

# "De politieke taak versus de marktwerking"

Knelpunten en potentiële ontwikkelingsmogelijkheden voor de branche transport en distributie in de gemeente Oldenzaal



# “De politieke taak versus de marktwerking”

Knelpunten en potentiële ontwikkelingsmogelijkheden voor de branche transport en distributie in de gemeente Oldenzaal

**Oldenzaal, augustus 2006**

Auteur :	Florian G. Nijhuis
Studentnummer :	S1441965
Onderwijsinstelling :	Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Vastgoedkunde
Begeleider	Dr. R.J. Dorenbos

## Voorwoord

Dit rapport is het resultaat van mijn afstudeeronderzoek aan de Rijksuniversiteit Groningen. Het verslag betreft de eindscriptie van de studie Sociale Geografie, afstudeerrichting Vastgoedkunde aan de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen.

Gedurende de zomermaanden van 2005 constateerde ik door middel van verschillende bronnen om mij heen dat er in de gemeente Oldenzaal, binnen de branche transport en distributie een probleem gaande was op het gebied van ruimte. Met deze vraag heb ik contact gezocht met de gemeente Oldenzaal en zo kwam ik tot de conclusie dat dit probleem een belangrijke rol speelt binnen haar beleid. Via deze weg is de vraag voor mijn onderzoek ontstaan om in kaart te brengen wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor de branche transport en distributie in de gemeente Oldenzaal. Omdat veel verschillende partijen een rol spelen en van belang zijn tijdens dit onderzoek is gezamenlijk besloten om dit onderzoek in eigen opdracht te schrijven maar wel met medewerking van de gemeente Oldenzaal.

In dit onderzoek wordt een beeld geschetst van de gemeente Oldenzaal en haar op transport en distributie gerichte bedrijventerrein Hanzepoort. Daarnaast zijn de vraag- en aanbodverhouding en het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen op verschillend rijksniveaus uitgewerkt. Door middel van interviews zijn de plannen en visies van zowel de gemeente Oldenzaal en twee omliggende buurgemeenten als de ondernemers van ondermeer het bedrijventerrein Hanzepoort onderzocht en in kaart gebracht. Er is onderzocht wat de knelpunten zijn voor de gemeente Oldenzaal en de ondernemers en wat de gevolgen hier van kunnen zijn.

Tijdens het onderzoek was het mogelijk om gebruik te maken van de kennis en adviezen van mijn begeleider van de Universiteit Groningen en de faciliteiten en medewerkers van de gemeente Oldenzaal. Bestaande onderzoeken op het gebied van vraag en aanbod en (bestemmings)plannen van verschillende bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen hebben mijn onderzoek van de juiste input voorzien. Daarnaast heb ik via gesprekken, interviews en allerhande tips en adviezen van verschillende mensen van onder andere de gemeente Oldenzaal en berg aan informatie verzameld.

Graag wil ik mijn begeleider van de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Dr. R.J. Dorenbos bedanken voor zijn juiste ondersteuning. Ook gaat dank uit naar de bedrijven op de Hanzepoort, de heer Brüns van de gemeente Oldenzaal, de heer Lempsink, ex-wethouder gemeente Oldenzaal, de heer van den Bos, wethouder gemeente Losser en de heer Nyhuis van de GGB Bad-Bentheim die de tijd en moeite hebben genomen om een interview aan te gaan. De gegevens die zij verstrekten waren zeer bruikbaar en essentieel voor het slagen van het onderzoek. Daarnaast hartelijke dank voor alle mensen die op enige wijze hebben bijgedragen aan het voltooien van mijn onderzoek, en de afdeling Grondzaken binnen de gemeente Oldenzaal waar ik met plezier maandenlang aan dit onderzoek heb gewerkt.

Oldenzaal, 2006

Florian G. Nijhuis

## Samenvatting

### *Inleiding*

De gemeente Oldenzaal, gelegen in het oosten van het land vlak tegen de Duitse grens, kampt met een tekort in het aanbod van bedrijventerreinen. Door het Rijk zijn in de "Nota Ruimte" nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden aangewezen. Deze kerngebieden vormen samen met de hoofdverbindingssassen de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland. Twente maakt deel uit van deze hoofdstructuur en op de kaarten van de nota staat duidelijk aangegeven dat Oldenzaal behoort tot dit stedelijke netwerk Twente. Oldenzaal heeft het speciaal op transport en distributie gericht bedrijventerrein Hanzepoort, gelegen aan de A1 die een intermediaire functie vervult voor o.a. Oost-Europa. Door de A1, met voor Oldenzaal twee afslagen waaronder één centraal bij Hanzepoort, een spoorlijn en de nabijheid van vliegveld Twente is er sprake van een economisch gunstige ligging en aantrekkelijke vestigingsplaats. De bedrijven die gericht zijn op transport en distributie zijn grotendeels gevestigd op het bedrijventerrein Hanzepoort, welke in 1988 als "goederencentrum Oldenzaal" in procedure is gebracht.

Op de korte en middellange termijn zal er binnen Oldenzaal een relatief groot tekort aan bedrijventerreinen ontstaan terwijl de druk toeneemt van zowel bedrijven die uitbreiding willen van bestaande terrein(en) als nieuwe bedrijven ten behoeve van ondermeer de branche transport en distributie. Dit rapport beschrijft de kwalitatieve en kwantitatieve vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen toegespitst op de branche transport en distributie (T&D). De probleemstelling luidt:

*Wat zijn in de te verwachten tekorten aan bedrijventerreinen de meest potentiële ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van transport en distributie voor de gemeente Oldenzaal in samenhang met haar omgeving?*

Doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de vraag of Oldenzaal op een termijn van 10 jaar geen ruimte kan bieden voor uitbreiding en (her)vestiging van bedrijven uit de transport en distributie sector.

### *Uitvoering onderzoek*

Aan de hand van de probleemstelling zijn zeven onderzoeksvragen opgesteld. Deels zijn deze vragen opgelost door literatuurstudie en de ontbrekende schakels zijn middels interviews bij publieke en private partijen beantwoord. De publieke partijen zijn geselecteerd op basis van kennis en relevantie voor dit onderzoek. De zes grootste ondernemingen binnen de branche transport en distributie in Oldenzaal hebben voor de private partijen meegewerkt middels een interview.

### *Transport & distributie en de stad Oldenzaal*

Distributie vormt de laatste fase van de logistieke keten, inclusief het laatste transport naar de eindgebruiker. Transport vormt een onderdeel van distributie en de vervoersbranche is van wezenlijk belang voor de economie. Ongeveer 80% van alle binnenlandse goederenvervoer komt voor rekening van het wegvervoer. Het goederenvervoer over de weg kan worden onderverdeeld in eigen vervoer en beroepsvervoer. Het vervoer binnen en buiten Nederland valt vervolgens te onderscheiden in binnenlands vervoer en vervoer geheel of gedeeltelijk buiten Nederland. Anno 2006 is Oldenzaal een stedelijke kern in Noordoost-Twente met ruim 31.000 inwoners. De stad biedt naast Hengelo en Enschede belangrijke werkgelegenheid in de regio. De situering van Oldenzaal aan de A1 biedt vanuit economisch en logistiek perspectief ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst. Ruimtelijk worden deze mogelijkheden voor Oldenzaal ingekaderd door een aantal omgevingsfactoren:

- Natuur- en landschapskwaliteiten
- Rail- en weginfrastructuur
- Luchthaven Twente

Dit heeft ertoe geleid dat Oldenzaal voorzien is van een belemmeringslijn. Dit betekent dat de gemeente de aanwezige ruimte zorgvuldig zal moeten benutten en het accent meer naar oplossingen in bestaand stedelijk gebied moet zoeken.

### *Beleid en vraag & aanbod t.a.v. bedrijventerreinen*

Gemeenten moeten hun beleid voor bedrijventerreinen afstemmen op dat van het Rijk en de provincie. Zo is de rol van het Rijk bij de planning van bedrijventerreinen altijd beperkt geweest. Het belangrijkste beleidskader op rijksniveau vormen de nota's over de ruimtelijke ordening. De provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van de nationale beleidskaders en voor de toetsing van het gemeentelijk beleid, voor zover dat is uitgewerkt in bestemmingsplannen. De gemeente heeft bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen veel inspraak en de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen en de daarop gebaseerde bouwvergunningen af te geven.

De gemeente Oldenzaal pakt het zorgvuldig gebruik van haar ruimte aan volgens de SER-ladder (Sociaal Economische Raad). Daarin staan de volgende stappen voor zorgvuldig ruimtegebruik centraal:

- Herstructurering
- Intensivering
- Verkantoring
- Thematisering

Ten aanzien van vraag en aanbod kan gesteld worden dat de vraag zowel op nationaal, provinciaal en lokaal niveau het aanbod ver overstijgt. Voor de branche transport en distributie in Oldenzaal biedt het speciaal op T&D gerichte bedrijventerrein Hanzepoort geen uitbreidingsmogelijkheden meer. Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden zijn een uitbreiding van Hanzepoort aan zowel de oost en/of de westkant of transport en distributie toelaten op uitbreidingen van het bedrijventerrein Hazewinkel welke bestemd is voor gemengde bedrijvigheid. Momenteel zijn er op het Hazewinkel ook al transportbedrijven gevestigd enkel en alleen om de reden dat er binnen Hanzepoort geen ruimte meer beschikbaar is en om vertrek van desbetreffende ondernemingen tegen te gaan.

### *Publiek versus privaat*

Er wordt door minstens de helft van de geïnterviewde bedrijven duidelijk aangegeven dat zij dringend behoefte hebben aan uitbreiding en/of vervanging van terrein. Deze bedrijven zijn van invloed op de economische bedrijvigheid binnen de stad Oldenzaal en betreffen een grote werkgever voor de stad en haar omliggende gemeenten. De gemeente dient in deze vraag naar bedrijventerrein tegemoet te komen wil men deze bedrijven niet verliezen. Voor bijna alle bedrijven is de geografische ligging van de stad Oldenzaal van belang omdat als (transport)onderneming een keuze is gemaakt voor een markt waarin deze vestigingslocatie goed past. De visie van de ondernemers voor Oldenzaal wijst echter ook uit dat de stad te weinig achterland heeft, ofwel een groot gebied waar goederenstromen kunnen worden samengebracht. Het bestaansrecht van de aangrenzende luchthaven Twente zou als vrachtluchthaven ideaal kunnen zijn maar door te weinig achterland en de enorme ontwikkeling van de luchthaven Münster heeft men hier bijna unaniem weinig geloof in.

Kernpunt van de gemeente Oldenzaal is dat er behoefte blijkt te bestaan aan uitbreiding voor voornamelijk de bestaande bedrijven. Er is echter te weinig grond voorhanden. De gemeente Oldenzaal kijkt voor de toekomst naar de uitbreidingsmogelijkheden van de Hanzepoort, het uitbuiten van haar centrale sub-regionale functie, het vervullen van een aanvullende rol op de Netwerkstad en het creëren van diversiteit op nieuw uit te geven bedrijventerreinen.

Ten aanzien van omliggende publieke instanties zijn de kernpunten als volgt:

De gemeente Losser heeft geen focus op uitbreiding van transport en distributie maar haar focus ligt volledig op toerisme en recreatie. Ze staat wel open voor gesprekken over een eventuele participatie in de ontwikkeling van Hanzepoort-Oost.

De Kreis Nordhorn is bezig met de ontwikkeling van een enorm bedrijventerrein nabij Gildehaus. Het beleid is gericht op het aantrekken en plaatsen van een diversiteit aan ondernemingen waarbij het creëren van werk een hoge prioriteit heeft. Er wordt een uniek concept gehanteerd welke bestaat uit de overheid die de gronden uitgeeft en beleid formuleert op lokaal niveau vanuit een opgerichte GmbH. Men blijft bij haar unieke concept en laat hierin verder niemand toe in de trant van samenwerking met omliggende gemeenten.

### Conclusies

Concluderend kan gesteld worden dat Oldenzaal onvoldoende ruimte kan maken voor de branche T&D. Oldenzaal heeft te weinig buffercapaciteit in vierkante meters om de stelling aan te kunnen gaan dat er in Oldenzaal voldoende ruimte is voor de ontwikkeling van T&D.

Middels Hanzepoort-Oost en een eventuele verdere uitbreiding van Hanzepoort-Oost in overleg met de gemeente Losser zou men een uitbreiding kunnen genereren voor de branche transport en distributie. Uit het succes van het 6 km verder gelegen bedrijventerrein Gildehaus blijkt dat de gemeente Oldenzaal actie moet ondernemen wil zij geen bedrijven verliezen aan de oosterburen. De sentimentele drempel om zich in Duitsland te vestigen is weg. Bedrijven vinden het in Duitsland net zo makkelijk om te acteren als in Nederland. Bovendien zal ook de Europese eenwording hier enige invloed in hebben.

Daarnaast zal in breed verband de ontwikkeling van de luchthaven Twente bestudeerd moeten worden. De terughoudendheid die wordt veroorzaakt door een zogenaamde ecologische verbindingzone van ongeveer 500 meter tussen de Hanzepoort en de luchthaven Twente kan en mag niet bepalend zijn voor een dermate belangrijke regionale ontwikkeling waarin Oldenzaal de trekker kan zijn. Middels ondertunneling kan men een verbinding tot stand brengen en de natuurwetenschappelijke buffer besparen. Hier liggen ontwikkelingen in regionaal verband welke passen bij de historie en knowhow van de betrokken steden. Aan Oldenzaal is het de taak om de functie die zij kan vervullen op het gebied van T&D verder uit te breiden en te vervolmaken mede gelet op haar ligging aan een van de belangrijkste autosnelwegen van Europa, de geografische ligging op precies de juiste afstand van enkele "mainports" van Europa en haar historisch opgebouwde knowhow op het gebied van T&D. Niet alleen in de vorm van het rollen van wielen doch ook in de vorm van alle dienstverlening.

Potentiële ontwikkelingsmogelijkheden voor de branche transport en distributie voor de gemeente Oldenzaal kunnen gezocht worden in:

- In heronderhandeling treden voor wat betreft Hanzepoort-Oost.
- Stadsgrensoverschrijdend in onderhandeling willen treden met buurgemeente Losser.
- De ontwikkeling Netwerkstad en Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT-terrein) opnieuw ter discussie stellen.
- Innovatieve oplossing zoeken voor de problematiek omtrent de ecologische zone richting luchthaven.
- Leidende rol naar zich toetrekken met betrekking tot vrijgevallen ruimte van de luchthaven.
- Contact leggen met rail-infra met betrekking tot nieuw te ontwikkelen combiterminal.
- De problematiek 'ruimte' niet alleen oplossen in horizontale maar ook verticale innovatieve modellen.
- In euregionaal verband de unieke natuurlijke geografische ligging van Oldenzaal beter promoten, aanbieden en onderzoeken.
- Structurele grensoverschrijdende samenwerking aangaan met Gildehaus wanneer men in Europees verband structureel een speler van importantie wil zijn.

Bovenstaande mogelijkheden zullen in ogenschouw moeten worden genomen om de ontwikkelingsmogelijkheden voor de branche transport en distributie in de gemeente Oldenzaal te laten toenemen en zo doende een stad van importantie te worden op het gebied van transport en distributie.

# Inhoudsopgave

<b>VOORWOORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMENVATTING</b> .....	<b>4</b>
<b>LIJST MET TABELLEN EN FIGUREN</b> .....	<b>9</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>10</b>
1.1 AANLEIDING TOT HET ONDERZOEK.....	10
1.2 DOEL- PROBLEEM- VRAAGSTELLING .....	11
1.3 ONDERZOEKSMETHODEN.....	12
1.4 OPBOUW RAPPORT.....	14
<b>2 THEORETISCH KADER</b> .....	<b>16</b>
2.1 INLEIDING.....	16
2.2 LOCATIETHEORIEËN .....	16
2.2.1 <i>De klassieke locatietheorie</i> .....	16
2.2.2 <i>De Neoklassieke locatietheorie</i> .....	17
2.2.3 <i>De behaviorale locatietheorie</i> .....	18
2.2.4 <i>De institutionele benadering</i> .....	20
2.3 DE GROEIPOOLTHEORIE VAN PERROUX .....	20
2.4 BEDRIJFSMIGRATIE.....	21
2.5 CONCLUSIE.....	22
<b>3 DE STAD OLDENZAAL</b> .....	<b>23</b>
3.1 INLEIDING.....	23
3.2 DE STAD OLDENZAAL .....	24
3.2.1 <i>Historie</i> .....	24
3.2.1.1 Opkomst en neergang van textiel gingen aan nieuwe tijden vooraf.....	24
3.2.1.2 Gebiedsuitbreiding jaren '50 .....	25
3.2.1.3 Oldenzaal anno 2006 .....	25
3.2.2 <i>Cijfers en figuren van de gemeente Oldenzaal</i> .....	26
3.3 BEDRIJVENTERREINEN ALGEMEEN.....	30
3.3.1 <i>Bedrijventerreinen, een korte inleiding</i> .....	30
3.3.1.1 Bedrijvenlocaties vroeger .....	30
3.3.1.2 Bedrijvenlocaties nu .....	31
3.3.1.3 Bedrijvenlocaties straks en later .....	31
3.3.1.4 Resumé.....	31
3.4 BEDRIJVENTERREINEN OLDENZAAL.....	33
3.5 TRANSPORT & DISTRIBUTIE ALGEMEEN .....	35
3.5.1 <i>Eigen vervoer</i> .....	35
3.5.2 <i>Beroepsgoederenvervoer</i> .....	35
3.5.3 <i>Binnenlands vervoer</i> .....	35
3.5.4 <i>Vervoer geheel of gedeeltelijk buiten Nederland</i> .....	35
3.6 TRANSPORT & DISTRIBUTIE EN DE GEMEENTE OLDENZAAL.....	36
<b>4 BELEID VERSUS VRAAG &amp; AANBOD T.A.V. BEDRIJVENTERREINEN</b> .....	<b>40</b>
4.1 INLEIDING.....	40
4.1.1 <i>Rijksbeleid</i> .....	40
4.1.2 <i>Beleid provincie</i> .....	41
4.1.3 <i>Beleid gemeente</i> .....	41
4.1.4 <i>Beleid van de gemeente Oldenzaal</i> .....	42
4.1.4.1 Herstructurering .....	42
4.1.4.2 Intensivering .....	42
4.1.4.3 Verkantorsing.....	42
4.1.4.4 Thematisering.....	42
4.1.5 <i>“Nieuw beleid voor de bedrijventerreinen is nodig”</i> .....	43
4.1.6 <i>Doorstroming</i> .....	43
4.1.7 <i>Conclusie beleid</i> .....	44

4.2	VRAAG EN AANBOD VAN BEDRIJVENTERREINEN .....	44
4.3	BEDRIJVENTERREINEN OP NATIONAAL NIVEAU .....	44
4.4	BEDRIJVENTERREINEN PROVINCIAAL NIVEAU .....	46
4.4.1	<i>Ontwikkelingen in Twente en vraag en aanbod van en naar bedrijventerreinen</i> .....	47
4.5	VRAAGPROGNOSE BEDRIJVENTERREINEN OLDENZAAL TOT 2020.....	48
4.5.1	<i>Hanzepoort-Oost</i> ,.....	49
4.5.2	<i>Hanzepoort-West</i> .....	49
4.5.3	<i>Conclusie aanbod</i> .....	49
4.6	VRAAG –AANBODVERHOUDING .....	50
<b>5</b>	<b>PUBLIEK VERSUS PRIVAAT .....</b>	<b>51</b>
5.1	INLEIDING.....	51
5.2	PRIVATE PARTIJEN.....	52
5.2.1	<i>Vraag 1, grond</i> .....	52
5.2.2	<i>Vraag 2, behoefte aan uitbreiding</i> .....	53
5.2.3	<i>Vraag 3, redenen voor vestiging</i> .....	55
5.2.4	<i>Vraag 4, redenen om gevestigd te blijven</i> .....	56
5.2.5	<i>Vraag 5, Oldenzaal als transportknooppunt</i> .....	57
5.2.6	<i>Vraag 6, vliegveld Twente</i> .....	58
5.2.7	<i>Conclusies private partijen</i> .....	59
5.3	PUBLIEKE PARTIJEN.....	60
5.3.1	<i>Interview de heer J. Lempsink, ex-wethouder gemeente Oldenzaal</i> .....	60
5.3.1.1	Schematische samenvatting en conclusie interview.....	63
5.3.2	<i>Interview de heer K. van den Bos, wethouder gemeente Losser</i> .....	64
5.3.2.1	Schematische samenvatting en conclusie interview.....	65
5.3.3	<i>Interview de heer Nyhuis, Geschäftsführer GGB</i> .....	66
5.3.3.1	Schematische samenvatting en conclusie interview.....	69
<b>6</b>	<b>CONCLUSIES.....</b>	<b>70</b>
6.1	INLEIDING.....	70
6.2	CONCLUSIES.....	70
6.3	AANBEVELINGEN.....	73
	<b>LITERATUURLIJST .....</b>	<b>76</b>
	<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>79</b>
	BIJLAGE I: ARTIKEL ‘DERDE ZAKENSTAD, IMAGO VASTHOUDEN’ .....	79
	BIJLAGE II: ARTIKEL ‘KUIPERS LOGISTICS BLIJFT MAAR GROEIEN’.....	80
	BIJLAGE III: ARTIKEL ‘AANKOPEN HANZEPOORT-OOST VERLOPEN RONDUIT MOEIZAAM’ .....	81
	BIJLAGE IV: ARTIKEL ‘NEDERLANDSE BEDRIJVEN TREKKEN GRENS OVER’ .....	82
	BIJLAGE V: ARTIKEL ‘GEMEENTE WIL BLECKMANN OP ANDERE LOCATIE’ .....	83



## Lijst met tabellen en figuren

### Tabellen

Tabel 1.1	Interviewlijst
Tabel 2.1	Rangorde van push en pullfactoren
Tabel 3.1	Verdeling inwoners Gemeente Oldenzaal
Tabel 3.2	Werklozen per gemeente afgezet tegen de beroepsbevolking in Oldenzaal
Tabel 3.3	Totaal aantal vestigingen en banen
Tabel 3.4	WWB (Wet Werk Bijstand) volumeontwikkeling regio 2005-2006
Tabel 3.5	Uitkomsten waarderingen op basis van vier invalshoeken
Tabel 3.6	Bedrijventerreinen gemeente Oldenzaal
Tabel 3.7	Bedrijventerrein Hanzepoort en Het Hazewinkel
Tabel 3.8	Aantal bedrijven uit de branche transport en distributie in Oldenzaal
Tabel 3.9	Bedrijfseconomische ontwikkelingen vervoer en communicatie
Tabel 3.10	Aantal arbeidsplaatsen en vestigingen voor sector transport
Tabel 3.11	Werkgelegenheidscijfers naar Corop en sector
Tabel 3.12	Totaal aantal werkzame personen en vestigingen naar branche transport in Oldenzaal
Tabel 4.1	Nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen tot 2020
Tabel 4.2	Vraag en aanbod omliggende gemeenten
Tabel 4.3	Vraagprognose Oldenzaal naar type terrein tot 2010 en tot 2020
Tabel 4.4	Aanbodsituatie per locatie in netto hectare
Tabel 4.5	Vraag-aanbodverhouding tot 2010 en tot 2020 in hectare
Tabel 4.6	Vraag-aanbodverhouding tot 2020 in hectare
Tabel 5.1	Interviewlijst
Tabel 5.2	Het aantal hectares grond per bedrijf
Tabel 5.3	Behoeftes aan uitbreiding
Tabel 5.4	Redenen vestiging Hanzepoort
Tabel 5.5	Redenen om gevestigd te blijven op Hanzepoort
Tabel 5.6	Oldenzaal als Nederlands transportknooppunt
Tabel 5.7	Ontwikkelingen op vliegveld Twente
Tabel 6.1	Samenstelling Hanzepoort en Hazewinkel
Tabel 6.2	Vraag en aanbod bedrijventerreinen in de branche T&D
Tabel 6.3	Vraagprognose bedrijventerreinen Oldenzaal tot 2020 naar type locatie
Tabel 6.4	Aanbodsituatie per locatie in 2002

### Figuren

Figuur 1.1	Onderzoeksmodel
Figuur 2.1	Gedragmatrix van Pred (1967)
Figuur 3.1	Kaart van de gemeente Oldenzaal
Figuur 3.2	Werklozen per gemeente
Figuur 3.3	Werkgelegenheid naar sector in gemeente Oldenzaal
Einde H. 3	Kaart bedrijventerreinen gemeente Oldenzaal

# 1 Inleiding

Hoofdstuk één vormt een korte uiteenzetting van het onderzoek. Zo beschrijft paragraaf 1.1 de aanleiding tot het onderzoek waarin wordt besproken wat de belangrijkste redenen voor dit onderzoek zijn. Aansluitend staan in paragraaf 1.2 de doel- en probleemstelling centraal. De onderzoeksvragen moeten leiden tot een antwoord op de probleemstelling. Paragraaf 1.3 geeft een overzicht van de onderzoeksmethoden en in 1.4 volgt een leeswijzer ondersteund door een modelmatige weergave.

## 1.1 Aanleiding tot het onderzoek

De gemeente Oldenzaal, gelegen in het oosten van het land vlak tegen de Duitse grens, kampt met een tekort in het aanbod van bedrijventerreinen. Dit blijkt ondermeer uit het bedrijvigheidsplan van de gemeente Oldenzaal, dat is opgesteld op verzoek van de provincie Overijssel en in opdracht van de gemeente, welke een beschrijving geeft van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen. Dit rapport beschrijft de kwalitatieve en kwantitatieve vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen toegepast op de branche transport en distributie. De bedrijven die gericht zijn op transport en distributie zijn grotendeels gevestigd op het bedrijventerrein Hanzepoort. Dit bedrijventerrein is in 1988 als “goederen-centrum Oldenzaal” in procedure gebracht.

Dit onderzoek zal zich grotendeels richten op het bedrijventerrein Hanzepoort omdat dit terrein van oudsher gericht was op transport en distributie. Door de jaren heen hebben er zich ook andere bedrijven gevestigd dan enkel en alleen transport en distributie. Naast Hanzepoort kent Oldenzaal nog acht terreinen waar bedrijvigheid is gevestigd waarvan bedrijventerrein Hazewinkel de grootste is. Tot slot van hoofdstuk drie is een kaart geplaatst die een duidelijke weergave geeft van de grootste bestaande bedrijventerreinen en eventuele toekomstig te ontwikkelen terreinen. Deze kaart biedt een duidelijke visuele ondersteuning voor dit onderzoek.

Onderzoeken van onder meer Elsevier wijzen uit dat de stad Oldenzaal goed presteert als men kijkt naar winstgevende en solide bedrijven, maar ook indien men het aantal jaarlijks startende bedrijven in ogenschouw neemt (zie bijlage I). De gemeente Oldenzaal heeft in totaal ca. 1500 bedrijven van verschillende typen, die werk bieden aan ruim 16 000 mensen (Gemeente Oldenzaal, 2004). Binnen de gemeente Oldenzaal staat de onderlinge samenwerking tussen gemeente en bedrijven hoog in het vaandel.

Door het Rijk zijn in de nota Ruimte (VROM, 2004) nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden aangewezen. Deze netwerken zijn de belangrijkste grootstedelijke gebieden van Nederland (Gemeente Oldenzaal, 2004). Op basis van de economische betekenis zijn deze economische kerngebieden geselecteerd. Deze kerngebieden vormen samen met de hoofdverbindingssassen de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland. Twente maakt deel uit van deze hoofdstructuur. Op de kaarten van de nota staat duidelijk aangegeven dat Oldenzaal behoort tot dit stedelijk netwerk Twente. Oldenzaal heeft het speciaal op transport en distributie gericht bedrijventerrein Hanzepoort, gelegen aan de A1 die een intermediaire functie vervult voor o.a. Oost Europa. Door de A1, met voor Oldenzaal twee afslagen waaronder één centraal bij Hanzepoort, een spoorlijn en de nabijheid van vliegveld Twente is er sprake van een economisch gunstige ligging en aantrekkelijke vestigingsplaats. Bovenstaande sterke punten van Oldenzaal hebben tot gevolg dat er een aanzienlijke vraag bestaat naar bedrijventerreinen en geeft aan dat Hanzepoort voor Oldenzaal een hoge toegevoegde waarde vormt. Momenteel staan 189 bedrijven ingeschreven als gegadigde voor een kavel bedrijfsterrein binnen de gemeente Oldenzaal en daarnaast schrijven zich plus minus twee bedrijven per maand in voor grond (Gemeente Oldenzaal, mevrouw A. van Oss). Het bestaande bedrijventerrein Hazewinkel heeft twee uitbreidingen, Hazewinkel Zuid West en Noord West. Beide uitbreidingen zijn al grotendeels uitgegeven en wanneer het hoge uitgiftetempo doorzet ontstaat er binnen 1 á 2 jaar een probleem voor de gemeente Oldenzaal.

Voor dit onderzoek staat de branche transport en distributie en het hierbij behorende bedrijventerrein Hanzepoort centraal omdat deze branche een belangrijke invloed heeft op de economische bedrijvigheid binnen de gemeente Oldenzaal. Tevens is de ligging van Oldenzaal aan de verkeersader A1 uniek en vormt het een centraal koppelpunt voor transport en distributie.

## 1.2 Doel- probleem- vraagstelling

Naar aanleiding van paragraaf 1.1 blijkt dat er op de korte/middellange termijn binnen Oldenzaal een relatief groot tekort aan bedrijventerreinen zal ontstaan terwijl de druk toeneemt van nieuw te vestigen bedrijven en bestaande ondernemingen die uitbreiding willen van terreinen ten behoeve van ondermeer de branche transport en distributie. Het is van belang dat de spilfunctie die Oldenzaal bekleedt ten aanzien van transport en distributie niet vervaagt door een tekort aan uitbreidingsmogelijkheden. Dit zou ten koste kunnen gaan van toekomstig te vestigen bedrijven en/of bestaande uitbreidingen en de invloed van deze bedrijven op de economische bedrijvigheid van de stad Oldenzaal. Daarnaast speelt de huidige en toekomstige voorraad vastgoed van de gemeente Oldenzaal een rol. De **doelstelling** van dit onderzoek luidt daarom:

**Het inzichtelijk maken van de vraag of Oldenzaal op een termijn van 10 jaar geen ruimte kan bieden voor uitbreiding en (her)vestiging van bedrijven uit de transport en distributie sector.**

Deze doelstelling leidt tot de volgende **probleemstelling**:

**Wat zijn in de te verwachten tekorten aan bedrijventerreinen de meest potentiële ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van transport en distributie voor de Gemeente Oldenzaal in samenhang met haar omgeving?**

Om deze probleemstelling te onderzoeken is het nodig om het probleem van twee kanten te bekijken. Aan de ene kant de lokale overheid en aan de andere kant de grotere transportbedrijven uit de gemeente Oldenzaal. Belangrijk is de mening van deze partijen ten aanzien van bedrijventerreinen in het algemeen en voor transport en distributie in het bijzonder. Daarnaast de vraag of er wel of geen behoefte naar uitbreiding is ondersteund door de visie van zowel de gemeente als de ondernemers voor de toekomst. De uitkomst van dit onderzoek kan een advies leveren voor de rol van zowel de publieke instantie; de gemeente Oldenzaal, en private partijen; de ondernemers, voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Om deze probleemstelling te kunnen beantwoorden zijn de volgende zeven onderzoeksvragen opgesteld:

- Wat verstaan we onder de branche transport en distributie?
- Wat is het aantal bedrijven gericht op transport en distributie en waar bevinden deze bedrijven zich binnen de gemeente Oldenzaal?
- Hoe is de samenstelling van het op transport en distributie gerichte bedrijventerrein Hanzepoort? (omvang, uitbreidingsmogelijkheden, Hanzepoort t.o.v. andere bedrijventerreinen in Oldenzaal)
- Wat zijn de plannen/ visies van de Gemeente Oldenzaal en omliggende publieke instanties ten aanzien van toekomstig te ontwikkelen bedrijventerreinen en bedrijfsruimten voor de branche transport en distributie?
- Wat is de visie/ verwachting van gevestigde ondernemers binnen de branche transport en distributie ten opzichte van haar eigen beleid/ strategie en het beleid van de Gemeente Oldenzaal?
- Wat is de huidige en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen in de branche transport en distributie?
- Sluit de huidige en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen in de branche transport en distributie aan op het huidige aanbod?

### 1.3 Onderzoeksmethoden

In deze paragraaf worden de onderzoeksmethoden beschreven die aangeven hoe het onderzoek is uitgevoerd. Er zijn verschillende dataverzamelmethode gebruikt om aan gegevens te komen. Hieronder wordt het gebruik van enerzijds bestaande informatie en anderzijds het verkrijgen van informatie via mondelinge interviews, nader toegelicht.

Onderzoek begint altijd met het stellen van vragen. Deze vragen zijn meestal gebaseerd op bepaalde verwachtingen of ideeën. Er wordt informatie verzameld om te controleren of de ideeën kloppen en als het idee klopt met de werkelijkheid dan worden daaruit conclusies getrokken (Baarda D.B., de Goede M.P.M, 2000). Dit onderzoek is zowel kwalitatief als kwantitatief van aard. Het is uitgevoerd aan de hand van verschillende bronnen. In het eerste gedeelte van het onderzoek is gekozen voor een uitgebreide literatuurstudie. Gebruikmakend van wetenschappelijke boeken en artikelen is een beeld geschetst van een theoretisch kader waarin het onderzoek kan worden geplaatst. Voor informatie over ontwikkelingen van de gemeente Oldenzaal, bedrijventerreinen in het algemeen en de toekomstige ruimtevraag is gebruik gemaakt van rapporten/ publicaties van de gemeente Oldenzaal. Het Ruimtelijk Planbureau en Ministerie van Economische Zaken boden informatie voor ondermeer bedrijventerreinen en ruimtevraag en niet te vergeten de Kamer van Koophandel / ERBO voor ontwikkelingsgegevens van de stad Oldenzaal uitgesplitst naar sectoren. Uit een bedrijvigheidsplan van de gemeente Oldenzaal uit 2004 waren ondermeer gegevens te vinden over de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen. Het boek, planning van bedrijventerreinen heeft ook een belangrijke bijdrage geleverd aan dit rapport door een heldere blik te geven over beleid op verschillende niveaus. Aanvullend op bovenstaande bronnen vormde het internet een bron van informatie. Veelvuldig is het wereldwijde web afgezocht voor relevante informatie. Tijdschriften, voornamelijk Ruimte in Debat, nota's, uitgebrachte rapporten en kranten zijn gebruikt om ontwikkelingen bij te houden die van invloed zijn op dit onderzoek.

De beschreven deelvragen in dit rapport worden middels verschillende methodes beantwoord.

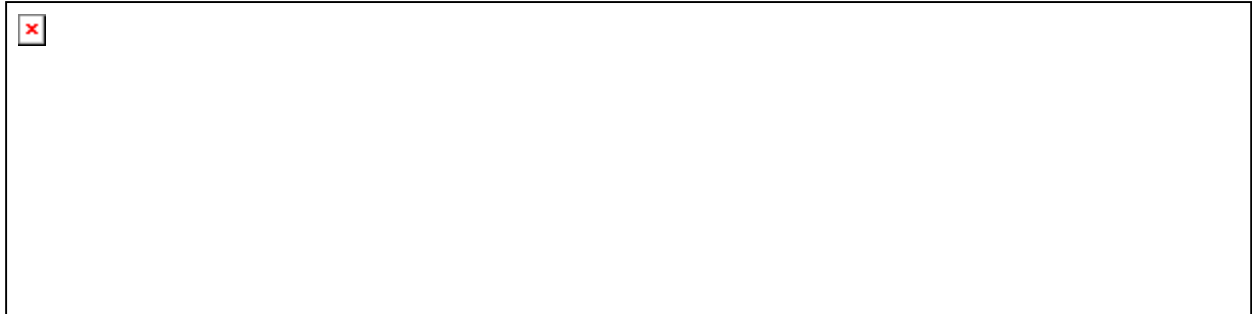
De kern van dit rapport is dat de branche transport en distributie op korte termijn kampt met een tekort aan bedrijventerrein. De samenstelling van bedrijventerreinen binnen de gemeente is onderzocht via gegevens van de gemeente, Kamer van Koophandel en eigen observatie. Deze bronnen spelen ook een centrale rol bij het beschrijven van de gemeente Oldenzaal. Via de Kamer van Koophandel/ ERBO en verschillende afdelingen binnen de gemeente Oldenzaal zijn gegevens verkregen die aantonen dat het een florierende stad betreft met een sterke economische bedrijvigheid. De visie van de gemeente Oldenzaal ten aanzien van haar beleid voor ondernemers en de bedrijventerreinontwikkeling is in kaart gebracht door interviews. Middels bestaande rapporten en observaties zal verdergaande kennis worden verworven betreffende de toekomstige voorraad vastgoed en de geformuleerde toekomstige bedrijventerreinontwikkeling binnen de gemeente Oldenzaal. Om inzicht te verkrijgen in de redenen van vestiging en toekomstige plannen, eisen en verwachtingen van de huidige ondernemers zijn ook interviews gehouden. Veldwerk en eigen observatie dienen tenslotte om een beter beeld te krijgen van de huidige bedrijventerreinen, gevestigde ondernemers en haar huidig ruimtegebruik. De deelvragen 1 t/m 3 en 6 zijn onderzocht middels bovenstaande onderzoeksmethoden. De deelvragen 4 en 5 zijn door middel van interviews beantwoord. Hieronder wordt deze onderzoeksmethode nader toegelicht.

#### Interview

Voor dit onderzoek zijn de meningen, visies, eisen en verwachtingen van ondernemers een belangrijke input. Middels interviews bij de gevestigde ondernemers op ondermeer het bedrijventerrein Hanzepoort worden toekomstige wensen in beeld gebracht en uitgezet tegen het beleid van de gemeente Oldenzaal. Omdat er geen informatie voorhanden is op het gebied van kennis, houdingen, attitudes en opinies is het doen van een interview een juiste methode. Er is bij het interviewen gekozen voor een mondelinge benadering omdat er deels ongestructureerd en direct informatie wordt verzameld. Er staat niet precies vast wat voor soort informatie verkregen zal worden door bepaalde onverwachte interessante antwoorden. Een vragenlijst dient als leidraad maar vaak ontstaan door de openheid van een gesprek extra aandachtspunten en kunnen er vragen minder relevant worden. Er ontstaat een definitieve lijst van aandachtspunten welke bij elk interview centraal staat en zo een gestructureerde reeks antwoorden moet voortbrengen (Baarda D.B., de Goede M.P.M, 2000).

In totaal zijn 10 interviews afgenomen. De grotere bedrijven gericht op transport en distributie en veelal gevestigd op het bedrijventerrein Hanzepoort zijn benaderd voor een interview. Een zo compleet mogelijke lijst van bedrijven is verkregen middels de Kamer van Koophandel en een aanwezig bestand van de gemeente Oldenzaal. Naast de visie van de ondernemers zijn interviews afgenomen bij de gemeente Oldenzaal, gemeente Losser en de Grundstücks-und Entwicklungsgesellschaft Landkreis Grafschaft Bentheim (GGB).

**Tabel 1.1: Interviewlijst**



## 1.4 Opbouw rapport

Om alvast een idee te geven van de opzet en uitvoering van dit onderzoek staat hieronder een korte leeswijzer waarin een beknopte uiteenzetting wordt gegeven van de verschillende hoofdstukken. In deze paragraaf staat ook een onderzoeksmodel welke als grafische ondersteuning dient van de structuur van het rapport. Hoofdstuk twee betreft het theoretisch kader waarin het onderzoek wordt geplaatst. In dit hoofdstuk worden locatietheorieën beschreven die een verklaring geven voor de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. Voor de beantwoording van de probleemstelling en de daaruit voortvloeiende deelvragen zijn locatietheorieën als theoretisch kader gebruikt. De stad Oldenzaal met haar bedrijventerreinen en de centrale thema's bedrijventerrein en transport & distributie vinden hun uitwerking in hoofdstuk drie.

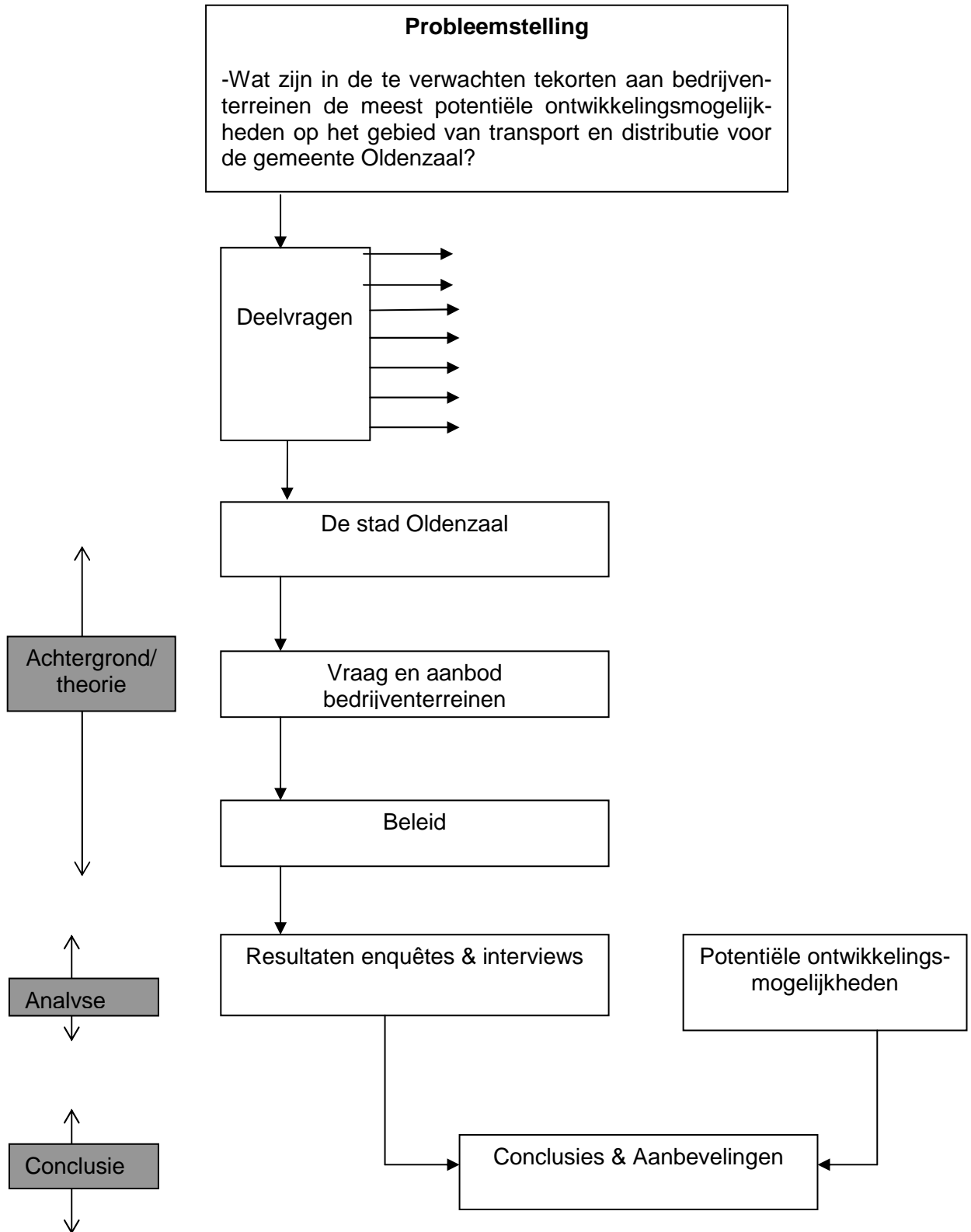
Hoofdstuk vier behandelt beleid ten aanzien van bedrijventerreinen op drie rijksniveaus. Vervolgens een weergave van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen op dezelfde drie rijksniveaus uiteengezet.

Hoofdstuk vijf is een uitwerking van de verscheidene interviews vertaald naar de meest genoemde visies en verwachtingen van de bedrijven. De interviews zijn in tabellen verwerkt waardoor een duidelijk vergelijk ontstaat. Aansluitend de uitwerking van drie interviews die zijn afgenomen met publieke partijen.

Tenslotte verwoordt hoofdstuk zes het onderzoek in de belangrijkste conclusies en aanbevelingen en wordt de probleemstelling met haar onderzoeksvragen zo volledig mogelijk beantwoord.

Op de volgende pagina staat een conceptueel model c.q. onderzoeksmodel ter ondersteuning van het onderzoek. Het figuur biedt inzicht in de opzet en uitvoering van het onderzoek. Een conceptueel model wordt opgesteld om veronderstelde verbanden tussen begrippen, ook wel concepten genoemd, weer te geven. Het vormt een grafische weergave van hoe de verschillende hoofdstukken onderling samenhangen.

**Figuur 1.1: Onderzoeksmodel**



## 2 Theoretisch kader

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gestart met verschillende theoretische invalshoeken die van toepassing zijn op dit onderzoek. Als eerste komen locatietheorieën aan bod die proberen te verklaren wat de redenen zijn van bedrijven om zich juist op die plek te vestigen. Een locatietheorie kan worden omschreven als een geheel van samenhangende uitspraken die een verklaring geven voor de vestigingsplaatskeuze van bedrijven (Atzema, Lambooy, van Rietbergen, Wever, 2002). Aan het eind van elke paragraaf zal kort de relevantie voor het onderzoek besproken worden. Na de locatietheorieën volgt een beschrijving van de groeipooltheorie van Perroux. Volgens deze Franse econoom begint economische groei in een regio bij een sleutelbedrijf. Tot slot wordt bedrijfsmigratie behandeld en toegespitst op een bedrijfsverplaatsing in de gemeente Oldenzaal.

Het doel van het onderzoek is inzicht te verkrijgen in de te verwachten tekorten aan bedrijventerreinen en op deze manier de mening en visie van de ondernemer binnen de branche transport en distributie te onderzoeken. In de interviews worden vragen gesteld die de verschillende locatietheorieën aan de orde brengen. De keuze van een vestigingsplaats kan worden beschouwd als een investeringsbeslissing van een individuele ondernemer. Er bestaan meer dan twintig theorieën die de vestigingsplaatsbeslissingen theoretisch verklaren. Deze theorieën worden hier onderverdeeld in vier categorieën:

- De klassieke locatietheorie
- De neoklassieke locatietheorie
- De behaviorale theorie
- De institutionele theorie

### 2.2 Locatietheorieën

Veel locatietheorieën komen uit de economische wetenschap. Een belangrijk uitgangspunt bij de verschillende locatietheorieën is het idee dat de optimale locatie niet bestaat. Hiervoor is er teveel diversiteit, die wordt veroorzaakt door zowel bedrijfsinterne als bedrijfsexterne factoren.

#### 2.2.1 *De klassieke locatietheorie*

De theorie van Von Thünen over de landbouw en van Weber over de industrie passen binnen de opvattingen van de klassieke school in de economie, die dateert uit de tweede helft van de achttiende eeuw. Een kenmerk van deze klassieke opvatting is dat de beschikbaarheid van productiefactoren (arbeid, kapitaal en hulpbronnen) bepalend is voor de productiemogelijkheden van het bedrijfsleven en daardoor indirect voor de welvaart van landen. Volgens de klassieke economieopvatting worden alle beschikbare productiefactoren volledig benut. De afzet van de voortgebrachte producten levert geen probleem op, omdat elk aanbod zijn eigen vraag zou scheppen.

Volgens de klassieke locatietheorie kiest een onderneming voor die plaats waar de kosten het laagst zijn. Dit vloeit voort uit de veronderstelling dat op de markt volledige mededinging bestaat. Dat betekent dat op de markt veel aanbieders zijn, waardoor geen van hen de prijs van het product kan beïnvloeden. Klassieke theorieën gaan uit van de volledig geïnformeerde, rationeel handelende ondernemer, de zogenoemde economische man. De wereld wordt gemakshalve vervormd tot een isotrope ruimte, waarin veel van de in werkelijkheid voorkomende variatie ontbreekt (landschap, infrastructuur, sociaal-culturele verschillen). Daarnaast volgen klassieke theorieën een deductieve redeneertrant: via logische redeneringen komt men tot wetmatigheden (Atzema, Lambooy, van Rietbergen, Wever, 2002).



Waarom wil een bedrijf zich vestigen op een bedrijventerrein in de gemeente Oldenzaal? Als men kijkt naar bovenstaande theorie zou dat moeten zijn omdat de grondprijs er laag is en bijvoorbeeld de bedrijfseconomische factoren als arbeid, kapitaal en hulpbronnen daar het best te verkrijgen zijn. Aan de hand van deze theorie zal gekeken worden naar redenen van ondernemers om Oldenzaal te kiezen als vestigingsplaats. Ook de factor grondprijs en de beschikbaarheid van productiefactoren zijn meegenomen in het verdere onderzoek.

### 2.2.2 *De Neoklassieke locatietheorie*

De neoklassieke benadering sluit aan op de hiervoor besproken klassieke benadering. Er zijn vijf wezenlijke verschillen. In de eerste plaats heeft de neoklassieke economie meer aandacht voor de werking van de markt. Deze benadering kijkt ook naar wie de markt in handen heeft en op welke wijze bedrijven hun marktgebieden kunnen uitbreiden. In de tweede plaats wordt in de neoklassieke benadering rekening gehouden met het feit dat er ook andere marktvormen zijn dan volledige mededinging. Wanneer er geen sprake is van volledige mededinging zullen ondernemers in moeten spelen op de verwachtingen die ze hebben ten aanzien van het (ruimtelijk) gedrag van hun concurrenten. Het locatiegedrag van de concurrent kan de marktpositie van de betreffende ondernemer beïnvloeden, vandaar dat wel wordt gesproken over de locationele interdependentiebenadering.

In de derde plaats richt de neoklassieke benadering zich niet uitsluitend op minimalisering van kosten, maar ook op maximalisering van opbrengsten. In de vierde plaats wordt, anders dan in de klassieke theorie, wel rekening gehouden met het bestaan van interne schaalvoordelen. Dit houdt in dat er voor een bedrijf interne schaalvoordelen te behalen zijn als de productie wordt vergroot, waardoor de productiekosten per eenheid afnemen. In de vijfde plaats wordt niet, zoals in de klassieke theorie, per product uitgegaan van één identieke productiefunctie, maar kunnen ondernemers een product op meerdere manieren produceren door de inzet van variërende combinaties van productiefactoren (factorsubstitutie). Neoklassieke locatietheorieën, zoals die van Christaller, Hotelling, Hoover en Moses, gaan uit van het idee dat bedrijven streven naar winstmaximalisatie. De keuze van de vestigingsplaats past binnen dit streven (Atzema, Lambooy, van Rietbergen, Wever, 2002).

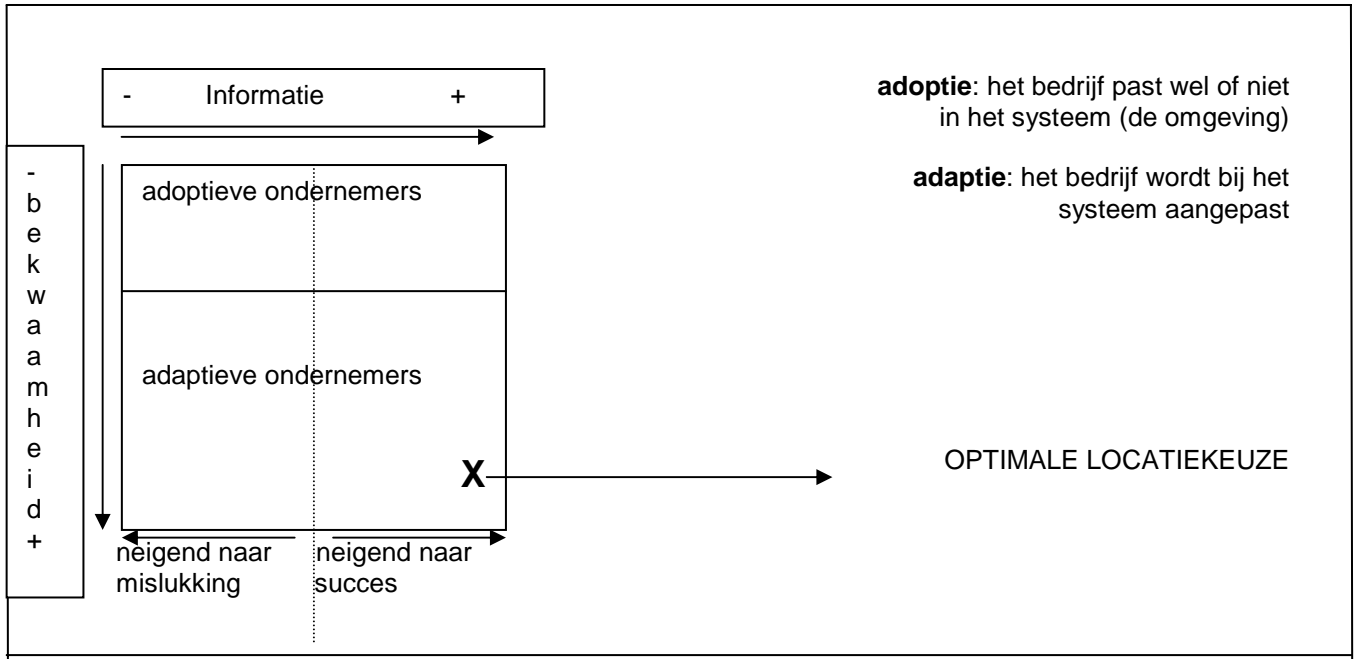
Na de neoklassieke locatietheorie te hebben beschreven blijkt ondermeer dat deze theorie meer aandacht heeft voor de werking van de markt en dat opbrengsten belangrijk zijn voor een bedrijf. Tijdens de interviews zal daarom ook gevraagd worden waar de afzetmarkt van bedrijven uit Oldenzaal zich bevindt binnen de branche logistiek en distributie. Ook zal de invloed van marktwerking op de afzetmarkt onderzocht worden door de mening van de ondernemers.

### 2.2.3 De behaviorale locatietheorie

In de behaviorale theorie is het oordeel over de vestigingsplaats niet de uitkomst van berekening, maar van besluitvorming; wat elkaar overigens niet hoeft uit te sluiten. Niettemin spelen bij besluiten allerlei persoonlijke omstandigheden en motieven een rol. De behaviorale theorie is daarom gebaseerd op wetenschappelijke inzichten uit de psychologie, in tegenstelling tot de klassieke theorieën die op de economie zijn gericht. De behaviorale theorie hanteert een ander mensbeeld van de ondernemer en ziet een bedrijf als een sociale organisatie. Dit heeft gevolgen voor de theoretische verklaring van de locatie van bedrijven. Volgens de (neo)klassieke theorie gedraagt een ondernemer zich als een 'economic man': hij beschikt over alle relevante informatie ten aanzien van alle relevante productiefactoren en marktomstandigheden en is in staat deze informatie op een rationele wijze te benutten. De behaviorale theorie stapt af van dit idee, en beschouwt de 'economic man' als een illusie. Hij of zij wordt gezien als iemand die niet op de hoogte is van alle alternatieven en slechts uitgaat van een aantal alternatieve locaties, omdat een ondernemer niet alle locaties kan beoordelen op geschiktheid voor het bedrijf. De behaviorale locatietheorie vult de (neo)klassieke theorie aan in die zin dat ze expliciet de drijfveren van de ondernemers in beeld brengt. Daarnaast gaat de benadering niet uit van het normatieve: 'wat zou de ondernemer moeten bewegen', maar van de realiteit: 'wat beweegt de ondernemer'. Elke behaviorale analyse begint met het begrip plaatsnut: de mate waarin een bepaalde plaats voldoet aan de door een bedrijf gestelde vestigingseisen. Indien het plaatsnut van de bestaande vestigingsplaats voortdurend daalt, zal een bedrijf steeds sterker geneigd zijn een andere vestigingsplaats te overwegen. Uiteraard is het ook mogelijk dat het bedrijf, al dan niet samen met de lokale overheid, probeert het 'plaatsnut' van de bestaande vestigingsplaats te vergroten, bijvoorbeeld door de bereikbaarheid van het bedrijf te verbeteren. Pas wanneer een oplossing voor de aanwezige knelpunten ontbreekt, begint het eigenlijke zoeken naar een nieuwe locatie. In de behaviorale vestigingsplaatsleer ligt bij dit zoekproces de nadruk op de verplaatsingsmotieven van de ondernemers. Daarbij maakt men veelal een onderscheid in 'push-, pull- en keep' motieven. Pushmotieven zijn overwegingen om een bepaalde plek te verlaten: voorbeelden zijn een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden of een locatie die niet meer representatief genoeg is. Pullmotieven zijn overwegingen die leiden tot een voorkeur voor een bepaalde nieuwe vestigingsplaats: een ideale ontsluiting via de weg en openbaar vervoer, voldoende parkeergelegenheid en subsidies. Keepmotieven zijn argumenten die een bedrijf op de bestaande locatie vasthouden, die aanleiding zijn om juist niet te verhuizen. Keepmotieven hebben betrekking op de nadelen die zijn verbonden aan een bedrijfsverplaatsing (Atzema, Lambooy, van Rietbergen, Wever, 2002).

In de behaviorale locatietheorie ligt de nadruk dus op het locatiegedrag van ondernemers en de motieven die daarbij een rol spelen. Een van de belangrijkste aanhangers van de behaviorale benadering is Allan Pred. Pred gaat uit van de veronderstelling dat een ondernemer niet alle informatie kan verzamelen en dat het optimaal benutten van informatie ook problemen oplevert. Deze veronderstelling heeft een gedragsmatrix opgeleverd, waarin hij tracht de locatiekeuze van bedrijven te kwalificeren door de variabelen, hoeveelheid verzamelde informatie en bekwaamheid deze informatie te verwerken tegen elkaar af te zetten (Pen, 2002).

**Figuur 2.1: Gedragsmatrix van Pred (1967)**



Bron: Glas (1996)

Zoals uit figuur 2.1 blijkt, bevinden optimale locaties zich rechtsonder in het model en kunnen de overige locaties als suboptimaal worden omschreven. In werkelijkheid blijkt dat een ondernemer niet bij machte is om alle informatie te vergaren en deze ook nog op de juiste manier te verwerken. De plaats die een onderneming inneemt in de matrix van Pred kan in de loop der tijd veranderen, ondernemers leren meer en verschuiven steeds verder in de richting van een succesvolle adapter (Adema, 2005).

De behaviorale locatietheorie maakt duidelijk dat een ondernemer niet volledig op de hoogte kan zijn van alle factoren die meespelen bij het kiezen van een juiste locatie. Om de reden van vestiging in de Gemeente Oldenzaal te toetsen wordt naar een achterliggende motivatie en toekomstvisie gevraagd om een beeld te krijgen van hoe een ondernemer zijn keuze bepaalt en welke aspecten hij belangrijk vindt. De vragen wat de voornaamste redenen zijn om gevestigd te blijven op de huidige locatie of om te verplaatsen naar een andere locatie geeft een goede weergave van de behaviorale theorie. Hierin worden ook de push- pull- en keepmotieven vertaald.

### 2.2.4 De institutionele benadering

Vrijwel op hetzelfde moment dat er meer interesse kwam voor het behaviorale denken, kwam er een stroming op gang die de opkomst van grote multinationale bedrijven probeert te verklaren (Pen, 2002). Deze stroming wordt bekend onder de naam 'geography of enterprise'. Locatiebeslissingen worden in de institutionele benadering beschouwd als een uiting van de investeringsstrategie van bedrijven. De multinationals worden gezien als bedrijven die zoveel invloed hebben dat de vestigingsplaatsfactoren geen gegeven zijn. Zij kunnen de condities zelf scheppen. Dit heeft alles te maken met macht (Meester 1999). Volgens de Nijmeegse economisch geograaf Peter Vaessen bestaan er twee stromingen binnen de 'geography of enterprise', namelijk een stroming die onderzoekt hoe het management het vestigingspatroon voortdurend aanpast aan de veranderende omgevingen en een stroming die onderzoekt hoe het management invloed uitoefent op de verschillende omgevingen zodat deze beter aansluiten bij de doelstellingen van het concern (Vaessen 1992). De tweede stroming, ook wel aangeduid met 'corporate geography', kijkt naar de locatonele effecten van de algemene strategie van ondernemingen. In deze stroming komt de strategische keuzebenadering het meest duidelijk naar voren (De Smidt & Wever 1990) (Atzema, Lambooy, van Rietbergen, Wever, 2002).

Uit het bespreken van de institutionele theorie blijkt dat deze niet erg relevant is voor de branche transport en distributie. In de gemeente Oldenzaal bevinden zich wel grote bedrijven maar niet de zogenaamde multinationals waarover in de institutionele benadering wordt gesproken. Er bevindt zich echter wel een transportbedrijf dat voor ruim 900 mensen in de regio werkgelegenheid biedt. Dit bedrijf kampt met groot ruimtegebrek en lost tot nu toe dit probleem ad hoc en inefficiënt op (Gemeente Oldenzaal, 2004). Aaneenschakeling van bedrijventerreinen heeft daarbij in het kader van integrale veiligheid een pre. Het bedrijf heeft aangegeven op een termijn van 1 á 2 jaar niet langer op deze manier uit de voeten te kunnen en beraadt zich over toekomstige opties. De gemeente is er veel aan gelegen dit bedrijf te helpen, mede gelet op de regionale werkgelegenheid evenals de spilfunctie welke het bedrijf bekleedt in de aan- en afvoer van goederen voor Oldenzaalse bedrijven. Bedrijventerrein Hanzepoort grenst aan de luchthaven Twente waar momenteel weinig activiteiten plaats vinden. Deze vanuit het verleden militaire luchthaven is sinds dit jaar gesloten als militaire basis door defensie. Wanneer de aangrenzende luchthaven Twente een doorstart zou krijgen met betrekking tot vrachtluchtvaart dan zou dit van invloed kunnen zijn op de locatiebeslissingen van bedrijven als uiting van de investeringsstrategie.

### 2.3 De groeipooltheorie van Perroux

De theorie van Perroux geeft een beschrijving van sleutelbedrijven die hun nabije omgeving beïnvloeden. Over de relatie tussen kennis, innovatie en regionale ontwikkeling wordt al een zeker een halve eeuw nagedacht. Een van de eerste auteurs die expliciet aandacht schonk aan de ruimtelijke dimensie van innovatie was de Fransman Perroux. Perroux zag innovatoren als de grondleggers van 'sleutelondernemingen', stuwende bedrijven in een technologische groeimarkt die door de opbouw van intensieve relaties met lokale partijen hun nabije omgeving diepgaand beïnvloeden. Zo zou een gebied op den duur kunnen uitgroeien tot een broedplaats van innovatieve bedrijvigheid oftewel een 'groeipool', aldus Perroux (Geografie, KNAG 2001).

Volgens Perroux begint economische groei in een regio bij een 'sleutelbedrijf'. Dit zijn relatief grote bedrijven in sterk groeiende bedrijfstakken, die veel en intensieve relaties met andere bedrijven onderhouden. Sleutelbedrijven kunnen via hun vele en intensieve relaties met andere bedrijven (toeleveranciers onderhoudsbedrijven, afnemers) worden gezien als een soort 'spin in een web'. Zijn pleidooi naar de overheid toe was dat het raadzaam zou zijn om te investeren in dergelijke sleutelbedrijven indien men de nationale economie wenste te stimuleren. Om dit te benadrukken werkte Perroux met de term 'economische ruimte', dit ter onderscheiding van begrippen als 'geografische', 'concrete' of 'banale' ruimte. Vanaf 1960 wordt het begrip groeipool dan ook gebruikt ter aanduiding van de plaats waar het stuwende bedrijf ('firme motrice') is gevestigd. Wanneer men er in zou slagen een stuwend bedrijf in een bepaald gebied te vestigen, dan kan daar economische groei worden opgewekt. In het beleid was de groeipoolgedachte in de jaren zestig en zeventig bijzonder populair. Veel beleid om economisch zwakke regio's tot economische bloei te brengen was op dit principe gebaseerd. De veronderstelling daarbij was dat een regio met een groeipool in staat zou zijn alle groei-effecten vast te houden, vanwege een viertal polarisatie of multipliermechanismen:

- Technische polarisatie. Dit heeft betrekking op bedrijven waarmee het stuwende sleutelbedrijf via aan- en verkopen relaties onderhoudt. Verondersteld wordt dat een deel van deze bedrijven zich bij het sleutelbedrijf zal vestigen;
- Inkomenspolarisatie. Door de toegenomen werkgelegenheid in zowel het stuwende sleutelbedrijf als in de bedrijven die via de technische polarisatie zijn aangetrokken, ontstaat extra inkomen waarvan bestaande en nieuwe verzorgende bedrijven profiteren;
- Psychologische polarisatie. Door de vestiging van een sleutelbedrijf van een bekende onderneming en de komst van allerlei nieuwe bedrijven ontstaat binnen de regio een optimistische sfeer. Naar buiten toe zal de regio een positiever imago krijgen, wat er op zich weer toe bij kan dragen dat nog weer andere bedrijven zich hier willen vestigen.
- Geografische polarisatie: door de drie voorgaande vormen van polarisatie verandert het regionale productiemilieu in positieve zin, wat gunstig is voor toekomstige groei (Ruimtelijk economische dynamiek).

Deze theorie wordt behandeld om de positie van transportbedrijf Heisterkamp weer te geven binnen de gemeente Oldenzaal.

Een gemeente zal moeten kijken naar haar sterke en minder sterke punten en uit haar sterke punten successen halen. Heisterkamp BV is een grote transportonderneming welke zich in een opmerkelijk korte tijd heeft ontwikkeld tot Europa's grootste in zijn eigen tak van sport; de trailertrucking. Het transportbedrijf Heisterkamp in Oldenzaal vervult toch wel een belangrijke rol voor de gemeente Oldenzaal als men kijkt naar de invloed van dit bedrijf op de economische bedrijvigheid, werkgelegenheid en het ondernemersklimaat van Oldenzaal. Voor Oldenzaal kan Heisterkamp gezien worden als een 'sleutelbedrijf' door haar (intensieve) relaties met andere bedrijven, toeleveranciers, onderhoudsbedrijven en afnemers. Het bedrijf kent een jaarlijkse groei van 10 á 15% en het bedrijfsmotto is groeien als het kan. Het is een belangrijke werkgever in de regio en daarnaast bleek uit het interview dat het veel van haar productiefactoren van Oldenzaalse bedrijven betreft. Qua technische polarisatie kan gesteld worden dat zij een stuwende functie vervult doordat klanten zich in de nabijheid van Heisterkamp hebben gevestigd.

## 2.4 Bedrijfsmigratie

Deze paragraaf geeft een beschrijving van bedrijfsmigratie, wat een verplaatsing van een bedrijf inhoudt. Binnen de gemeente Oldenzaal zijn, bij gebrek aan bedrijventerrein gericht op transport en distributie, aan twee distributeurs op het Hazewinkel Noord West grond verkocht. In plaats van centrale vestiging van de branche transport en distributie binnen de Hanzepoort ging nu verspreiding ontstaan door gebrek aan uit te geven grond (Gemeente Oldenzaal, 2004).

Onderzoek naar bedrijfsmigratie kan meer inzicht geven in de locatiekeuze en daaraan ten grondslag liggende locatiefactoren. Voor het inzicht in de vraag naar bedrijventerreinen is dit belangrijk, omdat een groot deel van die vraag voor rekening komt van bedrijfsverplaatsingen (Louw en Hiethaar 1999). Jaarlijks verplaatsen zich tussen de 30.000 en 70.000 bedrijven. Dit gaat gepaard met tussen de 100.000 tot 180.000 banen. Ieder jaar gaat het om 5 tot 8% van de bedrijven. Verplaatsende bedrijven zijn overwegend klein, en de meeste hebben minder dan vijf werkzame personen in dienst. Grotere bedrijven zijn honkvaster en verhuizen minder. Het verplaatsen van een bedrijf is voor de meeste ondernemers een complexe aangelegenheid, waarbij verschillende factoren een rol spelen. Gemiddeld genomen draait het om twee tot drie pushfactoren en drie tot vier pullfactoren.

**Tabel 2.1: Rangorde van push -en pullfactoren**


Bron: Louw, Needham, Olden, Pen, (2004)

Het presenteren van ranglijsten van locatiefactoren, zoals in tabel 2.1, kan vertekend werken, omdat deze te veel de individuele factoren benadrukken en onvoldoende aandacht besteden aan de samenhang tussen factoren. De verschillende factoren kunnen elkaar daardoor versterken of verzwakken (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004). Uit deze paragraaf blijkt dat “onmogelijkheid uitbreiding” de belangrijkste push-factor is. Onderzocht wordt of dit ook geldt voor de bedrijven in de gemeente Oldenzaal en wat oplossingen kunnen zijn voor dit probleem gezien vanuit de gemeente en de ondernemers. Kuipers Logistics is een transporteur die bij gebrek aan uitbreiding een plek op het Hazewinkel is toegewezen (zie bijlage II). Bedrijfsmigratie heeft hier plaatsgevonden omdat onmogelijke uitbreiding reden nummer één was. Om te voorkomen dat deze redelijke transportonderneming zou vertrekken is er door de gemeente naar een mogelijkheid gezocht die aan de eisen en wensen van beide partijen voldeed.

## 2.5 Conclusie

Door het beschrijven van de locatietheorieën is getracht om het vestigingsgedrag van bedrijven uit de branche transport en distributie in Oldenzaal te verklaren. De verschillende locatietheorieën evenals de groeipooltheorie van Perroux en bedrijfsmigratie zijn toegepast op ontwikkelingen binnen de gemeente Oldenzaal en haar vestigingsbeleid.

Voor de vestiging van de bedrijven uit de branche transport en distributie is de klassieke locatie theorie het meest van toepassing. De beschikbaarheid van productiefactoren is over het algemeen bepalend voor vestiging. De werking van de behaviorale theorie zal getoetst worden middels de redenen van de ondernemers om niet meer te vertrekken uit Oldenzaal. De verwachting is dat deze theorie toepassing vindt door de strategische ligging van de Hanzepoort aan de A1 welke van cruciaal belang is voor de ondernemer en haar handelen. De ondernemer zal zijn marktgebied aanpassen ten opzichte van zijn vestigingslocatie.

Ten aanzien van de groeipooltheorie van Perroux is het transportbedrijf Heisterkamp welke een stuwende functie vervult voor transport en distributie in Oldenzaal door haar omvang en jaarlijkse groei. Een reflectie van bedrijfsmigratie in Oldenzaal laat hervestiging van twee bedrijven zien op het Hazewinkel wat eigenlijk niet bestemd is voor transport en distributie.

## 3 De stad Oldenzaal

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen onderwerpen aan de orde welke een beeld geven van zowel de stad Oldenzaal als de sector transport en distributie in deze stad. Allereerst de stad Oldenzaal en in paragraaf 3.2.1 de stad vanuit historisch oogpunt. Vervolgens beschrijft paragraaf 3.2.2 kort de economie en geeft kerngegevens over werkgelegenheidscijfers naar sectoren, werkloosheid en leeftijdsopbouw. Paragraaf 3.3 stelt bedrijventerreinen centraal. Alle bedrijventerreinen in de gemeente Oldenzaal worden kort besproken en vervolgens worden de bedrijventerreinen Hanzepoort en Hazewinkel nader toegelicht. Paragraaf 3.4 geeft een omschrijving van bedrijventerreinen en de paragrafen 3.5 en 3.6 behandelen transport en distributie in het algemeen en specifiek voor Oldenzaal.

Figuur 3.1 betreft een kaart van de gemeente Oldenzaal ten opzichte van omliggende gemeenten. Aan de hand van deze kaart wordt de positie en ligging van Oldenzaal neergezet en is te zien hoe de snelweg A1 een belangrijke verkeersader vormt. Via afrit 33, Oldenzaal -Zuid is bedrijventerrein Hanzepoort bereikbaar.

Aan het einde van hoofdstuk 3 is een kaart gevoegd die een exacte weergave geeft van de verschillende bedrijventerreinen in Oldenzaal die in dit hoofdstuk besproken worden.

**Figuur 3.1: Kaart van gemeente Oldenzaal**



Bron: [www.oldenzaal.nl/politiek](http://www.oldenzaal.nl/politiek)

## 3.2 De stad Oldenzaal

Om een indruk te krijgen van de stad Oldenzaal vormt deze paragraaf een inleiding. Er wordt een indruk gegeven van de stad waar de problematiek van het onderwerp in dit onderzoek zich voordoet. Allereerst Oldenzaal vanuit historisch oogpunt en vervolgens cijfers en figuren van ondermeer bevolkingsopbouw, werkgelegenheid, werkloosheid en volumeontwikkeling.

De verscheidene bedrijventerreinen staan beschreven vanaf paragraaf 3.3 en de branche transport en distributie wordt omschreven en afgebakend in de daaropvolgende paragraaf 3.4. Afsluitend in hoofdstuk drie is een kaart gevoegd die een duidelijk weergave geeft van de bedrijventerreinen qua ligging en omvang in de gemeente Oldenzaal.

### 3.2.1 *Historie*

Eeuwenlang was Oldenzaal het agrarisch en kerkelijk centrum van Twente. Dat werd minder onder Karel V met de Gelderse oorlogen. Er kwam een einde aan de Oldenzaalse positie op kerkelijk gebied door de Tachtigjarige oorlog. Sterke geestelijke leiders hebben het religieuze leven hersteld en wisten vanuit het 'Spaanse' Oldenzaal te verhinderen dat de reformatie in Noordoost Twente vaste voet aan de grond kreeg. Het grote deel van de bevolking bleef nadat Oldenzaal voorgoed deel werd van de Verenigde Nederlanden en de reformatische druk trouw aan de katholieke leer. Door de Spaanse bezetting was het stadje echter diep in verval geraakt na herhaaldelijke verwoestingen en een jarenlang isolement door deze bezetting (Gemeentegids Oldenzaal, 2005).

#### 3.2.1.1 *Opkomst en neergang van textiel gingen aan nieuwe tijden vooraf*

De opkomst van de textielindustrie had tot gevolg dat de consequenties van de industrialisering zichtbaar werden. De invoering van de stoommachine deed de stadspoorten van Oldenzaal verdwijnen. In 1865 kwam de spoorwegverbinding Almelo- Oldenzaal- Salzbergen tot stand, in het bijzonder om steenkool uit Duitsland aan te kunnen voeren. Mede door het station werd Oldenzaal een grensplaats van betekenis met douane en marechaussee. In 1870 telde de stad 3.000 inwoners, tegen de vorige eeuwwisseling 5.500. In 1931 waren het er 10.000 en nu heeft Oldenzaal ruim meer dan 30.000 inwoners.

De depressie, begin vorige eeuw drukte Oldenzaal met de neus op het feit dat het economisch leven aan een zijden draadje hing. Dat bleef zo tot in de jaren zestig. De Tweede Wereldoorlog liet weinig sporen na in het stadsbeeld. Afgezien van het duidelijk stratenpatroon, de Plechelmusbasiliek en enkele karakteristieke gebouwen, had de stad weinig om mee te pronken. In de jaren zestig is er veel en makkelijk gesloopt toen een nieuwe fase in de geschiedenis begon: de bouw van het Oldenzaal zonder textiel.

In 1961 werd de "Stichting tot bevordering van de ontwikkeling, in het bijzonder de industriële, van de gemeente Oldenzaal", opgericht. De stad opende haar poorten voor nieuwe bedrijven. Het succes kwam al snel. Een gevarieerde groep, jonge bedrijven heeft de kans gegrepen zich hier te ontwikkelen. In 1964 kwam het bedrijventerrein De Eekte af. Deze ontwikkeling heeft zich doorgezet met De Hanzepoort en Het Hazewinkel (Gemeentegids Oldenzaal, 2005).



### 3.2.1.2 Gebiedsuitbreiding jaren '50

De gebiedsuitbreiding in 1955 is onontbeerlijk geweest voor de ontwikkeling van Oldenzaal. Het gebied Noord- en Zuid- Berghuizen dat vlak tegen Oldenzaal grenst werd ook onderdeel van Oldenzaal. Het grondgebied groeide van 300 tot 1500 hectare. Oldenzaal werd hierdoor aanzienlijk groter. Er ontstonden nieuwe woongebieden, nieuwe industrieën en nieuwe voorzieningen. Toen de structurele problemen in de textielsector zich aftekenden, ging de gemeente over tot een actief wervingsbeleid. De resultaten zijn op de huidige bedrijventerreinen te zien namelijk veel moderne bedrijven uit diverse sectoren.

Na 1955 is er meer tot stand gebracht dan in de vorige drie eeuwen bij elkaar. De bouwdrift had echter ook een negatieve zijde aangezien ze gepaard ging met een grote sloopwoede in ondermeer de kwetsbare – arme binnenstad. (Gemeentegids Oldenzaal, 2005).

### 3.2.1.3 Oldenzaal anno 2006

Anno 2006 is Oldenzaal een stedelijke kern in Noordoost- Twente met ruim 31.000 inwoners. De stad biedt naast Hengelo en Enschede belangrijke werkgelegenheid in de regio Twente. In 1998 telde de kern circa 12.300 arbeidsplaatsen.

De situering van Oldenzaal aan de A1 biedt vanuit economisch en logistiek perspectief ontwikkelingsmogelijkheden. Ruimtelijk worden deze ontwikkelingsmogelijkheden echter ingekaderd door een aantal omgevingsfactoren te weten:

- natuur- en landschapskwaliteiten
- rail- en weginfrastructuur
- vliegveld Twente

Deze hebben ertoe geleid dat Oldenzaal voorzien is van een belemmeringlijn. Dit betekent dat de gemeente de aanwezige ruimte zorgvuldig zal moeten benutten en het accent wellicht op mogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied zal moeten leggen.

Dat er behoefte bestaat aan ruimte binnen de gemeente grenzen van Oldenzaal wordt ook onderschreven door een studie van de provincie Overijssel uit 2001.

*“In verband met de belangrijke werkgelegenheidsfunctie die Oldenzaal voor Twente vervult en in verband met de specifieke potenties, dient Oldenzaal ruimte te bieden aan bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid betekent kleine tot middelgrote industriële bedrijven zoals die op de bestaande bedrijventerreinen in meerderheid voorkomen (reguliere bedrijvigheid). Daarnaast dienen er op korte termijn (5 jaar) speciale terreinen voor de transport & distributie sector ontwikkeld te worden om deze reeds bestaande bedrijvigheid niet te verliezen”.* (Provincie Overijssel, 2001).

### 3.2.2 Cijfers en figuren van de gemeente Oldenzaal

Oldenzaal is met een oppervlakte van plus minus 2.191,00 ha een middelgrote gemeente (Gemeente Oldenzaal, 2005). Onderstaande tabellen geven een weergave van de verdeling inwoners over de jaren 2000 t/m 2005, het aantal werklozen in Oldenzaal ten opzichte van omliggende gemeenten en cijfers over werkgelegenheid.

Middels deze tabellen wordt aangegeven hoe Oldenzaal presteert ten opzichte van omliggende gemeenten. Aan de hand van enkele vergelijkingen zal aangegeven worden in welke mate Oldenzaal floreert/presteert ten opzichte van omliggende gemeenten op het gebied van economische "welvarendheid".

**Tabel 3.1: Verdeling inwoners Oldenzaal**

Bron: Centraal Bureau voor de statistiek, Voorburg/Heerlen

Het aantal inwoners kent sinds 2000 elk jaar een lichte stijging behalve in 2005 waarin een geringe daling plaatsvond. Over het algemeen kan gesteld worden dat de bevolking in de gemeente Oldenzaal licht groeit.

**Tabel 3.2: Werklozen per gemeente afgezet tegen de beroepsbevolking in Oldenzaal**

Bron: De Twentsche Courant Tubantia, 02-02-2006

Bron: Centraal bureau voor de statistiek, Voorburg/Heerlen 2006-08-07

Tabel 3.2 toont het aantal werklozen per gemeente in de regio Twente en de beroepsbevolking (15-64 jr.) in Oldenzaal. Het totaal aantal werklozen in Overijssel is vorig jaar gestabiliseerd op 47.270. De gemeente Oldenzaal laat een daling zien van 7%.

Ten opzichte van de omliggende gemeenten laat Oldenzaal mooie cijfers zien voor wat betreft de daling van de werkloosheid (7 % daling in één jaar tijd van een absolute waarde). Daar komt bij dat tegelijkertijd het bevolkingsaantal de laatste drie jaar is gestabiliseerd. Kortom, het werkloosheidcijfer wordt niet vertroebeld door een dalend inwoneraantal.

Wordt hetzelfde werkloosheidscijfer afgezet tegen de beroepsbevolking dan is het beeld ook positief aangezien de beroepsbevolking alleen maar is gestegen en de werkloosheid in absolute zin is gedaald. In relatieve verhouding betekent dit dus dat de quote van de variabele "beroepsbevolking" ten opzichte van de variabele "werkloosheid" alleen maar beter is geworden.

**Tabel 3.3: Totaal aantal vestigingen en banen voor een vijftal jaren (2000 t/m 2005).**

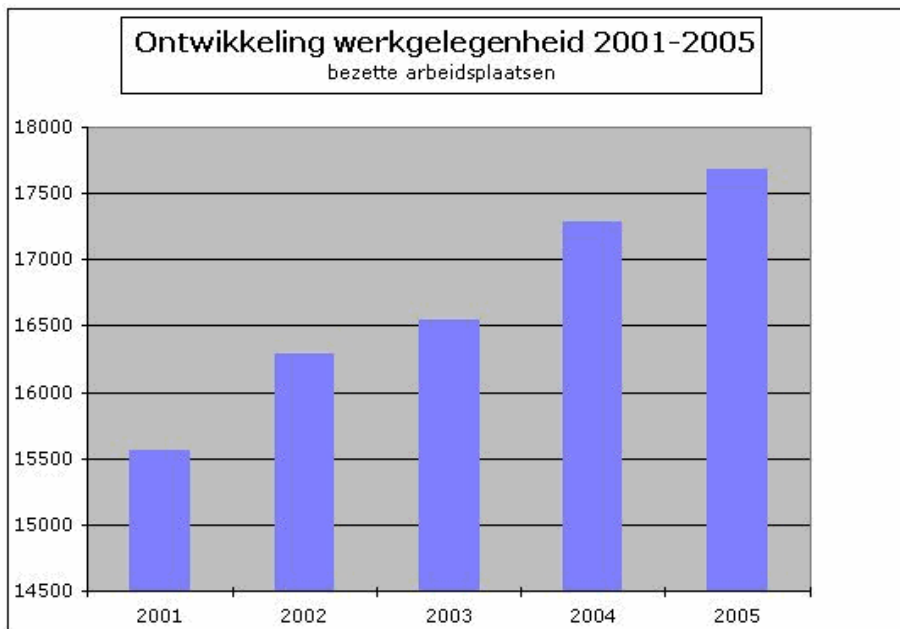


Bron: [www.lisa.nl](http://www.lisa.nl), voor feiten en cijfers over werkgelegenheid

Tabel 3.3 geeft een overzicht van het totaal aantal banen en vestigingen voor een vijftal jaren in de gemeente Oldenzaal. Het aantal bedrijfsvestigingen en banen laat voor de gemeente Oldenzaal een opwaartse ontwikkeling zien. Per jaar groeit de gemeente gestaag hetgeen positief kan bijdragen aan haar economische ontwikkeling. Deze ontwikkeling kan een vraag naar ruimte tot gevolg hebben.

Het stijgende aantal banen en bedrijfsvestigingen onderschrijft nogmaals de tendens van een dalend werkloosheidscijfer bij een gelijkblijvend tot licht stijgend inwoneraantal met het bijbehorende verband voor wat betreft de beroepsbevolking.

**Figuur 3.2: Ontwikkeling werkgelegenheid 2001-2005**



Bron: Provincie Overijssel, werkgelegenheid

Figuur 3.2 geeft nogmaals een grafische weergave van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de gemeente Oldenzaal over een periode van vijf jaar zoals reeds beschreven.

**Tabel 3.4: WWB (Wet Werk Bijstand) volumeontwikkeling regio 2005-2006**

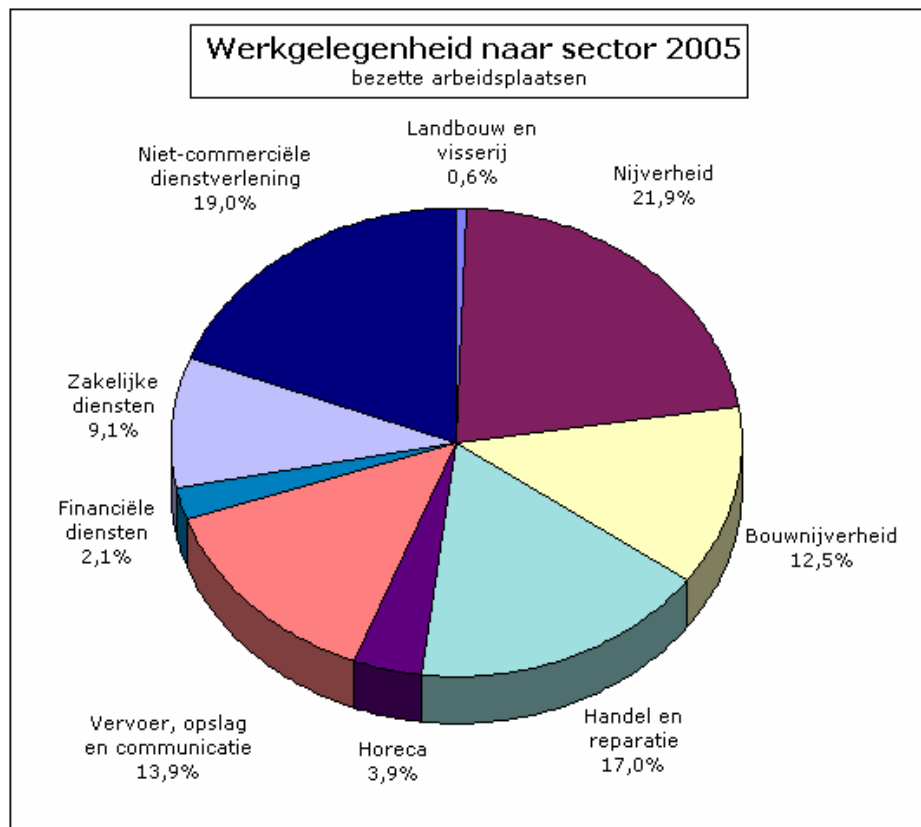
Bron: Gemeente Oldenzaal, afdeling sociale zaken

Tabel 3.4 is een weergave van het aantal bijstand uitkeringsgerechtigden in Oldenzaal en haar omliggende gemeenten. De tabel is opgebouwd uit het absolute aantal uitkeringsgerechtigden enerzijds en een indexcijfer anderzijds. Indexcijfer 100 = 31-12-2003.

Helaas waren er geen cijfers voorhanden voor de totale periode 2000 – 2005. Derhalve is er gebruik gemaakt van een afwijkende “time scale”.

Voor wat betreft de cijfers, laat de gemeente Oldenzaal een neerwaartse tendens zien hetgeen aangeeft dat het aantal bijstandsuitkeringen daalt. En dat bij een licht stijgend inwoneraantal en beroepsbevolking. Ten opzichte van de omliggende gemeenten, is er zelfs sprake van een “outperformance”.

Uiteraard is een daling van het aantal bijstand uitkeringsgerechtigden niet de enige maatstaf voor het meten van “economische welvarendheid”. Echter, het geeft wel aan dat de gemeente (met al haar burgers dus) in staat is om het gemiddelde welvaartsniveau van haar burgers te verbeteren. Immers een absolute daling van bijstand uitkeringsgerechtigden met een bijbehorende lichte stijging van het inwoneraantal, mag gezien worden als een verbetering van het welvaartsniveau

**Figuur 3.3 : Werkgelegenheid naar sector in gemeente Oldenzaal**

Bron: Provincie Overijssel, werkgelegenheid

Bovenstaand figuur geeft een overzicht van de werkgelegenheid naar verschillende sectoren. Uit de figuur blijkt dat er sprake is van een goede verdeling voor wat betreft de economische activiteit per sector. Een spreiding van de economische activiteiten maakt de gemeente Oldenzaal minder kwetsbaar voor Politiek, Economisch, Sociaal en Technologische ontwikkelingen of veranderingen (als bron geldt hiervoor de zogenaamde PEST analyse (Mandour, Y Bekker, M Waalewijn, P, 2005).

Dit betekent dat een enkele verandering die theoretisch desastreus kan zijn voor één sector, niet gelijk een economische neergang voor de gemeente Oldenzaal hoeft te betekenen. Tevens kan een spreiding van de economische activiteit verschillende arbeidsniveaus en kwaliteiten vereisen hetgeen de beroepsbevolking divers maakt. Dit is in de basis aantrekkelijker dan één uniforme arbeidsvariabele en kan derhalve de economische activiteit bevorderen.

Kortom, na een korte analyse van enkele variabelen kan gesteld worden dat er in de gemeente Oldenzaal eerder sprake is van een economische opwaartse welvarendheid dan een neerwaartse tendens. Enkele aandachtspunten:

- Daling van de werkloosheid
- Lichte groei van de bevolking
- Stijging van banen totaal
- Stijging bedrijfsvestigingen
- Daling bijstand uitkeringsgerechtigden
- Goede spreiding van werkgelegenheid naar sector

Het gaat te ver om de volledige economische welvarendheid af te zetten tegen omliggende gemeenten. Het is enkel bedoeld om een indicatief beeld te schetsen.

### 3.3 Bedrijventerreinen algemeen

Deze paragraaf start met een deel theorie en geeft daarnaast een weergave van de ontwikkeling omtrent bedrijventerreinen.

#### 3.3.1 *Bedrijventerreinen, een korte inleiding*

Bedrijventerreinen bieden ondernemers fysiek de ruimte om hun bedrijfsplannen te realiseren. Tot in de jaren zeventig was 'industrieterrein' de gebruikelijke benaming voor dit fenomeen. Toentertijd een logische term, gezien de dominantie van de industrie op de meeste bedrijventerreinen. Tegenwoordig is dat echter al lang niet meer zo en zijn handel en distributie er de meest voorkomende activiteiten.

Bedrijventerreinen onderscheiden zich duidelijk van de andere twee typen werklocaties: kantoorgebieden en winkelcentra. Dat is mede het gevolg van het ruimtelijk beleid. Het is gebruikelijk de doelgroep voor bedrijventerreinen te beperken tot industriële bedrijven, groothandel, transport, logistieke dienstverlening en reparatiebedrijven (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

Indien er een analyse wordt gemaakt van de bedrijven locaties van veertig jaar geleden ten opzichte van de huidige bedrijven locaties, zijn er verschillen waar te nemen. In onderstaande subparagrafen zullen de bedrijven locaties van "vroeger" (1960-1990), de huidige (1990-2006) en de toekomstige besproken en gewaardeerd worden op basis van vier dezelfde invalshoeken te weten:

- Lokale economische en maatschappelijke verwevenheid
- Ecologische verwevenheid
- Mobiliteit
- Structuur bedrijvenlocaties

(Provincie Zuid Holland, 2004)

Vervolgens zullen de verschillen per invalshoek besproken en gewaardeerd worden. De waardering vindt plaats op een schaal 1 tot 5. Waarin 1=niet belangrijk en 5=heel belangrijk is.

#### 3.3.1.1 *Bedrijvenlocaties vroeger*

- De economische en maatschappelijke verwevenheid tussen het bedrijf en haar werknemers had veertig jaar geleden de vorm van een sterke betrokkenheid van de werknemer bij de werkgever. **Waardering: 5**
- De ecologische verwevenheid tussen bedrijf en omgeving. Veertig jaar geleden speelde de milieuproblematiek als zodanig nauwelijks een rol in het functioneren van het bedrijf. **Waardering: 2**
- Mobiliteit was geen vraagstuk. Mensen woonden daar waar ze werkten. **Waardering: 1**
- Bedrijvenlocaties werden vaak gedomineerd door één of twee grote bedrijven of door één bepaalde bedrijfssector. Beleid inzake de structuur werd voornamelijk door de lokale overheid opgesteld. **Waardering: 2**

3.3.1.2 *Bedrijvenlocaties nu*

De veranderingen die de afgelopen veertig jaar hebben plaatsgevonden zijn groot.

- De economische en maatschappelijke verwevenheid tussen het bedrijf en de omgeving heeft een minder sterke vorm aangenomen. **Waardering: 3**
- Een hoge mate van ecologische verwevenheid tussen bedrijf en omgeving. **Waardering: 4**
- Mobiliteit is een vraagstuk. **Waardering: 5**
- Bedrijvenlocaties zijn er in alle soorten en maten. Er wordt echter steeds meer op de structuur van locaties beleid ontwikkeld. **Waardering: 3**


3.3.1.3 *Bedrijvenlocaties straks en later*

- De economische en maatschappelijke verwevenheid tussen het bedrijf en de omgeving krijgt langzamerhand een andere vorm en kan intensief worden maar dan niet zozeer op lokaal niveau. **Waardering: 3**
- De landschappelijke inpassing van bedrijvenlocaties zal een belangrijke plek krijgen in de levenscyclus van het terrein. De ecologische verwevenheid zal vergaand geoptimaliseerd worden. **Waardering: 5**
- De komende tijd zal de druk op de infrastructuur alleen maar toenemen en mobiliteit en logistiek zullen voor later een belangrijk vraagstuk worden. **Waardering: 5**
- Bedrijvenlocaties zullen steeds gestructureerde opgezet worden waarbij beleid van hogere overheden een belangrijke rol zal spelen. **Waardering: 4**

3.3.1.4 *Resumé*

Schematisch ziet dit er als volgt uit.

**Tabel 3.5: Uitkomsten waarderingen op basis van de vier invalshoeken**


---

Bron: Eigen bewerking

- 1 = Niet belangrijk
- 5 = Heel belangrijk

Aan de hand van de waarderingen kan gesteld worden dat de hoge waarderingen van vroeger in mate van belangrijkheid hebben afgenomen en dat de invalshoeken die vroeger nauwelijks een rol speelden nu een hoge prioriteit meekrijgen in de ontwikkeling. Onderstaand worden de punten besproken aan de hand van eigen interpretatie.

Lokale economische en maatschappelijke verwevenheid.

De lokale economische en maatschappelijke verwevenheid wordt minder belangrijk. Wellicht door een stuk globalisering wordt de lokale economische en maatschappelijke rol van een onderneming steeds meer ondergeschikt aan het algemene maatschappelijke belang.

Ecologische verwevenheid

De ecologische verwevenheid is een invalshoek die reeds nu maar nog meer in de toekomst een belangrijke rol zal spelen in de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Door verschillende maatschappelijke groeperingen wordt tegenwoordig verwacht dat de onderneming haar rol in het totale maatschappelijke systeem kent. En daarin wordt de ecologische rol van de onderneming als één van de hoofdpunten gezien. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men hier rekening mee houdt in de toekomstige ontwikkeling van bedrijven terreinen

Mobiliteit

Woonde men vroeger bij het werk, tegenwoordig wenst men te wonen en te recreëren in een omgeving die voldoet aan de individuele wensen van de mens. Kortom, mensen accepteren niet een leefomgeving die hier niet op aansluit. Men is bereid om te reizen (met de eventuele nadelige gevolgen zoals tijd en reiskosten) ten gunste van een prettige leefomgeving. Daar komt nog bij dat het fenomeen "lifetime commitment" aan één enkele werkgever niet meer bij het huidige arbeidsklimaat past. Dat dit alles een forse druk op de mobiliteit legt moge duidelijk zijn en verklaart dan ook de hoge mate van belangrijkheid.

Structuur bedrijvenlocaties

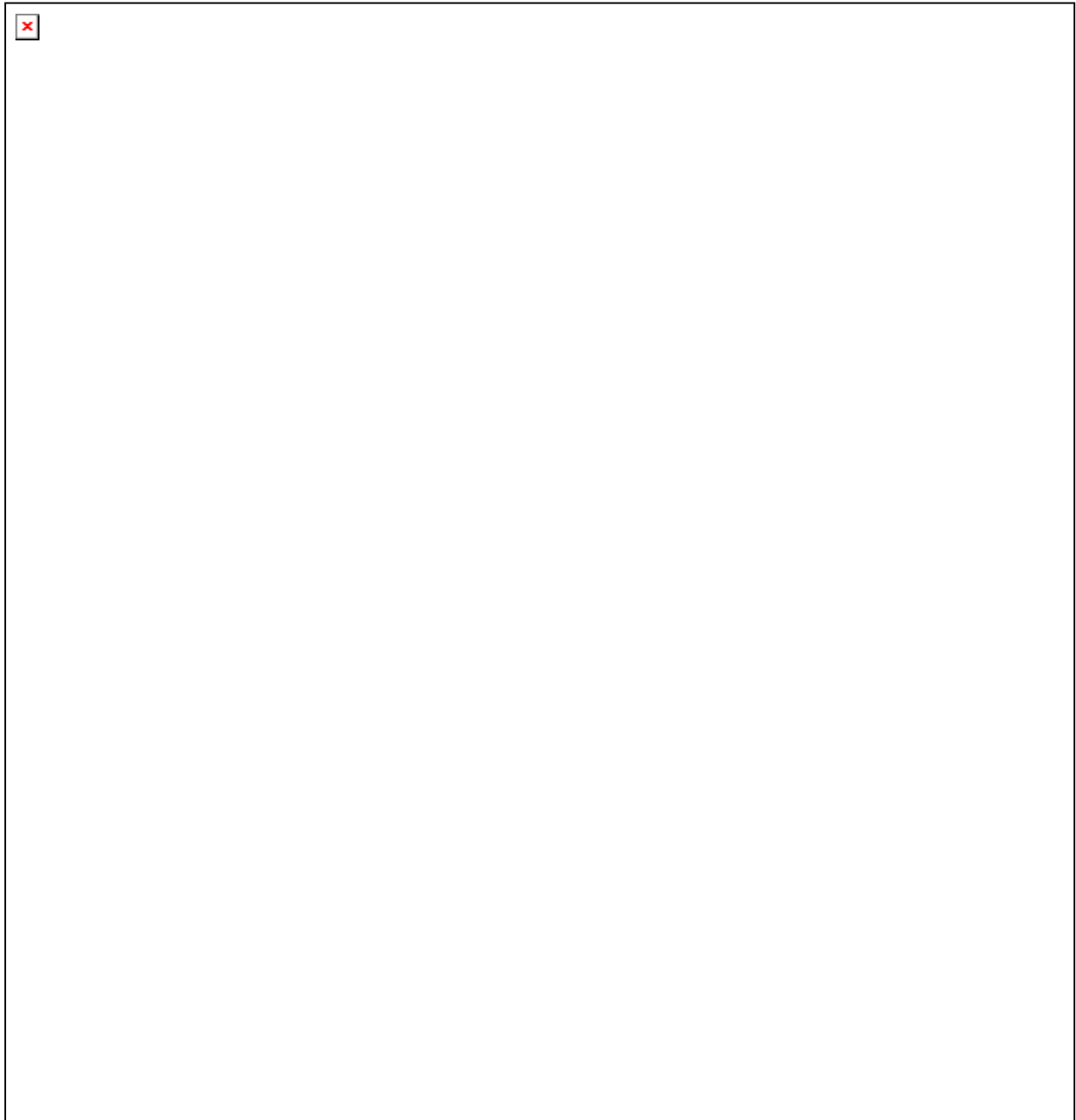
De overheid heeft de laatste jaren in hoge mate beleid geformuleerd voor de inrichting van bedrijventerreinen. Dit is niet langer meer een lokale kwestie zoals vroeger vaak wel het geval was. Derhalve wordt de structuur van de locaties als een belangrijke invalshoek gezien voor ontwikkeling en zal deze met de huidige wetgeving en ontwikkelingen op dit gebied alleen maar in belangrijkheid stijgen



### 3.4 Bedrijventerreinen Oldenzaal

Hieronder worden schematisch de desbetreffende bedrijventerreinen voor Oldenzaal beschreven. Er wordt een korte beschrijving gegeven en voor de visuele ondersteuning is aan het einde van dit hoofdstuk een kaart bijgevoegd.

**Tabel 3.6: Bedrijventerreinen gemeente Oldenzaal**

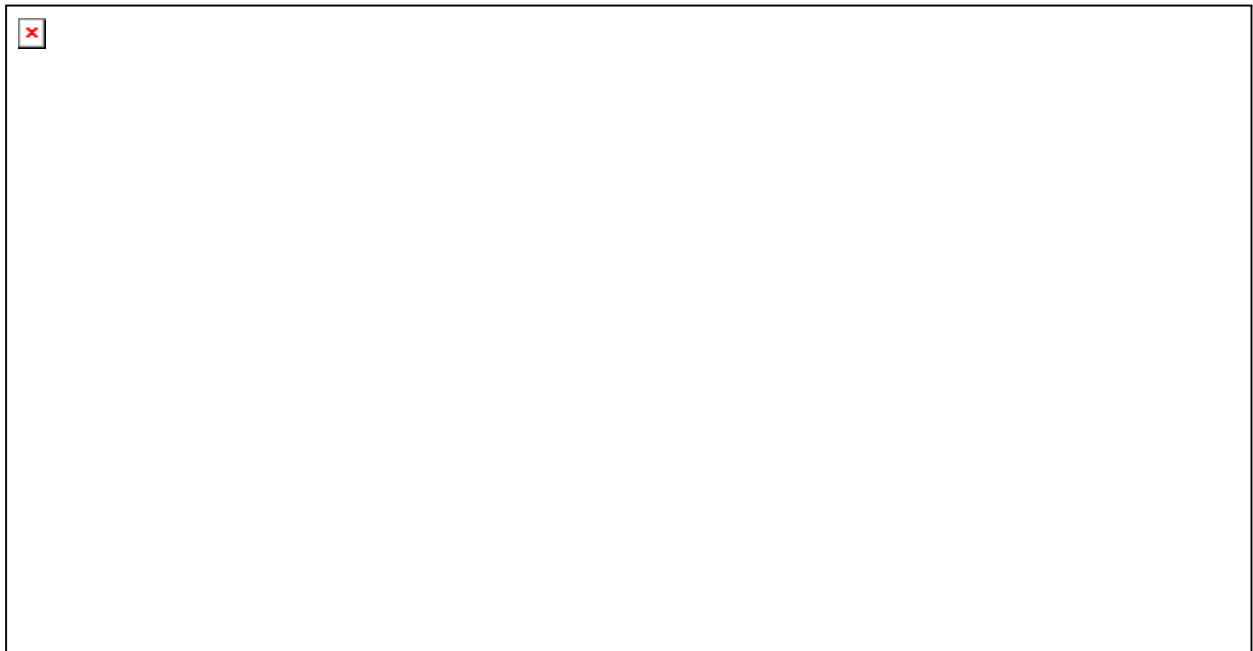


Bron: Gemeente Oldenzaal 2004, Bedrijvigheidsplan

Concluderend kan gesteld worden dat van de elf bedrijventerreinen er twee overblijven die relevant zijn voor het onderzoek namelijk de Hanzepoort en het Hazewinkel. De overige terreinen zijn van dusdanig kleine omvang dat zij in het verdere onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.

Omdat bedrijventerrein de Hanzepoort en het bedrijventerrein het Hazewinkel een centrale rol in dit onderzoek hebben, staat hieronder een tabel met de meeste relevante gegevens van beide terreinen.

**Tabel 3.7: Bedrijventerrein Hanzepoort en Het Hazewinkel**



Bron: [www.bedrijfslocaties.nl](http://www.bedrijfslocaties.nl)

Deze tabel laat zien dat de Hanzepoort, qua oppervlakte, niet in verhouding staat tot het Hazewinkel. Ondanks het feit dat het Hazewinkel gericht is op gemengde bedrijvigheid, voldoet het wel aan dezelfde infrastructuur als Hanzepoort.

### 3.5 Transport & distributie algemeen

Wat kan worden verstaan onder transport en distributie? Distributie vormt de laatste fase van de logistieke keten, inclusief het laatste transport naar de eindgebruiker. Transport vindt ook eerder in de logistieke keten plaats, bijvoorbeeld in de vorm van aanvoer van grondstoffen of halffabrikaten. Ook is er transport nodig tussen diverse op- en overslagpunten in de keten. Distributie vormt meer elementen dan transport alleen. Alles wat er gebeurt tussen voorraad eindproduct en afleveren bij de eindgebruiker valt onder het begrip distributie. Tussen laden en lossen van de zending vindt het transport plaats.

Met de kreet "Zonder transport staat alles stil" heeft brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland enkele jaren geleden treffend aangegeven, dat de vervoersbranche van wezenlijk belang is voor de economie (Breuning, M. 2003). Ongeveer 80% van alle binnenlandse goederenvervoer komt voor rekening van het wegvervoer. Internationaal gezien is dit lager, maar met zo'n 55% van het totale wegvervoer toch nog altijd een fors aandeel.

Het goederenvervoer over de weg kan worden onderverdeeld in eigen vervoer en beroepsvervoer. Het vervoer binnen en buiten Nederland valt vervolgens te onderscheiden in binnenlands vervoer en vervoer geheel of gedeeltelijk buiten Nederland. Een en ander wordt in de volgende subparagrafen uiteen gezet.

#### 3.5.1 *Eigen vervoer*

Onder eigen vervoer wordt verstaan het vervoeren van goederen van en naar eigen onderneming of bedrijf. Hierbij kan worden gedacht aan handels- of productieondernemingen, die zelf vrachtwagens hebben aangeschaft om hun goederen naar hun klanten te brengen of om grondstoffen zelf op te halen bij leveranciers. Hun hoofdactiviteit is niet het vervoer, maar de handel of de productie. Het vervoer is slechts een bijkomende activiteit, die niet wordt uitbesteed (Breuning, M. 2003).

#### 3.5.2 *Beroepsgoederenvervoer*

Onder beroepsgoederenvervoer wordt verstaan het vervoeren van goederen voor derden tegen betaling. Anders gezegd: hier is het transport een dienstverlening, die uiteraard tegen wordt ingekocht door andere bedrijven en waarvoor (uiteraard) betaald wordt. De hoofdactiviteit van een beroepsgoederenvervoerder is dus het vervoer. Voor alle duidelijkheid: de zogenaamde 'eigen rijder' is dus ook een beroepsgoederenvervoerder, hij vervoert immers goederen van anderen tegen betaling (Breuning, M. 2003).

#### 3.5.3 *Binnenlands vervoer*

Onder binnenlands vervoer wordt verstaan het vervoer dat geheel binnen de landsgrenzen van één land wordt verricht door een in het betreffende land gevestigde ondernemer. Het komt ook wel voor dat de plaats van vertrek en de plaats van bestemming in hetzelfde land zijn gelegen, doch dat, om van de plaats van vertrek naar de plaats van bestemming te komen, gebruik wordt gemaakt van een ander land (van Rooijen, C. 2004).

#### 3.5.4 *Vervoer geheel of gedeeltelijk buiten Nederland*

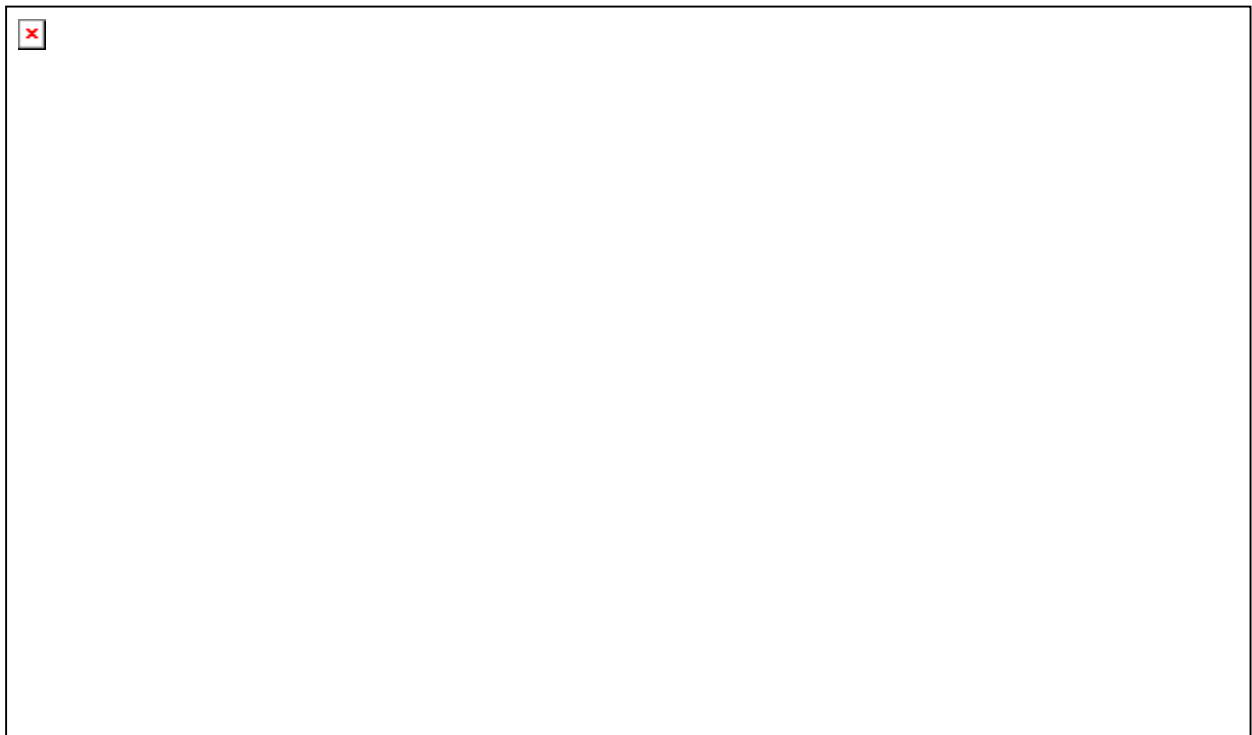
In de wet wordt vervoer geheel of gedeeltelijk buiten Nederland grensoverschrijdend vervoer (internationaal vervoer) genoemd en de definitie luidt: 'grensoverschrijdend vervoer is eigen vervoer of beroepsvervoer waarbij tussen de plaats waar goederen worden geladen en de plaats waar goederen worden gelost tenminste één grens tussen twee landen wordt overschreden, met dien verstande dat grensoverschrijdend vervoer tussen twee in Nederland gelegen plaatsen gelijkgesteld wordt met binnenlands vervoer (van Rooijen, C. 2004).'

### 3.6 Transport & distributie en de gemeente Oldenzaal

Het bestemmingsplan van de gemeente Oldenzaal voor het bedrijventerrein Hanzepoort spreekt over het 'goederencentrum Oldenzaal'. Hiermee bedoelt men het volgende: een ruimtelijke concentratie van bedrijven, die op deze locatie in staat zijn om - vanwege de strategische ligging en aanwezigheid van ruimtelijke voorzieningen - een completer pakket van diensten aan vervoerders en verladers te kunnen aanbieden (Gemeente Oldenzaal, 1988). Ieder bedrijf behoudt daarbij wel zijn eigen gezicht. Het goederencentrum is speciaal bestemd voor en staat ten dienste van: vervoerders; verladers; expediteurs en dienstverlenende bedrijven. Het goederencentrum Hanzepoort is opgebouwd uit een technisch dienstverleningsgedeelte en een logistiek dienstverleningsgedeelte.

Binnen de gemeente Oldenzaal richt het onderzoek zich op alle bedrijven binnen de branche T&D. Onderstaand een opsomming van het aantal bedrijven gericht op T&D en uitgesplitst naar activiteit en vervoersvorm.

**Tabel 3.8: Aantal bedrijven T&D in Oldenzaal**



Bron: Gemeente Oldenzaal, Afdeling Milieu

Na de beschrijving van de aantallen bedrijven voor transport en distributie in Oldenzaal gaan onderstaande tabellen in op de invloed van deze sector op de economie in het algemeen en de gemeente Oldenzaal in het bijzonder.

De logistieke sector staat altijd wel in de belangstelling. De eerdergenoemde slogan 'Zonder transport staat alles stil' werd jarenlang gebruikt om de sector te promoten en om aan te geven dat transport de verbindende schakel is in de economie. De logistieke sector kan onderverdeeld worden in elf hoofdgroepen maar de hoofdgroep 'vervoer over de weg' is met afstand de grootste werkverschaffer binnen de totale logistieke sector (43,5%). De totale logistieke sector is goed voor 5,8% van de totale werkgelegenheid in Nederland. In de periode tussen 2000 en 2004 is de werkgelegenheid in de logistieke sector met bijna 6.300 banen gegroeid. Dit komt neer op een groei van 1,4%. Hiermee blijft de logistieke sector achter bij het landelijke gemiddelde dat in dezelfde periode een groei kende van 3,0% Het aandeel van de logistieke sector binnen de totale Nederlandse werkgelegenheid is in de periode 2000 tot 2004 nagenoeg gelijk gebleven. Het aandeel bedroeg in de periode 2000-2003 5,9%, in 2004 was dat 5,8%.

De logistieke sector kan dus gekenmerkt worden als een sector met een redelijk stabiel aandeel in de werkgelegenheid. Een verklaring hiervoor kan gevonden worden uit het feit dat transport en logistieke diensten altijd nodig zijn, ook bij een krimpende economie (Heerings, C. 2005).

**Tabel 3.9: Bedrijfseconomische ontwikkelingen vervoer en communicatie**

Bron: De Kamer van Koophandel / ERBO 2006

Tabel 3.9 geeft een weergave van de bedrijfseconomische ontwikkelingen voor 2004 en 2005. Hieruit blijkt dat vervoer en communicatie in 2005 een redelijke omzetgroei van 3,9% heeft gemaakt maar daarentegen een kleine daling van de werkgelegenheid laat zien.

Een hoge mate van efficiency en hoge graad van automatisering binnen de branche is wellicht een verklaring voor de daling van de werkgelegenheid

De volgende tabellen laten de bedrijvigheid uitgesplitst naar aantal arbeidsplaatsen van 1999 tot en met 2004 en werkgelegenheidscijfers over 2000-2005 voor de sector transport zien.

**Tabel 3.10: Aantal arbeidsplaatsen en vestigingen voor sector transport**

Bron: Gemeente Oldenzaal, afdeling Grondzaken.

**Tabel 3.11: Werkgelegenheidscijfers naar Corop en sector**

Bron: : [www.lisa.nl](http://www.lisa.nl), voor feiten en cijfers over werkgelegenheid

De redelijke groei voor de branche transport valt af te lezen in tabel 3.11 welke zowel het aantal werkzame personen als aantal vestigingen toont.

**Tabel 3.12: Totaal aantal werkzame personen en vestigingen naar branche transport in Oldenzaal**

Bron: KvK, Erbo, januari 2006

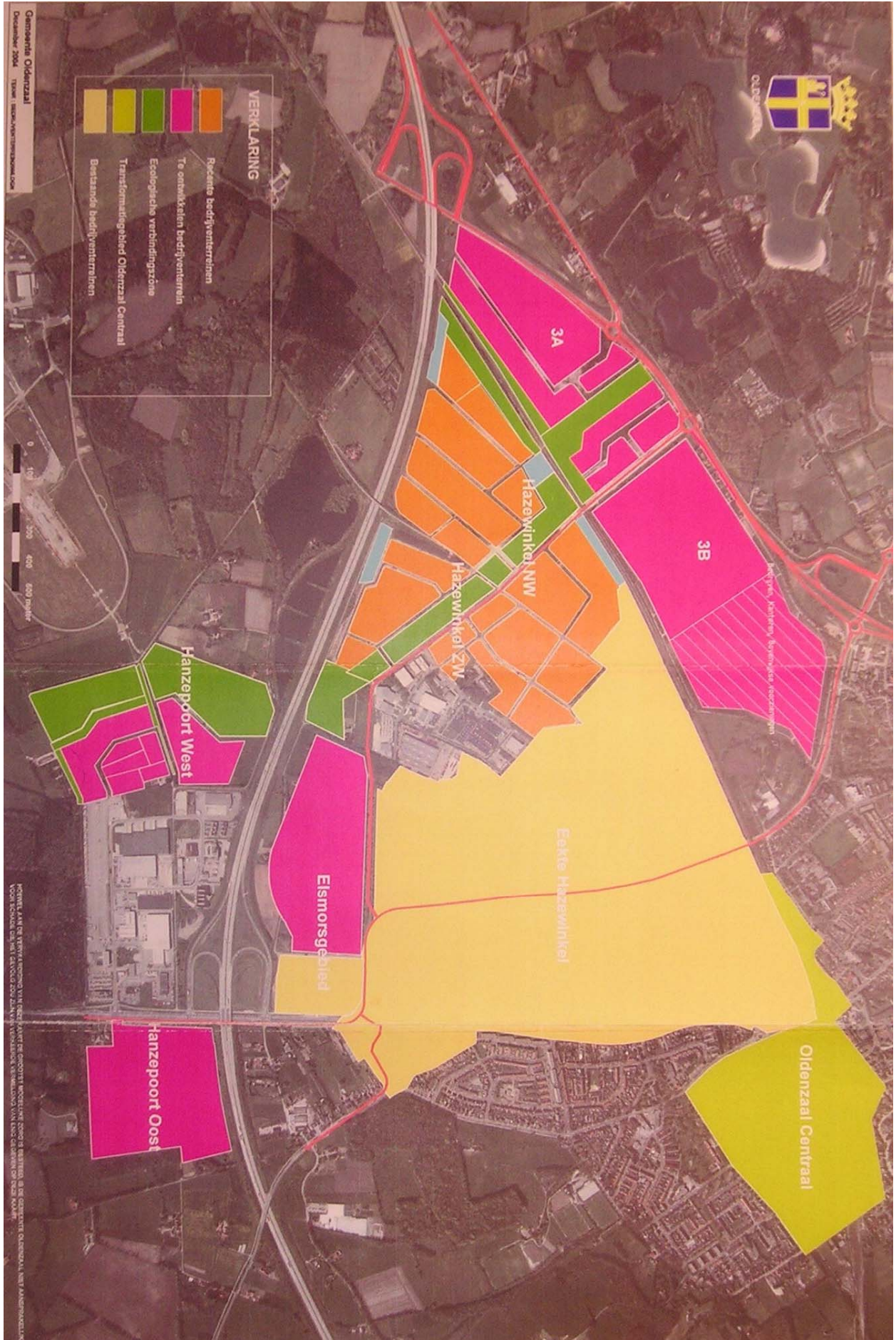
In het geheel bekeken laat de branche transport in zowel Oldenzaal alsook de rest van Twente een stabiel tot licht groeiend cijfer zien voor wat betreft het aantal vestigingen en het aantal arbeidsplaatsen.

Dit roept de vraag op of er behoefte is aan ruimte gezien de minimale groei van de laatste vijf jaar. Als er enkel naar de bovenstaande groeicijfers wordt gekeken lijkt het niet. Wat echter hier buiten beschouwing is gelaten, is de groei van de bestaande bedrijven. Oldenzaal heeft reeds een bestand van transport- en logistiek dienstverlenende bedrijven. Om deze bedrijven te behouden zal zij hen moeten ondersteunen in de toekomstige groei.

Het is moeilijk om de groei van de afgelopen jaren van elk bedrijf individueel in kaart te brengen. Toch is het mogelijk om hier iets over te zeggen. Van de geïnterviewde transport bedrijven (de interviews worden verderop in het rapport nog apart besproken) zijn er in ieder geval twee die met een zekere waarschijnlijkheid fors zullen groeien.

Zo staat Heisterkamp al drie jaar in de top 100 van de 500 snelst groeiende bedrijven van Europa (Bron: Transport & Logistiek Nederland). Kuipers Logistics is dit jaar genomineerd voor de prijs "Transport ondernemer van het jaar" en winnaar van de Arboprijs (Bron: Transport & Logistiek Nederland). Dit is een duidelijk signaal dat Oldenzaal **direct** te maken heeft of krijgt met bedrijven die zij in haar groei zal moeten ondersteunen. Doet zij dit niet dan is er een kans dat de bedrijven zich deels of geheel elders gaan vestigen.





## 4 Beleid versus vraag & aanbod t.a.v. bedrijventerreinen

Gemeenten moeten hun beleid voor bedrijventerreinen afstemmen op dat van het Rijk en de provincie. De verhouding tussen de verschillende overheden is op dit punt niet hiërarchisch in de zin dat het Rijk het beleid vaststelt, de provincie dat uitwerkt en de gemeente het uitvoert. Een dergelijke verhouding zou betekenen dat het Rijk het initiatief neemt voor het ontwikkelen van een bedrijventerrein en dat de gemeente een lijdzame uitvoerder is.

Eerder gaat het andersom. De gemeente neemt het initiatief binnen de door hogere overheden vastgestelde kaders. Zij moeten bestemmingsplannen die de planologische basis vormen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen laten goedkeuren door de provincie. Het Rijk mag die provinciale goedkeuring 'vervangen' door haar eigen besluit (artikelen 28 en 29 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). In de praktijk maken Rijk en provincie slechts incidenteel gebruik van hun bevoegdheden.

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het beleid voor de planning van bedrijventerreinen op verschillende niveaus behandeld. Allereerst een beschrijving van beleid op rijksniveau en de rol van het Rijk bij planning van bedrijventerreinen. Daaropvolgend staat het beleid van de provincie centraal. Paragraaf 4.1.3. en 4.1.4. bespreekt de inspraak van de gemeente bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen en het beleid van de gemeente Oldenzaal.

#### 4.1.1 Rijksbeleid

De rol van het Rijk bij de planning van bedrijventerreinen is altijd beperkt geweest. Het belangrijkste beleidskader op rijksniveau vormen de nota's over de ruimtelijke ordening. Er zijn verschillende ministeries die de nota's over ruimtelijke ordening ondertekenen maar het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) is verantwoordelijk voor het ruimtelijk beleid op rijksniveau. De aandacht voor bedrijvigheid in het nationaal ruimtelijk beleid bleef tot heden beperkt tot het formuleren van algemene uitgangspunten en van locatiecriteria voor de keuze van bedrijventerreinen. Het tweede Ministerie dat betrokken is bij de planning van bedrijventerreinen, is het Ministerie van Economische Zaken (EZ). Dit ministerie behartigt de belangen van de Nederlandse economie en van het bedrijfsleven. Economische Zaken vindt dat dit belang baat heeft bij een ruim aanbod van bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit en op de juiste locaties.

In de Eerste (1960) en de Tweede Nota (1966) stelde het Rijk zich terughoudend op bij het formuleren van beleid voor bedrijventerreinen. Bij de voorbereiding van de Derde Nota over de ruimtelijke ordening werd de noodzaak voor een verdergaand nationaal beleid aan de orde gesteld. De Derde (1976) en de Vierde Nota (1988) bevatten net als de eerst twee nauwelijks concrete beleidsuitspraken over de hoeveelheid te ontwikkelen bedrijventerreinen en ook niet over specifieke locaties. Wel kreeg het aspect locatiecriteria grotere aandacht. Die criteria richten zich onder meer op de samenhang tussen wonen, werken en voorzieningen. In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening heeft het Rijk voor het eerst weer globale schattingen van de 'behoefte' aan ruimte voor werken opgenomen. Het gaat in deze nota om een totale schatting van de vraag naar bedrijventerreinen, kantorenlocaties en solitaire locaties voor bedrijven (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

Het Rijk zal zich extra inzetten voor de grote en complexe bedrijventerreinen, de zogenoemde 'topprojecten'. Het gaat dan om terreinen waarmee belangrijke kansen kunnen worden verzilverd voor de economie. De 'topprojecten' voor nieuwe bedrijventerreinen zijn gelegen binnen de economische kerngebieden. De topprojecten voor herstructurering, liggen voor het grootste deel binnen deze gebieden (Ministeries van VROM, LNV, Ven W en EZ, 2006).



#### 4.1.2 *Beleid provincie*

De provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van de nationale beleidskaders en voor de toetsing van het gemeentelijke beleid, voor zover dat is uitgewerkt in bestemmingsplannen. De visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling legt een provincie neer in een streekplan. De inhoud van streekplannen kan afwijken van het nationaal ruimtelijk beleid. Als het Rijk vindt dat de afwijking zo groot is dat haar beleid in gevaar komt, kan het op basis van artikel 6 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de provincie verplichten het streekplan te herzien. In de praktijk hebben komt dit echter heel weinig voor en hebben beide partijen de neiging zich aan elkaar aan te passen (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

Als het gaat om de planning van bedrijventerreinen, richt de provincie zich vooral op het maken van vraagramingen en op het aanwijzen van locaties die gemeenten tijdens de streekplanperiode kunnen ontwikkelen. Het bedrijventerreinenprogramma vormt het belangrijkste toetsingskader voor de gemeentelijke bestemmingsplannen. Daarnaast kunnen provincies gemeentelijke bestemmingsplannen toetsen op basis van algemene beleidsuitgangspunten, zoals een provinciale vertaling van het reeds genoemde ABC-locatiebeleid en beleid voor de intensiteit van het ruimtegebruik. Als gemeentelijke bestemmingsplannen te ver afwijken van het provinciale beleid, kan de provincie haar goedkeuring onthouden.

Provincies voeren in toenemende mate beleid gericht op verbetering van kwaliteiten van bedrijventerreinen. Dat moet vooral tot stand komen door beïnvloeding van gemeentelijke plannen. Sommige provincies willen liever actiever optreden en hebben het initiatief genomen een provinciaal of een regionaal bedrijventerrein aan te leggen. De provincie Overijssel heeft het initiatief genomen om in Almelo het Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT) te ontwikkelen. Dit terrein zal in eerste instantie 65 hectare groot zijn en is in een later stadium uit te breiden tot 130 hectare. De uitvoering is in handen van de gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede, Borne en de provincie Overijssel.

Het RBT is vooral gericht op grotere bedrijven in de logistieke en industriële sector. Het megaproject richt zich op alle grote bedrijven uit de provincie Overijssel wat goed is voor de Overijsselse werkgelegenheid. Naast de directe werkgelegenheid komt er ook veel indirecte werkgelegenheid bij in de regio, zoals dienstverlening en toeleveranciers. De gemeente Oldenzaal speelt in het RBT geen directe rol omdat zij qua beleid en ontwikkeling meer gericht is op noordoost Twente (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

#### 4.1.3 *Beleid gemeente*

Bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen heeft de gemeente veel inspraak. Ze heeft de bevoegdheid bestemmingsplannen vast te stellen en daarop gebaseerde bouwvergunningen af te geven. Dit is een krachtige bevoegdheid omdat een bestemmingsplan bindend is. De gemeente moet zich houden aan een vastgesteld bestemmingsplan en mag geen bouwvergunningen weigeren die passen binnen de bestemming. Om deze reden richten Rijk en provincies zich, indien zij het beleid van gemeenten willen beïnvloeden, op het proces van het vaststellen van een bestemmingsplan. Zowel Rijk als provincie hebben formele bevoegdheden zich hierin te mengen. Dat doen zij echter liever niet.

Provincies geven de voorkeur aan overleg met gemeenten om hen te overtuigen het provinciale beleid voor bedrijventerreinen te volgen. Bij dat overleg heeft de provincie als stok achter de deur haar bevoegdheid een bestemmingsplan niet goed te keuren. Het komt steeds vaker voor dat aangrenzende gemeenten samenwerken aan een gezamenlijk beleid voor bedrijventerreinen. Dat heeft een aantal oorzaken. De meest voorkomende oorzaak is dat een gemeente geen bouwgrond meer binnen haar grenzen heeft om te voorzien in de vraag naar bedrijventerreinen. In zo'n geval kan zij een aangrenzende gemeente verzoeken samen een terrein aan te (laten) leggen.

Gemeenten kunnen ook samenwerken, omdat de omstandigheden hen daartoe dwingen. Dat kan het geval zijn als zij liggen in landelijk gebied waar restrictief beleid van toepassing is. Daarnaast bestaat nog de situatie waarin de provincie het niet wenselijk vindt dat elke gemeente één of meer bedrijventerrein(en) aanlegt (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

#### 4.1.4 *Beleid van de gemeente Oldenzaal*

De gemeente Oldenzaal pakt het zorgvuldig gebruik van haar ruimte aan volgens de SER-ladder (Gemeente Oldenzaal, 2004). De Sociaal-economische Raad formuleerde daarin de volgende stappen voor zorgvuldig ruimtegebruik:

- Herstructurering
- Intensivering
- Verkantoring
- Thematisering

Een en ander zal onderstaand verder uiteen gezet worden.

##### 4.1.4.1 *Herstructurering*

De gemeente Oldenzaal wil haar kansen op het gebied van herstructurering van de bestaande bedrijventerreinen benutten. Het merendeel van dit bedrijventerreinen areaal is kwalitatief redelijk tot goed. Op het bedrijventerrein De Eekte - Het Hazewinkel zal in de toekomst groot onderhoud en revitalisering in gang worden gezet. Dit zijn plannen die tot op heden nog geen concrete vorm hebben aangenomen. Vooral de kwaliteit van de openbare ruimte (van gevel tot gevel) is hier een belangrijk issue. Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid zijn de kansen op ruimtewinst daarentegen beperkt (Gemeente Oldenzaal, 2004).

##### 4.1.4.2 *Intensivering*

Intensief ruimtegebruik is stapelen, schakelen en realiseren van gemeenschappelijke voorzieningen. Het huidige beleid van de gemeente Oldenzaal voorziet al in veel mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik: stapelen van kantoorruimte bovenop bedrijfsruimte en gemeenschappelijke voorzieningen zijn binnen de huidige bestemmingsplannen gewenst. De gemeente wil haar huidige beleidslijn doortrekken en haar ambitieniveau verstevigen. Dit zal in de nieuwe bestemmingsplannen tot uiting komen. Hierbij moet worden opgemerkt dat toepassing van intensivering marktconform en op maat voor de regio moet zijn en niet de positie van bedrijvenlocaties in de gemeente mag aantasten (Gemeente Oldenzaal, 2004).

##### 4.1.4.3 *Verkantoring*

Op gemengde bedrijventerreinen wordt het nieuwe uitgangspunt voor de gemeente het handhaven van het maximum aandeel kantoorvloer op terrein niveau, niet op gebouw- en/of kavelniveau. Binnen een terrein is differentiatie in de mate van verkantoring mogelijk: op terreinniveau handhaaft de gemeente een maximaal aandeel kantoorvloer van 30% maar op gebouw- en kavelniveau is overschrijding ervan mogelijk (Gemeente Oldenzaal, 2004).

##### 4.1.4.4 *Thematisering*

In de eerste plaats streeft de gemeente Oldenzaal naar segmentering en clustering op de gemengde bedrijventerreinen. In de tweede plaats worden de mogelijkheden onderzocht voor nadere thematisering van een aantal van haar bedrijventerreinen: transport en distributie inclusief value added logistics, grootschalige detailhandel op het gebied van woon en bouwmarkt en daarnaast zorg. Voldoende ruimte voor de sector transport en distributie incl. value added logistics is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de gemeente Oldenzaal. Van alle arbeidsplaatsen in Oldenzaal is 5% uit de groothandel afkomstig, 7% uit transport en distributie (in totaal 12%). Beide sectoren leveren omvangrijke vestigers, zoals de bedrijven TNT, Donna Karan, Schenker, Heisterkamp en Cannondale (Gemeente Oldenzaal, 2004).

#### 4.1.5 “Nieuw beleid voor de bedrijventerreinen is nodig”

Het huidige beleid voor de aanleg van bedrijventerreinen behelst onnodig veel (groene) ruimte, het stimuleert vroegtijdige veroudering en leegloop van bestaande bedrijventerreinen en het leidt niet tot de verwachte economische groei. Dit is in het kort gesteld de analyse van Jan Schuur in het artikel “Meer grond, meer groei?” (Schuur, J. 2004).

Wat zouden deze aanbevelingen moeten inhouden? Ten eerste een forse bijstelling (naar beneden) van de huidige ruimteclaims. Dit is nodig om het overschot aan te goedkope bedrijfsruimte te verminderen én om leegloop en verloedering van bedrijventerreinen tegen te gaan. Ten tweede een afscheid nemen van het monofunctionele beleid voor bedrijventerreinen.

In plaats daarvan moet Rijk, provincies en gemeenten meer sturen op multifunctioneel ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied. Ruimte op bedrijventerreinen kan dan worden gereserveerd voor de echte milieuhinderlijke bedrijven. Ten derde zou marktwerking bij bedrijventerreinen moeten worden gestimuleerd, in combinatie met aanvullend beleid gericht op het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit (Van den Biggelaar, A. 2004).

Het is een illusie te denken dat meer ruimte op bedrijventerreinen zorgt, voor economische groei. Het op grote schaal beschikbaar stellen van nieuwe bedrijventerreinen stimuleert doorstroming vanuit de bestaande voorraad bedrijfspanden. Het gevolg hiervan is versnelde veroudering van de bestaande bedrijventerreinen. We moeten daarom kiezen tussen het aanleggen van nieuwe terreinen en het herstructureren van verouderde terreinen. Niet kiezen is het wedden op twee paarden die elkaar in de weg lopen (Olden, H. 2004).

#### 4.1.6 Doorstroming

Als de ruimte niet nodig is voor de groei van de werkgelegenheid of voor het aantrekken van nieuwe bedrijven, waar komt de vraag dan wel vandaan? Bouwrijpe kavels op een bedrijventerrein bieden ondernemers de mogelijkheid een nieuw bedrijfspand te bouwen. Maar er zijn ook andere mogelijkheden om te voorzien in hun vraag. Ondernemers kunnen een pand kopen uit de bestaande voorraad of ze kunnen een door een projectontwikkelaar gerealiseerd nieuw pand kopen of huren.

Eigenlijk is het mechanisme dat ten gunste van bouwrijpe kavels werkt, vrij simpel. De gedachte dat nieuwe bedrijventerreinen zorgen voor economische groei, heeft geleid tot een ruim aanbod aan bouwrijpe kavels op bedrijventerreinen. Sinds 1977 was er voortdurend een voorraad bouwrijpe grond voor meer dan vijf jaar. Voor iedere hectare die de gemeenten uitgaven, maakten zij 0,9 hectare bouwrijp.

De reden hierachter is dat gemeenten bedrijven uit voorraad willen leveren. De omvangrijke voorraad bouwrijpe grond stimuleert de uitgifte. Gemeenten willen immers de kosten voor het bouwrijp maken zo snel mogelijk terugverdienen. In de concurrentie met andere gemeenten houden zij de prijzen daarom laag. Dit is mogelijk, omdat de productiekosten van bouwrijpe kavels laag zijn.

Gemeenten investeren nauwelijks in de kwaliteit van terreinen. Veel meer dan het verwerven van de grond en het aanleggen van infrastructuur doen ze niet. Het aanbod dat zo op de markt komt, is aantrekkelijk voor ondernemers. Zij krijgen tegen een lage prijs ruimte die speciaal voor hen is aangelegd op locaties die goed bereikbaar zijn. Mede door de lage bouwkosten van de eenvoudige bedrijfspanden die zij neerzetten, kunnen ondernemers op nieuwe bedrijventerreinen nieuwbouw realiseren die een betere prijs-kwaliteitverhouding hebben dan in de bestaande voorraad het geval is.

Eenvoudige wetmatigheden uit de vastgoedkunde leren dat bedrijven dan vanuit de bestaande voorraad bedrijventerreinen zullen doorstromen naar de nieuwbouwlocaties, waardoor de bestaande voorraad snel zal verouderen. De uitgifte die het gevolg is van deze doorstroming, is vervolgens het argument om weer nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Zo ontstaat een vicieuze cirkel: omdat er veel vraag is, leggen gemeenten steeds weer nieuwe bedrijventerreinen aan. Anders dan zij denken, stimuleren gemeenten daarmee niet de economische groei, maar stimuleren zij vooral doorstroming en daarmee veroudering van de bestaande voorraad (Louw, Needham, Olden, Pen, 2004).

#### 4.1.7 Conclusie beleid

Concluderend kan gesteld worden dat het ontwikkelingsbeleid van de gemeente Oldenzaal voornamelijk gericht is op het ontwikkelen dan wel herontwikkelen van (bestaande) bedrijventerreinen. Dit is wellicht in het verleden uit nood geboren vanwege het feit dat de gemeente zelf over weinig grond beschikt. Hierdoor was zij eenvoudigweg niet in staat om constant nieuwe terreinen te ontwikkelen (ze beschikken simpelweg niet over de grond). Dat neemt echter niet weg dat het beleid altijd wel is geweest om bedrijvigheid naar zich toe te halen om daar economische welvaart mee te stimuleren.

Het gevoerde ontwikkelingsbeleid sluit echter aan bij de huidige theorie en documentatie (zoals in voorgaande subparagrafen beschreven) waarin onder andere wordt gesteld dat enkel nieuwe ontwikkeling niet per definitie economische bedrijvigheid stimuleert. Sterker nog, het creëert enkel doorstroming en veroudering. Dat is nu iets wat men in de gemeente Oldenzaal heeft weten te voorkomen.

## 4.2 Vraag en aanbod van bedrijventerreinen

Nadat in hoofdstuk drie de branche transport en distributie en de verschillende bedrijventerreinen zijn beschreven gaat deze paragraaf een overzicht geven van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen. Op verschillende beleidsniveaus worden de ontwikkelingen, kenmerken en de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen behandeld. Hoe wordt vanaf nationaal niveau de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen gereguleerd en welke consequenties heeft dit voor vraag en aanbod op provinciaal en lokaal niveau. Paragraaf 4.3. beschrijft vraag en aanbod voor bedrijventerreinen op nationaal niveau, vervolgens beschrijft paragraaf 4.4. provinciaal niveau en het hoofdstuk sluit met de gemeente Oldenzaal en haar ontwikkelingen in paragraaf 4.5.

## 4.3 Bedrijventerreinen op nationaal niveau

“Nederland heeft bedrijventerreinen nodig voor een duurzame economische groei.” Met deze zin opent de Nota Ruimte de paragraaf over de bedrijventerreinen (Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006). In de nieuwe filosofie van het nationale ruimtelijk beleid zijn provincies en gemeenten verantwoordelijk voor het reserveren van voldoende ruimte op langere termijn en voor het op tijd beschikbaar stellen van ruimte op korte termijn. De Nota Ruimte heeft het hoge ruimtedruk scenario (HRT) als criterium voor het voldoende reserveren van ruimte voor werken. In deze norm is er sprake van een hoge economische groei en van een sterke bevolkingsontwikkeling. Voor de periode 2000-2030 zijn een jaarlijkse groei van het aantal arbeidsplaatsen met 73.000 en een jaarlijkse groei van het Bruto Binnenlands Product met 3,25% de basis.

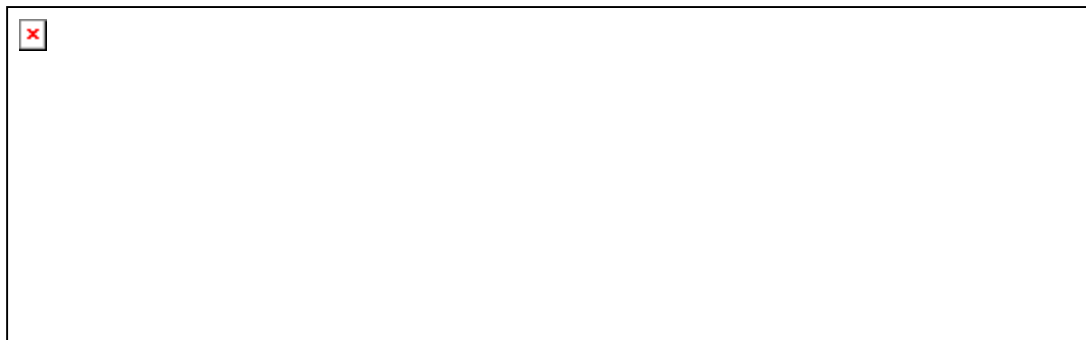
Achter de vraag naar ruimte op bedrijventerreinen zijn verplaatsing van bedrijven vanuit bestaand stedelijk gebied naar bedrijventerreinen (ontmenging) en een toename van het gemiddelde ruimtegebruik per werkzame persoon (verdunding) belangrijke factoren voor bedrijventerreinen op nationaal niveau. Dit heeft in de jaren negentig geleid tot een zeer hoge uitgifte van gemiddeld 1.250 hectare per jaar. Veel ondernemers hebben door de economische hoogconjunctuur hun bedrijf verplaatst naar nieuwe goed bereikbare bedrijventerreinen langs de snelwegen. Er is, afgezien van de regionale tekorten, landelijk altijd sprake geweest van een ruime markt en voldoende bouwrijpe grond om te voorzien in de vraag naar bedrijventerreinen.

Eind jaren negentig was er voor bijna vier maal de jaarlijkse uitgifte aan bouwrijpe grond beschikbaar. Het altijd op voorraad willen produceren van bouwrijpe grond komt uit de gedachte van de overheid om regionaal economische groei en daarmee samenhangend de groei van de werkgelegenheid te stimuleren. Uitgifte wordt gestimuleerd door grond dat zo op de markt komt en een nieuwbouwkavel krijgt door ondernemers de voorkeur door de gunstige prijs-kwaliteitverhouding ten opzichte van een bedrijfspand uit de bestaande voorraad. Door deze uitgifte ontstaat het argument om weer nieuwe terreinen aan te leggen en ontstaat er een vicieuze cirkel. Hoofdzakelijk bedrijven die doorstromen vanuit de bestaande voorraad bedrijfspanden in de eigen of aangrenzende gemeente vestigen zich op deze terreinen. Vaak vinden bedrijven die op zoek zijn naar huisvesting voor hun bedrijf een locatie binnen een straal van 25 km van de oude vestigingsplaats en sporadisch vestigen zich bedrijven van buiten de regio.

Doorstroming leidt tot leegstand en steeds meer verouderde bedrijventerreinen. Van de bestaande voorraad bedrijventerreinen is momenteel meer dan 20% niet meer geschikt voor vestiging. Door het vertrek van bedrijven krijg je steeds meer leegstand en terreinen die verpauperen. De Nota Ruimte baseert de opgave voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen niet op de ramingen volgens het HRT- scenario, maar op het Actieplan Bedrijventerreinen van het Ministerie van Economische Zaken (2004). Uit tabel 4.1 blijkt dat bij de bijgestelde raming tot en met 2020 de aanleg van slechts 11.700 hectare bruto bedrijventerrein nodig is in plaats van de 23.000 hectare bruto die nodig is volgens de Nota Ruimte. Voor de aanleg van nieuwe terreinen heeft dit belangrijke consequenties. Volgens de Nota zou in aanvulling op het per 1 januari 2003 beschikbare aanbod (15.800 hectare bruto) nog 8.000 hectare extra nodig zijn. Volgens de bijgestelde raming zou er op 1 januari 2021 nog een restcapaciteit bestaan van circa 4.000 hectare. Zelfs dit zou al voldoende zijn om de vraag tot 2030 op te vangen (Olden, H. en Louw, E. 2005).

**Tabel 4.1: Nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen t/m 2020 voor Nederland volgens de Nota Ruimte.**

(Volgens bijgestelde raming met hogere dichtheid en constante menging in bruto hectare)



Bron: Ministerie van VROM, LNV, VenW en EZ, 2004. Actieplan bedrijventerreinen 2004; door STOGO/OTB.

De bijgestelde raming geeft ook de maximale vraag. Er moet rekening gehouden worden met de effecten van een lagere groei van de werkgelegenheid. Het Centraal Planbureau zegt in haar lange termijn scenario's dat de groei van het arbeidsaanbod en de groei van de werkgelegenheid tot 2020 structureel lager liggen dan is verondersteld in de ramingen voor de Nota Ruimte. Het extra aanbod als gevolg van herstructurering van verouderde terreinen is ook niet doorgerekend. Het Actieplan Bedrijventerreinen (2004) gaat ervan uit dat een groot deel van de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen ook op nieuwe terreinen terecht zal komen. Herstructurering levert namelijk maar een beperkte ruimtewinst op en deze veronderstelling is sterk gebaseerd op huidige ervaringen bij het revitaliseren van het openbare gebied (Olden, H. en Louw, E. 2005).

Er wordt in de Nota Ruimte veel ruimte gereserveerd voor nieuwe bedrijventerreinen. Maar is er wel zoveel ruimte voor bedrijventerreinen nodig? Er is een berekening van het ministerie van Economische Zaken uit 1999 waaruit de ruimtebehoefte blijkt te zijn afgeleid. Deze berekening stelde de behoefte voor de periode 1998-2020 vast op ruim 32.700 hectare. Aangezien er sinds die tijd 7.700 hectare nieuw is bijgekomen moet er dus nog 25 duizend hectare gerealiseerd worden. Deze berekening is te hoog omdat het is gebaseerd op de uiterst optimistische economische groeiverwachting uit de jaren negentig. Een berekening van het Centraal Planbureau wijst uit dat op basis van lagere economische groeicijfers over dezelfde periode nog geen twaalfduizend hectare nodig is. Uitgaande van de verwachte groei van de werkgelegenheid komen de heer Louw van de TU Delft en anderen ook niet op meer dan een totale behoefte van 13.500 hectare. Ondanks deze cijfers blijft de berekening van het Ministerie van Economische Zaken de richtlijn voor de Nota Ruimte die voor de komende vijftien jaar spreekt over 23 duizend hectare. Daarom mogen er nog steeds, buiten de steden en dorpen en langs de snelwegen bedrijventerreinen bijkomen.

#### 4.4 Bedrijventerreinen provinciaal niveau

Deze paragraaf beschrijft de rol van de provincie Overijssel evenals haar doel- en taakstellingen. Tevens worden de ontwikkelingen in Twente omschreven.

Samen met gemeenten, het bedrijfsleven en instanties werkt de provincie aan de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen, het opknappen van bestaande bedrijventerreinen en een goede bereikbaarheid. De provincie wil hiermee de Overijsselse concurrentiepositie versterken en voor voldoende werkgelegenheid zorgen. De provincie Overijssel heeft alle gemeenten gevraagd om een bedrijvigheidsplan te maken. Hierin geven zij hun wensen aan op het gebied van bedrijventerreinen (Provincie Overijssel hfs 4, 2001).

Op deze manier komen de knelpunten per gemeente duidelijk naar voren. Aan de oplossing van deze knelpunten wil de provincie bijdragen. Dat kan ze doen door vrijgekomen agrarisch gebied aan bedrijvigheid toe te kennen. Ook het regionaal afstemmen van het aanbod van bedrijventerreinen wordt door de provincie gestimuleerd. Niet elk bedrijf is immers geschikt voor elk type bedrijventerrein. De doel- en taakstellingen van het ruimtelijk economisch beleid van het streekplan Overijssel zijn als volgt:

- een gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen die passen bij de huidige kernactiviteiten
- voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven in de steden als op het platteland
- verbreding van de Twentse economie en versterking van het stadsgewest Twente als netwerkstad
- het optimaliseren van de economische potenties van de West- Oost corridor en de corridor naar het Noorden
- gebruik maken van de uitstraling van vooral de dienstverlenende activiteiten uit de Randstad
- voorwaarden scheppen voor een sterke land- en tuinbouwsector en alternatieve dragers op het platteland
- het duurzaam herstructureren van bestaande bedrijventerreinen en het bevorderen van een duurzame locatiekeuze en inrichting voor nieuwe bedrijventerreinen
- afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van locaties op het mobiliteitsprofiel van bedrijven (Provincie Overijssel hfs 4, 2001).

Door een neerwaartse conjunctuurbeweging zijn vanaf 2000 in Overijssel aanzienlijke lagere uitgiftecijfers voor bedrijventerreinen gerealiseerd. De uitgifte in 2003 van nog geen 50 hectare lijkt daarmee een dieptepunt te zijn geweest. De uitgifte van bedrijventerreinen is in Overijssel gemiddeld 100 hectare per jaar. Over de afgelopen 24 jaar is het gemiddelde 84 hectare. Wordt gekeken naar de afgelopen 10 jaar, dan komt het gemiddelde uit op 104 hectare. Het terstond uitgeefbaar aanbod is momenteel aan de magere kant en Overijssel beschikt bovendien over een te geringe plancapaciteit (Sociaal economische schets Overijssel, 2005).

De provincie Overijssel wordt globaal vaak ingedeeld naar Noord- Overijssel, Zuid- West Overijssel en Twente. Door de ligging van Oldenzaal in Twente tegen de Duitse grens wordt hieronder een nadere beschrijving gegeven van Twente in plaats van Overijssel.

4.4.1 *Ontwikkelingen in Twente en vraag en aanbod van en naar bedrijventerreinen*

In een groot deel van Twente was altijd sprake van een economische monocultuur: de textiel. Dit is de afgelopen decennia veranderd. De samenstelling van de economische structuur verplaatst zich langzamerhand naar het landelijk gemiddelde. De verwachting voor de komende jaren is goed, zowel qua groei van de werkgelegenheid, als groei van het arbeidsvolume. Voldoende beschikbaarheid van bedrijventerreinen is een basisvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat.

Bij de berekeningsmethode van de behoefte voor de komende tien jaar gaan we uit van het uitgiftetempo van de afgelopen tien jaar. De uitgifte was in die periode hoog, zodat verwacht mag worden dat het aanbod van terreinen voldoende groot zal zijn om aan de vraag te voldoen. De ontwikkeling van de economie is voor de periode tot 2010 nog redelijk te voorspellen. Dat geldt niet voor de periode 2010 tot 2020. Over de economische ontwikkeling en de daarbij horende ruimtevraag zijn geen betrouwbare uitspraken te doen. Wel wordt voorzien dat door de afname van productieactiviteiten de kwantitatieve vraag naar bedrijventerreinen kleiner zal zijn dan in voorgaande jaren. Om te voorkomen dat niet tijdig rekening wordt gehouden met een andere meer ruimte vragende economische ontwikkeling zal als bovengrens ook het hoge uitgiftetempo van de periode tot 2010 verder worden doorgetrokken (Provincie Overijssel hfs 4, 2001).

De provincie Overijssel streeft naar efficiënt ruimtegebruik voor een optimale benutting van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen, en gemeenten zullen hier in hun plannen aandacht aan moeten besteden. De provincie Overijssel wil graag voorbeeldprojecten ontwikkelen of steunen, waar duidelijk sprake is van efficiënt ruimtegebruik, door middel van bijvoorbeeld meerlaags bouwen of parkeergelegenheid onder gebouwen. Daarnaast geldt dat ze herstructurering van bestaande terreinen willen stimuleren. Voor Overijssel als geheel is er in kwantitatief opzicht voldoende bedrijventerrein beschikbaar.

Zonder aanvullend beleid doen zich echter in Twente op korte termijn wel problemen voor. De komst van het regionaal bedrijventerrein Twente kan hier deels uitkomst bieden. Dit betreft een te ontwikkelen bedrijventerrein bij Almelo en zal zich vooral richten op grotere bedrijven in de logistieke en industriële sector.

**Tabel 4.2: Vraag en aanbod omliggende gemeenten**



Bron: Provincie Overijssel, 2001 nr. 44

Oldenzaal biedt complementair aan Enschede en Hengelo belangrijke werkgelegenheid in Twente. Deze werkgelegenheidsfunctie zal Oldenzaal moeten behouden. Ruimtelijk worden de ontwikkelingsmogelijkheden van Oldenzaal nadrukkelijk ingekaderd door een aantal belangrijke omgevingsfactoren (natuur- en landschapskwaliteiten, rail- en weginfrastructuur, vliegveld Twente). Dit heeft ertoe geleid dat Oldenzaal geheel voorzien is van een belemmeringslijn. Een en ander betekent dat de gemeente de aanwezige ruimte zeer zorgvuldig zal moeten benutten en ook het accent meer naar oplossingen in het bestaand stedelijke gebied zal moeten vinden. In verband met de belangrijke werkgelegenheidsfunctie, die Oldenzaal voor Twente van oudsher vervult, en in verband met de specifieke potenties dient Oldenzaal ruimte te bieden aan bedrijven die naar aard en schaal bij Oldenzaal passen. Dat betekent vooral ruimte voor kleine tot middelgrote industriële bedrijven zoals die op de bestaande bedrijventerreinen in meerderheid voorkomen (reguliere bedrijvigheid), alsmede (voor de korte termijn) speciale terreinen voor de T&D sector.

Tot slot; de behoefte naar bedrijventerreinen voor Oldenzaal is tot 2010 71 ha netto. Met enkele onzekerheden en bij volledige benutting van alle mogelijkheden heeft Oldenzaal in de planperiode (ook in doorlooptijd gezien) voldoende ruimte voor de ontwikkeling van bedrijventerrein. Locaties voor bedrijventerreinen zijn (uitbreiding) Hazewinkel ten behoeve van reguliere bedrijvigheid en Hanzepoort-West alsmede Elsmorsgebied en een deel van Hazewinkel Noord- West (Jufferbeek) ten behoeve van de transport- en distributiesector (Provincie Overijssel hfs 4, 2001).

#### 4.5 Vraagprognose bedrijventerreinen Oldenzaal tot 2020

Er is op nationaal en provinciaal niveau een uiteenzetting gegeven van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen. Onderstaand zal de vraag- en aanbodverhouding van de gemeente Oldenzaal in kaart worden gebracht.

De vraag naar bedrijventerreinen bestaat uit een aantal elementen die in deze paragraaf achtereenvolgens worden uitgewerkt. Het gaat om:

- de vraag die volgt uit werkgelegenheidsgroei;
- de bovenregionale vraag;
- de verplaatsingsvraag;
- de ijzeren voorraad

(Gemeente Oldenzaal, 2004).

De bovenregionale vraag betreft een ruimtevraag van de bovenregionale vestigers. Dit zijn vestigers die zich van buiten de regio in Twente/ Oldenzaal vestigen. Denk aan bedrijven zoals Timberland (Enschede), Cannondale (Oldenzaal), Micro Montage (Hengelo) en Rosen Europe (Oldenzaal). Mede op basis van deze marktgegevens is de inschatting dat een gemeente gemiddeld genomen ongeveer 5 tot 10% extra vraag kan aanboren in dit marktsegment. De ijzeren voorraad is noodzakelijk om de toekomstige bedrijventerreinvraag optimaal te kunnen accommoderen. Standaard is een ijzeren voorraad van vijf maal de gemiddelde jaarlijkse uitgifte. Deze bedraagt in Oldenzaal 3,36 hectare netto. De vereiste ijzeren voorraad is voor Oldenzaal circa 17 hectare.

Op basis van deze elementen kan de totale vraag worden vastgesteld. De vraagberekening gaat primair uit van werkgelegenheidscijfers die door CPB in 2002 zijn vastgesteld. Omdat het jaar 2002, het startpunt van de prognose is, is de vraag voor Oldenzaal ook vanaf 2002 berekend. Om goed te kunnen vergelijken is ook voor het aanbod het jaar 2002 als uitgangspunt genomen.

Tabel 4.3: Vraagprognose Oldenzaal naar type terrein, tot 2010 en tot 2020


---

Bron: Gemeente Oldenzaal, 2004, bewerking Stec groep

Zoals eerder vermeld dient Oldenzaal ruimte te bieden aan bedrijven die naar aard en schaal bij Oldenzaal passen met speciale terreinen voor de T&D sector. Een groot deel van de vraag betreft ook de sector transport en distributie (incl. value added logistics, dienstverlening en warehousing). Deze sector is goed voor een vraag van 14 hectare netto tot 2020. In potentie zijn naast Hanzepoort, de transport en distributie locatie ten westen van de Enschedesestraat, nog twee locaties geschikt als bedrijventerrein voor transport en distributie (Gemeente Oldenzaal, 2004). Deze locaties betreffen Hanzepoort-Oost en Hanzepoort-West.



#### 4.5.1 Hanzepoort-Oost,

Deze transport en distributie locatie is oostelijk gesitueerd van de Enschedesestraat en betreft 11 hectare netto uitgeefbaar. Op basis van vigerende wetgeving/opstelling van eigenaren is het vooralsnog niet mogelijk het gebied exploratief tot ontwikkeling te brengen. De gestarte bestemmingsplanprocedure is na het ontwerp ervan gestaakt. Vooralsnog maakt dat de realisatie van de uitbreiding van het bestaande Hanzepoort onzeker. Slechts wijziging van wetgeving (brede herziening WRO) en een aangepaste opstelling van de eigenaren kan leiden tot realisering van het gewenste bedrijventerrein (Gemeente Oldenzaal, 2004) (zie bijlage III).

#### 4.5.2 Hanzepoort-West

Dit transport en distributie gebied groot 9 hectare netto is gelegen aan de westkant van Hanzepoort en valt direct buiten het huidige streekplan contour; Deze contour volgde historisch gezien de voormalige gemeentegrens, vanwege de gemeentelijke herindeling heeft er een grenscorrectie plaatsgevonden. Ten einde tegemoet te komen aan de vraag naar uitbreiding van het bestaande Hanzepoort (o.a. Heisterkamp transport) en de inpassing van huidige bedrijfsactiviteiten in dit gebied staat de gemeente een uitbreiding van het Hanzepoort voor. Dit is een wijziging op de structuurvisie uit 1997 waarbij de uitbreiding meer noordelijk gesitueerd was (Gemeente Oldenzaal, 2004).

#### 4.5.3 Conclusie aanbod

In tabel 4.4 wordt de totale aanbodsituatie per locatie geschetst. In potentie zijn er vijf locaties geschikt als toekomstig bedrijventerrein. Bij enkele locaties zijn ernstige belemmeringen om dit te realiseren. Uitgangspunt voor onderstaande tabel is het jaar 2002 voor de vraag en aanbod welke naar het jaar 2005 is geactualiseerd.

**Tabel 4.4: Aanbodsituatie per locatie in netto hectare**



Bron: Gemeente Oldenzaal, 2004 bewerkt door IBIS  
Op basis van 50% bruto netto verhouding i.p.v. de standaard gehanteerde 70%

In het algemeen omvat het huidig uitgeefbaar aanbod 18 hectare netto bedrijventerrein (peil 2004). Vanaf 2002 tot 2004 is 8 hectare uitgegeven. Het potentieel aanbod voor de verdere toekomst omvat 66 hectare netto. Uit het voorgaande blijkt echter dat het zeer onzeker is of een deel van dit geplande aanbod daadwerkelijk bedrijventerrein wordt. Het gaat dan in het bijzonder om het Elsmorsgebied, Hanzepoort-Oost en delen van gebied 3B, samen tenminste 24 hectare netto. (zie kaart hoofdstuk 3)

Niettemin blijven deze locaties voor de lange termijn, tot 2020 in de kaart. Voor T&D geldt dat er met redelijk veel zekerheid kan worden gesteld dat Hanzepoort Oost niet wordt ontwikkeld. Dit betekent dat de gemeente Oldenzaal op het gebied van transport en distributie met een tekort kampt. De gemeente zal bij de ontwikkelingsopgave ten aanzien van transport en distributie dus vooral moeten focussen op Hanzepoort West (Gemeente Oldenzaal, 2004).

#### 4.6 Vraag –aanbodverhouding

Zoals in tabel 4.5 aangegeven overtreft tot 2010 de vraag naar bedrijventerrein het aanbod met 9 hectare. Daarbij dient op het gemengde bedrijventerrein zowel zware industrie (vraag 7 hectare) evenals gemengde industrie met transport en distributie (vraag 23 hectare) te worden gehuisvest. Dit aanbod is op korte/middellange termijn echter niet toereikend.

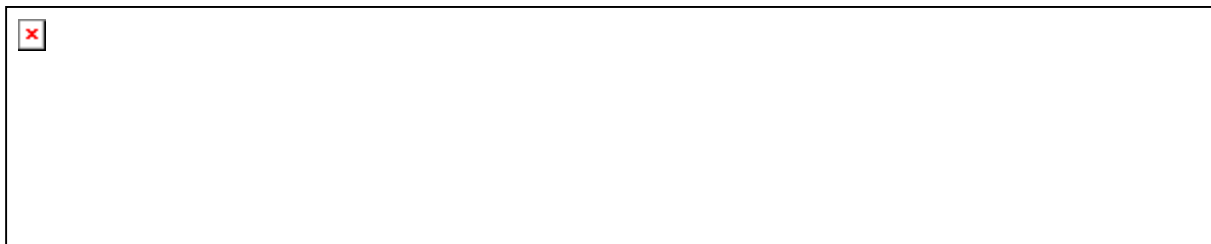
**Tabel 4.5: vraagaanbodverhouding tot 2010 en tot 2020, in hectare**



Bron: Gemeente Oldenzaal, 2004 bewerkt door Stec groep

Er is tot 2020 tekort aan zwaar industrieterrein en bedrijventerrein voor transport en distributie. Deze vraag kan worden ingevuld door de inzet van gemengd bedrijventerrein. Hiervoor is dan wel de ontwikkeling van gebied 3 noodzakelijk (inclusief combiterminalgebied) alsmede Hanzepoort West nadat het streekplan hiervoor is aangepast. Tot 2020 zijn vraag en aanbod van bedrijventerrein na aftrek van 8 hectare die in de jaren 2002-2004 zijn uitgegeven respectievelijk 49 en 58 hectare netto.

**Tabel 4.6: Vraagaanbodverhouding tot 2020, in hectare**



Bron: Gemeente Oldenzaal, 2004 bewerkt door Stec groep  
op basis van 50% bruto netto verhouding i.p.v. de standaard gehanteerde 70%

Een analyse van de vraag- aanbodsituatie naar bedrijventerrein toont aan dat vraag en aanbod tot 2020 op het eerste gezicht redelijk in balans zijn. Nadere verdieping van de feiten brengt echter een aantal knelpunten naar voren, namelijk:

- Op korte/middellange termijn, tot 2010, dreigt in Oldenzaal een relatief groot tekort aan bedrijventerrein. In totaal gaat het om een tekort van 9 hectare.
- Op korte/middellange termijn, tot 2010, dreigt niet alleen een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve mismatch. Gebleken is dat in die periode vooral voor gemengde bedrijven met transport en distributie een groot tekort ontstaat, namelijk 17 hectare netto (Gemeente Oldenzaal, 2004).

Wanneer de gemeente Oldenzaal geen actie onderneemt dan dreigt er een tekort. Men zal tijdig moeten reageren want reageren is vooruitzien.

## 5 Publiek versus privaat

### 5.1 Inleiding

De vorige hoofdstukken stonden in het teken van de gemeente Oldenzaal, een beschrijving van de verschillende bedrijventerreinen, beleid t.a.v. bedrijventerreinen op drie niveaus en een vraag- aanbod analyse. In dit hoofdstuk wordt een vergelijk gemaakt tussen de visies van de grootste ondernemers binnen de branche transport & distributie en de gemeente Oldenzaal.

Wat zijn de meest opmerkelijke verschillen ten opzichte van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Hanzepoort bekeken vanuit de private en publieke sector? Om de te verwachten tekorten en meest potentiële ontwikkelingsmogelijkheden in kaart te brengen zijn interviews gehouden bij ondernemers en de gemeente Oldenzaal zodat een duidelijk beeld is verkregen. Hieronder staat een lijst met daarin de bedrijven en namen van de geïnterviewde personen. Ook is in deze tabel de bedrijfstak weergegeven om een indruk te krijgen van de verschillende soorten transporteurs.

De bedrijven uit tabel 5.1 zijn allemaal gevestigd op bedrijventerrein Hanzepoort. Uitzondering is transportbedrijf Kuipers die gevestigd is op bedrijventerrein Hazewinkel. Zij hadden graag grond gehad op de Hanzepoort maar dit was niet mogelijk. Om vertrek tegen te gaan heeft de gemeente Oldenzaal transportbedrijf Kuipers grond aangeboden op het Hazewinkel. Ook TNT heeft naast vestigingen op de Hanzepoort een vestiging op het Hazewinkel. Zij hebben ook veel vierkante meters op de Hanzepoort maar dit betreffen voornamelijk loodsen en opslagruimte.

**Tabel 5.1: Interviewlijst**


---

In totaal zijn er tien interviews gehouden. Twee bij de gemeente Oldenzaal, één bij de Grundstücks- und Entwicklungsgesellschaft Landkreis Grafschaft Bentheim, één bij de aangrenzende gemeente Losser en zes bij grote transportondernemingen uit de gemeente Oldenzaal. Hiervoor is gekozen om geen eenzijdig beeld te krijgen van het gebrek aan ruimte en de eventuele ontwikkelingsmogelijkheden. Een gemeente kijkt en redeneert door haar beleid- en taakstelling vanuit een geheel andere positie dan de ondernemers. Juist deze verschillen in functie en doel zorgden voor opmerkelijke verschillen ten aanzien van ruimtegebrek en ontwikkelmogelijkheden.

## 5.2 Private partijen

Deze paragraaf beschrijft de uitkomsten van de interviews bij de ondernemers. Er wordt middels tabellen een weergave gegeven van de antwoorden om zodoende een goed vergelijk te kunnen maken. Centraal in deze paragraaf staan de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden gezien vanuit de private sector, de ondernemers.

### 5.2.1 Vraag 1, grond

In het eerste gedeelte van het interview werd gevraagd over hoeveel vierkante meter grond het desbetreffende bedrijf beschikt. Omdat de belangrijkste transporteurs op het Hanzepoort hebben meegewerkt aan het interview kwam zo naar voren hoe de gronden grotendeels zijn onderverdeeld.

**Tabel 5.2: Het aantal hectares grond per bedrijf.**



Tabel 5.2 betreft een globale schatting van het aantal vierkante meters grond per bedrijf. Middels gegevens van de gemeente is bovenstaande tabel ontstaan die zodoende een globale weergave geeft van de ruimteverdeling.

Uit een overzicht 'grondtransacties' van de gemeente Oldenzaal bleek dat de totale bruto oppervlakte van de Hanzepoort 30.49 hectare betreft. Er zijn twee fases geweest voor de uitgifte van de Hanzepoort. De eerste fase is uitgegeven door een consortium van bedrijven en de tweede fase is uitgegeven door een bedrijf (Wessels) welke daar grondpositie heeft verkregen. Dit was opmerkelijk omdat de gemeente Oldenzaal dus niet de uitgifte van de Hanzepoort heeft gedaan maar alleen voorwaardenscheppend invloed had.

De eerste fase betrof een uitgifte van plus minus 19 hectare en de tweede uitgifte besloeg plus minus 6,70 hectare. Netto komt dit uit op ruim 25,50 hectare. Vijf hectare blijft dan over voor openbare werken die op de Hanzepoort bestaan uit wegen en bermen. Op basis van deze gegevens blijkt dat de uitgifte 80% is wat een hoog uitgiftepercentage is.

5.2.2 Vraag 2, behoefte aan uitbreiding

Als een van de eerste vragen van het interview kwam aan de orde of de vraag naar uitbreiding er wel is? Uit onderzoek, plannen en de houding van de gemeente Oldenzaal blijkt en wordt de verwachting geschept dat Oldenzaal behoefte heeft aan bedrijventerrein gericht op transport en distributie. Ten behoeve van de ontwikkeling van het internationale kerngebied is bevordering van de intermediaire functie tussen de Noordvleugel van de Randstad, Berlijn en Oost- Europa essentieel. Oldenzaal, gelegen aan de A1 en het speciaal op transport en distributie gerichte bedrijventerrein Hanzepoort, speelt daarin een centrale rol.

De verwachting was dat het antwoord op deze vraag eenduidig zou zijn doordat alle ondernemers ' ja' zouden antwoorden. De uitkomsten waren daarentegen niet allemaal hetzelfde en staan in tabel 5.3 genoemd.

**Tabel 5.3: Behoefte aan uitbreiding**


---

De behoefte naar uitbreiding bleek niet voor elk bedrijf te gelden. Transportbedrijf Heisterkamp en vervoerder/ expediteur Schenker zijn voor de Hanzepoort de bedrijven die met het grootste ruimtegebrek kampen. Binnen 1 á 2 jaar zit zowel Heisterkamp als Schenker aan de volledige capaciteit en zal door de gemeente extra bedrijventerrein ter beschikking gesteld moeten worden.

Heisterkamp bezit nu op de Hanzepoort een terrein van 10 hectare en kent een jaarlijkse groei van 10 á 15%. Uit deze ontwikkeling blijkt dat ze op redelijk korte termijn extra grond tot beschikking moeten hebben voor haar truckingactiviteit maar ook voor de uitbreiding van het garagebedrijf. Heisterkamp wil graag uitbreiding aan de achterzijde van haar huidige terrein zodat ze een aaneengesloten bedrijfsterrein behoudt. Schenker daarentegen moet nog een besluit nemen binnen haar organisatie om te gaan uitbreiden in Oldenzaal of om te gaan clusteren met andere filialen.

Schenker bezit 2 á 2,5 hectare en heeft geen mogelijkheid tot uitbreiding. Door het bedrijf wordt naar alternatieven voor uitbreiding gekeken. Schenker is een van 's werelds toonaangevende aanbieders van geïntegreerde logistieke dienstverlening. Deze onderneming ondersteunt handel en industrie bij de wereldwijde uitwisseling van goederen - in landverkeer, wereldwijde lucht- en zeevracht, en in alle daaraan gerelateerde logistieke diensten. Nadeel van het bedrijf is dat ze niet alleen veel ruimte nodig hebben voor opstellen maar ook veel ruimte nodig hebben om te kunnen manoeuvreren. Binnen deze bedrijfstak is vaak van elke hectare die ze bezitten niet meer dan de helft bebouwd. Als uitbreidingsopties zouden ze loodsen kunnen huren van Pollman. Deze loodsen, gevestigd op de Hanzepoort, staan nu leeg en zouden voor Schenker kunnen dienen als opslag voor uitbreiding.

Door de verscheidene vestigingen van Schenker hebben ze als optie ook om enkele activiteiten af te stoten en de rest van de activiteiten de kans te geven om te groeien. Een laatste mogelijkheid voor uitbreiding is afhankelijk van allerlei ontwikkelingen binnen Schenker. Ze zijn van oorsprong geen Twents bedrijf maar wel onderdeel van een heel groot concern. In Duitsland hebben ze 55 vestigen en de dichtstbijzijnde is Osnabrück. Het zou dus kunnen dat ze in een regio/ gebied bedrijfsactiviteiten gaan samenvoegen. Voornamelijk is de verwachting dat ze over 5 jaar nog in Oldenzaal gevestigd zijn maar door de behoefte aan vierkante meters misschien wel aan de andere kant van de snelweg, het Hazewinkel, of misschien wel naar een bedrijventerrein over de grens i.v.m. de grondprijs (zie bijlage IV)!

Heisterkamp en Schenker zijn wel de twee grootste bedrijven van de Hanzepoort die de gemeente Oldenzaal graag wil behouden. Transportbedrijf Bandsma heeft door zijn groei tijdig geanticipeerd op ruimte en voorziet voor de toekomst nog geen problemen. TNT (vroegere Bleckmann Group) daarentegen heeft geen behoefte aan uitbreiding maar wel aan vervanging. Zo heeft TNT Fashion Group nu een vestiging aan de Eekboerstraat in Oldenzaal. Dit is gelegen op het bestaande bedrijventerrein Eekte Hazewinkel (zie kaart).

Deze vestiging betreft kantoren en 30.000 m<sup>2</sup> aan magazijn. Qua infrastructuur is dit magazijn niet optimaal en daarnaast heeft het magazijn maar aan één kant deuren wat niet handig is voor de doorloop. Aanpassingen zijn niet mogelijk maar een vervanging van dit magazijn is absoluut een behoefte.

Uit artikelen vanuit het verleden (zie bijlage V) blijkt dat de toenmalige directie van Bleckmann en de gemeente Oldenzaal gepraat hebben over verplaatsing van het bedrijf, dat is gespecialiseerd in logistieke dienstverlening, vervoer en distributie van kleding. Bleckmann, als sinds begin jaren zestig gevestigd aan de Eekboerstraat, vertrekt niet uit Oldenzaal. Eind 2001 is Bleckmann overgenomen door de post- en expresgigant TPG. De Oldenzaalse onderneming gaat nauw samenwerken met TNT Retail Express, in Engeland en Ierland de marktleider in distributie van kleding. De huidige locatie is met name voor het transportgedeelte lang niet optimaal. We blijven daarom met de gemeente in gesprek voor een andere plek, meldt Meijer (directeur Bleckmann).

Volgens Wethouder J. Lempink heeft de gemeente meer belang om Bleckmann (TNT) te laten verkasen. 'Het oude industrieterrein tussen de Stakenbeek en de Schelmaatstraat (Eekte) biedt een troosteloze aanblik. Een ingrijpende facelift is noodzakelijk dit gebied weer een krachtige uitstraling te geven. Verouderde bedrijfscomplexen moeten daarvoor tegen de vlakte. Dan het ik het over de panden van Bleckmann en de voormalige sociale werkplaats De Schakel. Daarnaast moeten we Bleckmann de ruimte geven om te groeien. Bovenal is het zaak een bedrijf, waar honderden plaatsgenoten hun boterham verdienen, voor Oldenzaal te behouden', kijkt Lempink richting provincie. 'Want als Hanzepoort Oost niet doorgaat hebben we een groot probleem. Nu al kunnen we haast niet aan de vraag voldoen van bedrijven die zich willen verplaatsen of op de lijst staan zich nieuw in Oldenzaal te vestigen. De druk op de nieuwe industriegebieden is enorm en zal dus nog verder toenemen als we Hanzepoort Oost kunnen vergeten.'

De oplossing voor dit probleem ligt in de visie van wethouder Lempink op het terrein dat Zwolle nog steeds op het oog heeft voor de combiterminal. Hij hoopt het provinciale bestuur over te halen definitief een streep te zetten door de combiterminal en het beoogde gebied aan het Oldenzaalse bedrijfterrein toe te voegen. 'Een ideale plek voor Bleckmann (TNT) en andere ondernemingen in de logistieke sector', meent de wethouder, die binnenkort weer met deze optie op zak naar Zwolle reist ( De Twentsche Courant Tubantia, 15 mei 2002).

Omdat de ontwikkeling van Hanzepoort Oost op korte termijn niet haalbaar is gebleken wordt gekeken naar andere opties. Om toch in de behoefte te kunnen voorzien aan bedrijventerrein voor transport en distributie wil de gemeente het bestaande bedrijventerrein Hanzepoort ten oosten van de Enschedesestraat, met ongeveer 15 hectare in westelijke richting uitbreiden (Hanzepoort West). Deze uitbreiding is tevens noodzakelijk om de gewenste uitbreiding voor de stalling van materieel van het bedrijf Heisterkamp BV te faciliteren en mogelijkheden te bieden voor de verplaatsing van transport- en distributiebedrijven uit de bebouwde kom. Momenteel wordt gekeken naar de mogelijkheden, maar planologisch en financieel komt men toch nog de nodige obstakels tegen.

5.2.3 *Vraag 3, redenen voor vestiging*

Nu beschreven is hoe de behoefte naar uitbreiding is samengesteld staan hieronder de belangrijkste redenen voor vestiging op de Hanzepoort. De verwachting was dat de gevestigde ondernemers bij de uitgifte van de Hanzepoort de kans hebben gekregen om zich te vestigen op een uniek terrein voor de logistieke sector. In de praktijk bleken zaken toch anders te zijn gelopen dan dat verwachtingen op basis van rapporten en artikelen vaak doen vermoeden.

De belangrijkste redenen voor de huidige ondernemers op de Hanzepoort staan beschreven in tabel 5.4.

**Tabel 5.4: Redenen vestiging Hanzepoort**


---

Veel bedrijven kenmerken Oldenzaal als centraal punt. Door de centrale ligging langs de A1 en de historische functie die Oldenzaal bekleedt als op- en overslag faciliteit geeft aan dat ze interessant is voor bedrijven uit de sector transport en distributie. Naast de centrale ligging geldt voor veel bedrijven ook een deel historie als belangrijkste vestigingsredenen.

Het is opmerkelijk dat, met uitzondering van Heisterkamp, geen enkel bedrijf duidelijk aangeeft dat Oldenzaal voor hen de beste plek is. Heisterkamp geeft als enige aan dat Oldenzaal strategisch gezien een belangrijk punt is en geografisch van grote waarde is voor hun kernactiviteiten. De andere bedrijven zeggen dit niet zo nadrukkelijk en geven meer algemene redenen voor vestiging aan die ook zouden kunnen gelden voor een ander bedrijventerrein. Zo zeggen enkele bedrijven wel dat Hanzepoort een centrale ligging kent maar zo zijn er meerdere terreinen in de omgeving met een dergelijke centrale ligging.

Marktpartijen, ofwel de ondernemers, kopen grond daar waar de prijs goed is en waar de mogelijkheden voor dat moment en de toekomst het meest gunstig zijn voor hun bedrijfsactiviteiten.

Tabel 5.4 geeft aan dat verscheidene factoren waaronder prijs van invloed zijn op redenen voor vestiging op de Hanzepoort. Deze redenen zijn onderdeel van de klassieke locatietheorie die in hoofdstuk twee aan de orde is geweest. Deze locatietheorie speelt dus wel degelijk een rol bij de vestiging van ondernemers op ondermeer de Hanzepoort.

Daarnaast valt uit tabel 5.4 op te merken dat Oldenzaal voor veel ondernemers strategisch gezien een belangrijk punt is. Dit sluit aan op de gedachte van de neoklassieke locatietheorie die meer aandacht heeft voor de werking van de markt en stelt dat opbrengsten belangrijk zijn voor een bedrijf. Oldenzaal als vestigingsplaats is voor veel bedrijven van belang voor een optimale bedrijfsuitoefening. De werking van de neoklassieke locatietheorie is ook op de (geïnterviewde) ondernemers binnen Oldenzaal van toepassing.

#### 5.2.4 Vraag 4, redenen om gevestigd te blijven

Door de houding van de gemeente Oldenzaal als transportstad en het 'unieke' bedrijventerrein Hanzepoort gericht op transport en distributie wordt een verwachting geschept. Het geeft een beeld van een bedrijventerrein met allemaal transportgerelateerde bedrijven die heel bewust de keuze hebben gemaakt voor grond binnen de gemeente Oldenzaal. In de realiteit blijkt dit echter geheel anders uit te vallen.

Vanuit de markt wordt gekeken naar prijs, aantal vierkante meters en geschiktheid voor optimale bedrijfsuitoefening. In de periode van uitgifte van de Hanzepoort zijn ondernemers zich gaan vestigen omwille van voldoende aanbod van grond voor dat moment en gericht op de toekomst. De reden om perse gevestigd te willen zijn op goederencentrum Oldenzaal speelt voor weinig ondernemers een directe rol.

Verschillende rapporten wezen uit dat Oldenzaal zich ook bevindt in de zone langs de A1 die zich kan ontwikkelen als en internationale transportschakel in Twente. Tijdens de interviews kwam ook de vraag om redenen te noemen waarom als bedrijf gevestigd te willen blijven op de Hanzepoort. De gevestigde ondernemers dienen immers als ultieme graadmeter om te onderzoeken of Oldenzaal geschikt is als stad binnen de internationale transportschakel-zone.

#### 5.5: Redenen om gevestigd te blijven op Hanzepoort



Voor transportbedrijf Heisterkamp is Oldenzaal strategisch gezien een heel belangrijk punt. Het bedrijf streeft naar een netwerk van vestigingen in de buurt van havens en industrieconcentraties op circa vierenhalf uur rijden van elkaar. Oldenzaal vormt hierin een centrale schakel.

Schenker wijst Hanzepoort/ Oldenzaal aan als de best mogelijke plaatst binnen Twente! De ligging aan de A1, voldoende arbeidspotentieel en goede arbeidsmoraal worden genoemd als sterke punten van de huidige vestiging. Tevens zijn de mensen en hun kennis het belangrijkste kapitaal van een onderneming wat ertoe leidt dat een onderneming niet snel zal verhuizen. Geografisch is Oldenzaal goed maar qua aansluiting en infrastructuur liggen er nog wel wensen. Hiermee doelt Schenker op het gemis van een snelle verbinding naar het noorden van Nederland en een snelle verbinding naar de bekende A18-problematiek die in Twente en Gelderland speelt. Dit betreft de verbinding Doetinchem - Enschede. Ook Bandsma heeft bewust voor Oldenzaal gekozen. Het is een locatie die uitstekend past bij zijn bedrijfsactiviteiten.

Oldenzaal is voor veel bedrijven optimaal omdat ze een scheidslijn vormt tussen Nederland en Duitsland. Transportvestigingen in Oldenzaal krijgen op die manier de kerntaak om te optimaliseren, over te laden en te plannen. TNT geeft geen hele sterke redenen om gevestigd te blijven binnen Oldenzaal. De centrale ligging, wat tijdens de verschillende interviews vaker is genoemd, boeit hem niet zoveel. " Oldenzaal heeft geen achterland", waarmee hij doelt op veel economische bedrijvigheid, mensen een (lucht)haven etc. Natuurlijk verplaats je een bedrijf niet zomaar dus dat is een reden om gevestigd te blijven maar voor uitbreiding zoekt TNT naar oplossingen zodra dit aan bod komt.



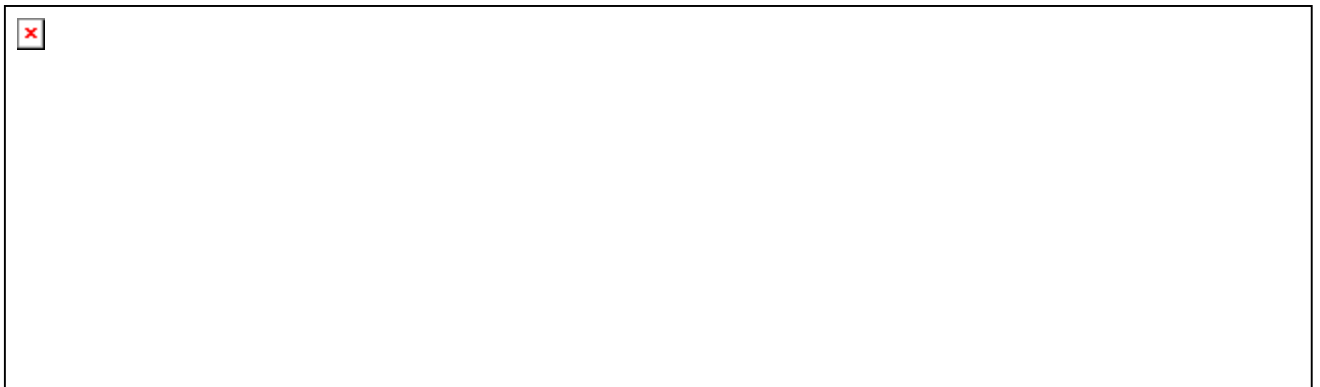
5.2.5 Vraag 5, Oldenzaal als transportknooppunt

Tabel 5.5 geeft ook een ondersteuning voor de behaviorale locatietheorie die duidelijk maakt dat een ondernemer niet volledig op de hoogte kan zijn van alle factoren die meespelen bij het kiezen van een juiste locatie. De bovenstaande voornaamste redenen om gevestigd te blijven op de huidige locatie of om te verplaatsen naar een andere locatie zijn een weergave van de behaviorale locatietheorie.

Uit tabel 5.5 blijkt over het algemeen wel dat Oldenzaal een centrale ligging kent en strategisch sterk is voor de gevestigde bedrijven. Naar aanleiding van provinciaal onderzoek naar de mogelijkheden tot het uitbouwen van de transportsector langs de A1 is destijds door de gemeente het ontwerpbestemmingsplan "Goederencentrum Oldenzaal" in procedure gebracht.

De vraag was echter hoe door de ondernemers gedacht werd over de gedachte 'Oldenzaal als transportknooppunt.' Deze bevindingen staan verwoordt in tabel 5.6.

**Tabel 5.6: Oldenzaal als Nederlands transportknooppunt**



Uitgaande van voldoende ruimte worden door drie bedrijven kansen gezien. Bekijk de onvoorstelbare verkeersontwikkeling en de toename van de verkeersdruk op de A1 van de laatste 6 à 7 jaar. Dat komt natuurlijk door het opengaan van de grenzen en verscheidene EU-landen die erbij komen waardoor een hele economie zich daar gaat ontwikkelen. Denk aan Polen, Tsjechië, Slowakije en die landen waar de economie nu een enorme vlucht neemt.

Daar is de A1 een centrale verkeersader voor en op dat gebied ligt Oldenzaal zeer gunstig! Oldenzaal noemt zich al transportstad maar zal voor betere voorzieningen en meer ruimte moeten zorgen mede doordat Hazewinkel gemengd bedrijventerrein is. De A1 vormt echt de oost- west corridor naar Berlijn maar in het verleden ging het transport voor Scandinavië ook langs deze route en dat is niet meer zo. Deze wordt nu meer via het noorden getransporteerd (Groningen- Winschoten).

Schenker vindt het een moeilijke stelling maar vindt dat er een tijd is geweest dat elke gemeente dacht dat ze een transportknooppunt moesten worden. Toch begrijpt hij niet goed waarom een gemeente zich graag wil profileren als transportstad. Als gemeente moet je zorgen voor een goede vestigingsbasis waar het fijne werken, wonen en recreëren is. Je kunt toch niet kiezen hoe je als gemeente 'op de kaart wilt komen'. Uitbreiding van industrie/ bedrijvigheid is voor 60 of 70% autonome groei. Bedrijven die uit de binnenstad vertrekken of groei van bestaande bedrijven. Elk bedrijf bepaalt uiteindelijk zelf vanuit zijn eigen vestigingseisen, zowel objectief als subjectief, waar ze zich gaan vestigen. Je moet als gemeente zorgen voor een stad waar het prettig wonen en werken is. Je kunt een nog zo goed bedrijventerrein hebben maar als middelbaar en hoger opgeleiden vertrekken en het arbeidsniveau daalt dan is het voor geen enkel bedrijf meer interessant om te gaan vestigen.

Transportbedrijf Kuipers en TNT vinden Oldenzaal als transportknooppunt een achterhaalde gedachte. Er is te weinig "achterland" om goederenstromen bij elkaar te brengen. Oldenzaal heeft Oost- Europa maar dit is volgens Kuipers niet interessant voor de Nederlandse wegvervoerders. De Oost-Europeanen zullen het uiteindelijke wegvervoer van ons overnemen. Oost- Europa is als markt wel interessant voor de Nederlandse expediteurs en regisseurs, maar hiervoor heb je een kantoor nodig met de juiste mensen en regisseurs en geen vrachtauto's met chauffeurs.


### 5.2.6 Vraag 6, vliegveld Twente

Door de ligging van de Hanzepoort vlakbij vliegveld Twente is gekeken naar ontwikkelingsmogelijkheden in de richting van de luchthaven. Zo werkt de gemeente Enschede samen met de Provincie Overijssel aan een nieuwe invulling van de Luchthaven Twente. Vanaf 2007 is de luchthaven geen militaire vliegbasis meer. Het plan is om het vliegveld een status van burgerluchtvaart te geven. De gemeente stelt in samenwerking met andere overheden, de provincie en gemeenten Hengelo en Oldenzaal, de ruimtelijke randvoorwaarden op voor de toekomst van de Twentse burgerluchthaven.

Om deze ontwikkeling een vliegende start te geven, is het project opgestart. Er is echter nog wel veel weerstand vanuit verschillende belangengroeperingen en allerlei richtinggevend prognoses en cijfers zien er ook nog niet rooskleurig uit. Wanneer men deze ambities vergelijkt met de werkelijke ontwikkeling van het in Duitsland snelst groeiende vliegveld bij Münster dan lijken de ambities van de plannenmakers voor luchthaven Twente daarmee op hol geslagen (Noordman, J. 2006). Een daadwerkelijke invulling voor de militaire vliegbasis is dus nog niet gevonden.

Om een indruk te krijgen van de ideeën van de ondernemers is hen gevraagd hoe zij aankijken tegen de ontwikkeling van een (vracht)luchthaven.

**Tabel 5.7: Ontwikkelingen op vliegveld Twente**



Uit de interviews blijkt bijna unaniem dat men geen geloof heeft in het bestaanrecht van een luchthaven. Kuipers en Heisterkamp geven aan dat het interessant zou kunnen zijn voor zowel zij als transportondernemers als voor de regio Twente. Wel zou vliegveld Twente een landingsbaan bezitten waar je met grote vrachtvliegtuigen kunt landen maar Heisterkamp verwacht veel opspraak vanuit de wijk Zuid- Berghuizen in Oldenzaal welke dan in de aanvliegeroute zal vallen.

Ook voor Kuipers zou vrachtluchtvaart ideaal zijn maar ook hij heeft er geen geloof in. Kuipers rijdt ook voor de luchthaven Münster, zo'n 80 km vanaf Enschede en hierbij is Twente al heel erg achtergebleven. TNT heeft destijds een vrachtkantoor gehad op de luchthaven Twente maar is vertrokken omdat het niet meer rendabel was. Weer wijst hij naar het achterland wat Twente mist.

### 5.2.7 Conclusies private partijen

De beschreven interviewvragen worden hieronder nogmaals per vraag met de belangrijkste uitkomsten kort en bondig beschreven.

- **Het aantal hectares grond per bedrijf.**

Over het algemeen beschikken de geïnterviewde transportondernemingen in Oldenzaal over een gemiddeld terrein van 1 tot 2 hectare grond. Uitschieter is echter Heisterkamp met plus minus 10 hectare grond wat niet in verhouding staat tot de andere transportondernemingen.

- **Behoeftte aan uitbreiding**

Door de verschillen in activiteiten binnen de transportondernemingen bleek de behoefte naar uitbreiding niet eensgezind. Er is sprake van dringende behoefte aan uitbreiding door twee bedrijven maar daarentegen wordt ook de behoefte aan 'vervanging' genoemd. Laatstgenoemde gaat dan wel niet direct gepaard met extra ruimte maar er zal wel in haar wensen tegemoetgekomen moeten worden. Bedrijven met een meer specialistische activiteit hebben niet zozeer dringend behoefte aan uitbreiding.

- **Redenen vestiging Hanzepoort**

De belangrijkste reden voor vestiging blijkt voor met name de grootste transportondernemer Heisterkamp de strategische ligging van bedrijventerrein Hanzepoort aan de A1. Daarnaast wordt De Hanzepoort gezien als de poort naar de Benelux en vormt het dus een goed snijpunt voor het opdelen van processen. Toch vormen ook een stukje historie en de op dat moment te verkrijgen gronden en te huren opstallen een belangrijke reden van vestiging in tegenstelling tot de welbekende strategische ligging die door velen als hoofdreden wordt gezien.

- **Redenen om gevestigd te blijven op Hanzepoort**

In tegenstelling tot de vorige vraag is de belangrijkste reden om De Hanzepoort niet te verlaten voor het grootste gedeelte van de ondernemers wel de geografische ligging. Als onderneming wordt een keuze voor een bepaalde markt gemaakt waarin de vestigingslocatie goed past. De overname van een Oldenzaals bedrijf door een wereldwijde onderneming als TNT leidt ertoe dat de geografische ligging van Oldenzaal voor hen niet in hoge mate van belang is.

- **Oldenzaal als Nederlands transportknooppunt**

Vijf van de zes geïnterviewde bedrijven is het met de stelling eens in die mate dat ze allemaal de opmerking plaatsen van te weinig ruimte en 'achterland' in de gemeente Oldenzaal. Met achterland doelt men op een groot gebied waar goederenstromen kunnen worden samengebracht. Het bedrijf Schenker onderschrijft de stelling met de opmerking dat je als gemeente je stad moet profileren als een stad waar een grote diversiteit aan industrie goed is.

- **Ontwikkelingen op vliegveld Twente**

Bijna unaniem wordt gesteld dat men geen geloof heeft in het bestaansrecht van een luchthaven. Een vrachtluchthaven zou ideaal kunnen zijn maar door ondermeer te weinig 'achterland', geen initiatieven vanuit de gemeente Enschede, toekomstige opspraak vanuit de wijk Zuid-Berghuizen in Oldenzaal en de enorme ontwikkeling van de luchthaven Münster /Osnabrück heeft men geen geloof meer in zowel haar ontwikkeling als bestaansrecht.

### 5.3 Publieke partijen

Voor de interviews van de private partijen is gekozen voor een uniforme vragenstructuur die als leidraad diende tijdens de gesprekken met de ondernemers en zodoende de juiste informatie verschafte. Tijdens de gesprekken met de publieke partijen zijn verschillende interviews opgesteld en is geen uniforme vragenstructuur gehanteerd. Omdat de kenmerken, visies en ontwikkelingen van verschillende gemeenten centraal stonden is de keuze gemaakt voor een gericht interview. Om veel informatie te verzamelen werd de geïnterviewde veelal aan het woord gelaten en niet beperkt door de vastomlijnde structuur van een vragenlijst.

#### 5.3.1 Interview de heer J. Lempsink, ex-wethouder gemeente Oldenzaal.

De heer Lempsink is ruim twaalf jaar wethouder geweest binnen de gemeente Oldenzaal en heeft in februari 2006 zijn baan als wethouder opgezegd.

Uit het interview met de heer Lempsink kwam naar voren dat de behoefte naar uitbreiding er zeker is. Zeker als het om Heisterkamp gaat waar de gemeente Oldenzaal nu al zo'n drie jaar mee bezig is. Datzelfde geldt voor Schenker welke twee jaar geleden ook grote plannen had om een concentratie binnen Oldenzaal te hebben. Er is op dit moment weinig vraag van nieuwe T&D bedrijven die zich aanmelden in Oldenzaal voor grond. Het gros van de bedrijven die binnen Oldenzaal gevestigd zijn, en dan voornamelijk de grotere bedrijven, hebben behoefte aan uitbreiding maar bijna geen mogelijkheden. In het ontwerpbestemmingsplan "Goederencentrum Oldenzaal" uit 1988 hebben zowel de gemeente Oldenzaal als de provincie invloed gehad.

Oldenzaal had de behoefte aan T&D want ze hadden Bleckmann (nu TNT), Beijer (twee grote transporteurs) en van Gend & Loos en eigenlijk is daardoor de behoefte naar uitbreiding ontstaan. De A1, spoorweg en nabijheid van de luchthaven waren belangrijke elementen om te kiezen voor T&D juist in Oldenzaal! In het Oosten was Oldenzaal de aangewezen plaats om zich te ontwikkelen als sterk in T&D door haar afrit aan de A1. Daarnaast is het klimaat in Oldenzaal vanuit historie altijd iets met T&D geweest en dit zal mede bepalend zijn voor vestiging van bedrijven. Dit is tekenend voor een grensplaats want je ziet het nu ook in Gildehaus gebeuren. Dit is een grensplaats net aan de andere kant van de grens maar ook centraal aan de A1.

Het Hanzepoort is in eerste fase grotendeels uitgegeven door een consortium van private partijen. Een tweede fase is grotendeels door een groot bouwbedrijf Wessels uitgegeven. De gemeente Oldenzaal heeft voor wat betreft de uitgifte van Hanzepoort de regie niet in handen gehad. Hierdoor zijn bedrijven gevestigd op locaties welke de gemeente graag anders ingevuld had gezien. Hanzepoort is erg belangrijk geweest om de economie van Oldenzaal weer wat impulsen te geven. Dat stamt nog uit het verleden toen naar de dip van de textiel Oldenzaal weer opnieuw moest opbloeien. Ieder bedrijf wat je toen binnen kon halen daar was je blij mee omdat het een bijdrage leverde aan de werkgelegenheid. Men keek in die tijd niet zo nauw naar wat zich afspeelde op bijvoorbeeld een Hanzepoort. Achteraf gezien jammer want als gemeente moet je zelf over grond kunnen bepalen en invullen qua vestiging.

Ten aanzien van de ontwikkeling van het Hazewinkel heeft de gemeente geleerd van ervaringen uit het verleden, met name Hanzepoort. Dit terrein blinkt uit in diversiteit van bedrijven maar kent ook enkele transportbedrijven. Deze horen hier eigenlijk niet thuis maar om vertrek te voorkomen zijn ze nu op het Hazewinkel gesitueerd ondanks dat hier geen transport gevestigd mocht worden! De heer Lempsink is er geen voorstander van onbeperkt ruimte te geven aan transportbedrijven. Dat is een bepaalde grenswaarde en dat moet je samen met omliggende gemeenten en samen in de regio oppakken. Zodoende zijn er plannen ontstaan voor een Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT) van 180 hectare nabij Almelo waar bedrijven die veel grond vragen naar toe moeten. Het RBT is een samenwerking tussen Almelo, Hengelo, Borne en Enschede en de eerste plannen zijn gestart in 1994.

In eerste instantie heeft de heer Lempsink ook een hele tijd in de werkgroep gezeten van het RBT. Later werd duidelijk dat dit meer een samenwerking werd tussen Almelo, Hengelo, Borne en Enschede en deed Oldenzaal niet meer mee. Dit kwam mede door de samenstelling van Netwerkstad, die achter 'de schermen' tot stand is gebracht en waar Oldenzaal niet in thuishoorde. Netwerkstad is een stedenband bestaande uit de gemeenten Enschede, Hengelo, Borne en Almelo.

Momenteel zit de gemeente Oldenzaal wel weer bij de besprekingen van het RBT. Dit komt mede door de aansluiting van Oldenzaal bij Netwerkstad, welke een samenwerking vormt tussen de hierboven vermelde gemeenten om gezamenlijk plannen en beleidsvisies te initiëren en tot ontwikkeling te krijgen. Het betreft echter geen orgaan maar puur een samenwerking van mensen die binnen de verscheidene gemeenten werkzaam zijn. Bij het RBT zal veel logistiek horen. Voor het RBT is al veel grond aangekocht maar er moeten nog tal van procedures doorlopen worden. De transportbedrijven uit Oldenzaal zullen zich daar niet gaan vestigen. Volgens de heer Lempsink bewegen deze bedrijven zich op een andere markt en daarnaast hebben zij de visie voor de toekomst wel neergezet en deze ligt niet in Almelo.

Door het gebrek aan ruimte binnen de gemeente kan Oldenzaal zich niet meten aan andere distributiecentra in Nederland als Venlo, Coevorden, Nieuweschans of Rotterdam. Qua ruimte hebben deze plaatsen veel meer te bieden. Wanneer je daarentegen de ligging van Oldenzaal aan de A1 denkt dan heeft Oldenzaal meer te bieden dan Nieuweschans of Coevorden. Een verkeersader bepaald in dit soort zaken altijd nog of het goed gaat of niet. De ontwikkeling van de A1 de afgelopen 10 jaar is onvoorstelbaar en dit zal de komende 5 tot 6 jaar steeds erger worden.

De ex-wethouder gelooft dat wanneer Oldenzaal voldoende ruimte had gehad ze op het gebied van transportknooppunt een topper geweest zouden zijn! De luchthaven Twente had hierin een centrale rol kunnen spelen. Sinds er sprake is van de sluiting van de militaire luchthaven Twente door defensie wordt er gespeculeerd over invulling van dit terrein. Als men dit eerder had geweten dan waren er waarschijnlijk hele andere plannen ontstaan en was het een interessante discussie geworden waar het RBT te ontwikkelen.

Voor het gebied luchthaven Twente denkt de heer Lempsink nu aan hoogwaardige industrie. Het is goed voor Twente en je moet op niveau gaan zitten. Zoals uit de interviews met de ondernemers bleek ziet ook de heer Lempsink weinig in het bestaan van een luchthaven. Leg een snelle en goede (spoor)verbinding van Hengelo naar Münster/ Osnabrück. De luchthaven is een fantastisch gebied met vele kansen waarin Oldenzaal een belangrijke rol kan spelen. Euregionaal denken is wat de ex-wethouder nastreeft en het gebied Twente - Münster vormt daarin een gouden driehoek in Europa.

Op het vlak van uitbreiding voor T&D is er nooit samengewerkt met omliggende gemeenten. Voor de uitbreiding van Hanzepoort Oost had men meer kunnen doen met de gemeente Losser maar door de beperking van ondermeer stuwwallen gaf de natuur aan wat daar gedaan kon worden qua ontwikkeling en is geen samenwerking tot stand gekomen. Privé-eigendom van een particulier heeft ertoe geleid dat de gemeente de exploitatie niet rond kon krijgen en daarom Hanzepoort-Oost niet ontwikkeld is. Hierdoor zijn uitbreidingsmogelijkheden voor T&D deels misgelopen en moest de gemeente naar andere oplossingen zoeken. De gemeente had voor transportbedrijf Heisterkamp het gebied naar de luchthaven willen ontwikkelen omdat Enschede daar 20 hectare voor industrie wilde ontwikkelen.

Oldenzaal is een onderdeel van Twente en de meest geschikte plek voor T&D. Een gezamenlijk probleem in Twente is de werkgelegenheid en je moet samen kijken naar een oplossing. Er moet een overall visie zijn voor het gebied. Zijn voorkeur heeft dan ook om niet alleen te kijken naar het gebied Twente maar ook kijken naar je oosterburen. Daar zijn mogelijkheden en je moet het meer zoeken in internationale samenwerking. Er zijn voorbeelden (bedrijventerrein Gildehaus vlak over de grens, plus minus 10 km) te noemen dat Nederlandse bedrijven naar Duitsland gaan door de verdragende werking van T&D en ruimte binnen Twente. Aan de Duitse kant liggen in principe veel meer mogelijkheden dan aan de Nederlandse kant.

Voor de toekomst zal Oldenzaal de rol vervullen aansluitend bij Netwerkstad maar wel met behoud van haar subregionale functie. Een gemeentegrensherziening zou volgens de heer Lempsink wel plaats moeten vinden. Je wilt als regio 'gezamenlijk' problemen oplossen dus dan stopt de grens niet bij een naburige gemeente. Hij vindt dat iemand van 'bovenaf', bijvoorbeeld de provincie moet kunnen zeggen hoe een gebied wordt ingevuld en een grenscorrectie kan dan onomkomelijk zijn. Als Oldenzaal, dan wel Netwerkstad mee wil in de lijn van gebeurtenissen en ontwikkelingen van Twente in zijn totaliteit dan zal het mee moeten gaan in ontwikkelingen. De gemeente Oldenzaal zal door haar ligging altijd een centrale plaats innemen binnen de regio Twente.

Het gebied Hanzepoort-West kan nog wel twee tot drie jaar duren voordat het ontwikkeld zal worden. Het gebied is bestemd voor uitbreiding van Heisterkamp en zal wellicht in faseringen gaan gebeuren. Daarmee is de uitbreiding voor Hanzepoort ten einde tenzij zich op de luchthaven iets gaat ontwikkelen wat tot mogelijkheden kan leiden. Het is niet uitgesloten dat Hanzepoort-Oost over een tijdje weer wordt besproken om te kijken naar mogelijkheden. Wat betreft het combiterminal gebied wordt overleg gepleegd met

de provincie. Zij heeft het grootste gedeelte van deze gronden in bezit en kan ze doorzetten naar de gemeente Oldenzaal of er zelf iets ontwikkelen. De ontwikkeling van een combiterminal in Oldenzaal is nu helemaal van de baan en hoort volgens de heer Lempsink ook thuis bij het gebied bedrijventerrein Gildehaus. Dit bedrijventerrein is momenteel nog flink in ontwikkeling en er zijn veel Nederlandse bedrijven gevestigd. De heer Lempsink heeft vertrouwen in dit gebied wat voor 16 euro/ m<sup>2</sup> wordt uitgegeven.

Wat betreft de ervaring met de Oldenzaalse ondernemers als het gaat om initiatieven ontbreekt er een duidelijke visie vanuit de markt. Bij gebrek aan ruimte en uitvoering van andere plannen weet men de gemeente te vinden, maar vaak kan een gemeente niet direct voldoen aan de vraag van ondernemers. Op dit gebied zal er altijd een spanningsveld blijven tussen gemeente en ondernemers, ofwel publiek en privaat.

In 2003 heeft er een gemeentelijke herindeling plaats gevonden en volgens de heer Lempsink is daar als gemeente een grote kans gemist. Er had meer grond bij Oldenzaal gemoeten en men had de omliggende dorpen Weerselo en Rossum bij Oldenzaal moeten trekken. De vraag welke rol de gemeente Oldenzaal krijgt op de lange termijn staat nu opgenomen in het collegeprogramma. Ten aanzien van Netwerkstad Twente (Almelo, Borne, Hengelo en Enschede) heeft elke gemeente haar speerpunten opgenomen en deze mogen niet in strijd zijn met de samenwerkende gemeenten. Oldenzaal zal binnen Netwerkstad opereren maar haar subregionale functie behouden. Over de rol die Oldenzaal moet vervullen wordt momenteel nog gediscussieerd.

### 5.3.1.1 Schematische samenvatting en conclusie interview

De verschillende vragen en kernantwoorden zijn samengevat in bijgaand schema.

**Tabel 5.8: Schematische samenvatting interview**



Uit het interview kan geconcludeerd worden dat de gemeente Oldenzaal zich zelf graag een rol toebedeelt op de markt voor het aantrekken en behouden van bedrijven uit de sector transport en distributie. Men ziet zich zelf als een logistiek centraal punt dat goede mogelijkheden biedt voor wat betreft de geografische vestiging of uitbreiding van de sector.

Echter, er zijn kanttekeningen te maken. Ten eerste beschikt de gemeente over te weinig grond voor het realiseren van haar ambities. Daarnaast sluiten de uitgesproken ambities niet altijd aan bij de praktische uitvoeringen. Men wil enerzijds graag samenwerken met omliggende gemeenten maar anderzijds beschouwt men zich als een deels centraal functionerende gemeente met een subregionale functie. Daarnaast maakt Oldenzaal geen deel uit van de netwerkstad (en dat zijn toch de direct om haar heen liggende gemeenten) en neemt zij geen actief deel in het RBT.

Kortom men wil samen werken om hiermee haar grondvolume uit te breiden (men praat zelfs over het eventueel verleggen van gemeente grenzen). Vervolgens geeft men aan zelf een centrale rol te willen spelen vanwege haar ligging. Dit staat in de basis waarschijnlijk toch een diepgaande samenwerking in de weg om de eenvoudige reden dat de gemeente Oldenzaal te weinig in heeft te brengen.

5.3.2 *Interview de heer K. van den Bos, wethouder gemeente Losser.*

Door de centrale ligging van de gemeente Losser ten opzichte van de gemeente Oldenzaal en daarnaast het Lossers grondgebied welke grenst aan het eventueel toekomstig te ontwikkelen Hanzepoort-Oost, is deze gemeente benaderd voor een interview. De aangrenzende gemeente Dinkelland is minder relevant in deze kwestie en daarom ook niet benaderd voor een interview.

De heer van den Bos van de gemeente Losser gaf aan dat er door de gemeente Losser ook een bedrijvigheidsplan is opgesteld die sprak over een behoefte van 11 hectare daar waar nog geen 4 hectare beschikbaar was. Inmiddels is er nog niet meer beschikbaar, noch op papier noch in de praktijk en daaruit valt te concluderen dat de vraag binnen de gemeente Losser het aanbod ver overstijgt. De gemeente Losser heeft als speerpunt recreatie en toerisme en er zal door de gemeente niet worden ingezet op de branche T&D. De gemeente heeft enkele kleinere transportbedrijven en één groot bedrijf uit de T&D branche. Formeel vragen deze bedrijven niet om uitbreiding maar de gemeente weet dat deze bedrijven lastig zitten. Ze uitten zich niet duidelijk omdat ze weten dat ze dan weg moeten.

Het ruimtelijk ordeningsbeleid van de gemeente Losser is ook niet gericht op het behalen van synergetische voordelen die voortvloeien uit de ligging van de gemeente aan de A1.

Op het gebied van invulling van gronden is er zeker behoefte aan samenwerking met naburige gemeenten. Zo zullen de gemeenten Losser, Dinkelland en Tubbergen zich verder ontwikkelen als plattelandsgemeenten en beleid gaan voeren. Daarnaast zal Losser zich meer richten op haar contacten met Gronau. De plannen mogen nooit bij de grens van Duitsland ophouden. Voor ontwikkelingen kijk je over de grenzen heen en mag je je als gemeente niet laten beperken door grenzen. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein in onder andere Gildehaus ziet hij wel problemen ontstaan door het vertrek van bedrijven. Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat komen hiermee wel onder druk te staan.

De heer van den Bos ziet ook wel mogelijkheden om met de gemeente Oldenzaal samen te werken voor de ontwikkeling van Hanzepoort-Oost. Een gezamenlijke ontwikkeling zou interessant kunnen zijn door de gronden van Losser die grenzen aan Hanzepoort-Oost. Er is nog geen contact over met de gemeente Oldenzaal maar de gemeente Losser staat altijd open voor een gesprek.

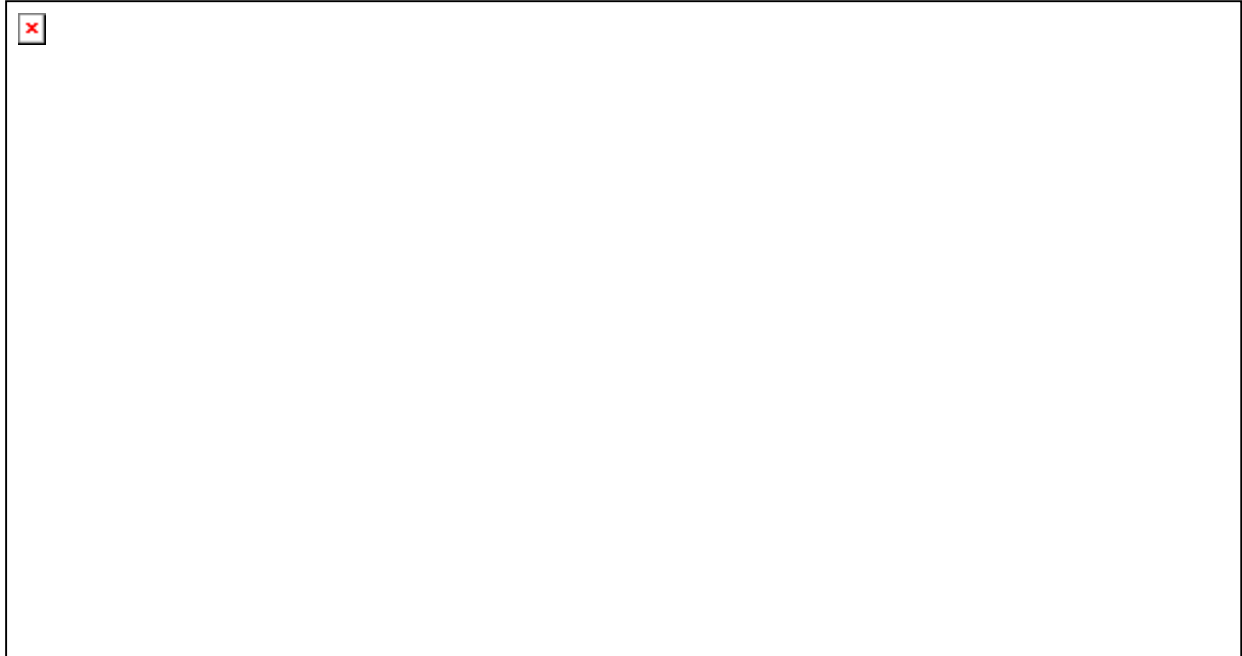
Ten aanzien van de branche T&D betreft Twente een belangrijke doorvoerhaven en is het van belang om over distributiefaciliteiten te beschikken. De A1 is een centrale ader en uitermate belangrijk. Zijn visie omtrent de luchthaven is om een koppeling te maken tussen innovatie en luchthaven.



### 5.3.2.1 Schematische samenvatting en conclusie interview

De verschillende vragen en kernantwoorden zijn samengevat in bijgaand schema.

**Tabel 5.9: Schematische samenvatting interview**



De gemeente Losser ziet geen rol voor zich weg gelegd voor wat betreft terreinontwikkelingen op het gebied van transport en distributie. Sterker nog er is eerder sprake van een stukje demotiveringsbeleid.

De huidige vraag naar industriële grond overstijgt ruim het aanbod (dit is bekend bij de gemeente). Men is echter niet voornemens om actief nieuw beleid te formuleren die deze spanning zou kunnen wegnemen. Het beleid richt zich voornamelijk op een prominente rol op het gebied van recreatie en toerisme.

Kortom, indien er samenwerking wordt gezocht in de richting van de gemeente Losser op het gebied van terreinontwikkeling voor de branche transport en distributie, ziet zij geen actieve rol voor zich zelf weg gelegd. Men staat open voor een participatie in een ontwikkeling maar erkent dat hier nog geen concrete gesprekken over gevoerd zijn.

### 5.3.3 Interview de heer Nyhuis, Geschäftsführer GGB

Op grond van het feit dat er pal over de Duits- Nederlandse grens op 6 km afstand van het terrein Hanzepoort in Oldenzaal een ontwikkeling gaande is waarvan verwacht wordt dat dit nu al van veel invloed is en in de toekomst van veel invloed zal zijn op de ontwikkelingen rondom Oldenzaal is contact gezocht met de Kreis Nordhorn waaronder dit nieuw ontwikkelde industrieterrein in Gildehaus valt. Er is contact ontstaan met de heer Horst Nyhuis, welke geschäftsführer van de GGB is. GGB staat voor: Grundstücks- und Entwicklungsgesellschaft Landkreis Grafschaft Bentheim GmBh. Op 19 juni 2006 is een interview afgenomen en van dit interview in de Duitse taal staan hieronder de belangrijkste zaken samengevat.

De initiator van het betreffende industriegebied in Gildehaus was een Nederlandse ondernemer welke een optieovereenkomst had gesloten met een grondeigenaar voor totaal 25 hectare. Deze Nederlandse ondernemer is met zijn plannen naar de Kreis Bentheim gegaan waar de heer Nyhuis op dat moment hoofd grondzaken was. Men vond de plannen van deze ondernemer interessant ondanks een ander uitgangspunt dat gronduitgifte een zaak is van de overheid en niet een zaak is van een particulier initiatief met een ontwikkelaar zoals dat in Nederland vaak het geval is. Ervaringen met de Nederlandse ontwikkelaars waren vaak weinig positief maar men stond wel versteld van de enorme vraag die ging ontstaan toen bekend werd wat men van plan was te ontwikkelen zo vlak aan de autosnelweg A1 van Amsterdam naar Berlijn.

De uitgifte liep zo goed, we spreken dan vanaf 1990, dat ze in 1993 met de tweede fase konden beginnen. Ook de uitgifte van deze tweede fase liep zeer voorspoedig. In eerste instantie heeft men het standpunt ingenomen dat men toe wilde naar een gedifferentieerde structuur van bedrijfsactiviteiten en er voor moest waken dat er geen monostructuur van bijvoorbeeld alleen transport en distributie / logistiek ging ontstaan. In eerste instantie was de vraag een vraag die voortkwam uit de kleinere bedrijven die zich voornamelijk bezig hielden met groothandel, logistiek, kleinindustrie en constructiebedrijven. Deze gedifferentieerde aanpak is tot eind negentiger jaren gehanteerd. Er is met een eerste aanzet van 25 hectare begonnen en op dit moment heeft het betreffende bedrijventerrein een omvang van 125 hectare. Bij de samenstelling van de prijs per vierkante meter is er vanuit gegaan dat met name hier niet overvraagd moest worden om het voor ondernemers zo aantrekkelijk mogelijk te maken zich daar te vestigen. Bedrijventerrein Gildehaus ligt in een förderungs-gebied waar de arbeidsplaatsen die nu geschapen worden van groot belang zijn. De eerste grond is aangeboden voor een prijs van 6 DM per vierkante meter. Een prijs die op dat moment een tiende was van de grondprijs die men vlak over de grens aan de Nederlandse kant betaalde. Door deze grondprijs was de toevloed van Nederlandse ondernemers naar die plek erg groot. Ongeveer 70% van de bedrijven die zich daar vestigen zijn bedrijven uit Nederland. Voor de Kreis Bentheim betekende dit pure groei van de werkgelegenheid en dat sprak met name de politiek aan.

De subsidiestroom, in dit geval het volledig subsidiëren van de infrastructuur door de Landesregierung Nord-Rein Westfalen, hield op de midden jaren negentig als gevolg van het feit dat veel overheidsgelden bestemd dienden te worden voor andere activiteiten. Onder andere dit in verband met de overname van het voormalige Oost-Duitsland, is de Kreis en de hieronder vallende gemeente Uelssen, Neuenhaus, Nordhorn, Bad-Bentheim en Gildehaus voorgesteld om deze activiteit onder te brengen in een separate vennootschap, in het Duits GmBh. De aandelen van deze GmBh waren volledig in handen van de Kreis zodat deze ook de zeggenschap volledig bleef houden. Via deze GmBh kan worden opgetreden in de markt als ontwikkelaar van niet alleen industrieterreinen in de Kreis, maar ook zorgen voor woningbouwprogramma's in de diverse gemeenten welke tot de Kreis behoren. In totaal ging het om circa 1500 hectare.

Dit is goedgekeurd door de Kreis (de Kreis is een publiekrechtelijk orgaan), met als gevolg dat de heer Nyhuis als volledig gevolmachtigde snel en zonder ruggespraak kan optreden in de markt. Dit was voor Duitsland uniek. Het voordeel van deze situatie was dat de gelden die in de woningbouwontwikkeling verdiend werden in konden vloeien in de ontwikkeling van bedrijventerreinen zodat ze zonder subsidie op eigen benen konden draaien en zelfs continue in de zwarte cijfers bleven. Het gevolg daarvan was dat ze de bedrijventerreinen voor zeer aantrekkelijke prijzen konden aanbieden, zo ook het terrein in Gildehaus. Vanaf dat moment was de heer Nyhuis directeur van de GGB GmBh.

Het uitgangspunt was nu:

- Stimuleren van arbeidsplaatsen door middel van gronduitgifte tegen een zeer concurrerende prijs.
- Weinig bureaucratie door snel te kunnen beslissen
- Bestemmingsplannen konden snel tot stand gebracht worden omdat de Kreis immers de enige aandeelhouder van de vennootschap was, met als gevolg dat ze planologisch maar summier dienden voor te bereiden. Later hebben ze bij grotere ontwikkelingen separate GmbH's opgericht waarin de betreffende gemeente voor 50% deelnam en de Kreis ook voor 50%. Dit systeem loopt geweldig. De politieke acceptatie is enorm en ze blijven op die manier toch vlak bij de burger staan. De hele 'handling' van dit gebeuren wordt centraal bij de GGB afgewikkeld.

Vanaf het begin voelde de Kreis Bentheim zich niet gebonden aan transport en distributie om de eenvoudige reden dat ze geen mono-structuren wilden maar uit waren op een grote diversiteit van ondernemingen. Ze voelden wel dat T&D een groot onderdeel zou gaan uitmaken van de vierkante meters die uitgegeven zouden worden, doch op voorhand wilden zij zich niet zo profileren. Momenteel is men zover dat ze ook volledig open zijn voor T&D omdat men niet om de vraag vanuit deze sector heen kan.

Wat betreft de Nederlandse autoriteiten heeft de heer Nyhuis geen enkel contact. Er is ooit een poging gedaan om met de gemeente Lossler in euregionaal verband iets te doen maar dit is op niets uitgelopen omdat de Nederlandse overheden blijkbaar behoorlijk vastgesnoerd zitten in planologische kaders waaraan men zich dient te houden omdat deze van hogere overheden worden vastgesteld. De GGB heeft daar minder last van zeker niet in de constellatie waarbinnen zij op dit moment de ontwikkeling en uitgifte van terreinen plegen.

Inmiddels kan de GGB een redelijke inschatting maken van de toekomstige vraag. Er wordt rekening gehouden met het feit dat ze behoorlijk wat hectares op voorraad moeten hebben. Op dit moment is er ongeveer 45 hectare uitgeefbaar in portefeuille maar aan de andere kant van de weg zijn inmiddels al tientallen hectares aangekocht zodat ze voor de komende jaren verder kunnen groeien. Dan kan gedacht worden aan een gebied van meer dan 200 hectare!

De vraag naar percelen in Gildehaus wordt op dit moment alleen maar groter. Met name de Duitse bedrijven beginnen zich steeds meer te interesseren voor dit terrein, vooral ook omdat het ligt aan de auto-snelweg. Wat wel opvalt is dat bedrijven uit de sector transport en distributie zich steeds meer aandienen als kandidaat en op dit moment wordt daar niet omheen gegaan maar de vraag ingevuld. Opvallend is dat momenteel, voor wat betreft de Hollandse bedrijven, enkele grote bedrijven uit de branche transport en distributie zich hier al hebben gevestigd. Systematic, welke ook op de Hanzepoort in Oldenzaal is gevestigd, VHB wat staat voor een combinatie van de transportbedrijven Vaartjes en Haarman uit Enschede en Bolk uit Almelo. Deze laatste is een zeer grote partij binnen hun terrein geworden. Ook praat men nog over een partij die vergevorderde plannen heeft voor het bouwen van een vries- en koelhuis en een partij die vergevorderde plannen heeft voor het bouwen ten behoeve van afvalverwerking en de daarbij behorende logistiek. Dit zijn allemaal Nederlandse bedrijven welke zich hebben voorgenomen om zich op dit terrein te vestigen. Momenteel stelt de heer Nyhuis dat de vraag groot is en ze hard moeten werken om deze vraag in te kunnen vullen.

Voor de betreffende ondernemingen die zich op het bedrijventerrein Gildehaus willen vestigen zijn er mogelijkheden om via de N-Bank uit Hannover te komen tot een stuk extra ondersteuning.

De heer Nyhuis gaf nog aan dat hij op geen enkele wijze toe zou staan dat particuliere ondernemingen cq. ontwikkelaars zich zouden gaan mengen in de ontwikkeling van dit bedrijfspark. Hij is van mening dat de aparte GmbH structuur zoals deze nu door hem wordt geleid, met als enige aandeelhouder de overheid een zeer goede oplossing is waar hij niet vanaf wil stappen. Daarnaast voorziet hij ook geen politieke wil om er vanaf te willen stappen bij de betrokken gemeente.

Op dit moment kan er door de GGB alleen maar geconstateerd worden dat er van de 91 ondernemingen die zich de laatste tijd gevestigd hebben 80 nieuw zijn en slechts 11 vervangend (GGb, m rz 2006). Dit is voor een "Vorderungsgebiet" een geweldige ontwikkeling. Voor de GGB blijft het eerste doel arbeidsplaatsen doch kan men nu al merken dat een tweede bijkomend doel niet onbelangrijk is en dat zijn de belastinginkomsten die deze activiteiten uiteindelijk gaan genereren. Op dit moment is men zover dat daar redelijk positieve ontwikkelingen in te zien zijn en ze de vruchten van langjarig ontwikkelen kunnen gaan plukken.

Op grond van het interview met de heer Nyhuis en zijn opmerking over mogelijkheden voor ondersteuning voor nieuwe bedrijven is contact gezocht met de N- Bank in Hannover. Er is gesproken met de heer Dorst over de mogelijkheden om subsidie te verkrijgen voor vestiging op het betreffend terrein in Gildehaus. Een korte uiteenzetting volgt van datgene wat besproken is. De heer Dorst gaf aan dat er op dit moment zeer zeker "forderungsgelden" beschikbaar zijn voor dit gebied maar dan wel voor activiteiten zoals die door hen in hun aanbiedingen zijn omschreven. Opvallend was dat men uitsluitend fors subsidie wilde verstrekken voor activiteiten welke een meer toegevoegde waarde gaven aan een dienst of een product. Waar men niet op zat te wachten en waar ook geen subsidie voor gegeven werd was met name transport en logistieke activiteiten. Het standpunt daarover was heel duidelijk. Deze activiteiten voegen weinig toe aan de dienst of het product en worden derhalve niet financieel ondersteund. Wel is er financiële ondersteuning mogelijk voor met name logistieke activiteiten welke erop gericht zijn om het product een meerwaarde te geven zoals het verpakken van een product, het verkleinen van een product, het uitsorteren van een product etc.

Het was van belang om ook even met deze instantie te praten zodat een beter beeld zou ontstaan van de financiële consequenties in positieve zin bij vestiging in een omgeving zoals deze zich in Gildehaus voordoet. Een lage grondprijs met ook nog eens een subsidie zou voor veel ondernemers een reden kunnen zijn om zich daar te gaan vestigen. Nu dit voor transport en distributie nauwelijks het geval is kan hieraan minder waarde worden gehecht.

### 5.3.3.1 Schematische samenvatting en conclusie interview

De verschillende vragen en kernantwoorden zijn samengevat in bijgaand schema.

**Tabel 5.10: Schematische samenvatting interview**



Uit het interview met de heer Nyhuis komt duidelijk naar voren dat men (ontwikkelaars en beleidsmakers binnen de GmbH = 100% overheid) niet had verwacht dat de ontwikkeling en uitgifte van de grond een dermate groot succes zou zijn. Tegelijkertijd is men zich er wel terdege van bewust hoe te handelen in de verdere uitgifte en ontwikkeling.

Men heeft duidelijke regels en kaders waarbinnen geacteerd wordt. De overheid geeft de gronden uit en formuleert beleid op lokaal niveau vanuit de opgerichte GmbH. Men laat pertinent geen private partijen toe en werkt nauwelijks samen met andere lokale overheden of instanties. Kortom, de ontwikkeling en uitgifte is duidelijk ingekaderd en niet makkelijk toegankelijk voor derden. Dit is een essentieel verschil met Nederlandse vastgoed ontwikkeling en uitgifte.

De operationele slagvaardigheid is zeer efficiënt. Men is goed in staat om het geformuleerde beleid gegedegen ten uitvoer te brengen. Het beleid wordt immers in de GmbH geformuleerd door de overheid en vanuit diezelfde GmbH ten uitvoer gebracht onder toezicht van diezelfde overheid. Op deze wijze houdt de overheid de regie maar initieert ze tegelijkertijd een lokale ontwikkeling door de uitvoer over te laten aan lokale autoriteiten.

De denkwijze van bovenstaand geheel is interessant voor Oldenzaal en verdient serieuze aandacht voor eventuele toekomstige ontwikkelingen. Oldenzaal geeft zelf aan de toekomstige regie te willen voeren en Duitsland laat middels een creatieve constructie zien dat dit ook kan.

## 6 Conclusies

### 6.1 Inleiding

Tot slot van dit onderzoek worden de belangrijkste conclusies weergegeven. Aan de hand van de onderzoeksvragen en de onderzoeksresultaten wordt een antwoord geformuleerd op de doel- en probleemstelling. Uit mijn onderzoek bij de gemeente Oldenzaal is gebleken dat van de zijde van de gemeente Oldenzaal nauwelijks beleid wordt geformuleerd voor wat betreft de ontwikkeling van terrein voor T&D. Dit is ook verklaarbaar omdat de gemeente Oldenzaal maar over een relatief klein buitengebied beschikt waar ontwikkelingen als T&D plaats kunnen vinden. Binnen de bestaande industrieterreinen in Oldenzaal is ook nauwelijks, zelfs na revitalisering, ruimte om te komen tot een modern ingericht terrein voor T&D. Wat er over blijft is de ontwikkeling Hanzepoort-Oost welke door de grootste grondeigenaar wordt geblokkeerd. Hier zal de gemeente Oldenzaal de eerste paar jaar dan ook niet tot een succesvolle ontwikkeling komen. Een anders terrein dat voor T&D in aanmerking zou kunnen komen is het combiterminal terrein gelegen aan de spoorverbinding Amsterdam- Berlijn in Oldenzaal. Dit terrein is echter ook maar enkele hectares groot hetgeen een ontwikkeling van enige omvang uitsluit.

### 6.2 Conclusies

Middels het beknopt beantwoorden van de onderstaande onderzoeksvragen wordt toegewerkt naar de geformuleerde doel- en probleemstelling.

1. Wat verstaan we onder de branche transport en distributie?

Distributie vormt de laatste fase van de logistieke keten, inclusief het laatste transport naar de eindgebruiker. Transport vormt een element binnen distributie en vindt meerdere malen binnen de logistieke keten plaats.

2. Wat is het aantal bedrijven gericht op transport en distributie en waar bevinden deze bedrijven zich binnen de gemeente Oldenzaal?

Het aantal bedrijven in de branche transport en distributie in Oldenzaal betreft, binnen dit onderzoek, 23 bedrijven. Deze bedrijven bevinden zich voor het grootste gedeelte op bedrijventerrein De Hanzepoort. Van oudsher bevinden zich ook bedrijven op andere bedrijventerreinen in Oldenzaal en door een tekort aan uitbreidingsmogelijkheden zijn tot op heden twee bedrijven op bedrijventerrein Het Hazewinkel gevestigd.

3. Hoe is de samenstelling van het op transport en distributie gerichte bedrijventerrein Hanzepoort? (omvang, uitbreidingsmogelijkheden, Hanzepoort t.o.v. andere bedrijventerreinen in Oldenzaal)

In totaal beschikt de gemeente Oldenzaal over 11 bedrijventerreinen. De twee grootste bedrijventerreinen binnen de gemeente Oldenzaal betreffen De Hanzepoort en Het Hazewinkel met haar verschillende uitbreidingen (zie figuur 3.4). Onderstaand een korte beschrijving van beide terreinen.

**Tabel 6.1: Samenstelling Hanzepoort en Hazewinkel**



Bron: [www.bedrijfslocaties.nl](http://www.bedrijfslocaties.nl)

Hanzepoort is volledig uitgegeven en er wordt momenteel gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden aan zowel de oost- als westkant van de Hanzepoort. Het Hazewinkel daarentegen heeft nog wel uitbreidingsmogelijkheden welke op dit moment in fases worden uitgegeven en ontwikkeld.

4. Wat zijn de plannen/ visies van de Gemeente Oldenzaal en omliggende publieke instanties ten aanzien van toekomstig te ontwikkelen bedrijventerreinen en bedrijfsruimten voor de branche transport en distributie?

De plannen/ visies van de gemeente Oldenzaal zijn grotendeels in kaart gebracht middels een Bedrijvighedsplan van de gemeente Oldenzaal en interviews met de afdeling Grondzaken en een ex-wethouder. Kernpunten uit deze bronnen zijn dat er behoefte blijkt te bestaan aan uitbreiding voor voornamelijk de bestaande bedrijven. Er is echter te weinig grond voorhanden. De gemeente Oldenzaal kijkt voor de toekomst naar: uitbreidingsmogelijkheden van de Hanzepoort, het uitbuiten van haar centrale subregionale functie, een aanvullende rol op de Netwerkstad en het creëren van diversiteit op nieuw uit te geven bedrijventerreinen.

Ten aanzien van omliggende publieke instanties zijn de kernpunten als volgt:

De gemeente Losser heeft geen focus op uitbreiding van transport en distributie maar haar focus ligt volledig op toerisme en recreatie. Ze staat wel open voor gesprekken over een eventuele participatie in de ontwikkeling van Hanzepoort-Oost.

De Kreis Nordhorn is bezig met de ontwikkeling van een enorm bedrijventerrein nabij Gildehaus. Het beleid is gericht op het aantrekken en plaatsen van een diversiteit aan ondernemingen waarbij het creëren van werk een hoge prioriteit heeft. Er wordt een uniek concept gehanteerd. Dit concept bestaat in grote lijnen uit een combinatie van nationale en lokale overheden die de gronden uitgeven en beleid formuleren op lokaal niveau vanuit een specifieke GmbH. Men blijft tot op heden ontwikkelen vanuit dit concept en laat hierin geen externe partijen toe.

5. Wat is de visie/ verwachting van gevestigde ondernemers binnen de branche transport en distributie ten opzichte van haar eigen beleid/ strategie en het beleid van de Gemeente Oldenzaal?

Door de helft van de geïnterviewde bedrijven wordt duidelijk aangegeven dat zij dringend behoefte hebben aan uitbreiding en/of vervanging van bedrijfsterrein. Omdat deze bedrijven een grote invloed hebben op de economische bedrijvigheid binnen de stad Oldenzaal en een grote werkgever zijn, dient de gemeente in deze vraag tegemoet te komen wil men deze bedrijven behouden. Voor bijna alle bedrijven is de geografische ligging van de stad Oldenzaal van belang. Dit vanwege het feit dat (transport)ondernemingen hun keuze voor een markt vaak combineren met de keuze voor een vestigingslocatie. De visie van de ondernemers voor Oldenzaal wijst ook uit dat de stad te weinig achterland ofwel een groot gebied waar goederenstromen kunnen worden samengebracht heeft. Het bestaansrecht van de luchthaven Twente zou als vrachtluchthaven ideaal kunnen zijn maar door te weinig achterland en de enorme ontwikkeling van de luchthaven Münster heeft men hier weinig geloof in.

6. Wat is de huidige en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen in de branche transport en distributie?

**Tabel 6.2: Vraag en aanbod bedrijventerreinen in de branche T&D**


---

Bron: Stec Groep, 2004

Er is tot 2020 tekort aan bedrijventerreinen voor transport en distributie. Tot 2020 zijn vraag en aanbod van bedrijventerreinen na aftrek van 8 hectare die in de jaren 2002-2004 zijn uitgegeven respectievelijk 49 en 58 hectare netto (zie tabel 4.6) . Op korte/ middellange termijn, tot 2010, dreigt in Oldenzaal niet alleen een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve mismatch. Gebleken is dat in die periode vooral voor gemengde bedrijven met transport en distributie een groot tekort ontstaat, namelijk 17 hectare netto.


7. Sluit de huidige en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen in de branche transport en distributie aan op het huidige aanbod?

**Tabel 6.3: Vraagprognose bedrijventerreinen Oldenzaal tot 2020 naar type locatie**


---

Bron: Stec groep, 2004

**Tabel 6.4: Aanbodssituatie per locatie in 2002**


---

Bron: IBIS (2004)

De transport en distributie locatie Hanzepoort ten westen van de Enschedesestraat is momenteel volledig uitgegeven. Hanzepoort Oost betreft 11 hectare netto uitgeefbaar. Slechts wijziging van wetgeving (brede herziening WRO) en een aangepaste opstelling van eigenaren kan leiden tot realisering van het gewenste bedrijventerrein. Hanzepoort West is 9 hectare groot en valt direct buiten de huidige streekplancontouren.

Ten einde tegemoet te komen aan de vraag naar uitbreiding van het bestaande Hanzepoort en de inpassing van huidige bedrijfsactiviteiten in dit gebied staat de gemeente een uitbreiding van De Hanzepoort voor. Dit is een wijziging op de structuurvisie uit 1997 waarbij de uitbreiding meer noordelijk gesitueerd was.

De gemeente kan door middel van uitbreiding van Hanzepoort tegemoet komen aan de bestaande vraag. Doet zij dit niet, dan zal ze transport en distributie moeten toestaan op deelgebieden van het Hazewinkel.

Concluderend kan gesteld worden dat Oldenzaal onvoldoende ruimte kan vrijmaken voor de branche T&D. Oldenzaal heeft te weinig buffercapaciteit in vierkante meters voor de ontwikkeling van T&D. De vraag of Oldenzaal in staat zal zijn om een omslag te maken, kan genuanceerder beantwoordt worden. Men praat dan namelijk niet meer over Oldenzaal als een door haar gemeentegrenzen ingeperkt gebied doch over Oldenzaal als trekker van een regionaal centrum voor T&D. In de tussenliggende fase zal men met Hanzepoort-Oost , eventueel in overleg met de gemeente Losser, snel tot een ontwikkeling moeten komen. Dit kan in de toekomst dan ingebracht worden bij regionale samenwerkingsverbanden en besproken worden met de Rijksoverheid. Dit met als doel om te komen tot snelle planologische beslissingen.

Dat hier haast is geboden blijkt wel uit het succes van het 6 km verder gelegen bedrijventerrein Gildehaus. Ook het feit dat op dit moment diverse ondernemingen zijn verplaatst van Oldenzaal naar Gildehaus is een concreet gegeven . De sentimentele drempel om zich in Duitsland te vestigen is weg. Bedrijven vinden het in Duitsland net zo makkelijk om te ondernemen als in Nederland.

Naast de ontwikkeling Hanzepoort-Oost en de daarnaast gelegen ruimte van de gemeente Losser zal men in veel breder verband de ontwikkeling van de luchthaven Twente moeten bestuderen. De terughoudendheid die wordt veroorzaakt door een zogenaamde ecologische verbindingzone van ongeveer 500 meter tussen Hanzepoort en de luchthaven Twente kan en mag niet bepalend zijn voor een dermate belangrijke regionale ontwikkeling waarin Oldenzaal de trekker moet zijn. Middels ondertunneling kan men een verbinding tot stand brengen en de natuurwetenschappelijke buffer besparen.

Hier liggen ontwikkelingen in regionaal verband welke passen bij de historie en knowhow van de betrokken steden. Hiermee wordt bedoeld dat Enschede zich inmiddels aan het ontwikkelen is als een technologiestad mede onder invloed van de Universiteit Twente. Hengelo is een stad met hoogwaardige industriële activiteiten op het gebied van metaal en elektrotechniek.



Zij kan deze activiteit doorzetten vanwege haar ligging aan het Twentekanaal, haar knowhow en haar grootwinkelfunctie gelegen in het midden van de zogenaamde Twentestad.

Aan Oldenzaal de taak om haar functie op het gebied van T&D verder uit te breiden en te vervolmaken. Dit mede door haar ligging aan één van de belangrijkste autosnelwegen van Europa, de geografische ligging op precies de juiste afstand van de “mainports” van Europa en haar historisch opgebouwde knowhow op het gebied van T&D. Niet alleen in de vorm van het rollen van wielen doch ook in andere vormen van logistieke dienstverlening.

Nu de kernvraag en de daarbij behorende conclusie.

**Doelstelling:** Het inzichtelijk maken van de vraag of Oldenzaal op een termijn van 10 jaar geen ruimte kan bieden voor uitbreiding en (her)vestiging van bedrijven uit de transport en distributiesector.

**Probleemstelling:** Wat zijn in de te verwachten tekorten aan bedrijventerreinen de meest potentiële ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van transport en distributie voor de Gemeente Oldenzaal in samenhang met haar omgeving?

Als antwoord op de doelstelling kan er gesteld worden dat er weinig tot geen uitbreiding mogelijk is voor de branche T&D binnen Oldenzaal. Of de gemeente Oldenzaal zich bij deze conclusie neer moet leggen is nog maar de vraag. Immers de probleemstelling luidt of er in potentie mogelijkheden zijn voor uitbreiding in de gemeente Oldenzaal in samenhang met haar omgeving. Dit zou kunnen mits de gemeente erin slaagt om:

1. in heronderhandeling te treden voor wat betreft Hanzepoort-Oost.
2. stadsgrensoverschrijdend in onderhandeling wil treden met de buurgemeente Losser (zie interview de heer K. van den Bos, gemeente Losser).
3. de ontwikkeling Netwerkstad en Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT-terrein) opnieuw ter discussie te stellen en open te breken.
4. innovatieve oplossingen zoeken voor de problematiek omtrent de ecologische zone richting luchthaven (ondertunneling).
5. leidende rol naar zich toetrekken met betrekking tot de vrijgevallen ruimte van de luchthaven.
6. contact leggen met rail-infra met betrekking tot nieuw te ontwikkelen combiterminal.
7. de problematiek ‘ruimte’ niet alleen oplossen in horizontale maar ook in verticale innovatieve modellen.
8. in Euregionaal verband de unieke natuurlijke geografische ligging van Oldenzaal beter promoten, aanbieden en onderzoeken.
9. Structurele grensoverschrijdende samenwerking aangaan met Gildehaus wanneer men in Europees verband structureel een speler van enige importantie wil zijn.

### 6.3 Aanbevelingen

Wat is er te verwachten van de zijde van de gemeente Oldenzaal en de huidige/ gevestigde ondernemers om te komen tot een oplossing voor de vraag ‘tekort aan ruimte voor T&D’.

- Uit de beleidsstukken welke door de gemeente als leidraad voor hun handelen worden gebruikt blijkt wel dat men de problematiek zoals hierboven omschreven heeft gesignaleerd maar niet werkt aan een duidelijke visie hierover.
- Uit de gesprekken die gevoerd zijn met beleidsambtenaren en bestuurders komt eveneens naar voren dat men zich wel bewust is van de geschikte ligging van Oldenzaal voor T&D, doch dat men niet de problematiek zoals eerder door mij omschreven signaleert laat staan hier op reageert of zelfs anticipeert. Sterker nog, men richt zich daar waar het om ruimte gaat voor T&D op een nog te stichten regionaal bedrijventerrein (RBT) waarvan het nog maar de vraag is binnen welke termijn dit geconcretiseerd zal worden. Tot op heden zit er nog maar weinig schot in.
- De zittende ondernemers hebben een afwachtende houding hetgeen inhoudt dat men de oplossing van de gemeente afwacht. Krijgt men dit niet, dan zal dan uiteindelijk de keuze maken voor een andere optie. Al met al een moeilijke situatie welke men op korte termijn zal moeten doorbreken. Vast staat dat binnen de regio’s Oldenzaal - Gildehaus zich sterke ontwikkelingen op het gebied van T&D zullen aandienen.

Conclusie is dat op dit moment noch van de gemeente Oldenzaal noch van het bedrijfsleven initiatieven zijn/ worden ontplooid die het geformuleerde probleem kunnen oplossen. Voorbeelden van deze initiatieven komen uit de aanbevelingen zoals hierboven omschreven. Deze initiatieven worden nu in volgorde behandeld met de betrokken partijen.

- Ad aanbeveling 1: Heronderhandeling Hanzepoort-Oost

Deze uitbreiding zou op kort termijn gerealiseerd kunnen worden mits men bereid is om met de grootste grondeigenaar van Hanzepoort Oost opnieuw in overleg te treden. Deze was als enige in het verleden niet bereid om mee te werken waardoor de voorgenomen ontwikkeling niet tot stand kwam (1999-2000).

- Ad aanbeveling 2: stadsgrensoverschrijdende ontwikkeling met buurgemeente

Uit het onderzoek is gebleken dat de gemeente Losser bereid is om met de gemeente Oldenzaal in overleg te treden over de herbestemming van een terrein binnen haar gemeentegrenzen pal liggend naast de potentiële ontwikkeling Hanzepoort-Oost (zie interview K. van den Bos, wethouder Losser). Opvallend is dat zowel Oldenzaal als ook Losser nooit het initiatief hebben genomen hierover met elkaar in bespreking te gaan.

- Ad aanbeveling 3: Netwerkstad en RBT

Netwerkstad is een stedenband bestaande uit de gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede. De gemeente Oldenzaal maakt daar geen deel van uit. Het regionaal bedrijventerrein is dan ook op voorhand bestemd voor algemene bedrijvenontwikkeling binnen deze Netwerkstad. Het neemt echter niet weg dat de provincie er sterk voorstander van is om ook de bedrijfsontwikkelingen van de omliggende gemeenten zoals Oldenzaal, Rijssen, Holten hierbij te betrekken.

Uit het onderzoek is echter gebleken dat deze provinciale visie geen oplossing biedt voor de sector T&D. Op grond van deze conclusie zal er opnieuw gesproken dienen te worden met de provincie teneinde te bereiken dat T&D ontwikkelingen op een andere plek plaats zullen moeten vinden (Oldenzaal- Gildehaus). Het initiatief hiertoe zal zowel door de sector als ook door de gemeente plaats moeten vinden. Een opening zou kunnen zijn hetgeen onder aanbeveling nummer 4 verder wordt uitgewerkt.

- Ad aanbeveling 4: Ontwikkeling luchthaventerrein

Feit is dat het luchthaventerrein momenteel uitsluitend dienst doet als burgerluchtvaarhaven voor een minimaal aantal te vervoeren passagiers. De plannen om op korte termijn een dusdanig aantal passagiers te kunnen verwerven waardoor de luchthaven rendabel wordt, lijkt onmogelijk. Los van het feit dat deze activiteiten nog plaatst vinden, is er door het weghalen van de defensieactiviteiten nu al veel ruimte vrijgevallen die uitstekend bestemd zouden kunnen worden voor T&D activiteiten. Het zogenaamde knooppunt lucht, rail en weg.

Om deze ruimte planologisch te koppelen aan het terrein Hanzepoort-West zou er een ecologische zone van circa 500 meter overwonnen moeten worden. Het belang van deze ecologische verbindingzone ligt vast in de Rijksnota en zal derhalve planologisch gerespecteerd dienen te worden. Dit is echter wel oplosbaar door de verbinding tot stand te brengen middels een ondertunneling. Daarmee is dan ook voor langere termijn de oplossing voor het probleem in beeld. Zowel de sector als ook de betrokken gemeentelijke overheden zouden hier initiatieven moeten plegen richting defensie.

- Ad aanbeveling 5: Leidende rol voor terrein luchthaven

Zoals onder 4 is opgemerkt dienen zowel de sector alsmede de betrokken gemeenten (Dinkelland en Enschede) zich in te zetten voor een oplossing voor dit gebied. Mede omdat deze gemeenten nu al financieel betrokken zijn bij de luchthaven (aandeelhouders). Dit maakt een oplossing alleen nog maar makkelijker. Als Oldenzaal belang heeft dan zal Oldenzaal hier een 'trekkersrol' moeten vervullen.

- Ad aanbeveling 6: Contact leggen rail-infra voor combiterminal

Uit de geografische kaart aan het einde van hoofdstuk drie valt op te maken dat de spoorlijn richting Scandinavië en het Oostblok zich bijna kruist met het Hanzepoort-West en nog nauwer aanligt tegen het luchthaventerrein. Zonder ecologische en landschappelijke belemmeringen kan hier op simpele wijze een aftakking gerealiseerd worden welke niet meer dan 1000 meter lang hoeft te zijn. Hier kan met minimale kosten maximaal rendement worden gehaald op het gebied van container op- en overslag (gehele ladingen die gedistribueerd moeten worden).

Reeds eerder is dit idee aangekaart bij de gemeente Oldenzaal en de voormalige NS. De huidige spoor-eigenaar Rail-Infra heeft veel belang bij een dergelijke ontwikkeling vooral nu sinds enkele jaren het Europese spoorwegvervoer is geliberaliseerd (Heisterkamp zou nu al partner willen worden in spoorwegvervoer door te investeren in treinen & wagons). Door deze spoorwegaansluiting liggen de Euregionale productiecentra allen binnen één uur reisafstand. Een werkgroep container combiterminal (ondernemers en overheid) zou hiervoor in het leven moeten worden geroepen.

- Ad aanbeveling 7: Ruimte in zowel horizontale als verticale modellen.

Wat is opgevallen tijdens het onderzoek is het tweedimensionale denken daar waar het gaat om ruimte ten behoeve van T&D. Zoals reeds eerder uit het onderzoek naar voren is gekomen heeft Hanzepoort zich zonder dat dit was voorzien ontwikkeld als een omkoppelplaats voor hele ladingen (trailers/ containers). Dit had tot gevolg dat er vanuit het tweedimensionale denken zich er een geweldig ruimtebeslag zou voordoen op relatief dure vierkante meters. Dit is waar de sector tegenaan loopt voor wat betreft kostenbeslag en de overheid vastloopt in haar ideeën over ruimtelijke ordening.

Dit is vergelijkbaar met de ontwikkeling van de personenauto en de stalling ervan. Vijftig jaar geleden parkeerde men de personenauto op plaatsen van enorme omvang doch daarna ging men langzaam over tot het comprimeren van deze tweedimensionale bouwwerken naar driedimensionale bouwwerken, parkeerhuizen-/kelders. Momenteel is men al zo ver dat men niet zelf meer de parkeergebouwen inrijdt maar de auto aflevert in een volledig geautomatiseerd parkeermagazijn. Deze techniek kan ook toegepast worden voor de opslag van trailers en is de oplossing voor de problematiek welke is gaan ontstaan nu Oldenzaal steeds meer een omkoppelplaats voor gehele ladingen is gaan worden. Deze nieuwe ontwikkeling is de moeite van het onderzoeken waard en zal bijdragen aan de ontwikkeling van Oldenzaal en omgeving als één van de transport en distributie centra.

- Ad aanbeveling 8: Euregionaal aanbieden en promoten van Oldenzaal

Als partijen (markt en overheid) overtuigd zijn van deze ontwikkelingen en deze uiteindelijk ook ten uitvoer zullen brengen zal promotie hiervan in euregionaal verband noodzakelijk zijn. Dit in een perspectief van de zich ontwikkelende industriële productiecapaciteit in een driehoek Twente-Münster-Osnabrück.

- Ad aanbeveling 9: Structurele grensoverschrijdende samenwerking aangaan met Gildehaus.

Wil men in Europees verband een speler van enige importantie zijn dan dient de gemeente Oldenzaal een samenwerking aan te gaan met Gildehaus. Onderzoek heeft uitgewezen dat de gemeente Oldenzaal een unieke ligging heeft voor wat betreft de branche transport en distributie maar voor een speler van Europees niveau te weinig uitbreidingsmogelijkheden biedt. Gildehaus heeft deze uitbreidingsmogelijkheden wel en ziet haar terreinen ook vollopen met Nederlandse bedrijven uit ondermeer de branche transport en distributie.

## Literatuurlijst

### Literatuur

- Adema, M. 2005, *De lokaalgebondenheid van bedrijventerreinen in Tynaarlo*, Groningen.
- Atzema, O. Lambooy, J. Rietbergen van, T. Wever, E. 2002, *Ruimtelijke Economische Dynamiek, kijk op bedrijfslocaties en regionale ontwikkeling*, Uitgeverij Coutinho, Bussum.
- Baarda, D.B. de Goede, M.P.M. 2000, *Methoden en Technieken, praktische handleiding voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek*. Tweede herziene druk zesde oplage.
- Bestemmingsplan van de Gemeente Oldenzaal, feb. 1988, 'Goederencentrum Hanzepoort Oldenzaal.'
- Biggelaar van den, A. 2004, *Meer bedrijven met minder ruimte*. Ruimte in debat, 05/2004, uitgave Ruimtelijk Planbureau.
- Breuning, M. SEB 2003, Stichting Examenbureau Beroepsvervoer, *Uitgewerkte eindtermen wegvervoer goederen*.
- Gemeente Oldenzaal, 2004, *Bedrijvigheidsplan*, Afdeling bedrijfsvoering en grondzaken, Sectie economische zaken en grondzaken.
- Gemeente Oldenzaal, 2005, *Burgerjaarsverslag*.
- Gemeente Oldenzaal, 2006, *Programmabegroting*.
- Gemeente Oldenzaal 1992, *De autoweg E-30 bij Oldenzaal*.
- Gemeentegids Oldenzaal, 2005, uitgave van Reclamebureau Markt & Media en Verhaag grafische dienstverlening.
- GGB, mrz 2006, *Infoblatt Nr. 12 zum Gewerbepark Bad Bentheim-Gildehaus*.
- Glas, G.F. (1996), *Industriële netwerken*, Groningen, Rijksuniversiteit.
- Heerings, C. 2005, *De logistieke sector in Nederland*, ETIN Adviseurs, Lisa Nieuws, Jaargang 10 nummer 11.
- Hospers, G.J. van de Wiel, E. Boekema, F, 2001, *Kenniseconomie en regionale ontwikkeling, van groeipool tot innovatief milieu*, Geografie, KNAG Utrecht. ([www.geografie.nl](http://www.geografie.nl))
- Louw, E., Needham B., Olden H. Pen, C.J, 2004, *Planning van bedrijventerreinen*, Reeks Planologie, deel 6, Sdu Uitgevers, Den Haag.
- Louw, E. Hiethaar, J.F.H, 1999, *Bedrijventerreinen over de groene grens*, Delft University Press, Delft.
- Louw, E. Olden, H, 2005, *Is er wel vraag naar nieuwe bedrijventerreinen?*
- Mandour, Y. Bekkers, M. Waalewijn, P, 2005, *Een praktische kijk op marketing- en strategiemodellen*.

- Meester, W.J, 1999, *Subjectieve waardering van vestigingsplaatsen door ondernemers*, Groningen, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen.
- Ministerie van Economische Zaken, 1999, *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid*, Den Haag.
- Ministerie Economische Zaken, 2002, *Convenant EZ-IPO-VNG-VROM-V&W, Samenwerking in de regio*, uitgave directie ruimtelijk economisch beleid, Den Haag.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006, *Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling*, Deel 4: tekst na parlementaire instemming.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2004, *Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling*, Samenvatting.
- Olden, H, 2004, *Meer grond maar voor wie?* Ruimte in debat, 05/2004, uitgave Ruimtelijk Planbureau.
- Pen, J, 2002, *Wat beweegt bedrijven: besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven*, Groningen, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen.
- Provincie Overijssel, 2001, *Streekplan Overijssel, 2000+, Plannen voor Ruimte, Water en Milieu*.
- Rooijen van, C. SEB 2004, *Stichting Examenbureau Beroepsvervoer, Uitgewerkte eindtermen internationaal goederen*.
- Ruimtelijk Economisch Beleid, *beleid voor het stedelijk gebied en de groene ruimte*.
- Schuur, J, 2004, *Meer grond, meer groei?* Ruimte in debat, 05/2004, uitgave Ruimtelijk Planbureau.
- Sociaal Economische schets Overijssel, 2005, *rapportage*.

#### Internetsites

- [www.bedrijfslocaties.com](http://www.bedrijfslocaties.com), Hanzepoort en Hazewinkel
- [www.cbs.nl](http://www.cbs.nl), centraal bureau voor de statistiek
- [www.kvk.nl](http://www.kvk.nl), Erbo
- 
- [www.lisa.nl](http://www.lisa.nl), voor feiten en cijfers over werkgelegenheid
- 
- [www.oldenzaal.nl](http://www.oldenzaal.nl), site gemeente Oldenzaal
- [www.ondernemendvl.org](http://www.ondernemendvl.org), financieel economische commentaren, jaargang 3- nummer 1- feb. 2005
- [www.overijssel.nl](http://www.overijssel.nl), Provincie Overijssel, werkgelegenheid
- [www.tln.nl](http://www.tln.nl)
- [www.pzh.nl](http://www.pzh.nl), Provincie Zuid Holland, Economie en Werk, *Bedrijvenlocaties vroeger, nu, straks en later*, Programmteam DECOR 2004

Kranten

- De Twentsche Courant Tubantia, 15 mei 2002, '*De gemeente wil Bleckmann op andere locatie.*'
- Noordman, J. 2006, De Twentsche Courant Tubantia, 21 januari, '*Oldenzaal wil ook bij Netwerkstad.*'

## Bijlagen

### Bijlage I: Artikel 'Derde zakenstad, imago vasthouden'

Twentsche Courant Tubantia - vrijdag 24 september 2004

### 'Derde zakenstad, imago vasthouden'

OLDENZAAL - Oldenzaal is de derde beste zakenstad van het jaar. 'En dat', zegt ondernemer Henk Hesselink die een van de grootste (kleding)zaken heeft in winkelcentrum De Driehoek, 'is een beloning voor de daadkracht die deze stad aan de dag legt.' Zoals deze krant gisteren al meldde moest Oldenzaal bij de uitverkiezing door het zakenblad Bizz en het handelsinformatiebureau Dun & Bradstreet alleen Aalsmeer en Goes voor laten gaan.

In zijn reactie zegt Hesselink dat de nieuwe bedrijventerreinen aan de autosnelweg A1 - 'de etalage van Oldenzaal' - volgens hem zeker een rol hebben gespeeld bij het toekennen van de eervolle titel. 'Maar ook een bedrijf als Heisterkamp Trucking dat voor een geweldige werkgelegenheid zorgt draagt bij aan het positieve imago van Oldenzaal.'

Hesselink zegt te hopen dat het effect van de nieuwe bedrijventerreinen zijn weerslag zal hebben op de binnenstad. 'We werken aan citymanagement en proberen in de stad alle neuzen dezelfde kant op te krijgen. Doel: nog meer mensen naar de stad halen, waarbij het van belang is het plan Oud-Oldenzaal waaraan hard wordt gewerkt op te werpen als een aantrekkelijke tegenhanger van de moderne winkelcentra in de stad. Als dat lukt, gaan we als stad een mooie toekomst tegemoet en kunnen we Oldenzaal nog beter wegzetten in de Euregio', stelt Hesselink, die spreekt van een compliment voor de stadsbestuurders en ondernemers in Oldenzaal.

Burgemeester F. Backhuijs is verguld met de uitverkiezing. 'Maar', stelt hij vast, 'het is moeilijker aan de top te blijven dan er te komen. Net als in de sport. Hetgeen betekent dat we nu met onze derde plaats het komende jaar niet op onze lauweren moeten gaan rusten. Integendeel, we moeten hard blijven werken om dit vast te houden.' Daarbij, zegt Backhuijs, heeft de gemeente dat zeker niet alleen in de hand. 'We hebben wel prima bedrijfsterreinen waarop we ook parkmanagement toepassen, we kennen een service-team in het stadhuis waardoor de lijnen naar het bedrijfsleven kort zijn; en we hebben een binnenstad met tal van activiteiten. Maar een dergelijk resultaat bereik je samen met je ondernemers en inwoners en niet als gemeente alleen. Het is dus ook zaak om zo breed mogelijk te blijven werken aan het verbeteren van het imago van Oldenzaal.'

Makelaar H. Schlichter spreekt van een hele prestatie. Ook hij noemt de ligging aan de A1, de goede bereikbaarheid, maar zeker ook de gezellige binnenstad van Oldenzaal en de gastvrijheid van de mensen hier als belangrijke factoren voor de uitverkiezing. 'Kijk naar Hengelo; hoe kil en kaal is het centrum daar. Dat is in Oldenzaal toch heel wat beter.' Schlichter deelt een compliment uit aan de gemeente. 'Van belang is dat je bestuurders hebt die nadenken en zich toegankelijk opstellen. Die niet meteen uitgaan van allerlei moeilijke regeltjes. Oldenzaal voldoet daar denk ik wel aan.' Wel wijst Schlichter op het belang van renovatie van het oudste deel van het industrieterrein. 'Daar moeten we beslist geen vijf jaar meer mee wachten.'

## Bijlage II: Artikel 'Kuipers Logistics blijft maar groeien'

Twentsche Courant Tubantia - donderdag 11 april 2002

### Kuipers Logistics blijft maar groeien

'Van een matige locatie naar een toplocatie,' zo omschrijft directeur Harry Kuipers van Kuipers Logistics de verhuizing van het transportbedrijf naar het nieuwe industrieterrein Hazewinkel. 'Hier hebben we ruimte te over, in ieder geval voorlopig.'

OLDENZAAL/FLERINGEN

Kuipers Logistics, sinds 1 januari de nieuwe naam van Dakutrans en Kuipers Transport, is een vreemde eend in de bijt op het industrieterrein Hazewinkel. Eigenlijk wilde de gemeente daar geen grote transportbedrijven hebben, omdat die verzameld zouden worden op Hanzepoort.

Daar was echter geen plaats meer en het transportbedrijf kon niet langer aan de Ainsworthstraat op het oude industrieterrein blijven. 'Daar waren we echt uit ons jasje gegroeid,' legt Kuipers uit. 'Daarom vroegen we de gemeente om een stuk grond. De wethouder is komen kijken en was het met ons eens dat we geen drie jaar meer konden wachten op de ontwikkeling van het industrieterrein Hanzepoort-Oost. De gemeente maakte een uitzondering voor ons en konden we met Pasen verhuizen naar de Münsterstraat op Hazewinkel.'

Kuipers vindt dat niet erg. 'We hebben ruimte genoeg en de ontsluiting naar de A1 is vlakbij. Ook zitten we hier midden tussen de potentiële klanten. Voorlopig denken we hier wel te blijven zitten, maar je weet nooit.'

Kuipers doelt op de groei van het bedrijf die maar lijkt door te gaan. 'In 1995 kwamen we vanuit Fleringen naar de Ainsworthstraat in Oldenzaal. Daar kregen we de beschikking over 4500 vierkante meter. We dachten toen 'nu hebben we de ruimte!' en vijf jaar later was het eigenlijk alweer te klein.'

Het bedrijf is begonnen als transporteur van verswaren naar Duitsland en Oost-Europa. Later specialiseerde het zich ook in transporten van stukgoed naar Italië. 'Dat was ons geluk toen in 1998 de Russische economie instortte,' weet Kuipers nog. 'Toen waren wij al drie jaar bezig met ritten naar Italië en begonnen daarop net winst te maken, zodat we de klap te boven zijn gekomen.'

Vijftig wagens

Inmiddels is de balans zelfs doorgeslagen en gaat 65 procent van de ritten naar Zuid-Europa en 35 procent naar Duitsland en Oost-Europa. Per week vertrekken er vijftig wagens naar Italië. 'Bijzonder is dat wij de klanten een 24-uursservice kunnen bieden,' vertelt Kuipers. 'Als een klant op maandag om vier uur 's middags een bestelling opgeeft voor Milaan, worden de goederen op dinsdag om vijf uur 's middags afgeleverd.'

Dat is volgens Kuipers de kracht van het bedrijf. 'We hebben een vlakke organisatie en houden alles in eigen hand. Hoewel het met de vervoerssector in het algemeen slecht gaat, krijgen wij er alleen maar klanten bij. We willen niet de goedkoopste zijn, wel de beste.'

Op het nieuwe terrein zijn genoeg doorgroeimogelijkheden. Kuipers Logistics heeft er 11000 vierkante meter bedrijfsruimte. De veertig trucks en zestig opleggers staan nu allemaal veilig achter het hek, waar op de oude plek slechts ruimte was voor dertien wagens. De rest stond verspreid over heel Oldenzaal en bij de chauffeurs thuis. De eigen garage, het tankstation en de opslagruimte liggen nu niet meer op een kluitje. Ook kantoorruimte is er genoeg. De medewerkers hebben de ruimte en de luxe. 'Alles is nieuw,' zegt Kuipers. 'We hebben de hele boel aan kantoorartikelen daar laten staan, want je kunt het beter in één keer goed doen.'



**Bijlage III: Artikel 'Aankopen Hanzepoort-Oost verlopen ronduit moeizaam'**

Twensche Courant Tubantia - woensdag 17 april 2002

**Aankopen Hanzepoort-Oost verlopen ronduit moeizaam**

OLDENZAAL - De zeer moeizame wijze waarop de gemeente gronden moet verwerven in het toekomstige bedrijfengebied Hanzepoort-Oost is aanleiding vanavond de hoorzitting voor alle betrokken partijen in het gemeentehuis niet door te laten gaan. Burgemeester Cammaert maakt duidelijk dat de gemeente er afgezien van een bospeceeltje aan de Wiggersbosweg nog niet in geslaagd is grond aan weerskanten van de Duivelsdijk te verwerven.

Cammaert zegt dat het met name niet lukt de gronden van de grootste eigenaar, agrariër en loonwerker Velthuis, in bezit te krijgen. Volgens de burgemeester ligt er wel een aanbod van Velthuis. 'Maar dat is zodanig dat het niet tot overeenstemming leidt met de gemeente', aldus Cammaert, die daarmee eigenlijk bedoelt dat de gemeente het aanbod onacceptabel vindt.

Cammaert zegt dat er de komende tijd goed naar wordt gekeken. Duidelijk is dat de gemeenteraad in deze situatie niet over kan gaan tot vaststelling van het bestemmingsplan voor dit gebied, dat evenals Hanzepoort-West bestemd is voor transport en distributie. De gemeente heeft gistermiddag bij alle inwoners van het gebied een brief bezorgd waarin het afgelasten van de hoorzitting wordt aangekondigd. 'Een hoorzitting houden heeft nu geen zin. We zouden de mensen iets moeten vertellen en laten vertellen, wat over een paar weken misschien weer heel anders kan zijn', aldus Cammaert. De familie Velthuis wil geen commentaar geven. 'Dat hebben we namelijk afgesproken met de gemeente', aldus P. Velthuis.

## Bijlage IV: Artikel 'Nederlandse bedrijven trekken grens over'

Twensche Courant Tubantia - donderdag 1 september 2005

### Nederlandse bedrijven trekken de grens over

GILDEHAUS - Het industrieterrein in het Duitse Bad Bentheim/Gildehaus heeft een enorme aantrekkingskracht op Nederlandse bedrijven. Direct over de grens aan de snelweg A1/A30 gelegen en een grondprijs van net geen zestien euro per vierkante meter. Wat wil je meer. Eind dit jaar wordt voorlopig het laatste deel van 30 hectare ontsloten.

Horst Nijhuis van de GGB (Grundstücks- und Entwicklungsgesellschaft Landkreis Grafschaft Bentheim) is in zijn nopjes met de Nederlandse interesse. Zijn lijstje vermeldt alweer vijftien bedrijven waarmee onderhandeld wordt over een perceel in het nieuwe gedeelte van het bedrijvenpark.

Bedrijven uit Oldenzaal, Losser, Ootmarsum, Hengelo en Enschede, maar ook plaatsen als Emmen en Veenendaal. Alleen al in de laatste vijf jaar hebben zich 28 Nederlandse bedrijven op dit industrieterrein gevestigd. Ze zijn goed voor meer dan 300 van de in totaal 800 arbeidsplaatsen.

De successtory van het bedrijvenpark begon in 1992 met de uitgifte van de eerste kavels van in totaal 130 hectare industriegrond. In totaal zijn er al 84 percelen verkocht, waarvan 63 (75%) aan Nederlandse bedrijven. 'Je kunt dan ook met recht zeggen dat dit bedrijventerrein een voorbeeld is voor de Europese eenwording,' stelt Nijhuis vast. Het grootste bedrijf (in oppervlakte) is de Nederlandse aanhangwagenbouwer Anssems met drie complexen, waarvan de grootste een hal is van 27.000 vierkante meter. Nijhuis is de belangrijkste auteur van het succesverhaal van het Gewerbepark Bad Bentheim. Het eerste hoofdstuk werd mede geschreven door de Oldenzaalse zakenman Gerrit-Jan Dijkhuis. Hij had een contract met landbouwer Helmut Kamphuis (Gut Rigterink) over de verkoop van enkele tientallen hectares grond pal over de grens aan de toen net geopende snelweg.

Een Amerikaans bedrijf zou het geld beschikbaar stellen voor de inrichting van het bedrijventerrein. 'Dat liep spaak, het geld kwam niet,' zegt Nijhuis, 'toen hebben we als Landkreis Grafschaft Bentheim het pakket overgenomen en zijn we als projectontwikkelaar gaan optreden.' Dijkhuis is de eerste jaren als bedrijvenacquisiteur opgetreden.

Intussen is het industrieterrein vergroot tot 130 hectare en is letterlijk de (lands)grens bereikt. Eind dit jaar zijn de laatste 30 hectares ontsloten en bouwrijp gemaakt. Daarna rest nog een stukje van zeventien hectare, waarover nog geen overeenstemming is bereikt met de grondeigenaar. Als 'grondmakelaar' van de oude stempel slaagde Nijhuis erin met zeker twintig landbouwers tot overeenstemming te komen over gronduitruil of -verkoop. 'Bij ons staat het algemeen belang voorop en gaat het niet om dikke winsten. Daarom kunnen wij de grondprijs laag houden,' zegt Nijhuis. De 15,90 staat in schril contrast tot de prijzen in aangrenzend Nederlands gebied. Losser vraagt 60,- voor (beperkt voorradige) industriegrond in De Lutte en in Oldenzaal schommelt de prijs zelfs tussen de 90,- en 110,-. 'Het is een eenvoudige reken-som, wij zijn altijd goedkoper dan de Nederlandse overheid, die veel te duur moet inkopen, als ze al in de gelegenheid is en geen projectontwikkelaar heeft moeten laten voorgaan.'

## Bijlage V: Artikel 'Gemeente wil Bleckmann op andere locatie'

Twensche Courant Tubantia - woensdag 15 mei 2002

### Gemeente wil Bleckmann op andere locatie

OLDENZAAL - De directie van Bleckmann en de gemeente Oldenzaal praten over verplaatsing van het bedrijf, dat is gespecialiseerd in logistieke dienstverlening, vervoer en distributie van kleding. Bleckmann, al sinds begin jaren zestig gevestigd aan de Eekboerstraat, vertrekt niet uit Oldenzaal.

Directeur K. Meijer bevestigt dat beide partijen al een tijdje in gesprek zijn, maar voegt daar met nadruk aan toe dat een eventuele verhuizing op dit moment geen hoge prioriteit heeft bij zijn onderneming.

De Bleckmann Group is eind vorig jaar overgenomen door de post- en expressgigant TPG. De Oldenzaalse onderneming gaat nauw samenwerken met TNT Retail Express, in Engeland en Ierland de marktleider in distributie van kleding. Meijer zegt dat Bleckmann momenteel de handen vol heeft met het op elkaar afstemmen van de verschillende concepten en andere werkzaamheden die met het overnameproces zijn gemoeid. 'Kortom, voorlopig hebben we wel wat anders aan ons hoofd dan een verhuizing, maar voor de langere termijn blijft die wel degelijk in beeld. De huidige locatie is met name voor het transportgedeelte lang niet optimaal. We blijven daarom met de gemeente in gesprek voor een ander plek', meldt Meijer. Hij maakt er verder geen geheim van dat het nog te ontwikkelen Hanzepoort Oost een goede optie zou zijn. Maar of dit industrieterrein aan de Losserse zijde van de Enschedesestraat in de komende jaren in ontwikkeling kan worden genomen is zeer twijfelachtig. De gemeente heeft grote problemen met de grondverwerving in dat gebied, die daarom onlangs voor onbepaalde tijd zijn opgeschort.

Wethouder J. Lempsink legt uit dat de gemeente meer belangen heeft om Bleckmann te laten verkassen. 'Het oude industrieterrein tussen de Stakenbeek en de Schelmaatstraat biedt een troosteloze aanblik. Een ingrijpende facelift is noodzakelijk dit gebied weer een krachtige uitstraling te geven. Verouderde bedrijfscomplexen moeten daarvoor tegen de vlakte. Dan heb ik het over de panden van Bleckmann en de voormalige sociale werkplaats De Schakel. Daarnaast moeten we Bleckmann de ruimte geven om te groeien. Bovenal is het zaak een bedrijf, waar honderden plaatsgenoten hun boterham verdienen, voor Oldenzaal te behouden', kijkt Lempsink richting provincie. 'Want als Hanzepoort Oost niet doorgaat hebben we een groot probleem. Nu al kunnen we haast niet aan de vraag voldoen van bedrijven die zich willen verplaatsen of op de lijst staan zich nieuw in Oldenzaal te vestigen. De druk op de nieuwe industriegebieden is enorm en zal dus nog verder toenemen als we Hanzepoort Oost kunnen vergeten.'

De oplossing voor dit probleem ligt in de visie van Lempsink op het terrein dat Zwolle nog steeds op het oog heeft voor de combiterminal. Hij hoopt het provinciale bestuur over te halen definitief een streep te zetten door de combiterminal en het beoogde gebied aan het Oldenzaalse bedrijfsterrein toe te voegen.

'Een ideale plek voor Bleckmann en andere ondernemingen in de logistieke sector', meent de wethouder, die binnenkort weer met deze optie op zak naar Zwolle reist.