijking, segmentatie op basis van prijskwaliteitverhouding en duurzame bedrijventerreinen. Deze concepten zullen in de komende paragrafen besproken worden. Ook wordt de voorbeeldrol die Engeland heeft op het gebied van bedrijventerreinen besproken.

### 3.3.1 Zorgvuldig ruimtegebruik

Per arbeidsplaats wordt er gemiddeld in Nederland 250 vierkante meter grond netto gebruikt. Deze methode voor het meten van ruimtegebruik wordt de terreinquotiënt methode genoemd. De verwachting is dat het terreinquotiënt nog verder zal stijgen (Louw et al., 2009). Door onder andere deze relatief hoge cijfers bestaat in Nederland al sinds de jaren negentig van de vorige eeuw het verlangen naar intensivering en een meer duurzaam gebruik van bedrijventerreinen (zie paragraaf 3.3.2). De term intensivering was bij ondernemers impopulair. In 2001 is de term zorgvuldig ruimtegebruik door Buck Consultants International geïntroduceerd. Bij zorgvuldig ruimtegebruik gaat het niet alleen om intensivering, maar ook om het behoud of het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het economisch goed kunnen blijven functioneren (zie figuur 3.3.1). Met de verplichting van de SER-ladder (zie paragraaf 2.3) is de daad bij het woord gevoegd en zijn de Nederlandse overheden verplicht om de ruimte zorgvuldiger te gebruiken.

Figuur 3.3.1 Dimensies van zorgvuldig ruimtegebruik



Bron: Buck Consultants (2001)

Er bestaan verschillende manieren om zorgvuldig ruimtegebruik te realiseren. Door het omhoog brengen van de floor space index (f.s.i.), door bijvoorbeeld meervoudig ruimtegebruik of door een hoger bebouwingspercentage te realiseren. De f.s.i. is de verhouding tussen de totale oppervlakte van een kavel en het bebouwde deel van de kavel (Louw et al., 2009). Bij het toepassen van de eerdergenoemde methoden voor het zorgvuldiger gebruiken van de ruimte op bedrijventerreinen speelt het soort bedrijf een belangrijke rol. De instelling ten opzichte van zorgvuldig ruimtegebruik zorgt in het bijzonder voor onderscheid tussen verschillende bedrijven. Hierbij zien de traditioneel ingestelde bedrijven de manieren om de ruimte zorgvuldiger te gebruiken minder zitten dan vernieuwingsgerichte bedrijven (van Dinteren en de Kruijk 2002). Diverse knelpunten zorgen ervoor dat de verschillende manieren van zorgvuldig ruimtegebruik niet worden benut. In figuur 3.3.2 staan verschillende manieren van zorgvuldig ruimtegebruik waarin duidelijk wordt welke manieren het meest impopulair zijn bij bedrijven. Kijkend naar figuur 3.3.2 wordt duidelijk dat er nog veel

blokkades zijn. Een mogelijkheid tot verbetering zou bij meer inmenging van de vastgoedsector kunnen liggen. Als de vastgoedsector investeringen doet in bedrijventerreinen zal deze streven naar het maken van winst op korte en op langere termijn. Hierdoor zal waarschijnlijk met de grond op een bedrijventerrein intensiever en zorgvuldiger worden omgesprongen. Met als gevolg intensiever ruimtegebruik met een goede ruimtelijke kwaliteit en het goed economisch blijven functioneren van de gevestigde bedrijven. Meer over inmenging van de vastgoedsector staat geschreven in de paragrafen 3.3.4 en 3.3.5.

Figuur 3.3.2 Aandeel bedrijven dat geen knelpunten ervaart per oplossingsrichting

Oplossingsrichting	Geen knelpunten (aandeel in %)
Bundelen groenvoorzieningen	56
Collectieve parkeeroplossingen	36
Ruimte langer in de tijd gebruiken	21
Bouwen van extra lagen	20
Bundelen van faciliteiten	18
Gezamenlijke opslag	15
Ondergrondse oplossingen	7

Bron: Buck Consultants (2001)

### 3.3.2 Duurzame bedrijventerreinen

Duurzaamheid is een begrip dat vandaag de dag in bijna geen enkele publicatie ontbreekt. Een van de meest gebruikte definities van duurzaamheid is de definitie uit het Brundtland-rapport (1987): een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generaties, zonder dat de mogelijkheid om te voorzien in behoefte van toekomstige generaties wordt geschaad. De combinatie van duurzaamheid en bedrijventerreinen kan op verschillende manieren worden bekeken. Zoethout (2003) geeft vier aspecten die van belang zijn bij duurzame bedrijventerreinen: het sluiten van grondstofkringlopen, het verhogen van grondstofproductiviteit, het verkleinen van het verbruik van fysieke energie en het verlies aan grondstof en het in balans brengen van het industriële dieet (uitfasering van fossiele brandstoffen). Het perspectief waar Zoethout (2003) zijn aspecten op baseert heeft zijn basis liggen bij de industriële ecologie. Dit is een term die door Frosch en Gallopoulos (1989) veel bekendheid heeft gekregen. Dit is niet de enige manier waarop de combinatie van duurzaamheid en bedrijventerreinen wordt uitgelegd. Er bestaan veel verschillende ideeën over wat een duurzaam bedrijventerrein is (Louw et al., 2009). Pellenburg (2002) zegt dat het belangrijk is om duurzame bedrijventerreinen niet alleen vanuit een ecologisch perspectief te bekijken, maar vanuit de continuïteit van de bedrijven en het milieu waarin ze gevestigd zijn.

Het voorgaande sluit aan bij de link die tegenwoordig met enige regelmaat wordt gelegd tussen duurzame bedrijventerreinen, zorgvuldig ruimtegebruik (zie paragraaf 4.3.1) en parkmanagement (zie paragraaf 4.3.2). Een frequent gezien voorbeeld uit de praktijk hiervan is dat parkmanagement de mogelijkheid geeft om samen groene energie op te wekken en te gebruiken of gezamenlijk de afvalstoffen in te zamelen en op te slaan.

In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) is duurzaamheid een van de speerpunten van het beleid. In Duitsland is duurzaamheid een nog belangrijker streven bij de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen dan in Nederland het geval is. Het stimuleren van functiemenging wordt gezien als een goede methode om duurzaamheid op het gebied van bedrijventerreinen te bevorderen. Met kleinschalige voorbeeldprojecten wordt geëxperimenteerd met functiemenging. Bevindingen uit deze voorbeeldprojecten laten zien dat functiemenging moeilijk van de grond komt (STOGO, 2007). De oorzaken hiervan liggen bij de hoge grondprijzen in stedelijke

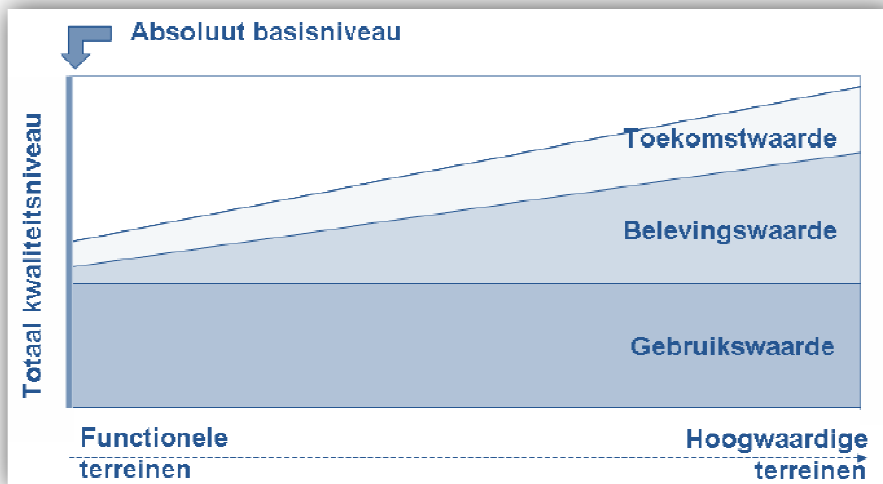


gebieden (waar functiemenging het meest praktisch is) en de voorkeur voor monofunctionele gebieden, die aan de stadsrand relatief eenvoudig zijn te ontwikkelen (Kreukels en Van Vliet, 2001). Een onderdeel van de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling in Duitsland is een door de Bondsregering geïntroduceerd programma genaamd: Forschung für Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement”(REFINA). REFINA moet ervoor zorgen dat de ‘consumptie’ van land in Duitsland wordt teruggebracht van ongeveer 115 hectare per dag, naar dertig hectare per dag in 2020 (Henger et al., 2009). Met het hergebruik van verouderde gebieden en de ruimtevrage van bedrijven niet op te vangen aan de rand van de stad, maar hoofdzakelijk binnenstedelijk, wil de Bondregering het streven van dertig hectare per dag gaan bereiken. Volgens Henger et al. (2009) zal de landconsumptie de komende jaren wel afnemen alleen zal het doel (dertig hectare per dag) niet worden behaald. Naast REFINA loopt ook een ander programma van de Bondsregering:”Flächen im Kreis”. Dit programma heeft net als REFINA het doel om de consumptie van land aan de stadsrand te verminderen. De focus van ‘Flächen im Kreis’ ligt bij in gebruik nemen van kavels zonder enige activiteit.

### 3.3.3 Segmentatie

Bij de Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (2008) ligt het accent vooral op de financiering van herstructurering. Wat eveneens duidelijk wordt in het adviesrapport is dat er een groeiende behoefte is aan verandering van de segmentatie op bedrijventerreinen. De behoefte aan verandering wordt ook duidelijk in de in dit hoofdstuk al eerder genoemde onderzoeken van Pellenbarg (1977), Besselink et al. (1988), Kok et al. (1999) en Boelens (2009). Ondernemers gevestigd op bedrijventerreinen hechten steeds meer waarde aan ruimtelijke kwaliteit van het bedrijfsgebouw en de bedrijfsomgeving. De in paragraaf 2.2 genoemde typering sluit hier niet bij aan. Volgens van Dinteren (2010) moet daarom gezocht worden naar een segmentatie die goed aansluit bij de veranderende eisen van ondernemers. De nieuwe segmentatie moet ervoor zorgen dat de eisen die bedrijven op een bedrijventerrein hebben overeenkomen met de kenmerken van het betreffende bedrijventerrein, zodat er goede product markt combinaties gevormd kunnen worden. Van Dinteren (2010) geeft een suggestie voor een segmentatie op basis van ruimtelijke kwaliteit. Hij onderscheid drie typen terreinen waarin de ruimtelijke kwaliteit op de terreinen voor onderscheid zorgt (zie figuur 3.3.4). In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening is gesteld dat ruimtelijke kwaliteit drie dimensies heeft (zie figuur 3.3.3). De gebruikswaarde geeft aan, aan welke basiseisen het terrein moet voldoen. De belevingswaarde staat voor de representativiteit van het gebouw en de omgeving en de inpassing van het terrein binnen de omgeving. Als de voorgaande dimensies voldoende van niveau zijn is het fundament gelegd voor een toekomstwaarde. De hoogte van de toekomstwaarde wordt voor een groot deel bepaald door goed beheer.

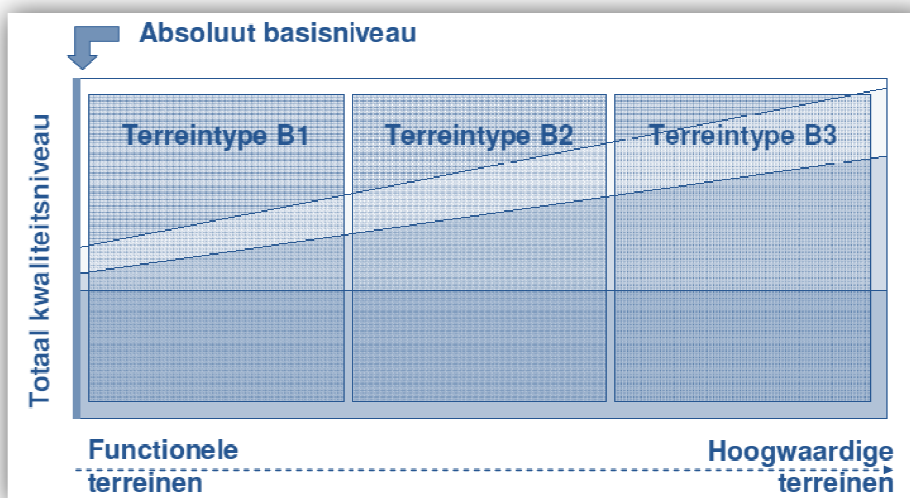
Figuur 3.3.3 Dimensies van ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsniveaus



Bron: Van Dinteren (2010)

In figuur 3.3.4 zijn de drie typen bedrijventerreinen afgebeeld (in bijlage C staat een totaal overzicht van de drie verschillende typen terreinen). Verondersteld wordt dat bedrijven die een hogere toegevoegde waarde genereren een grotere bereidheid hebben om te betalen voor ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor is het mogelijk een koppeling te maken tussen prijs en kwaliteit. Deze manier van profilering staat in schril contrast met het verleden, waarin een nauwelijks geprofileerd product (bedrijventerrein) is ontstaan. Volgens Dressen (2004) speelt in Duitsland hetzelfde. Dat de bedrijventerreinen ook in Duitsland een nauwelijks geprofileerd product zijn heeft volgens Hennings (2004) tot een verdere suburbanisatie van bedrijfsmatige activiteiten geleid. De koppeling die gemaakt kan worden tussen prijs en kwaliteit, kan zorgen voor een scheiding: hoogwaardige terreinen waar bedrijven gevestigd zijn met een hoge toegevoegde waarde (bijvoorbeeld hightech bedrijven) en bedrijven met een lage toegevoegde waarde (bijvoorbeeld kringloopwinkels) gevestigd op functionele terreinen. Deze vorm van profilering met als gevolg een concentratie van bepaalde typen bedrijven op bepaalde plekken sluit aan bij de in paragraaf 2.1 behandelde institutionele geografie. Op korte termijn zal dit slechts bij toekomstmuziek blijven door het slechte functioneren van de huidige markt van bedrijventerreinen (van Dinteren, 2010).

Figuur 3.3.4 Segmentatie van bedrijventerreinen op basis van verschillen in ruimtelijke kwaliteit



Bron: Van Dinteren (2010)

### 3.3.4 Engeland als inspiratiebron

Engeland heeft een sterker industrieel verleden dan Nederland. De omvang van de problematiek die in Engeland speelt op bedrijventerreinen is onder andere hierdoor ook vele malen groter. Er bestaat echter ook een keerzijde. Misschien wel door de grote schaal van de misère die het sterke industriële verleden heeft achtergelaten, zijn unieke succesvolle concepten in Engeland ontstaan (van Dinteren, 2007).

De Engelse business parks vervullen een voorbeeldrol als het gaat om het realiseren van bedrijventerreinen met een hoog totaal kwaliteitsniveau. Op een Engels business park is vaak een mix van kantoren en bedrijven aanwezig. Juist deze mix heeft voor meer interesse van de vastgoedsector om te investeren in de ontwikkeling van bedrijventerreinen gezorgd. Op de business parks is frequent sprake van een duidelijke profilering. Verschillende gebieden herbergen verschillende typen bedrijfsactiviteiten. Op de meeste business parks is sprake van een huurdersmarkt.

Op Engelse business parks wordt tevens zorgvuldig ruimtegebruik nagestreefd. Doordat de eigendomsstructuur niet versnipperd is, zoals het geval is op Nederlandse bedrijventerreinen, is het mogelijk om bijvoorbeeld geschakelde en gestapelde bedrijfsgebouwen en centrale parkeerplaatsen te realiseren (Louw et al., 2009). De terreinen inclusief de gebouwen zijn meestal eigendom van een vastgoedpartij of een beleggingsconsortium. Doordat de bereidheid van ondernemers op Engelse business parks om hoge huurprijzen te betalen groot is, zijn de terreinen een gewild object bij de eerdergenoemde private actoren. Het 'bestaansrecht' van deze hoge huurprijzen is onder andere te verklaren door schaarste aan bedrijventerreinen in de omgeving. Het kwaliteitsniveau wordt door de private partijen erg belangrijk gevonden. Om de geldstroom (huurinkomsten en waardeontwikkeling van het vastgoed) constant te houden of te laten groeien op de korte en de lange termijn, geven de private partijen veel aandacht aan beheer van het terrein en staat klanttevredenheid hoog in het vaandel. Parkmanagement wordt gezien als het instrument om deze elementen te realiseren (van Dinteren, 2007). Volgens Leeuwen et al. (2002) is parkmanagement een organisatievorm waarin verschillende actoren zich organiseren om het beheer en onderhoud van openbare ruimte te regelen. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het groenonderhoud, maar ook gezamenlijk energiebeheer. De twee laatstgenoemde activiteiten liggen ver uit elkaar wat betreft complexiteit. Pellenburg (2004) geeft met een parkmanagementladder een manier om parkmanagement met verschillende complexiteitsniveaus te implementeren. De situatie in Engeland is zo dat de eigenaar van het bedrijventerrein het parkmanagement faciliteert. De eigenaar van het bedrijventerrein financiert het parkmanagement door de kosten ervan op te nemen in de huurprijs. Door de versnipperde eigendomsstructuur van kavels op bedrijventerreinen in Nederland is deze methode in Nederland niet mogelijk. In Nederland wordt parkmanagement gezien als het organisatiemodel voor het realiseren van zorgvuldig ruimtegebruik (Pellenburg, 2004). De operationalisatie van parkmanagement in Nederland is een proces voor de lange termijn. De oorzaak is het versnipperde grondeigendom. Maar zoals in paragraaf 3.1.1 al is vermeld lijkt hier verandering in te komen mede door het startdocument van het Rijk: 'Roadmap naar verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt'. Hierin wordt duidelijk dat een grotere betrokkenheid van de private sector gewenst is. Over verzakelijking zal in de volgende paragraaf (3.3.5) meer zijn te lezen.

Zoals al eerder genoemd is er op business parks vaak sprake van een duidelijke profilering. Science parks zijn hier een goed voorbeeld van. Science parks zijn bedrijventerreinen die voor een klimaat zorgen, waarin bedrijven die belang hebben bij kennisnetwerken zich goed voelen. Vaak zijn ze gelegen in de nabijheid van kennisinstellingen, zoals universiteiten. Door de fysieke nabijheid van kennis biedt een science park veel mogelijkheden op het gebied van interactie tussen verschillende kennisintensieve bedrijven en instellingen. Interactie is nodig om tacit knowledge spill overs te faciliteren. De aanwezigheid van tacit knowledge spill overs wordt als erg wenselijk beschouwd door

de hoogtechnologische en kennisintensieve bedrijven (McCann, 2001). Deze bedrijven vestigen zich dan ook graag op Science parks (van Dinteren, 2007).

### 3.3.5 Verzakelijking

Zoals in paragraaf 3.1 is vermeld is de dominante rol die gemeenten hebben bij de ontwikkeling, uitgifte en het beheer van bedrijventerreinen debet aan de problematiek rondom bedrijventerreinen van vandaag de dag. Uit onder andere THB (2008) en de Roadmap Verzakelijking (2010), blijkt dat in Nederland een verlangen heerst naar meer inmenging van private partijen. In Duitsland heerst dit verlangen niet (STOGO, 2007). Een verzakelijkingstrategie voor de lange termijn, moet ervoor zorgen dat de kwaliteitsverslechtering van bedrijventerreinen in Nederland wordt tegengegaan.

Het THB (2008) stelt een aantal voorwaarden daarvoor. Een daarvan is een strakkere regionale planning (zie paragraaf 4.1.1), waarin overaanbod regionaal wordt tegengegaan. Ook moeten er schakels worden gemaakt tussen greenfieldontwikkelingen (nieuwe uitleggebieden voor bedrijventerreinen) en brownfieldontwikkelingen (zie paragraaf 2.4.2). De schakels kunnen gemaakt worden door gebruik te maken van de SER-ladder (verplicht geworden voor het Rijk, de provincies en de gemeenten sinds de ondertekening van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010)), regionaal grondprijnsbeleid (zie paragraaf 3.1.1) en regionale verevening (zie paragraaf 3.1.1). Een gebiedsgerichte aanpak en een grotere financiële betrokkenheid van private partijen als beleggers, ontwikkelaars, eindgebruikers en regionale ontwikkelbedrijven moet in samenspraak met overheden ervoor zorgen dat de verzakelijkingstrategie succesvol wordt. Het resultaat zou moeten zijn dat de bedrijventerreinenmarkt meer markt gestuurd zal worden en geleidelijk overgaat van een kopersmarkt naar een huurdersmarkt. Dit biedt ontwikkelaars en beleggers de mogelijkheid hun investeringsgebied te verbreden naar bedrijfsruimten. Gemeenten kunnen door middel van PPS-constructies hierin mee werken (MinVROM, 2010). Het THB (2008) ziet bepaalde vormen van parkmanagement (zie paragraaf 3.3.4) als instrument om samen met de verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen te snelle veroudering van bedrijventerreinen tegen te gaan. Bij het effect van het gebruik van parkmanagement kunnen vraagtekens worden gezet (zie paragraaf 3.3.4). Door de versnipperde grondeigendomsstructuur van de Nederlandse bedrijventerreinen zijn slechts bepaalde vormen van parkmanagement toepasbaar in Nederland.

Momenteel is de markt voor bedrijventerreinen onaantrekkelijk voor private partijen. De lage prijzen voor grond geven weinig mogelijkheden voor het behalen van rendement uit de exploitatie van de grond. Bovendien zorgt het overaanbod (zie paragraaf 3.1) van kavels op bedrijventerreinen ervoor dat investeringen riskant kunnen zijn. Het risico is zo groot door het karakter van de bedrijfsgebouwen op bedrijventerreinen. Ze zijn vaak ingericht voor het huisvesten van een specifiek productieproces wat de verhandelbaarheid niet ten goede komt (Olden, 2010).

Hoewel de publieke dominantie in Duitsland geen twistpunt is, zijn er in Duitsland wel mogelijkheden voor inmenging van private partijen (zie paragraaf 3.1). Met de introductie van het Vorhaben en Erschliessungsplan in de jaren negentig van de vorige eeuw, is het toegestaan dat private partijen zich bemoeien met de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Echter de publieke sector blijft dominant (Kreukels en van Vliet, 2001). Het motief achter het toelaten van bemoeienis van private partijen door de Duitse overheid is geldgebrek. Projecten die anders veel minder snel te realiseren waren worden versneld door de samenwerking tussen de private en publieke sector (Bruinsma et al., 2000). Zoals al in paragraaf 3.1 staat vermeld vind deze samenwerking vaak plaats met behulp van intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappijen. Een goed voorbeeld hiervan is de Gewerbeflächenpool Neckar-Alb (zie paragraaf 3.1).

De regionale samenwerking tussen gemeenten en private partijen vindt in Duitsland alleen plaats in stedelijke gebieden. Binnen stedelijke gebieden kunnen intergemeentelijke ontwikkelingsmaatschappijen zorgen voor mogelijkheden voor participatie van private partijen. De publieke partijen blijven in dit samenwerkingsverband wel dominant. De ontwikkelingsmaatschappijen hebben niet alleen bedrijventerreinen in hun vastgoedportefeuille zitten, maar ook woningen, winkelcentra en kantoren. In landelijke gebieden zijn alleen publieke partijen verantwoordelijk voor de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Deze situatie komt sterk overeen met de situatie in Nederland (STOGO, 2007).

## 4. Opzet van het empirisch onderzoek

---

De vorige hoofdstukken beslaan het theoretische deel van dit onderzoek. In het vierde hoofdstuk wordt de opzet voor het empirische deel van het onderzoek uiteengezet. In de eerste paragraaf zal de keuze voor het houden van diepte-interviews als methode voor het verzamelen van data worden beargumenteerd. In paragraaf 4.2 wordt duidelijk gemaakt welke regio's zijn gekozen voor het vergelijkende onderzoek. De selectie van de actoren zal in paragraaf 4.3 uiteengezet worden. En in de vierde paragraaf van dit hoofdstuk wordt de opzet van de interviews besproken. In de laatste paragraaf worden verwachtingen uitgesproken over de resultaten van het empirische deel van het onderzoek.

### 4.1 Onderzoeksmethode

De vorige hoofdstukken beslaan het theoretische deel van dit onderzoek. In deze hoofdstukken zijn de eerste drie onderzoeksvragen door een literatuurstudie beantwoord. Daarmee is een kader gecreëerd voor het empirische deel van het onderzoek. Het empirische deel bestaat uit een vergelijkend onderzoek naar de omgang van verschillende actoren met de problematiek van bedrijventerreinen in een Duitse en een Nederlandse regio. Uit het theoretische deel is gebleken dat de planningssystematiek en de problematiek van bedrijventerreinen in beide landen in grote mate overeenkomen, alleen wordt er anders met de problematiek omgegaan. Een vergelijking zou een mogelijkheid kunnen bieden om op dit gebied van elkaar te kunnen leren. Om de vergelijking te maken is een kwalitatieve manier van dataverzameling gebruikt, in de vorm van diepte-interviews. Ook zijn de geselecteerde bedrijventerreinen bezocht om een goede indruk te krijgen van het desbetreffende bedrijventerrein. Volgens Flowerdew en Martin (2005) bieden diepte-interviews onder andere de mogelijkheid tot het krijgen van gedetailleerde antwoorden, mede doordat de geïnterviewde vrijgelaten kan worden in het geven van zijn antwoorden. Ook biedt het de geïnterviewde de mogelijkheid om met onderwerpen te komen waaraan de interviewer zelf niet gedacht heeft. Door onder andere deze eigenschappen is gekozen voor het houden van interviews. Om op deze manier erachter zien te komen hoe de betrokken actoren in de praktijk omgaan met de problematiek. En wat de opinie is van betrokken actoren over de omgang met deze problematiek. In beide regio's zijn in totaal elf interviews afgenomen met veertien personen. De keuze voor dit aantal is gebaseerd op basis van beschikbare tijd. Een overzicht van de geïnterviewde personen is gepresenteerd in bijlage D.

De onderwerpen die in hoofdstuk twee en drie aan bod zijn gekomen bepalen de hoofdstructuur van de interviews (zie paragraaf 4.4). De hoofdstructuur van de interviews dient tevens als opbouw voor het vijfde hoofdstuk, waarin de resultaten van het empirische onderzoek worden besproken. De volgorde van behandeling van de onderwerpen in de interviews wijkt omwille van een betere gespreksopbouw af van de volgorde die is toegepast in de hoofdstukken twee en drie. Hierdoor is er eveneens een verschil tussen de volgorde waarin de onderwerpen in de hoofdstukken twee en drie aan bod komen en de volgorde van behandeling van de onderwerpen in hoofdstuk vijf.

### 4.2 Regioselctie

In dit onderzoek vindt, zoals al eerder gezegd, een vergelijking plaats tussen Nederland en Duitsland op het gebied van bedrijventerreinen. In het empirische deel van dit onderzoek wordt deze vergelijking eveneens gemaakt, maar dan tussen de Duitse regio Münster en de Nederlandse regio Twente (zie figuur 4.2.1). Er is gekozen voor twee aangrenzende regio's die worden gescheiden door de grens tussen Nederland en Duitsland. Verondersteld wordt dat deze topografische nabijheid tussen de gekozen regio's voor meer geografische overeenkomsten zorgt en dat hierdoor de vergelijkbaarheid tussen de gekozen regio's beter is.



De keuze voor de regio als schaalniveau is gebaseerd op het gebruik van de regio's als schaalniveau voor de toepassing van de verschillende oplossingsrichtingen voor de problematiek omtrent bedrijventerreinen (zie paragraaf 4.1). Zowel de Duitse regio Münster, als de Nederlandse regio Twente, zijn actief te noemen als het gaat om het toepassen van oplossingsrichtingen om het functioneren van bedrijventerreinen te veranderen.

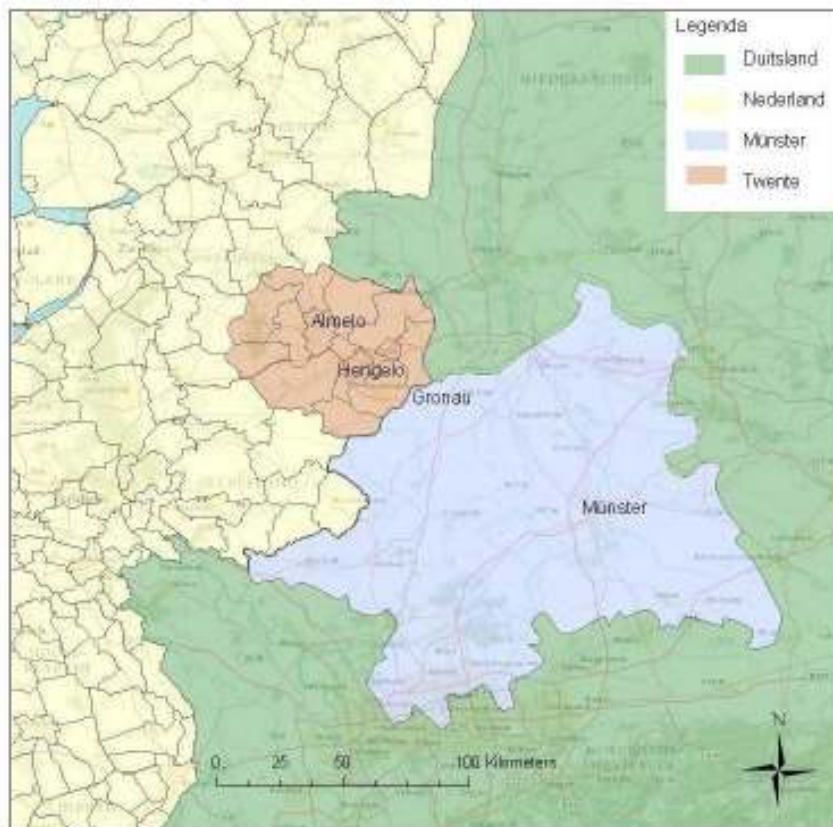
#### *Münster:*

De deelstaat Nordrhein-Westfalen is verdeeld in vijf RegierungsBezirke. In dit onderzoek wordt onderzoek verricht in het Regierungsbezirk Münster. De keuze voor het schaalniveau van de Regierungsbezirk is gekozen, omdat in Duitsland op het niveau van de Bezirke het Regionalplan gemaakt. Hierin staat het programma voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen (zie paragraaf 2.4.2). In Nordrhein-Westfalen bestaat het Landesentwicklungsgesellschaft (LEG), een interessant concept dat financiële verevening mogelijk maakt (zie paragraaf 3.1.1). Maar ook het toepassen van diverse vormen van profilering en het accent op duurzaamheid bij de planning van bedrijventerreinen zijn elementen die het Regierungsbezirk Münster tot een interessante regio voor dit onderzoek maakt.

#### *Twente:*

De keuze voor een onderzoeksgebied in Nederland is gevallen op de regio Twente. Sinds de ondertekening van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) is regionaal samenwerken verplicht geworden. Dit geldt ook voor de regio Twente. In deze regio vindt regionale samenwerking plaats op het gebied van bedrijventerreinen. Ook wordt er gebruik gemaakt van diverse vormen van profilering van bedrijventerreinen en worden vormen van parkmanagement gebruikt op bedrijventerreinen in de regio Twente. Dit maakt de regio Twente tot een interessant onderzoeksgebied voor dit onderzoek.

Figuur 4.2.1 Geselecteerde regio's



Bron: eigen bewerking



### 4.3 Selectie van actoren

De selectie van de actoren wordt in deze paragraaf beargumenteerd. Als eerste wordt de keuze voor het houden van diepte-interviews met verschillende overheidsorganen in Nederland en Duitsland uiteengezet. Daarna wordt beargumenteerd hoe de opinie onderzocht wordt van het Nederlandse en het Duitse bedrijfsleven en actoren op Nederlandse en Duitse bedrijventerreinen.

#### *Overheidsorganen:*

Om een duidelijk beeld te vormen van de visie van het beleid omtrent bedrijventerreinen en hoe er wordt omgegaan met de problematiek van bedrijventerreinen, zijn er interviews in Nederland gehouden met beleidsmedewerkers van de provincie Overijssel en van twee gemeenten uit de regio Twente. In Duitsland zijn interviews gehouden met beleidsmedewerkers van de Bezirksregierung Münster en met beleidsmedewerkers uit een tweetal gemeenten uit het Bezirk Münster. Zowel de selectie van Duitse, als de Nederlandse gemeenten gebeurt op basis van de geselecteerde bedrijventerreinen. De gemeenten waarin de geselecteerde bedrijventerreinen zijn gesitueerd, zijn ook de gemeenten waar interviews met beleidsmedewerkers worden gehouden.

De keuze voor het houden van interviews in Duitsland met de Bezirksregierung en de gemeenten en in Nederland met de provincie en de gemeenten is gebaseerd op overeenkomsten tussen de Duitse en Nederlandse overheidsorganen. Uit hoofdstuk twee kan worden opgemaakt dat de planningsystematiek van Nederland en Duitsland op veel vlakken overeenkomt. De Nederlandse provincies hebben met de ondertekening van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) zichzelf verplicht tot het uitvoeren van een coördinerende rol bij het realiseren van regionale samenwerking. De provincie in Nederland een belangrijke actor is bij de planning van bedrijventerreinen. De Duitse Bezirke zijn eveneens belangrijke actoren bij de planning van bedrijventerreinen. Zowel de Duitse Bezirke als de Nederlandse provincies houden zich bezig met de planning en programmering van bedrijventerreinen. De gemeenten hebben in beide landen een dominante rol bij de (her)ontwikkeling, uitgifte en beheer van bedrijventerreinen (zie paragraaf 2.4).

#### *Bedrijfsleven:*

Om te onderzoeken hoe het Nederlandse en het Duitse bedrijfsleven denkt over het functioneren van de bedrijventerreinen en de omgang met problematiek van bedrijventerreinen, zijn in de twee geselecteerde regio's diverse interviews gehouden met belangrijke actoren van het bedrijfsleven. In Nederland zijn interviews gehouden met de Kamer van Koophandel Oost-Nederland en verenigingen van ondernemers op bedrijventerreinen. Voor de Kamer van Koophandel Oost-Nederland (KvK Oost-Nederland) is gekozen, omdat een groot deel van het bedrijfsleven op bedrijventerreinen vertegenwoordigd wordt door de KvK Oost-Nederland. Door deze vertegenwoordiging kan de opinie van de KvK Oost-Nederland gezien worden als een afspiegeling van de mening van het bedrijfsleven in Twente over het functioneren van de bedrijventerreinen en de omgang met problematiek van bedrijventerreinen.

Ook in Duitsland is er een interview gehouden met actor die een groot deel van het bedrijfsleven in de regio Münster vertegenwoordigd. Er is gezocht naar een Duitse equivalent van de Nederlandse KvK Oost-Nederland. Een soortgelijke organisatie die het bedrijfsleven vertegenwoordigt in de regio Münster is de Industrie- und Handelskammern Nord Westfalen. Alle bedrijven die geregistreerd staan in het handelsregister vallen onder deze organisatie. Het interview met deze organisatie kan vergeleken worden met het interview in Nederland met de KvK Oost-Nederland.

#### *Bedrijventerreinen:*

Bij de selectie van geïnterviewde verenigingen van bedrijven op bedrijventerreinen is gekeken naar de mate van verschil tussen de terreinen. Er zijn twee terreinen geselecteerd in beide regio's die in

grote mate overeenkomen qua leeftijd, maar verschillen qua type. En in beide regio's is één bedrijventerrein geselecteerd die in grote mate verschilt qua leeftijd en type ten opzichte van de twee andere geselecteerde bedrijventerreinen. Er is gekozen om onderscheid te maken op basis van type en leeftijd. De keuze om onderscheid te maken in type bedrijventerrein is gemaakt, omdat uit de theorie blijkt dat verschillende typen problematiek vooral voorkomen op bepaalde typen bedrijventerreinen (zie paragraaf 4.2). En dat de toepassing van trends op het gebied van bedrijventerreinen ook op bepaalde terreinen plaatsvindt (zie paragraaf 4.3).

Leeftijd is de tweede eigenschap waarop geselecteerd is. Zoals blijkt uit paragraaf 2.3 zijn er verschillende perioden te onderscheiden in de ontstaansgeschiedenis van bedrijventerreinen. Met deze verschillende perioden zijn over het algemeen verschillende soorten problematiek verbonden. Op basis van de eigenschappen type en leeftijd is een selectie gemaakt van drie bedrijventerreinen in Twente. De selectie van Nederlandse bedrijventerreinen vormt de basis voor de selectie van bedrijventerreinen in Duitsland. Er is gezocht naar Duitse bedrijventerreinen die overeenkomen qua leeftijd en type met de geselecteerde bedrijventerreinen in Nederland. Voor het beperkte aantal kenmerken dat overeenkomt is gekozen, omdat de informatievoorziening over de Duitse bedrijventerreinen beperkter is dan de informatievoorziening over bedrijventerreinen in Nederland. In Nederland bestaat de IBIS, een organisatie die inventarisatie verricht naar werklocaties in heel Nederland. In Duitsland bestaat geen landdekkend informatiesysteem van bedrijventerreinen. Eveneens een beperking in de vergelijking tussen Nederland en Duitsland is de afwezigheid van verenigingen van bedrijven op bedrijventerreinen in Duitsland.

In de regio Twente zijn de volgende bedrijventerreinen geselecteerd:

- XL Businesspark Twente (Almelo)
- Westermaat Campus (Hengelo)
- Timmersveld (Hengelo)

In het regeringsbezirk Münster zijn de volgende bedrijventerreinen geselecteerd:

- Bedrijventerrein Hessenweg (Münster)
- Technologiepark Münster (Münster)
- An der Steinfurter Strasse (Gronau)

Op de kaart van figuur 4.2.1 is de ligging van de plaatsen aangegeven, waarin de geselecteerde bedrijventerreinen gelegen zijn. Voor meer informatie over de geselecteerde bedrijventerreinen zie bijlage E.

#### **4.4 Interviewopzet**

De opzet van de interviews verschilt per actor. Voor elke actor is een aparte opzet gemaakt. De structuur van het interview is niet ingevuld door middel van een vaste vragenlijst. De hoofdstructuren van alle interviews komen wel overeen. Ieder interview heeft vier delen waarin verschillende sleutelthema's aan bod komen. Eerst is er gesproken over het verleden en heden van de planning van bedrijventerrein in het desbetreffende gebied, dan over de problematiek, daarna over de omgang met de problematiek en tot slot volgen er vijf stellingen.

De bedrijventerreinplanning in het verleden en heden van het desbetreffende gebied, komt in elke interview als eerst aan bod. Getracht is een beeld te krijgen van de rolverdeling van de betrokken actoren en de eventuele verandering in deze rolverdeling. Tevens zijn de geïnterviewden gevraagd naar zijn of haar opinie over deze rolverdeling.

De verschillende hoofdpunten van de problematiek van bedrijventerreinen die in hoofdstuk drie staan beschreven, zijn gebruikt bij de bespreking van de problematiek.

De in hoofdstuk drie besproken trends op het gebied van bedrijventerreinen en de oplossingsrichtingen voor de problematiek omtrent bedrijventerreinen dienden als geraamte bij de bespreking van de omgang met de problematiek tijdens de verschillende interviews. Gepoogd is de opinie van de geïnterviewde over de verschillende trends en oplossingsrichtingen te achterhalen.

De hiervoor genoemde sleutelthema's zijn behandeld in een niet vaststaande volgorde. De volgorde van de thema's die aan bod kwamen waren bepalend voor de loop van het interview, om zo niet tegen de 'stroom' van het gesprek in te werken.

Er is dus niet gewerkt met een vaste vragenlijst, wel werden bij elk thema een aantal vooraf geformuleerde vragen opgesteld die als kapstok zullen dienden. Tot slot werd een aantal stellingen aan de geïnterviewde voorgelegd. Dit werd gedaan om bepaalde informatie te achterhalen, zodat in elk interview alle belangrijke thema's behandeld werden. Tevens is de vergelijkbaarheid tussen dezelfde soort actoren in beide landen door het stellen van dezelfde vragen en stellingen verhoogd.

## 4.5 Verwachting

Verwacht wordt dat het grootste verschil tussen de Duitse en Nederlandse bedrijventerrein ligt bij het uiteindelijke doel dat de betrokken actoren willen bereiken met de weg die ze hebben ingeslagen op het gebied van de planning, programmering, (her)ontwikkeling, uitgifte en beheer van bedrijventerreinen. De Nederlandse focus op verzakelijking (zie paragraaf 3.3.5) en de Duitse focus op duurzaamheid (zie paragraaf 3.3.2) vormen naar verwachting de keuze welke vormen van trends en oplossingsrichtingen toegepast worden in de dagelijkse praktijk.

Een verschil tussen de opinie van het bedrijfsleven en de overheidsorganen wordt in beide landen eveneens verwacht. Verwacht wordt dat de oplossingsrichtingen geïnitieerd vanuit de overheidsorganen met betrekking tot het creëren van schaarste, het verhogen van de grondprijzen, duidelijke profilering, en zorgvuldiger ruimtegebruik niet altijd hartelijk ontvangen zullen worden door het bedrijfsleven. Om de oplossingsrichtingen in praktijk te brengen zullen overheidsorganen nieuwe regelgeving voor bedrijventerreinen moeten ontwikkelen. Verwacht wordt dat de regels om de hiervoor genoemde oplossingsrichtingen te kunnen realiseren door ondernemers als belemmering worden gezien.

## **5. Opvattingen van betrokken actoren in de regio Münster en de regio Twente over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen**

---

Uit de voorgaande hoofdstukken is duidelijk geworden dat de planning van bedrijventerreinen ter discussie staat. Verschillende betrokken actoren in Nederland lijken verschillende ideeën te hebben over het beter laten functioneren van bedrijventerreinen. Of verschillende betrokken actoren in Duitsland overeenkomstige ideeën hebben over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen is onbekend. In het empirische deel wordt dit onderzocht. Door het houden van interviews met de verschillende betrokken actoren in Nederland en Duitsland, is getracht om de opinie van de verschillende actoren te achterhalen.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews en de waarnemingen op bedrijventerreinen weergegeven. Allereerst wordt in paragraaf 5.1 de bedrijventerreinplanning in het verleden en heden van de twee regio's besproken. In paragraaf 5.2 wordt de problematiek die de beide regio's hebben op het gebied van bedrijventerreinen besproken. Paragraaf 5.3 laat zien hoe de onderzochte regio's omgaan met de problematiek.

### **5.1 Geschiedenis van de bedrijventerreinplanning in de regio Münster en de regio Twente**

#### **5.1.1 Rolverdeling tussen de betrokken actoren**

Tussen de rollen van de betrokken actoren in beide landen zijn veel overeenkomsten en verschillen waar te nemen. Vanaf het begin van de eenentwintigste eeuw vinden er meer veranderingen in de rolverdeling tussen de betrokken actoren in Nederland plaats. In Duitsland spelen minder veranderingen. Sinds de invoering van het Regionalplan in 1975 in de deelstaat Nordrhein-Westfalen zijn er niet veel verschuivingen geweest in de rolverdeling tussen de betrokken actoren in de regio Münster.

In de jaren negentig bleef het aanbod van bedrijventerreinen in Overijssel achter bij de vraag naar bedrijventerreinen. Hierop volgend is door de betrokken actoren voor een voorwaarde schepend beleid gekozen. In de jaren na 2000 bleek dat er een behoorlijk aanbod aan bedrijventerreinen gerealiseerd was. Het begon duidelijk te worden dat het aanbod te groot werd. In 2003 heeft de provincie op dit gegeven gereageerd, met de verplichting naar haar gemeenten toe om bedrijvigheidsplannen te maken. Hierin moest de behoefte van de Overijsselse gemeenten aan nieuwe bedrijventerreinen en de mogelijkheden op het gebied van herstructurering van bedrijventerreinen in kaart worden gebracht. De bedrijvigheidsplannen zijn eind 2004 door de gemeenten ingediend. Het oordeel van de provincie over deze plannen was niet positief, de herstructureringsmogelijkheden waren onderbelicht en de behoefte naar nieuwe locaties voor bedrijventerreinen was te groot. De reactie van de provincie hierop was het starten van het project: meerjaren programma vitale bedrijvigheid in begin 2005. Vanaf dat moment heeft de provincie veel nadrukkelijker ingezet op herstructurering. Het aanpakken van de herstructurering werd als voorwaarde gesteld voordat met de ontwikkeling van een nieuw terrein kon worden begonnen. De uitbreidingsplannen van gemeenten in de bedrijvigheidsplannen heeft de provincie voor kennisgeving aangenomen. De gedachte hier achter is het effect van goede herstructurering op het sprinkhanengedrag van ondernemers op bedrijventerreinen. Verwacht werd dat door goede herstructurering, de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen minder zou worden en dat hierdoor het sprinkhanengedrag ook zal verminderen. Op 1 juli 2009 is het meerjaren programma vitale bedrijvigheid in werking getreden samen met de omgevingsvisie en de omgevingsverordening van de provincie Overijssel. Gemeenten werden hierdoor gedwongen tot het schrappen van de zachte

plannen (geplande ontwikkeling) voor nieuwe bedrijventerreinen. Gemeenten stonden hier niet altijd positief tegenover (zie citaat 1). Als deze plannen wel gerealiseerd zouden worden, dan zou er volgens de provincie een zeer groot overaanbod aan bedrijventerreinen ontstaan. De harde plannen (de nog uitgeefbare kavels) pasten volledig binnen de planning van de provincie. In een provinciale verordening is vastgelegd dat gemeenten geen bedrijventerreinen kunnen realiseren die niet genoemd worden in de bedrijventerreinvisie (Mossel en Walman, 2011). Enige kritiek op de handelingswijze van gemeente wordt door de Kamer van Koophandel Oost Nederland (KvK Oost Nederland) gegeven. De KvK Oost Nederland is van mening dat sommige gemeenten in Twente de bedrijven te weinig betrekken bij het maken van de bedrijvigheidsplannen. De gemeenten zijn in die zin dominant te noemen, doordat ze zonder overleg met lokale ondernemers, hun plannen naar de provincie sturen (ter Laak, 2011)

**Citaat 1:** *“Door de regierol die de provincie heeft worden plannen van gemeenten voor nieuw aan te leggen bedrijventerreinen soms naar beneden bijgesteld, vaak tot groot verdriet van gemeenten.”* (Mossel en Walman, 2011)

De provincie Overijssel heeft de problemen die sommige gemeenten hebben met het contact met het lokale bedrijfsleven onderkend. De gekozen aanpak voor de herstructurering zorgt voor stimulering van het contact tussen de gemeenten en het lokale bedrijfsleven. Als gemeenten in aanmerking willen komen voor subsidies voor herstructurering in de publieke ruimte op bedrijventerreinen, zijn ze verplicht om een zogenaamde kwaliteitsscan uit te laten voeren. Voor het uitvoeren van deze scan is samenwerking tussen gemeenten en de ondernemers op het desbetreffende terrein noodzakelijk. Uit deze gedwongen samenwerking zijn goede ontwikkelingen voortgekomen (zie citaat 2), bijvoorbeeld het ontstaan van diverse ondernemersverenigingen (Mossel en Walman, 2011).

**Citaat 2:** *“Inherent aan de kwaliteitsscan is een stimulans voor het contact tussen ondernemers en de gemeente.”* (Mossel en Walman, 2011)

Uit het voorgaande mag duidelijk zijn dat sinds 2003, toen het besluit is genomen door de provincie dat de gemeenten bedrijvigheidsplannen moesten indienen bij de provincie, de omgang tussen de provincie en gemeenten steeds scherper is geworden, zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau. De bedrijvigheidsplannen, bedrijventerreinvisies, de SER-ladder en het kwaliteitsscoresysteem zijn belangrijke instrumenten voor de toekomst bij de planning van bedrijventerreinen. Vooral de bedrijventerreinvisies zijn van belang, omdat hierin afspraken worden gemaakt tot 2020 over de verwachte vraag en het verwachte aanbod van bedrijventerreinen. Deze afspraken worden allemaal conform het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) gemaakt.

Het Rijk heeft ook het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) ondertekend. Zij vervult hierin de rol als geldschieter. De bijdrage van het Rijk in verhouding tot de bijdrage van de provincie is niet erg groot. Bovendien komt het Rijk het Convenant niet na. Zij stopt in 2014 met de financiële bijdrage, dit betreft de provincie Overijssel (zie citaat 3).

**Citaat 3:** *“De provincie mist de steun van het Rijk na 2014, maar of het nu linksom of rechtsom gaat, wij als provincie blijven ons houden aan de afspraken. Omdat wij dit in Overijssel hebben toegezegd aan de gemeenten en de ondernemers.”* (Mossel en Walman, 2011)

Volgens de provincie Overijssel en de KvK Oost Nederland is de belangrijkste actor niet bij het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) betrokken, namelijk de ondernemers. Kritiek van andere aard op het Convenant wordt gegeven door van Heuveln (2011). Van Heuveln (2011) is van mening dat de regierol die de provincie toebedeeld krijgt in het Convenant niet goed werkt in de dagelijkse praktijk (zie citaat 4). De provincie heeft lokaal te weinig feeling met de

praktijk. Van Heuveln (2011) is van mening dat de overheden in Twente te weinig naar het bedrijfsleven luisteren en zijn de overheden meestal weinig bereid om hun toekomstvisies aan te passen. Om deze dominantie te doorbreken is lastig. Door alle regels en procedures die zijn vastgelegd is dit bijna onmogelijk (van Heuveln, 2011). De andere geïnterviewde Nederlandse actoren zijn niet van mening dat de regierol die de provincie Overijssel bezit een negatieve uitwerking in de praktijk heeft. Ze onderkennen de regierol (zie citaat 5) en staan hier positief tegen over (zie citaat 6). De dominantie van de Nederlandse gemeenten is door de groeiende regierol van de provincie verminderd. Uit de voorgelegde stellingen blijkt tevens dat vijf geïnterviewde Nederlandse actoren het oneens zijn met de stelling, dat de rol van de Nederlandse gemeente te dominant is bij de planning van bedrijventerreinen, slechts drie zijn het eens met deze stelling (zie bijlage F). Het merendeel van de geïnterviewde Nederlandse actoren staat positief over tegen de mate van dominantie die de Nederlandse gemeenten bezitten.

**Citaat 4:** *“Het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 is bedacht achter een bureau en niet vanuit de praktijk.”* (van Heuveln, 2011)

**Citaat 5:** *“Contact met de provincie Overijssel is belangrijk. Daar moet je als KvK aan tafel zitten, want daar gebeurt het.”* (ter Laak, 2011)

**Citaat 6:** *“De laatste jaren is de rol die de provincie heeft positief veranderd, ze is dominanter geworden en dat heeft positieve gevolgen voor het functioneren van de bedrijventerreinen in Overijssel.”* (Timmersveld, 2011)

Het door de Bezirksregierung gemaakte Regionalplan bestaat in Münster sinds 1975. In het Regionalplan wordt onder andere een programma gemaakt voor de te ontwikkelen bedrijventerreinen. De vraag naar bedrijventerreinen wordt net als in Nederland bepaald door middel van een raming (zie paragraaf 2.4.2). De uitkomst van deze raming wordt gebruikt om de vraag naar bedrijventerreinen te verdelen per Gemeinde of Stadt. Het Regionalplan bevat tevens een locatieaanwijzing die globaal van karakter is. Het Regionalplan is redelijk concreet van aard is. Concreter dan de structuurvisies van de Nederlandse provincies, waarmee het Regionalplan de meeste overeenkomsten heeft. Duitse gemeenten hebben inspraak op het Regionalplan door middel van de Regionalrat, waarin afgevaardigden van de gemeenten een zetel hebben. De Regionalrat geeft het laatste oordeel over het Regionalplan. Tevens kan de Regionalrat aanpassingen aanbrengen in het Regionalplan. Voor deze aanpassingen moet de Bezirksregierung toestemming verlenen. Krijgen de gemeenten geen toestemming voor de aanpassingen, dan kunnen de gemeenten deze beslissing aanvechten. Aanpassingen die door gemeenten worden aangevraagd hebben vaak betrekking op de wens om het toegewezen gebied voor bedrijventerreinen te vergroten. Hier wordt erg kritisch door de Bezirksregierung naar gekeken, omdat ze de ruimte die in gebruik wordt genomen door menselijke activiteiten in de regio zo klein mogelijk willen houden (Sparding en Wolf, 2011).

Publieke organisaties hebben ook de mogelijkheid op inspraak van de plannen van de overheden. In het Trägern öffentlicher Belange vindt afstemming plaats tussen de belanghebbenden. Bij de planning van bedrijventerreinen maakt de IHK Nord Westfalen hier vaak gebruik van om voor de belangen van het bedrijfsleven op te komen (Felken en Tenbenschel, 2011).

In de grondwet van Duitsland is vastgesteld dat de gemeenten over een grote zelfstandigheid beschikken. Duitse gemeenten beschikken daardoor over een grotere zelfstandigheid dan Nederlandse gemeenten, deze zelfstandigheid staat in Duitsland anders dan in Nederland niet ter discussie (zie citaat ). Het resultaat van de stelling; dat de rol van de Duitse gemeente te dominant is bij de planning van bedrijventerreinen bevestigd dit. Zes van de zes geïnterviewde Duitse actoren zijn het oneens met deze stelling (zie bijlage F). Deze dominantie van de Duitse gemeenten was altijd al

groter dan de dominantie van de Nederlandse gemeenten, maar sinds de veranderingen in de rolverdeling tussen de Nederlandse actoren is de dominantie nog groter geworden ten opzichte van de Nederlandse gemeenten (Sparding en Wolf, 2011). De grote zelfstandigheid is voornamelijk te zien aan de vrijheid die de Duitse gemeenten hebben bij het bepalen van de belastingen voor bedrijven. Volgens Sparding en Wolf (2011) zien gemeenten in Duitsland gebieden die geschikt gemaakt worden als bedrijventerrein als een vergroting van hun bron van inkomsten. De oorzaak van deze gedachtegang ligt bij het lokale belastingstelsel. De twee belangrijkste gemeentelijke belastingen zijn de Gewerbesteuer (vergelijkbaar met de Nederlandse vennootschapsbelasting) en de Grundsteuer (vergelijkbaar met de Nederlandse onroerende zaakbelasting). De hoogte van deze twee belastingen worden voor een deel gemeentelijk bepaald. De Gewerbesteuer is de grootste bron van inkomsten, deze belasting wordt geheven over de winst die de ondernemers maken. De gemeente heeft de bevoegdheid om de heffingscoëfficiënt te veranderen. Hiermee kan ze niet alleen haar inkomensstroom veranderen, maar ook een concurrentiepositie innemen ten opzichte van buurgemeenten. De Gewerbesteuer zorgt hierdoor voor grote verschillen in het functioneren van bedrijventerreinen en de problematiek van bedrijventerreinen en de toepassing van concepten op bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland die in de komende paragrafen besproken zullen worden.

**Citaat 7:** *“De dominante rol van de Gemeinden is volgens ons niet te dominant. Het takenpakket die de Gemeinden op dit moment bezitten is goed en moet ook zo blijven.”* (Sparding en Wolf, 2011)

### 5.1.2 Geschiedenis van bedrijventerreinen in de regio Münster en de regio Twente

De ontstaansgeschiedenis van bedrijventerreinen in de onderzochte regio's vertonen zowel gelijkenissen als verschillen. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de geselecteerde plaatsen. Voor specifiekere informatie over de geselecteerde bedrijventerreinen wordt verwezen naar bijlage E.

In veel steden in het Regierungsbezirk Münster waren bedrijventerreinen gesitueerd in de binnenstad. Deze terreinen zijn veelal getransformeerd naar woningbouw of detailhandel. Nieuwe bedrijventerreinen zijn aangelegd aan de randen van de steden. Sommige steden bezaten net als de steden in Twente een groot aantal textiel fabrieken. De meeste textiel fabrieken waren midden in de stad gevestigd. De textielindustrie is aan het einde van de jaren zestig in beide regio's in elkaar gezakt, dit heeft tot transformaties geleid en een verplaatsing van de economische activiteiten naar de randen van de steden.

In de stad Münster, waar zeventig procent van de werkgelegenheid wordt gevuld door de sector dienstverlening was de industriële sector nooit een belangrijk onderdeel van de economische activiteiten (Krause-Kämereit, 2012). In de jaren negentig van de vorige eeuw is er een plan gemaakt om de economie van Münster meer te diversifiëren, men wilde meer industriële activiteiten. In het begin verliep dit proces niet succesvol. Maar de laatste jaren lukt het om meer industriële activiteiten in Münster te krijgen.

In Gronau laat de textielindustrie nog wel zijn sporen na. Diverse leegstaande fabriekshallen staan in de stad. De meeste fabriekshallen zijn opgekocht door private actoren. Deze private actoren zijn sinds de aankopen in de jaren tachtig niet met ontwikkelingen gestart. Met het sluiten van de textiel fabrieken heeft de stad Gronau ingezet op uitwaartse groei van economische activiteiten. Volgens Brandt (2011) waren de bedrijventerreinen zeer in trek bij bedrijven afkomstig uit Gronau en haar directe omgeving. Ook enkele Nederlandse bedrijven zijn gevestigd op deze bedrijventerreinen, Brandt (2011) is van mening dat de Nederlandse bedrijven naar Gronau zijn vertrokken door de relatief lage grondprijzen.



In Almelo heeft, net als in Gronau, de textielindustrie een hoofdrol gespeeld in de economische ontwikkeling van de stad. De textielindustrie was voornamelijk gevestigd in de binnenstad. Deze vestigingslocatie van de textielindustrie zijn na de teloorgang van de textielindustrie getransformeerd naar woningbouw en detailhandel. De aanleg van de eerste ringweg in 1975 en de tweede ringweg in 1985 hebben gefungeerd als uitwaartse ontwikkelingsassen voor bedrijventerreinen (van Heuveln, 2011).

Hengelo kent een zelfde soort uitwaartse ontwikkeling als Almelo op het gebied van bedrijventerreinen. In Hengelo heeft de textielindustrie een minder dominante rol in het economische verleden. Door de komst van het bedrijf Stork naar Hengelo heeft de industrie in Hengelo een technologisch karakter gekregen. Andere bedrijven uit de technologische industriële sector volgden Stork. Hengelo bezit hierdoor een relatief hoge concentratie van technologische industrie (Jansink, 2011).

De textielindustrie heeft in beide regio's een hoofdrol gespeeld in de geschiedenis van economische activiteiten. Eveneens een overeenkomstige eigenschap is het voorwaardenscheppende karakter van het beleid voor de planning van bedrijventerreinen in beide landen. In Nederland staat dit vandaag de dag ter discussie in Duitsland niet. Een ander verschil is de locatie van de uitwaarts geplande bedrijventerreinen. In Nederland werden de nieuwe bedrijventerreinen aan randen van steden gepland. In Duitsland is de afstand tussen de rand van de stad en de nieuwe terreinen vaak groter.

## 5.2 Problematiek

### 5.2.1 Veroudering

Verouderingsproblematiek van bedrijventerreinen krijgt in Nederland meer aandacht dan in Duitsland. In beide landen vindt veroudering van bedrijventerreinen plaats, alleen in Nederland wordt dit probleem meer erkend. Oorzaak hiervan ligt volgens Felken en Tenbensel (2011) aan de relatieve schaarste van grond die in Nederland hoger is dan in Duitsland.

Volgens Mossel en Walman (2011) speelt veroudering wel een rol op bedrijventerrein in Overijssel, maar het wordt niet als een groot probleem ervaren (zie citaat 8). Echter het aanpakken van de verouderingsproblematiek op bedrijventerreinen in Overijssel is een van de belangrijke speerpunten van het beleid voor bedrijventerreinen, gezien de aandacht die wordt besteed aan de verouderingsproblematiek en de middelen die hier tegen worden ingezet. De verouderingsproblematiek in Hengelo is volgens Jansink (2011) moeilijk te bestrijden door een te kort aan financiële middelen van de gemeenten. Bovendien is de provincie alleen bereid een financiële bijdrage te leveren in de vorm van een cofinanciering met de gemeenten. Ter Laak (2011) is van mening dat het aanpakken van de verouderde bedrijventerreinen bemoeilijkt wordt door de financiële crisis. Door bezuinigingen op herstructureringen komt de door het Rijk bedachte SER-ladder niet altijd goed uit de verf. Voor de aanpak van de verouderingsproblematiek moet volgens ter Laak (2011) niet veel verwacht worden van ondernemers (zie citaat 9). Faillissementen spelen veroudering in de kaart niet alleen door verloedering en leegstand, maar ook door de regelgeving omtrent schuldeisers bij een faillissement. Volgens van Heuveln (2011) wordt de gemeente door de volgorde van voorrang van schuldeisers benadeeld. Als de gemeente eerder aan bod zou komen in de volgorde dan zouden gemeenten in Nederland meer financiële middelen beschikbaar hebben. Deze zouden dan ingezet moeten worden voor de aanpak van 'rotte' kavels en daardoor zou de behoefte naar grondigere herstructureringsvormen afnemen (van Heuveln, 2011).

**Citaat 8:** *"Totale verloedering door veroudering is een situatie die in Overijssel vrijwel niet voorkomt."* (Mossel en Walman, 2011)

**Citaat 9:** *“Ondernemers hebben hun focus bij primaire processen om te overleven liggen en die denken nu niet aan de bedrijfsomgeving.”* (ter Laak, 2011)

Nijhuis (2011) is van mening dat gemeenten grondige typen van herstructurering al eerder hadden kunnen en moeten aanpakken. Op het bedrijventerrein Timmersveld (Hengelo) is er langere tijd sprake van voornamelijk economische en technische veroudering. De voornaamste problematiek wordt gevormd door problemen met de uitstraling, ontsluiting en het ruimtegebruik (voor een impressie zie foto 1). Gebrek aan handhaving van de regels gedurende de gehele bestaansgeschiedenis van Timmersveld door de gemeente Hengelo wordt gezien als de oorzaak van de problematiek (zie citaat 10). Op Timmersveld zouden de functies wonen en werken gecombineerd worden. Kleine bedrijven met een woning op dezelfde kavel. In de eerste jaren ontwikkelde dit concept goed. Maar naarmate enkele bedrijven groter werden en buurtbedrijven gingen overnemen ontstonden er problemen. De relatie tussen woning en bedrijf verviel op sommige kavels, terwijl dit in het bestemmingsplan stond als vereiste. De grotere bedrijven veroorzaakten meer overlast (voornamelijk verkeersproblematiek), waardoor sommige bewoners op het terrein protest indienden. Deze protesten resulteerden in belemmeringen voor de ondernemers.

**Citaat 10:** *“Dat er woningen in het midden van het terrein staan, omringd door grote bedrijven, dat is natuurlijk vragen om problemen.”* (Nijhuis, 2011)

In 2011 is er gestart met een revitalisatie voor Timmersveld. Dit is niet meer dan een tussenoplossing. Het ontbreekt aan financiële middelen om op Timmersveld een goede kwaliteit te realiseren. Zou er eerder in de levenscyclus van het bedrijventerrein Timmersveld zijn ingegrepen zouden de gevolgen van de veroudering minder groot geweest zijn en zou een facelift van het terrein afdoende zijn geweest (Nijhuis, 2011).

Foto 1: Impressie Timmersveld (Hengelo)



Bron: eigen fotografie, 2011

Het Meerjarenprogramma Vitale Bedrijvigheid (Provincie Overijssel, 2009) en het voortvloeiende hieruit, het Provinciaal Herstructurerings Programma (Provincie Overijssel, 2010) zijn concrete voorbeelden van de aandacht voor verouderingsproblematiek op bedrijventerreinen in de provincie Overijssel. Hierin worden de diverse aspecten van de verouderingsproblematiek in Overijssel besproken en wordt een strategie uitgestippeld om de verouderingsproblematiek aan te pakken.

Instrumenten als de Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO), Kwaliteitsscoresysteem (KSS) en een subsidieregeling moeten voor een goede aanpak zorgen (Provincie Overijssel, 2010).

In Overijssel hebben 49 bedrijventerreinen het stempel verouderd gekregen. Dertig van deze terreinen liggen in de regio Twente. Om deze terreinen aan te pakken worden diverse vormen van herstructurering ingezet en wordt voor een aantal verouderde terreinen gebruik gemaakt van de HMO (zie paragraaf 5.3.2). Om de toekomstige veroudering van bedrijventerreinen aan te pakken wordt de KSS door de provincie ingezet. Het systeem werkt door het uitvoeren van een scan van een bedrijventerrein. Uit een scan komt een waardering in de vorm van een aantal sterren die de kwaliteit van het betreffende terrein symboliseren. Hierdoor wordt volgens de provincie Overijssel een signaal afgegeven, die het inzichtelijk maakt voor alle betrokken actoren die geïnteresseerd zijn naar de kwaliteit van een bepaald bedrijventerrein. Door deze signaalfunctie en de goede inzichtelijkheid in kwaliteit verwacht de provincie verbeterde samenwerking tussen de betrokken actoren en meer aandacht voor kwaliteit op bedrijventerreinen. De subsidieregeling voor herstructurering, die geldt voor bedrijventerreinen in Overijssel zorgt voor de borging van het KSS. Om in aanmerking te komen voor de subsidieregeling is het laten uitvoeren van een scan verplicht. De mening die de provincie Overijssel heeft over het KSS wordt niet door iedere actor gedeeld. Volgens van Heuveln (2011) zorgt de KSS niet voor een verbeterde interactie tussen betrokken actoren. Jansink (2011), ter Laak (2011) en Nijhuis (2011) zijn van mening dat de scan wel een positieve uitwerking heeft. Het zorgt voor een objectief beeld over de kwaliteit van het gescande bedrijventerrein (Jansink, 2011). Hierdoor is het ook mogelijk om betere product marktcombinaties (PMC) te genereren (zie citaat 11). Volgens ter Laak (2011) heeft het KSS een alarmerende werking voor bedrijventerreinen waar het niet goed mee gaat. En volgens Nijhuis (2011) is het meest positieve punt van het KSS de verbeterde interactie tussen ondernemers en de gemeente.

**Citaat 11:** *“De sterrenkwalificatie kan worden vergeleken met de sterren voor hotels. Voor elk hotel zijn bepaalde bezoekers geschikt, zo is het ook bij bedrijventerreinen.”*(Jansink, 2011)

Zoals gezegd is de aandacht voor verouderingsproblematiek in Duitsland minder groot. In Duitsland bestaan geen equivalenten van instrumenten als de HMO of de KSS ook het aantal pagina's beleidstukken voor oplossingsrichtingen is veel minder groot. Dit wil echter niet zeggen dat in Duitsland geen verouderingsproblematiek op bedrijventerreinen bestaat. Volgens Sparding en Wolf (2011) en Krause-Kämereit (2012) speelt verouderingsproblematiek met name een rol in de steden waar de textielindustrie in het verleden de dominante economische activiteit was. Deze problematiek heeft vooral betrekking op het aspect ruimtegebruik. Leegstaande bedrijfspanden bepalen het beeld op verschillende verouderde bedrijventerreinen in voormalige textielsteden als Gronau. Enkele vestigingslocaties van de textielindustrie in het centrum van Gronau zijn getransformeerd, maar op minder gewilde locaties buiten het centrum staan veel leegstaande vervallen fabriekspanden (zie foto 2). De leegstaande fabriekspanden zijn vaak in handen van private actoren. Door deze actoren worden weinig ontwikkelingen geïnitieerd. De Gemeente Gronau heeft geen plannen om de situatie omtrent de vervallen fabrieksgebouwen te veranderen (Brandt, 2011). In Münster speelt verouderingsproblematiek geen grote rol. Bedrijventerreinen die verouderd zijn (vooral in de binnenstad), zijn getransformeerd naar woningbouw. Wel zijn er bedrijventerreinen die niet goed scoren op het verouderingsaspect uitstraling. Maar op deze terreinen zijn vaak activiteiten gevestigd die geen behoefte hebben aan dit aspect. Dit wordt dan ook niet als probleem gezien (Krause-Kämereit, 2012). Volgens Felken en Tenbenschel (2011), is de behoefte van Duitse bedrijven voor uitstraling minder groot is dan van Nederlandse bedrijven (zie citaat 12). Volgens Sparding en Wolf wordt door dit cultuurverschil tussen Nederland en Duitsland ook weinig aandacht gegeven aan beeldkwaliteitseisen in een Bebauungsplan.

**Citaat 12:** *“De façade zegt de Duitse ondernemer niet veel, het gaat er om wat zich achter de façade bevindt”.* (Felken en Tenbensel, 2011)

Foto 2: Fabriekspand van de textielindustrie in Gronau



Bron: Eigen fotografie, 2011

### 5.2.2 Concurrentie tussen buurgemeenten

De belangrijkste oorzaak van het bestaan van de concurrentie tussen buurgemeenten is de dominante rol die de gemeenten in beide landen bezitten bij de planning van bedrijventerreinen. In Nederland vinden er veel maatregelen plaats om concurrentie tussen buurgemeenten te beperken. In Duitsland is deze tendens niet waar te nemen.

Volgens Hoogenberg (2011), Jansink (2011), ter Laak (2011), Mossel en Walman (2011) en Reinsma (2011) neemt de concurrentie tussen buurgemeenten in Twente op het gebied van bedrijventerreinen de laatste jaren af. Het lijkt er op dat de publicaties waarin wordt gesproken over het verminderen van de onnodige concurrentie tussen buurgemeenten, zoals VROM-raad (2006), THB (2008), Commissie Jorritsma (2009), Roadmap Verzakelijking (2010) en het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010), waarin omtrent regionale samenwerking ook afspraken zijn gemaakt, in de praktijk resultaat hebben (zie citaat 13).

**Citaat 13:** *“De tijd is voorbij dat gemeenten in Twente elkaar nog alleen als concurrent zien bij het binnen halen van bedrijven.”* (Jansink, 2011)

Van Heuveln (2011) is van mening dat de concurrentie tussen buurgemeenten niet verminderd is (zie citaat 14). De oorzaak hiervan is volgens van Heuveln (2011) het schaalniveau van de arbeidsmarkt, het schaalniveau is niet regionaal (zoals gezegd in paragraaf 3.1), maar voornamelijk gemeentelijk.

**Citaat 14:** *“Concurrentie tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinen is niet iets van het verleden, vandaag de dag is hier nog steeds sprake van.”* (van Heuveln, 2011)

De concurrentie vindt vooral plaats op het gebied van grondprijzen. Het voorgaande is sterk vermindert door samenwerking op het gebied van grondprijzenbeleid door de Twentse Netwerksteden (Almelo, Hengelo, Enschede, Borne en Oldenzaal) (ter Laak, 2011).

In Duitsland is geen afname in concurrentie tussen buurgemeenten waar te nemen. De zelfstandigheid van de gemeente is in de regio Münster dan ook groter dan in Twente. In de regio



Münster wordt niet alleen de grondprijs gemeentelijk bepaald, maar ook de Gewerbesteuer (zie paragraaf 5.1.1). Hierdoor zien de Duitse Gemeinden, bedrijventerreinen als algemene inkomstenbron. Met deze belasting wordt niet alleen de inkomensstroom bepaald, maar ook de concurrentiepositie ten opzichte van de buurgemeenten (Sparding en Wolf, 2011). In beide plaatsen waar onderzoek is verricht (Münster en Gronau), is concurrentie tussen buurgemeenten via grondprijzen en de heffingscoëfficiënt van de Gewerbesteuer aan de orde van de dag (Brandt (2011) en Krause-Kämereit (2012)). Volgens Brandt (2011), worden deze twee kostenposten als beslissende factoren gezien voor de vestigingsplaatskeuze van bedrijven (zie citaat 15). Dit citaat vertoont een groot contrast met de Nederlandse situatie, belangrijke vestigingsplaatskeuzefactoren zijn in Nederland namelijk bereikbaarheid, verkeersligging en de representativiteit (zie paragraaf 2.3). De stad Münster ondervindt niet alleen hinder van concurrentie op het gebied van grondprijzen en Gewerbesteuer, maar ook op het type bedrijventerrein. De Bezirksregierung heeft de ontwikkeling van een Sondergebiet (zie paragraaf 2.4.2) voor grootschalige detailhandel toegestaan in de buurgemeente aan de grens van de stad Münster. De stad Münster was niet blij met deze beslissing en is van mening dat de ontwikkeling van het Sondergebiet voor zware tijden voor de detailhandel in de stad Münster zal gaan zorgen (Krause-Kämereit, 2012).

**Citaat 15:** *“Bedrijven die zoeken naar een vestigingslocatie zijn niet geïnteresseerd in de kwaliteit van een bedrijventerrein, het kostenplaatje (Gewerbesteuer en grondprijzen) is de beslissende factor.* (Brandt, 2011)

### 5.2.3 Overaanbod

In hoofdstuk twee staat beschreven dat, zowel in Nederland als in Duitsland een overaanbod van bedrijventerreinen bestaat. In Twente zijn de meningen over de grote van het overaanbod van bedrijventerreinen verdeeld. Mossel en Walman (2011), Jansink (2011), Nijhuis (2011) en Reinsma (2011) vinden dat er een overaanbod aan bedrijventerreinen bestaat in Twente, van Heuveln (2011) en ter Laak) vinden van niet. Op de stelling of er in de toekomst veel minder bedrijventerreinen ontwikkeld moeten worden is ook verschillend gereageerd (zie bijlage F). Vijf van de acht geïnterviewde Nederlandse personen zijn het oneens met deze stelling drie van de acht geïnterviewde Nederlandse personen waren het eens. Ook de geïnterviewde actoren uit de regio Münster zijn niet eensgezind, Sparding en Wolf (2011) zijn van mening dat er sprake is van een overaanbod in de regio, maar Brandt (2011) is van mening dat er een tekort bestaat. Op de stelling of er in de toekomst veel minder bedrijventerreinen ontwikkeld moeten worden werd wel eensgezind gereageerd, zes van de zes geïnterviewde Duitse personen waren het oneens met de stelling (zie bijlage F). Volgens van Heuveln (2011) is er in Twente ook sprake van een tekort. Dit tekort is niet kwantitatief van aard, maar kwalitatief. Met de huidige voorraad zijn niet voldoende goede product marktcombinaties te maken. In Almelo is een tekort aan bedrijventerreinen voor bedrijven uit zwaardere milieucategorieën. De huidige voorraad is vaak verouderd en leent zich alleen voor transformaties (zie citaat 16). Volgens van Heuveln (2011) en ter Laak (2011) is er altijd een voldoende grote voorraad nodig als ijzeren voorraad. Dit is nodig om zo genoeg reactieruimte te creëren, waardoor je geen hoeft te verkopen aan geïnteresseerde bedrijven.

**Citaat 16:** *“In het systeem van vandaag de dag, moeten we nieuwe bedrijventerreinen blijven ontwikkelen. Omdat verouderde bedrijventerreinen zich niet lenen voor revitalisering, maar alleen voor transformeren.”*(van Heuveln, 2011)

Uit het voorgaande blijkt dat er discussie bestaat over de aanwezigheid van een overaanbod van bedrijventerreinen. Duidelijk is wel dat de laatste jaren het beleid door het Programma Vitale Bedrijvigheid (zie paragraaf 5.1.1) in Twente er op gericht is het overaanbod tegen te gaan. Ook in de regio Münster is het beleid betreffende de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen verscherpt. Het

doel van de Bondsregering en de Bezirksregering is om hier het Flächenverbrauch (verbuik van kavels) naar beneden te brengen (Felken en Tenbensel, 2011).

Oorzaken van het overaanbod worden vooral gezocht in de rolverdeling tussen de betrokken actoren; dominante gemeenten die beperkt regionaal samenwerken. Een andere veelvuldig gehoorde oorzaak is de economische crisis. Volgens Jansink (2011) is de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen vanaf 2008 in Twente sterk teruggelopen. Reinsma (2011) is eveneens van mening dat de economische crisis een rol speelt bij het overaanbod aan bedrijventerreinen in Twente. De instrumenten die gebruikt worden voor de prognose van de toekomstige behoefte zouden te ruimhartige uitslagen geven en zijn hierdoor debet aan het ontstane overaanbod. Volgens Hoogenberg (2011) moeten er voortdurend aanpassingen gedaan worden en de 'peilstok' erin houden om tot een goed aanbod van bedrijventerreinen te komen. Ook in Duitsland wordt er kritiek gegeven op de prognosemethodiek. In alle regio's in Nordrhein-Westfalen gebruiken ze de GIF PRO methode voor behoefte-ramingen (zie paragraaf 2.4.2). De kritiek is voornamelijk gericht op de kwantiteit en de kwaliteit van de data. Twee hoofdoorzaken voor de beperkte werking van de GIF PRO methode, worden gegeven door Sparding en Wolf (2011). De toenemende onvoorspelbaarheid van de economie maakt het moeilijker om voorspellingen te doen over de behoefte aan bedrijventerreinen. De tweede oorzaak is het schaalniveau van de data. Het Kreis is het laagste schaalniveau. We zouden tot betere ramingen kunnen komen, zou de gemeente het laagste schaalniveau zijn, aldus Sparding en Wolf (2011).

#### 5.2.4 Overige problematiek

In deze paragraaf worden de problematieken besproken die in de vorige paragrafen niet aan de orde zijn geweest, maar die wel spelen in de onderzochte regio's.

##### *Ongewenste functiemenging op bedrijventerreinen*

Functiemenging op bedrijventerreinen wordt vaak aangedragen als mogelijkheid om duurzamer met de ruimte die ingenomen wordt door bedrijventerreinen om te gaan (zie paragraaf 3.3.2). Enkele geïnterviewden uit Twente en Münster hebben een minder positief oordeel over functiemenging. Een voorbeeld van slechte functiemenging kan gevonden worden op het bedrijventerrein Timmersveld. Timmersveld is in de jaren zestig tot ontwikkeling gekomen. De bedoeling was dat wonen en werken gecombineerd zouden worden. Een kavel met daarop een woning en een relatief klein bedrijf die relatief weinig overlast veroorzaakt was het idee. De regelgeving om dit concept te behouden werd niet goed gehandhaafd. Bewoners zonder relatie met de gevestigde bedrijven namen hun intrek. En bedrijven werden groter en kregen de kans om te groeien op Timmersveld. Kavels van klein gebleven bedrijven werden overgenomen. De grotere bedrijven zorgden voor een grotere vraag naar parkeerplaatsen en voor meer verkeersbewegingen. Deze nieuwe bewoners en de vergrote overlast op het bedrijventerrein gingen niet goed samen. De aanwezigheid van woningen op het bedrijventerrein belemmert het functioneren van de bedrijven en de groeiende bedrijven tasten het woongenot aan van de bewoners (Nijhuis, 2011). Jansink (2011) zegt dat de gemeente Hengelo wel blijft inzetten op functiemenging, maar hierbij zal de focus vooral liggen op meer economische activiteiten waar het kan in wijken. Felken en Tenbensel (2011) spreken over de aanwezigheid dezelfde problematiek als op Timmersveld in de regio Münster. Zodra de relatie tussen de bewoners en de bedrijven op een bedrijventerrein ontbreekt, ontstaan er de hiervoor beschreven tegenstrijdige belangen. Uit de interviews blijkt dat er niet veel draagvlak is voor functiemenging in de vorm van wonen op bedrijventerreinen (zie citaat 17 en 18).

**Citaat 17:** "Een goede oplossing zou zijn geweest om de woonfunctie van het bedrijventerrein op te heffen. Het levert alleen maar problemen en bovendien is het vandaag de dag niet meer noodzakelijk (Alarm en dergelijke) om bij je bedrijf te wonen. Bovendien leent het huidige bedrijvenaangebod zich er niet voor om de functie wonen toe te staan." (Nijhuis, 2011)

**Citaat 18:** *“Woningen op een bedrijventerrein werken belemmerend voor de bedrijfsvoering.”*  
(Hoogenberg, 2011)

#### *Verkavelingsstructuur*

In het verleden zijn de gemeenten in Nederland niet goed omgesprongen met de verkavelingsstructuur op bedrijventerreinen. Er werd te ruimhartig grond uitgegeven. Vaak werd er gezegd: “Koop een wat ruimere kavel dan dat je nu nodig hebt, zo houd je ruimte over om te groeien”. Het gevolg van deze manier van uitgifte is, dat er al tientallen jaren half braakliggende kavels liggen (van Heuveln, 2011). Vandaag de dag wordt vaak gebruik gemaakt van een flexibele verkavelingsstructuur. Zo ook op de Westermaat Campus in Hengelo, hier is geen vaste verkavelingsstructuur. Het gevolg is dat men flexibeler om kan gaan met de vraag naar kavels van ondernemers. Op deze manier is er minder kans dat ondernemers verplicht teveel grond moeten aankopen om zich op het bedrijventerrein te vestigen. Een nadeel is dat het in de praktijk zorgt voor een langer uitgiftetraject, doordat maatwerk vereist is. Een ander nadeel is dat uiteindelijk een deel van het terrein overblijft waar minder flexibel mee om kan worden gegaan (Reinsma, 2011). Op het XL Business Park Twente in Almelo wordt ook met een flexibele verkavelingsstructuur gewerkt. Bedrijven op dit terrein krijgen net als in het verleden de mogelijkheid extra grond te reserveren om eventuele groei op te vangen, maar wordt er op de grond die is afgenomen niet binnen 2 jaar begonnen met ontwikkelen, dan wordt de grond weer terug genomen. Zo wordt onnodig ruimtegebruik en de mogelijkheid tot speculeren tegengegaan (Hoogenberg, 2011).

#### *Ontsluitingsproblematiek op bedrijventerreinen*

De auto als vervoermiddel van en naar bedrijventerreinen zorgt voor congestie en parkeerproblematiek op bedrijventerreinen in beide regio's. Vanuit de overheden wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Veel succes heeft dit in de praktijk nog niet. De sterke voorkeur voor de auto als vervoermiddel werkt dit tegen (van Heuveln (2011) en Krause-Kämereit (2012)).

Het bedrijventerrein Timmersveld is ontwikkeld in de periode van de derde generatie bedrijventerreinen, alleen het bezit veel eigenschappen van bedrijventerreinen uit de tweede generatie (zie paragraaf 2.3). Het terrein is ingehaald door de uitwaartse groei van Hengelo, dit heeft ontsluitingsproblemen opgeleverd. Het bedrijventerrein Timmersveld ligt op steenworpafstand van de autosnelweg A1. Alleen ontbreekt een verbinding naar de A1. Hierdoor moet het verkeer van en naar Timmersveld een relatief lange weg afleggen, vanaf de autosnelweg door woonwijken van Hengelo. De groei van deze problematiek is ontstaan door het gebrek aan handhaving van de regelgeving op Timmersveld, waarover al eerder is gesproken in deze paragraaf. Zou de regelgeving gehandhaafd zijn, dan zou het aantal verkeersbewegingen een minder groot zijn geweest en het type verkeer (nu veel grote vrachtauto's), zou minder problemen opleveren (Nijhuis, 2011). Op enkele bedrijventerreinen in de stad Münster speelt een zelfde soort problematiek. Hier ligt de oorzaak eveneens bij de ontsluiting, die door woongebieden ligt.

Als een van de hoofdoorzaken van het relatief slecht functioneren van het bedrijventerrein Hessenweg (Münster) wordt eveneens de ontsluiting aangeduid. In totaal zijn er sinds 1970 slechts 40 % van de kavels uitgegeven. De afstand tot een autosnelweg is, volgens Krause-Kämereit (2012) te groot en de noordelijke ligging ten opzichte van het Ruhrgebied heeft evenzo een negatief effect. Door het niet goed functioneren van dit bedrijventerrein is door de stad Münster besloten om een bedrijventerrein ten zuiden van de stad aan te leggen het Hansa Businesspark (Krause-Kämereit, 2012).



## 5.3 Omgang met de problematiek

### 5.3.1 Regionale samenwerking

Om de ongewenste concurrentiestrijd tussen gemeenten in dezelfde regio tegen te gaan wordt regionaal samenwerken vaak als oplossing naar voren geschoven. Tussen Twente en Münster zijn er veel verschillen waar te nemen in de ontwikkelingen op het gebied van regionale samenwerking. In de Nederlandse regio wordt het concept frequenter ingezet dan in de Duitse regio. In Nederland is de mate van aandacht voor de problematiek, die veroorzaakt wordt door de ongewenste concurrentiestrijd tussen gemeenten vele malen groter dan dat in Duitsland het geval is. De aanwezigheid van publicaties als Commissie Jorritsma (2009) en het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010) en de afwezigheid van invloedrijke publicaties als laatstgenoemde in Duitsland verduidelijken dit verschil. Geluiden afkomstig van de geïnterviewde Nederlandse actoren geven aan dat regionale samenwerking sterk groeiende is. Wel bestaat er commentaar op sommige aspecten. Zo vinden Mossel en Walman (2011), dat de belangrijkste speler ontbreekt bij de actoren die het Convenant Bedrijventerreinen ondertekend hebben: de ondernemers. Een ander kritiekpunt is de afwezigheid van aandacht voor bedrijven die lokaal sociaal gebonden zijn. Er moet een goede balans gevonden worden tussen wat nog toegestaan kan worden in dorpen en wat beter geplaatst kan worden op grote regionale bedrijventerreinen. Plattelandsgemeenten mogen alleen ruimte bieden aan de bestaande lokaal gebonden bedrijvigheid. Het gaat hierbij niet alleen om bedrijven die gericht zijn op de lokale markt, maar soms grote internationale bedrijven die in kleinere dorpen zijn gevestigd (Mossel en Walman (2011) en ter Laak (2011)).

Samenwerkingsverbanden tussen verschillende gemeenten, zowel grote als kleine komen goed van de grond. Er wordt overlegd over grondprijzen, parkmanagement en herstructureren; middelen van de verschillende gemeenten worden gedeeld om zo tot een beter regionaal beleid voor bedrijventerreinen te komen. De provincie heeft hierin een lichte regierol gehad (Mossel en Walman, 2011). Over de regierol die de provincie de laatste jaren heeft ingenomen zijn de geïnterviewde actoren over het algemeen positief. Volgens Reinsma (2011) en Hoogenberg (2011) zijn gemeenten in Twente nog steeds geneigd zoveel mogelijk bedrijvigheid in de eigen gemeente te houden, ook al zou een plek in een buurgemeente een hogere toegevoegde waarde genereren. Maar de regierol van de provincie voorkomt dit. Een voorbeeld van een locatie in de regio voor het creëren van een hogere toegevoegde waarde voor een bepaalde sector is het XL Businesspark Twente (zie bijlage E). Dit regionale bedrijventerrein is gezamenlijk ontwikkeld door de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en de provincie Overijssel. Bedrijven met een ruimtevraag groter dan twee hectare uit de sectoren logistiek, transport, distributie of industrie die zich willen vestigen in de genoemde gemeenten worden doorverwezen naar dit bedrijventerrein. Volgens Hoogenberg (2011) functioneert het XL Businesspark Twente goed. De uitgifte van het bedrijventerrein verloopt volgens de planning, dit is opmerkelijk als gekeken wordt naar de negatieve invloed die de economische crisis op andere bedrijventerreinen in Twente heeft (Hoogenberg, 2011).

In Duitsland wordt regionale samenwerking minder grootschalig toegepast, wel zijn er enkele voorbeelden van de toepassing van het concept te vinden. Zoals het Airportpark FMO nabij de vluchthaven Münster/Osnabrück, dat ontwikkeld is door het Kreis Steinfurt, de Stadt Greven en de Stadt Münster. Maar grootschalige toepassing van regionale samenwerking op het gebied van bedrijventerreinen loopt tegen een aantal struikelblokken aan. De concurrentiestrijd tussen gemeenten binnen de regio is moeilijk te verminderen, doordat hiervoor aanpassingen nodig zijn op het gebied waarop de gemeenten naast de grondprijs voornamelijk concurreren: de Gewerbesteuer (zie paragraaf 5.1.1). Hierdoor is de interesse voor regionale samenwerking in de regio Münster niet erg groot (zie citaat 19). De gedachtegang die in Münster aanwezig is werkt ook

niet bevorderend op regionale samenwerking. Het lijkt er op dat zelfredzaamheid een grotere rol speelt in Duitsland dan in Nederland (ter Laak, 2011), (Felken en Tenbenschel, 2011) (zie citaat 20).

**Citaat 19:** *“Regionale samenwerking in Münster heeft vandaag de dag geen kans van slagen”.*  
(Krause-Kämereit, 2011)

**Citaat 20:** *“In de regio Münster is het ieder voor zich.”* (Felken en Tenbenschel, 2011)

### 5.3.2 Herstructurering

Om verouderingsproblematiek in de onderzochte regio's, zoals beschreven in paragraaf 5.2.1 het hoofd te bieden, wordt vaak herstructurering ingezet. In Nederland wordt, zoals gezegd in paragraaf 5.2.1 meer aandacht gegeven aan de verouderingsproblematiek dan in Duitsland. Dit geldt eveneens voor de aandacht die herstructurering van bedrijventerreinen in beide regio's krijgt.

Volgens Mossel en Walman (2011) wordt in Overijssel goed met de herstructurering van bedrijventerreinen omgegaan. De aanpak van herstructureringsopgave in Overijssel verschilt op een aantal punten met het landelijke traject voor de herstructurering van bedrijventerreinen op basis van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (MinVrom, 2010). De provincie Overijssel is eerder gestart met de herstructureringsopgave en gaat de opgave in een beknoptere periode aanpakken. Dit gebeurt in drie perioden tussen 2009 en 2015. Vandaag de dag is de provincie praktisch op de helft van de landelijke opgave voor 2020. Dit verloopt goed. Reden voor dit goede verloop kunnen de afspraken tussen de gemeenten en de Provinciale Staten zijn. Worden afspraken niet goed nagekomen door gemeenten, dan staan hier strenge bestuurlijke maatregelen op. De gemeenten komen tot dusver hun afspraken na, het opleggen van maatregelen is hierdoor nog niet aan de orde geweest (Mossel en Walman, 2011). Instrumenten als de HMO en het KSS helpen bij de aanpak van de herstructurering (zie ook paragraaf 5.2.1).

Subsidies die aan Nederlandse gemeenten verleend worden voor de herstructurering, zijn bedoeld voor de aanpak van de publieke ruimte op bedrijventerreinen. Om ook de private ruimte te kunnen aanpakken is de HMO opgericht. De provincie is honderd procent aandeelhouder van de HMO. Projecten die door de HMO worden opgepakt worden voor maximaal twintig procent gefinancierd door de HMO de resterende minimaal tachtig procent moet door private partijen worden gefinancierd. Door de inmenging van private partijen zouden ondernemers meer verantwoordelijkheidsgevoel moeten krijgen voor de kwaliteit van een bedrijventerrein (Mossel en Walman, 2011). Op het bedrijventerrein Twentekanaal vindt herprofilering plaats. De HMO is hier samen met de gemeente Hengelo en twee private partijen bij betrokken (Jansink, 2011). Nijhuis (2011) vindt dat de herstructurering van het Twentekanaal succesvol is mede doordat niet alleen de openbare ruimte wordt aangepakt, maar ook de private. Minder leegstand en een verbeterde ruimtelijke kwaliteit zijn twee belangrijke resultaten (Nijhuis, 2011).

Niet alle voorbeelden van herstructureringsprojecten in Twente zijn zo succesvol. Volgens Nijhuis (2011) is er te lang gewacht met de herstructurering van Timmersveld. Er werd te laat ingegrepen in de levensloop van dit bedrijventerrein (zie paragraaf 3.2.1). Hierdoor zijn grondige vormen van herstructurering nodig om de kwaliteit van het terrein voor de komende tijd te waarborgen. Maar geld ontbreekt om grondige vormen van herstructurering toe te passen. Een lichte revitalisatie van het bedrijventerrein is eind 2011 volbracht. Dit is echter een tussenoplossing, zou er eerder in de levensloop van Timmersveld zijn ingegrepen zou dit misschien afdoende zijn geweest (Nijhuis, 2011). De HMO heeft geen rol gespeeld bij de revitalisatie van Timmersveld. Het aandeel dat de private partijen konden bijdragen was niet groot genoeg. De HMO kan niet op elk verouderd terrein een rol

van betekenis spelen. Volgens van Heuveln (2011) is de private betrokkenheid ook een nadeel van de HMO (zie citaat 21).

**Citaat 21:** *“Probleem van de HMO is ook de private betrokkenheid. Wordt een terrein geherstructureerd door publieke partijen staat het algemeen belang voorop. Private partijen hebben hier niet hun prioriteit liggen. Revitaliseringprojecten zijn geen projecten om winst mee te maken. Als private partijen participeren is dit wel het doel. Dit zal tot gevolg kunnen hebben dat een revitalisatie niet goed wordt volbracht.”* (Van Heuveln, 2011)

Het gebruik van de SER-ladder is verplicht voor de Nederlandse actoren (zie paragraaf 2.4.1). Inherent aan het inzetten van de SER-ladder is het gebruik van herstructureringsvormen. Volgens van Heuveln (2011) en ter Laak (2011) ontstaan hierbij problemen. Ter Laak (2011) zegt dat door de gemeentelijke bezuinigingen herstructureringsprojecten moeilijker van de grond komen. Volgens van Heuveln (2011) kost herstructurering van bedrijventerreinen meer dan dat het oplevert. Een tekort aan dwangmiddelen die beschikbaar zijn voor de gemeente om verloedering op bedrijventerreinen aan te pakken is hier mede de oorzaak van. Hierdoor kost het de gemeente te veel middelen om volgens de SER-ladder te werk te gaan. Transformeren is de enige vorm van herstructureren die over het algemeen goed uitvoerbaar is (van Heuveln, 2011) (zie citaat 22). In de regio Münster gebruiken ze geen equivalent van de SER-ladder. Wel wordt er door de verschillende actoren uitgesproken dat hergebruik van verouderde en leegstaande bedrijventerreinen meer aandacht krijgt en meer gestimuleerd wordt. De deelstaat geeft hergebruik een stimulans door het geven van subsidies voor herstructurering. Maar volgens Sparding en Wolf (2011) begeeft deze trend zich nog in de beginfase en is uitwaartse uitbreiding van bedrijventerreinen naar nieuwe uitlegebieden vandaag de dag nog dominant. De meest toegepaste vorm van herstructurering in Münster is de transformatie. Bedrijventerreinen gelegen in de binnensteden van Gronau en Münster zijn voor het grootste deel getransformeerd naar woningbouw en detailhandel. In textielsteden zoals Gronau zijn het aantal herstructureringsprojecten veel groter dan in andere steden. De reden hiervoor is de teloorgang van de textielindustrie (zie ook paragraaf 5.1) (Felken en Tenbenschel, 2011).

**Citaat 22:** *“In het systeem van vandaag de dag, moeten we nieuwe bedrijventerreinen blijven ontwikkelen. Omdat verouderde bedrijventerreinen zich niet lenen voor revitalisering, maar alleen voor transformeren.”* (van Heuveln, 2011)

Het LEG (zie paragraaf 3.1.1), een instrument om verouderde bedrijventerreinen nieuw leven in te blazen. Dit instrument lijkt overeenkomsten te bezitten met de HMO. Maar vandaag de dag is het LEG een private organisatie die zich vooral richt op woningbouw er worden weinig of geen projecten op bedrijventerreinen uitgevoerd door de LEG in de regio Münster (Sparding en Wolf (2011) & Felken en Tenbenschel (2011)).

### 5.3.3 Parkmanagement

In paragraaf 3.1.3 is gezegd dat voor het toepassen van parkmanagement in Nederland grote aanpassingen nodig zijn in het concept. In de praktijk blijkt dat parkmanagement in Nederland met name gebruikt wordt voor het organiseren van gezamenlijk beheer. De geïnterviewde Duitse actoren zijn van mening dat parkmanagement een concept is, dat niet goed toepasbaar is in de regio Münster (Brandt (2011), Felken en Tenbenschel (2011), Krause-Kämereit (2012) en Sparding en Wolf (2011)). De resultaten van de voorgelegde stellingen bevestigen het voorgaande; zes van de zes geïnterviewde Duitse personen waren het oneens met de stelling, dat op elk bedrijventerrein parkmanagement plaats moet vinden (zie bijlage F). Volgens Sparding en Wolf (2011) is de oorzaak van de ongeschiktheid van het concept de eigendomstructuur op bedrijventerreinen in Münster en de gedachtegang van de ondernemers. Volgens Felken en Tenbenschel (2011) en Sparding en Wolf (2011)

zijn de ondernemers meer op zichzelf gericht (zie ook citaat 19). Volgens Brandt (2011) komt het takenpakket van een parkmanagementorganisatie overeen met het takenpakket van de gemeente en is daarom een onnodig instrument. Volgens Krause-Kämereit (2012) is toepassing van parkmanagement alleen mogelijk op een groot bedrijventerrein dat door een private actor ontwikkeld wordt.

De geïnterviewde personen uit Nederland staan positiever tegen parkmanagement over. Vier van de acht personen waren het eens met de stelling op elk bedrijventerrein parkmanagement plaats moet vinden (zie bijlage F). Het probleem met parkmanagement dat vaak werd aangekaart, is dat het concept gevoelig is voor free riders. Op sommige terreinen wordt dit probleem opgelost door het bijdragen aan parkmanagement verplicht te stellen. De provincie Overijssel adviseert gemeenten om de bijdrage van parkmanagement verplicht te stellen. Het verplichten van deelname wordt niet altijd hartelijk ontvangen door ondernemers op bestaande bedrijventerreinen, ze zien het als een belemmering in hun vrije handelen. De gemeente Hengelo maakt parkmanagement verplicht op elk nieuw bedrijventerrein. Parkmanagement wordt door de gemeente Hengelo als een nuttig instrument gezien, niet alleen om de kwaliteit van een bedrijventerrein op peil te houden, maar ook als overlegorgaan tussen gemeente en ondernemers (Jansink, 2011). Reinsma (2011) is van mening dat niet elk bedrijventerrein geschikt is voor parkmanagement. Bepaalde 'typen' ondernemers willen geen verplichtingen hebben, voor deze ondernemers moet er ook een plek zijn. Kleinere bedrijventerreinen tot ongeveer vijftien hectare zijn volgens Reinsma (2011) eveneens ongeschikt voor het toepassen van parkmanagement. Ter Laak (2011) is van mening dat de mate van succes van parkmanagement voornamelijk afhangt van de inzet van de ondernemersverenigingen en de parkmanagementorganisaties op de bedrijventerreinen. Een actieve ondernemersvereniging en een goede parkmanager zijn hierbij essentieel. Van Heuveln (2011) is van mening dat het takenpakket van een parkmanagementorganisatie te veel overlap heeft met het takenpakket van de gemeenten en dat parkmanagement niet goed toepasbaar is in Twente (zie citaat 23). De opbrengsten van de OZB (Onroerendezaakbelasting) zouden volgens van Heuveln (2011) en Hoogenberg (2011) ingezet moeten worden voor het beheer van het grijs, groen en blauw.

**Citaat 23:** *"Parkmanagement is ten dode op geschreven als er meerdere eigenaren zijn."* (Van Heuveln, 2011)

Borging van parkmanagement is soms problematisch, want wat gebeurt er als een ondernemer zijn bijdrage niet betaald of als een ondernemer failliet gaat. In Twente wordt hier op verschillende manieren mee omgegaan. Op het XL Business Park Twente is het parkmanagement gekoppeld aan de grond op het bedrijventerrein door middel van een landlease constructie. De landlease constructie is gebaseerd op het Nederlandse erfpacht systeem. De termijn van de contracten van de landlease is eeuwigdurend. Hiervoor is gekozen omdat het niet gaat om het afkomen van de eventuele winst (Hoogenberg, 2011). Het groen, grijs en blauw wordt door de gemeente bekostigd en onderhouden. Willen de gevestigde bedrijven meer dan de standaard, dan moeten de bedrijven mee gaan betalen. Het openbare gebied wordt voor vijftig procent eigendom van de organisatie en voor vijftig procent van de gemeente. De kosten voor het parkmanagement worden gedekt door de gevestigde bedrijven. Ze betalen eenmalig de investeringskosten en jaarlijks een bijdrage die verbonden is aan het oppervlak dat het desbetreffende bedrijf bezet. Als er bedrijven zijn die niet aan de betalingsverplichtingen kunnen of willen voldoen volgen er sancties (van boete tot beslaglegging) (Hoogenberg, 2011).

Op het XL Businesspark Twente is uniformiteit een belangrijk streven. Hierbij speelt parkmanagement een belangrijke rol. Zo is er bijvoorbeeld een centraal bluswatersysteem, uniforme bewegwijzering en een collectieve afvalinzameling. Uniformiteit in uitstraling wordt gewaarborgd door een beeldkwaliteitsplan (Hoogenberg, 2011). Op het bedrijventerrein de Westermaat Campus

in Hengelo is parkmanagement eveneens verplicht. Ook bij dit parkmanagement zijn er verplichte en facultatieve onderdelen. Op dit terrein is uniformiteit in uitstraling eveneens belangrijk (zie citaat 24). Een concept dat gebruikt wordt om uniformiteit te realiseren, is het mandelig eigendom op de Westermaat Campus. De openbare ruimte is in eigendom van de gemeente en private ruimte is in eigendom van de ondernemers. Alleen het deel van de private ruimte dat niet bezet wordt door bebouwing (max. 50%) is mandelig eigendom. De ondernemers zijn verenigd in een coöperatie. De coöperatie zorgt voor een uniforme uitstraling van het terrein door de private buitenruimte en de openbare ruimte in elkaar over lopen (zie foto 3).

Foto 3: Impressie Westermaat Campus (Hengelo)



Bron: Eigen fotografie, 2011

**Citaat 24:** *"Uniformiteit is van belang. Als het zo is dat alle kavels behalve één goed in elkaar overlopen, vormt dat ene terrein voor een belangrijk deel het beeld van het terrein."* (Reinsma, 2011)

Uit het voorgaande blijkt dat in Twente de uitstraling van een bedrijventerrein er toe doet. Dit komt overeen met wat er in paragraaf 3.3.3 geschreven staat over de toenemende waarde die ondernemers in Nederland hechten aan de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijfsgebouw en de bedrijfsomgeving, waarbij representativiteit een belangrijke factor is. De geïnterviewde Duitse actoren hebben op dit punt een afwijkende mening in vergelijking met de geïnterviewde Nederlandse actoren. Volgens Sparding en Wolf (2011) wordt in Duitsland weinig aandacht aan beeldkwaliteit geschonken. Door de overheden worden er veel minder beeldkwaliteits-eisen aan bedrijven op bedrijventerreinen gesteld dan in Nederland het geval is (Sparding en Wolf, 2011). De oorzaak hiervan ligt bij de behoefte die bedrijven uit de regio Münster naar uitstraling van hun bedrijf op een bedrijventerrein hebben, aldus Felken en Tenbenschel (2011) (zie citaten 25 en 26). Deze behoefte is minder groot dan de behoefte van de Twentse bedrijven (Felken en Tenbenschel, 2011). Volgens Brandt (2011) is eenheid op een bedrijventerrein uit te stralen geen streven in Gronau. Wederom een groot verschil met Twente waar eenheid uitstralen op een bedrijventerrein vaak een belangrijke doelstelling is.

**Citaat 25:** *"De Duitse ondernemer onderscheidt zich niet door zijn bedrijfsgebouw, maar met zijn product"*. (Felken en Tenbenschel, 2011)

**Citaat 26:** *"De façade zegt niet alles, het gaat er om wat zich achter de façade bevindt"*. (Felken en Tenbenschel, 2011)

### 5.3.4 Verzakelijking

In Nederland wordt er ingezet op verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen door meer inmenging van private actoren, in Duitsland is het verlangen naar inmenging van private actoren niet sterk aanwezig (zie paragraaf 3.3.5). Uit de interviews met de Nederlandse actoren is naar voren gekomen dat de betrokken actoren in de regio Twente geen positieve mening hebben over het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen (zie citaat 27). Zeven van de acht geïnterviewde Nederlandse personen waren het oneens met de stelling dat het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen veelbelovend is (zie bijlage F). De Duitse actoren reageerden eveneens negatief zes van de zes geïnterviewde personen waren het oneens met de hiervoor genoemde stelling.

**Citaat 27:** *“Ik zie helemaal niets in het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen.”*  
(Hoogenberg, 2011)

Mossel en Walman (2011) zijn van mening dat de markt voor bedrijventerreinen in Twente zich niet goed leent voor verzakelijking. Een grote belemmering vormt de beperkte verhandelbaarheid van de kavels inclusief opstal. Mossel en Walman (2011) zien weinig heil in uniforme bedrijfsgebouwen, de eisen die de zeer verschillende bedrijven die in Twente gevestigd zijn aan hun bedrijfsgebouw stellen zouden dit tegen werken. Positieve effecten die een verzakelijkingsslag zouden hebben worden door Mossel en Walman tegengesproken (zie citaat 28). Jansink (2011) is ook van mening dat het aanbod van bedrijventerreinen in Hengelo niet geschikt is voor verzakelijking. Het grootste struikelblok voor verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen ligt volgens ter Laak (2011) bij de instelling van de ondernemers en de gemeenten. Ondernemers zien het kopen en ontwikkelen van een bedrijfsterrein op een bedrijventerrein als pensioenvoorziening, ondernemers zijn over het algemeen niet geïnteresseerd in het huren van kavels. De meeste gemeenten willen de markt voor bedrijventerreinen niet uit handen geven. De financiële crisis stimuleert deze gedachtegang van gemeenten. Gemeenten in Twente kampen met teruglopende belangstelling voor de bedrijventerreinen, hierdoor ligt de focus bij de bedrijventerreinen in eigen bezit. Initiatieven van private partijen als ontwikkelaars en beleggers worden minder hartelijk ontvangen dan de jaren voor de financiële crisis. Dit vormt een belemmering voor het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen (ter Laak, 2011). Hoogenberg (2011) en Nijhuis (2011) zijn van mening dat de gemeente en de provincie de aangewezen actoren zijn om de regie te voeren op de markt van bedrijventerreinen. Het verzakelijken, zal volgens Hoogenberg (2011) en Nijhuis (2011) negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van de bedrijventerreinen.

**Citaat 28:** *“Een verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen is geen garantie voor minder overaanbod, kijk maar naar de kantorenmarkt.”* (Mossel en Walman, 2011)

Felken en Tenbenschel (2011), Krause-Kämereit (2012) en Sparding en Wolf (2011), zeggen dat het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen in het Regierungsbezirk Münster ten kostte zal gaan van het algemeen belang. De deelstaat, de Bezirksregierung en de gemeenten moeten de planning, ontwikkeling en uitgifte van bedrijventerreinen domineren. Een kleine inmenging van private actoren zou positieve gevolgen kunnen hebben, maar ze zouden nooit te dominant mogen zijn en bovendien nooit het laatste woord hebben. In uitzonderlijke gevallen, zoals enkele herstructureringsprojecten zijn pps-constructies nodig voor het slagen van een project (Sparding en Wolf, 2011). In Twente is bij sommige herstructureringsprojecten eveneens sprake van private inmenging door het inzetten van de HMO (zie paragraaf 5.3.4).



### 5.3.5 Zorgvuldig ruimte gebruik

Zorgvuldig ruimtegebruik een term die in 2001 is geïntroduceerd door Buck Consultants International. Sinds de introductie wordt deze term vaak gebruikt met betrekking tot bedrijventerreinen. Zo ook in Twente. Drie speerpunten zijn van belang bij zorgvuldig ruimtegebruik. Het gaat met name over het intensiever gebruiken van de ruimte, maar het goed bedrijfseconomisch kunnen blijven functioneren is een belangrijk punt. Het derde speerpunt bij zorgvuldig ruimtegebruik is het zorgen voor voldoende stedenbouwkundige kwaliteit (zie paragraaf 3.3.1). Duurzaamheid bij bedrijventerreinen wordt vaak hand in hand genoemd met zorgvuldig ruimtegebruik. Ook in Twente en in Münster. Het gaat hierbij voornamelijk om duurzaamheid in de zin zoals Pellenburg (2002) het uiteenzet, vanuit de continuïteit van de bedrijven en het milieu waarin ze gevestigd zijn (zie ook paragraaf 3.3.2). In Duitsland hebben ze geen overkoepelende term voor de laatstgenoemde speerpunten, echter deze speerpunten en duurzaamheid bij bedrijventerreinen krijgen ook in de regio Münster steeds meer aandacht.

Op de Westermaat Campus in Hengelo wordt er naar gestreefd om de openbare ruimte groot te houden, om zo een parkachtig landschap te creëren. Om het voorgaande te realiseren wordt er compact gebouwd. De Westermaat Campus grenst aan de zuidkant met de autosnelweg A1 (zie bijlage E). Dit wordt gezien als een ideale plek voor bedrijven die behoefte hebben aan een zichtlocatie. Door het concept van stapelen toe te passen, worden deze zichtlocaties op een efficiëntere manier benut (zie foto 3) (Reinsma, 2011). De focus op zichtlocaties is een fenomeen dat vooral in de Nederlandse regio dominant is. In de regio Münster wordt anders omgegaan met potentiële zichtlocaties nabij autosnelwegen. Volgens Sparding en Wolf (2011) probeert de Bezirksregierung het vestigen van bedrijven nabij autosnelwegen te vermijden. Duitse gemeenten prefereren wel locaties nabij autosnelwegen, met name omdat dit vaak voor minder overlast en een betere ontsluiting zorgt. Met het creëren van zichtlocaties wordt over het algemeen geen rekening gehouden. Vaak is dit ongewenst (zie citaat 29). De regelgeving in Duitsland maakt het zo goed als onmogelijk om reclame te maken voor je bedrijf naast een autosnelweg.

**Citaat 29:** *“Autosnelwegen zijn bedoeld om op te rijden en niet om als promotie locaties voor bedrijven te dienen”.* (Felken en Tenbenschel, 2011)

Zowel in Twente als in Münster wordt functiemenging ingezet om de ruimte efficiënter te gebruiken. Een vorm van functiemenging die in de praktijk veel voorkomt, is wonen op bedrijventerreinen. De meningen over deze vorm van functiemenging zijn verdeeld. Op het bedrijventerrein Timmersveld in Hengelo wordt wonen op het bedrijventerrein toegestaan (zie paragraaf 5.2.1). Op Timmersveld zorgt de aanwezigheid van woningen ervoor dat sommige bedrijven in hun functioneren belemmert worden (zie citaat 30). Volgens Felken en Tenbenschel levert het toestaan van wonen op een bedrijventerrein ook in Duitsland problemen op. Problemen ontstaan vaak wanneer de ondernemer die zijn woning naast zijn bedrijfspand heeft geplaatst gaat verhuizen. De kavel is meestal moeilijk verkoopbaar. En als er nieuwe bewoners komen, levert dat vaak nieuwe bezwaren tegen de bestaande bedrijvigheid op en daarop volgen vaak beperkende maatregelen voor de aanwezige bedrijvigheid (Felken en Tenbenschel, 2011). Jansink (2011) is eveneens van mening dat wonen op een bedrijventerrein zorgt voor tegenstrijdige belangen en daardoor geen gewenste situatie oplevert. De gemeente Hengelo richt zijn pijlen dan ook niet op wonen op een bedrijventerrein, maar op meer economie in een woonwijk. Felken en Tenbenschel (2011) en Krause-Kämereit (2012) delen deze mening, waar het kan moeten economische activiteiten in woongebieden worden toegestaan. De stad Münster stimuleert dit (Krause-Kämereit, 2012).

**Citaat 30:** *“Het bedrijvenaanbod is te divers om de functie wonen toe te staan op Timmersveld.”* (Nijhuis, 2011)



Het terugdringen van het grondverbruik staat in Duitsland hoog op de agenda (zie paragraaf 3.3.2). Een positieve werking op dit punt heeft volgens Krause-Kämereit (2012) het beleid van de stad Münster. De stad Münster richt zich niet op het ontwikkelen van bedrijventerreinen die geschikt zouden moeten zijn om (grote)bedrijven van buiten de regio naar zich toe te trekken. De stad Münster ontwikkelt bedrijventerreinen voor de bestaande bedrijvigheid in de regio (Krause-Kämereit, 2012). Om in de toekomst het 'grondverbruik' in Münster terug te dringen zetten de betrokken actoren Flächenverdichtung (intensivering van het ruimtegebruik) in (Felken en Tenbenschel (2011) en Sparding en Wolf (2011)). De ontwikkeling voor methoden van Flächenverdichtung staat echter nog in de kinderschoenen. Stapelbouw is een methode die op dit moment onderzocht wordt, ondernemers in de Duitse regio lopen echter nog niet warm voor deze methode. Op het bedrijventerrein de Westermaat Campus in Hengelo heeft deze methode meer succes. Naast stapelbouw wordt op de Westermaat Campus flexibel omgegaan met de verkavelingstructuur. Hierdoor is er minder kans op problemen met braakliggende kavels die zijn ontstaan doordat ondernemers teveel grond aangekocht hebben. Een nadeel van deze flexibele verkaveling is dat het meer werk met zich mee brengt doordat maatwerk vereist is. Een ander nadeel is dat er uiteindelijk restruimte overblijft, waar minder flexibel mee om kan worden gegaan. Op het XL Businesspark Twente is een verkavelingstructuur eveneens mogelijk (Hoogenberg, 2011). In Almelo is de kavelgrootte op bedrijventerrein vaak niet geschikt voor startende ondernemers (te groot). Hier heeft de gemeente Almelo op ingespeeld door het ontwikkelen van kleinere kavels (750 m<sup>2</sup> – 1500 m<sup>2</sup>) (van Heuveln, 2011).

### 5.3.6 Segmentatie

In de Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (2008) staat geschreven dat er een groeiende behoefte is naar verandering van de huidige segmentatie bij bedrijventerreinen. In Duitsland zouden de betrokken actoren eveneens een verlangen hebben naar beter geprofileerde bedrijventerreinen (zie paragraaf 3.3.3). In beide regio's zijn ontwikkelingen waar te nemen die het voorgaande bevestigen. In de regio Twente lijkt het verlangen naar verandering van de segmentatie in de dagelijkse praktijk zichtbaarder dan in de regio Münster.

Op twee van de drie onderzochte bedrijventerreinen in Twente wordt er gewerkt met een duidelijke segmentatie. Het XL Businesspark Twente is ontwikkeld door vier van de vijf Twentse netwerksteden: Almelo, Borne, Enschede en Hengelo en de provincie Overijssel. Bedrijven uit deze vier steden die aan de volgende drie voorwaarden voldoen zijn verplicht zich op het XL businesspark te vestigen. Bedrijven moeten minimaal twee hectare grond afnemen en een arbeidsquotient van vijftien tot veertig werknemers per hectare hebben. En in een van de volgende sectoren passen: logistiek, transport en productie. Volgens Hoogenberg (2011), is de laatstgenoemde sector; productie een belangrijke. Onder de productiesector kunnen namelijk veel verschillende soorten bedrijven vallen. Op bedrijventerreinen in Hengelo gelden over het algemeen weinig strenge toelatingseisen. De Westermaat Campus vormt een uitzondering hier op (Jansink, 2011). De Focus ligt op dit bedrijventerrein bij bedrijven met innovatieve en hoog technologische activiteiten. Het nastreven van de juiste invulling van de Westermaat Campus wordt gedaan door bedrijven uit bepaalde branches (selecteren op basis van SBI-codering) toe te laten, de verplichtingen met betrekking tot lidmaatschap van de coöperatie van eigenaren, de bouwvoorschriften in het beeldkwaliteitsplan en een relatief hoge grondprijs (Reinsma, 2011). Door de gestelde eisen vindt er volgens Reinsma een selectie plaats van potentiële bedrijven voor de Westermaat Campus die de logica van een goede uitstraling inzien en waarde hechten aan de kwaliteit van een bedrijventerrein en het behouden daarvan. Volgens Jansink (2011) is het uiteindelijke doel dat door middel van een betere profilering, bedrijventerreinen in Hengelo specifiek aangepast zijn voor een bepaald type bedrijvigheid en dat hierdoor betere pvc's ontstaan. Van Heuveln (2011) is van mening dat segmentatie op grond van

bedrijfstype een modetrend is. In de praktijk is het volgens van Heuveln (2011) anders, persoonlijke voorkeur van de ondernemer zal de doorslag geven bij de keuze voor een vestigingsplaats ook al past het bedrijf qua profiel beter op een ander bedrijventerrein. Van Heuveln (2011) zegt dat het Science Park in Enschede hier een goed voorbeeld van is. Op dit terrein zijn bedrijven gevestigd die niet overeenkomen met de segmentatie die het Science Park aangeeft. Ter Laak (2011) geeft kritiek van andere aard op het Science Park. Volgens ter Laak (2011) wordt er nog te weinig geprofiteerd van de aanwezigheid van de universiteit, een verbeterde interactie tussen de universiteit en het bedrijfsleven zouden veel positieve gevolgen kunnen hebben voor beide partijen. Onder meer door het Innovatie Platform Twente worden pogingen ondernomen om de verbinding tussen beide partijen te verbeteren.

Net als in Enschede is ook in Münster een universiteit gevestigd. Met de ontwikkeling van het Technopark Münster nabij de universiteit is hierop ingespeeld. Dit is een bedrijventerrein van het type Sondergebiet (zie paragraaf 2.4.2). Bedrijven uit de technologische sector die banden hebben met de universiteit mogen zich vestigen op dit bedrijventerrein. Tevens is er een bedrijfsverzamelgebouw ontwikkeld voor startende ondernemingen uit de technologische sector. Andere bedrijventerreinen in Münster hebben een minder precieze profilering. Er wordt onderscheid gemaakt tussen bedrijventerreinen die geschikt zijn voor technologische bedrijven, grote bedrijven, kleine en middel grote bedrijven, dienstverlening en zwaardere industrie. Hard onderscheid wordt gemaakt door de drie verschillende typeringen voor bedrijventerreinen in Duitsland (zie paragraaf 2.4.2) (Krause-Kämereit, 2012). De stad Münster houdt zich niet altijd aan de regels die zijn opgesteld voor het behouden van een bepaald profiel voor een bepaald bedrijventerrein (zie citaat 31).

**Citaat 31:** *“De stad heeft zich op het bedrijventerrein Loddenheide niet aan de zelf opgestelde regels gehouden. De stad Münster vreest voor leegstand op het bedrijventerrein. Hierdoor heeft zich een bloemengroothandel kunnen vestigen, die volgens het Bebaungsplan zich niet op dit bedrijventerrein zou mogen vestigen”.* (Krause-Kämereit, 2012)

De behoefte van ondernemers in Münster naar de hoeveelheid en de soort bedrijventerreinen wordt in beeld gebracht door het Handlungsprogramm Gewerbeflächen (HPG). Met het HPG probeert de stad Münster een voldoende groot en een goed passend aanbod van bedrijventerreinen te houden. Een nadeel van het HPG is dat het sinds de introductie in 1995 het geen actualisatie meer heeft gehad. Om het HPG in de toekomst goed te laten functioneren is dit echter wel nodig (Krause-Kämereit, 2012). In Gronau worden bedrijventerreinen minder geprofileerd dan in Münster. De verschillen tussen de diverse bedrijventerreinen in Gronau zijn ‘natuurlijk’ ontstaan (Brandt, 2011).

### 5.3.7 Grondprijzenbeleid

Zowel in Nederland als in Duitsland spelen grondprijzen op bedrijventerreinen een belangrijke rol. In paragraaf 3.1.2 worden er positieve gevolgen aan een substantiële grondprijsstijging op bedrijventerreinen toegedicht. De opinie van de geïnterviewde actoren uit Nederland en Duitsland staan hiermee in contrast. Zes van de acht geïnterviewde Nederlandse personen waren het oneens met de stelling dat een grote stijging van de grondprijzen op bedrijventerreinen een positief effect zal hebben op het functioneren van bedrijventerreinen. De Duitse personen reageerden eveneens negatief zes van de zes geïnterviewde personen waren het oneens met de hiervoor genoemde stelling (zie bijlage F).

Jansink (2011) is van mening dat de grondprijzen in Hengelo relatief hoog zijn en dat een stijging negatieve gevolgen zou hebben (zie citaat 32). Ook al neemt de concurrentie tussen buurgemeenten af (zie paragraaf 5.2.2), bedrijven gebruiken de grondprijs nog steeds als voornaamste onderhandelingsmiddel. Grondprijzen van bedrijventerreinen worden over de grens (Duitsland)

eveneens vaak gebruikt bij onderhandelingen. Volgens Jansink (2011) zijn de grondprijzen op bedrijventerreinen in beide landen niet goed te vergelijken, dit ligt niet alleen aan het andere belastingstelsel (zie paragraaf 5.1.1), maar ook aan de mindere kwaliteit en uitstraling van bedrijventerreinen over de grens (Jansink, 2011). Hoogenberg (2011) is van mening dat de grondprijs op een bedrijventerrein voor ondernemers veel minder dominant is in het bepalen van een vestigingslocatie dan vaak wordt gedacht. Een lage prijs vragen met de achterliggende gedachte zo een betere concurrentiepositie in te nemen is niet verstandig, dit zal ten koste gaan van de kwaliteit van het bedrijventerrein (Hoogenberg, 2011). Volgens Reinsma (2011) heeft de relatief hoge grondprijs samen met het verplichte parkmanagement op de Westermaat Campus positieve gevolgen. Ondernemers hebben hierdoor een langere termijnvisie voor hun kavel dan op bedrijventerreinen met lagere grondprijzen. Waardebehoud, uitstraling en kwaliteit zijn punten die volgens Reinsma (2011) van grote waarde zijn voor ondernemers die zich vestigen op de Westermaat Campus.

**Citaat 32:** *“Gevolg van een verdere stijging van grondprijzen op bedrijventerreinen in Hengelo is dat er helemaal geen kavels meer verkocht worden.”* (Jansink, 2011)

Schaarste op de markt voor bedrijventerreinen creëren is een methode om een grondprijsverhoging te realiseren (zie paragraaf 3.1.2). De provincie Overijssel zet hierop in. De KvK Oost-Nederland vindt dit geen goede ontwikkeling. De KvK Oost-Nederland is van mening dat er ten alle tijde voldoende terstond uitgeefbare bedrijventerreinen beschikbaar moeten zijn. Hierdoor kan er snel gehandeld worden als er ergens uit de wereld of lokaal een ‘grote vis’ in Twente is geïnteresseerd als vestigingsplaats (ter Laak, 2011). De IHK Nord Westfalen is eveneens van mening dat het creëren van schaarste geen goede methode is voor het beter laten functioneren van de markt voor bedrijventerreinen in Münster. Het aanbod van terstond uitgeefbare bedrijventerreinen moet voldoende groot zijn, zodat er geen ‘nee’ verkocht moet worden (Felken en Tenbenschel, 2011). Volgens Sparding en Wolf (2011) zou een stijging van de grondprijzen op bedrijventerreinen een positief effect kunnen hebben op het functioneren van bedrijventerreinen als dit op een regionale schaal gebeurt. In de praktijk is dit niet mogelijk. Doordat gemeenten de hoogte van de grondprijs en de Gewerbesteuer mogen bepalen (zie paragraaf 5.2.2) speelt concurrentie tussen buurgemeenten een dominante rol. Zolang de gemeenten deze rol bezitten, zal regionale afstemming en dus een verhoging van de grondprijzen op bedrijventerreinen niet mogelijk zijn in de regio Münster (Brandt, 2011), (Krause-Kämereit, 2012) en (Sparding en Wolf, 2011).

## 6. Conclusie en reflectie

---

In dit laatste hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 aan de hand van de voorgaande hoofdstukken conclusies getrokken. En in paragraaf 6.2 wordt een reflectie op dit onderzoek gegeven.

### 6.1 Conclusie

Met dit onderzoek is getracht een goed beeld te schetsen van de omgang van betrokken actoren met de problematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland. Conclusies die uit de hoofdstukken twee tot en met vijf getrokken kunnen worden zijn hieronder weergegeven.

#### *De overlap van de planning van bedrijventerreinen met locatietheorieën*

Kijkend naar de hoofdstukken die het theoretische deel beslaan kan geconcludeerd worden, dat er zowel overeenkomsten, als verschillen bestaan tussen de planningssystematiek voor bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland. De planning van bedrijventerreinen heeft de meeste overlap met de behaviourale locatietheorie. In Nederland is deze overlap duidelijker waar te nemen dan in Duitsland. De voorkeur voor zichtlocaties en de focus op uitstraling, imago en beeldkwaliteit is in Nederland ten opzichte van de afwezigheid van de nadruk op deze begrippen in Duitsland is een indicatie voor dit verschil.

#### *Rolverdeling bij de planning van bedrijventerreinen*

Door de veranderende rolverdeling in Nederland tussen betrokken actoren bij de planning van bedrijventerreinen worden de verschillen tussen de planning van bedrijventerreinen tussen Nederland en Duitsland groter. De dominantie van Nederlandse gemeenten vermindert, terwijl de dominantie van de Duitse gemeenten gelijk blijft. De verandering in de dominantie van Nederlandse gemeenten biedt mogelijkheden voor de toepassing van oplossingsrichtingen voor de problematiek omtrent bedrijventerreinen. De kans van slagen voor verschillende toepassingen van regionale samenwerking op het gebied van bedrijventerreinen wordt door de veranderde rolverdeling vergroot. In Duitsland wordt op kleine schaal geëxperimenteerd met verschillende toepassingen van regionale samenwerking. Maar de toepassing van deze oplossingsrichtingen op grote schaal wordt belemmerd door de zelfstandigheid van Duitse gemeenten bij de planning van bedrijventerreinen en bij het bepalen van de lokale belastingen. Tevens is de behoefte aan verandering in rol van Duitse gemeenten onder betrokken actoren niet groot. Onnodige concurrentie tussen buurgemeenten is hierdoor sterk aanwezig in Duitsland.

#### *Verouderingsproblematiek bij bedrijventerreinen*

In zowel Nederland als Duitsland is ongewenst snelle veroudering van bedrijventerreinen een belangrijk onderdeel van de problematiek van bedrijventerreinen. In Nederland wordt dit probleem evenals andere problematiek van bedrijventerreinen meer erkend dan in Duitsland. Een belangrijke oorzaak van de verouderingsproblematiek is de wijze waarop bedrijventerreinen in Nederland op de markt komen en de gebrekkige regeling omtrent het onderhoud en beheer van de bedrijventerreinen.

In beide onderzochte regio's (Münster en Twente) speelt verouderingsproblematiek en worden verschillende typen van herstructurering ingezet om de verouderingsproblematiek aan te pakken. In de regio Twente wordt de verouderingsproblematiek niet door iedere actor als een probleem ervaren. Maar de aanpak van veroudering van bedrijventerreinen is wel een van de belangrijke speerpunten van het beleid voor bedrijventerreinen in Twente. Het niet tijdig inzetten van lichte vormen van herstructurering heeft tot gevolg dat grondigere en dus duurdere vormen van herstructurering nodig zijn om een goede kwaliteit te realiseren. Maar door een gebrek aan financiële middelen blijft het vaak bij het toepassen van te lichte vormen van herstructurering die

slechts als tussenoplossing fungeren. In Duitsland ondervinden de voormalige textielsteden hinder van verouderingsproblematiek door veel leegstaande bedrijfspanden waarin textielindustrie was gevestigd. Voor zowel de textielsteden als andere plaatsen in de regio Münster geldt dat de transformatie de meest toegepaste vorm van herstructurering is. Volgens de betrokken actoren in de regio Münster speelt de verouderingsproblematiek van bedrijventerrein geen grote rol, wel scoort het verouderingsaspect uitstraling op veel bedrijventerreinen niet goed. Maar de waarde die aan het verouderingsaspect uitstraling gegeven wordt, door de betrokken actoren in Münster is veel minder groot dan in Twente.

#### *Overaanbod van bedrijventerreinen*

In beide regio's bestaat er een discussie over de aanwezigheid van een overaanbod van bedrijventerreinen. Duidelijk is wel dat het beleid in beide regio's gericht is op het tegen gaan van een overaanbod. In beide regio's wordt er kritiek geleverd op de instrumenten die gebruikt worden voor de prognose van de toekomstige behoefte van bedrijventerreinen. De punten van kritiek op de ramingsmethodieken, de dominantie van de gemeenten en de economische crisis worden aangewezen als mogelijke oorzaken van het overaanbod.

De stad Münster richt zich bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen niet op het aantrekken van grote bedrijven van buiten de regio, maar op de bestaande bedrijvigheid binnen de regio. Volgens de betrokken actoren heeft dit een positieve invloed op het beperken van het overaanbod. De betrokken actoren uit Nederland en Duitsland van het bedrijfsleven denken hier anders over. Zij zijn van mening dat er altijd voldoende aanbod moet zijn ook voor grote bedrijven van buiten de regio.

#### *Parkmanagement op bedrijventerreinen*

In de regio Twente wordt parkmanagement veelvuldig toegepast, voornamelijk om gezamenlijk beheer van een bedrijventerrein te organiseren. In de regio Münster wordt parkmanagement niet ingezet op bedrijventerreinen. De betrokken actoren in de regio Münster zijn van mening dat parkmanagement niet goed toe te passen is. Volgens de betrokken actoren is parkmanagement alleen goed toepasbaar op een groot bedrijventerrein dat door één private actor ontwikkeld wordt. Bovendien zijn de betrokken actoren van mening dat het takenpakket van een parkmanagementorganisatie teveel overlap heeft met het takenpakket van de gemeenten en dat de ondernemers in de regio Münster teveel op zichzelf gericht zijn om te participeren in een parkmanagementorganisatie.

Door het versnipperde grondeigendom op bedrijventerreinen in Nederland is de borging van parkmanagement soms problematisch. Op het XL Business Park Twente in Almelo en de Westermaat Campus in Hengelo hebben ze constructies bedacht, waardoor de eventuele problematiek rond de borging van het parkmanagement lijkt te worden weggenomen. De toekomst zal leren of deze constructies succesvol zijn.

Een belangrijk doel van parkmanagement op bedrijventerreinen in Twente is het zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit van het bedrijfsgebouw en de bedrijfsomgeving en daarmee een betere uitstraling van het bedrijventerrein te bereiken. Het streven naar een goede uitstraling van een bedrijventerrein in Twente vormt een groot verschil met de regio Münster, waar weinig waarde wordt gehecht aan een goede uitstraling van een bedrijventerrein.

#### *Verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen*

Er werd verwacht dat de Nederlandse focus op verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen een groot contrast zou vormen tussen de oplossingsrichtingen die in beide regio's worden toegepast. Maar zowel de Duitse als de Nederlandse actoren waren negatief gestemd over het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen. De positieve invloed die aan de verzakelijking van de markt voor bedrijventerreinen wordt toegeschreven door de Roadmap Verzakelijking (2010), wordt tegengesproken door de betrokken actoren in beide regio's.

Volgens de betrokken actoren in Twente is het huidige aanbod van bedrijventerreinen niet geschikt voor verzakelijking. De beperkte verhandelbaarheid van de kavels, inclusief het vaak niet uniforme opstal, vormt hierbij een struikelblok. Een andere belemmering wordt gevormd door de instelling van ondernemers en gemeenten. Initiatieven van private partijen als ontwikkelaars en beleggers worden niet hartelijk ontvangen. De economische crisis zorgt eveneens voor een negatieve impuls.

Uit de meningen van de betrokken actoren in Münster blijkt dat een mogelijke verzakelijking van de markt van bedrijventerreinen gezien wordt als een slechte ontwikkeling die ten kostte zal gaan van het algemeen belang.

#### *Zorgvuldig ruimtegebruik bij bedrijventerreinen*

De speerpunten van zorgvuldig ruimtegebruik bij bedrijventerreinen krijgen in beide regio's steeds meer aandacht. Functiemenging door wonen toe te staan op bedrijventerreinen komt in beide regio's voor. En levert eveneens in beide regio's problemen op. Overlast voor bewoners en belemmeringen voor het functioneren van bedrijven op het bedrijventerreinen zijn vaak genoemde problemen. Het mengen van de functies wonen en werken, levert vaak tegenstrijdige belangen op. Het is dan ook zaak om een continue handhaving van regels van het bestemmingsplan na te streven bij deze vorm van functiemenging. Voor de toekomst worden er in beide regio's positievere ontwikkelingen verwacht met het mengen van de functie werken, in een woonwijk. Ook hierbij zal het van groot belang zijn de regelgeving strak te handhaven, anders ontstaan hier ook tegenstrijdige belangen.

In zowel Twente als Münster zijn er ontwikkelingen waar te nemen waaruit blijkt dat door te experimenteren met de verkavelingsstructuur er efficiënter met de grond wordt omgegaan.

Als gekeken wordt naar de afstand van uitwaarts geplande bedrijventerreinen in de regio Münster ten opzichte van de stad kunnen er vraagtekens gezet worden in hoeverre daar efficiënt met de ruimte wordt omgesprongen. In vergelijking met Nederland is de afstand tussen uitwaarts geplande bedrijventerreinen en de bestaande bebouwing van de stad groot.

#### *Segmentatie van bedrijventerreinen*

Er werd verwacht dat er in beide onderzochte regio's een groeiende behoefte is naar verandering van de huidige segmentatie van bedrijventerreinen. In Twente lijkt deze behoefte groter te zijn dan in Münster. De ontwikkelingen voor een andere segmentatie van bedrijventerreinen staat in beide regio's nog in de kinderschoenen en zal nog op grotere schaal toegepast moeten worden, voordat een oordeel gegeven kan worden.

#### *Grondprijzenbeleid van bedrijventerreinen*

In het theoretische deel is gezegd dat een substantiële grondprijsstijging op bedrijventerreinen positieve gevolgen zal hebben op het functioneren van bedrijventerreinen. De meningen van de meeste betrokken actoren uit beide regio's staan hier mee in contrast.

De markt voor bedrijventerreinen speelt zich volgens de betrokken actoren in Twente nog te weinig af in een regionale arena om succesvol een grondprijsstijging door te voeren. De actoren in Münster zien nog meer obstakels voor een invoering van een grondprijsstijging doordat in Münster de rol van de gemeente in vergelijking met gemeenten in Twente zeer dominant is.

Het lijkt erop dat er weinig heil in een grondprijsstijging op bedrijventerreinen in Twente en Münster wordt gezien. Het vergroten van de regionale samenwerking zou waarschijnlijk een positieve invloed hebben op het mogelijke succes van een grondprijsstijging op bedrijventerreinen.

#### *Eindconclusie*

Met dit onderzoek is getracht een beeld te schetsen van de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen in Nederland en Duitsland. Het is duidelijk is geworden dat er in Nederland meer dynamiek bestaat omtrent het beleid voor bedrijventerreinen dan in Duitsland. Met verschillende oplossingsrichtingen wordt in beide landen geëxperimenteerd. Maar het lijkt er op dat, door de grote verschillen tussen Duitsland en Nederland, het uitwisselen en implementeren van populaire



oplossingsrichtingen niet gemakkelijk is. Verschillen tussen de twee landen, die hierbij grote struikelblokken vormen zijn: het verschil in de perceptie van de kwaliteit van een bedrijventerrein, het verschil in de relatieve schaarste van ruimte tussen de twee landen en de verschillen tussen de lokale belastingen.

De diverse oplossingsrichtingen die in dit onderzoek aan het licht zijn gekomen hebben alle als doel, het verbeteren van de kwaliteit van bedrijventerreinen. In paragraaf 3.3 wordt er bediscussieerd wat er onder de kwaliteit van een bedrijventerrein wordt verstaan. Uit de interviews is gebleken dat de verschillende betrokken actoren hier allen anders over denken, daarmee lijkt de kwaliteit van een bedrijventerrein een subjectief begrip te zijn. Deze subjectiviteit kan een verklaring zijn voor de verschillen tussen Duitse en Nederlandse bedrijventerreinen en het verschil in de omgang van Duitse en Nederlandse betrokken actoren met de problematiek van bedrijventerreinen.

In het eerste hoofdstuk is gezegd dat ruimte schaars is, zeker in Nederland. Dit gegeven lijkt van grote invloed te zijn op de hoeveelheid aandacht die de problematiek in beide landen krijgt. In Nederland wordt meer aandacht besteed aan de problematiek van bedrijventerreinen dan in Duitsland, terwijl de problematiek grotendeels overeenkomt.

De dominantie van de Duitse gemeenten is ten opzichte van de Nederlandse gemeenten groter. De voornaamste oorzaken hiervan zijn de grote vrijheid die Duitse gemeenten hebben bij het bepalen van de lokale belastingen en de recent veranderde rol van de Nederlandse gemeenten. Behoeft om de rol van Duitse gemeenten te veranderen is onder de betrokken actoren niet groot. Hierdoor blijft concurrentie tussen buurgemeenten bestaan en is een goede toepassing van regionale samenwerking niet mogelijk.

Het beleid van bedrijventerreinen in Nederland is meer aan verandering onderhevig dan in Duitsland. De toekomst zal leren of de weg die is ingeslagen bij de planning van bedrijventerreinen wordt voortgezet en succesvol is. De ontwikkelingen van oplossingsrichtingen als verzakelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, andere segmentatie en een ander grondprijzenbeleid staan nog in de beginfase. De oplossingsrichting regionale samenwerking is al verder gevorderd en lijkt een goede start te hebben in de regio Twente.

## 6.2 Reflectie

De keuze voor het houden van diepte-interviews met geselecteerde actoren heeft zowel voor- als nadelen gehad. Deze kwalitatieve onderzoeksmethode heeft als voordeel gehad dat er een duidelijk beeld is ontstaan over de verschillende opinies van de geselecteerde actoren over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen in Münster en Twente. Nadelen van de gehanteerde onderzoeksmethode zijn onder andere, de selectie van de actoren en het aantal geïnterviewde personen. Doordat in het onderzoek een selectie is gemaakt van actoren, zijn er tevens actoren niet meegenomen in het onderzoek die wel een rol spelen. Hierdoor geeft dit onderzoek slechts een beperkt overzicht van opinies over de omgang met de problematiek van bedrijventerreinen. Een andere beperking is het relatief lage aantal personen dat geïnterviewd is. De resultaten van de interviews met veertien personen kunnen niet dienen als onderbouwing van harde conclusies.

De beperkingen van dit onderzoek kunnen dienen als inspiratie voor vervolgonderzoek. Zo zou een meer kwantitatief vervolgonderzoek toegespitst op een bepaalde oplossingsrichting de mogelijkheid geven om wel harde conclusies te kunnen trekken.



## Literatuurlijst

---

Antwerpen J. van, A. Franzen, Hoek M. van en E. Louw (2010), *Van bedrijventerrein naar werkmilieu. Aanpak voor vernieuwde ontwikkelstrategieën*. Woudenberg / Delft: Inbo / TU Delft Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling.

ARCADIS (2011), *De stand van zaken in planning en uitgifte van werklocaties op 1 januari 2010 en de uitgifte in 2009*.

ARCADIS (2008), *De stand van zaken in planning en uitgifte van werklocaties op 1 januari 2008 en de uitgifte in 2007*.

B&A Groep (1998), *Vestigingsplaatsfactoren: belang, waardering en knelpunten*. Den Haag, Ministerie van Economische Zaken.

Bebauungsplan, <http://bundesrecht.juris.de/bbaug/index.html> (bezocht op 07-06-2011)

Besemer R., H. Puylaert (2010), *Brownfield: nachtmerrie of zoete droom?*, h2ruimte Delft.

Blokhuis E.G.J., W.F. Schaefer (2007), *A sustainable approach for industrial area redevelopment in the Netherlands*, TU Eindhoven.

Bruinsma F., P. Nijkamp en R. Ron Vreeker (2000), *Spatial planning of industrial sites in Europe: a benchmark approach to competitiveness analysis*, Research Memorandum Vrije Universiteit Amsterdam.

Buck Consultants International (2001), *Intensief ruimtegebruik bij bedrijventerreinen en –huisvesting*. Nijmegen/Tilburg.

CBS (2011) *Bevolkingsontwikkeling; regio per maand*.  
[http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=37230ned&D1=0-17&D2=28&D3=\(I-4\)-I&VW=T](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=37230ned&D1=0-17&D2=28&D3=(I-4)-I&VW=T) (bezocht op 19-09-2011)

Centraal Planbureau (2002), *De BLM: opzet en recente aanpassingen*. Den Haag: Centraal Planbureau.

Commissie Jorritsma (2009), *Regionale kansen voor kwaliteit*. Bestuurlijke Werkgroep Uitvoeringsstrategie (her)ontwikkeling bedrijventerreinen.

Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 (2010), Ministeries van VROM en EZ, IPO, VNG,

Dinteren van J., P. de Kruijk (2002), *Zorgvuldiger ruimtegebruik en bedrijfsgebouwen*. Real Estate Magazine.

Dinteren van J. (2007), *Kwaliteit op bedrijventerreinen*. Richtingen in Gebiedsontwikkeling.

Dinteren van J. (2008), *Bedrijven als sprinkhanenplaag*. Real Estate Magazine.

Dinteren van J., E. van der Krabben (2008), *Kanttekeningen bij de Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen*. Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening.

- Dinteren van J. (2009), *Regionale aanpak bedrijventerreinbeleid*. Openbaar Bestuur.
- Dinteren van J. (2010), *Segmentatie op basis van ruimtelijke kwaliteit*.
- Dinteren van, J., E. van der Krabben (2010), *Public Development of Industrial Estates in The Netherlands: Undesired Market Outcomes and Policy Interventions*. TESG.
- Dinteren van J. (2010), *Een oud bedrijventerrein is niet altijd verouderd*. Real Estate Magazine.
- Dinteren van, J., E. van der Krabben (2010), *Kanttekeningen bij de Taskforce (Herontwikkeling Bedrijventerreinen)*.
- Dressen M. (2004), *Regionales Gewerbeflächenmanagement: Kooperation in der Gewerbeflächenpolitik als Strategie regionaler Wirtschaftsförderung*, Dortmund.
- ETIN (2003), *Herstructureringsopgave in de G30-gemeenten*, ETIN Adviseurs, Tilburg.
- ETIN (2007), *Hoe gaan we om met ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen?* ETIN Adviseurs, 's Hertogenbosch.
- Flächennutzungsplan, <http://bundesrecht.juris.de/bbaug/index.html> (bezoekt op 07-06-2011)
- Flowerdew, R., D. Martin (2005), *Methods in Human Geography*. Pearson Education Limited, Essex.
- Frosch.R.A., N.E. Gallopoulos (1989), *Strategies for manufacturing*. Scientific American.
- Gordijn H. W., G. Renes, Traa M. (2007), *Naar een optimaler ruimtegebruik door bedrijventerreinen; een verkenning van beleidsopties*. Ruimtelijk Planbureau. Den Haag.
- Henger R., C. Schröter-Schlaack, Ulrich P., M. Distelkamp (2009), *Flächeninanspruchnahme 2020 und das 30-ha-Ziel: Regionale Verteilungsschlüssel und Anpassungserfordernisse*. Raumforschung und Raumordnung.
- Hennings G. (2004), *Thesen zur Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen*, Universität Dortmund.
- Kerngebieten, [http://bundesrecht.juris.de/baunvo/\\_\\_\\_7.html](http://bundesrecht.juris.de/baunvo/___7.html) (bezoekt op 09-06-2011)
- Kreukels T., M. van Vliet (2001), *Verruimd perspectief; een internationale verkenning naar ruimtelijke inrichting en meervoudig ruimtegebruik*. Universiteit van Utrecht.
- Leeuwen, M.G van., W.J.V. Vermeulen, P. Glasbergen (2002), *Planning van Ecoindustriële parken. Een analyse van Nederlandse planningsmethode*. Milieu
- Liuzzo, D. (2006), *Bestuurlijke indeling van Duitsland*
- Louw, E., Y.M. Bontekoning (2006), *Planning of industrial land in the Netherlands: it's rationales and consequences*. Onderzoeksinstituut OTB, TU Delft, Delft.
- Louw, E. et al. (2009), *Planning van bedrijventerreinen*. SDU uitgevers, Den Haag.

- MinVROM (2010), *Roadmap naar verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt*. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Olden H. (2004), *Meer grond, maar voor wie?* Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.
- Olden H. (2010), *Uit voorraad leverbaar*. Utrecht
- Mariotti, I. (2005), *Firm relocation and regional policy. A focus on Italy, the Netherlands and the United Kingdom*. Groningen
- McCann P. (2010), *Sheets Economic Geography*
- McCann P. (2001) *Urban and Regional Economics*, Oxford university press, Oxford
- McCann, P., S. Sheppard (2003), *The Rise, Fall and Rise Again of Industrial Location Theory*. Regional Studies
- MinVROM (2010), *Roadmap naar verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt*. Ministerie van VROM, Den Haag
- Provincie Overijssel (2008), *Bedrijvigheid in Overijssel: trends, ontwikkelingen en prognoses*. Provincie Overijssel, Zwolle
- Provincie Overijssel (2009), *Meerjarenprogramma Vitale Bedrijvigheid*. Provincie Overijssel, Zwolle
- Provincie Overijssel (2010), *Provinciaal Herstructureringsprogramma Overijssel*. Provincie Overijssel, Zwolle
- Pellenburg (1977), Besselink e.a. (1988), Kok e.a. (1999), Boelens (2008), *Motieven voor bedrijfsmigratie*.
- Pellenburg P. (2002), *Sustainable Business sites in the Netherlands: a survey of policies and experiences*. Journal of Environmental Planning and Management.
- Pellenburg P. (2004), *Parkmanagement op bedrijventerreinen*. Rooilijn
- Pred, A. (1967), *Behavior and location. Foundations for a geographic and dynamic location theory*. Lund
- Research for the Reduction of Land Consumption and for Sustainable Land Management (REFINA), <http://www.refina-info.de/en/index.phtml> (bezoekt op 12-09-2011)
- Renes G. A. Weterings, H. Gordijn (2009), *De toekomst van bedrijventerreinen: van uitbreiding naar herstructurering*. Rotterdam: De Maasstad.
- Royal Haskoning (2007), *Regionaal bedrijventerreinenbeleid: een inventarisatie*. Nijmegen
- Segeren A., B. Needham, J. Groen (2005), *De markt doorgrond, een institutionele analyse van grondmarkten in Nederland*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Sondergebieden, [http://bundesrecht.juris.de/baunvo/\\_10.html](http://bundesrecht.juris.de/baunvo/_10.html) (bezoekt op 09-06-2011)

Stec Groep (2009), *Presentatie bedrijventerreinen Twente: waar staan we en waar gaan we naar toe?*

STOGO (2007), *Beleid voor bedrijventerreinen in Vlaanderen, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Frankrijk*. STOGO Onderzoek en Advies, Utrecht.

Taskforce (her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (2008), *Kansen voor kwaliteit. Een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministeries van VROM en EZ.

Vorhaben- und Erschließungsplan, <http://bundesrecht.juris.de/bbaug/index.html> (bezocht op 07-06-2011)

VROM-raad (2006), *Werklandschappen: een regionale strategie voor bedrijventerreinen*. VROM-raad, Den Haag.

Weterings, A., J. Knoben en H. van Amsterdam. (2008), *Werkgelegenheid op bedrijventerreinen: samenstelling en dynamiek*. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag / Bilthoven.

World Commission on Environment and Development (1987), *Brundlandt-rapport: our common future*.

Zoethout, T. (2003), *Industriële ecologie; een imitatie van de natuur*, Tijdschrift P-plus.



## Bijlage A - Typering werklocaties

Typering werklocaties volgens IBIS (Arcadis, 2011)

- A. **Zeehaventerrein:** een werklocatie van minimaal 1 ha bruto waarvan een deel van de kavels een laad- en/of loskade heeft en langs diep vaarwater ligt dat toegankelijk is voor grote zeeschepen.
- B. **Bedrijventerrein:** een werklocatie van minimaal 1 ha bruto bestemd en geschikt voor gebruik door handel, nijverheid en industrie. Op deze terreinen kan ook enige commerciële en niet-commerciële dienstverlening (zoals kantoorgebouwen, detailhandel) aanwezig zijn, maar deze hebben samen een minderheidsaandeel in de terreinoppervlakte. De volgende terreinen vallen er niet onder: een zeehaventerrein, een economische zone, een kantorenlocatie, een terrein voor grondstoffenwinning, een terrein voor olie- en gaswinning, een terrein voor waterwinning, een terrein voor agrarische doeleinden, een terrein voor afvalstort.
- C. **Economische zone:** een werklocatie van minimaal 1 ha bruto bestemd en geschikt voor commerciële en niet-commerciële dienstverlening. Op deze terreinen kan ook enige handel, nijverheid en industrie aanwezig zijn, maar deze hebben samen een duidelijk minderheidsaandeel in de terreinoppervlakte. Onder economische zones vallen terreinen met een van de volgende (of combinaties van) functies:
  - C1. **Retail, meubelboulevards:** Overzichtelijke en veelal goed bereikbare locaties met grootschalige (perifere) detailhandel waar diensten en/of goederen direct aan de consument worden geleverd, zoals door bouwmarkten, tuincentra of interieurwinkels.
  - C2. **Onderwijslocaties:** locaties met een clustering van hoger onderwijsactiviteiten en daaraan gelieerde bedrijvigheid veelal in een campusachtige omgeving.
  - C3. **Zorglocaties:** locaties met een clustering van medische activiteiten (bijv. ziekenhuis en daaraan gelieerde bedrijfsmatige activiteiten). Zorglocaties kunnen een verschijningsvorm hebben als medisch park voor business to business bedrijven of een universitair medisch centrum dat ook is gericht op spin-offs en starters.
  - C4. **Platformgebonden bedrijvigheid:** locaties aan het luchtvaartplatform gelegen voor dienstverlenende bedrijvigheid. Hierbij kan gedacht worden aan onderhoud, catering en aanverwante diensten.
  - C5. **Agribusinesscomplexen:** vallen enkel onder de definitie van economische zone als het gaat om een combinatie van zowel kassen, als verwerkende industrie en logistiek op één locatie.
- D. **Kantorenlocaties:** Kantorenlocaties zijn terreinen waarvan het merendeel van de terreinoppervlakte bestemd en geschikt is voor kantoren. Kantorenlocaties worden niet in de IBIS inventarisatie opgenomen.

## Bijlage B - Aspecten van veroudering op bedrijventerreinen

Aspecten van veroudering op verouderde bedrijventerreinen

<b>Uitstraling</b>	<b>Ontsluiting</b>	<b>Ruimtegebruik</b>	<b>Milieuhygiëne</b>
Verpaupering openbare ruimte	Slechte bereikbaarheid	Braakliggende kavels	Bodemvervuiling
Verpaupering kavels en panden	Slechte interne verkeersstructuur	Strategische reserves	Geluidsoverlast
Oneigenlijk gebruik openbaar gebied	Slechte wegen	Inefficiënte verkaveling	Stank
Zwerfvuil/afval	Ondergrondse infrastructuur	Leegstand	Stofoverlast
Slechte bewegwijzering	Ontbreken vervoersmodaliteiten	Gebrek aan uitbreidingsruimte	Aanwezigheid risicovolle bedrijven
Lelijk aanzicht voorterreinen	Te weinig gebruik modaliteiten		
Criminaliteit	Verkeersonveilige situaties		
Sociale onveiligheid	Gebrek aan parkeervoorzieningen		
Ontbreken voorzieningen	Gebrek aan laad- en losmogelijkheden		

Bron: ETIN (2003)



## Bijlage C - Inrichtingsprincipe van bedrijventerreinen

### Inrichtingsprincipe bedrijventerreinen

Bedrijven-terreinen	BT1	BT2	BT3
<b>Gebruikswaarde</b>			
Bereikbaarheid	Vrachtauto / auto	Vrachtauto / auto / OV-halte bij terreingrens	Auto / OV-haltes op het terrein / vrachtauto
Breedte wegen	2 x 4 / 1 x 8 meter voor de wegen	2 x 3,5 / 1 x 7 meter voor de wegen. Fiets(suggestie)-strook van 1,5 meter en enkelzijdig trottoir	1 x 7 meter voor de wegen. Enkelzijdig / dubbelzijdig vrijliggend fietspad van 2 / 2,5 meter en (dubbelzijdig) trottoir
Parkeren	Vrachtauto's: op eigen terrein en speciale opstelplaats vrachtwagens in openbaar gebied. Personenauto's op eigen terrein	Vrachtauto's en personenauto's: op eigen terrein	Personenauto's: op eigen terrein aan achterzijde gebouwen of collectief. Vrachtauto's: op eigen terrein aan achterzijde gebouwen
Bebouwings-percentage kavel	Ca. 50%	Ca. 50%	10 – 40%
Veiligheid	Sociaal redelijk veilig	Collectieve beveiliging; sociaal veilig; verkeersveilig(er)	Collectieve beveiliging; sociaal veilig; verkeersveilig; milieuveilig (EV)
<b>Belevings-waarde</b>			
Coördinerend stedenbouwkundige	Nee	Ja	Ja
Inpassing	Zorgvuldig, harde randen	Zorgvuldig, harde randen	Zorgvuldig, zachte overgangen, landschappelijke inpassing / inpassing stedelijk weefsel
Lay out	Grid- of strokenstructuur	Stroken- of campusstructuur	Campus- of eilandenstructuur
Representativiteit gebouwen	Functioneel	Gemiddeld	Hoog
Materiaalgebruik	Divers	Hoogwaardig en eenduidiger (beton, stenen, hout)	Hoogwaardig (beton, stenen, hout), onder architectuur gebouwd
Hekwerken	Toegestaan, maar eenduidige vormgeving	Geen hekwerken	Geen hekwerken. Groen op kavels gaat in elkaar over (eventueel collectieve buitenruimte)
Percentage groen per terrein	10 – 15%	15 - 30%	30 - 50%
Groen	Smalle stroken, bomenstructuur,	Singels	Groen gegroepeerd en deels langs wegen
Landscaping	Beperkt	Walgangen	Landschap, singels
<b>Toekomst-waarde</b>			
Beheer openbaar gebied	Gemeente	Eigen management-organisatie	Eigen management-organisatie
Gezamenlijke voorzieningen (obv aanwezig draagvlak)	Mogelijk	Restaurant / vergader-faciliteiten	Restaurant / congres / vergaderfaciliteiten; fitness en kinderopvang

Bron: Van Dinteren (2010)

## Bijlage D - Tabel met geïnterviewde personen

Land:	Organisatie:	Namen:	Datum:
Nederland	KvK Oost Nederland	Madelène ter Laak	27-10-2011
	Provincie Overijssel	Jolanda Walman Piet Mossel	14-11-2011
	Gemeente Hengelo	Hans Jansink	17-11-2011
	Gemeente Almelo	Harm Jan van Heuveln	01-12-2011
	Coöperatie van eigenaren van de Westermaat Campus	Rene Reinsma	25-11-2011
	Timmersveld	M. Nijhuis	14-12-2011
	XI Business Park Twente	Luit Hoogenberg	20-12-2011
Duitsland	IHK Nord Westfalen	H.B. Felken Franz-Josef Tenbenschel	28-12-2011
	Regierungsbezirk Münster	Norbert Sparding Michael Wolf	19-12-2011
	Kreisfreie Stadt Münster	Tobias Krause- Kämereit	26-1-2012
	Gemeinde Gronau	Carola Brandt	19-12-2011

De verwerkingen van de interviews zijn opvraagbaar via e-mail: [dirkjan.pereboom@gmail.com](mailto:dirkjan.pereboom@gmail.com)

## Bijlage E - Overzicht van geselecteerde bedrijventerreinen

In de regio Twente zijn de volgende bedrijventerreinen geselecteerd:

### *XL Businesspark Twente (Almelo)*



Naam en gemeente:	XL Businesspark Twente (Almelo)
Oppervlakte bruto/netto:	172 ha./122 ha.
Startjaar:	2008
Ontsluiting:	Autosnelweg en waterweg
Landlease prijzen:	min. €110/ m2 max. €150/m2
Type bedrijventerrein:	Werklocatietype B (zie bijlage A)
Parkmanagement aanwezig:	Ja

Vier van de vijf netwerksteden, namelijk Almelo, Borne, Enschede en Hengelo en de provincie hebben het belang onderschreven van het XL Businesspark Twente. Deze partijen hebben samen het terrein ontwikkeld. Het marktonderzoek (nut en noodzaak) van het XL Businesspark is gedaan door Buck consultants. Uit dit onderzoek bleek dat er behoefte was aan dit terrein en bleek dat het haalbaar was om de volgende voorwaarden te eisen. Bedrijven moeten minimaal 2 ha. grond afnemen en een arbeidsquotiënt van 15 tot 40 werknemers per ha. hebben. In het bestemmingsplan staat ook de soort bedrijven die zich op het park mogen vestigen beschreven. Bedrijven uit de volgende sectoren mogen zich hier vestigen: logistiek, transport en productie. Tussentijds zijn er meerdere marktonderzoeken verricht om onder andere het prijsniveau en de haalbaarheid te bepalen. Bij het in de markt zetten van dit terrein is voornamelijk gekeken, waar het bedrijfsleven behoefte aan heeft (om zo tot goede PMC's te komen).

In 2005 is het XL Businesspark opgericht onder de wet gemeenschappelijke regelingen. Maar doordat het bestemmingsplan pas na drie keer, door de Raad van State in medio 2008 werd goedgekeurd is in 2009 pas de eerst grond uitgegeven. Op dit moment verloopt de uitgifte goed. Er is zowel interesse vanuit de deelnemende netwerksteden als van buiten. Noemenswaardig zijn een aantal bedrijven uit de duurzaamheidssector die bij elkaar op het XL Businesspark zich gaan vestigen. Hierdoor ontstaat een soort duurzaamheidscluster. Voor de uitgifte van het terrein is een planning gemaakt tot en met 2029. De uitgifte verloopt op dit moment volgens de planning (Hoogenberg, 2011).

## Westermaat campus (Hengelo)



Naam en gemeente:	Westermaat Campus (Hengelo)
Oppervlakte bruto/netto:	27 ha./22 ha.
Startjaar:	2002
Ontsluiting:	Autosnelweg
Gronprijzen:	min. €147.5/ m2 max. €350/m2
Type bedrijventerrein:	Werklocatietype B (zie bijlage A)
Parkmanagement aanwezig:	Ja

De Westermaat Campus is onderdeel van het bedrijventerrein Westermaat in Hengelo. De visie voor de inrichting van het gebied is ontwikkeld tussen 1998 en 2000. Voordat er ontwikkeling kon plaatsvinden moesten boeren worden uitgekocht. Eenmaal in eigendom van de gemeente Hengelo werd de visie ontwikkeld. De gemeente Hengelo had het idee dit bedrijventerrein op een andere manier in te vullen dan de al bestaande bedrijventerreinen. Een ontwikkelaar is aangetrokken die ideeën had over hoe het terrein op een andere manier te ontwikkelen. Deze partij (AM) heeft samen met de gemeente het terrein ontwikkeld.

Het gebied had te kampen met grondverontreiniging, dit zorgde voor een belemmering in de ontwikkeling van het gebied. Door de provincie Overijssel is een subsidie gegeven om de grond te saneren. Veel grond is afgevoerd, hier is gebruik van gemaakt door een waterpartij aan te leggen, die het regenwater van de hele campus moet bergen. Mede door deze toepassing heeft de provincie besloten te subsidiëren. De visie van de provincie was namelijk dat hemelwater niet meer direct moest worden geloosd op het riool, maar dat het in het gebied zelf moest worden vastgehouden. STEC-groep heeft een onderzoek uitgevoerd via de bedrijfsconsultatie-methode, naar de vraag in de regio naar het type bedrijventerrein die de gemeente en de ontwikkelaar voor ogen hadden. Uit het onderzoek van STEC bleek dat er genoeg vraag in de regio was naar een bedrijventerrein als de Westermaat Campus. Er kunnen vraagtekens bij de betrouwbaarheid van de resultaten van deze onderzoeksmethode gezet worden.

In 2002 is de uitgiftefase van de Westermaat Campus gestart. In het begin liep de uitgifte stroef. Dit had twee oorzaken. De eerste oorzaak is een teruglopende vraag. In de jaren voor 2002 was de vraag



heel hoog naar kavels op bedrijventerreinen, in 2002 zakte de vraag in. De tweede oorzaak waren de vernieuwende aspecten (verplicht parkmanagement, mandelig eigendom en beeldkwaliteitseisen) van de campus. Deze werden in eerste instantie kritisch ontvangen. Vooral het idee dat je niet helemaal eigenaar was van een kavel. Tussen 2002 en 2011 zijn er veertien kavels verkocht. De laatste jaren zijn er weinig kavels meer verkocht. Als oorzaak hiervan wordt de economische crisis gezien. Er is wel interesse voor de Campus alleen door de strengere financieringseisen die gesteld worden door de banken zijn een stuk of zes bedrijven afgehaakt. Op andere terreinen speelt de economische crisis nog een veel grotere rol (Jansink, 2011) en (Reinsma, 2011)

### *Timmersveld (Hengelo)*



Naam en gemeente:	Timmersveld (Hengelo)
Oppervlakte bruto/netto:	15,4 ha./12,7 ha.
Startjaar:	1950
Ontsluiting:	Lokale weg
Gronprijzen:	Onbekend
Type bedrijventerrein:	Werklocatietype B (zie bijlage A)
Parkmanagement aanwezig:	Nee

Een relatief klein bedrijventerrein met een bruto oppervlakte van 15,4 ha. Het startjaar van het bedrijventerrein is 1950. De timmerfabriek Hannink zat vanaf de begin jaren '40 op Timmersveld op een bedrijfsterrein van 10.000 vierkante meter. Dit lag toen aan de rand van Hengelo en was omringd door landbouwgrond. De bebouwing van Hengelo is naar buiten toe uitgebreid en hierdoor kwam de timmerfabriek tegen de nieuwe woonwijk aan te liggen. Er is besloten om de timmerfabriek niet compleet te omringen door woningbouw. Er werd een nieuw stuk industrieterrein aan het bedrijfsterrein van de timmerfabriek ontwikkeld. Op dit nieuwe stuk bedrijventerrein werd

functiemenging van wonen en werken toegestaan. In het begin functioneerde dit goed. Maar na tien jaar werden de eerste bedrijven verkocht en vaak overgenomen door buurtbedrijven met expansiedrift. Dit werd toegestaan door de gemeente en hierdoor werd het originele concept niet gehandhaafd. In de loop van de tijd is deze ontwikkeling verder ontwikkeld. De gemeente heeft niet ingegrepen. Grote bedrijven hebben kleinere bedrijven opgekocht hierdoor is het profiel van het terrein veranderd, van kleine bedrijven met woningen naar een terrein met grotere bedrijven en hier en daar nog woningen.

Vandaag de dag is het een verouderd terrein. De hoofdoorzaak van de veroudering is economische veroudering. Dit betekent het afnemen van de bijdrage, die het terrein levert aan de economische ontwikkeling van een gemeente/regio (bruto regionaal product, aantal arbeidsplaatsen), maar ook afname van de grondwaarde en technologische veroudering van het bedrijfsonroerend goed doordat perceel en gebouw incourant zijn geworden (IBIS, 2011).

In het Regierungsbezirk Münster zijn de volgende bedrijventerreinen geselecteerd:

#### *Bedrijventerrein Hessenweg (Münster)*



Naam en gemeente:	Industriegebiet Hessenweg (Münster)
Oppervlakte bruto:	110 ha.
Startjaar:	1970
Ontsluiting:	Autoweg
Gronprijzen:	-
Type bedrijventerrein:	Industriegebiet
Parkmanagement aanwezig:	Nee

Het bedrijventerrein Hessenweg is in 1970 ontwikkeld ten Noorden van de Stadt Münster. Het bedrijventerrein is ingericht voor grotere bedrijven die relatief veel overlast veroorzaken. De afstand

tussen de bebouwing van de stad en het bedrijventerrein is bewust relatief groot gelaten om zo bedrijven die veel overlast veroorzaken een vestigingsplaats te kunnen bieden.

Het bedrijventerrein functioneert niet erg goed. De oorzaak hiervan ligt bij de noordelijke ligging ten opzichte van het Ruhrgebied. Psychologisch werkt dit tegen, ook al is de extra afstand die gemaakt moet worden gering t.o.v. een bedrijventerrein dat ten zuiden van de stad ligt. Een ander minpunt van het bedrijventerrein is de minder goede toegang tot een autosnelweg. In de toekomst wordt dit verbeterd door de aanleg van een nieuwe weg. Door de aanleg van deze nieuwe weg wordt het bedrijventerrein aantrekkelijker voor bedrijven. In totaal zijn er sinds 1970 slechts 40 % van de kavels uitgegeven. Door het niet goed functioneren van dit bedrijventerrein is er besloten door de stad om een bedrijventerrein ten Zuiden van de stad aan te leggen het Hansa Businesspark (Krause-Kämereit, 2012).

### Technologiepark Münster (Münster)



Naam en gemeente:	Technologiepark (Münster)
Oppervlakte bruto:	10 ha.
Startjaar:	-
Ontsluiting:	Autoweg
Gronprijzen:	€ 81,81
Type bedrijventerrein:	Sondergebiet
Parkmanagement aanwezig:	Nee

Dit bedrijventerrein is vastgelegd als Sondergebiet en is bedoeld voor bedrijven uit de technologische sector. Hiervoor gelden andere regels dan voor Gewerbegebieden en Industriegebieden. Het Technologiepark is in de nabijheid van de universiteit van Münster gevestigd. Bedrijven die zich op dit bedrijventerrein willen vestigen moeten samenwerken met de universiteit. Bij het Technologiepark is tevens een bedrijfsverzamelgebouw voor startende ondernemers in de technologische sector. Het idee hierachter is dat hierdoor de verschillende bedrijven profijt van elkaar hebben. En als deze bedrijven groeien, zich eventueel op het technologiepark vestigen. Met het oog op de toekomst is er al ruimte gereserveerd voor eventuele uitbreiding van het Technologiepark. Met deze gereserveerde grond wordt op dit moment nog niks gedaan (Krause-Kämereit, 2012).



## An der Steinfurter Strasse (Gronau)



Naam en gemeente:	Industrie- und Gewerbepark An der Steinfurter Straße
Oppervlakte bruto:	14 ha.
Startjaar:	1970
Ontsluiting:	Autoweg
Erfpachtprijzen\grondprijzen:	€7,50 / m <sup>2</sup> +€ 0,57/ m <sup>2</sup> jaarlijks \ € 25/ m <sup>2</sup>
Type bedrijventerrein:	Gewerbegebied en Industriegebied
Parkmanagement aanwezig:	Nee

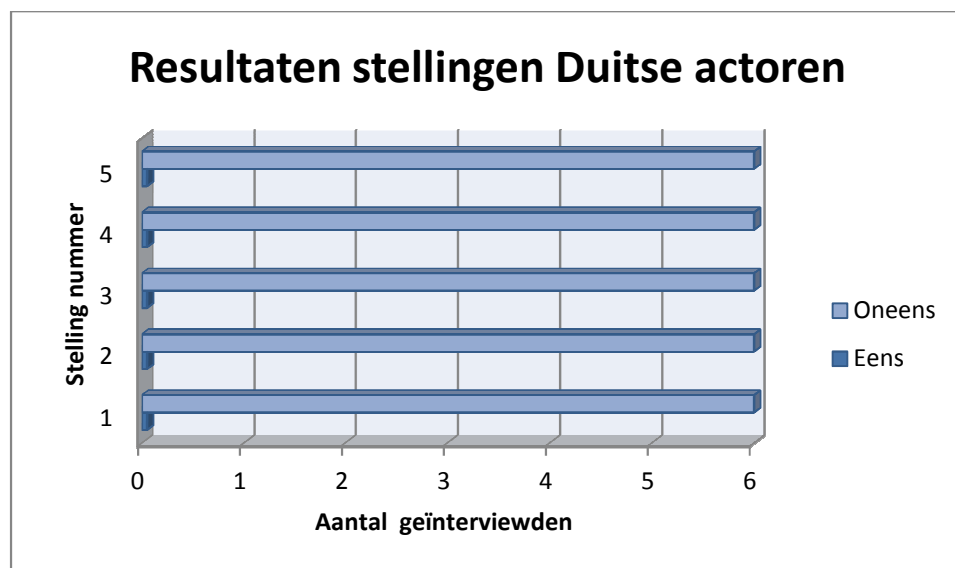
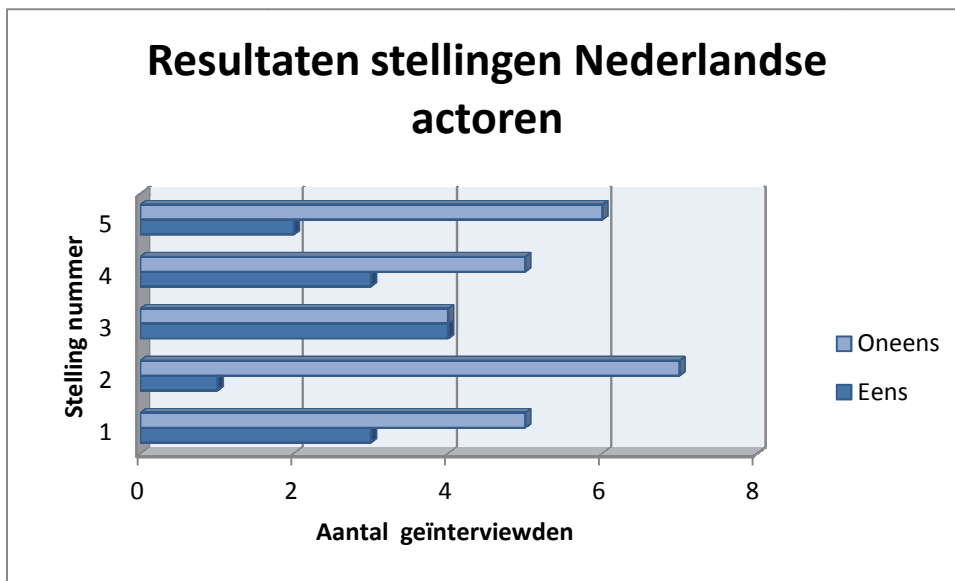
Dit is het jongste bedrijventerrein van Gronau. Het is een terrein van veertien hectare. Het doel is om op dit terrein een mix van verschillende typen (voornamelijk kleinere bedrijven) te laten vestigen. De grote van de kavels is niet vooraf vastgelegd. Een bijzondere eigenschap van dit terrein is dat sommige kavels verkocht worden en andere in erfpacht worden uitgegeven.

Op dit bedrijventerrein zou ook een groot bedrijfsverzamelgebouw ontwikkeld worden door een private partij, waar plekken voor startende ondernemers werden aangeboden. Alleen door het huidige economische klimaat is deze ontwikkeling gestopt (Brandt, 2011).

## Bijlage F - Uitslagen van de stellingen

### Samengevoegde uitslagen van de stellingen per land:

1. De rol die de gemeente heeft bij de planning van bedrijventerreinen is te dominant.
2. Het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen is een veelbelovend proces
3. Parkmanagement zou op elk bedrijventerrein plaats moeten vinden.
4. In de toekomst moeten er veel minder nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld worden.
5. Een grote stijging van de grondprijzen op bedrijventerreinen zal een positieffect hebben op het functioneren van bedrijventerreinen.



## Uitslagen stellingen per actor:

### Stellingen:

1. De rol die de gemeente heeft bij de planning van bedrijventerreinen is te dominant.
2. Het verzakelijken van de markt voor bedrijventerreinen is een veelbelovend proces.
3. Parkmanagement zou op elk bedrijventerrein plaats moeten vinden.
4. In de toekomst moeten er veel minder nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld worden.
5. Een grote stijging van de grondprijzen op bedrijventerreinen zal een positief effect hebben op het functioneren van bedrijventerreinen.

### Overijssel – Walman en Mossel (17-11-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

### Gemeente Almelo - van Heuveln (01-12-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

### Gemeente Hengelo – Jansink (17-11-11)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

### KvK Oost Nederland - ter Laak (27-10-11)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Bedrijventerrein Timmersveld – Nijhuis (15-12-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Bedrijventerrein de Westermaat Campus – Rene Reinsma (25-11-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Bedrijventerrein XL Businesspark Twente – Luit Hoogenberg (15-12-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Regierungsbezirk Münster – Sparding en Wolf (19-12-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Gemeente Gronau – Brandt (19-12-2011)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Stadt Münster – Krause-Kämereit (26-01-2012)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

IHK Nord Westfalen – Felken en Tenbenschel (28-12-11)

Stelling:	Eens	Oneens
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		