



**BLIK VAN DE WEG: 'VERBETERING KWALITEIT
BEDRIJVENTERREINEN SNELWEGZONE'**

Stec Groep aan Ministerie van VROM

Stec Groep B.V.
Peter van Geffen en
Evert-Jan de Kort
19 juli 2007

INHOUDSOPGAVE

1.	SAMENVATTING	1
2.	INLEIDING EN AANPAK	9
	2.1 Uw situatie	9
	2.2 Onze aanpak	10
	2.3 Leeswijzer	12
3.	ONZE ADVIEZEN	13
	3.1 Nuanceer het probleem over bedrijventerreinen langs de snelweg om draagvlak te krijgen	13
	3.2 Stimuleer liefde voor bedrijventerreinen en beter opdrachtgeverschap: een aanzienlijke kwaliteitsslag kan worden bereikt zonder veel extra financiën	19
	3.3 Versterk positie regio en samenhangend bedrijventerreinenbeleid en werk met de provincies samen in de Wro	27
	3.4 Wijs als Rijk enkele snelwegzones aan waar extra op kwaliteit en panorama's wordt gelet	38

BIJLAGEN

- A. Vraag en antwoordnotitie bestaande inzichten
- B. Vijf cases
- C. Overzicht geïnterviewden

1. SAMENVATTING

Inleiding en aanpak

De matige ruimtelijke kwaliteit langs de Nederlandse snelwegen staat hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. In toenemende mate worden functies als bedrijven, kantoren, voorzieningen, leisure en wonen direct aan de snelweg ontwikkeld. De uitstraling en kwaliteit ervan is vaak matig en het typisch Nederlandse open polderlandschap wordt hierdoor steeds minder zichtbaar. Het gevoel ontstaat dat Nederland vol is en de onvrede over de 'verrommeling' groeit.

In de Uitvoeringsagenda Ruimte heeft het kabinet aangekondigd een onderzoek te laten uitvoeren naar de manieren waarop de kwaliteit van snelwegzones in de overgang van stedelijk naar landelijk gebied kan worden verbeterd. U hebt Stec Groep gevraagd dit onderzoek uit te voeren. Mede op basis van de resultaten uit voorliggend onderzoek zal een structuurvisie door het Rijk worden ontwikkeld op het openhouden van de (snelweg)panorama's.

Basis voor het advies dat voor u ligt, zijn bestaande publicaties en rapporten, enkele interviews plus een vijftal casestudies naar bedrijventerreinen aan de snelweg: Noordrand Zwolle (Hessenpoort), Businessparc Lijnden bij Badhoevedorp/Schiphol, Gouda-Zoetermeer A12, Arnhem-Bunnik A12 en de Rondweg Den Bosch (A2). De vijf studiegebieden/cases zijn bezocht en er is met verschillende actoren (onder meer gemeenten, provincies) uit de studiegebieden gesproken.

Hierna volgen onze adviezen met een samenvatting van de onderbouwing en uitwerking.

Waar in deze samenvatting de afkorting Wro wordt gehanteerd, wordt bedoeld de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De afkorting WRO wordt gehanteerd als de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt bedoeld.

Advies 1. Nuanceer het probleem over bedrijventerreinen langs de snelweg om draagvlak te krijgen

- De laatste jaren heeft de snelwegzone een flinke ruimtelijk-economische ontwikkeling doorgemaakt. Zo is vooral de bedrijvigheid – en daarmee de werkgelegenheid – in de zone sterk toegenomen. Is het aantal werknemers tussen 1996 en 2004 in geheel Nederland gestegen met 19%, in de snelwegzone bedroeg deze groei 23%. De (ruimtelijke) kwaliteit van het landschap langs de Nederlandse snelwegen is mede hierdoor onder druk komen te staan.
- Het is niet onlogisch dat de zones langs de snelwegen worden gebruikt voor bedrijventerreinen. Het is de meest geliefde plek onder bedrijfsruimtegebruikers, zo blijkt onder meer uit de Database Bedrijfsruimtegebruikers In Beeld (Stec Groep, 2007). Dit vooral vanwege de bereikbaarheid. Naast de goede bereikbaarheid biedt de snelwegomgeving een ander belangrijk aspect dat bedrijven aantrekt: zichtbaarheid.
- In veel gevallen is aan de snelweg nog ruimte beschikbaar en betreft het grond die vaak relatief goedkoop is en waar weinig alternatieven voor zijn. Clustering van minder aantrekkelijke stedelijke functies (dus niet alleen bedrijventerreinen, maar bijvoorbeeld ook kantoren volkstuinen, stadions en skihallen) bij de toch al rommelige snelwegzone is daarom vaak een logische en aanvaardbare optie.
- In sommige gevallen fungeren bedrijfsruimte en kantoren aan de snelweg bovendien als buffer tussen snelweg enerzijds en andere functies zoals wonen anderzijds.
- De groei van het stedelijke gebied naar de snelweg is een direct gevolg van het ruimtelijk beleid van de laatste decennia. Vooral het compacte stadbeleid, zoals dat vanaf de Vierde Nota is gevoerd en ook is uitgewerkt in het provinciale beleid (streekplannen), heeft mede geleid tot een verdere groei van stedelijke functies richting de snelweg. Ook de komende jaren is sprake van een verdere ontwikkeling van (onder meer) bedrijvigheid langs de Nederlandse snelwegen.
- Er is geen brede overeenstemming over wat een aantrekkelijke of minder aantrekkelijke snelwegzone is. De opvatting is namelijk sterk subjectief bepaald: het hangt sterk af van belangen en (persoonlijke) voorkeuren, ofwel de invalshoek van de betreffende persoon of organisatie.
- Bovendien geldt voor sommigen dat de huidige discussie 'de wereld op zijn kop is'. Het zijn eerst en vooral de snelwegen zelf die het landschap verstoren. Logischerwijs plaats je bij 'lelijke' snelwegen nu eenmaal ook de minder aantrekkelijke functies, zoals bedrijventerreinen.

- Ook verschilt kwaliteit en uitstraling sterk per type bedrijventerrein. Zo is het gewenste en haalbare kwaliteitsniveau van een (nieuw) logistiek terrein anders dan dat van een (nieuw) hoogwaardig bedrijventerrein waar hogere uitstraling gehaald kan worden. Het onderscheid naar typen terreinen wordt in de kwaliteitsdiscussie tot op heden zelden gemaakt. Kwaliteit is hierdoor nog algemeen geformuleerd en het is vaak niet duidelijk welke kwaliteit ter discussie staat en welke kwaliteit wordt beoogd.
- Uit de cases blijkt dat waar wordt nagedacht over bedrijventerreinen aan de snelweg (gemeenten, regio's, provincies) er nog niet altijd veel draagvlak is voor de vrij subjectieve en emotionele discussie over verrommeling van Nederland, blik vanaf de snelweg en lelijke bedrijventerreinen. De snelweg wordt bijvoorbeeld gezien als een zone die juist geschikt is voor allocatie van bedrijventerreinen om zo elders het landschap open te houden. De nadruk op enkel snelwegpanorama's wordt als te eenzijdig beschouwd. Bovendien bestaat op de betreffende schaalniveaus wel degelijk een gevoel dat voldoende wordt nagedacht over betere en mooiere bedrijventerreinen. En in een aantal gevallen is dat ook zo, blijkt uit de cases.
- Kortom, het ontbreekt nog aan een duidelijke probleemstelling. Nieuwe begrippen als 'snelwegpanorama' en 'verrommeling' moeten worden geoperationaliseerd. Dit door de discussie veel concreter te maken en praktisch te blijven. Zo kan de aansluiting met discussies in de provincies en regio's worden gemaakt.

Wat moet het Rijk doen?

- Aangeven welke aspecten van kwaliteit aan de snelwegzone het probleem zijn (bijvoorbeeld te weinig open ruimte op specifieke snelwegzones, slechte landschappelijke inpassing of weinig samenhang tussen gebouwen en samenhang met de snelweg) en welke aspecten niet. De discussie dus beter afbakenen en voorzien van een heldere probleemstelling.
- Met de regio een discussie hierover aangaan. Verrommeling is nog nu te veel een landelijke discussie, te weinig een discussie met de praktijk van gemeenten, regionale overheden, vastgoedontwikkelaars en gebruikers van bedrijventerreinen.
- Juist aangeven waar het niet om gaat en daarbij benadrukken dat het bij snelwegzones niet gaat om nut van bedrijventerreinen, maar om de uitstraling ervan.

Advies 2. Stimuleer liefde voor bedrijventerreinen en beter opdrachtgeverschap: een aanzienlijke kwaliteitsslag kan worden bereikt zonder veel extra financiën

- De bedrijventerreinenmarkt is in vergelijking met andere vastgoedmarkten (wonen, retail, kantoren) de minst professionele vastgoedmarkt. Weinig partijen zijn actief met gebiedsontwikkeling en waardecreatie op korte en lange termijn.
- Er moet gemiddeld genomen meer tijd worden gestopt in de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen (meer liefde voor bedrijventerreinen). Nu wordt hierin nog veel minder tijd gestoken dan in de ontwikkeling van bijvoorbeeld een woonwijk of kantoorlocatie. De ambtelijke capaciteit beschikbaar voor de uitgifte aan bedrijven en bedrijfscontacten is vaak beperkt.
- De aandacht voor het ruimtelijk ontwerp van bedrijventerreinen bij gemeenten en provincies is de afgelopen jaren wel duidelijk gegroeid. Omdat het een tendens is van de laatste jaren, is het effect hiervan nu nog lastig te meten.
- Er moet meer kennis komen over de eisen die aan bedrijven kunnen worden gesteld. Zo kunnen mooiere terreinen worden ontworpen met realistische kwaliteitsniveaus (verschillend per type terrein) waar ook in de uitgifte consequent aan vastgehouden kan worden.
- Uit de cases blijkt dat o.a. schaarste, goed opdrachtgeverschap, veel tijd voor uitgifte en beheer en sterk regionaal beleid succesfactoren zijn voor de ontwikkeling van aantrekkelijke terreinen/snelwegzones. Verder blijken bedrijventerreinen die binnen krachtige beheersorganisaties worden ontwikkeld, zoals de grote haven- en luchthavenbedrijven, veelal kwalitatief beter.

Wat moet het Rijk doen?

- De discussie met de uitvoeringspraktijk aangaan over de energie en tijd die in bedrijventerreinen gaat zitten. Meer liefde voor bedrijventerreinen, maak het geen terreinen waar weinig aandacht naar uitgaat.
- Goed opdrachtgeverschap bij gemeenten bevorderen. Gemeenten maken het verschil. Dit kan door stimulering en kennisoverdracht, maar ook het toepassen van de Wro¹.

¹ Waar in dit rapport de afkorting Wro wordt gehanteerd, wordt bedoeld de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De afkorting WRO wordt gehanteerd als de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt bedoeld.

- Een schwung geven aan de stedenbouwkundige visievorming over bedrijventerreinen. Een kenniscentrum 'Mooie bedrijventerreinen' bijvoorbeeld, met veel nadruk op ontwerp van de snelwegzone. De marktconformiteit (haalbaarheid) van plannen moet daarbij voorop staan.
- De samenwerking met vastgoedmarktpartijen bevorderen. Dan vooral de vastgoedmarktpartijen die uit zijn op langetermijnkwaliteiten in het gebied. Het is geen voorwaarde voor betere bedrijventerreinen, maar kan wel een stimulans zijn voor het realiseren van kwaliteit. Dit wordt ook geconstateerd in het advies van 'Werklandschappen' van de VROM-raad (2006). Zo hebben marktpartijen in het algemeen meer kennis van de marktvraag en hebben ze meer oog voor rendement- en risicoaspecten. Andere positieve aspecten die kunnen optreden zijn intensiever ruimtegebruik (hoger rendement), standaardisering gebouwspecificaties (lager risico) en minder versnipperd eigendom. Vooral bij beleggers is er door hun langetermijnbelang meer aandacht voor inrichtingsaspecten en architectonische kwaliteit van het hele gebied (bijvoorbeeld in kleurstelling en maatvoering) en het belang van professioneel beheer. Dit verlegt de focus van kavelsgewijs ontwerp en beheer naar de zorg voor de kwaliteit van het gehele terrein.
- Stimuleren van krachtige beheersorganisaties die meerdere terreinen ontwikkelen, al dan niet als onderdeel van regionale samenwerking (zie volgende paragraaf). Denk aan een grondbank of ontwikkelingbedrijf op regionaal niveau, regionaal georganiseerde marketing van bedrijventerreinen door de beheerorganisatie. Beleid voor en uitgifte van bedrijventerreinen gebeurt dan bij voorkeur in één hand op regionaal niveau.
- Met de provincies afspraken maken over de inzet van de Wro voor vormgeving en inpassing op bedrijventerreinen (zie volgende advies).

Advies 3. Versterk positie regio en samenhangend bedrijventerreinenbeleid en werk met de provincies samen in de Wro

- De bedrijventerreinenmarkt is een bijzondere markt. Een factor die de kwaliteit van terreinen bepaalt, is de wijze van uitgifte. Van de Nederlandse terreinen wordt 80% uitgegeven door gemeenten. Daarmee heeft de gemeente ook commerciële belangen bij de gronduitgifte. Vooral de korte omlooptijd van gemeentelijke grondexploitaties voor bedrijventerreinen zorgt voor druk op snelle uitgifte.
- Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen schiet de afstemming op regionaal niveau nogal eens tekort. Gevolg: regelmatig ruim voldoende of overaanbod, druk op grondprijzen en door dit alles druk op de te realiseren kwaliteit. Met uitzondering van terreinen voor specifieke segmenten, zoals logistiek en milieuhinderlijke bedrijvigheid, is in de meeste regio's weinig schaarste aan terrein. Hiermee ontbreekt een belangrijke prikkel om terreinen van een hoog kwaliteitsniveau te realiseren.
- Er moet meer regionaal worden samengewerkt bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Voordelen zijn onder meer dat concurrentie tussen gemeenten in een regio wordt voorkomen en er kan meer afstemming plaatsvinden over de verdeling van de vraag over segmenten.
- Hoewel regionale samenwerking steeds vaker wordt nagestreefd en vanuit regio's en provincies van harte wordt bevorderd, is de insteek nu nog vaak sterk kwantitatief en is vergaande samenwerking op regionaal vlak nog geen gangbare praktijk. De samenwerking stagneert vaak bij de uitvoering en/of blijft sterk steken op kwantitatieve aspecten.
- Vooral het aanbrengen van meer samenhang tussen de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de herstructureringsopgave² voor bestaande terreinen op het regionale niveau is van belang. Veel vaker moet in dat kader – op regionaal niveau - de SER-ladder worden gehanteerd. Dit in combinatie met intensiever en pro-actief accountmanagement op het regionale (en gemeentelijke) schaalniveau en duidelijke, concrete en bindende afspraken tussen de gemeenten in de regio.
- De provincies denken nu na over de provinciale verordening in het kader van de Wro. Bedrijventerreinen zijn daarin een belangrijke topic. Het is goed als het Rijk meedenkt met de provincies.
- De Wro is om meerdere redenen een interessant instrument in kader van de huidige discussie over kwaliteit op bedrijventerreinen in snelwegzones. Zo biedt de Wro kansen voor sturing op een groot aantal kwaliteitsindicatoren van bedrijventerreinen, inclusief de locatiekeuze. Verder is het een nieuw

² Bron: Stec Groep in opdracht van SenterNovem (2005).

instrument, wat makkelijker kan zijn dan het ombuigen van bestaande instrumenten en regels en de Wro ruimte biedt voor een actieve sturende rol van provincies voor kwaliteit op bedrijventerreinen in plaats van een reactieve toetsende rol.

Wat moet het Rijk doen?

Onze adviezen aan het Rijk:

- Zorg voor beter regionaal bedrijventerreinenbeleid. Daarbij moet de focus niet alleen liggen op aspecten als vraagaanbodverhouding, het aantal nieuw te ontwikkelen locaties, segmentering, fasering en uitgifte, maar ook op afstemming van ruimtelijke kwaliteit en ontwerp van bedrijventerreinen. Dit gebeurt nu niet of nauwelijks, een en ander versterkt het gevoel van 'eenheidsworst' langs de Nederlandse snelwegen.
- Veranker samenhangend bedrijventerreinenbeleid (koppeling tussen nieuwe en oude bedrijventerreinen), bijvoorbeeld in een AMVB en/of in overleg met de provincies de provinciale structuurvisie/verordening Wro.
- Werk met de provincies samen in het denken over de toepassing van de Wro bij locatieafweging van bedrijventerreinen in de snelwegzone en de verschillende ruimtelijke kwaliteitsaspecten.

Advies 4. Wijs als Rijk enkele snelwegzones aan waar extra op kwaliteit en panorama's wordt gelet

- Snelwegen zijn een logische vestigingsplaats voor bedrijven. Ook de komende jaren zal het landschap langs de snelwegen nog forse veranderingen ondergaan, kijkende naar de plannen voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen.
- Het panorama van de snelweg speelt tot nog toe een weinig expliciete rol bij ruimtelijke ontwikkelingen en beslissingen rond bedrijventerreinen
- Omdat niet iedereen in de uitvoeringspraktijk tot op heden nut en noodzaak van de discussie over panorama's vanaf de snelweg deelt en onze andere adviezen (zoals meer liefde, beter opdrachtgeverschap, betere regionale samenwerking en gebruik van de Wro) niet van vandaag op morgen kunnen worden gerealiseerd, kunt u enkele snelwegzones te benoemen waar extra op kwaliteit en panorama's wordt gelet.

Wat moet het Rijk doen?

- Benoem desgewenst enkele snelwegzones als aandachtsgebied als u zich zorgen maakt over het panorama en wanneer het rijksbelang in het geding is.
- Gebruik de gebieden ook om verder na te denken over goede bedrijventerreinen, stedenbouwkundige concepten die haalbaar zijn en regionale samenwerking. Maak pilotregio's voor bedrijventerreinontwikkeling nieuwe stijl, zie het niet alleen als regio's waar van alles 'niet meer mag'. Ofwel: koppel deze gebieden aan de andere adviezen die wij geven.

2. INLEIDING EN AANPAK

In de inleiding van dit rapport gaan we achtereenvolgens in op uw vragen en uw situatie in paragraaf 2.1. Vervolgens leest u over onze aanpak in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.3 volgt de opbouw van dit rapport.

2.1 Uw situatie

Verrommeling langs snelwegen staat hoog op de maatschappelijke en landelijke politieke agenda

De matige ruimtelijke kwaliteit langs de Nederlandse snelwegen staat hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. Onder meer vanwege de zogenaamde zichtlocaties, verrijzen direct langs de snelwegen steeds meer bedrijventerreinen (regelmatig aangeduid als 'lelijke dozen'). Ook andere functies zoals kantoren, voorzieningen, leisure en wonen worden in toenemende mate direct aan de snelweg ontwikkeld. De uitstraling en kwaliteit van de snelwegzone is vaak matig. Bovendien is de doorkijk naar de open ruimte door deze ontwikkelingen vaak minder goed of niet mogelijk, ook door de massieve geluidschermen die vaak moeten worden geplaatst. Het typisch Nederlandse open polderlandschap wordt hierdoor steeds minder zichtbaar. Het gevoel ontstaat dat Nederland vol is en de onvrede over de 'verrommeling' groeit.

Kabinet wil onderzoek naar kwaliteit snelwegzones

In de Uitvoeringsagenda Ruimte heeft het kabinet aangekondigd een onderzoek te laten uitvoeren naar de manieren waarop de kwaliteit van snelwegzones in de overgang van stedelijk naar landelijk gebied kan worden verbeterd. Mede op basis hiervan zal een structuurvisie door het Rijk worden ontwikkeld op het openhouden van de panorama's. U hebt Stec Groep gevraagd dit onderzoek uit te voeren.

U wilt vooral weten of er een tekort is aan instrumenten op lokaal en regionaal niveau om kwaliteit beter vorm te geven. En u wilt weten waarom tot nu toe bepaalde ontwikkelingen goed en minder goed gaan. Wat zijn hiervan de oorzaken? Wie draait aan de goede en verkeerde knoppen? En wat kan er beter? Hoe kan het Rijk dit beïnvloeden? Wat is slim, wat niet?

Samengevat wilt u het volgende in beeld:

- Leerervaringen tot nu toe over de manier waarop kwaliteit op snelweglocaties aan de stadsrand tot stand komt, met focus op bedrijventerreinen.
- Enkele helder geanalyseerde cases over plekken of zones in Nederland waarin kwaliteit op snelweglocaties wel of niet is bereikt, met focus op bedrijventerreinen.
- Conclusies en adviezen over de manier waarop het panorama langs snelwegen kan worden verbeterd, met focus op bedrijventerreinen, inclusief een helder geschreven rapport met een systematisch overzicht van feiten, conclusies en adviezen.

In dit rapport leest u onze bevindingen.

2.2 Onze aanpak

De opdracht hebben we uitgevoerd in drie stappen.

Stap 1. Leerervaringen

Start van het traject vormde een overleg met u op 5 april 2007. We hebben het project doorgesproken, waaronder een eerste overzicht van mogelijk interessante cases en relevante gegevens uitgewisseld.

Vervolgens zijn in een vraag en antwoordnotitie onze belangrijkste bevindingen over kwaliteit langs de snelwegzone verwoord (bijlage A). We hebben vragen beantwoord als: wat is kwaliteit en om welke deelaspecten gaat het dan? Hoe werkt de bedrijventerreinenmarkt en wat zijn daarvan de consequenties voor kwaliteit langs de snelweg? Waarom liggen bedrijventerreinen zo vaak langs de snelweg? Wat wordt al gedaan om kwaliteit langs de snelweg te realiseren?

De notitie is gebaseerd op – aan deze studie verwante – onderzoeken als ‘Snelwegpanorama’s in Nederland’, RPB, 2007), ‘Bloeiende Bermen’ (RPB, 2006), ‘Logica der Ielijkheid’ (Stichting Welzijnszorg Noord-Holland, 2004) en de ontwerpen en suggesties van het steunpunt Routeontwerp. Ook hebben we uit ons eigen bedrijfsinformatiesysteem geput, onze ervaringen en bureauexpertise gebruikt en een vijftal interviews met sleutelfiguren gehouden (bijlage C: overzicht).

Vervolgens is een voorstel gedaan van vijf interessante cases voor deze studie. Dit voorstel hebben we, tezamen met de vraag en antwoordnotitie met u besproken in een tussenoverleg op 8 mei 2007.

Stap 2. Casestudies

In deze tweede stap hebben we de vijf cases bestudeerd. Het betreft:

1. Noordrand Zwolle (Hessenpoort).
2. Businessparc Lijnden bij Badhoevedorp/Schiphol.
3. Gouda-Zoetermeer A12.
4. Arnhem-Bunnik A12.
5. Rondweg Den Bosch (A2).

Criteria voor de keuze van de cases waren onder meer:

- bij voorkeur gerealiseerde projecten in plaats van projecten in de planfase, dan zijn immers de grootste leereffecten te zien. Binnen de studiegebieden is regelmatig wel sprake van één of twee half gerealiseerde projecten/terreinen. Daarvoor zijn bruikbare tips geformuleerd;
- recent gerealiseerde gebieden maar ook gebieden die al bestaan en meer in beheerfase zitten. Gebieden die al lang bestaan, zijn zoveel mogelijk buiten beschouwing gelaten, mede omdat de besluitvorming eromheen maar beperkt valt te achterhalen;
- verschillende gebieden qua economische en ruimtedruk (spreiding over Nederland): Randstedelijk, intermediaire zone, periferie;
- zowel geslaagde als minder geslaagde projecten. Maar ook gebieden/regio's waarbij beide elementen vertegenwoordigd zijn. Overigens zonder 'geslaagde' en 'minder geslaagde' voorbeelden te labelen: dit is immers zoals we constateren subjectief.

De vijf studiegebieden/cases zijn beschreven volgens een helder format (bijlage B). We hebben de studiegebieden bezocht en een foto- en plaatjesreeks gemaakt, zodat voor de lezer duidelijk is hoe de beleving van de ruimtelijke kwaliteit vanaf de snelweg is. De eerste bevinden van de casestudies en de contouren van ons advies zijn op 7 juni 2007 gepresenteerd aan het projectteam 'Structuurvisie panorama's en de snelwegzone'. Daarna hebben we ons advies verder uitgewerkt.

Stap 3. Analyse, conclusies en rapportage

In onze adviezen hebben we ten slotte aangegeven wat partijen in de regio kunnen doen en wat een rol van het Rijk kan zijn. Daarbij hebben we ons gebaseerd op de beschikbare bronnen, interviews, analyses, de uitgevoerde cases en bureau-expertise. We hebben geprobeerd een helder advies op hoofdlijnen te geven. Ook de nieuwe instrumenten zoals de Wro zijn betrokken bij ons advies.

Waar in dit rapport de afkorting Wro wordt gehanteerd, wordt bedoeld de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De afkorting WRO wordt gehanteerd als de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt bedoeld.

2.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk treft u onze adviezen aan. Bij het hoofdrapport hoort nog een drietal bijlagen:

- Bijlage A: Vraag en antwoordnotitie bestaande inzichten
- Bijlage B: Vijf cases
- Bijlage C: Overzicht geïnterviewden

3. ONZE ADVIEZEN

In dit hoofdstuk leest u onze adviezen aan het Rijk.

3.1 Nuanceer het probleem over bedrijventerreinen langs de snelweg om draagvlak te krijgen

De snelwegzone heeft een flinke transformatie ondergaan de laatste jaren

De laatste jaren heeft de snelwegzone een flinke ruimtelijk-economische ontwikkeling doorgemaakt. Zo is vooral de bedrijvigheid in de zone sterk toegenomen, wat onder meer valt af te lezen aan de ontwikkeling van het aantal werknemers in de zone. Is het aantal werknemers tussen 1996 en 2004 in geheel Nederland gestegen met 19%, in de snelwegzone bedroeg deze groei 23%. Naast zichtlocaties, concentreert de groei zich vooral ook nabij afslagen en knooppunten. Vooral bedrijven in de sectoren zakelijke dienstverlening, distributie en groothandel, zorg, grootschalige detailhandel en leisure zijn het laatste decennium op de snelweglocaties neergestreken (Bron: Ruimtemonitor, RPB, 2007).

Zones langs snelwegen zijn logische vestigingslocaties voor bedrijven

Met de aanzienlijke ruimtelijk-economische ontwikkeling van de snelwegzone is de (ruimtelijke) kwaliteit van het landschap langs de Nederlandse snelwegen onder druk komen te staan. Het open uitzicht op het Nederlandse landschap verdwijnt hierdoor regelmatig. Bedrijventerreinen worden gezien als één van de belangrijke oorzaken.

Box 1: belangrijke facetten in de discussie over kwaliteit van bedrijventerreinen in de snelwegzone

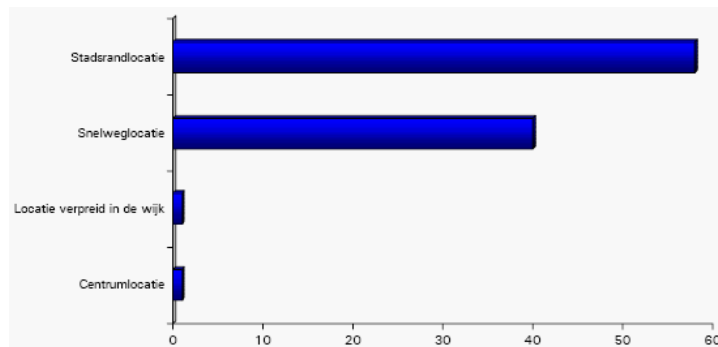
In de actuele discussie over kwaliteit van bedrijventerreinen in de snelwegzone spelen de volgende facetten een belangrijke rol. De meest genoemde combinatie staat bovenaan:

1. Bedrijventerreinen aan de rand van een stad worden als relatief 'logisch' ervaren, bedrijventerreinen die 'los van de stad' aan de snelweg liggen niet: te veel eilandjes en teveel oprispingen in de open ruimte.
2. De veelheid aan bebouwing en bedrijventerreinen stoort: één bedrijventerrein is in orde, maar meerdere achter elkaar ('koker', 'tunnelidee') worden als onaantrekkelijk ervaren: 'het ritme' van bedrijventerreinen voelt dan niet goed en er is te weinig open ruimte.

3. De overgangen van het bedrijventerrein naar de omgeving zijn matig, de landschappelijke inpassing is vaak slecht.
4. Er is weinig stedenbouwkundige samenhang: op een bedrijventerrein staan vaak te veel losse gebouwen met een sterk verschillende architectuur bij/naast elkaar.
5. Bedrijfsruimtegebouwen hebben weinig uitstraling en zijn lomp en groot.
6. Bedrijventerreinen zijn verouderd en slecht onderhouden.

Het is niet onlogisch dat de zones langs de snelwegen worden gebruikt voor bedrijventerreinen; het is de meest geliefde plek onder bedrijfsruimtegebruikers, zo blijkt telkens weer. Onder meer uit de Database Bedrijfsruimtegebruikers In Beeld (Stec Groep, 2007). De meeste bedrijfsruimtegebruikers willen aan de rand van de stad en op formele bedrijventerreinen gevestigd zijn (zie figuur 1). Als bedrijven moeten kiezen voor een (nieuwe) locatie, dan kiest het overgrote deel voor een stadsrand- of snelweglocatie (dit zijn in elkaar overlopende typering van locaties). Zie verder ook bijlage A.

Figuur 1: voorkeur voor vestigingsmilieu in geval van verhuizing



Bron: Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld, Stec Groep, 2006

Naast de goede bereikbaarheid biedt de snelwegomgeving een ander belangrijk aspect dat bedrijven aantrekt: zichtbaarheid (figuur 2). Bedrijven vestigen zich niet alleen nabij afslagen, maar ook parallel aan de snelweg, waar ze niet noodzakelijkerwijs goed bereikbaar zijn, maar wel hun naam en waar kunnen showen aan grote aantallen passanten.

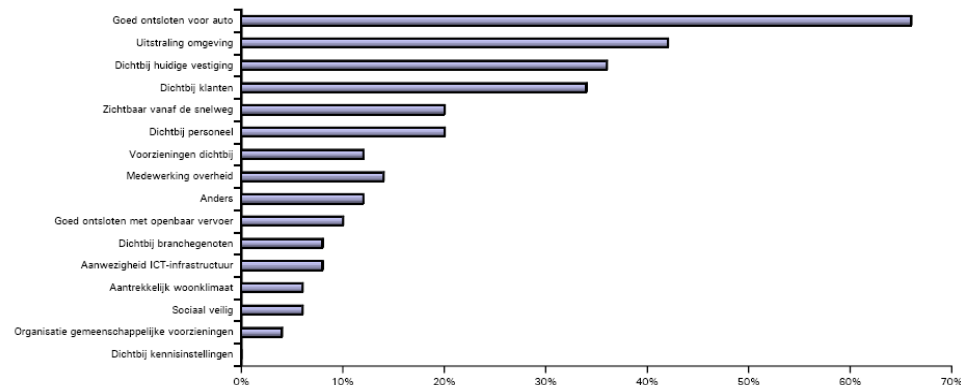
We zien dan ook dat bedrijventerreinen die aan snelwegen zijn gelegen veelal beter functioneren en een hogere uitgifte kennen; ze zijn immers aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor bedrijven. Bovendien geldt voor sterk snelweggevoelige bedrijvigheid, zoals groothandel en delen van de zakelijke dienstverlening, dat zij daadwerkelijk beter blijken te functioneren naarmate de afstand tot een snelwegafslag kleiner is (Bron: Bloeiende Bermen, RPB, 2006).

Er zijn weinig alternatieve invullingsmogelijkheden voor de snelwegzone, bedrijventerreinen zijn vaak de meest logische functie

In veel gevallen is aan de snelweg nog ruimte beschikbaar, waar die elders in de gemeente gebrekking of helemaal niet meer voorradig is. Bovendien is de grond vaak relatief goedkoop en zijn er weinig alternatieven voor deze zone die zich immers kenmerkt door zijn mindere uitstraling, doorsnijding van de open ruimte en geluidsoverlast. Clustering van minder aantrekkelijke stedelijke functies (dus niet alleen bedrijventerreinen maar bijvoorbeeld ook kantoren, volkstuinten, stadions en skihallen) bij de toch al rommelige snelwegzone is daarom vaak een logische en aanvaarbare optie.

In sommige gevallen is het toevoegen van bedrijfsruimte en kantoren aan de snelweg juist gewenst vanuit milieu- en hinderoptiek: zij vormen een buffer tussen snelweg enerzijds en andere functies als wonen anderzijds. Dit is een vaak voorkomende oplossing in de ruimtelijke ordening in Nederland.

Figuur 2: doorslaggevende elementen op terreinniveau



Bron: Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld, Stec Groep,

Dit zien we terug in het ruimtelijk-economisch beleid: deze is sterk gericht op ontwikkeling van de snelwegzone

De groei van het stedelijke gebied naar de snelweg is ook een direct gevolg van het ruimtelijke beleid van de laatste decennia. Vooral het compacte stadbeleid, zoals dat vanaf de Vierde Nota is gevoerd en ook is uitgewerkt in het provinciale beleid (streekplannen), heeft mede geleid tot een verdere groei van stedelijke functies richting de snelweg. Er wordt voortdurend gebouwd in gebieden die grenzen aan bestaand bebouwd gebied. In de meeste gevallen betekent dit concreet dat vooral richting en tot de snelweg toe verder wordt gebouwd. Regelmatig is 'de snelweg' de logische fysieke afronding van de stad.

Hoewel met de Nota Ruimte het compacte stadbeleid losgelaten wordt en plaats wordt gemaakt voor een beleidsstrategie gericht op stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen, betekent deze strategie in grote lijnen echter geen ommekeer in ruimtelijk-economische ontwikkeling van de snelwegzone in de komende jaren. Ook het nieuwe ruimtelijke beleid draagt bij aan een verdere ontwikkeling van onder meer bedrijvigheid langs de Nederlandse snelwegen. Een snelle blik op de Nieuwe Kaart van Nederland bevestigt dit: de komende jaren hebben gemeenten/provincies nog een fors aantal terreinen op de planning staan langs de snelwegen (zie ook 2.4). Plekken bij de stad aan de snelweg zijn in het ruimtelijk beleid altijd goede plekken geweest voor bedrijventerreinen.

Of de zone aantrekkelijk of minder aantrekkelijk is, is zeer subjectief: er is geen brede overeenstemming over Aantrekkelijk of minder aantrekkelijk, open of rommelig, mooi of lelijk; het zijn begrippen met een sterk subjectief karakter en hoe meer mensen we spraken in dit project hoe meer uiteenlopende opvattingen we ontdekten.

Zo wordt de vraag of een bedrijventerrein qua verschijningsvorm aantrekkelijk of minder aantrekkelijk dan wel storend of minder storend is, sterk bepaald door belangen en (persoonlijke) voorkeuren, ofwel de invalshoek van de betreffende persoon of organisatie. Omwonenden beoordelen de kwaliteit van een terrein vaak al heel anders dan bedrijven. Voor bedrijven kan het terrein tiptop zijn, terwijl de omwonenden het maar een 'saai en overlast veroorzakende puist in het landschap' vinden. Automobilisten kunnen een bedrijventerrein als storend ervaren, terwijl het voor een gemeente de minst slechte plek is in een gemeente of regio. Veel

automobilisten vinden bedrijventerreinen helemaal niet storend en zijn juist verrukt op uitzichten met een sterk industrieel karakter.

Bovendien geldt voor sommigen dat de huidige discussie 'de wereld op zijn kop is'. Het zijn eerst en vooral de snelwegen zelf die het landschap verstoren. Ze doorkruisen het landschap en veroorzaken geluidsoverlast en andere milieuhinder zoals luchtvervuiling. De discussie om over de snelweg door mooi landschap te willen rijden, komt dan ook soms wat geforceerd over. Bij 'lelijke' snelwegen plaats je nu eenmaal ook de minder aantrekkelijke functies, zoals bedrijventerreinen. De huidige plek is voor deze personen vaak de beste plek: goed bereikbaar en het achterland (natuurgebieden, kwetsbare gebieden of open ruimte) wordt gespaard.

En hangt ook af van het type terrein dat in de zone ligt

Ook verschilt kwaliteit en uitstraling sterk per type bedrijventerrein. Zo is het gewenste en haalbare kwaliteitsniveau van een (nieuw) logistiek terrein anders dan dat van een (nieuw) hoogwaardig bedrijvenpark waar hogere uitstraling gehaald kan worden. Onder meer omdat de mogelijkheden van het type bedrijf dat zich hier vestigt sterk uiteenloopt en de gebouwen er heel anders uitzien. Feit is echter dat het onderscheid naar typen terreinen tot op heden zelden wordt gemaakt in de kwaliteitsdiscussie; alle bedrijventerreinen worden op één hoop gegooid. Dit geeft aan dat de discussie nog aan het begin staat en nog weinig concreet is geworden; kwaliteit is nog algemeen geformuleerd en het is vaak niet duidelijk welke kwaliteit ter discussie staat en welke kwaliteit wordt beoogd.

Verrommeling en 'lelijke bedrijventerreinen' zijn een emotionele discussie, in de regio is hiervoor niet altijd draagvlak

De actuele discussie over verrommeling van Nederland, blik vanaf de snelweg en lelijke bedrijventerreinen zijn subjectieve en emotionele discussies die vrij plots zijn verhevigd in de afgelopen twee, drie jaar. Uit de cases blijkt dat waar wordt nagedacht over bedrijventerreinen aan de snelweg (gemeenten, regio's, provincies) er nog niet altijd veel draagvlak is voor deze actuele discussie. Enkele citaten: 'Door het bedrijventerrein hier te alloceren, behouden we juist open landschap elders op echt belangrijke plekken!' 'We voeren al jaren bundelingsbeleid en daarom ligt het bedrijventerrein juist op deze plek.' 'Een nondiscussie.' 'De discussie over bedrijventerreinen langs de snelweg is een voorbeeld van vertruttingsplanologie.' 'Bij een

lelijke snelweg hoort toch een lelijk bedrijventerrein?' 'Een bedrijventerrein hoeft niet mooi te zijn, maar functioneel'³.

Aangezien het probleem dat het Rijk signaleert op het niveau van provincies, regio's en gemeenten nog niet breed wordt gedragen en soms als eenzijdig wordt betiteld, moet de discussie in goede banen worden geleid en een heldere probleemstelling worden geformuleerd.

Aan een duidelijke probleemstelling ontbreekt het nu namelijk nog. Nieuwe begrippen als 'snelwegpanorama' en 'verrommeling' moeten concreet worden gemaakt. Ook het RPB concludeert dit in haar recente studie 'Snelwegpanorama's in Nederland'. Dit kan door de discussie veel concreter te maken en praktisch te blijven: wat is het probleem precies? Welke verandering wil het Rijk? Waar wil het Rijk deze verandering en waar niet? Hoe kan dit worden bereikt? Zo kan de aansluiting met discussies in de provincies en regio's worden gemaakt. Daar wordt namelijk zeker wel nagedacht over het realiseren van betere en mooiere bedrijventerreinen en verbeteringen in het ruimtelijk beleid (zie box 2 voor een voorbeeld). De nadruk op enkel snelwegpanorama's wordt daarbij als eenzijdig beschouwd.

Box 2: provincie Zeeland en beeldkwaliteit

De provincie Zeeland wordt gekenmerkt door een landschap van hoge kwaliteit. Het Zeeuwse landschap is het (voorlopige) resultaat van circa 1.000 jaar wonen en werken in het Deltagebied. Doel van de provincie is het behouden en versterken van de identiteit, diversiteit en belevingswaarde van het Zeeuwse landschap. Beeldkwaliteit is dan ook een belangrijk begrip in het (ruimtelijk) beleid van de provincie Zeeland.

Om de beeldkwaliteit van Zeeland te versterken, wordt bij concrete plannen (voor wonen, werken, recreëren, etc.) , afhankelijk van omvang en betekenis van het plan, om een beeldkwaliteitsplan of –paragraaf gevraagd waarin het aspect beeldkwaliteit wordt uitgewerkt. Ook moet bijvoorbeeld aan worden gegeven hoe locatiekeuzes of keuzes over vormgeving tot stand zijn gekomen zonder dat daarbij cultuurhistorische en natuur- en landschapswaarden over het hoofd worden gezien.

De plek waar de weidsheid van het Zeeuwse landschap het meest wordt beleefd, is langs de economische assen van Zeeland (A58, N62). Op deze wegen wordt het contrast ervaren tussen de Zeeuwse delta en de omliggende meer verstedelijkte provincies. Juist langs deze assen staat de beeldkwaliteit van Zeeland het meest onder druk. Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie én de voorkeur van ondernemers is gericht op het bundelen van nieuwe woon- en werkgebieden langs deze assen en routes.

³ Op basis van bijlage B (de cases) en bijlage C (interviews).

Echter, om de beeldkwaliteit te behouden en te versterken is het noodzakelijk om langs deze assen en routes doordacht om te gaan met ruimtelijke ingrepen. Aangezien dit een bovengemeentelijk aandachtsgebied is, neemt de provincie Zeeland hier een regierol. Die bestaat uit het in samenwerking met de betrokken gemeenten, RWS en andere betrokken opstellen van beeldkwaliteitsplannen voor de Zeelandroutes en economische assen. Uitgangspunt bij deze plannen is het behoud en de versterking van de beeldkwaliteit van de economische assen en de Zeelandroutes door het uitzicht op het landschap (de panorama's, zoals deze worden genoemd in het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012) en de steden te behouden.

Bron: Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, provincie Zeeland (2006)

Wat moet het Rijk doen?

De volgende acties moet het Rijk in gang zetten om dit advies uit te voeren:

- Aangeven welke aspecten van kwaliteit aan de snelwegzone het probleem zijn (bijvoorbeeld te weinig open ruimte op specifieke snelwegzones, slechte landschappelijke inpassing of weinig samenhang tussen gebouwen en samenhang met de snelweg, zie ook paragraaf 3.2) en welke aspecten niet. De discussie dus meer afbakenen en voorzien van een heldere probleemstelling.
- Met de regio een discussie hierover aangaan. Verrommeling is nog nu te veel een landelijke discussie, te weinig een discussie met de praktijk van gemeenten, regionale overheden, vastgoedontwikkelaars en gebruikers van bedrijventerreinen.
- Juist aangeven waar het niet om gaat en daarbij benadrukken dat het bij snelwegzones niet gaat om nut van bedrijventerreinen, maar om de uitstraling ervan.

3.2 Stimuleer liefde voor bedrijventerreinen en beter opdrachtgeverschap: een aanzienlijke kwaliteitsslag kan worden bereikt zonder veel extra kosten

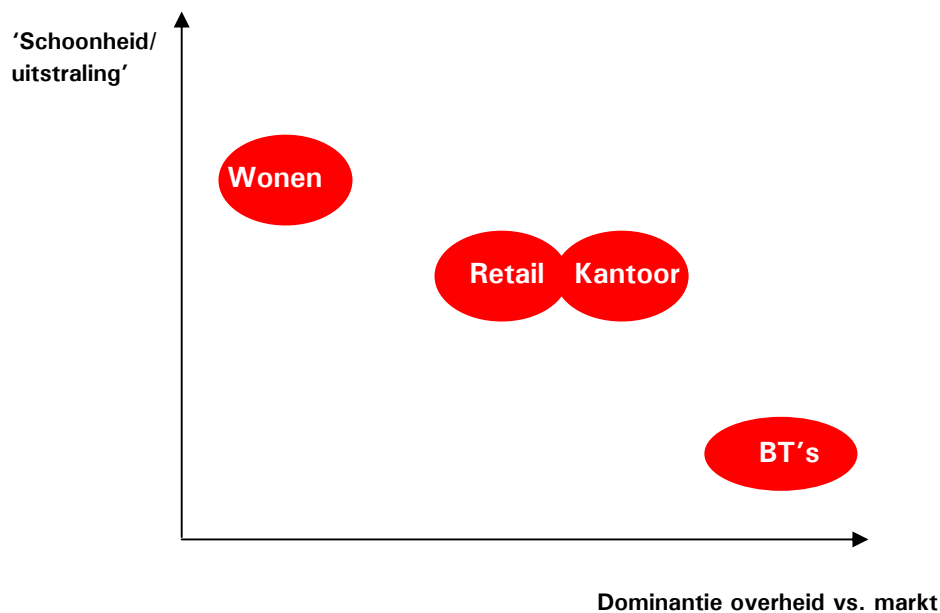
Bedrijventerreinen zijn nog een minder professionele vastgoedmarkt, bedrijventerreinen zijn regelmatig het stiefkindje

Wanneer de bedrijventerreinenmarkt wordt vergeleken met andere vastgoedmarkten zoals wonen, retail en kantoren, dan kunnen we concluderen dat bedrijfsruimte de minst professionele vastgoedmarkt is. Veel bedrijfsgebouwen zijn eigenaar van een eindgebruiker, niet van een belegger. Vastgoedontwikkelaars spelen

een kleine rol. Weinig partijen zijn daarom actief met gebiedsontwikkeling en waardecreatie op korte en lange termijn. Dat is de reden – in combinatie met het ontwikkelen van telkens nieuwe terreinen – dat bedrijventerreinen in veel gevallen relatief snel verouderen.

Hieronder is – indicatief! – voor verschillende vastgoedsegmenten aangegeven in welke mate het vastgoedtype in algemene zin als ‘mooi’ wordt ervaren en in welke mate de overheid of de markt voor het betreffende vastgoedtype domineert.

Figuur 3: indicatie relatie invloed (dominantie) overheid en (ervaren) schoonheid voor de functies wonen, retail, kantoren en bedrijventerreinen



Bron: Stec Groep, 2007

Over het algemeen dient bij gemeenten een cultuuromslag te ontstaan. Er moet gemiddeld genomen meer tijd worden gestopt in de ontwikkeling en het beheer van bedrijventerreinen (zie ook box 3). Meer liefde voor bedrijventerreinen is hiervoor een poëtische formulering. In de ontwikkeling van een woonwijk of kantoorlocatie wordt bijvoorbeeld veel meer tijd gestoken dan in het maken van een bedrijventerrein. Voor het beheer van bedrijventerreinen is vaak veel minder geld beschikbaar dan voor het beheer van een woonwijk of kantoorlocatie. De contacten met bedrijven bij de verkoop van grond kunnen in veel gevallen intensiever en beter om een beter bedrijventerrein te ontwikkelen. De ambtelijke capaciteit beschikbaar voor de uitgifte aan bedrijven en bedrijfscontacten is vaak beperkt.

Box 3: ontwerp van bedrijventerreinen

Het ontwerp van een bedrijventerrein is in de praktijk nog vaak het sluitstuk van het ontwikkelingsproces. Het ontbreekt bij nieuwe bedrijventerreinen veelal aan duidelijke en strikte ontwerpkeuzes, laat staan dat er consequent aan deze keuzes wordt vastgehouden. Gevolg: gebrek aan eenheid van een terrein. Dit gebrek aan eenheid zien we terug in de cases, met name de A12 zone. Het gebrek aan eenheid wordt nog eens versterkt door de huidige praktijk van kavelsgewijze uitgifte en ontwikkeling. Doordat een overkoepelend stedenbouwkundig en architectonisch plan ontbreekt, kan elke kavel op verschillende wijze eruit komen te zien.

Het ontwerp van bedrijventerreinen is niet alleen een zwak ontwerp op het niveau van het gebouw en het terrein. Ook op hoger schaalniveau, op het niveau van de regio en van de inpassing in het landschap laat het ontwerp veelal te wensen over. Het inrichtingsprincipe van functiescheiding is, tot op heden, dominant geweest (resultaat van ruimtelijk beleid in de afgelopen decennia) en zorgt ervoor dat bedrijventerreinen veelal ontworpen worden als monofunctionele uitleglocaties. Bovendien verschijnt op veel plekken meer van hetzelfde. Dit zien we nog niet zozeer terug op gemeentelijk niveau; daar vormt elke nieuwe bedrijfslocatie vaak nog wel een uniek concept. Echter, wel op regionaal niveau. Als er al afstemming plaatsvindt tussen terreinen op regionale schaal, dan is dat vooral in kwantitatieve zin (omvang en fasering terreinen). In kwalitatieve zin is er, buiten eventuele afstemming qua segmentering, nauwelijks tot geen afstemming. Zeker niet op het vlak van (ruimtelijk) ontwerp en beeldkwaliteit. Gevolg: langs snelwegen ontstaan linten van dezelfde soort terreinen qua uitstraling. Voor passanten, maar ook ondernemers, werknemers en bezoekers vormen de bedrijventerreinen dan ook veelal geen aantrekkelijke omgeving.

Bron: o.a. advies Werklandschappen (VROM-raad, 2006), locatiebezoek cases en interviews.

Feit is wel dat de aandacht voor het ruimtelijk ontwerp van bedrijventerreinen de afgelopen jaren bij gemeenten en provincies is gegroeid. Mede door de maatschappelijke weerstand tegen de lelijke blokkendozen worden, naast nationale initiatieven zoals het uitschrijven van prijsvragen, ook door gemeenten en provincies instrumenten ontwikkeld om de kwaliteit van bedrijventerreinen te verbeteren; zoals een

beeldkwaliteitplan, handreiking ruimtelijke kwaliteit, instellen kwaliteitsteam, et cetera (Bron: Werklandschappen, VROM-raad, 2006). Omdat het een tendens is van de laatste jaren, is het effect hiervan nu nog lastig te meten. Het blijft dan ook nog de vraag of de ontwerpogave voor bedrijventerreinen hiermee voldoende gefaciliteerd is en structureel wordt ingebed in de uitvoeringspraktijk.

Gebrek aan kennis over realistische kwaliteitseisen: soms te hoog, soms te laag

We zien dat het voor gemeenten, door een gebrek aan marktkennis, vaak lastig is een goed ambitieniveau te formuleren voor bedrijventerreinen. Wat is haalbaar op een bedrijventerrein qua stedenbouw, architectuur en bijvoorbeeld zorgvuldig ruimtegebruik? We zien de laatste jaren in de praktijk veel voorbeelden van te ambitieuze gemeenten met te hoge eisen die daardoor in de problemen zijn gekomen.

Dit lijkt een paradox met hiervoor. We constateerden immers dat er nog weinig ambitie en liefde is waar het gaat om vormgeving en uitstraling van bedrijventerreinen, maar niets is minder waar. We zien namelijk dat bij veel terreinen die met hoge kwaliteitseisen zijn ontworpen, in de daadwerkelijke uitgifte moet worden afgeweken van het ambitieniveau (zie ook box 3). Er wordt dan bijvoorbeeld ingestoken op doelgroepen die er in de praktijk niet of nauwelijks zijn (bijvoorbeeld: bedrijfsruimtegebruikers met aandelen kantoorvloer van meer dan 50%), te hoge bebouwingspercentages of te hoge eisen aan beeldkwaliteit. Een aantal vooruitstrevende gemeenten, is zo al jammer genoeg afgestraft. Immers, de uitgifte lijdt eronder, waardoor de eisen van het terrein naar beneden moeten worden bijgesteld. Tevens heeft het (andere) gemeenten voorzichtiger gemaakt hoog in te steken op kwaliteit op bedrijventerreinen.

Tegelijkertijd zien we ook regelmatig te weinig eisen aan bedrijven, waardoor bedrijventerreinen snel gevuld worden zonder veel ambities. Omdat gemeenten in 80% van de gevallen de grondexploitatie met bijbehorende risico's beheersen, speelt de druk op de gronduitgifte immers altijd mee.

Er moet vooral meer kennis komen over de eisen die aan bedrijven kunnen worden gesteld. Wat kan bijvoorbeeld op een hoogwaardig bedrijventerrein? En op een logistiek bedrijventerrein? Wat is marktconform, wat niet? Wat zijn stedenbouwkundige modellen die zeer bruikbaar zijn? Welke zijn minder bruikbaar? Zo kunnen terreinen worden ontworpen met realistische kwaliteitsniveaus (verschillend per type terrein) waar

ook in de uitgifte strikt en consequent aan vastgehouden kan worden. Het gaat om het vinden van een nieuwe balans.

Veel aantrekkelijkheidsaspecten kosten geen extra geld!

Tijdens dit onderzoek (interviews, cases) blijkt dat tal van aspecten om aantrekkelijke bedrijventerreinen in snelwegzones te realiseren geen extra financiële inzet vergen, maar vooral meer (gezamenlijke) inzet van gemeenten, vastgoedmarktpartijen en bedrijven. Bovendien betreft het grotendeels aspecten die voor alle prijssegmenten en typen locaties kunnen worden toegepast, om deze kwalitatief aantrekkelijker te maken. In box 4 hieronder staan enkele voorbeelden.

Box 4: overzicht aantal aantrekkelijkheidsaspecten

De volgende uitgangspunten helpen om bedrijventerreinen langs de snelweg stedenbouwkundig te verbeteren en aantrekkelijker te laten zijn:

- *Vorm en kleurgebruik.* Simpel gebruik van materialen en zachte kleuren geven een aantrekkelijker beeld.



Lijnden, Badhoevedorp

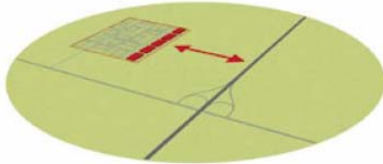
- *Eenduidigheid* van de bedrijven en gebouwen op de locatie is van belang. Niet dat elk bedrijf schreeuwt om aandacht en zijn eigen visie/ideologie verspreid. Eenheid in ideologie van het terrein is van belang.



Oosterambacht (Pijnacker-Nootdorp) en De Meerpaal (Houten)

- *Afstand* tot de snelweg. Hoe verder van de snelweg, hoe minder storend. Door gebruik van een *tussenzone* (groene ruimte) wordt het terrein als minder storend beschouwd.

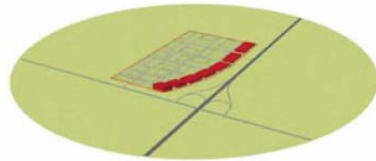
Afstand houden



Bron: Bloeiende Bermen, RPB, 2006

- *Parkeren achter het gebouw*. Parkeren achter het gebouw (vanaf de snelweg bekeken) helpt sterk voor een prettig gevoel vanaf de snelweg, parkeren voor het gebouw is rommelig en onaantrekkelijk.
- Ontwerp van de locatie en het bedrijf in relatie tot *snelheidsbeleving*. Je *blikveld* is slechts 10 graden scherp, bij 30 graden beperkt! Soms lijkt vanaf de snelweg de achterkant van een bedrijf zichtbaar (de automobilist kijkt in de dock stations) in plaats van de voorkant. De *samenhang* van bedrijventerreinen met de snelweg moet beter.

Samenhang



Bron: Bloeiende Bermen, RPB, 2006

- *Ritme* tussen zichtlocaties. Niet bedrijfslocatie na bedrijfslocatie en dan een grote afstand open weide. Zorg voor een samenhang/ritme tussen open ruimte en bebouwing.
- *Hoogte* van de snelweg. Hoe hoger je zit, hoe minder storend je blik op de bedrijfslocaties ernaast. Je kunt dan over het terrein heen kijken als je hoog zit (het komt minder op je af) of je zit op dezelfde hoogte (bedrijfslocatie is dan voelbaarder). Dit zien we bijvoorbeeld in de omgeving van Zwolle.
- Beeld dat je hebt van de locatie wordt ook gevoed door je *stemming* op dat moment en de *herhaling* (hoe vaak ben je op die plek geweest, is de locatie vanzelfsprekend geworden, je wordt blind voor wat je ziet).

- *'Stand alone'* van bedrijven. Losse gebouwen komen vaak te veel op je af. De relatie met de snelweg is dan niet aanwezig, en terreinen en gebouwen staan op zichzelf (vb. Veenendaal autodealers). Te weinig samenhangend gebied.
- Hoe *reageren* gebouwen onderling op elkaar en hoe reageren ze op de openbare ruimte ernaast. Hoe sterker de openbare ruimte, hoe minder storend losse bedrijven voor je gevoel worden. Hoe is het terrein landschappelijk ingepast?

Het kan wel, blijkt uit de cases

Uit de verschillende cases blijkt dat sommige bedrijventerreinen als veel prettiger en mooier kunnen worden beoordeeld dan andere. Al blijft per bedrijventerrein een hele discussie mogelijk en lopen de oordelen sterk uiteen. Zo vinden sommigen bedrijventerrein Hessenpoort bij Zwolle-Noord mooi, omdat het terrein mooi van de weg afbuigt, er goed uitziet en je daarna het open landschap naar Noord-Nederland inrijdt. Anderen vinden het juist heel storend dat je – terwijl je het open landschap inrijdt – nog een bedrijventerrein ziet.

Succesfactoren die we in veel gevallen zien:

- Regio's met schaarste: waar minder bedrijventerreinen ontwikkeld worden en de vraag hoog is, kunnen gemiddeld genomen mooiere bedrijventerreinen tot stand komen.
- Goede locaties en goede segmentering/afstemming: zijn er veel locaties op de markt in een regio die redelijk uitwisselbaar zijn, dan doet dit de kwaliteit geen goed. Is er een goede locatie op de markt die minder concurrentie heeft, dan is het makkelijker om in de bedrijventerreinenmarkt kwaliteit te realiseren.
- Gemeenten met goed opdrachtgeverschap en veel tijd voor uitgifte en beheer maken het verschil: de bedrijventerreinenmarkt is een moeilijkere markt om algemene ruimtelijke en stedenbouwkundige eisen te realiseren, juist dan is goed opdrachtgeverschap een belangrijke eis. Goed opdrachtgeverschap behelst: veel aandacht voor stedenbouw zonder de marktconformiteit uit het oog te verliezen. Voldoende tijd om met bedrijven de gronduitgifte te regelen (meer tijd betekent meer investeren in kwaliteit). Veel nadruk op beheer en parkmanagement.
- Bedrijventerreinen die binnen krachtige beheersorganisaties worden ontwikkeld, zoals de grote haven- en luchthavenbedrijven, blijken veelal kwalitatief uitstekend, goed onderhouden en efficiënt ingericht (Bron: Werklandschappen, VROM-raad, 2006, cases en interviews). Interessant zijn vooral beheersvormen waarbij een centrale economische trekker een aandeel neemt in de ontwikkeling van omliggende

bedrijventerreinen, samen met omliggende partijen zoals gemeenten. We zien dit model bijvoorbeeld rond de luchthaven Schiphol. In 1987 is daar de Schiphol Area Development Corporation (SADC) daar opgericht, met als aandeelhouders: Schiphol, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland. SADC heeft als doel de internationale concurrentiepositie van de Schipholregio te versterken. Hiertoe worden (al dan niet in samenwerking met partners) gronden aangekocht in de Schipholregio, die o.a. worden ontwikkeld tot bedrijventerreinen. In aanvulling hierop wordt ook een intensief marketingbeleid gevoerd voor de terreinen in de Schipholregio. Het resultaat mag er zijn; de terreinen in de Schipholregio zijn goed op elkaar afgestemd en zijn ook in ruimtelijke zin aantrekkelijke gebieden. Dit blijkt onder meer uit de case Businesspark Lijnden (Badhoevedorp, zie bijlage B).

- Sterk regionaal beleid (zie ook volgende paragraaf/advies).

Wat moet het Rijk derhalve doen?

Wat het Rijk moet doen:

- De discussie met de uitvoeringspraktijk aangaan over de energie en tijd die in bedrijventerreinen gaat zitten. Meer liefde voor bedrijventerreinen, maak het geen terreinen waar weinig aandacht naar uitgaat.
- Goed opdrachtgeverschap bij gemeenten bevorderen. Gemeenten maken het verschil. Dit kan door stimulering, kennisoverdracht maar ook het toepassen van de Wro.
- Een schwung geven aan de stedenbouwkundige visievorming over bedrijventerreinen. Een kenniscentrum 'Mooie bedrijventerreinen' bijvoorbeeld, met veel nadruk op ontwerp van de snelwegzone. De marktconformiteit (haalbaarheid) van plannen moet daarbij voorop staan.
- De samenwerking met vastgoedmarktpartijen bevorderen. Dan vooral de vastgoedmarktpartijen die uit zijn op lange termijn kwaliteiten in het gebied. Het is geen voorwaarde voor betere bedrijventerreinen, maar kan wel een stimulans zijn voor het realiseren van kwaliteit. Dit wordt ook geconstateerd in het advies van 'Werklandschappen' van de VROM-raad (2006). Zo hebben marktpartijen in het algemeen meer kennis van de marktvraag en hebben ze meer oog voor rendement- en risicoaspecten. Andere positieve aspecten die kunnen optreden zijn intensiever ruimtegebruik (hoger rendement), standaardisering gebouwspecificaties (lager risico) en minder versnipperd eigendom. Vooral bij beleggers is er door hun langetermijnbelang meer aandacht voor de inrichtingsaspecten en de architectonische kwaliteit van het hele gebied (bijvoorbeeld in kleurstelling en maatvoering) en het belang van professioneel beheer. Dit verlegt de focus van kavelsgewijs ontwerp en beheer naar de zorg voor de

- openbare ruimte en de kwaliteit van het gehele terrein. Dit zien we in de cases bijvoorbeeld sterk terug bij het terrein Lijnden in Badhoevedorp.
- Stimuleren van krachtige beheersorganisaties die meerdere terreinen ontwikkelen, al dan niet als onderdeel van regionale samenwerking (zie volgende paragraaf). Denk aan een grondbank of ontwikkelingbedrijf op regionaal niveau, regionaal georganiseerde marketing van bedrijventerreinen door de beheerorganisatie. Beleid voor en uitgifte van bedrijventerreinen gebeurt dan bij voorkeur in één hand op regionaal niveau.
- Met de provincies afspraken maken over de inzet van de Wro voor vormgeving en inpassing op bedrijventerreinen (zie volgende advies).

3.3 Versterk positie regio en samenhangend bedrijventerreinenbeleid en werk met de provincies samen in de Wro

Het is inmiddels duidelijk: gemeenten kunnen beter samenwerken op bedrijventerreinenvlak

Sinds de VROM-raad haar advies 'Werklandschappen' heeft opgeleverd, bestaat eenduidigheid over het feit dat regionale samenwerking op bedrijventerreinenvlak beter kan. Veel gemeenten, regio's en provincies onderschrijven dit ook, maar het blijft lastig om verbetering aan te brengen en in de vrijwillige samenwerking tussen gemeenten.

Gemeenten doen meestal de grondexploitatie en uitgifte van een bedrijventerrein

De bedrijventerreinenmarkt is een bijzondere markt. Een factor die de kwaliteit van terreinen bepaalt, is de wijze van uitgifte. Van de Nederlandse terreinen wordt 80% uitgegeven door gemeenten. Daarmee heeft de gemeente ook commerciële belangen bij de gronduitgifte. Immers, zij lopen belangrijke economische risico's bij de uitgifte van bedrijventerreinen omdat zij de grond vroegtijdig aankopen, bouwrijp maken en uitgeven. De exploitatie van een bedrijventerrein kan soms tien tot vijftien jaar duren waarbij de rentelast doorloopt. Op het moment dat de kwaliteitseisen te hoog blijken en de gemeente de grond niet verkocht krijgt aan bedrijven, is het voor gemeenten vaak moeilijk de rug recht te houden. Vooral de korte omlooptijd van gemeentelijke grondexploitaties voor bedrijventerreinen zorgen voor deze grote druk op snelle uitgifte en weinig gevoel voor kwaliteit. Gevolg is dat het kwaliteits- en ambitieniveau van het terrein naar beneden wordt bijgesteld.

In veel gevallen beperkte schaarste, dus geringe prikkel voor kwaliteit

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen is in de praktijk sprake van enerzijds overleg/samenwerking en anderzijds concurrentie tussen gemeenten, afstemming op regionaal niveau schiet dan nogal eens tekort. Het gevolg is regelmatig ruim voldoende of overaanbod, druk op grondprijzen en door dit alles druk op de te realiseren kwaliteit. Bedrijventerreinen zijn nu eenmaal (veel meer dan kantoren of wonen) een regionale markt en minder een lokale markt: de locaties zijn relatief snel 'uitwisselbaar'.

Met uitzondering van terreinen voor specifieke segmenten, zoals logistiek en milieuhinderlijke bedrijvigheid, is in de meeste regio's weinig schaarste aan terrein. Dit terwijl een bepaalde vorm van schaarste (het mag uiteraard niet economische ontwikkeling belemmeren) een belangrijke prikkel kan zijn om terreinen van een hoog kwaliteitsniveau te realiseren. Maar ook om het kwaliteitsniveau van terreinen te behouden. Immers, beperkte schaarste noopt om het bestaande areaal zo up-to-date mogelijk te houden: het is goed voor de waardeontwikkeling van het vastgoed en stimuleert om investeringen te doen en daarmee de kwaliteit van het terrein op peil te houden.

Meer regionale samenwerking...

Gemeenten moeten meer regionaal samenwerken bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen; ook de VROM-Raad constateert dit in haar advies Werklandschappen (2006). Bedrijven oriënteren zich wanneer ze willen verhuizen veelal lokaal of regionaal. Hoe verder het bedrijventerreinenbeleid reikt, des te beter is dan ook de uitgifte en de gewenste ontwikkelingsrichting van bedrijventerreinen in de hand te houden. Regionale samenwerking kan in verschillende vormen c.q. op verschillende gebieden. Denk aan het regionaal vermarkten van bedrijventerreinen en regionaal faseren van bedrijventerreinen.

Versterking van de regionale samenwerking op het vlak van bedrijventerreinen heeft verscheidene voordelen. We noemen onder meer:

- Concurrentie tussen gemeenten in een regio wordt voorkomen: de bedrijventerreinenstrategie tussen gemeenten in een regio wordt op elkaar afgestemd. Door het gezamenlijk opstellen van een visie of bedrijventerreinenprogramma kan worden voorkomen dat in een periode bijvoorbeeld te veel nieuwe terreinen voor een vergelijkbare doelgroep of ambitieniveau tegelijkertijd in de markt worden gezet en vijf

jaar later geen enkele locatie wordt ontwikkeld. Een regionale agenda/visie die daadwerkelijk wordt uitgevoerd is het beste instrument om concurrentie in de regio te voorkomen en ontwikkeling van locaties te faseren en op elkaar af te stemmen.

- Krapte kan elders in de regio worden opgevangen: soms hebben gemeenten op eigen grondgebied onvoldoende bouwgrond en dus uitbreidingsruimte beschikbaar voor bedrijven. Bedrijven kunnen echter ook in een buurgemeente of op een regionaal terrein opgevangen worden, met behoud van werkgelegenheid voor de regio. Veel gemeenten maar ook bedrijven hechten traditiegetrouw echter aan lokale terreinen.
- Er kan meer afstemming plaatsvinden over de verdeling van de vraag over segmenten: vooral het aanbod bedrijventerreinen met een hoogwaardige verschijningsvorm en met een laagwaardige verschijningsvorm wordt in de praktijk in veel regio's te weinig afgestemd. Veelal streeft iedere gemeente naar een zo hoog mogelijke beeldkwaliteit en uitstraling van alle bedrijventerreinen, zowel bij nieuwe te ontwikkelen terreinen als herstructureringsopgaven. Buiten dat dit door de bril van de bedrijven bekeken niet optimaal is (er zijn ook terreinen nodig waar de eisen aan verschijningsvorm lager zijn), is dit uiteindelijk ook vanuit ruimtelijke kwaliteit geen logische ambitie. Immers, overaanbod aan terreinen in bepaalde segmenten leidt uiteindelijk tot het bijstellen van de (beeldkwaliteits)ambities voor bedrijventerreinen. Resultaat is dat alle terreinen op elkaar gaan lijken en er van onderscheidende, sterke locaties geen sprake meer is. Dit wordt dan extra zichtbaar langs de Nederlandse snelwegen, omdat de meeste nieuwe uitleglocaties door gemeenten langs de snelwegen zijn gepland. Gevolg: een monotone, saaie en rommelige zone.

...en een duidelijker samenhangend bedrijventerreinenbeleid als succesfactoren

Voor het aanbrengen van meer samenhang tussen de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de herstructureringsopgave⁴ voor bestaande terreinen op het regionale niveau is van belang. Met elkaar moet (duidelijker) worden afgesproken dat nieuwe terreinen alleen beschikbaar zijn voor bedrijven die op de huidige plek niet vooruit kunnen en die in de bestaande bedrijfsruimtemarkt aan hun trekken komen. Veel vaker moet in dat kader – op regionaal niveau - de SER-ladder worden gehanteerd (zie box 5). Dit in combinatie met intensiever en pro-actief accountmanagement op het regionale (en gemeentelijke) schaalniveau.

⁴ Bron: Stec Groep in opdracht van SenterNovem (2005).

Kern van deze aanpak is dat door veel extra tijd te stoppen in het contact met de ondernemer, wordt gekeken of vestiging op een nieuw bedrijventerrein echt nodig is:

- Als een bedrijf zich meldt voor een nieuw terrein wordt eerst – via een ruimtescan – gekeken of het bedrijf inderdaad niet kan uitbreiden op de huidige locatie. Als de huidige locatie opties biedt, krijgt het bedrijf suggesties en hulp om de procedures te doorlopen.
- Kan het bedrijf niet uitbreiden op de huidige plek, dan wordt eerst op bestaande bedrijventerreinen en in de bestaande bedrijfsruimtemarkt ruimte gezocht. De markt wordt transparant gemaakt en de gemeente doet aan matchmaking.
- Kan het bedrijf in de bestaande voorraad niet slagen, dan wordt in beginsel ruimte aangeboden op het nieuwe bedrijventerrein. De bereidheid van een bedrijf om mee te willen werken aan de herinvulling van zijn oude plek binnen het gemeentelijk beleid kan een criterium zijn bij de (positieve) beoordeling van de aanvraag voor een nieuwbouwlocatie.

Door deze transparante en ondernemersgerichte aanpak wordt getracht:

- De beperkte ruimte voor bedrijven maximaal (en in ruimtelijk zin optimaal) te benutten.
- De ontwikkeling van bedrijventerreinen zoveel mogelijk te accommoderen/faciliteren.
- De bestaande terreinen niet te laten verouderen.

Box 5: de SER-Ladder

De ruimte die beschikbaar wordt gesteld voor een functie (bijvoorbeeld bedrijventerrein) eerst herstructureren en dan pas eventueel uitbreiden past goed in het principe van de SER-ladder, die door de Sociaal Economische Raad (SER) is geformuleerd in haar advies over de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid. De treden van deze ladder zijn als volgt omschreven:

1. Gebruik ruimte die al beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie en/of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
2. Maak optimaal gebruik van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.
3. Indien het voorgaande onvoldoende soelaas biedt, is de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde.

Inbreiden voor uitbreiden dus. In de praktijk is het zo dat de treden van de SER-ladder niet volgtijdelijk worden beklommen, maar tegelijkertijd worden ingezet. Het is belangrijk zowel te beschikken over nieuw uitgeefbare

bedrijventerreinen als over herstructureringslocaties, om een verhuiscarrousel mogelijk te maken, zonder het draagvlak voor herstructurering op bestaande terreinen te ondergraven.

Regionale samenwerking komt wel steeds meer op en wordt langzamerhand ook kwalitatiever qua insteek
Goede samenwerking tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinen wordt vaak nagestreefd en vanuit regio's en provincies van harte gestimuleerd, zo blijkt ook uit de cases (zie bijlage B). Is de insteek daarbij in eerste instantie sterk kwantitatief ('verdelen van hectares'), de laatste jaren zien we ook steeds meer aandacht voor het kwalitatieve aspect bij regionale samenwerking op het gebied van bedrijventerreinen (zie box 6 voor voorbeelden).

Ondanks de provinciale stimulansen is vergaande samenwerking op regionaal vlak nog geen gangbare praktijk. In toenemende mate worden regionale visies opgesteld, maar de samenwerking stagneert bij de uitvoering en/of blijft sterk op kwantitatieve aspecten hangen (voortdurende discussie over 'de cijfers'). Blijkbaar wil iedere gemeente toch vooral de bedrijventerreinontwikkeling in eigen hand houden, ondanks de voordelen die regionale samenwerking op dit vlak met zich mee kan brengen (zie eerder, o.a. zorgvuldige uitgifte, samenhang oud en nieuw, hogere kwaliteit). Het ieder voor zich ontwikkelen van bedrijventerreinen is een ingesleten proces, waarin een cultuuromslag gewoonweg niet snel te bereiken is. De vrees om autonomie te verliezen bij een al te sterke inzet op regionale samenwerking speelt hierbij een rol, maar ook de lage organisatiegraad bij vooral kleine gemeenten maakt samenwerking lastig. Verder is het zo dat zolang de financiële resultaten van de ontwikkeling van bedrijventerreinen direct bijdragen aan de begroting van iedere afzonderlijke gemeente, gemeenten niet graag zullen meewerken aan de ontwikkeling van een terrein op andermans grondgebied. Voor de provincie is het telkens de vraag hoe hierop te reageren: tevredenheid over de huidige regionale samenwerking tonen of meer eisen van de gemeenten?

Er blijkt, kijkende naar de praktijk, een nadrukkelijke prikkel nodig wil de gemiddelde gemeenten komen tot samenwerking en afstemming. Een nijpend ruimtetekort en de aanwezigheid van een actuele bovengemeentelijke regionale ruimtelijke opgave blijken vaak die noodzakelijke prikkel te vormen.

Dit zien we bijvoorbeeld in de regio Eindhoven, waarin de gemeente Eindhoven en de 20 omliggende gemeenten binnen het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven gezamenlijk vorm geven aan het

bedrijventerreinenbeleid. De beperkte ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen op Eindhovens grondgebied is een belangrijke prikkel geweest tot deze samenwerking over te gaan. Ook regionale ruimtelijke opgaven als NIMBY-problematiek en vestigingsmogelijkheden voor logistiek zijn aanleiding regionaal vorm te geven aan het bedrijventerreinenbeleid.

Was de samenwerking eerst meer vrijblijvend en sterk kwantitatief, nu wordt deze steeds concreter op het gebied van uitvoering en kwalitatieve aspecten. Met de huidige actualisatie van de Regionale Bedrijventerreinenstructuurvisie (RBSV2007) is de regio bezig met een kwalitatieve slag in het regionale beleid. Zo is samenhangend bedrijventerreinenbeleid een leidend thema in het opstellen van de nieuwe RBSV. Binnen de regio wordt nu serieus uitwerking gegeven aan afspraken op het gebied van o.a. grondprijzen, herstructurering (herstructureringsfonds) en doorverwijzing. Ook ruimtelijke en ontwerpaspecten van bedrijventerreinen krijgen in het Eindhovense steeds meer aandacht; een punt waarop veel winst valt te behalen bij regionale samenwerking. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld gezamenlijk vestigingseisen opstellen en daarmee ook op het gebied van ruimtelijke kwaliteit een slag slaan. Denk aan betere stedenbouwkundige ontwerpen (die in de praktijk ook daadwerkelijk gerealiseerd worden, nu zien we dat hier uiteindelijk vaak van wordt afgeweken), betere positionering van bedrijventerreinen, aandacht voor voorkomen corridorvorming en betere landschappelijke inpassing.

We zien in de regio Eindhoven ook in toenemende mate bereidheid om de afspraken uit de visie vast te leggen in convenanten om zo een succesvolle uitvoering van het regionale bedrijventerreinenbeleid te garanderen.

Box 6: voorbeelden van bevordering regionale samenwerking en kwaliteit van terreinen vanuit enkele provincies

Provincie Zeeland

In het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 heeft de provincie Zeeland het instrument bedrijventerreinenprogramma geïntroduceerd. Iedere Zeeuwse regio, in totaal vijf, moet zo'n programma opstellen. In dit programma moet, naast onder meer de fasering van de plannen voor nieuwe terreinen in de regio, ook kwaliteitsprofielen voor de bedrijventerreinen worden opgenomen en moeten afspraken worden gemaakt over grondprijzen, herstructurering et cetera. De provincie faciliteert de regio's met een handleiding voor de bedrijventerreinenprogramma's en het organiseren van een aantal informatiebijeenkomsten. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van het bedrijventerreinenprogramma ligt verder bij de regio's. Wanneer de regio's geen programma opstellen, dan worden ook plannen voor (nieuwe) terreinen van goedkeuring onthouden.

Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland bestaat uit vijf REO (Regionaal Economisch Orgaan)-regio's, zijnde: regio Haaglanden, regio Rotterdam, Midden-Holland, Rijn- en Bollenstreek en Zuid-Holland Zuid. Voor deze regio's worden uitvoeringsprogramma's voor bedrijventerreinen opgesteld. Per regio is een programmamanager actief die de procesbegeleiding uitvoert. Omdat de huidige uitvoeringsprogramma's in kwalitatieve zin nog in onvoldoende mate hebben bijgedragen aan betere terreinen, wil de provincie nu dat iedere regio een bedrijventerreinen- en kantorenstrategie ontwikkelt. Aanpalend aan dit instrument ontwikkelt de provincie nu ook specifiek beleid op het gebied van intensief ruimtegebruik en kwaliteitsbeelden voor diverse typen van bedrijventerreinen.

Bevindingen uit de cases

Uit de cases, de interviews en onze praktijkervaringen blijken de volgende conclusies over de regionale context van bedrijventerreinen:

- In regio's met schaarste is meer kwaliteit mogelijk (zie bijvoorbeeld Businesspark Lijnden in de Schipholregio en Hessenpoort in Zwolle).
- Liever één sterk bedrijventerrein dan meerdere kleinere (Hessenpoort is enige terrein in uitgifte in Zwolle).
- Worden bedrijventerreinen in één hand uitgegeven, dan kan meer kwaliteit worden gerealiseerd (Businesspark Lijnden, ontwikkeld en uitgegeven door SADC).
- Uniek gepositioneerde bedrijventerreinen zijn meestal mooier dan 'veel in een dozijn'. Denk aan Flight Forum bij Eindhoven.

De provincies denken nu na over de provinciale verordening in het kader van de Wro, bedrijventerreinen is daarin zeker een topic, breng hier uw rijksuggesties in

De provincies bereiden zich voor op de Wro (box 7). Bedrijventerreinen zijn daar vrijwel altijd een belangrijke issue bij. Vragen die zij nu beantwoorden: wat is het provinciale belang van bedrijventerreinen? Welke aspecten wel, welke niet? Verandert de strategie van de provincies, wil men bijvoorbeeld op sommige thema's van bedrijventerreinen meer doorpakken en meer directief zijn? Meedenken met de provincies raden we daarom aan.

Box 7: de Wro en provincies

Naar alle verwachting treedt de Wro 1 juli 2008 in werking. Er verandert veel op het gebied van ruimtelijke ordening met de komst van de Wro. De provincie toetst niet meer achteraf, maar geeft vooraf de normen aan (verordening). De basis hiervoor vormt een op te stellen structuurvisie; de verordening moet op deze structuurvisie zijn gebaseerd.

Provinciaal belang is een belangrijk aspect: dit moet in het geding zijn. Provinciale belangen zijn in het geding als het belang niet meer op gemeentelijk schaalniveau kan worden behartigd. Dus decentraal wat decentraal kan en centraal wat centraal moet. Bij uitstek dus in geval van belangenafwegingen en keuzes op regionaal niveau. Als de provincie in de structuurvisie een onderwerp benoemt tot provinciaal belang is, zij ook verantwoordelijk voor de realisatie hiervan. Dit is een groot verschil met de WRO.

Bovendien kan de provincie zelf bestemmingsplannen (inpassingsplan genaamd) maken als zij dat in het provinciaal ruimtelijk belang vindt (bijvoorbeeld in geval van NIMBY-locaties of een bovenregionaal bedrijventerrein). Onder ruimtelijke belangen kunnen ook de ruimtelijke aspecten van andere sectoren behoren, zoals economie, milieu, water en verkeer. Hiermee krijgt de provincie de mogelijkheid voor het spelen van een veel actievere rol in de ruimtelijke ordening dan met de WRO.

Aanwijzingen in de verordening moeten concreet en objectief zijn: onder meer (bouw)vergunningen moeten er rechtstreeks aan getoetst kunnen worden.

De provincie verliest haar goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen. Gemeenten krijgen daardoor meer vrijheid bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen. Er bestaat echter wel de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op de bestemmingsplannen van gemeenten. De grond voor het indienen van zienswijzen ligt in de structuurvisie, waarin de provincie formuleert wat zij van provinciaal belang vindt.

Naast de juridische instrumenten om de structuurvisie te realiseren, houdt de provincie natuurlijk de andere instrumenten: convenanten, bestuursakkoorden, stimuleringsprogramma's, communicatie en voorbeeldprojecten bijvoorbeeld.

De meeste provincies broeden nu op de Wro. Hoe deze in te zetten? Hoe de rol als provincie te vullen? Vrijwel geen provincie heeft al concrete ideeën over hoe de Wro voor bedrijventerreinen in te zetten. De meeste provincies geven wel aan o.a. op dat punt in ieder geval het maximale uit de Wro te willen halen.

Waarom is het voor het Rijk en de provincies aantrekkelijk de Wro in te zetten voor de huidige discussie over kwaliteit op bedrijventerreinen in snelwegzones?

- Het is een nieuw instrument. Dit kan makkelijker zijn dan het ombuigen van bestaande instrumenten en regels. Provincies kunnen in principe 'from scratch on' een strategie maken.
- Het is een belangrijk instrument voor kwaliteit op bedrijventerreinen. De provincie bepaalt de inhoud van de bestemmingsplannen en hoe gemeenten met (kwaliteit van) bedrijventerreinen en ruimtelijke ordening omgaan.
- Een eerste globale analyse toont aan dat de Wro kansen biedt voor sturing op een groot aantal kwaliteitsindicatoren van bedrijventerreinen, inclusief de locatiekeuze. Het betreft uiteraard vooral de 'ruimtelijke' indicatoren (tabel 1).
- De Wro biedt ruimte voor een actieve sturende rol van provincies voor kwaliteit op bedrijventerreinen, in plaats van een reactieve toetsende rol.
- Algemene regels, direct geldend voor gemeenten (rechtstreekse doorwerking). Het is dan ook belangrijk vooraf als provincie je 'ei te leggen' en precies te weten wat je wilt. Daarbij bestaat een spanningsveld: je moet niet te veel en niet te weinig vastleggen.
- Het gebruik van de Wro wordt nog met de regio's doorgesproken: er is dus al automatisch contact en overleg over dit belangrijke instrument. Overleg over hoe je dit kan gebruiken voor bedrijventerreinen, past goed in dit overleg met de regio's.
- De Wro kan en zal worden gebruikt voor nieuw elan voor de provincies. Ook waar het gaat om bedrijventerreinen in het algemeen en de kwaliteit ervan in het bijzonder. Nieuw elan geeft in veel gevallen ruimte voor hogere ambities.
- Provincies worden gedwongen het provinciale belang goed te omschrijven. Wat is het provinciale belang dat in het geding is bij regionale afstemming, snelwegzones/panorama's en kwaliteit op bedrijventerreinen? De provincie kan door de Wro beter en concreter laten zien waar ze voor staat en dit vervolgens ook waarmaken.

Tabel 1: kansen voor sturing op enkele relevante bedrijventerreinindicatoren met Wro

Indicator	Sturingsmogelijkheden Wro	Hoe?
Locatiekeuze en omvang	+ +	Opnemen eisen aan locatiekeuze (waaronder ligging en zichtbaarheid in snelwegzone) en aflopen SER-ladder
Bereikbaarheid	+	Opnemen bereikbaarheidseisen voor bedrijventerreinen in verordening
Creatief ruimtegebruik	+ +	Eis stellen in verordening t.a.v. toepassing SER-ladder voor bedrijventerreinen
Inpassing omgeving	+ +	Eis opnemen in verordening voor maken landschapsplan bij ontwikkeling bedrijventerrein
Beeldkwaliteit	+ +	Eis opnemen in verordening voor maken beeldkwaliteitsplan bij ontwikkeling bedrijventerrein
Water	+	Eis stellen in verordening voor wateropvang en beheer op bedrijventerreinen
Voorzieningen	-	Beperkte ruimtelijke relevantie
Beheer (organisatie)	--	Onvoldoende ruimtelijke relevantie
Vestigingsklimaat	+	Zelf bestemmingsplannen ontwikkelen voor terreinen voor zware industrie

Bron: Stec Groep, 2007

Spanningsveld: hoe direct zullen en willen de provincies 'voorschrijven', dit in relatie tot ruimte en vrijheid voor gemeenten en noodzakelijke flexibiliteit in de praktijk. De rechtsgevolgen van de provinciale verordening zijn immers groot, er worden dus hoge eisen aan de verordening gesteld. Een en ander hangt ook samen met hoe iedere provincie haar rol ziet, ruimte laat voor gemeenten en de Wro wil inzetten.

Waarschijnlijk zullen provincies op drie niveaus in de provinciale structuurvisie en verordening uitspraken doen over bedrijventerreinen (in de snelwegzone):

1. *Algemene uitgangspunten* opnemen voor gemeenten over bedrijventerreinen. De gemeente moet bij ieder bestemmingsplan aantonen dat en hoe de SER-ladder echt is afgelopen, dat en hoe samenhangend bedrijventerreinenbeleid wordt gevoerd (dus dat het effect van nieuw terrein wordt gekoppeld aan de bestaande terreinen) en dat en hoe optimale regionale afstemming is verzorgd. Maar ook dat en hoe bij de echte uitgiftepraktijk (gesprekken/proces met bedrijven) de SER-ladder wordt gebruikt. De provincie zou voor deze aspecten nadere suggesties/aanwijzingen kunnen geven.

2. *Kenmerken voor de locatiekeuze van een bedrijventerrein in relatie tot het panorama.* Sommige panorama's kunnen de provincies bijvoorbeeld benoemen als kwetsbaar, waarbij extra eisen kunnen worden geformuleerd of geen bedrijventerrein wordt toegelaten.
3. *Kenmerken voor aspecten van de uitstraling en inpassing van bedrijventerreinen* opnemen die tenminste aan de orde moeten zijn. Het kan (a) een directe norm betreffen of (b) meer een procesnorm. Enkele voorbeelden: gemeente moet landschapsplan maken (procesnorm) waarbij groen om de locatie belangrijker wordt gevonden dan groen op de locatie (directe norm) (bij aspect/indicator: inpassing omgeving). Of: een bedrijventerrein moet ook vanaf de snelweg zijn ontworpen (procesnorm), danwel op x meter van de snelweg zijn gelegen (directe norm). Of alle gevels moeten op één lijn worden geplaatst en parkeren moet achter in plaats van voor het pand worden geplaatst (procesnormen bij aspect/indicator: beeldkwaliteit). Of: er moet een beeldkwaliteitsplan zijn waarbij beargumenteerd wordt aangegeven welk stedenbouwkundig concept wordt nagestreefd en welk gematigd kleurgebruik aan de orde is.

Zo vormt de verordening sowieso een soort van checklist voor gemeenten bij het maken van een bestemmingsplan en het voorbereiden van een bedrijventerrein.

Wat moet het Rijk derhalve doen?

Onze adviezen aan het Rijk:

- Zorg voor beter regionaal bedrijventerreinenbeleid. Daarbij moet de focus niet alleen liggen op aspecten als vraagaanbodverhoudingen, het aantal nieuw te ontwikkelen locaties, segmentering, fasering en uitgifte, maar ook op afstemming van ruimtelijke kwaliteit en ontwerp van bedrijventerreinen. Dit gebeurt nu niet of nauwelijks en dit versterkt het gevoel van 'eenheidsworst' langs de Nederlandse snelwegen.
- Veranker samenhangend bedrijventerreinenbeleid (koppeling tussen nieuwe en oude bedrijventerreinen), bijvoorbeeld in een AMVB en/of in overleg met de provincies de provinciale structuurvisie/verordening Wro.
- Werk met de provincies samen in het denken over de toepassing van de Wro bij locatieafweging van bedrijventerreinen in de snelwegzone en de verschillende ruimtelijke kwaliteitsaspecten.

3.4 Wijs als Rijk enkele snelwegzones aan waar extra op kwaliteit en panorama's wordt gelet

Bedrijventerreinen in de Nederlandse snelwegzones blijven worden ontwikkeld

Zoals we eerder constateerden, zijn snelwegen een logische vestigingsplaats voor bedrijven en andere functies als leisure, recreëren en wonen. Een scan door het Nirov van de Nieuwe Kaart van Nederland geeft aan dat tot 2015 ruim 40% van de plannen voor nieuwe bedrijventerreinen geheel of gedeeltelijk is gepland in een zone van 500 meter van de snelweg. Van het totale oppervlak van plannen voor nieuw te realiseren bedrijventerreinen (32.000 ha) in Nederland gaat het om 60%. Ook in de toekomst zal het landschap langs de snelwegen dus nog forse veranderingen ondergaan.

Het panorama van de snelweg speelt tot nog toe nauwelijks een rol bij ruimtelijke ontwikkelingen en beslissingen rond bedrijventerreinen

Snelwegpanorama's worden nog maar beperkt meegenomen in (de belangenafweging van) ruimtelijke ontwikkelingen. Er is in de regio weinig beleid voor snelwegpanorama's en weinig actoren voelen zich er echt verantwoordelijk voor. Nog los van de grote verschillen die we hebben aangetroffen over de waardering van ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen aan de snelweg. Overigens is er in de regio wel veel aandacht voor ruimtelijke principes als bundeling, versterking van de stad, behoud open ruimte en meer kwaliteit op bedrijventerreinen.

Veranderingen in de uitvoeringspraktijk – de oplossing - zijn niet van vandaag op morgen te realiseren

Zoals aangegeven: niet iedereen in de uitvoeringspraktijk deelt nut en noodzaak van de discussie over panorama's vanaf de snelweg. Daarbij komt dat de andere adviezen die we geven – meer liefde, beter opdrachtgeverschap, betere regionale samenwerking en gebruik van de Wro – ook niet vandaag op morgen kunnen worden gerealiseerd.

Enkele panorama's benoemen is daarom slim

Het is goed enkele snelwegzones benoemen tot aandachtszone als deze in het landelijke belang zijn om het panoramabelang voldoende te verankeren. We sluiten in dit geval aan bij de aanbevelingen van het RPB in haar recente studie naar Snelwegpanorama's in Nederland (mei, 2007). Het planbureau concludeert dat een

strategie, waarbij de rijksoverheid enkele nationale panorama's selecteert en ontwikkelt, vanwege hun nationale waarde aan te bevelen is.

Wat moet het Rijk derhalve doen?

- Benoem desgewenst enkele snelwegzones als aandachtsgebied als u zich zorgen maakt over dat het panorama en het Rijksbelang in het geding is.
- Gebruik de gebieden ook om verder na te denken over goede bedrijventerreinen, stedenbouwkundige concepten die haalbaar zijn en regionale samenwerking. Maak van deze gebieden pilotregio's voor bedrijventerreinontwikkeling nieuwe stijl, zie het niet alleen als regio's waar van alles 'niet meer mag'. Ofwel: koppel deze gebieden aan de andere adviezen die wij geven.

BIJLAGE A

1. VRAAGANTWOORD NOTITIE

1. Wat is de aanleiding voor de discussie over 'mooie' en 'lelijke' bedrijventerreinen langs de snelweg?

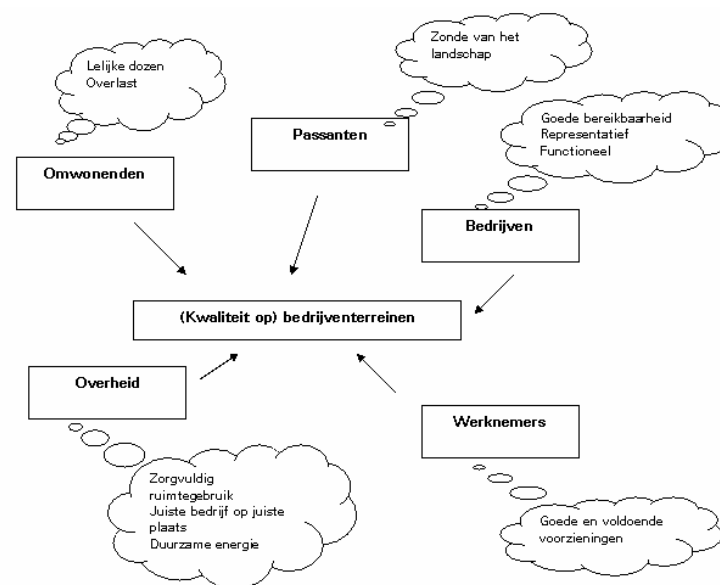
De kwaliteit van bedrijventerreinen staat al langer in de aandacht. In toenemende mate is het gebrek aan (vooral ruimtelijke) kwaliteit van bedrijventerreinen namelijk een bron van maatschappelijk ongenoegen. Dit komt tot uiting in termen als 'saai en smaakloos' en 'de lelijke dozen'.

Op dit moment bevindt de discussie zich op een hoogtepunt. Het ongenoegen wordt maatschappelijk steeds breder gedragen (Welstandscommissies, RPB, VROM-raad, milieuorganisaties, architecten, bewoners, et cetera). Hierdoor wordt ook de kwantiteitsdiscussie steeds heftiger. Gevoed door nieuwe vraagscenario's, die een eind voorspellen aan de voortdurend groeiende behoefte aan nieuw bedrijventerrein, worden steeds vaker vraagtekens gezet bij de aanleg van nieuw (lelijke) terreinen.

In het bijzonder is er veel onvrede met de ruimtelijke inrichting en het ontwerp van de snelwegzone. Deze slibt dicht, verrommelt en nivelleert. Hierdoor ontstaat een identiteitsloze omgeving. De zichtlocaties dreigen te worden volgebouwd met 'lelijke dozen'. In sommige gebieden botst dat flink met de wens de open panorama's te behouden (bron: Bloeiende berm, RPB, 2006).

Maar wat is nu eigenlijk mooi en lelijk? Dat is moeilijk vast te stellen, vooral omdat dit erg subjectief is. Bovendien geldt voor sommigen dat de huidige discussie de wereld op zijn kop is. Bij lelijke snelwegen plaats je immers lelijke bedrijventerreinen, dat is de minst slechte plek.

'Nederland wordt een rommeltje'



In de meeste regio's lijkt het 'probleem' van de ontwikkeling van bedrijventerreinen bij de snelweg tot nu toe veel minder een prominent thema. Uit de cases (bijlage B) blijkt dat er bij gemeenten, regio's, provincies nog niet altijd veel draagvlak is voor de vrij subjectieve en emotionele discussie over verrommeling van Nederland, blik vanaf de snelweg en lelijke bedrijventerreinen. Er worden wel steeds meer vragen gesteld over nut en noodzaak van nieuwe terrein en over de samenhang tussen de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de leegloop op bestaande terreinen. Ook is het thema kwaliteit op bedrijventerreinen een vaak terugkerend thema in de meeste regio's: hoe maken we bedrijventerreinen met toekomstwaarde die aantrekkelijk zijn voor bedrijven? En een laatste thema dat in veel regio's speelt: hoe verbeteren we regionale samenwerking?

2. Om welke deelaspecten gaat het dan bij termen als kwaliteit, mooi en lelijk?

Goede of slechte kwaliteit, mooi of lelijk: sterk afhankelijk van invalshoek

Mooi of lelijk wordt ook wel gedefinieerd als een goede of slechte kwaliteit. Begrippen als mooi en lelijk hebben een sterk subjectief karakter en men kan er veel onder verstaan.

Zo wordt de vraag of een bedrijventerrein mooi of lelijk is sterk bepaald door belangen en (persoonlijke) voorkeuren, ofwel de invalshoek. Omwonenden beoordelen de kwaliteit van een terrein vaak heel anders dan bedrijven. Voor de bedrijven kan het terrein tiptop zijn, terwijl de omwonenden het maar een 'saaie en overlast veroorzakende puist' in het landschap vinden.

Daarnaast van type terrein

Ook verschilt de kwaliteit sterk per type bedrijventerrein. Op een (verouderd) bestaand terrein is een ander kwaliteitsniveau te realiseren, dan wanneer – in het geval van een nieuw terrein – met een schone lei kan worden begonnen. Verder is het gewenste kwaliteitsniveau van een nieuw logistiek terrein anders dan dat van een nieuw zwaar industrieterrein. Dit onder meer omdat de mogelijkheden van het type bedrijf dat zich er vestigt sterk uiteenloopt en de gebouwen er heel anders uitzien. Feit is echter dat het onderscheid in verschillende kwaliteitsniveaus naar typen terreinen tot op heden zelden wordt gemaakt in de kwaliteitsdiscussie. Dit geeft aan dat de discussie nog aan het begin staat en er nog weinig concreet is

geworden: kwaliteit is nog algemeen geformuleerd en het is vaak niet duidelijk welke kwaliteit waar wordt beoogd.

Verschillende schaalniveaus voor kwaliteit

Kwaliteit van bedrijven aan de snelwegzone kan verder worden bekeken op drie niveaus:

- Regionaal: vormt het geheel aan terreinen langs een snelweg een goede of slechte kwaliteit. Zo wordt vaak een lange zone van diverse terreinen langs een snelweg als lelijk ervaren, een of twee terreinen minder. Een terrein bij het stedelijk gebied wordt meestal als minder lelijk ervaren dan een bedrijventerrein in open landschap bij ogenschijnlijk weinig stedelijk gebied. Kwaliteit, ofwel mooie of lelijke snelwegzones, start beleidsmatig op het niveau waarop wordt nagedacht over de locatie en invulling ('is dit de juiste ontwikkeling met de juiste functies op de juiste plek?').
- Locatie: het terrein als geheel. Zo is een saai, lelijk gebied met weinig stedenbouwkundige samenhang niet aantrekkelijk, een mooi vormgegeven terrein dat landschappelijk goed is ingepast aantrekkelijker. Overigens speelt hierbij mee dat een bedrijventerrein aan de snelweg vrijwel altijd twee voorkanten heeft, een vanaf de toegangsweg en een van vanaf de snelweg. Stedenbouwkundig is dit een lastigere opgave.
- Gebouw: de kwaliteit van individuele gebouwen kan onder de maat zijn of ze kunnen verouderd zijn.

Definiëring vanuit gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde

Een gangbare definiëring voor kwaliteit is een definitie op basis van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Met gebruikswaarde wordt bedoeld op aspecten als doelmatigheid, veiligheid en functionele samenhang ('functioneert, werkt het terrein goed?'). Met belevingswaarde op aspecten als identiteit, diversiteit en schoonheid ('is het een prettige werkomgeving, is er herkenbaarheid?'). Aspecten als landschappelijke inpassing en aansluiting bij de stedenbouwkundige structuur zijn bijvoorbeeld van grote invloed op de belevingswaarde van een gebied. Met toekomstwaarde wordt bedoeld op aspecten als duurzaamheid en aanpasbaarheid ('blijft het gebied zijn waarde houden voor toekomstige generaties?'). Een terrein dat aan deze 'trits' voldoet, kan als 'kwalitatief goed' worden beschouwd.

Dit betekent overigens niet per definitie dat sprake is van een kwalitatief goed bedrijventerrein als op een uiteenlopende trits aan thema's (in samenhang) een hoog ambitieniveau is bereikt. Niet alle thema's zijn voor elk terrein realistisch. We constateerden immers hiervoor al dat niet op elk terrein hetzelfde kwaliteitsniveau is te realiseren.

Kwaliteitsniveau van bedrijventerreinen wordt bepaald op 10 thema's

De provincie Zuid-Holland overweegt op dit moment aanvullend beleid voor op het vlak van kwaliteit op bedrijventerreinen. De provincie Zuid-Holland onderscheidt daarbij 10 aspecten van kwaliteit op bedrijventerreinen:

1. Bereikbaarheid
2. Creatief ruimtegebruik
3. Inpassing omgeving
4. Beeldkwaliteit
5. Water
6. Energie
7. Voorzieningen
8. Beheer (organisatie)
9. Veiligheid
10. Vestigingsklimaat

Voor de verschillende typen bedrijventerreinen (hoogwaardig, logistiek, zwaar, et cetera) zijn streefbeelden opgesteld. Bij dit project 'Blik van de weg' gaat het vooral om de aspecten 3. Inpassing omgeving en 4. Beeldkwaliteit. Duidelijk is dat kwaliteit veel meer aspecten bevat.

Verrommeling

'Verrommeling' is een snel opgekomen term die vaak in verband wordt gebracht met bedrijventerreinen aan de snelweg. Verrommeling is gedefinieerd als *een storende toename van de variatie in het landschap in combinatie met een gebrek aan samenhang* (Veeneklaas et al., 2006). Op basis van de definitie is verrommeling van het Nederlandse landschap geoperationaliseerd via het voorkomen van 'potentieel' storende elementen en de mate van heterogeniteit van het grondgebruik (Bron: Verrommeling in beeld, kaartbeelden van storende elementen in het Nederlandse landschap, MNP, 2006).

Onder verrommeling verstaan we een storende toename van de variatie in het landschap in combinatie met een gebrek aan samenhang. Variatie wordt in de beleving van mensen positief gewaardeerd zolang het gaat

om afwisseling binnen een geëigend patroon. Bij verrommeling gaat het juist om niet in het landschap passende variatie en het vóórkomen van als storend ervaren elementen. Verrommeling uit zich in een verrommeld landschap; een gebied dat als totaal een wanordelijke indruk maakt en waar gebruiksfuncties zonder duidelijk verband naast elkaar aanwezig zijn en/of waar storende elementen in ruime mate zijn waar te nemen. Verrommeling is een proces dat wordt ervaren als niet-beoogd, sluipend. Dus eerder iets dat wordt ervaren als een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen, dan het resultaat van een vooropgezet plan of ontwerp. Het heeft associaties met verwaarlozing, verloedering, onverzorgdheid en, meer in het algemeen, onverschilligheid ten opzichte van de kwaliteiten van de openbare ruimte (Bron: Verrommeling in Nederland, Alterra in opdracht van NMP en Wageningen UR, 2006).

Oprispingen in open landschap, veelheid aan bedrijventerreinen en lelijke dozen meest genoemd als storend

De volgende combinatie van facetten (dit betreft een eerste aanzet) spelen in de actuele discussie een belangrijke rol waar het gaat om de kwaliteit van bedrijventerreinen in de snelwegzone. De meest genoemde staan bovenaan:

7. Bedrijventerreinen aan de rand van een stad worden als relatief 'logisch' ervaren, bedrijventerreinen die 'los van de stad' aan de snelweg liggen niet: te veel eilandjes en teveel oprispingen in de open ruimte.
8. De veelheid aan bebouwing en bedrijventerreinen stoort: één bedrijventerrein is OK, maar meerdere achter elkaar ('koker') worden als onaantrekkelijk ervaren. 'Het ritme' van bedrijventerreinen voelt dan niet goed en er is te weinig open ruimte.
9. De overgangen van het bedrijventerrein naar de omgeving zijn matig, de landschappelijke inpassing is slecht.
10. Weinig stedenbouwkundige samenhang: te veel losse gebouwen met te grote verschillen bij elkaar. Stedenbouwkundige kwaliteit is bij bedrijventerreinen veel minder een issue dan bij wonen.

11. Bedrijfsruimtegebouwen hebben weinig uitstraling en zijn lomp en groot.

12. Bedrijventerreinen zijn verouderd en slecht onderhouden.

3. Wie doet wat bij bedrijventerreinen aan de snelweg?

De gemeente

De gemeente heeft op de bedrijventerreinenmarkt een grote vinger in de pap. Zo is zij verantwoordelijk voor 80% van de uitgifte van bedrijfsgrond in Nederland. Zij lopen belangrijke economische risico's bij de uitgifte van bedrijventerreinen omdat zij de grond vroegtijdig aankopen, bouwrijp maken en uitgeven. De exploitatie van een bedrijventerrein kan soms tien tot vijftien jaar duren waarbij de rentelast doorloopt.

Verder hebben gemeenten een belangrijke rol bij het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. Een belangrijk instrument daarbij is het bestemmingsplan (inclusief de locatiekeuze), het beeldkwaliteitsplan en de landschappelijke inpassing. Doordat gemeenten de grond veelal zelf uitgeven aan bedrijven, hebben zij daarnaast veelal ook nog privaatrechtelijke instrumenten tot hun beschikking.

Een goede kwaliteit van bedrijfsgebouwen en bedrijfsomgeving kan daadwerkelijk door de gemeente gerealiseerd worden, wanneer er voorwaarden gesteld worden aan de vergunningverlening van bouwprojecten. Hiervoor is het wel nodig dat de kwaliteiten beschreven zijn in het bestemmingsplan en/of de Welstandsnota.

Met de komst van de Wro verandert de invloed van de gemeente ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit van bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Zo wordt de positie van het bestemmingsplan versterkt en voorziet (het wetsvoorstel van) de Wro in het opnemen van kwaliteitseisen in het bestemmingsplan. Bovendien zijn door de Wro globale en flexibele vormen van bestemmingsplannen mogelijk. Globalere planvormen, waarbij in het algemeen niet het exacte ruimtelijke beeld maar de ruimtelijke ontwikkelingsvisie centraal staat, geven de mogelijkheid tot een optimale bewaking van de ruimtelijke kwaliteit, zoals die in het plan of in de daaraan voorafgaande structuurvisie is vastgelegd (Bron: Handreiking kwaliteit landschap, Ministeries van VROM en LNV, 2006).

Regio's

In de meeste regio's in Nederland gaat samenwerking op bedrijventerreinvlak in de praktijk moeizaam. Het maken van regionale bedrijventerreinen, het afstemmen van de ontwikkeling, concrete uitgifte van locaties en echt regionaal denken kan sterker worden ontwikkeld. Al met al is de kwaliteit van de regionale afstemming (nog) niet goed. Ook het recente advies van de VROM-raad over Werklandschappen constateert dit. Overigens kennen wij weinig regio's in Nederland die expliciet beleid voeren om de panorama's vanaf de snelweg, waar het gaat om bedrijventerreinen, te verbeteren.

Provincie

Vrijwel alle provincies zijn actief met de kwaliteit van bedrijventerreinen en voeren hier specifiek beleid op. Daarbij gaat het vooral om zorgvuldig ruimtegebruik, goede uitstraling en parkmanagement, naast de traditionele vestigingsfactoren voor bedrijven (zie later). Het is geen algemeen beleid van provincies om bedrijventerreinen aan de snelweg af te remmen. Integendeel; snelwegen worden juist gezien als goede plekken om stedelijke functies inclusief bedrijventerreinen te bundelen en concentreren.

Veel aandacht van provincies gaat uit naar goede samenwerking tussen gemeenten. Er moeten niet te veel bedrijventerreinen op de markt komen en er moet worden samengewerkt bij de uitgifte. Provincies zetten in op betere regionale samenwerking en regionale bedrijventerreinen: niet overal een klein terrein maar bundeling in grote (regionale) terreinen.

Daarnaast spelen bij het provinciaal ruimtelijk beleid belangrijke uitgangspunten zoals het voorkomen van lintbebouwing, bundeling van stedelijkheid en het open houden van het landschap vrijwel altijd een zeer belangrijke rol⁵. De locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen wordt hieraan getoetst en moet in lijn zijn met provinciaal ruimtelijk beleid. Overigens kennen wij weinig provincies die expliciet formeel beleid voeren om de panorama's vanaf de snelweg, waar het gaat om bedrijventerreinen, te verbeteren.

⁵ Dit kan overigens juist betekenen dat bedrijventerreinen bij de snelweg worden geprojecteerd om elders open landschap te behouden.

Provincie Zeeland en beeldkwaliteit

De provincie Zeeland wordt gekenmerkt door een landschap van hoge kwaliteit. Het Zeeuwse landschap is het (voorlopige) resultaat van circa 1.000 jaar wonen en werken in het Deltagebied. Doel van de provincie is het behouden en versterken van de identiteit, diversiteit en belevingswaarde van het Zeeuwse landschap. Beeldkwaliteit is dan ook een belangrijk begrip in het (ruimtelijk) beleid van de provincie Zeeland.

Om de beeldkwaliteit van Zeeland te versterken wordt bij concrete plannen (voor wonen, werken, recreëren, etc.) , afhankelijk van omvang en betekenis van het plan, om een beeldkwaliteitsplan of –paragraaf gevraagd waarin het aspect beeldkwaliteit wordt uitgewerkt. Ook moet bijvoorbeeld aan worden gegeven hoe locatiekeuzes of keuzes over vormgeving tot stand zijn gekomen zonder dat daarbij cultuurhistorische en natuur- en landschapswaarden over het hoofd worden gezien.

De plek waar de weidsheid van het Zeeuwse landschap het meest wordt beleefd, is langs de economische assen van Zeeland (A58, N62). Op deze wegen wordt het contrast ervaren tussen de Zeeuwse delta en de omliggende, meer verstedelijkte provincies. Juist langs deze assen staat de beeldkwaliteit van Zeeland het meest onder druk. Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie én de voorkeur van ondernemers is gericht op het bundelen van nieuwe woon- en werkgebieden langs deze assen en routes.

Echter, om de beeldkwaliteit te behouden en te versterken is het noodzakelijk langs deze assen en routes doordacht om te gaan met ruimtelijke ingrepen. Aangezien dit een bovengemeentelijk aandachtsgebied is, neemt de provincie Zeeland hier een regierol. Die bestaat uit het in samenwerking met de betrokken gemeenten, RWS en andere betrokken opstellen van beeldkwaliteitsplannen voor de Zeelandroutes en economische assen. Uitgangspunt bij deze plannen is het behoud en de versterking van de beeldkwaliteit van de economische assen en de Zeelandroutes door het uitzicht op het landschap (de panorama's, zoals deze worden genoemd in het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012) en de steden te behouden.

Bron: Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, provincie Zeeland (2006)

Veel corridors van bedrijventerreinen gaan overigens door meer provincies (neem nu het A2-traject Utrecht-Den Bosch dat door drie provincies loopt: Brabant, Gelderland en Utrecht).

Rijk/ruimtelijke spoor

In de nota Ruimte wordt geconstateerd dat het Nederlandse landschap zichtbaar 'verrommelt' en wordt versnipperd door onder andere aanleg van infrastructuur, verstedelijking en aanleg bedrijventerreinen. Hierdoor staat de kwaliteit van natuur, landschap en cultuurhistorie onder druk. Via de Nota Ruimte werkt

het Rijk, specifiek VROM, aan (verbetering van) de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Deze nota biedt hiervoor de benodigde ruimtelijke randvoorwaarden.

Daarnaast bestaan er diverse programma's waarmee getracht wordt een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Deze programma's zijn ook (deels) van toepassing op (kwaliteit van) bedrijventerreinen. Denk o.a. aan het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK), Architectuurbeleid en het programma Omgevingskwaliteit.

VROM heeft verder natuurlijk ook een vinger in de pap waar het gaat om locatiekeuze van nieuwe ontwikkelingen (stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen, SER-ladder). Hoewel op hoofdlijnen is het Rijk, via de Nota Ruimte, sturend waar bijvoorbeeld nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Ook hiermee wordt een bijdrage geleverd aan ruimtelijke kwaliteit. Verder kan VROM 'ingrijpen' als provinciaal beleid (streekplannen) niet voldoet aan het landelijk beleid. Markant in dat kader zijn de grote bedrijventerreinen als Hoeksche waard en Moerdijkse hoek/Port of Brabant.

Rijk/rijkswaterstaat

Deze instantie is, als onderdeel van het Ministerie van V&W, hoofdverantwoordelijke voor puur het ontwerp van de (snel)weg. RWS heeft in principe geen invloed op (het ontwerp van) de omgeving. Daarbij dient RWS als wegbeheerder andere partijen zoals provincies, gemeenten, ondernemers, natuur- en landschapsorganisatie, de ministeries van LNV en VROM en stadsgewesten in te schakelen en te verleiden om mee te denken over de gewenste inrichting. Vooralnog gebeurt dit nog weinig. Met het project Routeontwerp (zie verderop) wordt getracht hierin verbetering aan te brengen.

Tabel 1: taakverdeling in het ruimtelijk economische beleid

	Rijk	Provincie/kaderwetgebied	Gemeente
Economische kerngebieden	<ul style="list-style-type: none">• Stimuleren van ruimte en het revitaliseren van bedrijventerreinen• Financiële steun voor topprojecten binnen economische kerngebieden	<ul style="list-style-type: none">• Concreet invullen van het bundelingsbeleid• Reservering van ruimte voor de langere termijn in streek- en structuurplannen	<ul style="list-style-type: none">• Scheppen van voldoende ruimte en ontwikkeling van bedrijventerreinen• Uitvoering van revitalisering en transformatie

Bron: Provincies en kaderwetgebieden als regisseurs in het ruimtelijk economische beleid, Oranjewoud in opdracht van VROM, 2004

4. Wat is er bijzonder aan de bedrijventerreinenmarkt?

80% van gronden wordt uitgegeven door gemeenten

De bedrijventerreinenmarkt is een bijzondere markt. Een factor die de kwaliteit van terreinen bepaalt is de wijze van uitgifte. Van de Nederlandse terreinen wordt 80% uitgegeven door gemeenten. Daarmee heeft de gemeente ook commerciële belangen bij de gronduitgifte. Op het moment dat de kwaliteitseisen te hoog blijken en de gemeente de grond niet verkocht krijgt aan bedrijven, is het voor gemeenten vaak moeilijk de rug recht te houden. Vooral de korte omlooptijd van gemeentelijke grondexploitaties voor bedrijventerreinen zorgen voor deze grote druk op snelle uitgifte en weinig gevoel voor kwaliteit. Gevolg: het kwaliteits- en ambitieniveau van het terrein worden naar beneden bijgesteld.

Bovendien is er na de uitgifte van grond voor bedrijven veelal minder zorg, maar meer voor het beheer. Gevolg: snelle veroudering.

Concurrentie tussen gemeenten, afstemming schiet vaak tekort

Daarnaast wordt er geconcurrereerd tussen gemeenten. Elke gemeente wil immers werkgelegenheid binnenhalen en opbrengsten krijgen voor de grond. Afstemming op regionaal niveau schiet dan nogal eens tekort. Gevolg: regelmatig overaanbod, druk op grondprijzen en druk op de kwaliteit.

Gebrek aan kennis over realistische kwaliteitseisen

Verder is het gebrek aan kennis een oorzaak waarom het gemeenten niet altijd lukt nieuwe stappen in de kwaliteit van bedrijventerreinen te zetten. Het is vaak niet duidelijk welke realistische eisen gemeenten aan de bedrijven kunnen vragen. Wat is marktconform, wat niet?

We zien dat er regelmatig terreinen worden ontwikkeld met te veel en te hoge eisen. Er wordt bijvoorbeeld ingestoken op doelgroepen die er in de praktijk niet of nauwelijks zijn (bedrijfsruimtegebruikers met aandelen kantoorvloer van meer dan 50%). Een aantal gemeenten dat voor de muziek is uitgelopen, is zo al jammer genoeg afgestraft. De uitgifte lijdt er namelijk onder, waardoor de eisen van het terrein naar beneden moeten worden bijgesteld. Tevens heeft het gemeenten voorzichtiger gemaakt hoog in te steken op kwaliteit op bedrijventerreinen.

Nauwelijks echte schaarste, dus geringe prikkel voor kwaliteit

Met uitzondering van terreinen voor specifieke segmenten, zoals logistiek en milieuhinderlijke bedrijvigheid, is in de meeste regio's bovendien geen schaarste aan terrein (Bron: o.a. IBIS Werklocaties 2006, Arcadis en Stec Groep & diverse adviestrajecten in regio's). Dit terwijl een bepaalde vorm van schaarste (het mag uiteraard niet economische ontwikkeling belemmeren) een belangrijke prikkel kan zijn om terreinen van een hoog kwaliteitsniveau te realiseren. Maar ook om het kwaliteitsniveau van terreinen te behouden. Immers, beperkte schaarste noopt om het bestaande areaal zo up-to-date mogelijk te houden.

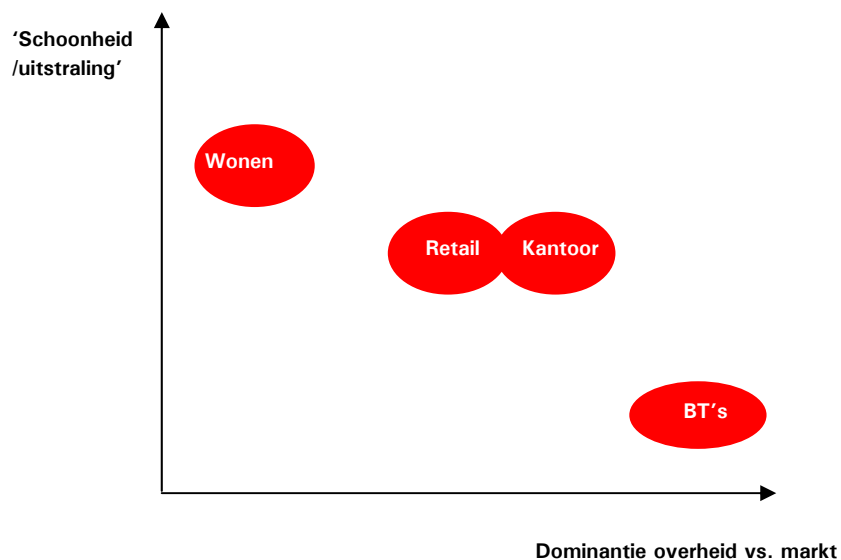
Geen professionele vastgoedmarkt

Wanneer de bedrijventerreinenmarkt wordt vergeleken met andere vastgoedmarkten zoals wonen, retail en kantoren, kunnen we concluderen dat bedrijfsruimte de minst professionele vastgoedmarkt is. Veel bedrijfsgebouwen zijn eigenaar van een eindgebruiker, niet van een belegger. Vastgoedontwikkelaars spelen een kleine rol. Weinig partijen zijn daarom actief met de gebiedsontwikkeling en de waardecreatie op korte en lange termijn. Dat is de reden – in combinatie met het ontwikkelen van telkens nieuwe terreinen – dat bedrijventerreinen in veel gevallen relatief snel verouderen.

Hieronder hebben we een schema gemaakt met een beeld van de verschillende vastgoedsegmenten: enerzijds de mate waarin het vastgoedtype in algemene zin als 'mooi' wordt ervaren, anderzijds de mate

waarin de overheid de markt voor het betreffende vastgoedtype domineert. De posities van de diverse 'bolletjes' zijn natuurlijk niet zo hard als weergegeven. Het is **niets meer dan een indicatie** en het gevolg van de afgelopen - zeg 30 jaar - werken aan/binnen de verschillende vastgoedsegmenten.

Figuur 1: Indicatie relatie invloed (dominantie) overheid en (ervaren) schoonheid voor de functies wonen, retail, kantoren en bedrijventerreinen



Bron: Stec Groep, 2007

Relatief weinig financiën beschikbaar voor kwaliteit

Functionaliteit staat voorop voor de gebruiker, niet esthetiek. De meeste bedrijfsruimtegebruikers zoeken niet naar hoogglanzende gevels, maar naar een functioneel pand en terrein zonder al te veel poespas. Omdat er meestal weinig klanten komen op de bedrijventerreinen, is de noodzaak voor een representatieve uitstraling beperkt. Meestal is bedrijfsruimte daarom goedkoop en is er relatief weinig budget voor beschikbaar. Dit zie je ook terug in de prijzen van bedrijfsruimte: huurwaarden liggen meestal tussen 25 en 60 euro per vierkante

meter, voor kantoren tussen 140 en 225 euro per vierkante meter vloer (bron: Database Bedrijfsruimtegebruikers In Beeld, Stec Groep en diverse eigen onderzoeken).

5. Waarom liggen bedrijventerreinen eigenlijk zo vaak aan de snelweg?

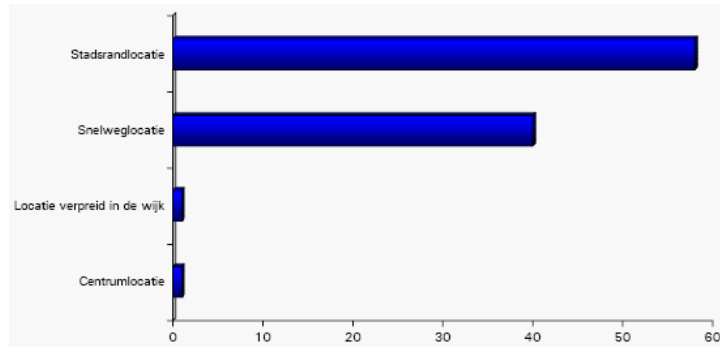
Zeer goed bereikbaar en zichtbaar, veel bedrijfsruimtegebruikers willen dat

Er is altijd al sprake van een sterke relatie tussen (weg)infrastructuur en economische ontwikkeling. Deze relatie is wederkerig. Bereikbaarheid trekt bedrijven aan en door de aanwezigheid van bedrijven stijgt het beroep op infrastructuur. Daardoor kan de bereikbaarheid eventueel in gevaar komen.

De snelwegomgeving heeft naast bereikbaarheid nog een kwaliteit in huis die bedrijven aantrekt: zichtbaarheid. Bedrijven vestigen zich niet alleen nabij afslagen, maar ook parallel aan de snelweg, waar ze niet noodzakelijkerwijs goed bereikbaar zijn, maar wel hun naam en waar kunnen showen aan grote aantallen passanten.

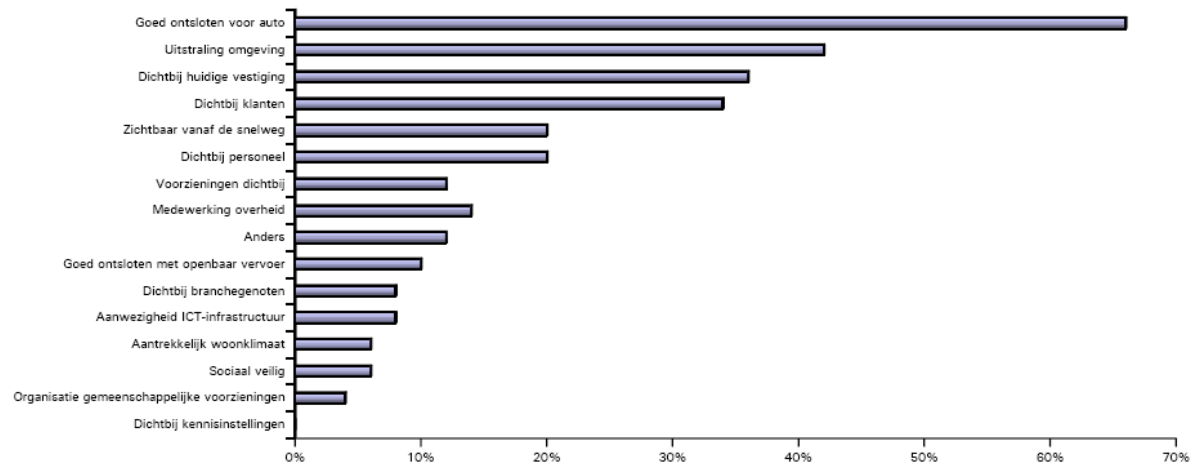
Het is niet voor niets dat de snelweglocatie onder bedrijven dan ook de meest geliefde locatie is. Dit blijkt onder meer uit onze Database Bedrijfsruimtegebruikers In Beeld (Bron: Stec Groep, 2007). De meeste bedrijfsruimtegebruikers willen aan de rand van de stad zitten en op formele terreinen (figuren). Als bedrijven moeten kiezen voor een (nieuwe) locatie dan kiest het overgrote deel voor een locatie aan de stadsrand of snelweg (dit zijn in elkaar overlopende typering van locaties).

Figuur 2: voorkeur voor vestigingsmilieu in geval van verhuizing



Bron: Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld, Stec Groep, 2006

Figuur 3: doorslaggevende elementen op terreinniveau



Bron: Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld, Stec Groep, 2006

Hoewel in het algemeen bedrijven op snelweglocaties niet beter lijken te functioneren dan 'soortgenoten' elders (Bron: Bloeiende Bermen, RPB, 2006), geldt dat wel voor sterk snelweggevoelige bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid, die vooral is geconcentreerd in de groothandel, metaalindustrie en delen van de zakelijke dienstverlening, blijkt een duidelijke voorkeur te hebben voor locaties nabij afslagen. Voor deze groep is aangetoond dat zij ook beter functioneren naarmate de afstand tot een snelwegafslag kleiner is.

De zichtbaarheid van bedrijven vanaf de snelweg speelt voor een deel van de bedrijfsruimtegebruikers een belangrijke rol. Bijvoorbeeld de showrooms of de bedrijven die hechten aan naamsbekendheid. Dit is sterk zichtbaar aan de grondprijzen die kunnen worden gevraagd voor zichtlocaties aan de snelweg. Regelmatig zijn deze enkele tientallen procenten hoger dan een niet-zichtlocatie

Daarnaast zijn het makkelijke locaties waar weinig alternatieven voor zijn

Een andere kwaliteit van snelweglocaties heeft eigenlijk minder met de aantrekkingskracht van de snelweg als zodanig te maken, maar des te meer met het gemeentelijk ruimtelijk beleid waarvan de snelwegomgeving profiteert: beschikbare ruimte. In veel gevallen is er domweg aan de snelweg nog ruimte vrij, waar die elders in de gemeente gebrekkig of helemaal niet meer voorradig is. Bovendien is de grond er vaak relatief goedkoop en zijn er weinig alternatieven voor. Bedrijven kunnen er tegen relatief lage prijzen terecht voor nieuwbouw en kunnen het zich permitteren alvast ruimte te reserveren voor eventuele toekomstige uitbreiding. Beschikbare ruimte is naast autobereikbaarheid ook een van de belangrijkste locatiefactoren voor bedrijven (Bron: Bloeiende Bermen, RPB, 2006).

Figuur 4: nieuwe bedrijventerreinen aan de snelweg



Bron: Bloeiende Bermen, RBP, 2006

Clustering van minder aantrekkelijke stedelijke functies (van volkstuinen, stadions tot bedrijventerreinen), bij de toch al rommelige snelwegzone, is daarom voor gemeenten een aanvaardbare optie.

In sommige gevallen zijn bedrijfsruimte en kantoren toevoegen aan de snelweg juist gewenst vanuit milieuopectiek. Zij vormen een buffer tussen snelweg enerzijds en andere functies zoals wonen anderzijds.

'Lelijkheid is vooral een kwestie van smaak'

door Rik Goverde

Woensdag 11 april 2007 - ZALTBOMMEL - Zaltbommel ligt onder vuur. Of meer precies de twee bedrijventerreinen langs A2, De Waluwe en het Van Voordenpark. De kantoren, loodsen en showrooms zijn model komen te staan voor verkwanseling van het landschap en het uitzicht, voor ongebreidelde bouwzucht van projectontwikkelaars en het gebrek aan een landschappelijke visie bij gemeenten en het Rijk.

De verguisde muur van kantoren tussen de A2 en Zaltbommel



De A2 bij Zaltbommel, zegt SP-voorman Jan Marijnissen in zijn boek *Hoe dan, Jan?*, is 'een soort Kalverstraat aan weerszijden van de weg.' Oud-minister Pieter Winsemius heeft Zaltbommel vaker op de korrel genomen. Onlangs noemde hij het stuk langs de A2 de 'lelijkste plek van Nederland'. In 2001 zei hij zich al zorgen te maken over 'een verantwoorde inpassing van (...) kantoren of bedrijfsgebouwen. De recent vormgegeven 'corridor' bij Zaltbommel biedt geen wenkend perspectief'.

Arend Fernhout, grondlegger van FSV Accountants dat ook op De Waluwe gevestigd is en voorzitter van de Bedrijven Kring Bommelerwaard, kent de kritiek maar is het er niet mee eens. "Iemand roept iets, de rest papegaait het na. Had je de bedrijven dan aan de andere kant van Zaltbommel moeten leggen, richting polder? Dat lijkt me toch ook niet. Mensen klagen dat ze vanuit de auto geen mooi uitzicht hebben, maar misschien is dat wel een verkeerd uitgangspunt."

Wim Kusters, woordvoerder van Masterlease, sluit zich daar bij aan. Masterlease is pal naast de geluidswal gevestigd. "Op de snelweg moet je op de weg letten, niet om je heen kijken. Als je een mooie route wilt, ga dan de snelweg af", is Kusters'

persoonlijke mening. Ook woordvoester Ria van der Peet van Campina, het bedrijf dat jarenlang alleen in de weilanden langs de A2 stond, vindt het 'geen interessante vraag' of er een lelijk bedrijventerrein rond Campina omhoog is geschoten.

Toch kwamen onlangs ook Milieudefensie en stichting Natuur en Milieu met flinke kritiek op de wildgroei van bedrijventerreinen van de afgelopen jaren. Recent verzochten ze minister Cramer van VROM om een voorlopig verbod op de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Eerst de oude terreinen opknappen, is hun boodschap.

Maar Zaltbommel staat nog steeds achter de keuze van begin jaren negentig, toen de plannen voor De Waluwe op tafel kwamen. Een locatie als deze, bij de snelweg en nabij het station, is elders in de gemeente niet te vinden. Daarbij waren de kantoren nodig als geluidswal voor de geplande woonwijk erachter én voor de werkgelegenheid. Wethouder Adrie Bragt (ChristenUnie): "Dus de kritiek op bedrijven langs de A2, daar zijn we het pertinent mee oneens. En lelijkheid, dat is een kwestie van smaak. Ik vind er een paar markante gebouwen tussen staan."

Bron: Brabants Dagblad, woensdag 11 april 2007

6. Wat gebeurt er al om mooie bedrijventerreinen langs de snelweg te hebben?

Routeontwerp

Sinds enkele jaren is het project Routeontwerp van start gegaan. Routeontwerp is een gezamenlijk initiatief van de ministeries van V&W (vooral RWS), VROM en LNV (bron: www.routeontwerp.nl) en op dit moment het enige echte project voor betere kwaliteit langs de snelwegen.

Routeontwerp moet bijdragen aan het maken van een mooie, rustige snelweg door karaktervolle gebieden. Het is een project dat ervoor moet zorgen dat de snelwegzone minder rommelig en onsaamenhangend wordt. Het is een manier van werken waarbij samenhang ontstaat/moet ontstaan in het ontwerp van een snelweg en zijn omgeving. Bij steden kan dit betekenen dat gekozen wordt voor verdere versterking van dit stedelijke karakter door bijvoorbeeld concentratie van bedrijventerreinen. In landelijke gebieden wordt bijvoorbeeld sterker ingezet op een weg met een weids panorama.

Op dit moment wordt Routeontwerp toegepast op de routes A12, A2, A4 en A27.

Überhaupt veel algemene aandacht voor kwaliteit

Sowieso is op dit moment sprake van veel aandacht voor kwaliteit van de Nederlandse bedrijventerreinen. Sinds het verschijnen van het rapport 'De logica der lelijkheid' van de Stichting Welstandszorg Noord-Holland in 2004, wordt het onderwerp maatschappelijk steeds breder gedragen. Vaak is het onderwerp nog niet concreet gemaakt voor bedrijventerreinen: kwaliteit is nog algemeen geformuleerd en het is vaak niet duidelijk welke kwaliteit waar wordt beoogd.

Bovendien wordt kwaliteit voor bedrijventerreinen vaak op een hoop gegooid. Er wordt een kwaliteitsniveau geformuleerd, terwijl (de te behalen) kwaliteit in belangrijke mate wordt bepaald door het type bedrijventerrein. Op een logistiek terrein is (de realiseerbare) kwaliteit anders dan op een zwaar industrieterrein. Een duidelijk onderscheid in verschillende kwaliteitsniveaus naar typen terreinen wordt tot op heden zelden gemaakt.

BIJLAGE B

VIJF CASES

In deze bijlage zijn vijf cases bestudeerd. Het betreft:

1. Noordrand Zwolle (Hessenpoort).
2. Businessparc Lijnden bij Badhoevedorp/Schiphol.
3. Gouda-Zoetermeer A12.
4. Arnhem-Bunnik A12.
5. Rondweg Den Bosch (A2).

Criteria voor de keuze van de cases waren onder meer:

- Bij voorkeur gerealiseerde projecten in plaats van projecten in de planfase. Dan zijn immers de grootste leereffecten te zien. Binnen de studiegebieden is regelmatig wel sprake van één of twee half gerealiseerde projecten/terreinen. Daarvoor zijn bruikbare tips geformuleerd.
- Recent gerealiseerde gebieden maar ook gebieden die al bestaan en meer in beheerfase zitten. Gebieden die al lang bestaan zijn zoveel mogelijk buiten beschouwing gelaten, mede omdat de besluitvorming eromheen maar beperkt valt te achterhalen.
- Verschillende gebieden qua economische en ruimtedruk (spreiding over Nederland): randstedelijk, intermediaire zone, periferie.
- Zowel geslaagde als minder geslaagde projecten. Maar ook gebieden/regio's waarbij beide elementen vertegenwoordigd zijn. Overigens zonder 'geslaagde' en 'minder geslaagde' voorbeelden te labelen: dit is immers zoals we constateren subjectief.

De vijf studiegebieden/cases zijn beschreven volgens een helder format en met ondersteunende foto's en plaatjes.

Tabel 1: Noordrand Zwolle (Hessenpoort)

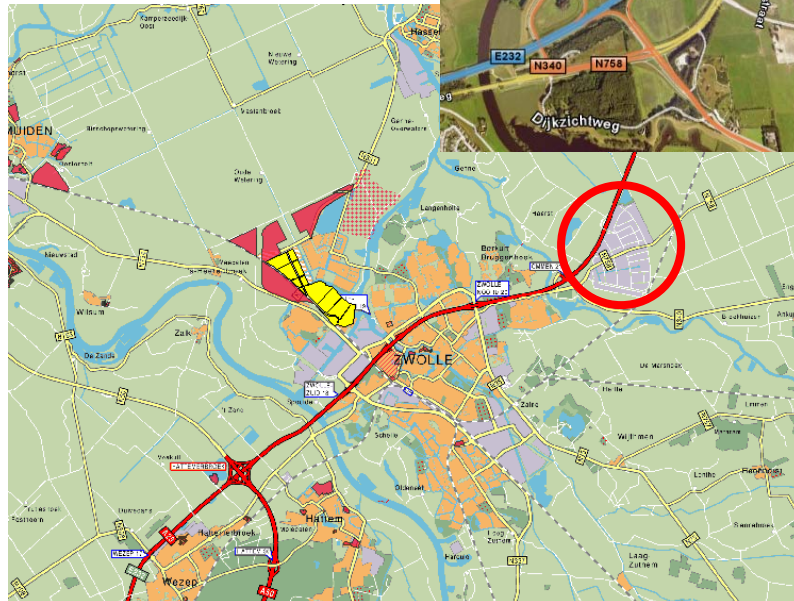
Aspect	Toelichting
Algemeen	
Gegevens terrein/case	Bedrijventerrein Hessenpoort 1 <ul style="list-style-type: none"> • Netto 112 ha. groot • In uitgifte, 42 ha uit te geven (waarvan 14 ha. in optie) Bedrijventerrein Hessenpoort 2 <ul style="list-style-type: none"> • Oppervlakte: 170 ha bruto, waarvan uitgeefbaar ongeveer 100 ha. netto • Planning is realisatie voor 2016
Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging aan de A28, ten noordoosten van Zwolle. Ligging tussen A28 en spoorlijn.
Welke indruk geeft het terrein?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie voelt goed aan vanaf de snelweg. • Het is een nieuwe locatie met veel autobedrijven. • Afstand tot de snelweg is groot: geeft een prettig aanblik, terrein niet storend. • Naast en voor bedrijventerreinen veel open ruimte met groen. • Geen schreeuwende bedrijven. • Terrein buigt van de weg af. • Na dit bedrijventerrein volgt er niets (open landschap). De ligging van het terrein wordt in dat kader door sommigen ook wel als storend ervaren. Immers: na de stedelijke bebouwing van Zwolle, rij je aan de NO-zijde het open en groene landschap in en dan verschijnt ineens nog Hessenpoort. Echter, dit zou storender zijn wanneer het terrein dichterbij de weg was gelegen.
Betrokken actoren	
	Betrokken actoren bij Hessenpoort: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Zwolle (afdelingen Grondzaken, Ontwikkeling, Milieu en Economische Zaken) • Essent Duurzaam • WMO/Aqualink • Adecs Oost b.v. • Provincie Overijssel • Novem b.v. • Bedrijven • Advies- en adviesbureaus • Kamer van Koophandel regio Zwolle

Waarom deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Zwolle voor de algehele projectleiding, als verlener van vergunningen, als gronduitgever en als acquisiteur. • Essent Duurzaam als energieleverancier, ontwerper en aanbieder duurzaam collectief energiesysteem voor Hessenpoort. • WMO/Aqualink: leverancier drinkwater en industriewater, ontwerper en aanbieder watersysteem Hessenpoort. • Adecs Oost b.v.: projectleiding deelprojecten, ondersteuning projectgroep en gemeente Zwolle. • Provincie Overijssel: subsidie- en vergunningsverlener. • Advies- en ingenieursbureaus: projectleiding Reststoffencentrum, inhoudelijke ondersteuning parkmanagement en diverse studies.
Drijfveren en rol per actor in case	
	<ul style="list-style-type: none"> • Grote kavels in een ruimtelijke, groene omgeving zijn aantrekkelijk voor bedrijfsvestigingen. • Rol gemeente Zwolle: onder andere klantgerichtheid beeldkwaliteitsplan, uitbreidingsmogelijkheden, uitgiftestrategie, goede communicatie over planontwikkeling (zo ook nu bij de ontwikkeling van fase 2 van het terrein: ondernemers die al op Hessenpoort fase 1 zijn gevestigd worden betrokken bij de ontwikkeling en planvorming van de uitbreiding) en doelgroepenbepaling. • Drijfveren gemeente Zwolle: kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein met gunstige vestigingsvoorwaarden scheppen. • Rol provincie Overijssel: verlenen van subsidies en vergunningen, opdrachtverlener 'roadmap' Hessenpoort (samen met Essent). Deze 'roadmap' gaat in op ontwikkelingen in duurzaamheidsvoorzieningen. • Drijfveren provincie Overijssel: zorgen voor kwalitatief sterke en gevarieerde terreinen. Daarnaast met de komst van 'aanjaagteams' op korte termijn herstructurering van bedrijventerreinen versnellen. Het Streekplan Overijssel 2000+ is gericht op versterking van de (inter)nationale positie van Zwolle. De provincie vindt een aanzienlijke groei van het ruimtebeslag voor wonen, werken en voorzieningen noodzakelijk in Zwolle (uitbreiding van terrein Hessenpoort past binnen het streekplan). Hessenpoort is tussen A28 en spoorlijn gebouwd, vanwege ligging ecologische hoofdstructuur aan zuidzijde.

Wat is 'kwaliteit' volgens deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Strategische ligging direct aan de A28, waardoor zowel het oosten als het noorden gemakkelijk bereikbaar zijn. • Duurzaamheid. • Ruime bedrijfskavels. • Goede en snelle afwikkeling van milieu- en bouwvergunningen bij vestiging bedrijf.
Belang kwaliteit in de besluitvorming	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit van bedrijventerreinen op zichtlocaties is een belangrijk thema binnen het beleid van zowel de gemeente Zwolle als de provincie Overijssel.
Wat ging goed in deze case en wat niet?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Het zoeken naar een gezamenlijke visie op de invulling van het bedrijventerrein. • Grote betrokkenheid bij het proces vanuit alle disciplines en vroegtijdige sondering van doelplannen bij de ondernemers. • Duidelijke eisen stellen aan uniforme beeldkwaliteit van de zichtlocaties. • Echter: niet te strak beeldkwaliteitsplan, want dat is niet werkbaar. • Vooral betere visie/regels wat betreft reclamevoering. • Veel communicatie, ook naar omwonenden. Dit zou persoonlijker kunnen.
Instrumentarium	
Instrumenten gemist?	<ul style="list-style-type: none"> • Provincie en gemeente hebben tot op heden geen instrumenten gemist bij het ontwikkelingsproces rondom de Hessenpoort.
Instrumenten onvoldoende benut?	<ul style="list-style-type: none"> • Nvt
Conclusie	
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Sterk opdrachtgeverschap • Schaarste (enige plek in economische groeiregio), • Goede plek • Veel gevoel voor stedenbouw en goed uitgiftebeleid gemeente • Organiseren van informatieavonden en klankbordgroepen met omwonenden. • Regulier overleg met de ondernemersvereniging • Nieuwsbrieven over stand van zaken ontwikkeling en interviews/testimonials met ondernemers
Faalfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Nvt

Leerervaringen	<ul style="list-style-type: none">• Het is belangrijk niet alleen draagvlak te vinden bij ontwikkelaars en gemeente, maar ook bij de bedrijven die zich willen gaan vestigen op het terrein.• Tussentijdse evaluaties met de betrokken partijen is belangrijk.• Een te strak beeldkwaliteitsplan is voor alle partijen niet werkbaar.• Duidelijker zijn over reclamevoering.
----------------	---

Bron: Stec Groep, 2007



Blik van de weg: 'verbetering kwaliteit bedrijventerreinen snelwegzone' 66
Stec Groep aan Ministerie van VROM 07.036

Tabel 2: Businessparc Lijnden (bij Badhoevedorp/Schiphol)

Aspect	Toelichting
Algemeen	
Terrein/case	<ul style="list-style-type: none"> • Airport Business Parc Lijnden. • Alle grond is inmiddels verkocht. Wel zijn er nog mogelijkheden tot koop/huur van panden bij projectontwikkelaars en beleggers. • Hoogwaardig bedrijventerrein van netto 20,5 ha. met kleine en middelgrote bedrijven. • In 2000 gestart met de gronduitgifte. • Terrein is ontwikkeld door Schiphol Area Development Company BV.
Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging aan de A9.
Welke indruk geeft het terrein?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rustig en prettig beeld door: <ul style="list-style-type: none"> - eenduidigheid in kleur en vorm - mooie gebouwen in samenhangend geheel - veel en sterke groenstroken en water - heel overzichtelijk met ruime kavels • Relatie gebouwen met de snelweg kan beter (ontwerpen op de snelheid van de weggebruiker).
Betrokken actoren	
	<p>Betrokken actoren bij beleidsproces:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SADC (Schiphol Area Development Company b.v.), met als aandeelhouders gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Schiphol Group. • Advin projectmanagement b.v. • Dura Vermeer. • BAM. • Kamer van Koophandel regio Amsterdam. <p>Eigenaren en ontwikkelaars:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AMRES b.v. Exploitiemij Hakfort b.v. • Berckheijde Vastgoed beleggingen b.v. • Fiege LPG service b.v. • Keystone vastgoed. • Multi vastgoed. • Soldi beheer. • Tug vastgoed. • Vastgoed beleggingsmaatschappij van Wettum b.v.

Waarom deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • SADC is eigenaar, ontwikkelaar en verkoper van de kavels. • Gemeente Haarlemmermeer als gronduitgever, acquisiteur en vergunningverlener. • Advin b.v. heeft in opdracht van SADC het projectmanagement verzorgd voor het bouwen woonrijp maken van het bedrijvenpark. • Dura Vermeer en BAM maken verantwoordelijk voor de realisatie en uitvoering van het project.
Wat is 'kwaliteit' volgens deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging vlakbij Schiphol en Amsterdam. • Ruime kavels met voldoende mogelijkheden voor uitbreiding. • Groenstroken en water, wat de sfeer zeker ten goede komt.
Drijfveren en rol per actor in case	
	<ul style="list-style-type: none"> • Voor alle actoren geldt binding met luchthaven Schiphol. • De locatie is voor veel actoren een belangrijke factor, evenals het parkmanagement-concept. • Rol provincie Noord-Holland: subsidie- en vergunningverlener, zorg dragen voor voldoende en goede bedrijventerreinen als voorwaarde voor een gezond ondernemingsklimaat en een goede concurrentiepositie, zorg dragen voor een betere bereikbaarheid en verbetering van beschikbare kennis. • Drijfveren provincie Noord-Holland: versterking van concurrentiepositie Schiphol en ontwikkeling van luchthavengebonden bedrijfslocaties (georganiseerd in Bestuursforum Schiphol, waarvan de provincie voorzitter en secretaris is).
Belang kwaliteit in besluitvorming	
	<ul style="list-style-type: none"> • Erg belangrijk. Er is uitgegaan van een gezamenlijk en integraal plan waarin de architectuur en kleurgebruik van de verschillende bedrijven bij elkaar passen.
Wat ging goed in deze case en wat niet?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Inpassing bedrijfsruimten op landschap, omgeving en op elkaar. • Ontwikkeling, uitgifte, beheer en vermarketing van het terrein in één hand (SADC). • Via SADC hebben ook gemeenten en provincie invloed op de kwaliteit van de ontwikkeling. Een vinger in de pap kunnen houden in opzet, inrichting et cetera van het terrein. • Ontwikkelaars en beleggers betrokken: oog voor belang en voor (behoud van) kwaliteit. • Eventueel zouden de overgangen van het terrein naar de aanpalende woonwijk beter kunnen. Verder kan de relatie met de snelweg beter.

Instrumentarium	
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke instrumenten gemist of onvoldoende benut. • Belangrijk instrument om de kwaliteit van bedrijventerreinen te verbeteren en herstructurering mogelijk te maken, is het HIRB (Subsidieprogramma Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen). In het Streekplan Noord-Holland-Zuid staan de doelstellingen voor invulling van de ruimte rond Schiphol.
Conclusie	
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging in de Schipholregio: sterk economisch complex dat veel imago/uitstraling met zich meegeeft en waar ruimte schaars is. • Binnen dit sterke economische complex is een krachtige beheersorganisatie, SADC, die gronden in de Schipholregio aankoopt, ontwikkelt, uitgeeft, beheert en vermarkt voor o.a. bedrijventerreinen. Alles is in een hand en terreinen zijn mooi op elkaar afgestemd qua profilering en kwaliteitsniveaus. Zo ook BP Lijnden. • Marktpartijen veelvuldig betrokken bij de ontwikkelingen in deze regio. Zo zijn ook op Lijden vele gebouwen ontwikkeld en in bezit van projectontwikkelaars en beleggers. • Goede bereikbaarheid van het terrein/de regio via weg (A4, A5 en A9), rail en lucht (Schiphol). • Op goede moment in de markt gezet. • Dezelfde stijl, kleurgebruik en architectuur, maar daarnaast wel ruimte voor eigen identiteit. • Voldoende openbare ruimte en groenstroken.
Faalfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Openbaar vervoer naar het business park is tot nu toe matig geregeld..
Leerervaringen	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijk is om bij een hoogwaardig bedrijventerrein gebruik te maken van een strak beeldkwaliteitsplan. Dit zal de hoogwaardige kwaliteit van het terrein ten goede gekomen. • Alles in één hand is een belangrijke succesfactor voor sterke werklocaties.

Bron: Stec Groep, 2007



Blik van de weg: 'verbetering kwaliteit bedrijventerreinen snelwegzone' 70
 Stec Groep aan Ministerie van VROM 07.036

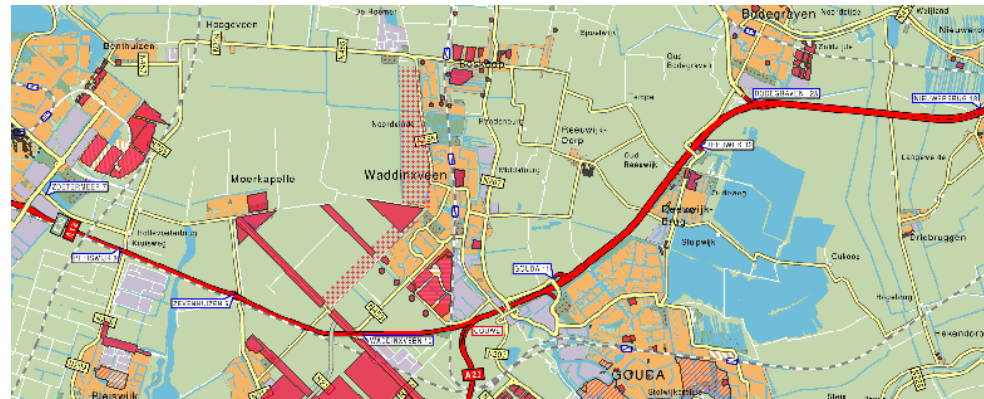
Tabel 3: Gouda-Zoetermeer (snelwegzone A12)

Aspect	Toelichting
Algemeen	
Terrein/case	<ul style="list-style-type: none"> • Het gaat om een groot aantal bedrijventerreinen in het gebied tussen Gouda en Zoetermeer waaronder: Goudse Poort, Distripark A12, Prisma, Gouwe Park, Hoefweg-Zuid. • In totaal gaat het om zo'n 400 ha. aan bedrijventerrein (zowel bestaand als in ontwikkeling). In deze snelwegzone is nog ongeveer de helft terstond of niet-terstond uitgeefbaar.
Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging direct aan de A12.
Welke indruk geeft de zone?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ritme: aaneenschakeling van veel terreinen. • Veel terreinen kort bij elkaar met weinig onderscheidend vermogen. • Vanaf de snelweg kijk je regelmatig echt op achterkanten. • Gebied is toch al rommelig met HST, het tracé van de weg en woonbebouwing. • Gebrek aan uniformiteit in de terreinen: te veel losse gebouwen. • Weinig rust en rommelig beeld vanaf de snelweg. • Nieuwe en oude bedrijfslocaties, hoge en lage bedrijfsgebouwen naast elkaar. • Weinig eenduidigheid qua vorm, kleur en architectuur.
Betrokken actoren	
	<p>Onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Den Haag, gemeente Gouda, gemeente Zoetermeer, gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Waddinxveen en gemeente Lansingerland. • Provincie Zuid-Holland. • Regio Haaglanden. • Bedrijvenschap regio Gouda. • Fortis Vastgoed Ontwikkeling. • Maasstede Vastgoed Ontwikkeling. • Hopman & Schreuder Bedrijfshuisvesting. • Rob Swart makelaar en taxateur. • Bedrijvenschap Hoefweg, belangenvereniging Goudse Poort. • Kamers van Koophandel regio Haaglanden.

Waarom deze actoren?	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeenten, provincie en regio Haaglanden zijn vergunningsverlener, acquisiteur, gronduitgever en bewaker van het proces. • Bedrijvenschap regio Gouda is een samenwerking tussen verschillende bedrijven in Gouda en omgeving en is belangenbehartiger voor ondernemers. Hetzelfde geldt in zekere zin voor de rol van voor bedrijvenschap Hoefweg en belangenvereniging Goudse Poort. • Fortis en Maasstede zijn projectontwikkelaars en grondverkopers. • Makelaars zijn bemiddelaars en verhuurders/verkopers van bedrijfsunits.
Wat is 'kwaliteit' volgens deze actoren?	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging in hart van de Randstad. • Rechtstreeks aan de A12, vlakbij de A20. • Een drukke snelwegzone, wat betekent dat er commercieel veel mogelijkheden liggen.
Drijfveren en rol per actor in case	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Gouda: regie-rol in nauwe samenwerking met Belangen Vereniging Goudse Poort, projectontwikkelaars en Provincie Zuid-Holland. • Provincie Zuid-Holland houdt toezicht op beleidsproces rondom ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in deze zone, en toezicht houden op waarborgen kwaliteit. • Aanwijzen waar bedrijventerreinen moeten komen te liggen, ziet de provincie Zuid-Holland als primaire verantwoordelijkheid. • Drijfveren provincie Zuid-Holland: meer en kwalitatief betere bedrijventerreinen. Daarnaast aanstellen van een 'programmamaker' per regio voor de versterking van de procesbegeleiding bij regionale uitvoeringsprogramma's. • Voor de andere actoren is het niet altijd helder wat de drijfveren en rollen zijn. Voor de gemeentelijke actoren kunnen we wel concluderen dat deze vooral zorg dragen voor de acquisitie, uitgiftestrategie en communicatie.
Wat ging goed in deze case en wat niet?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Wat goed ging bij de Goudse Poort: mobiliseren van draagvlak binnen de gemeente Gouda en de belangenvereniging Goudse Poort voor herstructurering. • De grote verscheidenheid aan actoren en partijen komt de daadkracht van projecten voor het realiseren en revitaliseren van bedrijventerreinen niet ten goede. • Flinkle leegstand op sommige bedrijventerreinen. • Bedrijfsterreinenzone A12 mist uniformiteit en een duidelijk gezamenlijk imago. • Onderlinge samenwerking en afstemming tussen gemeenten op het vlak van bedrijventerreinen heeft vooral een kwantitatieve insteek. Kwalitatieve afstemming en afstemming van ontwerp, situering en beeldkwaliteit vindt nog niet of nauwelijks plaats.

Instrumentarium	
	<ul style="list-style-type: none"> • Er worden niet direct instrumenten gemist. • Betere afstemming over de gehele A12 corridor zou nuttig zijn. En dan vooral tussen gemeenten aan Utrechtse zijde en gemeenten aan Zuid-Hollandse zijde. Dan niet alleen kwantitatief afstemming van terreinen, maar dus ook kwalitatief; op het vlak van beeldkwaliteiten en ontwerp/uitstraling. • Provincie Zuid-Holland ontwikkelt op dit moment specifiek beleid op het gebied van intensief ruimtegebruik en kwaliteitsbeelden voor diverse typen bedrijventerreinen. • De WRO zien zowel provincie als gemeenten langs de A12 zone als een belangrijk instrument om de kwaliteit van de bedrijventerreinen in de snelwegzones te verbeteren. • Provincie Zuid-Holland heeft een subsidieregeling (OFB) die bedrijventerreinprojecten ondersteunt. Ook de komende collegeperiode is de regeling van kracht (50 miljoen euro beschikbaar). De komende jaren zal daarbij vooral ook aandacht zijn voor kennisontwikkeling en –verspreiding over o.a. kwaliteit van terreinen in de regio's. • Provincie Zuid-Holland streeft na dat iedere regio (ook de regio's waar de A12 doorvoert) een bedrijventerreinen en kantorenstrategie ontwikkelt. Dit is een nieuwe strategie van de provincie die een vervolg vormt op de huidige uitvoeringsprogramma's bedrijventerreinen die de regio's (voor A12: Regio Midden-Holland) tot op heden moesten opstellen. Deze programma's hebben in kwalitatieve zin nog niet voldoende bijgedragen aan kwalitatief betere terreinen langs bijvoorbeeld de A12. Dit waren sterk kwantitatief ingestoken programma's.
Conclusie	
	<ul style="list-style-type: none"> • Niemand beschouwt deze route als panorama (visueel), weinig onderscheidende locaties (gebrekkige regionale afstemming) en veel verschillende grondexploitaties. • Diversiteit van de terreinen en bedrijfsruimten op het niveau van het terrein en tussen de verschillende terreinen zorgt voor een zwakke gezamenlijke identiteit en visie in deze snelwegzone.
Leerervaringen	<ul style="list-style-type: none"> • Beter inspringen van bedrijventerreinen op het landschap, betere afstemming realiseren tussen gemeenten. • Uniformeren van bedrijfsruimten. Nu te veel bedrijfsruimten met hun eigen visie. Er moet een meer integraal plan komen voor nieuwe bedrijventerreinen. • Meer effectieve regionale afstemming organiseren, eerst binnen Zuid-Holland en vervolgens ook met gemeenten aan Utrechtse zijde. De door elke regio op te stellen bedrijventerreinstrategieën moeten hier een bijdrage aan leveren.

Bron: Stec Groep, 2007



Blik van de weg: 'verbetering kwaliteit bedrijventerreinen snelwegzone' 74
Stec Groep aan Ministerie van VROM 07.036

Tabel 4: Arnhem-Bunnik (snelwegzone A12)

Aspect	Toelichting
Algemeen	
Terrein/case	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijventerreinen langs de A12 van Arnhem tot Bunnik. • In totaal is het oppervlak aan bedrijventerreinen in deze snelwegzone ongeveer 245 ha. netto. Er is op deze terreinen in totaal nog zo'n 30 ha. terstond en niet-terstond uitgeefbaar.
Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging direct aan de A12, en in de nabijheid van de A348.
Welke indruk geeft de zone?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Veel mooie groene, lange, open stukken. • Terreinen vaak niet afgestemd op snelweg. • Bedrijven schreeuwerig, achterkanten met veel parkeren (vooral bij Veenendaal, dat ook nog aan beide kanten is bebouwd). • Veenendaal voelt als puist aan, Ede voelt beter aan (mooie gebouwen, brug en lichtmeubilair). • Soms sterke focus op architectuur i.p.v. stedenbouwkundige samenhang (o.a. bij Bunnik). • Weinig eenduidigheid qua vorm, kleur en architectuur. • Veel lelijke matrixborden.
Betrokken actoren	
	<ul style="list-style-type: none"> • O.a. gemeente Arnhem, gemeente Veenendaal, gemeente Ede, gemeente Zeist • Stadsregio Arnhem-Nijmegen. • Provincie Gelderland. • Giesbers Groep. • Ballast Nedam. • Traject Vastgoed Advies groep. • Eurocommerce. • Bedrijfsmakelaars, waaronder DTZ Zadelhoff, Meeus en Strijbosch-Thunissen, Westerbeek vastgoed v.o.f, Engelsing bedrijfsmakelaars. • Kamers van Koophandel.

Waarom deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeenten, Stadsregio en provincie Gelderland en Utrecht zijn vergunningverlener, subsidieverlener, acquireur en gronduitgever. • Giesbers en Ballast Nedam zijn projectontwikkelaars. • Eurocommerce en bedrijfsmakelaars verhuren en verkopen bedrijfsunits in deze snelwegzone. • Verder diverse adviesbureaus die de verschillende partijen adviseren en ondersteunen tijdens het besluitvormings- en uitvoeringsproces.
Wat is 'kwaliteit' volgens deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen voor een beeldkwaliteitsplan. • Parkmanagement. • Duurzaam en intensief ruimtegebruik. • Afstand van bedrijven tot de snelweg, waardoor een groene uitstraling kan ontstaan.
Drijfveren en rol per actor in case	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rol en drijfveren gemeenten: sturen op kwaliteit, zorgen voor een goede samenwerking tussen de verschillende actoren in publieke en private sector. • Rol en drijfveren provincie Gelderland: goedkeuren van bestemmingsplannen, stimuleren van een duurzame inrichting, nieuwe terreinen concentreren in de zogenaamde economische hoofdstructuur, georganiseerd parkmanagement door en voor ondernemers als voorwaarde stellen bij investeren in herstructurering. • Rol en drijfveren provincie Utrecht: Goedkeuren van bestemmingsplannen, verlenen van vergunningen en subsidies, intensiveren van ruimtegebruik (Streekplan 2005-2015). • Verhuren of verkopen van bedrijfspanden en bedrijfsunits: makelaars en beleggers.

Wat ging goed in deze case en wat niet?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Verscheidenheid aan bedrijventerreinen, waardoor een eigen identiteit in deze snelwegzone ontbreekt. Terreinen vaak niet afgestemd op snelweg. • Verschillende visies op kwaliteit bedrijventerreinen bij verschillende gemeenten. • Bedrijven schreeuwerig, achterkanten met veel parkeren (vooral bij Veenendaal). • Veenendaal voelt als puist aan, Ede voelt beter aan (mooie gebouwen, brug en lichtmeubilair). • Soms sterk focus op architectuur i.p.v. stedenbouwkundige samenhang. • Weinig eenduidigheid qua vorm, kleur en architectuur. • Belangrijk. Er wordt in deze snelwegzone wel steeds meer nagedacht over de kwaliteit van bedrijventerreinen langs de snelweg. • Ruimtelijke restricties Veluwe en Utrechtse Heuvelrug voorkomen dat er een lint met onafgebroken bebouwing ontstaat. Hierdoor ook nog veel afwisseling van aantrekkelijke 'open' (veel bos) en groene stukken.
Instrumentarium	
	<ul style="list-style-type: none"> • Niet direct. Echter pas vooral de laatste jaren zijn zowel de provincie Gelderland als Utrecht echt actief geworden op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid van terreinen. Denk aan Kennisteam Werklocaties dat provincie Utrecht heeft ingesteld. Het kwaliteitsaspect en regionale afstemming blijft nog te veel onderbelicht. • Provincie Gelderland programmeert de ontwikkeling van nieuwe terreinen en herstructurering van bestaande terreinen met de regio's. Verder verstrekt zij subsidies voor herstructurering en ontwikkeling van terreinen (geldt ook voor Utrecht), subsidies. • Provincie Gelderland heeft onlangs ook een prijsvraag georganiseerd over vormgeving van bedrijventerreinen. Hiervoor is een magazine gemaakt en is er een bijeenkomst over georganiseerd. • Met de komst van de WRO zijn vooral de gemeenten benieuwd naar de kansen die de provincie grijpt om het beleid wat betreft kwaliteit en afstemming van bedrijventerreinen beter te maken. • Provincie Utrecht maakt gebruik van de volgende instrumenten: subsidie economische ontwikkeling (SEO), 'kennisteam' van provincieambtenaren met verschillende disciplines opgericht die gemeenten adviseren bij (her)ontwikkeling van bedrijfsterreinen.

Conclusie	
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Verschil in landschapsvormen zorgt voor een aangenaam vestigingsklimaat. Vooral ook de afwisseling met de sterk aan ruimtelijke restricties gebonden Veluwe en Utrechtse heuvelrug maakt de zone overal redelijk aantrekkelijk. • Streven van provincie, regio en gemeenten om deze snelwegzone niet te profileren als een langgerekt bedrijventerrein langs de A12, maar als een zone waarin verschillende terreinen passen bij de ruimte en het landschap. • Tot op heden komen mindere ontwikkelingen wel voor (voorbeeld Veenendaal). De samenwerking/afstemming tussen gemeenten kan beter en moet vooral ook op aspecten als kwaliteit en ontwerp handen en voeten krijgen.
Faalfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Afstemming en communicatie tussen de verschillende partijen verloopt niet altijd vlekkeloos. • Sturen op kwaliteit en parkmanagement per gemeente anders aangepakt.
Leerervaringen/aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> • Zorg voor een goede afstemming tussen de verschillende partijen bij de besluitvorming. • Zorg voor parkmanagement bij de nieuwe bedrijventerreinen, waarbij het bedrijfsleven een prominente rol krijgt. • Verbeterpunten in deze snelwegzone zijn onder andere herschikking van functies, samenwerking met ondernemers, situering van gebouwen en parkeren en verbetering van architectuur. • Behoefte aan instrumenten vanuit het Rijk om provincies meer mogelijkheden te geven om regionale samenwerking af te dwingen. • Subsidie instellen voor inbrengen beeldkwaliteit in planvorming nieuwe terreinen. • In structuurvisie het maken van een beeldkwaliteitsplan bij de bestemmingsplannen verplichten. • Afdwingen intergemeentelijke ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Bron: Stec Groep, 2007



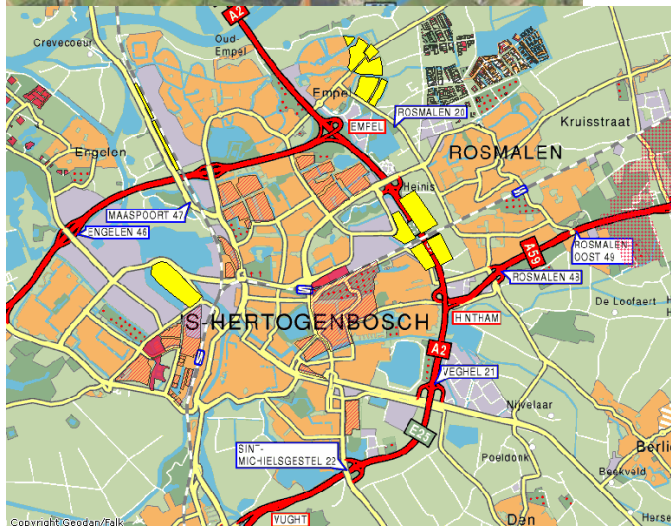
Tabel 5: Rondweg Den Bosch (A2)

Aspect	Toelichting
Algemeen	
Terrein/case	<ul style="list-style-type: none"> • Zone rond Den Bosch, op het grondgebied van de gemeente Den Bosch en de gemeente Rosmalen waar o.a. de volgende bedrijventerreinen zijn gevestigd: Brabantpark, De Herven, Pettelaarpark, Tradepark De Herven, Brabantpoort en De Brand. Terreinen als High Tech Park, Maaspoort en Rietvelden/De Vutter zijn nauwelijks vanaf de snelweg te zien. • In totaal is het oppervlak aan bedrijventerreinen in deze snelwegzone ongeveer 330 ha. netto. Er is op deze terreinen nog zo'n 7 ha. terstond uitgeefbaar.
Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging aan de snelwegen A59 of A65.
Welke indruk geeft de zone?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Mooie afwisseling van open ruimte/groen met mooie bedrijfsgebouwen. • Terreinen liggen een stuk van de snelweg af, snelweg wisselt in hoogte. • Zelden aan beide kanten bebouwing, bebouwing regelmatig van snelweg af.
Betrokken actoren	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Den Bosch en gemeente Rosmalen. • Provincie Noord- Brabant. • Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM). • Samenwerkingsverband De Rietvelden- De Vutter. • Ondernemersvereniging De Herven. • Coöperatie bedrijvenpark De Brand. • Ondernemersvereniging High Tech en Maaspoort. • Kamer van Koophandel regio Oost- Brabant. • Bedrijfsmakelaars: waaronder DTZ Zadelhoff, RSP Makelaars.
Waarom deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Provincie Noord- Brabant is vergunningverlener en subsidieverstrekker. • De gemeenten zijn acquisiteur, vergunningverlener en ontwikkelaar. • Kamer van Koophandel is belangenbehartiger en acquisiteur. • Bedrijfsmakelaars zijn eigenaren en verhuurders/verkopers van bedrijfsruimte.
Wat is 'kwaliteit' volgens deze actoren?	
	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie Den Bosch: goede noord- zuidverbinding tussen België en de Randstad en Duitsland en de Randstad.

Drijfveren en rol per actor in case	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rol Provincie Noord-Brabant: goedkeuren van bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen. Deze goedkeuring vindt vooral plaats op basis van kwantitatieve aspecten (de plannen worden getoetst aan de gemaakte afspraken in de regionale uitwerkingsplannen). • Rol gemeente Den Bosch: werkt met goede stedenbouwkundige ontwerpen. Daarnaast beeldkwaliteitsplannen waarin architectonische en stedenbouwkundige eisen voor de locatie worden vastgelegd.
Belang kwaliteit in besluitvorming	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit van bedrijventerreinen heeft de gemeente Den Bosch van oudsher al hoog in het vaandel staan. Zo wordt duidelijk gesegmenteerd en worden uitgebreide beeldkwaliteitsplannen opgesteld. (Zie hiervoor ook conclusie: succesfactoren).
Wat ging goed in deze case en wat niet?	
	<ul style="list-style-type: none"> • De kwaliteit van de bedrijventerreinen aan de snelweg in Den Bosch is over het algemeen goed, omdat veel van deze zichtlocaties bewust worden bestemd voor kantoorachtige bedrijven (hoge dienstcomponent op de Bossche bedrijventerreinen). • Braakliggende terreinen en leegstand op de oudere bedrijfsterreinen. • Realiseerperiode is duidelijk afleesbaar bij de verschillende terreinen. • Sommige terreinen zijn vanaf de snelweg nauwelijks zichtbaar (zoals Rietvelden/de Vutter en de Brand), terwijl andere locaties als zichtlocatie zijn ontwikkeld (zoals Tradepark, de Herven en Brabantpoort).
Instrumentarium	
	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidies van overheid niet altijd verleend. • Samenwerking tussen private en publieke actoren kan beter. • De projecten die tot dusverre zijn uitgevoerd in de gemeente Den Bosch waren onvoldoende uitvoeringsgereed om aanspraak te kunnen maken op subsidies.

Conclusie	
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt sinds midden jaren '80 gewerkt met segmentering en landschapsplannen voor bedrijventerreinen door de gemeente. Terreinen in Den Bosch onderscheiden zich hierdoor naar functie en kwaliteitsniveau. Het hebben van een voldoende en gedifferentieerde bedrijventerreinenvoorraad binnen de gemeente is een belangrijk 'kwaliteitsaspect'. Alleen dan is 'het juiste bedrijf op de juiste plek' daadwerkelijk te realiseren! • Er worden beeldkwaliteitsplannen door de gemeente opgesteld waarin de architectonische en stedenbouwkundige eisen voor de locatie worden vastgelegd. Is een goed instrument om eigenaren, bouwers en projectontwikkelaars bewust te maken van de gewenste kwaliteit en de voorwaarden bij ontwikkeling van panden. • Beeldkwaliteitsplan bevat ook voor de gemeente eisen waar rekening mee moet worden gehouden bij ontwikkeling, inrichting en beheer. Verder is het een goed document om Welstandscommissie te informeren over beoogde ruimtelijke kwaliteit. Toetsing van individuele plannen gaat hierdoor makkelijker.
Faalfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Bij oudere terreinen zie je vaak afwijkingen van het oorspronkelijke concept. Oorzaak: slechts een deel van de uitgangspunten is in de voorschriften van bestemmingsplannen vastgelegd.
Leerervaringen	<ul style="list-style-type: none"> • Meer rekening houden met overlap op bedrijventerreinen met kantoor- en bedrijfsfuncties. In de bedrijven- en kantorenvise van de gemeente Den Bosch zijn alleen de aandachtspunten opgesomd waarmee bij de ontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties rekening moet worden gehouden. • De aandacht voor de kwalitatieve aspecten van zichtlocaties moet verbeterd worden. Hierin is meer overleg tussen provincie, gemeente en regio noodzakelijk. • Elk bedrijventerrein is uniek, waardoor steeds maatwerk nodig is.

Bron: Stec Groep, 2007



Blik van de weg: 'verbetering kwaliteit bedrijventerreinen snelwegzone' 83
Stec Groep aan Ministerie van VROM 07.036

BIJLAGE C

1. OVERZICHT GEÏNTERVIEWDEN

Ten behoeve van deze studie hebben wij gesproken met:

- Jaap Modder, Stadregio Arnhem-Nijmegen
- Ton Heeren, IPO
- Arend de Jong en Floris Hendriksen, Provincie Zuid-Holland
- Joost Roeterdink, provincie Gelderland
- Jan Pijnenborg, gemeente Den Bosch
- Janna van Maar, gemeente Zwolle
- Hein Pierhagen, gemeente Gouda
- Harry Hendriks, gemeente Enschede
- Hans van Loon ARCADIS

Verder zijn diverse, aanvullende telefoontjes gepleegd met actoren in de diverse cases.