

**De Brabantse
herstructureringsopgave**

Caseverslagen

Uitgevoerd in opdracht van:
Provincie Noord-Brabant

Uitgevoerd door:
ETIN Adviseurs

Tilburg, juni 2002

Inhoudsopgave

Leeswijzer.....I

1. Herstructurering Haven - Waalwijk 1

2. Herstructurering Hoogeind – Helmond 8

3. Herstructurering Kanaalzone – Tilburg16

4. Herstructurering De Krogten – Breda24

5. Herstructurering Ladonk – Boxtel31

6. Herstructurering Majoppeveld-Noord – Roosendaal41

7. Herstructurering Moleneind/Landweer – Oss47

8. Herstructurering De Rietvelden – 's-Hertogenbosch.....55

9. Herstructurering Saxe Gotha, Boxmeer65

10. Herstructurering Vosdonk – Etten-Leur71

Bijlage 1: Gesprekspartners cases..... 1

Leeswijzer

In Noord-Brabant zijn per begin 2002, zo blijkt uit de IBIS-enquête, 580 bedrijventerreinen. In de enquête is een vraag opgenomen over herstructurering en veroudering van bedrijventerreinen. Door beantwoording van deze vraag geeft elke Brabantse gemeente, per bedrijventerrein, de volgende informatie over herstructurering en veroudering per 1 januari 2002:

- a) het terrein is niet verouderd, dan wel
- b) het terrein is verouderd maar er bestaan echter nog geen plannen voor herstructurering, of
- c) het terrein is verouderd, aanvang herstructurering binnen drie jaar, of
- d) het terrein wordt momenteel geherstructureerd, of
- e) het terrein is na 1990 reeds geherstructureerd.

In totaal gaat het in Noord-Brabant, zo blijkt uit de enquête, om in totaal 95 bedrijventerreinen die vallen in de antwoordcategorieën c) en d).

De gemeenten die terreinen in de antwoordcategorieën c) en d) binnen hun grenzen hebben, zijn in eerste instantie benaderd met de volgende aanvullende vragen:

- het type herstructurering, of combinatie ervan, dat per (deel van het) terrein aan de orde is,
- het aandeel van de totale oppervlakte van het bedrijventerrein waarop de herstructurering betrekking heeft.

Vervolgens zijn deze gemeenten allemaal benaderd voor een uitgebreid telefonisch interview. Een tiental cases is nader uitgewerkt door met de gemeentelijke contactpersonen/projectleiders de betreffende herstructureringsprojecten inhoudelijk verder uit te diepen. In overleg met de begeleidingscommissie van het onderzoek is tot de volgende tien cases besloten:

1. Breda: De Krogten
2. Etten-Leur: Vosdonk
3. 's-Hertogenbosch: Rietvelden/De Vutter (RIVU)
4. Roosendaal: Majoppeveld Noord en Noord III
5. Tilburg: Kanaalzone
6. Boxmeer: Saxe-Gotha I en II
7. Boxtel: Ladonk I en II
8. Helmond: Hoogeind (4 deel terreinen)
9. Oss: Moleneind
10. Waalwijk: Haven

Ook zijn, om het 'geluid' van de bedrijven te vernemen, interviews gehouden met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven op de terreinen in Boxmeer, Etten-Leur, Helmond, Tilburg en Waalwijk. In deze bijlage vindt de verslaglegging plaats.

De cases leveren, naast de al bekende gegevens uit de IBIS-enquête, per terrein aanvullende informatie over het herstructureringsproject met betrekking tot:

1. Vitaliteit: knelpunten waardoor een gezonde bedrijfsontwikkeling op het bedrijventerrein wordt belemmerd.
2. Milieu: knelpunten waardoor bedrijven overlast veroorzaken.
3. Infrastructuur extern: knelpunten die bestaan met betrekking tot de bereikbaarheid van het terrein voor vracht- en personenverkeer.
4. Infrastructuur intern: knelpunten die bestaan met betrekking tot de bereikbaarheid van vestigingen binnen het terrein voor vracht- en personenverkeer.
5. Voorzieningen: knelpunten als gevolg van het ontbreken c.q. onvoldoende aanwezig zijn van voor bedrijfsleven relevante voorzieningen.
6. Samenwerking: mate waarin sprake is van samenwerking op het gebied van 'terreinontwikkeling', tussen bedrijven onderling en tussen overheid en bedrijfsleven.
7. Beheer: mate waarin sprake is van een adequaat onderhoud van het terrein.

Behalve over de knelpunten zijn ook de oplossingsrichtingen waaraan wordt gewerkt in het kader van het herstructureringsproces uitgewerkt.

De verslaglegging van de tien cases in deze bijlage is uniform van opzet. Per case komen achtereenvolgens aan de orde:

- 1 Algemene typering terrein
- 2 Type en omvang herstructurering
- 3 Fasering en proces
- 4 Knelpunten en oplossingsrichtingen
 - Knelpunten vitaliteit
 - Knelpunten milieu
 - Knelpunten infrastructuur (intern en extern)
 - Knelpunten voorzieningen
 - Knelpunten samenwerking en beheer
- 5 Potenties
- 6 Kosten
- 7 Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik
- 8 Conclusies

1. Herstructurering Haven - Waalwijk

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Haven ligt ten noorden van de kern Waalwijk en wordt in het zuiden begrensd door de A59. De eerste uitgifte op het bedrijventerrein dateert uit de jaren zestig van de vorige eeuw. Dit betreft het gebied aangrenzend aan de insteekhaven. Een diversiteit aan natte activiteiten vestigden zich aan weerszijde van dit kanaal. De eerste uitbreidingen vonden eind jaren tachtig plaats in westelijke richting. In de jaren negentig is het meest oostelijke puntje en haven VI ten westen van de insteekhaven tot ontwikkeling gekomen. In totaliteit wordt dit gedeelte aangeduid als haven I t/m VI is volledig uitgegeven. Op dit moment is de uitbreiding van haven VII met een bruto omvang van 107 hectare in gang gezet. Het bedrijventerrein Hoogeind beslaat een bruto oppervlak van 279 hectare.

Het bedrijventerrein Haven heeft een belangrijke economische functie voor Waalwijk. Op Haven oefenen circa 355 ondernemingen hun bedrijf uit. In totaal werken circa 6.060 mensen op het terrein; dit staat gelijk met ruim een kwart van de werkgelegenheid in Waalwijk.

Het bedrijventerrein is te typeren als een gemengd bedrijventerrein. De economische structuur van het terrein is dan ook sterk gedifferentieerd. Niet alleen qua aard van de activiteiten, maar ook qua omvang. De meest bedrijven behoren tot de industriële sector en de handel en transport. Een trend die het afgelopen jaar is ingezet is de vestiging van transportbedrijven met een hoog aandeel Value Added Logistics (VAL). De in de jaren tachtig en negentig uitgegeven kavels zijn erg grootschalig. Naast een aantal grotere meer nationaal georiënteerde bedrijven kent het bedrijventerrein een hoog gehalte aan lokale bedrijvigheid.

De grootste werkgevers op het terrein zijn Keukencentrum Mandemakers en Neo Resins. Op afstand gevolgd door Stahl Holland en transportbedrijven van der Graaf. Ook Brabant in- en exterieurverzorging, de Lange Beton, Danzas en Xenos met elk (meer dan) 100 banen behoren tot de grote banenverschaffers.

Onderstaande tabel geeft een compleet overzicht van de productiestructuur weer.

Productiestructuur bedrijventerrein Haven

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aandeel werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0
Industrie en nutsbedrijven	129	2.830	46,7
Bouwnijverheid	25	300	5,0
Handel en reparatie	134	1.790	29,6
Horeca	1	2	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	27	764	12,6
Financiële en zakelijke dienstverlening	32	328	5,4
Kwartaire dienstverlening	7	43	0,6
Totaal	355	6.057	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Het bedrijventerrein Haven heeft zowel vanuit zuidwestelijke hoek als vanuit zuidoostelijke hoek directe toegang tot de A59. Het bedrijventerrein is tevens ontsloten voor goederenvervoer over water, daar er ook een Regionaal Overslag Centrum (ROC) aan de insteekhaven is gevestigd. De bereikbaarheid via water is recentelijk sterk verbeterd als gevolg van de uitbaggering en verdere verdieping van het kanaal. Voor het huidige gebruik voldoet de sluis aan de eisen. Als de groei van havenactiviteiten succesvol blijkt te zijn wordt de sluisgrootte op termijn een knelpunt.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Haven kan grotendeels worden getypeerd als revitalisering. Dit betekent dat de bestaande economische functie behouden blijft. Het volledige terrein wordt in de herstructurering meegenomen, maar de meeste problemen concentreren zich op de oudere aan het kanaal gelegen delen. De mate waarin sprake is van knelpunten stijgt naarmate de bestaansduur van het terrein toeneemt.

Revitalisering is een must om kapitaalvernietiging te voorkomen. Wanneer de infrastructuur en de aankleding van een terrein worden verwaarloosd, worden grond en pand minder waard. Een upgradering van het gebied is dus in het belang van zowel de gemeente als de gevestigde ondernemers. Bij een continu recyclingsproces, zoals is voorgesteld in Waalwijk, wordt het terrein onderhouden van het geld dat door nieuwe ontwikkelingen van/op het terrein wordt opgebracht. Verpaupering wordt op deze wijze voorkomen. De zwakke plek in het proces is het feit dat ondernemers die niet willen meewerken aan het in stand houden van de ruimtelijke (beeld)kwaliteit, geen sancties opgelegd kunnen krijgen.

3. Fasering en proces

De eerste stap in het herstructureringsproces van bedrijventerrein de Haven is in 1998 gezet met de revitalisering van de op het terrein gelegen haven. Als eerste is een nieuw (privaat) Regionaal Overslag Centrum aangelegd. De gemeente heeft de kade hiervoor geschikt gemaakt, de haven uitgebaggerd en op diepte gebracht. De volgende stap die gezet gaat worden is de verbetering van de schoeiing van de kade.

Een Masterplan met een toekomstvisie voor het gehele terrein wordt binnenkort opgesteld. Een tweede doelstelling is om in de loop van dit jaar het plan van aanpak voor de Industrieweg (het terrein gelegen aan de oostzijde van de insteekhaven) gereed te maken.

Onlangs is door de gemeente Waalwijk en Grontmij een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor het opzetten en uitvoeren van parkmanagement op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Haven VII en voor de revitalisering van het bestaande bedrijventerrein Haven I t/m VI. Parkmanagement is volgens beide partijen nodig om het voorgestelde kwaliteitsniveau voor bedrijventerrein Haven VII te kunnen bereiken. Daarnaast is het de bedoeling het bestaande bedrijventerrein Haven naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. De samenwerkingsovereenkomst geldt voor een termijn van 12 jaar. Het parkmanagement voor het bedrijventerrein Haven VII omvat onder andere het terreinonderhoud, beveiliging en het opzetten en inrichten van een facility point.

Het Waalwijks Bedrijven Platform (WBP) is van mening dat parkmanagement op bredere schaal dan bedrijventerreinniveau moet worden ingevoerd. Een overkoepelende vereniging van eigenaren in een parkmanagement BV moet een adviesfunctie krijgen ten aanzien van uitgifte- en toewijzingsbeleid en revitaliseringsplannen. Door bedrijven op deze manier in overleg te betrekken, zal een beter afgewogen beleid resulteren. Zo zal een parkmanagement-commissie bij de uitgifte van kavels door de gemeente willen letten op het belang/ de toegevoegde waarde van een nieuwkomer voor het terrein (m.a.w. de zittende bedrijven) en voor de gehele regio. Individuele belangen kunnen daarbij worden opgeofferd voor het groter belang. De integratiegedachte mag niet worden losgelaten.

Zowel gemeente als WBP zijn overigens tegen een aanbiedingsplicht van grond aan de gemeente in het geval van vertrek. In een vrije markteconomie moet onroerend goed vrij verhandeld kunnen worden. Wel vindt het WBP dat binnen de grenzen van de vrije markteconomie door de gemeente handelend moet worden opgetreden om doelstellingen en aanleg van infrastructuur op elkaar af te kunnen stemmen. Mogelijkheden voor 'ingrijpen' liggen er in het aankopen van grond, het wijzigen van bestemmingsplannen en het geven van aanwijzingen.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*knelpunten vitaliteit: **downgrading/verpaupering, ruimtelijke kwaliteit en gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden***

Op bedrijventerrein Haven bevinden zich nog enkele plekken welke zich vanwege veiligheidseisen moeilijk lenen voor verdere ontwikkeling. Dit vormt een verklaring voor de aanwezigheid van wat strategische reserves. De omvang van deze strategische reserves is echter niet bovengemiddeld. Op de oudere delen van het terrein speelt downgrading/ verpaupering. Om te voorkomen dat dit binnen 5 á 10 jaar ook gaat spelen op de nieuwere delen wordt het totale terrein meegenomen binnen de herstructureringsplannen. In potentie zijn de problemen op de oudere en de nieuwere delen gelijk. De gemeente wil de negatieve spiraal voorkomen door hiervoor een goede beheerstructuur op te zetten.

Een ander knelpunt vormt het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden. Vooral in het wat nauwer opgezette oudere deel van het bedrijventerrein groeit een aantal bedrijven uit hun jasje en zijn uitbreidingsmogelijkheden vrijwel nihil.

Van structurele leegstand, veel bedrijfsverloop en moeilijke uitgeefbare kavels is geen sprake. De marktpositie van het terrein is goed.

*knelpunten milieu: **bodemvervuiling, geur-, geluid- en stofoverlast***

Op lokaal niveau komt bodemvervuiling voor. Gedeeltelijk zijn deze gevallen inmiddels gesaneerd. Op het terrein bevindt zich een oude stortplaats. De loadingdocks zijn daar aan het verzakken, doordat de grond aan het inklinken is. Dit is een bouwtechnisch probleem aan het worden. Een ander knelpunt vormen de geluidszones. Na de komst van woningbouw in de nabijheid van het terrein en een verscherping van de milieueisen zijn de geluidsnormen aangepast. Daardoor zitten de oudere industriële activiteiten in de nabijheid van de maasroute knel in hun jasje.

*knelpunten infrastructuur (intern en extern): **openbaar vervoer, bereikbaarheid via A59***

De bereikbaarheid van bedrijventerrein Haven voor auto en vrachtverkeer is goed. Het terrein heeft een directe aansluiting op de A59. Wat betreft de oostelijke ontsluiting met de A59 voert de gemeente overleg met Rijkswaterstaat. In overleg met de gemeente Heusden en Rijkswaterstaat wordt gezocht naar een oplossing voor de problematiek van de aansluiting van beide kernen op de A59¹. De afrit van de snelweg vanuit Drunen loopt nu tijdens de spits al vol. In de toekomst, wanneer in het meest oostelijke deel van Haven gebouwd gaat worden, zal het nog drukker worden.

De ontsluiting per openbaar vervoer vormt een probleem, dat overigens voor heel Waalwijk geldt. Er zijn gesprekken geweest met de regionale vervoersmaatschappij, maar deze is niet bereid over het bedrijventerrein te rijden.

De gemeente heeft wel het plan om de mogelijkheden voor vervoersmanagement nader te onderzoeken.

Per water is het terrein momenteel goed bereikbaar. De insteekhaven met het daaraan gevestigde Regionaal Overslag Centrum (ROC) zijn nog steeds in gebruik. Zoals gezegd voldoen de in de insteekhaven aanwezige sluizen op dit moment voor de huidige lading en het huidige gebruik aan de eisen. Bij een succesvolle groei van vervoer via water kan het op termijn een knelpunt vormen.

Wat betreft de interne infrastructuur vormen de laad- en losmogelijkheden, de parkeerruimte en de verkeersveiligheid een knelpunt. Regelmatig staan er containers of auto's op de openbare weg of in de berm geparkeerd. Verkeersonveilige situaties zijn het gevolg.

De capaciteit van de wegenstructuur is met uitzondering van het oudste gedeelte als goed te kwalificeren. De bestrating en de aanwezige verlichting zijn van goede kwaliteit. De ondernemers hebben wel aangegeven dat er behoefte bestaat aan vrijliggende fietspaden. Op de nieuwe terreinen zijn wel fietspaden aangelegd. De aanwezigheid van trottoirs ontbreken op het terrein, maar worden niet als een tekortkoming beschouwd. Wat betreft de bewegwijzering van het terrein wordt de invoering van een havensysteem nader bekeken.

*knelpunten voorzieningen: **openbaar groen, terreinbeveiliging, telematica en facility point***

Het huidige openbaar groen heeft weinig uitstraling en is erg ongestructureerd. Het aanwezig groen is verouderd en in veel gevallen zijn de groenstroken kapot gereden als gevolg van het parkeren in de berm. In het revitaliseringsproject wordt de groenvoorziening opgepakt. Een collectieve beveiliging ontbreekt voor het volledige terrein. Voor het nieuw te ontwikkelen haven VII wordt collectieve beveiliging een verplicht item als onderdeel van parkmanagement. Voorzieningen als detailhandel, postkantoor, horeca, en facilitypoint zijn niet aanwezig. Laatstgenoemde wordt wel aangelegd op haven VII. Afhankelijk van het aanwezige draagvlak wordt wel bekeken of er vanuit de parkmanagementorganisatie aan de ondernemers op het bestaande en het nieuwe terrein een glasvezelinfrastructuur kan worden aangeboden.

¹ Dit is ook onderwerp van discussie in de Streekplanuitwerking voor Waalboss.

*knelpunten samenwerking en beheer: **gemeente-bedrijfsleven en bedrijven onderling***

De samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeente heeft een nogal stormachtige start gekend. Bij aanvang van de herstructurering zijn namelijk door de gemeente afspraken gemaakt met projectontwikkelaar Grontmij over de te nemen maatregelen. Het bedrijfsleven stond in die fase nog buitenspel. Enerzijds nam de gemeente niet de moeite om ondernemers erbij te betrekken, anderzijds lieten de ondernemers dit in eerste instantie gewoon gebeuren zonder hun stem te verheffen. Dit laatste was onder andere het gevolg van het ontbreken van een goed georganiseerd platform.

Inmiddels zitten gemeente en bedrijfsleven toch samen om de tafel en is het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door het WBP, in het proces betrokken. Er is een Stuurgroep in het leven geroepen, waarin bedrijfsleven, gemeente en projectontwikkelaar constructief samenwerken. Deze Stuurgroep heeft de mogelijkheid om maatregelen die genomen gaan worden te toetsen.

De samenwerking tussen bedrijven onderling is redelijk. Het bedrijvenplatform Waalwijk (WBP) vertegenwoordigt het gehele Waalwijkse bedrijfsleven. Op initiatief van de gemeente heeft het platform meer inhoud gekregen dan het van oorsprong had (louter een netwerkfunctie). Op dit moment bemoeit het platform zich met het vestigingsbeleid, verkeer en infrastructuur, veiligheid en het onderhoud van bedrijventerreinen. Het platform streeft naar een participatiegraad van 100%. Op dit moment is circa 50% (200) van de bedrijven (exclusief de winkeliers die een eigen vereniging hebben) lid. Deze deelname aan de industriekring is te laag. Om een hogere participatiegraad van ondernemers te realiseren, worden op dit moment gesprekken aangevraagd met een aantal aansprekende, grote bedrijven. Men wil achterhalen waarom deze geen lid zijn. Een hogere participatiegraad moet ervoor zorgen dat vertegenwoordiging en interne visievorming een betere afspiegeling vormen van de achterban. Dit vergroot vervolgens de haalbaarheid van projecten.

Op het gebied van beheer zijn weinig knelpunten te signaleren. Van zwerfvuil of afval en een slechte bouwkundige staat van gebouwen is op een enkele uitzondering na nauwelijks sprake. Dit neemt niet weg dat de voorgevels van sommige panden geen verflkje kunnen gebruiken. De riolering voldoet voor het merendeel van het terrein aan de huidige normen. Er bestaan wel plannen om het rioleringssysteem langs de kanaalstrook aan te pakken.

5. Potenties

Bedrijventerrein Haven te Waalwijk is een gebied met grote potenties. Door de ligging aan het kanaal en de goede ontsluiting tot de A59 liggen er verschillende mogelijkheden voor deze locatie. Grote delen van het terrein ogen nog goed, maar op de oudere delen is het proces van downgrading/verpaupering gaande. Om dit gedeelte van het terrein aantrekkelijker te maken is een herstructurering noodzakelijk om het weer aan te laten sluiten bij de eisen van de huidige tijd.

6. Kosten

In onderstaande tabel zijn de geraamde kosten en opbrengsten voor de herstructurering van Haven, zoals opgenomen in de exploitatieopzet in 1999, weergegeven.

Kosten en baten Haven (in miljoenen guldens)

Omschrijving	Totaal Bedrag
Kosten	
Grondverwerving	23,33
Voorbereiding	0,25
Grondwerken	10,77
Riolering en berging	7,07
Verharding	13,16
Inrichting ecologische zone en overig groen	2,18
Aanpassing haven en ontwikkeling ROC	19,94
Overige kosten (o.a. onvoorzien)	9,22
Rentekosten	5,72
Totaal kosten	91,64
Opbrengsten	
Verkoop bedrijventerrein	73,50
Subsidie 'turbo-rotondes'	2,40
Subsidie Uitvoeringsprogramma Economisch Beleid 1998 (provincie)	0,35
Totaal opbrengsten	76,25
Saldo (tekort)	15,39

Bron: Ontwikkelingsvisie Waalwijk-Noord, 1999

Om (een deel van) het verwachte tekort van ruim 15 miljoen gulden te kunnen dekken, heeft de gemeente Waalwijk bij het Ministerie van EZ een subsidieaanvraag ingediend voor de revitalisering van de bestaande haven en de aanleg van Haven VII. De subsidieaanvraag is gehonoreerd. Voortvloeiend uit het Besluit Stirea heeft Waalwijk voor de ontwikkeling van de bestaande Haven en het nieuwe terrein fl 7,5 miljoen van het Ministerie van EZ ontvangen.

Voor bedrijventerrein Haven zijn voorts een tweetal fondsen opgericht: één voor het parkmanagement en één voor de revitalisering. Een belangrijke deel van de financiering van de herstructureringsopgave wordt gedekt door de ontwikkeling van Haven VII.

Inmiddels is de definitieve exploitatie door de gemeenteraad van de gemeente Waalwijk vastgesteld. Hierin is een bedrag van 10 miljoen gulden opgenomen voor het herstel van de natte haven en een bedrag van 11,25 miljoen gulden voor het revitaliseringsfonds van Haven I t/m VI. Dekking hiervoor is verkregen in verhoging van de grondprijs voor Haven VII.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

Er bestaan voor het huidige bedrijventerrein geen concrete ideeën op het gebied van duurzaamheid. Wel wordt getracht om deze op te stellen ten aanzien van het nieuw te ontwikkelen Haven VII. Naar de haalbaarheid van de volgende zaken wordt opnieuw gekeken:

- Koppeling/ uitwisseling van energiestromen
- Schonere energiebronnen

- Gezamenlijke inkoop van energie
- Hergebruik afvalwater / gebruik regenwater als industriewater
- Afvalmanagement

Ten aanzien van het ruimtegebruik worden in het bestemmingsplan mogelijkheden geboden voor hoger bouwen. Op deze manier is intensief ruimtegebruik in theorie mogelijk. Door de ondernemers worden deze mogelijkheden nauwelijks benut aangezien bij hen het idee bestaat dat de hoogte in bouwen een duurdere optie is dan in de breedte. Dit betekent dat er in praktijk op dit gebied nog weinig resultaten worden geboekt.

8. Conclusies

Het unieke van het revitaliseringsproject de Haven is de publiek-private samenwerkingsconstructie tussen de gemeente en een externe partij (Grontmij). Deze samenwerkingsovereenkomst is opgezet met als doelstelling een parkmanagementorganisatie tot stand te brengen. In eerste instantie op het nieuw aan te leggen Haven VII, maar het is de bedoeling deze spoedig uit te breiden tot Haven I t/m VI. Parkmanagement is volgens beide partijen nodig om het voorgestelde kwaliteitsniveau voor bedrijventerrein Haven VII te kunnen bereiken. Het parkmanagement voor het bedrijventerrein Haven VII omvat onder andere het terreinonderhoud, beveiliging en het opzetten en inrichten van een facility point. Daarnaast is het de bedoeling het bestaande bedrijventerrein Haven naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen.

2. Herstructurering Hoogeind – Helmond

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Hoogeind ligt in het zuiden van Helmond, globaal genomen gesitueerd in de oksel van de N266 en de spoorlijn Eindhoven/Venlo. De eerste uitgifte op het bedrijventerrein dateert uit de jaren zestig van de vorige eeuw. Dit betreft het gebied direct ten zuiden van het NS-station. Op deze oudste delen heeft tevens woningbouw plaatsgevonden. Vervolgens is Hoogeind uitgebreid in zuidelijke richting (insteekhaven) en oostelijke richting (omgeving Engelseweg). Het gebied rond de Vossenbeemd is later ontstaan. Thans worden de laatste kavels uitgegeven in de noordoosthoek (omgeving Breedijk) en de zuidwesthoek (omgeving Beemdweg). Het bedrijventerrein Hoogeind bestaat formeel uit vier deelgebieden, met een totale bruto omvang van 336,5 hectare:

- Zuid I en II (189 ha. netto)
- Bokhorst II (11 ha. netto)
- Duizeldonk (48 ha. netto)
- Rietbeemd (59 ha. netto)

In het vervolg worden de vier terreinen als één terrein, Hoogeind beschouwd.

Het bedrijventerrein Hoogeind heeft een belangrijke economische functie voor Helmond. Op Hoogeind

Oefenen circa 385 ondernemingen hun bedrijf uit, soms in twee of meer vestigingen. In totaal vinden circa 8.400 mensen werk op het terrein; dit staat gelijk met een kwart van de werkgelegenheid in Helmond.

De gemiddelde arbeidsintensiteit is met circa 25 werkzame personen per netto hectare toch relatief laag. Bij vergelijkbare bedrijventerreinen ligt de arbeidsintensiteit normaliter tussen de 25 en 40 werkzame personen per hectare. Met name in de oudere delen is de arbeidsintensiteit laag. Daarentegen is de arbeidsintensiteit in de zuidelijke delen hoog te noemen.

De economische structuur van het terrein vertoont een gezonde mix: de bedrijfsvestigingen op het terrein variëren zowel in type activiteiten als in omvang van de werkgelegenheid. Behalve een aantal grotere bedrijven, is een groot aantal kleine en middelgrote bedrijven op het terrein gevestigd. Er zijn een aantal bedrijven uit milieucategorie V op het terrein gelegen. Deze bedrijven zijn evenals de categorie IV-bedrijven verspreid over het terrein.

De bedrijven met meer dan 100 werkzame personen zijn sterk verspreid over het terrein. De kleinere bedrijven met minder dan 10 werkzame personen zijn geconcentreerd in het noordoostelijke deel van het terrein, terwijl het zuidoostelijke deel vooral ruimte biedt voor middelgrote bedrijven.

De veruit grootste werkgever is Helso, op afstand gevolgd door Technicolor video services. Ook Van Lieshout vleessnacks, de Ster schoonmaakdiensten en Wihelmina textieldiensten, met elk meer dan 100 banen behoren tot de grote banenverschaffers.

Hoogeind is een gemengd bedrijventerrein: er vinden veel verschillende activiteiten op het terrein plaats. Industriële bedrijven domineren echter het bedrijventerrein, niet zozeer in aantallen vestigingen maar wel in ruimtegebruik en aantallen werknemers. De industriële sector is goed voor 62% van de werkgelegenheid op Hoogeind. Daarnaast zijn er relatief veel handelsvestigingen. Voor deze typen bedrijvigheid is Hoogeind in potentie uitstekend geoutilleerd. Met name de goede bereikbaarheid over de weg is voor de bedrijfsvoering van veel bedrijven van eminent belang. De ligging nabij het station en aan de Zuid-Willemsvaart met mogelijkheden voor weg-water-overslag leveren een meerwaarde op die weliswaar nog onvoldoende benut wordt, maar in de toekomst voor nog meer aantrekkingskracht kan zorgen.

De navolgende tabel geeft het complete overzicht van de productiestructuur.

Productiestructuur bedrijventerrein Hoogeind

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werknemers	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	1	10	0,1
Industrie en nutsbedrijven	139	5.225	62,2
Bouwnijverheid	38	420	5,0
Handel en reparatie	139	1.535	18,3
Horeca	0	0	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	15	310	3,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	44	680	8,1
Kwartaire dienstverlening	9	220	2,5
Totaal	385	8.400	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

De oriëntatie van bedrijven is zowel lokaal als regionaal. De grote(re) bedrijven hebben nog een beduidend ruimere oriëntatie, zij opereren nationaal en internationaal.

2. Type en omvang herstructurering

Het volledige terrein wordt in de herstructurering meegenomen.

De herstructurering van Hoogeind kan grotendeels worden getypeerd als revitalisering: de bestaande economische functie blijft behouden. Het Hatématerrein, gelegen aan de westkant van het terrein direct aan het kanaal, heeft een status aparte. Voor dit terrein (22 ha. groot) staat een transformatie voor ogen. Momenteel wordt dit terrein extensief benut en er bestaan plannen voor een sterke intensivering. Een klein gedeelte (circa 2,4 hectare) krijgt een bestemming voor bedrijvigheid. Het overige deel zal in beslag worden genomen door kantoren (3,9 ha.) leisure-achtige activiteiten (3,1 ha.) en woningbouw. Het stedenbouwkundig plan, plan van aanpak met randvoorwaarden en programma eisen is inmiddels op hoofdlijnen gereed. Sloopwerkzaamheden zijn op dit moment gaande. De verwachting is dat in 2003/2004 gestart wordt met de uitvoering.

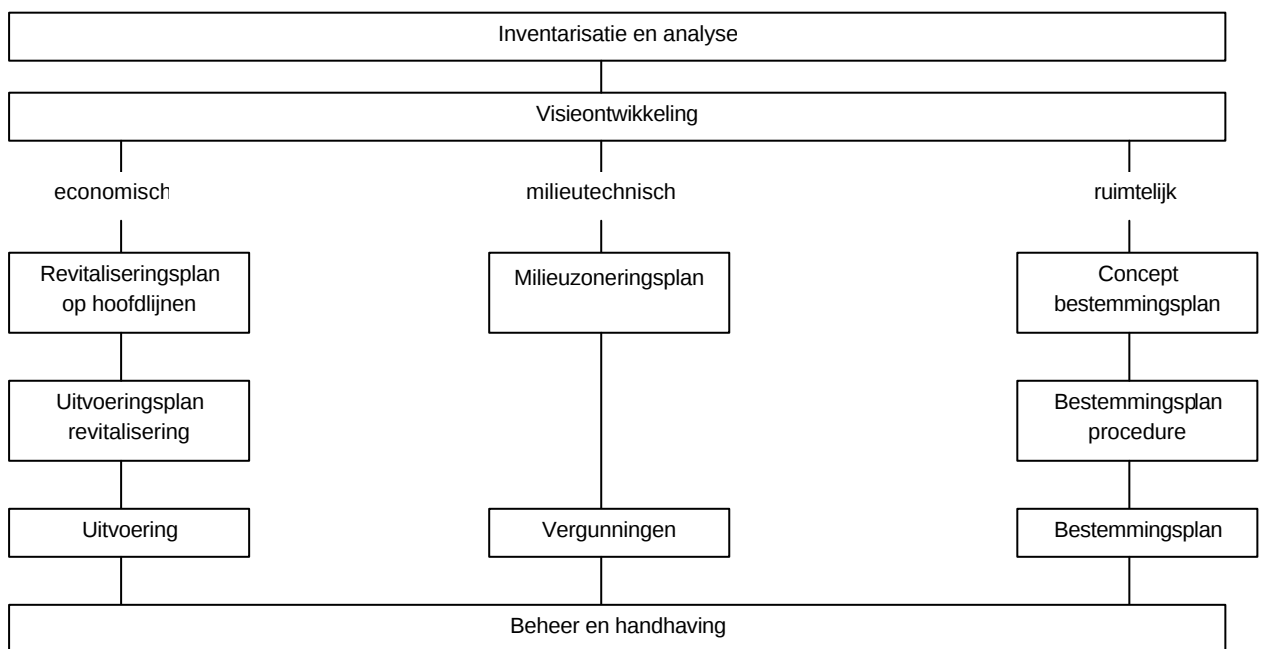
3. Fasering en proces

De eerste stap in het herstructureringsproces van bedrijventerrein Hoogeind was de startnotie “Herziening Bestemmingsplan bedrijventerrein Hoogeind”. In deze notitie werden enkele knelpunten geconstateerd, zoals:

- het ontbreken van een ruimtelijke geleiding;
- verouderingsverschijnselen op enkele plaatsen;
- onvoldoende spreiding van het openbaar groen;

- te geringe aandacht voor adequate openbare of collectieve vervoersvoorzieningen;
- te geringe benutting van de ligging aan het water;
- aanwezigheid van kantoren die elders beter tot hun recht zouden komen;
- een rommelige presentatie als gevolg van ongestructureerde open opslag;
- het ontbreken van een adequate milieuzonering;
- onvoldoende differentiatie van het vestigingsmilieu;
- onvoldoende sturingsmogelijkheden op grond van bestemmingsplanregelingen.

Tegen deze achtergrond wilde de gemeente Helmond een kwaliteitsverbetering c.q. kwaliteitsbeheer op Hoogeind oppakken. Het totale revitaliseringproces voor het bedrijventerrein wordt in onderstaande figuur schematisch weergegeven:



Gestart is in 1996 met een volledige inventarisatie en analyse van het bedrijventerrein aan de hand van deskresearch, opname ter plekke, een enquête onder alle bedrijven op het terrein en interviews met enkele sleutelbedrijven. Vervolgens is een jaar later een visie voor de middellange termijn opgesteld die als kader dient voor vier vervolgplannen:

- een nieuw vast te stellen bestemmingsplan;
- een milieuzoneringsplan waaraan vergunningen getoetst kunnen worden;
- een revitaliseringsplan met maatregelen en projecten;
- een beheerplan voor de langere termijn om de kwaliteit op lange termijn te waarborgen.

In 1998/1999 is de gemeente actief aan de slag gegaan met het opstellen van een projectprogramma, dat vervolgens is uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. In dezelfde periode is gezocht naar co-financiering (Stirea-subsidies, provinciale subsidieregeling en Stimulus).

Momenteel wordt uitvoering gegeven aan het projectenprogramma waarvoor in '99 subsidie is toegezegd en welke termijn eerst in de loop van 2004 verstrijkt. Daarnaast wordt in overleg met de ondernemersvereniging gewerkt aan het opstellen van een nieuw uitvoeringsprogramma teneinde continuïteit in het proces te houden.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*knelpunten vitaliteit: **strategische reserves, ruimtelijke kwaliteit en inefficiënte verkaveling***

De bovengemiddelde verplaatsingsdynamiek leidt op Hoogeind in het algemeen slechts tot kortstondige leegstand en nauwelijks tot verpaupering, maar biedt bedrijven nieuwe investeringsmogelijkheden op het bedrijventerrein. Enerzijds komen er vestigingsplaatsen vrij voor nieuwe bedrijven en bedrijven die elders uit hun jasje zijn gegroeid, wat een goede doorstroming tot gevolg heeft. Anderzijds biedt het veel bedrijven de mogelijkheid aangrenzende kavels en panden op te kopen om een gewenste uitbreiding te realiseren. Deze tendens is in diverse deelgebieden, maar met name in het zuidoostelijke deelgebied zichtbaar.

Van moeilijke uitgeefbare kavels is geen sprake. Wel bevond zich op het terrein een oud slachthuis. Een nieuwe impuls voor dit terrein werd opgepikt door een projectontwikkelaar, die hier in het kader van intensief ruimtegebruik koopunits in twee bouwlagen wilde ontwikkelen.

Uiteindelijk bleek dit concept op deze locatie niet haalbaar vanwege een combinatie van factoren, zoals de ontsluiting en representativiteit van de locatie maar ook de recente teruggang in de economie. Het kost evenwel weinig moeite om de grond sec te verkopen aan diverse (veelal omliggende) bedrijven.

Het probleem van verminderde representativiteit (rommelige uitstraling, ook van de voorterreinen, verwaarloosd onderhoud van bedrijfsgebouwen) is op sommige delen van het terrein aanwezig. Met name bij de westelijke toegangspoort is de presentatiekwaliteit matig. De belangrijkste redenen zijn de aanwezigheid van open opslag en de grote afstand tussen de Vossenbeemd en de bebouwing langs de Rietbeemdweg. Ook de aanblik vanaf de druk bereden Deurnseweg en vanaf de spoorlijn is onder de maat. De aanwezigheid van woningen ingeklemd tussen spoorlijn en bedrijven geeft het gebied rond de Roodseindsestraat een rommelig karakter.

De marktpositie van het terrein is goed. De ontwikkelingen binnen het gevestigde bedrijfsleven in Helmond en de regio leiden toe een grote vraag en leggen een grote claim op gemengde bedrijventerreinen, zoals Hoogeind. Binnen de groep vragers vervult het midden- en kleinbedrijf een belangrijke rol en de dynamiek binnen deze groep is per definitie groot. De behoefte van het midden- en klein bedrijf aan ruimte voor uitbreiding, verplaatsing en nieuwvestiging is aanzienlijk.

*knelpunten milieu: **bodemvervuiling, geur-, geluid- en stofoverlast***

Op het vlak van milieu spelen een aantal knelpunten, namelijk bodemvervuiling en geur-, geluid- en stof-overlast. Los van de bodemverontreiniging op vermoedelijk verontreinigde locaties zoals een voormalige stortplaats, voormalige woningbouw met asbest of ten gevolge van bepaalde bedrijfsactiviteiten in het verleden, zijn er geen problemen. In de praktijk komen dit soort knelpunten pas boven water wanneer een bedrijf gaat verhuizen of een deel van niet-gebruikte ruimte gaat verkopen en dus sprake is van intensivering van het gebruik.

Uit de enquête die in 1996 onder het gevestigde bedrijfsleven is gehouden valt op te maken dat er relatief veel klachten over geur-, geluid- en stofoverlast bestaan. Deze klachten concentreren zich vooral in het zuidwestelijke deel van het bedrijventerrein waar relatief veel procesindustrie en bedrijven met open opslag gevestigd zijn. Ook in het zuidoostelijke gedeelte, waar voedings- en genotmiddelenindustrie gemengd zit met andere industriële sectoren bestaan deze klachten.

*knelpunten infrastructuur: **bewegwijzering, laad- en losmogelijkheden en verkeersveiligheid***

De bereikbaarheid van Hoogeind voor personenauto's, vrachtverkeer en langzaam verkeer is, vooral door de vele 'toegangsmogelijkheden' goed te noemen. Een verbetering is opgetreden door de aanleg van het omleidingskanaal, waardoor de brug minder vaak opengaat, en de realisatie van de tunnel onder het spoor.

De bereikbaarheid via vaarwater is niet optimaal. De op het terrein aanwezige industriehaven wordt slechts in beperkte mate benut. Twee bedrijven zijn voor de bedrijfsvoering afhankelijk van aan- en afvoer over water. Door het uitblijven van de capaciteitsvergroting van de Zuid-Willemsvaart, kunnen deze bedrijven de ligging aan het water niet volledig benutten en wordt hun concurrentiepositie aangetast.

Per openbaar vervoer is de bereikbaarheid van het terrein als matig te bestempelen, maar het belang hiervan wordt door de bedrijven niet zo groot geacht. Niet alleen de afstand tot het NS-station, maar ook het ontbreken van een achteringang van het NS-station en de beperkte busdienst op het bedrijventerrein heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Wat betreft de interne infrastructuur is de kwaliteit dan wel het ontbreken van de bewegwijzering een groot knelpunt (geweest). Inmiddels is dit aangepakt en is voor het hele terrein een uniform havensysteem uitgevoerd. Een knelpunt dat nog wordt opgelost is de verkeersveiligheid. Volgens veel ondernemers was deze voor verbetering vatbaar. Om deze te verbeteren heeft de gemeente een verkeersveiligheidsplan opgesteld.

De kwaliteit en het onderhoud van de wegenstructuur is goed. De hoofdstructuur is duidelijk herkenbaar, de hoofdwegen zijn breed gedimensioneerd en kunnen een aanzienlijk verkeersaanbod verwerken.

Het gemeentelijk beleid inzake parkeren en laden/lossen is erop gericht voldoende ruimte op eigen particulier terrein te scheppen. In nieuwere situaties worden bij de uitgifte voorwaarden gesteld. Daar is in het algemeen voldoende parkeer- en laad- en losruimte. In de oudere gedeelte van het bedrijventerrein (met name op de Indumawegen en de Tussendijken) is de fysieke ruimte op eigen terrein onvoldoende. Openbare parkeervoorzieningen zijn als consequentie van het gemeentelijk beleid beperkt van omvang. In een aantal gevallen is de parkeer- en opslagdruk zo groot dat er opstoppen veroorzaakt worden door geparkeerde vrachtauto's langs de openbare weg.

*knelpunten voorzieningen: **groenvoorziening, facility-point***

Het openbaar groen heeft vooral de functie van verkeersgroen. Groenvoorzieningen die meer een functie van aankleding hebben zijn schaars. Op de oudere delen van het terrein ontbreken groenvoorzieningen vrijwel volledig.

Dit komt doordat kavels volledig bebouwd zijn en de wegen te smal voor de aanleg van groenvoorzieningen. Van de wel aanwezige groenvoorzieningen is de kwaliteit niet overal op maat. Sommige ondernemers zijn overgegaan op het huren van gemeentegrond om het onderhoud van groen zelf te kunnen uitvoeren.

Van collectieve beveiliging is geen sprake op het terrein. Door de ondernemerskring van bedrijventerrein Hoogeind waarvan meer dan de helft van de bedrijven lid is, is onlangs nog geconcludeerd dat (vooralsnog) daarvoor geen behoefte bestaat.

Voorzieningen als detailhandel, postkantoor, horeca, en facilitypoint zijn niet aanwezig. Er bestaat bij de ondernemers wel behoefte aan deze voorzieningen. Deze behoefte en de nabijheid van bedrijventerrein de Weijer en Zuidoost-Brabant (BZOB) biedt goede mogelijkheden om het voorzieningenniveau op of nabij het bedrijventerrein uit te breiden. Er zijn vergevorderde plannen om op BZOB een facility-point te realiseren. Het facility point bestaat uit een tankstation, truckservicecentrum, restaurant/motel, dienstencentrum en een centrale parkeerplaats voor vrachtwagens. Dit facility-point richt zich niet uitsluitend op bedrijven op het BZOB en passerend verkeer, maar ook nadrukkelijk op bedrijven op Hoogeind en de Weijer. Dit laat onverlet dat de realisatie van een centrale vrachtwagenparkeerplaats op Hoogeind zelf, tot een van de potentieel nieuwe revitaliseringprojecten kan worden gerekend.

*knelpunten samenwerking en beheer: **betrokkenheid bedrijfsleven in besluitvorming***

Voor Hoogeind is een klankbordgroep van ondernemers opgericht. De ondernemers zijn wel ingelicht over de revitaliseringsplannen, maar zijn niet bij de besluitvorming betrokken. Hoogeind kent een actieve ondernemersvereniging, waarvan een aantal jaren geleden circa 30% van de bedrijven lid was. In 2001 is deze ondernemersvereniging overgegaan tot een stichtingsvorm en is de participatiegraad sterk toegenomen. Momenteel is de helft van de bedrijven lid.

Voor bedrijventerreinbeheer geldt binnen de gemeente Helmond een integraal beheersplan. Een beheersplan voor bedrijventerrein Hoogeind afzonderlijk ontbreekt. De ondernemers zijn redelijk tevreden over de kwaliteit van het onderhoud van het bedrijventerrein. Onderhoud van de nutsvoorzieningen en het wegdek zijn goed in orde. In sommige gebieden wordt geklaagd over de aanwezigheid van zwerfvuil dat niet frequent genoeg wordt opgeruimd. De kwaliteit van herstelwerkzaamheden kan vanuit het oogpunt van de ondernemers beter. Met name de afstemming bij reparatie en groot onderhoud van nutsvoorzieningen, waardoor wegen onnodig vaak worden opengebroken, verdient aandacht

5. Potenties

De in 1996 uitgevoerde analyse van het bedrijventerrein Hoogeind leidde tot de conclusie dat het bedrijventerrein in het algemeen voldoet aan de eisen van deze tijd. De analyse was sterk gericht op het in beeld brengen van de knelpunten op het bedrijventerrein. Het oplossen van deze knelpunten levert in enkele gevallen extra kansen op.

De aanwezige potenties van het terrein worden nog niet optimaal benut. De visie voor Hoogeind is er opgericht:

- meer structuur in het bedrijventerrein te brengen ofwel bedrijven van soortgelijke omvang en uitstraling bij elkaar te brengen;
- waar mogelijk (her)nieuw(d) aanbod te scheppen en daarmee te streven naar zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik;
- de totale kwaliteit van het bedrijventerrein te vergroten.

6. Kosten

In het investeringsprogramma van de gemeente Helmond is de komende jaren voorzien in de financiering van projecten in het kader van de revitalisering. Tevens wordt bij andere overheden en belanghebbenden gezocht naar cofinanciering.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

Er bestaan voor bedrijventerrein Hoogeind nog geen concrete ideeën op het gebied van duurzaamheid. Wel is de dienst Milieu van de gemeente Helmond momenteel bezig met het afsluiten van een convenant voor bedrijventerrein. De belangrijkste doelstelling van dit convenant is om een aantal aspecten op het gebied van milieu te gaan oppakken.

Intensivering van de gebruiksmogelijkheden, waardoor nieuwe marktinitiatieven een plaats kunnen vinden en de werkgelegenheidspositie van het bedrijventerrein verder kan worden versterkt wordt op drie verschillende wijzen op een aantal plaatsen mogelijk geacht:

1. ontwikkeling van nog niet in gebruik genomen gebieden
2. herontwikkeling van extensief gebruikte gebieden
3. herinrichting van inefficiënt verkavelde gebieden

Aanpak van deze aspecten moet er onder andere toe leiden dat op korte termijn circa 30 hectare herontwikkeld en opnieuw uitgegeven gaat worden.

8. Conclusies

Bedrijventerrein Hoogeind heeft een belangrijke economische functie voor Helmond. De economische uitgangspunten van het bedrijventerrein is kansrijk, met name dankzij de centrale ligging, de diversiteit aan bedrijvigheid, de omvangrijke particuliere investeringen en de beperkte leegstand. Uit de in 1996 uitgevoerde analyse van Hoogeind blijkt dat het bedrijventerrein in het algemeen voldoet aan de eisen van deze tijd, maar dat de aanwezige potenties van het terrein nog niet optimaal worden benut. De gemeente Helmond wil de kansrijke positie van Hoogeind beter benutten en is in 1996 gestart met een integrale aanpak ter verbetering van de huidige positie. Doel van de integrale aanpak is te komen tot kwaliteitsverbetering:

- vanuit een economische optiek: het toekomstperspectief van gevestigde bedrijven en hun wensen ten aanzien van verbetering
- vanuit een milieu optiek: de uitwerking van een zoneringsconcept
- vanuit een ruimtelijke optiek : de ruimtelijke structuur en de presentatie van het terrein
- vanuit een juridisch-planologische optiek: modernisering van de bestaande bestemmingsregelingen
- vanuit een beheeroptiek: waarborg van de kwaliteit op de langere termijn.

Drie jaar geleden is de gemeente actief aan de slag gegaan met het opstellen van een projectenprogramma, dat vervolgens is uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Om de kosten te kunnen dekken is de gemeente tevens op zoek gegaan naar co-financiering. Het ministerie van EZ heeft tot 2005 circa 2,5 mln gulden subsidie toegezegd. In nauw overleg met de ondernemerskring wordt zowel dit programma uitgewerkt alsmede een nieuw programma opgesteld teneinde de continuïteit van het revitaliseringproces te waarborgen.

3. Herstructurering Kanaalzone – Tilburg

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Kanaalzone in Tilburg is een binnenstedelijk bedrijventerrein dat vanaf de jaren '20 van de twintigste eeuw is ontwikkeld. Het terrein ligt ten noordwesten van het centrum van Tilburg, tussen de Ringbanen Oost en Noord en het Wilhelminakanaal. Kanaalzone beslaat circa 70 hectare. Het terrein met de naam "Zwembad Ringbaan Oost" ter grootte van 1,25 hectare maakt er deel van uit. Op het terrein bevinden zich tevens bedrijfswoningen.

Gezien de uiteenlopende activiteiten die op het terrein plaatsvinden, wordt Kanaalzone gekarakteriseerd als een gemengd bedrijventerrein. Er zijn met name middelgrote en kleine bedrijven gevestigd. Echter, ook een aantal grotere kantoren maakt deel uit van het zittende bedrijfsleven. Een van de grotere industriële werkgevers is het slachthuis waar meer dan 100 werknemers in dienst zijn.

Van de aanwezige vestigingen behoort het merendeel (82 vestigingen) tot de sector handel en reparatie. Het betreft hier voornamelijk garagebedrijven (deelsector reparatie). In toenemende mate worden echter ook detailhandelsactiviteiten op het terrein gevestigd. Daarnaast zijn industrie en financiële en zakelijke dienstverlening goed vertegenwoordigd met respectievelijk 48 en 41 vestigingen. De grootste werkgever is met voorsprong de industrie. Meer dan twee vijfde van het totaal aantal werknemers is werkzaam binnen een industriële vestiging. De industrie neemt tevens het grootste gedeelte van het grondoppervlak in beslag.

Productiestructuur bedrijventerrein Kanaalzone

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werzame personen	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	48	1.352	40,1
Bouwnijverheid	14	256	7,6
Handel en reparatie	82	758	22,5
Horeca	1	5	0,1
Vervoer, opslag en communicatie	5	365	10,8
Financiële en zakelijke dienstverlening	41	289	8,6
Kwartaire dienstverlening	19	343	10,2
Totaal	210	3.368	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Kanaaldijk is een schoolvoorbeeld van revitalisering. De huidige bedrijvenfunctie blijft geheel behouden, maar voor wat betreft het uiterlijk gaat het terrein helemaal op de schop. Dit grootschalig onderhoud gebeurt in drie fasen, waarvan er inmiddels twee zijn afgerond (zie paragraaf 3: fasering en proces).

3. Fasering en proces

De revitalisering van Kanaalzone is formeel gestart in 1993. Het proces is opgesplitst in drie fasen, waarvan er inmiddels twee zijn afgerond. Elke fase heeft betrekking op een specifiek gedeelte van de Kanaalzone:

Midden (fase I)	1993 - 1994
West (fase II)	1995 - 2000
Oost (fase III)	2000 - 2004

Zoals in de tijdsplanning is te zien, stond de aanvang van de laatste fase gepland voor 2000. Het project is echter pas vorig jaar van start gegaan. Verklaring voor de vertraging in fase III is een gebrek aan investeringsmiddelen. Al eerder lag het proces ook een tijdje stil als gevolg van het opnieuw positioneren van het terrein.

In 1995 heeft door middel van een schriftelijke enquête onder ondernemers een knelpunteninventarisatie plaatsgevonden. Een hoge respons van 70% benadrukte de urgentie en de bereidwilligheid van ondernemers tot het leveren van een bijdrage aan het upgradingsproces. De knelpunten zijn opgenomen in de Nota Basiskwaliteit Bedrijventerreinen uit 1996.

Na de inventarisatie is een Plan van aanpak opgesteld, met de titel 'Projectplan Revitalisering Kanaalzone Tilburg'. Het vierledig doel van de revitalisering kan worden omschreven als:

- 'Het realiseren van een moderne infrastructuur door het realiseren van parkeerplaatsen, het verbeteren van het wegdek, het verbeteren van de mogelijkheden voor laden en lossen en het verbeteren van de bereikbaarheid';
- 'Het realiseren van een goede kwaliteit van de bedrijfsomgeving door verbetering van de openbare ruimte en het straatbeeld, het bevorderen van de uitstraling en de sociale veiligheid en het bewerkstelligen van een grotere veiligheid door een goed inrichting en presentatie';
- 'Het creëren van meer werkgelegenheid';
- 'Het bereiken van een goede samenwerking tussen gemeente en (betrokken) bedrijfsleven en tussen de bedrijven onderling'.

Bron: RIGO, 2000

Inmiddels is ook een 'Beheerplan Kanaalzone Tilburg' gereedgekomen. Dit plan moet ervoor zorgen dat de Kanaalzone in de toekomst haar kwaliteitsniveau kan handhaven.

De partijen die bij de revitalisering zijn betrokken, zijn de gemeente Tilburg, het bedrijfsleven in het Bedrijvenoverleg Kanaalzone (BOK), de Kamer van Koophandel, het Bedrijvenoverleg regio Tilburg (BORT), de Provincie Noord-Brabant (Structuurschema Bedrijventerreinen) en het Ministerie van Economische Zaken (o.a. Stirea). De gemeente vervult de rol van trekker. Bij de aanvang van de revitalisering kon de gemeente rekenen op een relatief sterke bereidheid van ondernemers om hun eigen terrein aan te pakken. Een aantal bedrijven had al investeringsplannen, voor een aantal anderen bood de stimuleringsregeling van de gemeente kansen. Een klein aantal bedrijven had daarentegen niet de financiële middelen om het eigen terrein op te knappen.

De samenwerking tussen gemeente en bedrijfsleven (het BOK) is goed te noemen. De gemeente communiceert met het BOK via een gebiedsmanager. De samenwerking tussen bedrijven onderling is voor verbetering vatbaar: tot op heden zijn te weinig ondernemers verenigd in het BOK. Oorzaak is de grote verscheidenheid aan activiteiten en het daardoor optreden van uiteenlopende belangen.

Hoewel de revitalisering van de Kanaalzone tot op heden geresulteerd heeft in een fors aantal positieve uitkomsten zoals een verbeterd uiterlijk (groen, wegen en gebouwen), een verbeterde bereikbaarheid en parkeergelegenheid en meer veiligheid, zijn op enkele fronten ook nadelen verbonden geweest aan het hele proces. Vanwege de (te) lange duur van de onderhoudswerkzaamheden is lange tijd de bereikbaarheid van het terrein slecht geweest. Daarnaast had de gemeente achteraf gezien meer initiatief bij het bedrijfsleven willen neerleggen. Vertraging van het proces als gevolg van een gebrek aan investeringsmiddelen, zoals momenteel in fase 3 het geval is, moet zo snel mogelijk worden opgelost.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

<i>Knelpunten vitaliteit: strategische reserves, verpaupering, inefficiënte verkaveling</i>
--

Met betrekking tot de vitaliteit van de Kanaalzone bestaan enerzijds knelpunten ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit, ofwel de aanblik van het terrein, en anderzijds ten aanzien van de indeling/vormgeving van het terrein. Met name het eerste type knelpunten beweegt bedrijven ertoe uit te kijken naar een nieuwe locatie, ofwel te verhuizen, en niet langer te investeren op hun huidige locatie.

De knelpunten die betrekking hebben c.q. hadden op het uiterlijk van het terrein betreffen een slechte uitstraling van gebouwen, een matig onderhouden infrastructuur (slecht bestrate of te smalle wegen, het ontbreken van stoepen, gebrek aan parkeervoorzieningen, slechte verlichting) en ondergrondse infrastructuur (riolering), en groenvoorziening (verwilderd door onkruid en illegaal gestort puin). Het openbaar gebied is inmiddels geheel op de schop genomen en opnieuw ingericht. Voor het opknappen van private panden heeft de gemeente een stimuleringsregeling in het leven geroepen. Bedrijven kunnen bij de gemeente terecht voor een gedeeltelijke tegemoetkoming in de kosten die de aanpak van privé-terreinen met zich meebrengt. Via deze weg hoopt de gemeente bedrijven te betrekken bij het onderhoud van hun terrein (zie ook paragraaf 6: Kosten).

Knelpunten die zijn ontstaan door een verouderde inrichting van het terrein betreffen de aanwezigheid van strategische reserves en inefficiënte verkaveling. Het eerste probleem is veroorzaakt door de uitgifte van te grote kavels in het verleden. Bedrijven kregen de beschikking over kavels die veel groter waren dan voor het uitvoeren van de activiteiten noodzakelijk was. De stukken 'extra' grond, die bedrijven strategisch hebben aangehouden, zijn tot op heden onbenut gebleven, hetgeen vanuit ruimtelijk oogpunt natuurlijk zeer inefficiënt is. Momenteel worden gesprekken gevoerd met bedrijven die over dergelijk reserves beschikken, maar er is weinig animo bij deze bedrijven om hun grond (deels) te verkopen of te verhuren.

Naast het voorkomen van strategische reserves blijkt dat een aantal kavels niet efficiënt ingericht is (althans niet volgens de eisen van deze tijd). Om deze reden streeft men op het terrein naar ruilverkaveling. Dit proces van ruilverkaveling kan tevens oplossingen bieden voor bedrijven die uit hun jasje aan het groeien zijn, gegeven het feit dat het terrein geheel is uitgegeven.

*Knelpunten milieu: **bodemvervuiling, beperkte milieuruimte en onveiligheid (beperkt)***

Knelpunten die zich op milieutechnisch gebied voordoen, zijn bodemvervuiling, beperkte milieuruimte en onveiligheid. De aanwezige bodemvervuiling stamt uit vroegere tijden toen er kolenopslag op het terrein plaatsvond. De betreffende stukken grond zijn voor een deel reeds gesaneerd, maar het bekostigen van de sanering van de overige delen brengt problemen met zich mee. Het blijkt namelijk lastig om deze kosten af te dekken.

Het probleem van de beperkte milieuruimte heeft met name betrekking op bedrijven die zijn ingedeeld in milieucategorie 3. Bedrijven in deze categorie die willen uitbreiden lopen aan tegen hun zonering. Op termijn zal worden geprobeerd om deze bedrijven te verplaatsen naar andere bedrijventerreinen.

De milieuonveiligheid op het terrein wordt veroorzaakt door de combinatie van productiebedrijven en de aanwezigheid van woningen op (en in de buurt van) het terrein. De gemeente kan niets anders doen dan streng toezien op vergunningen en de naleving van milieu- en veiligheidseisen.

*Knelpunten infrastructuur (intern en extern): **openbaar vervoer, kwaliteit en veiligheid wegen***

De bereikbaarheid van het terrein per auto en vrachtwagen is op dit moment redelijk te noemen. Vanaf de Ringbanen kan het terrein op twee plaatsen worden opgereden. De ontsluiting via de Bosscheweg is slecht. In de toekomst zal mogelijk een van de twee toevalswegen vanaf de Ringbaan worden afgesloten. Wanneer dit doorgaat, zal de bereikbaarheid ernstig verslechteren. De bereikbaarheid per openbaar vervoer laat nu al te wensen over. Toch zijn er geen plannen om deze bereikbaarheid te verbeteren.

De infrastructuur op het terrein was een aantal jaren geleden ernstig verslechterd. Inmiddels is, met uitzondering van Kanaalzone Oost (fase III), het hele terrein onderworpen aan groot onderhoud. De bestrating is verbeterd en de wegen zijn opnieuw ingericht, zodat de congestie op het terrein is teruggedrongen en verkeersonveilige situaties zijn verholpen (o.a. door aanpassing van de voorrangsregels en de aanleg van drempels). Daarnaast is er gezorgd voor bewegwijzering (deze ontbrak voor de aanvang van de revitalisering) en zijn de mogelijkheden voor parkeren en laden en lossen vergroot door de aanleg van speciale parkeer- en laad- en loshavens.

In het fase III-gebied is nog sprake van parkeerdruk, laden en lossen op de openbare weg en een aantal verkeersonveilige situaties. Wanneer er voldoende budget vergaard is, zullen deze zaken worden aangepakt.

*Knelpunten voorzieningen: **groenvoorziening, free riders bij collectieve beveiliging***

Het openbaar groen was voor aanvang van de revitalisering onvoldoende van kwaliteit en kwantiteit. De weinige groenvoorzieningen die er waren, waren verwaarloosd en als gevolg daarvan verwilderd. Met de upgrading van het terrein zijn meer groenvoorzieningen aangelegd en is de kwaliteit verbeterd. Een kanttekening hierbij is echter dat het nog beter zou moeten kunnen. Het terrein beschikt over een collectieve beveiliging, maar daarvan is slechts 60% van de ondernemers lid. Gevolg is een relatief groot aantal free riders. Het BORT probeert deze laatste groep ondernemers ook te betrekken.

De telematica voorzieningen op het terrein zijn enigszins verouderd (vezelkabels), maar hebben voor de meerderheid van het zittende bedrijfsleven een voldoende kwaliteitsniveau. Enkele bedrijven die iets hogere eisen stellen aan hun elektronische infrastructuur hebben daar zelf actie voor ondernomen.

De overige voorzieningen, zoals horeca, recreatie, kinderopvang en service points zijn onvoldoende aanwezig, maar ook lastig te realiseren op een terrein van deze omvang. Om deze reden worden de mogelijkheden voor het gezamenlijk gebruik van voorzieningen op grotere schaal, dat wil zeggen in samenwerking met een aantal andere terreinen, onderzocht.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **lage organisatiegraad, sociale veiligheid, riolering***

De samenwerking tussen bedrijven onderling kan beter. De participatiegraad van de ondernemersvereniging is laag, namelijk circa 50% à 60%. Er is nog altijd sprake van een relatief groot aantal ondernemers dat geen lid is, maar wel meeprofiteert. Dit leidt bij wel deelnemende bedrijven tot irritatie. Het BOK kan ondanks de relatief lage participatie rekenen op voldoende achterban om als gesprekspartner te kunnen optreden. De deelnemende bedrijven zijn daarbij redelijk gelijkmatig verdeeld over het terrein.

Knelpunten met betrekking tot het beheer van het terrein betroffen voorheen een bovengemiddeld aandeel zwerfvuil, een slechte staat van bedrijfsgebouwen en een verouderde riolering. Sociale veiligheid was (is) ook een probleem als gevolg van een ondoorzichtige structuur van het gebied. Bij de upgrading van het terrein is het probleem van het zwerfvuil meegenomen. Voorts zijn er afspraken met bedrijven gemaakt over het voorkomen van zwerfvuil in de toekomst. Hetzelfde geldt voor het onderhoud van de bedrijfsgebouwen. De gemeente heeft ondernemers een financieel duwtje in de rug gegeven om hun terreinen op te knappen. Zelf heeft zij het rioleringsstelsel vernieuwd. Overigens zijn er op dit moment nog wel klachten over wateroverlast. Tot slot zijn sociaal onveilige situaties in het openbaar gebied aangepakt (betere verlichting en beter onderhoud groen).

5. Potenties (bedreigingen)

Hoewel de revitalisering van de Kanaalzone reeds heeft geleid tot een sterk verbeterd ondernemersklimaat, is het toekomstbeeld voor het terrein niet per definitie positief. Integendeel, de grootste zorg voor de lokale ondernemers vormen de drie sterk verouderde bestemmingsplannen die voor het gebied gelden. In deze bestemmingsplannen die dateren van 1936, zijn nauwelijks restricties opgenomen met betrekking tot het type activiteiten dat zich op het terrein mag vestigen. Kantoor- en detailhandelsvestigingen zouden in de plaats van wegtrekkende industriële bedrijven kunnen komen, hetgeen overlast en beperkingen met zich meebrengt voor de zittende (industriële) bedrijven.

Zo zullen deze zich geconfronteerd zien met een beperktere milieuruimte en met een groeiend aantal verkeersbewegingen waar deze niet gewenst zijn. De huidige infrastructuur is niet berekend op zo veel autoverkeer van klanten en werknemers, waardoor congestie en parkeerproblemen onvermijdelijk zullen zijn.

Wanneer de markt gewoon haar gang kan gaan, zal het terrein verschieten van kleur. De komst van andersoortige activiteiten zorgt voor conflictsituaties: stank, geluid, woningen en kantoren gaan niet goed samen. Zittende bedrijven dreigen in hun bedrijfsvoering te worden beknoot.

De gemeente heeft het probleem onderkend en is inmiddels bezig met het opstellen van een toekomstvisie voor de Kanaalzone. Deze visie, die aangeeft wat de gemeente in de toekomst met de Kanaalzone wil, dient als input voor een nieuw bestemmingsplan. De visie zou eigenlijk eind januari 2002 gereed moeten zijn, maar die streefdatum is niet gehaald. Gevolg is dat de nieuwe bestemmingsplannen ook vertraging oplopen en dat deze wellicht worden 'ingehaald' door de ontwikkelingen die zich intussen voordoen. Zo is recentelijk het terrein van Smarius (in het fase I-gebied) opgekocht door een projectontwikkelaar. De kans dat deze er kantoorbedrijvigheid gaat accommoderen is aanwezig, omdat voor dit type bedrijvigheid de hoogste grond/huurprijs kan worden gevraagd.

Ondernemers staan open voor welke invulling de gemeente dan ook aan het terrein (of delen daarvan) wil geven, maar wensen daar wel op korte termijn duidelijkheid over. Ondernemers willen namelijk graag vooruitkijken en moeten daarnaast investeringsbeslissingen voor de lange termijn nemen.

In de komende periode, waarin fase III van de revitalisering wordt uitgevoerd, is het verschijnen van de gemeentelijke visie en het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen bepalend voor de toekomst van de Kanaalzone. Hopelijk blijken de (fysieke) ingrepen die reeds in het kader van de revitalisering zijn gedaan, niet voor niets.

6. Kosten

In het kader van de revitalisering van Kanaalzone heeft de gemeente Tilburg een tweetal stimulerende regelingen opgesteld die respectievelijk betrekking hebben op de verbetering van de huisvesting en op duurzaam ondernemen. Beide regelingen hadden een looptijd tot 2002. Circa 10 bedrijven hebben van de eerste regeling gebruik gemaakt. Voor de tweede regeling hebben 5 bedrijven interesse getoond. De gelden die de gemeente vrij heeft gemaakt, bedroegen respectievelijk 350.000 en 250.000 gulden.

In onderstaande tabellen staan de begrote kosten per fase. De kosten van fase III konden nog niet nader gespecificeerd worden. In totaal bedragen de kosten voor de revitalisering van Kanaalzone naar verwachting ruim 18 miljoen gulden. Hiervan nemen de gemeente en het bedrijfsleven respectievelijk 5,9 miljoen en 7,9 miljoen voor hun rekening. De gemeente draagt het merendeel van de infrastructurele kosten en het bedrijfsleven heeft verreweg het grootste aandeel in de kosten voor huisvesting, milieu en duurzaamheid.

Kosten Kanaalzone Fase 1(in guldens)

Omschrijving	Gemeente	Provincie	Rijk	Bedrijven	Totaal Bedrag
Bebording	9.138				9.138
Ontsluiting		45.000	204.294		249.303
Wegen en parkeren	176.210	64.500	376.350		1.497.560
Verlichting			143.355		143.355
Groenvoorzieningen	47.210				47.210
Kwaliteit bedrijfshuisvesting	239.037			1.374.118	1.613.155
Milieu	11.000			16.038	27.038
Totalen	782.594	690.000	724.000	1.390.156	3.586.750

Bron: RIGO, 2000

Kosten Kanaalzone Fase 2 (in guldens)

Omschrijving	Gemeente	Provincie	Rijk	Bedrijven	Totaal Bedrag
Herinrichting wegen	3.002.425	800.000	853.844		4.656.268
Herinrichting groen	256.541		146.618		403.159
Kwaliteit bedrijfshuisvesting	275.000		17.978	4.500.000	4.792.978
Duurzaamheid	23.265		19.235	2.000.000	2.042.500
Totalen	3.282.230	800.000	1.037.674	6.500.000	11.894.905

Bron: RIGO, 2000

Kosten Kanaalzone Fase 3 (in guldens)

Omschrijving	Gemeente	Provincie	Rijk	Bedrijven	Totaal Bedrag
Totalen	1.852.500			onbekend	3.390.000

Bron: RIGO, 2000

Dekking Totaal (in guldens)

Type financiering	Instelling	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Totaal
o.a. Stimulerings-regelingen	Gemeente	782.594	3.282.230	1.852.000	5.917.324
	Bedrijfsleven	1.390.156	6.500.000	PM	7.890.156
Stirea	Provincie	690.000	800.000	0	1.490.000
	Rijk	724.000	1.037.674	0	1.761.674
	Nog te dekken			1.538.000	1.538.000
Totaal		3.586.750	11.894.905	3.390.000	18.871.655

Bron: RIGO, 2000

In fase III is sprake van een 'gat' van 1,5 miljoen gulden. Hiervoor is tot op heden nog geen dekking gevonden.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

De aanpak van de Kanaalzone is voortgekomen uit de noodzaak om wat te doen aan het achterstallig onderhoud van het terrein. Nu grote delen van het terrein aan deze 'cosmetische' metamorfose zijn onderworpen, is het tijd om te kijken naar de toekomst, met name naar de manier waarop de huidige kwaliteit van het terreinen behouden kan worden. Aspecten van duurzaamheid doen hier hun intrede.

Er zijn reeds ideeën voor :

- een gescheiden riolering op het hele terrein (milieu);
- een (verbeterde) collectieve beveiliging (beheer);
- gezamenlijke faciliteiten (zie knelpunten voorzieningen) (beheer);
- een gezamenlijke afvalinzameling (afvalmanagement);
- gezamenlijk gebruik van parkeervoorzieningen (utility sharing).

De genoemde initiatieven moeten nog verder worden vormgegeven. In ieder geval is een dagelijks beheerder aangesteld. Parkmanagement zou wenselijk zijn, maar is volgens de betrokkenen moeilijk te realiseren op een bestaand bedrijventerrein. Desondanks doet het BORT onderzoek naar de mogelijkheden.

Mogelijkheden voor het boeken van ruimtewinst zijn op het terrein Kanaalzone aanwezig. De openbare ruimte zou efficiënter kunnen worden ingericht en bedrijven zouden hogere bebouwingspercentages kunnen realiseren. Een indicatie van de kwantitatieve ruimtewinst is echter lastig te geven.

8. Conclusies

De revitalisering van de Kanaalzone in Tilburg is een proces dat is ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van het terrein te verbeteren en verdere verpaupering van het terrein te voorkomen. De fysieke aanpak speelt in het proces een duidelijke hoofdrol. Hoewel gemeente en ondernemers de noodzaak voor herstructurering in de toekomst willen voorkomen en er in lijn daarmee enkele duurzaamheidsinitiatieven worden ontplooid, heeft het proces tot op heden een minder 'duurzame insteek' dan bijvoorbeeld op De Rietvelden en Vosdonk. De grote verscheidenheid aan activiteiten en de, mede als gevolg daarvan, betrekkelijk lage participatiegraad binnen de bedrijvenvereniging maken dat parkmanagement nog ver buiten bereik ligt.

Wat ondernemers nu echter meer kopzorgen baart, is de toekomst van het terrein. De Kanaalzone verschiet momenteel door de marktwerking van kleur: als gevolg van verouderde bestemmingsplannen kan bijna elk denkbaar type bedrijvigheid zich vestigen op het terrein. Een nog meer diverse mengeling van bedrijvigheid vraagt om conflicten op het gebied van bereikbaarheid en milieuruimte, waardoor het zittende bedrijfsleven de kans loopt ernstig in haar bedrijfsvoering beknopt te worden. Om dit te voorkomen zullen door de gemeente, uiteraard in samenspraak met het bedrijfsleven, op korte termijn een heldere toekomstvisie en een nieuw bestemmingsplan voor het terrein op tafel gelegd moeten worden. Pas dan kunnen de vruchten van de bijna afgeronde revitalisering ten volle worden geplukt.

4. Herstructurering De Krogten – Breda

1. Algemene typering terrein

Bedrijventerrein de Krogten is gelegen in het noorden van Breda. De eerste uitgifte op het bedrijventerrein dateert uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. De Krogten is sinds die tijd uitgegroeid tot een terrein van 170 hectare omvang. De laatste 30 hectaren zijn er in 1998 bijgekomen als gevolg van het verleggen van de gemeentegrens met Terheijden. Dit resulteerde in een uitbreiding van de Krogten met het voormalig Spinola-terrein van Terheijden (aan de noordkant).

Op de Krogten werken circa 6.200 mensen binnen 140 vestigingen. De bedrijfsvestigingen op het terrein variëren zowel in type activiteiten als in omvang van de werkgelegenheid. Naast een aantal grotere bedrijven, is een groot aantal kleinere bedrijfjes op het terrein aanwezig. De grootste werkgever is de BSW Bedrijven Breda, ofwel de sociale werkvoorziening. Van de commerciële bedrijven behoren ISPC Breda, Skil Europe, Makro Cash & Carry, NOVA Chemicals en Steelweld B.V. tot de grootste banenverschaffers.

De Krogten is een gemengd bedrijventerrein, hetgeen inhoudt dat veel verschillende activiteiten op het terrein plaatsvinden. De meeste vestigingen houden zich bezig met reparatie en handelsactiviteiten (groothandel, handel in en reparatie van auto's). Daarnaast zijn er relatief veel industriële vestigingen. Ten aanzien van de werkgelegenheid spant de industrie met een aandeel van ruim 50% de kroon (zie onderstaande tabel).

Productiestructuur bedrijventerrein Krogten

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aandeel werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	30	3.240	52,3
Bouwnijverheid	6	270	4,4
Handel en reparatie	65	2.160	34,8
Horeca	0	0	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	6	200	3,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	21	310	4,9
Kwartaire dienstverlening	8	20	0,3
Totaal	136	6.200	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

De oriëntatie van bedrijven is zowel lokaal als regionaal. NOVA Chemicals heeft zelfs een bovenregionale functie.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van de Krogten betreft een revitalisering. De huidige economische functie van het terrein blijft behouden. De revitalisering is in gang gezet om bepaalde delen van het terrein die dreigden te verpauperen aan een opknapbeurt te onderwerpen en de ruimtelijke kwaliteit van de rest van het terrein te behouden voor de toekomst, onder het motto: ‘voorkomen is beter dan genezen’.

Er wordt niet uitgesloten dat op bepaalde delen van het terrein in de toekomst meer kantoorachtige bedrijvigheid² wordt gevestigd, met name om reden van een beter uiterlijk (met name op de zichtlocaties), maar men wenst deze ontwikkeling niet te bestempelen met 'herprofilering' (verandering van economische functie).

De revitalisering heeft betrekking op het gehele terrein, dus inclusief het voormalig Spinola-terrein (170 hectare). Overigens dient te worden opgemerkt dat de Krogten-Zuid niet wordt meegenomen daar dit een apart terrein is dat in het kader van het project Spoorzone al onder de loep wordt genomen.

3. Fasering en proces herstructurering

De inventarisatie van knelpunten bij ondernemers, welke het proces van revitalisering in gang heeft gezet, stamt uit de jaren 1991-1992. Vervolgens zijn door Heidemij Advies in een plan van aanpak de mogelijkheden voor herstructurering in kaart gebracht³. Om de gevestigde bedrijven te behouden en de acquisitiewaarde van het terrein te verhogen, zou moeten worden ingezet op:

- verbetering van de infrastructuur;
- segmentering;
- optimalisering van het ruimtegebruik;
- presentatie en organisatie van het bedrijfsleven.

Naar aanleiding van dit onderzoek is in 1993 de BDK, de Bedrijfsvereniging De Krogten, opgericht.

De kosten die aan het begin van het traject werden geraamd bleken zwaar onderschat, mede omdat bij de verbetering van de infrastructuur ook aanpak van de onderlaag noodzakelijk bleek. Dit financiële aspect heeft vervolgens tot enige vertraging geleid. Daarnaast bleek eveneens dat het op één lijn krijgen van mensen en partijen meer tijd vergt dan men van tevoren inschat, zeker wanneer de betrokkenen verschillende achtergronden hebben.

In de eerste fase van de revitalisering heeft de gemeente zowel in uitvoerend als in financieel opzicht voor een groot deel 'de kar getrokken'. Dit was het gevolg van de aard van de ingrepen, namelijk het onderhoud van wegen en het onderhoud van openbaar groen, die beide tot de gemeentelijke taken behoren. In de tweede en huidige fase is meer evenwicht, met name omdat het doorvoeren van collectieve afspraken en het verrichten van collectieve activiteiten primair tot de verantwoordelijkheid van de ondernemers behoren. Voorop staat in ieder geval dat initiatieven gezamenlijk worden ontplooid.

Reeds in 1995-1996 is het bedrijfsleven begonnen met het opzetten van projecten gericht op een duurzamere inrichting van de Krogten. Zo zijn projecten opgestart met betrekking tot beveiliging, telecommunicatie, energie en afval. Vanaf 1997 is het project 'duurzame revitalisering' in uitvoering. Het project beoogt het behouden en stimuleren van de economische functies en de ontwikkeling op het bedrijventerrein in combinatie met een afname van de milieubelasting. Momenteel vindt een zogenaamde 'doorstart' van de revitalisering plaats die is gebaseerd op de rapportage: 'De Krogten, visie op hoofdlijnen'. Projecten vinden nu gefaseerd per deelgebied plaats. Het noordelijke deel komt als eerste aan de beurt.

² Met kantoorachtige bedrijvigheid worden hier geen solitaire kantoorpanden bedoeld, maar kantoorvestigingen die horen bij het reeds aanwezige industriële en logistieke bedrijfsleven.

³ *Herstructurering bedrijventerrein De Krogten, plan van aanpak* (1993), Heidemij Advies

Op de agenda voor Krogten Noord staan de realisatie van een containerterminal, een milieustraat en een afvaloverslag en verbetering van de ontsluiting van dit deel van het terrein.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **strategische reserves, gebrek aan uitbreidings- en schuifruimte***

Op het terrein is geen sprake van structurele leegstand. Momenteel staat een aantal panden te koop of te huur, maar deze panden worden relatief snel opgenomen. Iets langer duurt het bij een aantal restkavels. Bedrijven staan hiervoor niet in de rij, maar uiteindelijk worden ook deze kavels aan de man gebracht.

In tegenstelling tot leegstand is wel sprake van strategische reserves. Een aantal bedrijven houdt vanuit strategisch oogpunt op dit moment niet in gebruik zijnde grond in eigendom. Men is niet van plan deze ruimte op te geven. Mede om deze reden valt de ruimtewinst die in praktijk kan worden geboekt lager uit dan de theoretisch te behalen winst.

Een aantal bedrijven kampt met een tekort aan uitbreidingsruimte. Omdat in de directe omgeving geen alternatieve locaties beschikbaar zijn, is het verplaatsen van bedrijven een lastige zaak. Mede vanwege de beperkte schuifmogelijkheden blijft ook weinig ruimte over voor herbestemming. Ondanks de ruimtedruk is geen sprake van een bovengemiddeld bedrijfsverloop.

De courantheid van de Krogten is in principe goed. Bepaalde delen van het terrein, met name de 'achterkanten' vertonen een sterk verslechterde ruimtelijke kwaliteit. Het voorkomen van verdere verpaupering en een verminderde courantheid van het terrein is een van de belangrijkste redenen voor revitalisering.

*Knelpunten milieu: **geluidsoverlast***

Op enkele delen van het terrein is sprake van bodemverontreiniging. Met name geluid(soverlast) is echter een belangrijk knelpunt. Op de Krogten bevindt zich namelijk een aantal woningen dat de milieuruimte voor wat betreft geluid beperkt. Hoewel er niet direct gevaar is voor de veiligheid in milieutechnische zin, merken enkele bedrijven die op het terrein zijn gehuisvest, veiligheid aan als een belangrijke issue.

*Knelpunten infrastructuur: **bereikbaarheid per openbaar vervoer, wegen en bewegwijzering***

De bereikbaarheid van de Krogten per openbaar vervoer wordt ervaren als een knelpunt.

Voorheen werd het terrein aangedaan door een bus, maar hiervoor bleek te weinig animo te bestaan. Op dit moment wordt nagedacht over een busbaan aan de noordkant van het terrein. In het verleden heeft de gemeente het idee van vervoersmanagement bij de ondernemers op tafel gelegd, maar deze 'bal' werd teruggekaatst. De bereikbaarheid per auto en vrachtwagen is over het algemeen goed. Alleen in de spits loopt de Terheydenseweg vol met verkeer.

Water wordt door CSM en een gevestigde papiergroothandel gebruikt voor goederenvervoer. Om de vervoersmogelijkheden per water te vergroten wordt gedacht aan een containerterminal op het voormalig Spinola-terrein.

Dit idee wordt verder uitgewerkt in de komende fase van revitalisering.

Rails zijn aanwezig, maar worden niet langer gebruikt. Gezien het feit dat de gemeente ter hoogte van de aftakking van de rails van het hoofdnets de Spoorzone wil ontwikkelen, wordt geopperd de spoorlijn op te ruimen. De vrijkomende ruimte, onder andere in de middenberm van de Konijnenberg, kan dan worden aangewend voor bijvoorbeeld parkeren.

De interne infrastructuur is een groter knelpunt (geweest) dan de externe ontsluiting. De wegenstructuur was verouderd, maar is in de afgelopen jaren opgewaardeerd. Ook de bewegwijzering was lang een issue. Nu beschikt het terrein over een numerieke bewegwijzering. Men praat op dit moment over het plaatsen van een groot informatiebord bij de entree van het terrein.

Laden en lossen en parkeren gebeurt voornamelijk op het eigen terrein en is derhalve geen knelpunt.

*Knelpunten voorzieningen: **groenvoorziening, free-ridergedrag beveiliging, kinderopvang***

Naast de wegenstructuur is ook de groenvoorziening een knelpunt (geweest). Deze is, tegelijk met het onderhoud van wegen, grotendeels opgeknapt.

De beveiliging van het terrein vormt geen knelpunt aan zich. Al sinds het begin van de jaren negentig wordt het terrein beveiligd door de Stichting Beveiliging Bedrijventerreinen Breda (SBBB), die de beveiliging van alle in Breda aanwezige terreinen coördineert. Op het noordelijke deel van de Krogten wil men de beveiliging in de toekomst door een 'eigen' vereniging laten verzorgen. Hiervoor moet een parkmanagement worden opgezet. Ook voor de overige delen van het terrein zou een dergelijke constructie een uitkomst kunnen bieden. Op dit moment is namelijk nog sprake van een aanzienlijk free-ridergedrag. 'Slechts' circa 60% van de bedrijven is lid (overigens vertegenwoordigen deze bedrijven 80-90% van de werkgelegenheid). Tot deze 60% behoren ook enkele wat grotere bedrijven die hun terrein al privaat beveiligd hebben. Zij participeren vanuit sociaal oogpunt.

Voorzieningen als detailhandelszaken, een postkantoor, horecagelegenheden en facility points zijn niet aanwezig, maar worden ook niet als zodanig gemist. Kinderopvang is daarentegen wel een issue. Met betrekking tot de bekabeling is een onderzoek gaande in opdracht van de gemeente Breda en het REWIN (op COROP-schaal). Het onderzoek moet zicht geven op dat wat er aan virtuele infrastructuur aanwezig is en welke kwaliteit dit heeft. Breda heeft in ieder geval de beschikking over glasvezelkabel in de vorm van een city-ring.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **participatie bedrijven***

Bij de aanvang van de revitalisering van de Krogten is de Bedrijvenvereniging De Krogten opgericht. Deze bedrijvenvereniging maakt deel uit van de Stuurgroep die een regisserende rol vervult in het proces. Naast de bedrijven zijn hierin ook de gemeente Breda, de Kamer van Koophandel en de provincie Noord-Brabant vertegenwoordigd. De samenwerking is vastgelegd in een convenant. Zoals reeds aangegeven, is de organisatiegraad binnen de bedrijvenvereniging (nog) niet erg hoog.

Ten aanzien van het beheer van onder meer de groenvoorziening op het terrein wil de gemeente op termijn toe naar een vorm van parkmanagement. In de komende tijd vindt een nulmeting plaats van wat er aan groen aanwezig is en wat daarmee wordt gedaan.

Het beheer van gebouwen is op dit moment nog de verantwoordelijkheid van de individuele ondernemer. De bedrijvenvereniging probeert bedrijven wel te pushen om zorg te dragen voor de representativiteit van hun pand en kavel.

5. Potenties

Na een eerste fase waarin met name de infrastructuur en de groenvoorziening op de schop zijn genomen, is recent aangevangen met de tweede fase: het project 'Duurzaam De Krogten'. In het kader van de verduurzaming van de Krogten kunnen de volgende potenties worden onderscheiden:

- Het realiseren van een vorm van parkmanagement, waarin een gezamenlijk terreinbeheer, collectief afvalmanagement, collectieve beveiliging, vervoersmanagement et cetera zijn geregeld;
- Het bereiken van een optimale afstemming tussen ecologie en bedrijvigheid;
- Een betere afstemming op lokaal, regionaal en provinciaal niveau om voor bepaalde functies die omwille van de moderne eisen van ruimtelijke kwaliteit niet langer passen op de betreffende bedrijventerreinen, alternatieve locaties te vinden. Segmentering, uitplaatsing van bedrijven en herverkaveling komen hierbij aan de orde. Over de inrichting van het proces en de financiering van uitplaatsing wordt nagedacht. Er zijn ideeën voor een soort 'revolving fund', waarbij echter risicospreiding gewenst is. Om dit te bereiken zou kunnen worden samengewerkt met een instantie als een provinciale herstructureringsmaatschappij;
- Het inzetten op het bezetten van restructuurruimte op de Krogten en het intensiever benutten van bestaande locaties;
- Een heroriëntatie op de infrastructuur en de verkeersafwikkeling op en rond het bedrijventerrein (m.n. de (hoofd)ontsluitingswegen). Zo wordt voor het deel Krogten Noord nagedacht over een parallelstructuur;
- Het realiseren van een gemeenschappelijk financieel en organisatorisch platform (bijvoorbeeld een herstructureringsmaatschappij), waarin gemeente en bedrijven gezamenlijk deelnemen;
- Betere benutting van het havengebied en de ligging aan de Mark. Men is voornemens op het voormalig Spinolaterrein een containerterminal te realiseren. Vanwege de nabijheid van een woonwijk is de ruimte hiervoor beperkt. Om deze reden zal de terminal waarschijnlijk gaan fungeren als dependance van de terminal in Oosterhout;
- Een herziening van het verouderde bestemmingsplan, onder andere om duurzame revitaliseringsprojecten te ondersteunen en mogelijkheden voor een intensiever ruimtegebruik te vergroten.

6. Kosten

De kosten die begroot zijn voor de realisatie van fase 1, zijn hieronder weergegeven. Het grootste deel van de kosten in deze fase komt voor rekening van de gemeente en betreft met name de algehele aanpak van de groenstructuur, de wegenstructuur en de ondergrondse infrastructuur. Naast deze 'fysieke' ingrepen is in de eerste fase in opdracht van de gemeente een onderzoek naar intensief ruimtegebruik afgerond en is een start gemaakt met diverse projecten op het gebied van milieu. Informatie met betrekking tot de financiële bijdrage van het bedrijfsleven ontbreekt nog.

Projectbegroting de Krogten (bedragen in guldens)

Omschrijving	Gefinancierd door:	Bedrag
Infrastructuur	Gemeente Breda	25.150.000
Financiering	Gemeente Breda	195.000
procesmanagement	Gemeente Breda	105.000
Intensivering ruimte	Gemeente Breda	2.500.000
Milieustation	Gemeente Breda	205.000
Milieuprojecten	Bedrijven	onbekend
Totaal		28.155.000

De kosten zijn uiteindelijk naast de gemeente gedekt door de provincie Noord-Brabant (Uitvoeringsprogramma Economisch Beleid), het Ministerie van VROM (PEGO) en het Ministerie van Economische Zaken (Stirea).

Financiering (bedragen in guldens)

Type financiering	Instelling	Bedrag
Diverse plannen	Gemeente Breda	15.571.114
Meerjareninvesteringsplan	Gemeente Breda	4.338.896
Uitvoering Economisch Besluit	Provincie Noord-Brabant	620.000
Aanvraag VROM/PEGO	Ministerie van VROM	125.000
Energie	Ministerie van Economische Zaken	7.500.000
Aanvraag Stirea		
Totaal		28.155.000

Een algehele kostenraming voor het vervolgtraject is nog niet beschikbaar, daar de duurzame revitalisering fasegewijs per deelgebied gaat worden aangepakt. Bekend is wel dat de gemeente 200.000 gulden aan werkkapitaal beschikbaar stelt voor collectieve projecten op de Krogten die reeds gestart zijn en waarvoor al afspraken bestonden. Deze projecten hebben met name betrekking op de deelgebieden Krogten Noord en Krogten Midden. Daarnaast worden gelden aangewend voor de Stichting Contractmanagement die zaken als gezamenlijk afvalbeheer, gezamenlijke energie-inkoop en dergelijke regelt, en wordt een bedrag beschikbaar gesteld voor het opzetten van een goed parkmanagement.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

Initiatieven op het gebied van duurzaamheid zijn reeds in een vroeg stadium van de revitalisering meegenomen. De gedachte hierbij is dat herstructurering in de toekomst verder voorkomen dient te worden. Gemeente en bedrijfsleven zullen meer oog moeten hebben voor de langere termijn. Zij zouden samen verantwoordelijk moeten zijn voor zowel het openbare als het private gebied. Om het terrein op lange termijn in alle opzichten ‘gezond’ te houden, is een zekere mate van commitment bij de betrokken partijen noodzakelijk. Om dit te bereiken is parkmanagement wenselijk, zo niet noodzakelijk. De mogelijkheden voor en de invulling van parkmanagement worden op dit moment door de gemeente Breda en de ondernemers bekeken.

Concrete maatregelen op het gebied van duurzaamheid die vanaf 1995 zijn bekeken voor de Krogten, zijn (zie ook 5. Potenties):

- realisatie van een (overdekt) milieu-overslagstation;
- segmentering en verplaatsing van bedrijven die niet langer 'passen';
- realisatie van ecologische zones;
- bevordering multimodaal vervoer (weg en water);
- realisatie van een gemeenschappelijk financieel en organisatorisch platform.

Op de Krogten zijn sommige kavels wel dichtbebouwd en andere niet. Vanwege de oudheid van het terrein kan in zijn algemeenheid worden gesproken van een extensief karakter. Om deze reden is in het recente verleden een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik op de Krogten⁴. Voor een relatief groot aantal bedrijven dat op het terrein geen uitbreidingsmogelijkheden in het platte vlak heeft en waarvoor binnen Breda geen alternatieve locaties voorhanden zijn, kan intensivering een uitkomst bieden. Om belemmeringen vanuit wettelijk oogpunt tegen te gaan, zijn in 2000 bestemmingsplantechnische maatregelen genomen met betrekking tot de toegestane bebouwingshoogte en het maximale bebouwingspercentage. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor intensivering in het platte vlak. Zo kunnen braakliggende terreinen en leegstaande panden, alsmede strategische reserves in gebruik worden genomen, in het laatste geval alleen wanneer de eigenaren van de strategische grond bereid zijn deze van de hand te doen. In de praktijk blijkt dit een lastige kwestie.

Een derde mogelijkheid om ruimtewinst te boeken, is het opruimen van niet langer in gebruik zijnde infrastructuur. Zo ligt in de middenberm van de Konijnenberg een ongebruikte spoorlijn. Het opruimen hiervan biedt mogelijkheden voor de realisatie van parkeerplaatsen in de middenberm. Een vierde mogelijkheid betreft het bewerkstelligen van het 'juiste bedrijf op de juiste plaats' en het invoeren van functionele zonering door middel van uitplaatsing en verplaatsing. Dit is echter een zeer lastig en tijdrovend proces.

8. Conclusies

'De Krogten' was in het begin van de jaren negentig een verouderd bedrijventerrein. Door haar omvang, gunstige ligging en bedrijvigheid had het terrein echter veel potenties. Om deze te kunnen benutten moest het terrein in de eerste plaats worden onderworpen aan een 'cosmetische' (infrastructurele) aanpak. Dit was indertijd dan ook een van de belangrijkste redenen voor herstructurering. Gezamenlijke initiatieven vanuit de ondernemers en de gemeente Breda om milieuprojecten op te zetten en te komen tot een efficiënter ruimtegebruik halverwege de jaren negentig hebben erin geresulteerd dat de herstructurering van 'de Krogten' méér is geworden dan een 'grootschalige opknapbeurt'.

Op dit moment spelen de wat lastigere zaken (zowel vanuit financieel als organisatorisch oogpunt), zoals het uitplaatsen en het verplaatsen van bedrijven teneinde een meer gesegmenteerd en dus gestructureerd terrein te verkrijgen, het terughalen van strategische reserves en het opzetten van parkmanagement. Misschien dat 'De Krogten' erin slaagt om in de nabije toekomst inzake deze processen een zelfde 'voorbeeld-status' te verkrijgen als het terrein in de afgelopen jaren heeft gehad inzake de aanpak van 'het cosmetische'.

⁴ *Intensief Ruimtegebruik bedrijventerrein De Krogten* (2000), BRO Adviseurs

5. Herstructurering Ladonk – Boxtel

1. Algemene typering terrein

Bedrijventerrein Ladonk is gelegen in het zuidwesten van Boxtel. Het terrein is vanaf de jaren vijftig (fase 1) in een drietal fasen uitgegeven. Eind jaren zeventig is het tweede gedeelte uitgegeven en het derde deel is eind jaren negentig ontwikkeld. Het terrein beslaat inmiddels circa 110 hectare en is vrijwel volledig uitgegeven. Aan de zuidwest kant van Ladonk wordt de laatste hand gelegd aan een uitbreiding van netto 8 ha.. Een verdere uitbreiding (:bedrijventerrein Vorst) in zuidoostelijke richting staat op het programma. Dit bedrijventerrein Vorst komt te liggen bij de Keulsebaan en omvat circa 20 hectare.

Op Ladonk bevinden zich circa 170 vestigingen. Binnen deze vestigingen zijn ruim 6.475 mensen actief. Het terrein is te typeren als een bedrijventerrein met een bovenlokaal karakter behorende bij een groeiklasse 3 kern.

De bedrijfsvestigingen op het terrein variëren in grootte, dat wil zeggen in omvang van het personeelsbestand, maar ook in termen van grondoppervlak. De grootste werkgevers op het terrein zijn Bosch Rexroth en Organon/Bio Merieux. Daarnaast behoren bedrijven als Dumeco en Christian Salvesen tot de grotere banenverschaffers. De bedrijvigheid op het terrein heeft een duidelijke regionale focus. Dit geldt ook voor de werknemers. Ca. de helft van het aantal medewerkers komt van buiten Boxtel.

Op Ladonk zijn enkele bedrijven uit een zwaardere milieucategorie (categorie 5) gevestigd, die een aanzienlijk ruimtebeslag kennen.

De meeste vestigingen houden zich bezig met reparatie en handelsactiviteiten. Daarnaast zijn er relatief veel industriële vestigingen. In termen van werkgelegenheid domineert de industriële sector. Met een aandeel van 64% in de totale werkgelegenheid is deze sector een grote werkverschaffer op het terrein. Een uitgebreid overzicht van de productiestructuur staat in onderstaande tabel.

Productiestructuur bedrijventerrein Ladonk

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werknemers	Aandeel werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	51	4.140	64,0
Bouwnijverheid	19	275	4,3
Handel en reparatie	56	920	14,1
Horeca	1	2	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	13	560	8,6
Financiële en zakelijke dienstverlening	1	85	1,3
Kwartaire dienstverlening	26	410	6,3
Totaal	169	6.475	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Met de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg (de Keulsebaan) is na een zeer lange procedure een adequate ontsluiting gerealiseerd naar de A2. Voorheen kon de ontsluiting aan de noordzijde plaatsvinden via de interne wegenstructuur in Boxtel en via een dubbele spoorwegovergang over de lijnen Utrecht-Eindhoven en Tilburg-Eindhoven.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van de Ladonk betreft een revitalisering: het terrein behoudt haar huidige bedrijvenfunctie. Deze revitalisering heeft betrekking op het gehele terrein. De revitalisering van Ladonk omvat meer dan het aanpakken van de openbare ruimte. Duurzaamheid speelt een nadrukkelijke rol. In het masterplan LadonkNieuw zijn niet alleen projecten geformuleerd die bijdragen aan een verbetering van het ondernemersklimaat en de concurrentiepositie van het Boxtelse bedrijfsleven en daarmee de werkgelegenheid, maar ook een bijdrage kunnen leveren aan het milieu en een efficiënter ruimtegebruik.

3. Fasering en proces

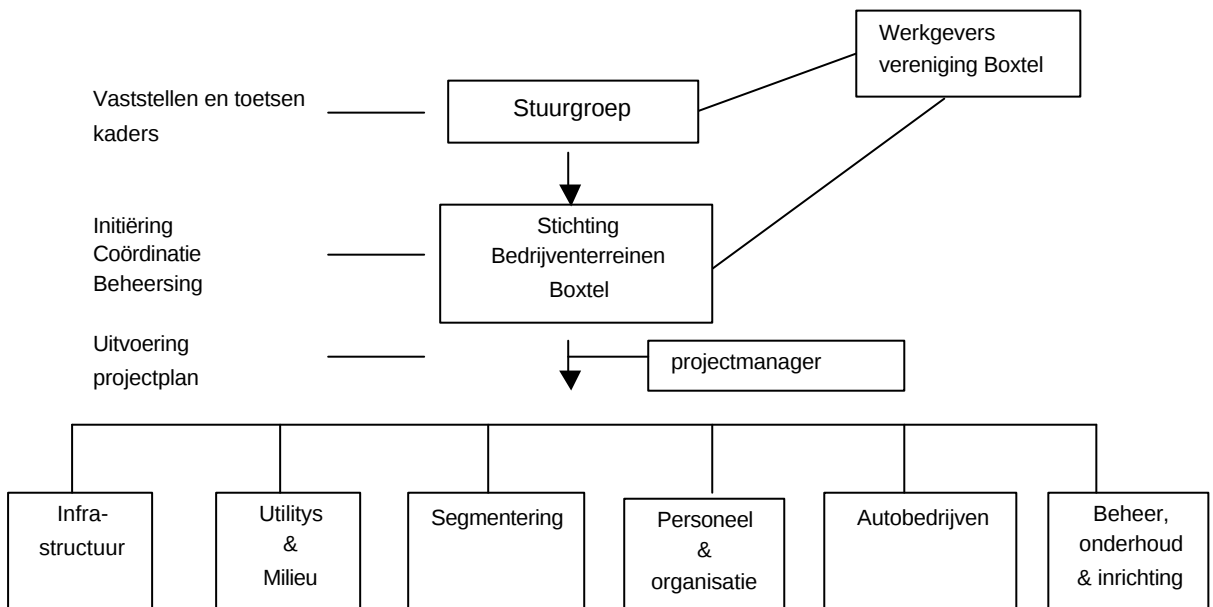
In de aanloop naar het revitaliseringproces is een eerste discussie gestart over de revitalisering van het terrein. Dit vond plaats in het kader van het door de gemeente Boxtel gestarte onderzoek naar de herstructurering / ombouw van het rioolstelsel. Op bedrijventerrein Ladonk ontstonden in de jaren 1993, 1995 en 1998 namelijk wateroverlast en aanzienlijke schade als gevolg van het hoogwater in het stroomgebied van de Dommel. De aanpak van dit probleem heeft geresulteerd in een project Integraal Waterbeheer, waarvoor in 1999 door de gemeente in het kader van de zogenaamde IRMA-regeling subsidie is aangevraagd en verkregen. De voorbereiding van het integraal waterbeheer project was voor de Werkgeversvereniging Boxtel (WeB) aanleiding om bij de gemeente aan te dringen op een verbreding van het project naar duurzame revitalisering. In 1999 ondertekenden de WeB, de gemeente Boxtel, de Kamer van Koophandel Oost-Brabant en de provincie Noord-Brabant (via Projecten Innovatie Team) een intentieverklaring om het project Duurzame Revitalisering Bedrijventerrein Ladonk, kortweg LadonkNieuw, te starten. In deze verklaring zijn de uitgangspunten vastgelegd voor verdere samenwerking in het project, hetgeen diende uit te monden in het Masterplan LadonkNieuw. De samenwerkende partijen hebben afgesproken in de projectuitvoering nadrukkelijk aan te sluiten op de wensen en belevingswereld van de gevestigde bedrijven. In het Masterplan zijn de door de bedrijven aangegeven kansen en de mogelijkheden verder in kaart gebracht en voorstellen gedaan om te komen tot daadwerkelijke benutting van die kansen.

Doelstelling van het project Duurzame revitalisering bedrijventerrein Ladonk is om win-win situaties voor economie, milieu en ruimte te realiseren.

Feitelijk is met de ondertekening van de intentieverklaring het startschot gegeven voor het revitaliseringsproject. In de 2^e fase van het proces zijn de planologische mogelijkheden van het bedrijventerrein en de geïnventariseerde wensen en behoeften van het bedrijfsleven in beeld gebracht. In de 3^e fase van het project, gestart in december 1999, vonden aan de hand van de eerste enquêteresultaten bedrijfsbezoeken plaats door de Bedrijfs Milieudienst Oost-Brabant (BMD) en is een Plan van Aanpak opgesteld. In de 4^e fase van het proces zijn de activiteiten voorzien die moeten leiden tot het definitief vormgeven van de potentiële (deel)projecten, gericht op de uiteindelijke realisering. Deze uitwerking vindt plaats in een aantal werkgroepen, waarin de meeste belanghebbende bedrijven zitting zullen nemen. Facultatief - naar de aard van de activiteiten- participeert de gemeente.

In onderstaande figuur is de organisatiestructuur van het duurzame revitaliseringsproject Ladonk schematisch weergegeven.

Figuur 1: Organisatiestructuur Revitalisering Ladonk



De werkgroepen die al in een vroeg stadium zijn opgericht waren 'Infrastructuur' en 'Autobedrijven'. De andere werk groepen zijn in een later stadium opgericht.

Taakstelling van de werkgroepen is om na een verdere verkenning tot de daadwerkelijke invulling en uitvoering van projecten te komen. Dit omvat onder meer:

- het verrichten van haalbaarheidsstudies
- het bijeenbrengen van belanghebbenden
- het opstellen van gedetailleerde (deel)projectvoorstellen;
- het regelen van de benodigde financiering
- de voorbereiding voor het aanvragen van subsidies
- het verkrijgen van mogelijk benodigde vergunningen
- de uitvoering van deeltrajecten

De werkgroepen hebben zich beziggehouden of gaan zich nog bezighouden met de volgende projecten⁵:

⁵ Na opstart van de werkgroepen heeft nog enige hergroepering van taken plaatsgevonden

Infrastructuur

- verbetering bereikbaarheid (noord- en zuidzijde)
- (her) inrichting bestaande infrastructuur in relatie tot project Integraal Waterbeheer
- Ontwikkeling van een beeldkwaliteitplan
- Segmentering/herstructurering bestaande bedrijventerrein inclusief (her)invulling van vrijkomende locaties en geluidszonering
- Duurzame ontwikkeling nieuwe bedrijventerrein Vorst
- Ontwikkeling van collectieve parkeervoorziening
- Verkeerveiligheid
- Bewegwijzering op en naar het terrein

Autobedrijven

- Samenwerking bij inkoop van diensten en producten (o.a. afval en banden)
- Samenwerking op het gebied van faciliteiten (gemeenschappelijk gebruik resp. inzet)
- Ideeën en wensen met betrekking tot de inrichting en (mogelijke) clustering van autobedrijven op bedrijventerrein Vorst

Utilities & Milieu

- Bedrijfsmilieustation en collectieve inzameling / hergebruik van afvalstoffen
- Servicepoint milieubesparing en preventie, uitwisseling milieu informatie alsmede bedrijfsnoodplannen
- Gezamenlijke verwerking afvalwater en/of hergebruik van industriewater
- Benutting van restwarmte c.q. gebruik van koude/warmte opslag
- Gezamenlijke inkoop en optimalisatie gebruik van elektriciteit, gas en water
- Collectieve bodeminformatiebeheer, aanpak bodembescherming en sanering
- Efficiënter gebruik van perslucht
- Collectieve bestrijding en preventie van brand en calamiteiten

Facilities (Personeel & Organisatie)

- Collectieve inkoop van goederen en diensten (bijv. brandstof, brandbestrijdingsmateriaal, catering, copy en reproductie, kantoor- en computerbenodigdheden, lease, travel, verzekeringen, uitzendbureaus)
- Gezamenlijke opleiding en trainingen
- Creatie van werkervaringsplaatsen
- Gemeenschappelijk gebruik van kinderopvang
- Gemeenschappelijk gebruik van Arbo-diensten

Inrichting, beheer en onderhoud

- Verbetering presentatie bedrijventerrein (uitvoering beeldkwaliteitplan)
- Beheer en onderhoud bedrijventerrein (o.a. groen, reiniging, zwerfvuil)
- Gezamenlijke inkoop van diensten in relatie tot beheer en onderhoud van het bedrijfsterrein
- Mogelijkheden gemeenschappelijk gebruik met (bedrijfs-)restaurant- en vergaderfaciliteiten
- Optimalisering infrastructuur en dienstverlening telecomunicatie
- Uitbreiding beveiliging
- Verkeersveiligheid
- Bewegwijzering op en naar het terrein
- Vervoersmanagement en openbaar vervoer

- Efficiency verbetering vervoer over weg en mogelijkheden vervoer van goederen per spoor.
- Collectieve inkoop van goederen en diensten (bijv. brandstof, brandbestrijdingsmateriaal, catering, copy en reproductie, kantoor- en computerbenodigdheden, lease, travel, verzekeringen, uitzendbureau's)

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **downgrading/verpaupering, ruimtelijke kwaliteit en gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden***

Het bedrijventerrein Ladonk is vrijwel volledig uitgegeven. Structurele leegstand komt sporadisch voor en dan voornamelijk in de verhuur. Doordat het terrein bijna vol is, er weinig kavels braak liggen en strategische reserves ontbreken is een meer voorkomend probleem het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden. De gemeente biedt de bedrijven die krap in hun jasje zitten de mogelijkheid om de hoogte of de diepte in te gaan, maar tot op heden wordt hier nauwelijks gebruik van gemaakt. Daarnaast kan de invulling van het nieuwe bedrijventerrein Vorst ruimte scheppen door verplaatsing van bedrijven vanaf Ladonk. Er wordt in het herstructureringsproces ingezet op een koppeling van het bestaande bedrijventerrein Ladonk en de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Vorst.

De marktpositie van het terrein is redelijk. Ondanks dat er sprake is van downgrading en een suboptimale ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteit van het openbare gebied en de gevels van de bedrijven ogen weinig representatief. De uitstraling van het openbaar gebied voldeed niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Inmiddels is in samenhang met de uitvoering van het IRMA-project de inrichting van de infrastructuur (fietsstroken, parkeer- en groenvoorziening e.d.) aangepast, waardoor een heldere wegenstructuur is ontstaan op het bedrijventerrein. Met deze revitalisering van de publieke ruimte en de opzet van werkgroepen waarin gemeente en bedrijfsleven gezamenlijk participeren verwacht de gemeente ook dat de bedrijven elkaar na verloop van tijd tevens onderling gaan aanspreken op slecht onderhoud van eigen terrein.

*Knelpunten milieu: **bodemverontreiniging en geluids-, stank- en stofoverlast***

Op het vlak van milieu spelen een aantal knelpunten, namelijk bodemverontreiniging en geluids-, stank- en stofoverlast.

Op een aantal plekken op het terrein is sprake van bodemvervuiling. Op het moment dat het ter sprake komt worden er saneringsafspraken met de betreffende ondernemer gemaakt. Daar er op het terrein ook bedrijfswoningen zijn gevestigd is er soms sprake van geluidsoverlast. Voor de doorontwikkeling van activiteiten is geluidsruimte noodzakelijk.

Stofoverlast wordt met name veroorzaakt door het puinbrekersbedrijf en – opslag dat midden op het terrein gevestigd zit. Mede gelet het ruimtebeslag en de ligging van deze activiteit wordt gezien of deze activiteiten niet naar elders kunnen worden overgebracht. Met name de omliggende bedrijven (waaronder fijnmechanica) ondervindt hinder van deze activiteiten in hun bedrijfsvoering.

*Knelpunten infrastructuur (intern en extern): **bereikbaarheid noordzijde en kwaliteit wegen***

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein is een belangrijk punt van aandacht. De aanpassing van de ontsluiting via de zuidzijde is een aantal jaren geleden sterk verbeterd. Ten aanzien van de externe bereikbaarheid is de noordelijke ontsluiting naar de A2 nog een knelpunt. Een aantal autonome ontwikkelingen droegen er toe bij dat medio 2000 begonnen is met de planvorming ten aanzien van een noordelijke ontsluiting:

- besprekingen met de NS om gelijkvloerse kruisingen op te heffen;
- het bedrijventerrein Vorst komt er aan;
- besprekingen inzake het opkrikken van de TOB-weg (Tilburg-Oisterwijk-Boxtel)

Ten aanzien van de interne infrastructuur zijn een aantal knelpunten in relatie tot het Irma-project al opgelost en worden er een aantal nog verder onderzocht en uitgewerkt. De kwaliteit van de wegen was verouderd en er bestond veel achterstallig onderhoud. Inmiddels is de bestrating in overleg met het bedrijfsleven volledig aangepakt en de hoofdroute op het terrein is voorzien van voet- en fietspaden.

Nog niet opgeloste knelpunten zijn:

- Laad- en losmogelijkheden: Door de intensieve bebouwing van de kavels is nu nog veel sprake van rangeren op de openbare weg. Voor dit knelpunt zijn nog geen oplossingen bedacht. Oplossingen voor een concentratie van een parkeervoorziening voor vrachtwagens zijn in studie.
- Parkeerruimte: Ook hier bestaat een gebrek aan. In het nieuwe bestemmingsplan worden misschien mogelijkheden geschept om ruimte te huren in het openbaar groen. Deze oplossingsrichting wordt nader onderzocht door de werkgroep infrastructuur. Daarnaast bekijkt deze werkgroep de haalbaarheid ten aanzien van een collectieve parkeervoorziening.
- Verkeersveiligheid: Op het terrein is een gevaarlijk kruispunt (Industrieweg / Mijlstraat) aanwezig. Een oplossing hiervoor wordt eveneens door de werkgroep infrastructuur onderzocht
- Met de opheffing van de gelijkvloerse spoorwegovergangen ontstaat een knelpunt voor de ontsluiting van het bedrijventerrein in noordelijke richting. De nu nog bestaande mogelijkheid komt te vervallen. Om niet weer afhankelijk te worden van een ontsluiting alleen in zuidelijke richting (Keulsebaan), die door de aanleg van Vorst al een grotere belasting krijgt, is vanuit het project een ontsluiting in noordelijke richting naar de A2 bepleit teneinde de bereikbaarheid van het bedrijventerrein ook op de middellange veilig te stellen.
- In de werkgroep Inrichting, beheer en onderhoud wordt gezien op welke wijze een gezamenlijk vervoer van woon-werk verkeer kan worden opgezet aansluitend aan reeds bestaande oplossingen

*Knelpunten voorzieningen: **openbaar groen en telematicavoorzieningen en gezamenlijke kinderopvang***

De groenvoorziening in de openbare ruimte was van marginale kwaliteit. Na de vastlegging van de wegenstructuur heeft de werkgroep Infrastructuur zich gebogen over het groen. Medio 2001 is een groenplan ontwikkeld dat aan de ondernemers is gepresenteerd. In het najaar is dit plan uitgevoerd.

De telematicavoorzieningen voldeden niet aan de eisen van deze tijd. Door de werkgroep 'Inrichting, beheer en onderhoud' wordt onderzoek uitgevoerd naar telematicavoorzieningen, -ontwikkelingen en -behoeften. Eind 2000 heeft Essent op bedrijventerrein Ladonk een geheel nieuw glasvezelnetwerk aangelegd. De werkgroep bekijkt nu de mogelijkheden voor het afsluiten van gezamenlijke contracten.

Voorzieningen als een postkantoor, horeca en detailhandel zijn niet op het terrein zelf aanwezig. Naar de behoefte aan kinderopvang vindt nog een studie plaats.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **bouwkundige staat gebouwen en sociale veiligheid***

De samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeente vindt al geruime tijd plaats en de uitwisseling van ervaringen staat hoog in het vaandel. In een vroeg stadium worden ondernemers geraadpleegd bij gemeentelijke besluiten. In 1997 is de Werkgeversvereniging Boxtel (WeB) voortgekomen uit de Kring Boxtel van De Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW). Voor de start van het herstructureringsproces was de deelname vanuit Ladonk aan de WeB met een participatiegraad van 50% aan de lage kant. In de loop van het proces is de participatiegraad sterk toegenomen; van de op Ladonk gevestigde bedrijven is circa 80% lid.

Gemeente en bedrijfsleven hebben op dit moment nog geen integraal gezamenlijk beheersplan, al werkt de Stichting Bedrijventerreinen Boxtel (met vertegenwoordigers van gemeente en bedrijfsleven) wel met een meerjarig projectplan.

Voor het beheer van groen is wel een beheersplan opgesteld. Ten aanzien van de bouwkundige staat van gebouwen probeert de gemeente het bedrijfsleven te motiveren tot eigen initiatief. De riolering was verouderd, maar is recent vernieuwd. De verouderde riolering is vervangen door een gescheiden systeem. Collectieve beveiliging op bedrijventerrein gebeurt op basis van vrijwilligheid.

5. Potenties

Bij het resultaat van de enquêtes zijn meerdere kansrijke projecten gesignaleerd. Bij de uitwerking van de enquêteresultaten door bedrijfsbezoeken zijn deze ideeën nader getoetst. Op grond van beide onderzoeken (enquête en bedrijfsbezoeken) is de projectgroep LadonkNieuw gekomen tot projecten die op korte termijn konden worden opgepakt en kansen voor langere termijn.

In onderstaande opsomming zijn deze kansrijke deelprojecten aangegeven:

- Segmentering/ herstructurering / planologie
- Duurzame ontwikkeling nieuwe bedrijventerrein Vorst
- Verbetering bereikbaarheid (inclusief de noordelijke ontsluiting en de interne infrastructuur)
- Klankbordfunctie ten aanzien van project Integraal Waterbeheer
- Samenwerking telecommunicatievoorziening
- Bewegwijzering
- Collectieve parkeervoorziening
- Samenwerking autobedrijven
- Bedrijfsmilieustation en collectieve inzameling / hergebruik van afvalstoffen
- Samenwerking milieuzorg
- Calamiteitenbestrijding en crisisbeheersing
- Gezamenlijke inkoop van nutsvoorzieningen

- Hergebruik restwarmte en water
- Samenwerking vrachtwagenvervoer
- Vervoersmanagement (inclusief openbaar vervoer)

noordelijke ontsluiting

De NS heeft in het kader van Rail 21 besloten om de gelijkvloerse kruising van beide spoorlijnen om te bouwen tot een ongelijkvloerse. In het licht van deze ombouw en de beleidslijn van NS om ongelijkvloerse bewaakte spoorwegovergangen te beperken en zonodig te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen, staat het voortbestaan van de noordelijke ontsluiting van Ladonk ter discussie.

6. Kosten

De investeringen voor het project Integraal Waterbeheer Bedrijventerrein Ladonk behelsde circa fl. 13 miljoen. Hiervoor is van de Europese Unie een subsidiebedrag van 1 miljoen gulden gekregen.

De kosten voor een duurzame revitalisering van Ladonk worden naast de gemeente gedragen door de provincie, de op Ladonk gevestigde bedrijven, de WeB en de Kamer van Koophandel Oost-Brabant.

Projectbegroting Ladonk (bedragen in guldens)

Omschrijving	Bedrag
Fase 2 en 3: Enquête en bedrijfsbezoeken	310.500
Fase 4:	
- projectmanagement	250.000
- projectgebonden kosten	-
- algemene kosten stuurgroep, projectgroep en werkgroepen	450.000
Totaal	1.883.000

Financiering herstructurering Ladonk (bedragen in guldens)

Type financiering	Instelling	Bedrag
Fase 2 en 3: Programma Duurzame Bedrijventerreinen	Totale kosten	160.500
	Eigen bijdrage participanten*	75.000
	Gemeente Boxtel	75.000
	Ministerie van EZ	
	Provincie totaal:	750.000
	waarvan voor Projectmanagement (juni 2000 – mei 2002) voor infrastructurele activiteiten	250.000 500.000
Totaal		1.650.000

*) WeB, de op Ladonk gevestigde bedrijven, de gemeente Boxtel, provincie Noord-Brabant (PIT) en Kamer van Koophandel Oost-Brabant

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

De naam 'duurzame revitalisering bedrijventerrein Ladonk' geeft al aan dat bij de herstructurering nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan een aantal aspecten van duurzaamheid. De opgerichte werkgroepen gaan onderzoeken wat de meest kansrijke duurzame projecten zijn. De volgende ideeën met betrekking tot duurzaamheid worden binnen de werkgroepen onderzocht en nader uitgewerkt:

- Bedrijfsmilieustation en collectieve inzameling / hergebruik van afvalstoffen
- Servicepoint milieubesparing en preventie, uitwisseling milieu-informatie, alsmede bedrijfsnoodplannen
- Gezamenlijke verwerking afvalwater en/of hergebruik van B-water (industriewater)
- Benutting van restwarmte c.q. gebruik van koude/warmte opslag:
- Gezamenlijke inkoop en optimalisatie gebruik van elektriciteit, gas en water:
- Efficiënter gebruik perslucht
- Vervoersmanagement en openbaar vervoer
- Samenwerking bij inkoop van diensten en producten en samenwerking op het gebied van faciliteiten
- Ontwikkeling van collectieve parkeervoorzieningen
- Beheer en onderhoud bedrijventerrein

Ten aanzien van het ruimtegebruik leeft de gedachte dat dit effectiever zou kunnen worden aangepakt. In potentie zijn er mogelijkheden om ruimtewinst te boeken door onder andere verplaatsing van het puinbrekersbedrijf (ca 6 ha) en samenvoeging van de recyclingactiviteiten, maar op dit moment is er nog geen zicht op of dit in realiteit gerealiseerd kan worden. Er bestaan mogelijkheden tot hoger/dieper bouwen, grotere bebouwingsdichtheden en het uitplaatsen van bedrijven. De ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Vorst wordt gekoppeld aan de revitalisering van Ladonk. Bij bedrijfsverplaatsingen wordt geprobeerd de achtergebleven locatie aan te pakken. Tevens zal i.r.t. Vorst getracht worden door verplaatsingen van Ladonk naar Vorst grip te krijgen op de uitgifte en functionaliteit van Ladonk. In procedure is de stabilisering van de aanwezige milieucategorieën op de thans benutte locaties.

8. Conclusies

Om de potenties van het Boxtelse bedrijventerrein Ladonk optimaal te benutten wordt het volledige terrein gerevitaliseerd. De revitalisering van Ladonk omvat meer dan het aanpakken van de openbare ruimte. Duurzaamheid speelt eveneens een nadrukkelijke rol. In het masterplan LadonkNieuw zijn niet alleen projecten geformuleerd die bijdragen aan een verbetering van het ondernemersklimaat en de concurrentiepositie van het Boxtelse bedrijfsleven en daarmee de werkgelegenheid, maar ook een bijdrage kunnen leveren aan het milieu en een efficiënter ruimtegebruik. Ideeën met betrekking tot het milieu worden binnen diverse werkgroepen, waarin voornamelijk ondernemers zitting hebben, nader onderzocht en uitgewerkt. Ten aanzien van een intensiever en efficiënter ruimtegebruik bestaan in het bestemmingsplan mogelijkheden tot hoger/dieper bouwen en grotere bebouwingsdichtheden. De ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Vorst biedt mogelijkheden voor een efficiëntere inrichting/ segmentering van zowel bestaand als nieuw terrein.

Het karakter van het revitaliseringproces van bedrijventerrein Ladonk wijkt af van de meer reguliere herstructureringsprojecten. Bij de revitalisering van bedrijventerrein Ladonk wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het proces en het procesmanagement. Gekozen is voor een zogenaamde bottum-up benadering, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bij de bedrijven zelf aanwezige kennis, ervaring en know-how. Daarnaast wordt de communicatie richting betrokkenen van essentieel belang gevonden teneinde het draagvlak van de potentiële projecten te creëren en te verbreden.

6. Herstructurering Majoppeveld-Noord – Roosendaal

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Majoppeveld-Noord ligt in het noordoosten van Roosendaal, globaal genomen gesitueerd tussen de autosnelweg A58 en de spoorlijn naar Breda. De eerste uitgifte op het bedrijventerrein dateert uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Majoppeveld-Noord is sindsdien in oostelijke richting uitgebreid tot een terrein ter grootte van 95 ha bruto. Met een uitgifte van ruim een halve hectare in 2000 is het terrein in zijn huidige omvang volledig uitgegeven.

Het terrein toont een wisselende aanblik, de oudere (westelijke) delen zijn er over het algemeen genomen slecht aan toe wat betreft de kwaliteit van infrastructuur en het uiterlijk/aanblik van gebouwen en voorterrein van nogal wat bedrijven/locaties. Naar het oosten toe, het nieuwere gedeelte derhalve, neemt de kwaliteit toe. Ook daar komen evenwel de gebruikelijke zaken voor verbetering in aanmerking.

Er bestaan plannen om het terrein verder in oostelijke richting uit te breiden (driehoek tussen de Leemstraat, Keulsveld en de Bredaseweg/A58) met 21 hectare.

Op Majoppeveld-Noord werken circa 3.430 mensen in 136 vestigingen. De economische structuur van het terrein vertoont een gezonde mix: de bedrijfsvestigingen op het terrein variëren zowel in type activiteiten als in omvang van de werkgelegenheid. Behalve een aantal grotere bedrijven, is een groot aantal kleine en kleinere bedrijven op het terrein gevestigd.

De diversiteit in type bedrijvigheid komt goed naar voren in het volgende overzicht van de grote bedrijven op Majoppeveld-Noord. De veruit grootste werkgever is de Philips Lighting B.V., op afstand gevolgd door Transportbedrijf J.A.M. de Rijk B.V.. Ook BVR Bouw Roosendaal B.V., Peeters Produkten B.V. (verwerking cacaobonen) en Van der Horst Vleescentrale B.V. (groothandel in vlees en vleeswaren), met elk meer dan 100 banen behoren tot de grote banenverschaffers.

Productiestructuur bedrijventerrein Majoppeveld-Noord

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	34	1.958	57,1
Bouwnijverheid	9	219	6,4
Handel en reparatie	55	572	16,7
Horeca	1	20	0,6
Vervoer, opslag en communicatie	11	451	13,1
Financiële en zakelijke dienstverlening	23	181	5,3
Kwartaire dienstverlening	3	27	0,8
Totaal	136	3.428	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Omdat er veel verschillende activiteiten op het terrein plaatsvinden, wordt Majoppeveld-Noord getypeerd als een gemengd bedrijventerrein. De meeste vestigingen houden zich echter bezig met reparatie en handelsactiviteiten (groothandel, handel in en reparatie van auto's). Daarnaast zijn er relatief veel industriële vestigingen. De industriële sector is goed voor 57% van de werkgelegenheid op Majoppeveld-Noord. Bovenstaande tabel geeft het complete overzicht van de productiestructuur.

De oriëntatie van bedrijven is zowel lokaal als regionaal. De grote(re) bedrijven hebben nog een beduidend ruimere oriëntatie, zij opereren nationaal en internationaal.

Majoppeveld-Noord heeft een regionale functie. Vanuit de gehele regio is er een enorme druk (van bedrijven die een vestigingsplaats zoeken) op de bedrijventerreinen in Roosendaal. Behalve bedrijven uit de eigen gemeente heeft Roosendaal zo'n 140 bedrijven van elders uit de regio op een wachtlijst staan. Majoppeveld-Noord is met andere woorden als courant te kwalificeren: het terrein is als vestigingsplaats zeer in trek bij bedrijven.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Majoppeveld-Noord betreft een revitalisering: de huidige economische functie van het terrein blijft behouden. De herstructurering is in gang gezet om de slechte staat waarin de infrastructuur zich bevond, aan te pakken en om het sterk verpauperde terreingedeelte te revitaliseren zodat het weer de ruimtelijke kwaliteit terugkrijgt die van een moderne vestigingslocatie mag worden verwacht.

Betreft de aanpak van infrastructuur het *gehele* terrein, slechts *een gedeelte* van het terrein is onderwerp van een verdergaande herstructurering. Het gaat in eerste instantie om het oudste gedeelte van het terrein ter grootte van 19 ha, gelegen tussen de Zwaanstraat, Leemstraat, J.F. Vlekkestraat en de Schotsbossenstraat (inclusief de kavels gelegen aan de zuidzijde van laatstgenoemde straat), direct ten noorden van het terrein van Philips Lighting.

Het wordt niet uitgesloten dat op een deel van de betrokken negentien hectaren terrein in de toekomst meer kantoorachtige bedrijvigheid wordt gevestigd, met name om reden van een betere uitstraling naar de op het voormalige RBC-terrein te ontwikkelen duurdere woningen; de gemeente bestempelt deze ontwikkeling echter niet als 'herprofilering' (verandering van economische functie).

3. Fasering en proces

De aanpak van de veroudering op Majoppeveld-Noord is begonnen met de aanpak van de infrastructuur. Er is een projectvoorstel gemaakt aan de hand van een stedenbouwkundig model waarin de verbetering van de infrastructuur op het gehele terrein (ook op Majoppeveld-Zuid) werd gekoppeld aan de uitbreiding van het bedrijventerrein. De voorbereidingen zijn gestart in 1997. Doordat een particuliere ontwikkelaar de grond op Majoppeveld-Zuid die bedoeld was voor de uitbreiding voor de gemeente wegkocht, liep de uitbreiding vertraging op. Het herstructureringsproject is, ondanks de vertraging van de uitbreiding, gestart in 2000 en moet in 2003 zijn afgerond.

Het revitaliseringsproject in het noordwestelijk deel is min of meer op initiatief van de particuliere projectontwikkelaar BVR-groep gestart. Dit bedrijf ontwikkelt een woongebied op het voormalige sportpark van RBC, en wil uiteraard geen woonwijk die uitkijkt op vervallen (deel van een) bedrijventerrein. Het geval wil dat op sleutelposities op het terrein bedrijfslocaties voor ontwikkeling 'beschikbaar' kwamen. De BVR-groep en de gemeente Roosendaal hebben een plan ontwikkeld voor het betreffende terreingedeelte. Er is enige vertraging opgetreden doordat een van de betrokken locaties, waar sprake is van ernstige verontreiniging van de bodem, van eigenaar wisselde.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **structurele leegstand, strategische reserves, verpaupering***

Op Majoppeveld-Noord speelt structurele leegstand. Momenteel staat een aantal panden al weer enige tijd te koop of te huur. Ook staan panden leeg in afwachting van de revitalisering. Van moeilijk uitgeefbare kavels, zelfs als het om restkavels gaat, is geen sprake. Majoppeveld is courant en de druk op het aanbod is groot. Er is op Majoppeveld-Noord wel sprake van bedrijven die, soms aanzienlijke, strategische reserves aanhouden. Het terrein lijkt daardoor extensief bebouwd. Voorbeelden zijn Philips Lighting en Transportbedrijf de Rijk. Bedrijven houden met het oog op mogelijk toekomstige ontwikkelingen de op dit moment niet in gebruik zijnde grond vast. Men is niet van plan deze ruimte op te geven. Mede om deze reden valt de ruimtewinst die in praktijk kan worden geboekt, lager uit dan de theoretisch te behalen winst. Slecht een enkele keer is het gelukt, vanwege geldnood bij het betreffende bedrijf, een deel van de strategische reserve terug te kopen.

Majoppeveld-Noord kent nauwelijks verloop in de bedrijfsbezetting. Ondanks de ruimtedruk is geen sprake van een bovengemiddeld bedrijfsverloop. Dit wordt vooral toegeschreven aan de uitstekende bereikbaarheid van het terrein.

Echte problemen met herbestemming zijn er niet (meer). Het vigerend bestemmingsplan voldoet weliswaar niet meer, maar er ligt een nieuw bestemmingsplan gereed. Incidenteel doen zich nog problemen voor als gevolg van het gebrek aan uitbreidingsruimte; wellicht dat de op stapel staande uitbreiding van het terrein soelaas kan bieden.

Het probleem van de verminderde representativiteit (rommelige uitstraling, ook van de voorterreinen, verwaarloosd onderhoud van bedrijfsgebouwen) is aanwezig. De gemeente en bedrijven proberen het probleem te tackelen door samen te werken in een project 'Zichtbare Buitenruimte', dat deel uit maakt van een meer omvattend project 'Duurzaam beheer op Majoppeveld'.

De courantheid van Majoppeveld-Noord is, zoals reeds vermeld, in principe goed. Met name voor beschikbaar komende kavels. De vrijkomende bedrijfsgebouwen zijn soms minder gemakkelijk aan de man te brengen. Ook hierin komt naar verwachting verandering. Zeker nu de verkeersinfrastructuur weer bij de tijd is gebracht en na de aanpak van het oude deel die nu in de planning zit. Dit zal downgrading van het terrein voorkomen. Bij gebouwen speelt evenwel de functionaliteit steeds een rol bij de verkoop/verhuur.

*Knelpunten milieu: **bodemverontreiniging, geluidsruijnte***

Op het te revitaliseren gedeelte van het terrein is een substantiële bodemverontreiniging aanwezig, waardoor de voortgang van het project wordt bedreigd. Vanwege een gewijzigde verhaalssituatie is de overheidsbijdrage aan de bodemsanering ingetrokken.

Op Majoppeveld bestaat een probleem met de geluidscontour, met name rond de vestiging van Philips Lighting ligt een ruime contour. Specifiek probleem voor Majoppeveld in deze is, naast het industrielawaai, het bijkomende achtergrondgeluid van het verkeer (spoor, autosnelweg en andere wegen).

Voor het overige zijn er weinig problemen: Majoppeveld-Noord is een bedrijventerrein waarop zich bedrijven uit maximaal milieucategorie 4 mogen vestigen.

*Knelpunten infrastructuur (intern en extern): **OV-bereikbaarheid, kwaliteit wegen, parkeren***

De bereikbaarheid van Majoppeveld-Noord voor personenauto's en langzaam verkeer is, vooral door de vele 'toegangsmogelijkheden', goed te noemen. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is minder en wordt een knelpunt genoemd. Er rijdt met matig succes een spitsbus. De bedrijfstijden van de ondernemingen maken dat er in het kader van vervoersmanagement naar iets anders moet worden gezocht. De bereikbaarheid van het terrein voor vrachtauto's kan beter. Rails naar het Philipsterrein zijn aanwezig, maar worden al enkele jaren niet meer gebruikt. Het bedrijf voert grond- en hulpstoffen sinds kort aan via de weg en per buisleiding. Bij verdere ontwikkelingen van het terrein hoeft niet langer met het spoor rekening te worden gehouden. Over het gegeven dat Transportbedrijf de Rijk een railterminal exploiteert, wordt positief geoordeeld. Aan de mogelijkheid van multimodaal vervoer wordt grote waarde gehecht.

De interne infrastructuur is een groter knelpunt (geweest), maar wordt momenteel grootscheeps aangepakt. De wegenstructuur was verouderd, aangelegd voor het vrachtverkeer uit de jaren vijftig (zandbed met klinkers). De hoofdstructuur wordt aangepast en tegelijkertijd wordt achterstallig onderhoud uitgevoerd en wordt er een nieuwe riolering aangelegd. De bewegwijzering op het terrein naar de bedrijven is geregeld door de bedrijven gezamenlijk. Het probleem is nu dat dit bewegwijzeringsstelsel moet worden beheerd. Mogelijk ligt hier een taak voor een toekomstige parkmanagementorganisatie. Laden en lossen gebeurt voornamelijk op het eigen terrein en is derhalve geen knelpunt. Parkeren vormt met name op het oude deel van het bedrijventerrein een probleem; parkeren op eigen terrein is door de hoge bebouwingsgraad vaak niet mogelijk en bij de aanleg van het terrein is geen rekening gehouden met de explosieve groei van het autogebruik in het woon-werkverkeer. Bij de herstructurering van de verkeersinfrastructuur wordt hiermee uiteraard wel rekening gehouden. Ook legt men langs de hoofdontsluitingsweg en dwars over het bedrijventerrein een vrijliggend fietspad aan voor de veiligheid van met name de schooljeugd uit de woonkern Zegge die in grote getale over Majoppeveld-Noord naar school fietsen.

*Knelpunten voorzieningen: **groenvoorziening, free riders bij collectieve beveiliging***

De groenvoorziening is op zich voldoende, alleen de kwaliteit schiet tekort. De beveiliging van Majoppeveld-Noord wordt sinds 1997 verzorgd door de Stichting Collectieve Beveiliging Bedrijventerreinen Roosendaal (SCBBR), die sinds 1995 ook de beveiliging van het terrein Borchwerf coördineert. Het oordeel is dat er nog te weinig bedrijven meedoen. Op dit moment is namelijk nog sprake van ongewenst meeliften (free-riders). In totaal doet circa 80% van de bedrijven mee, waaronder enkele wat grotere bedrijven die het eigen terrein al privaat beveiligen. Zij doen mee uit solidariteit.

Voorzieningen als detailhandel, postkantoor, horeca, en facilitypoint zijn niet aanwezig. Op Majoppeveld-Zuid is een particulier initiatief om te komen tot een facilitypoint, ook bedoeld voor bedrijven op Majoppeveld-Noord.

Met betrekking tot de bekabeling is een onderzoek gaande in opdracht van het REWIN (op COROP-schaal). Het onderzoek moet zicht geven op dat wat er aan virtuele infrastructuur aanwezig is en welke kwaliteit dit heeft. Vanuit de ondernemers op Majoppeveld-Noord komen evenwel geen klachten over een op dit punt tekortschietende infrastructuur.

<i>Knelpunten samenwerking en beheer: geen</i>

Het bedrijfsleven op Majoppeveld-Noord werkt samen in een tamelijk laagdrempelige ondernemersvereniging 'Contactgroep Majoppeveld'. Circa 70% van de bedrijven is hiervan lid. De samenwerking met de overheid c.s. (gemeente Roosendaal, West-Vitaal, Rewin) vindt plaats in het samenwerkingsverband Duurzame Revitalisering en Ontwikkeling Majoppeveld (DROM). Met betrekking tot de verharding en het groen is er een gemeentelijk beheersplan. Men is met de contactgroep in overleg om te komen tot een beheersplan dat ook de particuliere terreinen omvat. Mogelijk dat parkmanagement hier een rol kan gaan spelen.

5. Potenties

Op het herstructureringsproces op Majoppeveld-Noord, gericht op het aanpakken van de verouderde verkeersinfrastructuur, is ingegaan in paragraaf 4 onder 'knelpunten infrastructuur'. Dit project zal eind 2003 gereed zijn.

De revitalisering van het verpauperde noordwestelijke deel van het terrein moet leiden tot een kwaliteitsverbetering door de gebruiker-eigenaar, tot een duurzaam beheer van het aan te pakken terreingedeelte en zo mogelijk de aanzet geven tot een structuur voor duurzaam beheer van heel Majoppeveld-Noord.

Hieronder wordt kort toegelicht wat met de revitalisering van het noordwestelijk deel wordt beoogd.

Het plangebied is 19 ha groot waarvan in totaal 35,3% (67.087 m²) is bebouwd. Van de bebouwing is 60,% in redelijk tot goede staat, 12,4% komt voor herstel/renovatie in aanmerking en de resterende 27,3% staat leeg of wordt gesloopt.

Als eerste fase wordt een gebied van 5,2 ha aangepakt. Van dit gebied is 10% in goede staat (1.954m²); het resterend deel 90% (17.362 m²) staat leeg of komt voor sloop in aanmerking. Als de revitaliseringsplannen zijn uitgevoerd moet er aan het bestaande bebouwde areaal (1.954 m²) 21.800 m² zijn toegevoegd.

In de nieuwe situatie is aan de goede bebouwing (de nu bestaande goede bebouwing en de dan gerenoveerde bebouwing) door herontwikkeling en bebouwing van braakliggend terrein respectievelijk 21.800 m² en 12.105 m² toegevoegd. Het aandeel bebouwing bedraagt 43,5%. In de huidige situatie bedraagt het aandeel in gebruikzijnde bebouwing 25,6%.

Samenvattend wil men een optimalisatie van het ruimtegebruik bereiken: van 48.000 m² bebouwd naar 82.659 m², van 365 werkzame personen in de huidige situatie naar 620 in de nieuwe.

6. Kosten

Het grootste deel van de kosten in deze fase komt voor rekening van de gemeente en betreft met name de algehele aanpak van de wegenstructuur, de ondergrondse infrastructuur en de groenstructuur. Onder andere kan aanspraak worden gemaakt op het wegenfonds en het rioleringsfonds.

Daarnaast wordt een deel van de herstructureringskosten voor infrastructuur gedragen door de provincie Noord-Brabant (UEB) en het Ministerie van Economische Zaken (StiRea).

Financiering (bedragen in guldens)

Type financiering	Insta tie	Bedr ig
Infrastructuur terreinbreed		
- Wegen- en rioleringsfonds	Gemeente Roosendaal	onbekend
- Uitvoeringsprogramma Economisch Beleid	Provincie Noord-Brabant	500.000,-
- Aanvraag StiRea	Ministerie Economische Zaken	7.500.000,-

Een algehele kostenraming voor het vervolgtraject is nog niet beschikbaar.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

Er is een Stichting centrale energie-inkoop waarin 37 bedrijven in Roosendaal samenwerken. Daarnaast loopt er een project gericht op het gezamenlijk inzamelen van afval (70 bedrijven). Allerlei andere initiatieven worden besproken in de diverse overleggen, bijvoorbeeld vervoersmanagement, maar komen nog niet van de grond.

Waar dit kan wordt intensief ruimtegebruik gestimuleerd. In het nieuwe bestemmingsplan gaat het bebouwingspercentage omhoog en wordt de maximale bouwhoogte opgetrokken tot 12 meter. Verwacht wordt dat door de verandering van structuur van het te revitaliseren terreindeel (andere bedrijven in ander type gebouwen) er weliswaar geen ruimtelijk verdichting ontstaat, maar dat er wel veel meer arbeidsplaatsen zullen komen.

8. Conclusies

De revitalisering van Majoppeveld-Noord is wat later opgestart dan bijvoorbeeld Vosdonk, De Rietvelden en Kanaalzone. Gevolg hiervan is dat het proces zich momenteel nog in een eerste fase van uitvoering bevindt. Er is gekozen voor een grondige, fasegewijze herstructurering van het oudste gedeelte van het terrein. Sloop van enkele gebouwen is hier onafwendbaar om uiteindelijk te komen tot een betere ruimtelijke uitstraling en een efficiënter ruimtegebruik. Echter, de grootste winst die wordt verwacht geldt ten aanzien van het aantal arbeidsplaatsen. Initiatieven gericht op een duurzamer gebruik en beheer van het terrein komen van de grond, maar zijn veelal nog niet concreet. Belangrijk is dat deze zaken terreinbreed of gemeentebreed worden aangepakt. Hiervoor is wel voldoende draagvlak nodig onder de aanwezige bedrijven. Majoppeveld-Noord heeft ook ten aanzien van dit punt nog wel een weg te gaan.

7. Herstructurering Moleneind/Landweer – Oss

1. Algemene typering terrein

Moleneind en Landweer zijn twee aaneengesloten bedrijventerreinen die tegen het centrum van Oss aanliggen. Aan de westkant van Landweer grenst een derde terrein, namelijk Danenhoef. Aan de noordzijde worden de terreinen begrensd door de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Nijmegen. Het centraal station van Oss ligt op loopafstand van Moleneind. Aan de noordkant, westkant en zuidkant van Moleneind liggen woonwijken.

Moleneind is vanaf de jaren dertig ontwikkeld en telt momenteel 64 hectaren. Op Landweer, dat 82 hectaren groot is, zijn pas vanaf de jaren zestig kavels uitgegeven. Beide terreinen zijn inmiddels volledig uitgegeven.

In totaal zijn op beide terreinen circa 78 bedrijven in 130 vestigingen gehuisvest. Hier zijn meer dan 7.600 personen werkzaam. Op Moleneind zijn voornamelijk grote bedrijven gevestigd (milieucategorieën 1–5). Landweer kent meer middelgrote bedrijven (milieucategorieën 1- 4). De industrie – op Moleneind met name de farmaceutische en de voedings- en genotmiddelenindustrie en op Landweer in hoofdzaak de elektronica en verpakkingindustrie – voert op beide terreinen de boventoon voor wat betreft het aantal banen. Op Moleneind geldt dit ook voor het aantal vestigingen en dat is uitzonderlijk, omdat meestal het aantal handels- en reparatiebedrijven veruit het hoogst is.

Moleneind wordt gedomineerd door Organon en Diosynth, beide onderdeel van Akzo Nobel. Het Akzo-aandeel in hectaren bedraagt circa 45%. Naast Akzo Nobel hebben de Zwanenberg Groep (Swanfood), Desso, Van den Bergh (Unilever) en Continental Can Benelux ook een betrekkelijk grote omvang. Met de genoemde bedrijven heeft Moleneind een regionale tot bovenregionale uitstraling.

Landweer heeft zoals gezegd minder grote bedrijven binnen haar grenzen. Philips Lighting is de grootste vestiging.

Uit het jaarlijkse onderzoek ‘Toplocaties van Nederland’, uitgevoerd door TNO Inro komt naar voren dat Moleneind en Landweer tot de meest rendabele bedrijventerreinen van de Nederlandse industrie behoren. In de afgelopen vijf jaar is per vierkante kilometer 390 miljoen gulden aan toegevoegde waarde gerealiseerd. Oss bezet hiermee de vierde plaats na Rotterdam, Eindhoven en Geleen.

Productiestructuur bedrijventerrein Landweer

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aandeel werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	17	1.640	77,6
Bouwnijverheid	6	100	4,9
Handel en reparatie	41	210	9,8
Horeca	0	0	1,2
Vervoer, opslag en communicatie	3	30	0,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	18	130	5,8
Kwartaire dienstverlening	3	10	0,3
Totaal	88	2.120	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Productiestructuur bedrijventerrein Moleneind

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	14	5.420	96,3
Bouwnijverheid	1	5	0,1
Handel en reparatie	14	70	1,2
Horeca	0	0	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	0	0	0,0
Financiële en zakelijke dienstverlening	9	80	1,5
Kwartaire dienstverlening	5	50	1,0
Totaal	43	5.625	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Moleneind-Landweer betreft een revitalisering. Officieel wordt het proces bestempeld als *duurzame ontwikkeling met een revitaliseringsdoelstelling*. Dit laatste geeft aan dat ingrepen die nu worden gedaan op termijn niet wederom noodzakelijk mogen zijn. De kwaliteit moet, onder andere door een goed beheer, gewaarborgd blijven.

3. Fasering en proces herstructurering

De duurzame revitalisering van Moleneind en Landweer heeft aangevangen in 1998, nadat de gemeente reeds in 1994 de eerste stap in die richting had gezet. In 1998 is door middel van interviews met bedrijven op Moleneind een wensen- en behoefteninventarisatie uitgevoerd (fase A). Deze had met name betrekking op de implementatie van duurzame toepassingen, zoals een collectief afvalcontract, gezamenlijke energie-inkoop en de realisatie van een gezamenlijke parkeer- en opslagplaats. Tevens is gekeken naar de bereidheid om samen te werken (bijvoorbeeld op het gebied van kinderopvang, beveiliging). De uitkomsten zijn verwerkt in een Masterplan (fase B). Dit plan van aanpak is opgesteld door een zogenaamde 'Initiatiefgroep', waarin met name de grote bedrijven, de gemeente Oss, de Kamer van Koophandel Oost-Brabant en het PIT zijn vertegenwoordigd. Voor dit Masterplan is ook gebruik gemaakt van een aanvullende enquête die is voorgelegd aan ondernemers op beide terreinen.

In het Masterplan wordt het doel van de duurzame revitalisering omschreven als:

“.. te komen tot een vernieuwingsprogramma voor de bedrijventerreinen Moleneind en Landweer op het gebied van ruimte, ecologie en parkbeheer. Bedrijfsleven en overheid zoeken daarbij gezamenlijk naar mogelijkheden om economische groei, versterking van de concurrentiekracht van het bedrijfsleven en de toename van de werkgelegenheid op het terrein te combineren met een verdere afname van de milieubelasting en een efficiënter ruimtegebruik.”

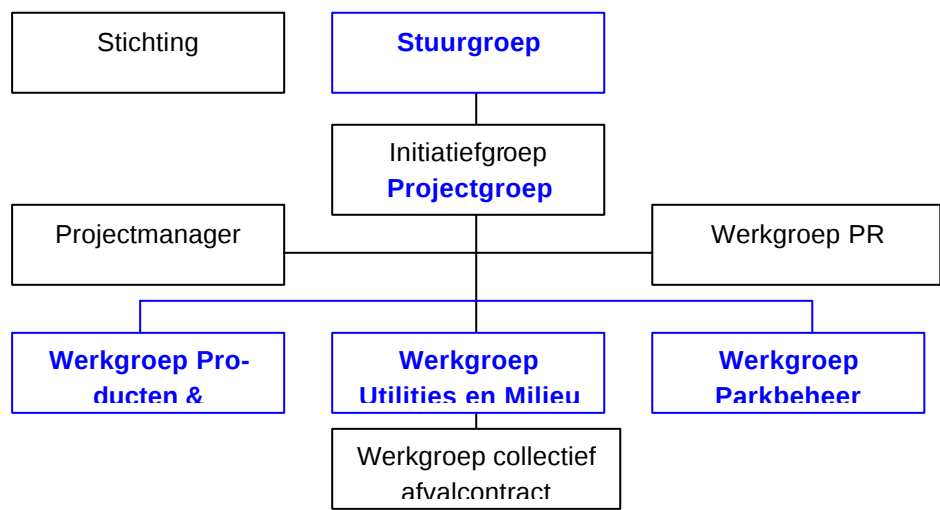
In fase C (2001-2002) moeten de geïnventariseerde projecten worden uitgewerkt en de haalbare projecten worden gerealiseerd.

De bedrijven op Moleneind en Landweer worden deels vertegenwoordigd door twee gemeentebreed opererende ondernemersverenigingen, namelijk de OIK (Ossche Industriële Kring) en TIBO (Toekomst In Bedrijven Oss). Beide terreinen kennen geen terreinspecifieke ondernemersvereniging.

Om het revitaliseringproces te structureren, is een initiatiefgroep gevormd. De gemeente heeft hierin slechts een adviserende rol. Het daadwerkelijke procesmanagement is in handen van een externe projectleider. Voor de verkenning van de mogelijkheden en de concrete uitwerking c.q. implementatie zijn 3 werkgroepen in het leven geroepen: Utilities en Milieu, Parkbeheer en Diensten en Producten.

In de operationele fase (fase C) zal de initiatiefgroep worden getransformeerd tot projectgroep en zal tevens een stuurgroep worden opgericht. Deze stuurgroep moet zorg dragen voor een noodzakelijk draagvlak bij overheden, bedrijven etc. De projectgroep heeft een coördinerende, monitorende en signalerende taak richting stuurgroep en werkgroepen (zie onderstaand schema). Op dit moment wordt erover gedacht om de projectgroep te laten vervallen en deze taken te integreren in de stuurgroep.

Figuur 1 Organogram huidige organisatie (fase A en B) en **gewenste organisatie (fase C)**



4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **gebrek aan uitbreidings- en schuifruimte***

Een van de grootste knelpunten op Moleneind/Landweer is de beperkte uitbreidingsruimte. Met name Diosynth en Organon (Akzo Nobel) groeien en investeren enorm. Wanneer er gronden vrijkomen, worden deze vrijwel onmiddellijk door deze bedrijven opgekocht/gehuurd. Organon heeft net een nieuw kantoor van 40 meter hoog in gebruik genomen en heeft recent een projectvoorstel ingediend voor het bouwen van een half ondergrondse parkeergarage.

Er zijn weliswaar uitbreidingsmogelijkheden op andere locaties binnen Oss, maar deze zijn beperkt als gevolg van een algehele druk op terreinen en gebouwen in Oss. Diosynth heeft reeds een gedeelte van haar productie (20 hectare) verplaatst naar 'De Geer'. Voor beide onderdelen van Akzo Nobel is met name het tekort aan kantoorruimte het meest stringent. De ontwikkeling van de spoorzone (Gasstraat), waarbij de bouw van kantoren staat gepland, zou uitkomst kunnen bieden. Het probleem van het tekort aan alternatieve locaties is het grootste knelpunt en vormt een integraal probleem dat op grotere schaal dan op terreinniveau moet worden gezien.

Strategische reserves zijn in beperkte mate aanwezig. Organon bezit de zogenaamde 'ponyweide', die zij het liefst zo snel mogelijk zou willen ontwikkelen. Daarvoor is echter de verhuizing van twee kleinere bedrijven noodzakelijk. Tot op heden is het nog niet gelukt om deze bedrijven uit te kopen.

Ten aanzien van de representativiteit wordt met name de uitstraling van het terrein naar buiten toe, ofwel de 'buitenkant' voor verbetering vatbaar aangemerkt. Er is een flagrant contrast tussen verzorgde binnenterreinen en de doorgaans matig tot slecht onderhouden openbare ruimte.

*Knelpunten milieu: **beperkte milieuruimte, bodemvervuiling en chemisch afval***

Ten aanzien van het milieu zijn enkele knelpunten waarneembaar. Hoewel de op Moleneind gevestigde bedrijven milieuzaken zelf goed aanpakken - Diosynth brengt zelfs periodiek een milieukrant uit, waarin de emissies en de geboekte milieuwinst zijn opgenomen – is er sprake van bodemverontreiniging en doen zich problemen voor ten aanzien van de legionellabestrijding en de opslag van chemisch afval .

Wat daarnaast als knelpunt is aan te merken, is de beperkte milieuruimte als gevolg van de nabijheid van woonwijken. Met de huidige geur- en stankcirkels kan niet meer in de richting van de woonwijken worden uitgebreid. Bedrijven doen er alles aan om de overlast voor de buurt te beperken.

*Knelpunten infrastructuur: **bestrating (gedeelte), bewegwijzering, parkeren openbare weg***

De bereikbaarheid van het terrein is per openbaar vervoer matig en per auto of per fiets goed. Voor zowel personenauto's als vrachtwagens zouden de entrees verbeterd moeten worden. De belangrijkste ontsluiting voor Moleneind en Landweer is in de toekomst de Gasstraat Oost die direct uitkomt op de N329, de Kantsingel kruist en direct toegang geeft tot de meeste bedrijven. De Kantsingel doorkruist Moleneind en Landweer en zal naar de toekomst een belangrijke weg blijven voor het lokale verkeer van en naar bedrijven. Tevens vormt de Kantsingel de directe verbinding van Moleneind/Landweer met Elzenburg en het havengebied. Aan de westelijke zijde blijft de hoofdentree van Organon aan de Molenstraat een belangrijke toegang vormen.

De wegeninfrastructuur moet worden verbeterd op bepaalde delen van het terrein, onder andere de Gasstraat Oost, de Gasstraat en de Industrielaan. De initiatiefgroep onderzoekt momenteel met de werkgroep Parkbeheer en de gemeente hoe dit op korte termijn projectmatig kan worden aangepakt. Verder is een betere bewegwijzering op het hele terrein gewenst. Dit laatste heeft de hoogste prioriteit in de werkgroep Parkbeheer. Er is een nieuwe projectgroep gevormd die gaat onderzoeken welke mogelijkheden en wensen er zijn, en hoe een en ander gerealiseerd kan worden. Naast de bewegwijzering is ook de verlichting toe aan verbetering.

Parkeerproblemen worden voor een groot deel al onderling opgelost (door middel van het (tijdelijk) huren van elkaars grond). Desalniettemin wordt op bepaalde delen van het terrein (spoorzone, bij

Desso) op de openbare weg geparkeerd. In het algemeen wordt parkeren met name op Moleneind als een zeer groot probleem ervaren.

*Knelpunten voorzieningen: **kinderopvang, beveiliging***

Moleneind en Landweer worden collectief beveiligd door de VNV. Hiervan is echter lang niet ieder bedrijf lid. De grotere bedrijven, zoals Organon, Diosynth, Van den Bergh etc. beschikken over een eigen beveiliging. Een groter draagvlak voor de collectieve voorziening is gewenst. Kinderopvang, een was- en strijkservice en een voorziening voor centraal tanken zijn zaken waarvoor de ondernemers collectieve contracten willen afsluiten. Kinderopvang vindt nu tijdelijk plaats op het terrein Danenhoef. Op dit moment lopen er via de werkgroep Producten & Diensten initiatieven om tot een specifiek op de terreinen gerichte kinderopvang te komen. Service en facility points worden vaak op nieuwe terreinen aangelegd. Op Moleneind en Landweer bestaan hiervoor dan ook geen initiatieven. Ditzelfde geldt voor horecavoorzieningen die vaak in grotere bedrijven al aanwezig zijn en die voor kleinere bedrijven in de aangrenzende binnenstad van Oss voorhanden zijn. Akzo wil wel op eigen terrein sportfaciliteiten voor haar werknemers accommoderen.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **lagere bereidheid kleinere bedrijven (m.n. Landweer)***

De samenwerking tussen gemeente en bedrijven(verenigingen) verloopt goed. Op Moleneind, dat hoofdzakelijk grote bedrijven telt, is het draagvlak wat groter dan op Landweer. Dit vindt mede zijn oorzaak in het feit dat er op Landweer tweemaal zoveel bedrijfsvestigingen zijn. De organisatiegraad van het TIBO (de vereniging voor het midden- en kleinbedrijf) is laag op Moleneind en Landweer.

Met betrekking tot de bouwkundige staat van bedrijfspanden en de groenvoorziening op de eigen terreinen kan worden gezegd dat ondernemers momenteel werken aan een mooie aankleding. Een recent op het terrein gevestigde kantooronderneming wist zelfs de Welstandsprijs in de wacht te slepen.

De riolering op het terrein is getransformeerd tot een gescheiden stelsel.

5. Potenties

Om de potenties voor Moleneind en Landweer te verkennen, is gebruik gemaakt van enquêtes en workshops. Als kansrijke projecten zijn vervolgens in het Masterplan opgenomen:

Utilities/Milieu

- gezamenlijke energie-inkoop (elektriciteit en gas);
- gezamenlijke energieopwekking. Is op dit moment nog niet interessant;
- uitwisseling kennis en ervaring bij good-housekeeping;
- uitwisseling restwarmte;
- gezamenlijk afvalcontract. De realisatie hiervan is inmiddels in een vergevorderd stadium;
- hergebruik verpakkingen;
- gezamenlijke bodemsanering. Er bestaat reeds een werkgroep bodem, die bodemvervuiling monitoort om te voorkomen dat deze zich verder uitbreidt.

Parkbeheer

- gezamenlijke bestrijding brand en calamiteiten;
- samenwerking telematica;
- collectieve parkeervoorziening (Moleneind);
- gezamenlijke opslag van goederen;
- gezamenlijke uitbesteding van onderhoud aan gebouwen en installaties.

Producten en diensten

- gezamenlijke energie-inkoop (elektriciteit en gas) (wordt momenteel onderzocht);
- gezamenlijke kinderopvang (besprekingen aangaande terreingerichte organisatie hiervan zijn inmiddels gaande);
- collectieve beveiliging;
- gezamenlijke personeelspool;
- vervoersmanagement;
- gezamenlijke inkoop producten en diensten (beveiliging, personeel, kantoorartikelen, schoonmaakdiensten, telecom)

Een volledig parkmanagement zou bij bedrijven op Moleneind positief worden ontvangen, maar om dit goed te regelen, is verandering binnen de politiek noodzakelijk. Geld dat nu door ondernemers wordt afgedragen aan de gemeente, die het vervolgens indirect voor het onderhoud van het terrein aanwendt, zou dan in handen van de ondernemers moeten blijven. De financiële stromen zouden dus niet langer via de overheid moeten lopen.

6. Kosten

Het karakter van het revitaliseringproces van Moleneind/Landweer wijkt af van de meeste andere cases. In tegenstelling tot die cases waar de cosmetische aanpak in de beginfase de nadruk kreeg, wordt op Moleneind/Landweer juist nadrukkelijk aandacht besteed aan het proces en het procesmanagement. Dit komt terug in de begroting en de kostenoverzichten (zie onderstaande tabellen). Fysieke ingrepen zijn vooralsnog niet terug te vinden (deze moeten grotendeels ook nog gaan plaatsvinden).

De subsidiemogelijkheden voor het ‘proces tussen de oren’ zijn beperkt in verhouding tot de financiële bijdragen voor de uitvoering van infrastructurele en andere fysieke maatregelen. Voor een provinciale herstructureringsmaatschappij zou het wellicht nuttig zijn om in het kader van procesbegeleiding eens nader te kijken naar deze kosten en aan te geven hoe deze kosten kunnen worden beoordeeld, zodat er ook subsidie voor kan worden aangevraagd.

Projectbegroting fase A en B Moleneind/Landweer (bedragen in guldens)

Kostenpost	Bedrag
Uren projectmanagement	91.674
Extra uren projectmanagement	28.648
Nieuwsbrief	1.500
Informatiebijeenkomst	1.731
Externe adviseur	7.500
Opstart fase C	23.713
Totaal (out of pocket)	154.766
Inbreng door particulieren	102.600
Totaal kosten	257.366

Fase A en B zijn voornamelijk door de Gemeente Oss en de Provincie Noord-Brabant bekostigd. Daarnaast is subsidie ontvangen van Novem (in het kader van het project Duurzame Bedrijventerreinen) en van Stichting Integraal. Het bedrijfsleven heeft met name geïnvesteerd in de vorm van uren door het ter beschikking stellen van mensen voor de werkgroepen en het bijwonen van bijeenkomsten.

Financiering daadwerkelijk gemaakte kosten (bedragen in guldens)

Omschrijving	Gefinancierd door:	Bedrag
Fase A en B	Gemeente Oss en Provincie Noord-Brabant	76.770
	Initiatiefgroep (uren bedrijven, Kamer van Koophandel en PIT)	155.730
	Novem subsidie	68.000
	Subsidie Stichting Integraal	10.000
Totaal		310.500

In fase C moeten kosten worden gemaakt voor het huisvesten en het functioneren van het projectmanagement. De out of pocketkosten stijgen hierdoor met meer dan 100.000 gulden. De inbreng van particulieren wordt constant verondersteld.

Voor de implementatie van fase C is inmiddels van de gemeente een subsidie ontvangen van € 65.000. De Kamer van Koophandel heeft voor dit traject € 4.500 bijgedragen. Het is de bedoeling dat het projectmanagement zichzelf uiteindelijk via uitvoering van projecten terugverdient. De bijdragen van gemeente en provincie zullen geringer zijn dan in fase A en B.

Projectbegroting fase C Moleneind/Landweer (bedragen in guldens)

Kostenpost	Bedrag
Uren projectmanagement	150.000
Secretariaat	35.000
Bedrijfsruimte: huur en inrichting	32.200
Vergaderkosten	1.000
Accountantskosten	2.500
Drukwerk en PR	35.000
Externe adviseur	15.000
Totaal (out of pocket)	270.700
Inbreng door particulieren	102.600
Totaal kosten	373.300

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

In de werkgroep Utilities en Milieu worden een aantal duurzame projecten uitgewerkt. Onder '5. Potenties' zijn de kansrijk geachte projecten aangegeven. Hieronder worden de reeds opgepakte projecten kort besproken.

Een eerste gezamenlijk project dat inmiddels bijna is afgerond betreft het collectief inzamelen van afval. Hiervoor is recent een raamcontract afgesloten. Op dit moment wordt onderzocht of tevens gezamenlijke contracten voor gas en elektra (energie) kunnen worden afgesloten.

Een gezamenlijk beheer en onderhoud van gebouwen en groen staat nog niet gepland.

De twee terreinen hebben beide een apart bestemmingsplan. Een nieuw bestemmingsplan moet de mogelijkheden voor bijvoorbeeld hoger en dieper bouwen vergroten. Het initiatief van Akzo om een half ondergrondse parkeerplaats te bouwen is een stap in de richting van efficiënter bodemgebruik.

8. Conclusies

De duurzame revitalisering van Moleneind/Landweer heeft een zeer duidelijk procesmatig karakter. In de eerste twee fasen (fase A en B) heeft het proces 'tussen de oren' ofwel het verkrijgen van draagvlak voor allerlei maatregelen prioriteit gehad. Het idee hierachter is dat duurzame oplossingen pas een kans krijgen wanneer betrokkenen helder voor ogen staat waarom bepaalde maatregelen noodzakelijk of wenselijk zijn. Gebleken is dat met name de grote bedrijven op Moleneind en Landweer zich zeer welwillend tonen ten aanzien van een meer duurzame aanpak.

Kenmerkend voor de nadruk op het proces is het feit dat de in paragraaf 6 weergegeven kosten voor fase A en B (maar ook voor de huidige fase C) geheel zijn terug te voeren op projectmanagement.

De 'cosmetische' ingrepen zullen in de komende jaren moeten plaatsvinden. Gezien het grote draagvlak dat inmiddels aanwezig is, bestaan er goede kansen van slagen. Opgemerkt moet hierbij echter worden dat (financiële) ondersteuning van de overheid in het proces en de projectkosten de eerstvolgende jaren waarschijnlijk nog noodzakelijk zal blijken.

Moleneind/Landweer zal met de geplande strook kantoren aan de kant van het NS-station en met een blijvende procesbegeleiding vanuit de overheid zoals die tot heden heeft plaatsgevonden, een aantrekkelijk bedrijventerrein kunnen blijven. Voorwaarde is wel dat de bereikbaarheid van beide terreinen op peil blijft. Hiervoor zullen infrastructurele maatregelen onvermijdelijk zijn.

8. Herstructurering De Rietvelden – 's-Hertogenbosch

1. Algemene typering terrein

De bedrijventerreinen-combinatie 'De Rietvelden - De Vutter - Veemarktkade' is gesitueerd in het noordwesten van 's-Hertogenbosch. Uitgifte heeft vanaf de jaren vijftig plaatsgevonden, al moet worden gezegd dat de veemarkt die op het terrein is gevestigd, al in de jaren dertig in bedrijf was. Het terrein De Rietvelden beslaat inmiddels circa 300 hectare. Een gedeelte (circa de helft) is bestempeld als nat terrein.

Op De Rietvelden-De Vutter bevinden zich circa 450 vestigingen (voor De Rietvelden alleen zal dit aantal circa 350 bedragen). Binnen deze vestigingen zijn ruim 8.400 mensen werkzaam. Het terrein is daarmee verantwoordelijk voor een substantieel gedeelte van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de Brabantse hoofdstad.

De bedrijfsvestigingen op het terrein variëren in grootte, dat wil zeggen in omvang van het personeelsbestand, maar ook in termen van grondoppervlak. De grootste werkgever en tevens het bedrijf dat ten aanzien van het grondoppervlak een dominante positie inneemt op het terrein, is Heineken. Daarnaast behoren bedrijven als Cehave, Tyco Electronics, Schadébo en FCI Electronics tot de grootste banenverschaffers. De bedrijvigheid op het terrein heeft een duidelijke regionale focus. Dit geldt ook voor de werknemers.

De Rietvelden is een gemengd en gemêleerd bedrijventerrein waar veel verschillende activiteiten vertegenwoordigd zijn. Het terrein wordt aangeduid als een categorie 5 terrein. Dat wil zeggen dat er overwegend zware activiteiten (in termen van milieubelasting) kunnen plaatsvinden. Relatief de meeste banen (3.600) behoren tot de industriële sector. Daarnaast is een relatief groot aantal personen werkzaam in de sector handel en reparatie (met name garagebedrijven). Ook de overige sectoren binnen de commerciële dienstverlening tellen samen nog ruim 1.600 werknemers. Voor wat betreft het aantal vestigingen spant de handelssector met een aandeel van bijna 40% de kroon (zie onderstaande tabel). De financiële en zakelijke dienstverlening scoort met 123 vestigingen ook nog bijzonder hoog.

Productiestructuur bedrijventerrein Rietvelden

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	79	3.630	43,1
Bouwnijverheid	31	620	7,4
Handel en reparatie	171	2.190	26,0
Horeca	2	5	0,1
Vervoer, opslag en communicatie	25	750	8,8
Financiële en zakelijke dienstverlening	123	890	10,6
Kwartaire dienstverlening	21	340	4,1
Totaal	452	8.425	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van De Rietvelden betreft een revitalisering: het terrein behoudt haar huidige bedrijvenfunctie. Echter, in het gedeelte dat wordt aangemerkt als natte zone wensen gemeente en ondernemers logistieke activiteiten (verder) te bevorderen en te concentreren om optimaal van de modal split (weg – water – spoor) gebruik te maken. Er is zogenoemd sprake van segmentering. Doel is het vestigen van een logistiek complex. Er is echter geen sprake van herprofilering, omdat logistieke bedrijvigheid reeds op het terreingedeelte aanwezig is. Ontwikkeling van kantoorachtige activiteiten is bijvoorbeeld dan ook niet gewenst.

De revitalisering betreft het upgraden van het gehele terrein door een grootschalige opknapbeurt (in combinatie met de aangrenzende terreinen De Vutter en Veemarktkade). Deze opknapbeurt heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden en is inmiddels grotendeels gereed. Voor de komende periode wordt ingezet op het verplaatsen van een aantal bedrijven die de ontwikkeling van een logistiek complex belemmeren. De focus ligt daarbij op het natte gedeelte dat circa 50% van het gehele terrein 'De Rietvelden' inneemt.

3. Fasering en proces

Aan het einde van de jaren tachtig/begin jaren negentig ontstonden er problemen op De Rietvelden. Een geplande bedrijvigheid bleek een bedreiging te vormen voor de bodemkwaliteit (en daarmee voor de kwaliteit van het grondwater die gebruikt werd door de gevestigde foodindustrie). De gemeente besloot in overleg met de provincie in deze tijd tot een aanpassing van het bestemmingsplan, waarin geregeld werd dat nieuwe bodembedreigende activiteiten niet meer werden toegelaten en dat aan de zittende bodembedreigende bedrijven een zeer beperkte uitbreidingsruimte werd gegeven. Deze maatregel werd goedgekeurd door provincie en bedrijfsleven.

In 1992 werd door de ondernemersvereniging en de gemeente geconstateerd dat het terrein er niet meer zo representatief uitzag en dat een 'cosmetische aanpak' noodzakelijk was. De wegenstructuur, de parkeer- en groenvoorziening, de overige (tevens ondergrondse) infrastructuur en de bewegwijzering moesten aan een upgrading worden onderworpen. In de periode 1992 – 1999 heeft om deze reden een grootschalige opknapbeurt plaatsgevonden.

In 1996 werd daarnaast door gemeente, provincie, Kamer van Koophandel en de ondernemersvereniging een intentieverklaring ondertekend om te komen tot een duurzame aanpak van het terrein. Dit betekende dat ook de gevestigde ondernemers zich bezig gingen houden met de toekomst van De Rietvelden. In de eerste plaats namen zij hun verantwoordelijkheid voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld door de verzorging van hun eigen panden aan te pakken. Daarnaast werden gezamenlijke projecten om een beter evenwicht te krijgen tussen milieu en economie geïnitieerd, zoals vervoersmanagement, samenwerking op gebied van energie, warmte, water, collectieve faciliteiten en collectief beheer.

In 1997 werden zes werkgroepen gevormd die de kansen en mogelijkheden voor (verbetering van) onder andere terreinbeheer, utilities en milieu, vervoersmanagement en logistieke bedrijvigheid moesten gaan onderzoeken. Om de operatie te leiden, waren een stuur- en projectgroep geformeerd. De werkgroepen kwamen hieronder te hangen. In de werkgroepen namen (en nemen) zowel gemeente als bedrijfsleven deel. De inventarisatie van behoeften en kansen resulteerde in 1997 in het Masterplan De Rietvelden – De Vutter - Veemarktkade.

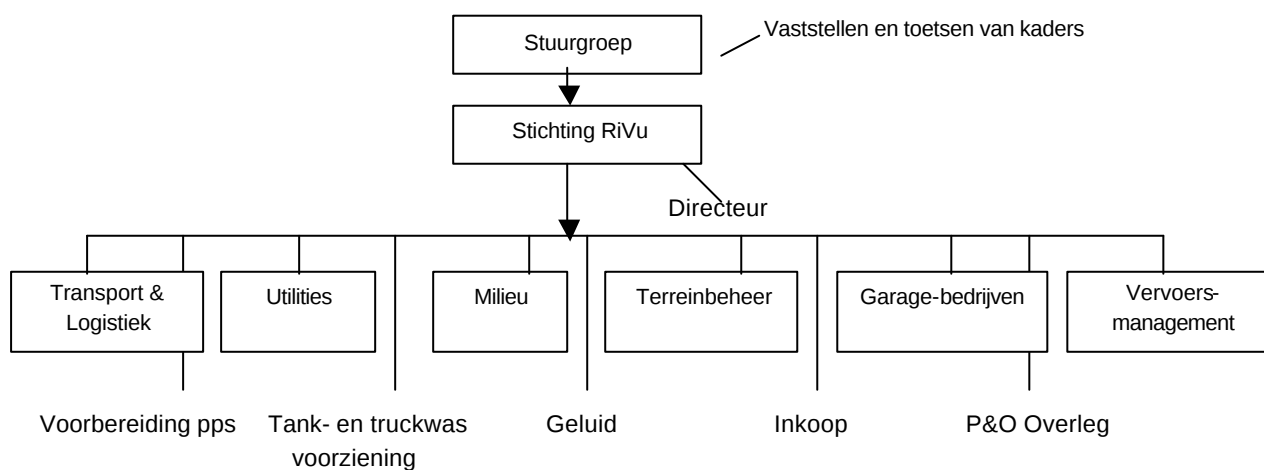
De duurzame revitalisering van De Rietvelden werd een landelijk boegbeeldproject. Het drieledige doel werd omschreven als:

- ontlasting van het milieu;
- het creëren van economisch voordeel door gezamenlijke inspanningen;
- een efficiënter ruimtegebruik.

Om het duurzame revitaliseringproject een inbedding te geven werd in 1999 de Stichting Duurzame Revitalisering Bedrijventerrein De Rietvelden – De Vutter – Veemarktkade (kortweg Stichting RiVu) opgericht met als leidraad van, voor en door bedrijven.

In onderstaand schema is de organisatiestructuur van het duurzame revitaliseringproject de Rietvelden weergegeven.

Figuur 1 Organisatiestructuur Revitalisering Rietvelden



Naast de onderzoeken die binnen de gevormde werkgroepen plaatsvonden, werden door een extern bureau de mogelijkheden voor de sector logistiek en transport op het natte gedeelte van het terrein onderzocht. In het rapport, getiteld "Logistieke en ruimtelijk-economische strategie van de Rietvelden" werd aandacht besteed aan de uitbreiding van de reeds aanwezige containerterminal en aan de mogelijkheden voor de aanleg van een spoorterminal (een spoorlijn was reeds aanwezig).

Om in de toekomst te komen tot een logistiek centrum op de Rietvelden is een bepaalde mate van segmentering noodzakelijk. Bedrijven zullen moeten worden uitgeplaatst om de relaties en verbindingen tussen gevestigde transport- en logistieke ondernemingen optimaal te laten verlopen en VAL-activiteiten mogelijk te maken. Het proces van uitplaatsen van bedrijven vergt veel tijd en geld en vormt daarom een van de vertragende factoren in het duurzame revitaliseringproces. Grondeigendom is een cruciale factor: zonder medewerking van grondeigenaren valt er weinig te beginnen. Overigens hebben in een eerder stadium de benodigde bodemsaneringsprocessen al geresulteerd in de nodige vertraging.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden** en **strategische reserves***

Het bedrijventerrein 'De Rietvelden' is helemaal uitgegeven. Als gevolg daarvan is er geen sprake van moeilijk uitgeefbare kavels, noch van structurele leegstand. Het bedrijfsverloop is laag, de hoofdbedrijven blijven op hun oorspronkelijke locatie gevestigd. Uitzondering is het bedrijf Würth dat vanwege beperkte uitbreidingsmogelijkheden is verplaatst naar het terrein 'De Brand'. Deze reden, gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, geeft het eerste knelpunt aan waar bedrijven op de Rietvelden tegenaan lopen. Doordat het terrein vol is en er weinig tot geen kavels braak liggen zijn de mogelijkheden om de bedrijfsactiviteiten uit te breiden beperkt. Binnen 's-Hertogenbosch bestaan schuifmogelijkheden, maar die zijn beperkt en niet op elk type bedrijvigheid van toepassing. Inmiddels hebben enige bedrijven (Cehave, Tyco) in 2002 aangegeven onder invloed van de economische omstandigheden de bedrijvigheid in te krimpen.

In tegenstelling tot leegstand en braakliggende kavels is op de Rietvelden wel sprake van een redelijke voorraad strategische reserves: grond die door bedrijven wordt aangehouden met het oog op toekomstige uitbreidingen, maar die op dit moment niet wordt gebruikt. Cehave en Heineken (het betreft hier het zogenaamde Michelin-terrein) zijn twee voorbeelden van bedrijven met strategische reserves. Met beide bedrijven wordt gesproken over het gebruik van deze grond.

De marktpositie van het terrein was goed en is goed gebleven als gevolg van een grootschalige revitalisering van met name de openbare ruimte. De representativiteit is daarmee verbeterd en (verdere) verpaupering is tegengegaan.

*Knelpunten milieu: **bodemverontreiniging, geluidscontourenproblematiek***

Op het vlak van milieu spelen twee knelpunten, namelijk bodemverontreiniging en geluidsoverlast. In 1993-1994 heeft op de Rietvelden een provinciale pilot-studie naar bodemverontreiniging plaatsgevonden. Vanaf dat moment zijn die delen van het terrein waar de verontreiniging verontrustend was, clustergewijs gesaneerd. De voormalige locatie van een aantal olieopslagtanks is nu na 2,5 jaar saneren bijna gereed om opnieuw te worden uitgegeven.

Geluidsoverlast betreft in dit geval niet zozeer de overlast in praktijk als wel de theoretische contouren. Het theoretisch maximum is bijna bereikt, waardoor belemmeringen ontstaan voor nieuw te huisvesten activiteiten en uitbreiding van bestaande activiteiten. Dat de contourenproblematiek een grote rol speelt, is onder meer het gevolg van de uitbreiding van woningbouw in de buurt van het terrein en de bouw van een verzorgingshuis op niet al te grote afstand. De Stichting wenst nu in overleg met ministerie van VROM, provincie en gemeente te komen tot een geluidsbeheerssysteem.

Van bovenmatige stank- en stofoverlast is geen sprake. Voor het in kaart brengen van eventuele milieuonveilige activiteiten loopt momenteel in samenwerking met de brandweer een onderzoek in het kader van een risicoinventarisatie. Er wordt met name gekeken naar de aanwezigheid van gevaarlijk stoffen (o.a. ammoniak) in de koelopslag en andere chemische stoffen, en naar de wijze waarop veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Vooralsnog zijn er geen alarmerende activiteiten bekend.

*Knelpunten infrastructuur (intern en extern): **bereikbaarheid openbaar vervoer, congestie A2***

Zowel ten aanzien van de bereikbaarheid per openbaar vervoer als de bereikbaarheid over de weg kunnen knelpunten worden onderscheiden. De bereikbaarheid per openbaar vervoer beperkt zich tot een gedeelte van de Rietveldenweg (de hoofdweg van het terrein). Er zijn gemeentelijke plannen voor een spitsbus, maar een dergelijke bus vormt geen oplossing voor mensen die in ploegendiensten werken en voor die gebieden waar geen openbaar vervoer voorhanden is. Om deze reden wordt ook nagedacht over deeltaxi's voor woon-werkverkeer (vraaggestuurd openbaar vervoer).

De bereikbaarheid van het terrein voor personenauto's en vrachtwagens via de A59 en de A2 wordt met name in de spits bemoeilijkt door congestie. De aanleg van een randstructuurweg (zuidwest tangent) zou de verkeersdruk enigszins kunnen verlichten.

Voor de bereikbaarheid per water en per spoor zijn goede verbindingen aanwezig. De bereikbaarheid per water is fors verbeterd door een fasegewijze uitbreiding van de aanwezige containerterminal. Voor het gebruik van de railinfrastructuur worden op dit moment plannen uitgewerkt (zie punt 4 potenties).

De bereikbaarheid per fiets is tenslotte verbeterd door de aanleg van vrij liggende fietspaden.

Ten aanzien van de interne infrastructuur zijn anno 2002 weinig knelpunten meer aanwezig. Veel van de problemen die in het begin van de jaren negentig op dit vlak speelden zijn aangepakt door middel van groot onderhoud. In de periode 1992 – 1996 is onder andere gekomen tot:

- een huisstijl voor het terrein (bewegwijzering, straatmeubilair)
- een doeltreffend bewegwijzeringsstelsel
- een herinrichting van de hoofdassen
- een upgradering van de groenvoorziening
- oplossingen voor parkeerproblemen in de bedrijfsstraten

Dit heeft geleid tot een kwalitatief goede bestrating en bewegwijzering. Parkeren en laden en lossen geschiedt voortaan weer op eigen terrein. Voorheen kampten met name garagebedrijven aan de Rietveldenweg met een tekort aan laad- en losvoorzieningen. Inmiddels zijn daarvoor laad- en loshavens aangelegd

Wel is nog op een aantal plaatsen sprake van verkeersonveilige situaties. Zo hebben zich op enkele wegen die tot de hoofdwegenstructuur en door het bedrijventerrein lopen in het recente verleden ongelukken met dodelijke afloop voorgedaan. De ontsluiting van het beurs- en evenementen complex de Brabanthallen moet hier worden verbeterd.

Om de cosmetische aanpak van het terrein te voltooien zal in de nabije toekomst (2003) nog een deel van de Rietvelderweg op de schop gaan. De fundering voldoet daar niet meer.

*Knelpunten voorzieningen: **free-riderprobleem bij coll. beveiliging, verkennende studies***

Voorzieningen zijn op en nabij de Rietvelden in voldoende mate aanwezig. De groenvoorziening is tijdens de revitalisering aangepakt. Beveiliging en brandpreventie zijn of worden collectief geregeld. Hierbij is echter wel sprake van een free-ridersprobleem. Een aantal bedrijven weigert mee te betalen aan de terreinbeveiliging, maar profiteert daarentegen wel van de periodieke controles.

Voorzieningen als een postkantoor, horeca en detailhandel zijn niet op het terrein zelf, maar wel in het aangrenzende winkelcentrum Helftheuvel aanwezig. Naar de behoefte aan kinderopvang vindt momenteel een studie plaats. Gezien de aanwezigheid van een aantal bedrijven met relatief veel vrouwelijke werknemers, ligt de invulling van een dergelijke voorziening in de lijn der verwachting. Een andere werkgroep richt zich op de mogelijkheden voor een service of facility point i.r.t. het logistiek centrum.

Knelpunten samenwerking en beheer: riolering

De samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeente heeft met de oprichting van de Stichting RiVu een belangrijke impuls gekregen. Samenwerking tussen bedrijven onderling bestond al, zowel in overkoepelende vorm (Stichting Belangenbehartiging 's-Hertogenbosch) als naar geografische concentratie (Samenwerkingsverband RIVU). Van de ruim 400 ondernemers op de Rietvelden zijn er 180 lid van de plaatselijke ondernemersvereniging RIVU. Deze bedrijven zijn echter wel goed voor 95% van het totale grondoppervlak. Het grootste gedeelte van de bedrijven die geen lid zijn, behoren tot een beheersorganisatie of zijn gevestigd in een bedrijfsverzamelgebouw.

Gemeente en bedrijfsleven hebben op dit moment nog geen gezamenlijk beheersplan, al werkt de Stichting RiVu (met vertegenwoordigers van gemeente en bedrijfsleven) wel met een meerjarig projectplan.

Het beheer van groen wordt nu en in de toekomst door de gemeente aangepakt op basis van een medio negentiger jaren afgesproken beheersplan, waarin de kwaliteitsaspecten zijn vastgelegd.

Ten aanzien van zwerfvuil of de bouwkundige staat van gebouwen bestaan geen knelpunten. Wel is de riolering op termijn toe aan vernieuwing. Op dit moment ligt slechts op een gedeelte van het terrein een gescheiden stelsel. Een aantal bedrijven is hierop echter foutief aangesloten. Gewerkt wordt aan een verbetering van het gescheiden stelsel. Bedrijven die op de overige delen van het terrein zijn gehuisvest, wensen ook beschikking te krijgen over een gescheiden stelsel ten einde ook het regenwater gescheiden te kunnen afvoeren en daarmee een milieubijdrage te leveren.

4. Potenties

Na de grootschalige cosmetische aanpak van zowel De Rietvelden als De Vutter in de afgelopen jaren, richt de duurzame revitalisering van De Rietvelden - De Vutter zich wat betreft transport en logistiek nu op een specifiek gedeelte van de Rietvelden, namelijk het natte gedeelte. Op dit gedeelte wil men een logistiek centrum ontwikkelen. Dit houdt in dat er meer transport- en logistieke bedrijvigheid moet komen (ten koste van enkele zittende bedrijven die niet in deze sector werkzaam zijn). De logistieke sector kan op dit natte gedeelte sterk profiteren van de goede verbindingen via water, weg en (op termijn) rail.

Het terrein 'De Vutter' speelt in het verdere proces een bescheiden rol. Op dit terrein is met name dienstverlening gevestigd. In het kader van de revitalisering heeft alleen het verder vormgeven van parkmanagement de aandacht.

Om het logistieke centrum te realiseren zal de komende tijd alle aandacht moeten worden gericht op de volgende activiteiten:

- *De uitbreiding van de containerterminal.*

In 1995 heeft de Rietvelden de beschikking gekregen over een losse containerterminal. In de afgelopen jaren zijn er vier ontwikkelingsfasen afgerond. Deze uitbreidingen zijn onder andere tot stand gekomen met provinciale subsidie. Momenteel is men bezig met de vijfde uitbreidingsfase.

- *Het in gebruik nemen van aanwezige railinfrastructuur en realiseren van een spoorterminal.*

Op een groot gedeelte van de Rietvelden is railinfrastructuur aanwezig. Op dit moment is deze niet in gebruik. In de nabije toekomst (2002) wil de Stichting RiVu echter ter hoogte van het voormalig Michelin-terrein (nu in eigendom van Heineken) een spoorterminal realiseren. Er zal echter voldoende belangstelling vanuit het bedrijfsleven voor vervoer per spoor moeten zijn en de aansluiting van het spoor op het hoofdnet van de Nederlandse Spoorwegen moet geen problemen opleveren. De realisering van een spoorterminal vraagt tenslotte ook om de aanleg van een daarop afgestemde ontsluitingsstructuur. Deze structuur kan vervolgens ook meegenomen worden bij de plannen van de Brabanthallen (incl. ontsluiting, parkeren).

- *Het uitplaatsen van enkele bedrijven.*

Om een logistiek complex te realiseren zal een aantal aanwezige industriële bedrijven uitgeplaatst moeten worden. Dit uitplaatsen van bedrijven is echter het grootste knelpunt waar de Rietvelden op dit moment mee te maken heeft. Het verplaatsen van bedrijven is namelijk niet eenvoudig, zeker niet wanneer het bedrijven in een hoge milieucategorie of bedrijven die afhankelijk zijn van (bereikbaarheid over) water betreft. Van beide zaken is in dit geval sprake.

De bedrijven die men zou willen uitplaatsen zijn een betonbedrijf (gevestigd in de hoek waar ook de containerterminal ligt), een autoshrederinrichting en twee metaalrecyclingsbedrijven. Dit zijn milieucategorie 4-bedrijven. Voor dit type bedrijven zijn in 's-Hertogenbosch, maar ook daarbuiten de vestigingsmogelijkheden beperkt. Dit geldt nog sterker omdat deze bedrijven tevens zijn gebonden aan water.

Naast het feit dat de kenmerken van de betreffende bedrijven problemen met zich meebrengen, is ook geld een belangrijke hindernis. Zo is in het verleden al geprobeerd het betonbedrijf uit te kopen, maar deze verdubbelde haar vraagprijs ineens, waardoor het proces vastliep. De kans op het slagen van een operatie als een bedrijfsverplaatsing is volledig afhankelijk van de houding van de grondeigenaar. In veel gevallen komen gemeente en bedrijf er dan ook samen niet uit. Bovendien kan slechts een optimale herverkaveling plaatsvinden nadat een aantal bedrijven zijn gerealiseerd, hetgeen rentekosten en risico's gedurende het middellange proces met zich meebrengt.

- *Het terughalen van strategische reserves en uitgifte gesaneerde gronden*

Op dit moment voert de gemeente onder andere met Heineken en Cehave gesprekken om de door hun aangehouden strategische grond (opnieuw) in te zetten voor bedrijfsmatige activiteiten. Daarnaast kan de gemeente op korte termijn grond gaan uitgeven die in de afgelopen 2,5 jaar is gesaneerd. De gemeente heeft namelijk indertijd de verontreinigde kavel opgekocht van een bedrijf met olieopslagtanks. Nu kan deze grond worden uitgegeven aan logistieke bedrijven.

- *Verdere bevordering van vormen van parkmanagement*

Een logistiek complex biedt goede mogelijkheden voor een gezamenlijke en duurzame aanpak van activiteiten op het gebied van afval, energie, vervoer en onderhoud en beheer. Vandaar ook dat op dit gedeelte van het terrein initiatieven op het gebied van parkmanagement sterk wordt ondersteund.

Veel van bovenstaande initiatieven en activiteiten krijgen gestalte in de werkgroep Transport en Logistiek waarin de gemeente, Heineken, Cehave, enige logistieke dienstverleners en de containerterminal zijn vertegenwoordigd.

5. Kosten

Het revitaliseringproces is in feite op te splitsen in 1) het grootschalig onderhoud, waarbij de gemeente een trekkende rol heeft gespeeld op zowel uitvoerend als financieel vlak en 2) de duurzame revitalisering, waarbij ook het bedrijfsleven haar verantwoordelijkheid heeft genomen en is gaan participeren (ook financieel). In dit tweede gedeelte is de Stichting RiVu geïntroduceerd. Bedrijven nemen deel in deze stichting en maken in ruil gebruik van de faciliteiten die de Stichting biedt. De Stichting werkt voor 50% met geld van bedrijven. Het budget waarover de Stichting beschikt, bedraagt circa 200.000 gulden.

Projectbegroting de Rietvelden Fase 1 (bedragen in guldens)

Omschrijving	Bedrag
Kosten	34.600.000
Opbrengsten (grondverwerving)	25.500.000
w.v. gemeente	21.000.000
bedrijfsleven	4.000.000
Tekort	9.100.000

In fase 1 is zoals hieronder weergegeven, gebruik gemaakt van Stirea-geld. Daarnaast heeft de gemeente een provinciale bijdrage uit hoofde van het Uitvoeringsprogramma Economisch Beleid ontvangen. Ook is NOVEM-geld verkregen voor het uitvoeren van enkele haalbaarheidsonderzoeken op het vlak van duurzaamheid. Het bedrijfsleven heeft onder andere het onderzoek van Buck Consultants International naar de mogelijkheden voor een logistiek centrum en het onderzoek naar de kwaliteit van de aanwezige telecommunicatie-infrastructuur gefinancierd.

Dekking Fase 1 (bedragen in guldens)

Type financiering	Instelling	Bedrag
Stirea	Gemeente en bedrijfsleven	1.600.000
	Ministerie van Economische Zaken	7.500.000
Totaal		9.100.000

Voor fase 2 was geen kostenplaatje voorhanden. In ieder geval is wel Stirea-geld voor deze fase vrijgemaakt.

Op de Rietvelden wordt al een aantal jaren gewerkt met een intensieve vorm van projectmanagement belichaamd door een Stichting. Onderstaand overzicht geeft een globaal beeld van de kosten die met een dergelijke managementstructuur zijn gemoeid.

Kosten projectmanagement (bedragen in guldens)

Fase		Bedr ig
1997 - 1998	Gemeente en provincie	225.000
	Bedrijfsleven	75.000
1999 – 2002 (begroot)	Bedrijfsleven (o.a. subsidies)	750.000
	waarvan:	
	- personele kosten	450.000
	- huisvesting e.d.	150.000
	- overige kosten	50.000
	- pr en voorlichting	100.000
Totaal 1997 - 2002		1.050.000

Bron: Projectplan 2000-2003, Stichting RiVu

Voor de financiering van het projectmanagement wordt onder andere een beroep gedaan op de Stimuleringsregeling Duurzame Bedrijventerreinen (Novem). Men gaat daarbij uit van een tegemoetkoming in de kosten tot 50%.

De gemeente 's-Hertogenbosch en de Provincie Noord-Brabant menen in de beginperiode (1997-1998) financieel voldoende te hebben bijgedragen aan het projectmanagement. Voor het oprichten van de Stichting RiVu subsidieerden zij reeds het Masterplan voor 200.000 gulden. Beide partijen zijn bereid in de komende jaren bij te blijven dragen aan het verrichten van diverse projectstudies. De gemeente 's-Hertogenbosch heeft daarvoor 500.000 gulden opgenomen in haar investeringsplanning.

Het bedrijfsleven heeft tot op heden voor ruim 300.000 gulden aan menskracht geleverd. Daarnaast heeft zij haar financiële bijdrage aan de Stichting geleverd. In de huidige fase van de revitalisering kunnen bij de genoemde kosten nog de kosten voor individuele ingrepen worden opgeteld.

7. Duurzaamheid en intensief ruimtegebruik

De naam 'duurzame revitalisering de Rietvelden' geeft al aan dat bij de herstructurering nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan een aantal aspecten van duurzaamheid. Zo bestaan er plannen voor:

- koppeling van (energie)stromen: er loopt momenteel een Energiescan. Voor het hergebruik van energie, water en warmte worden de mogelijkheden van benutting van de aanwezige anaërobe afvalwaterzuivering en warmtekrachtcentrale onderzocht (werkgroep Utilities).
- afvalmanagement. Er is inmiddels een raamcontract afgesloten en er zijn ideeën voor een gezamenlijk afvaldepot (werkgroep Milieu).
- collectief beheer van gebouwen en groen en beveiliging van gebouwen (werkgroep Terreinbeheer).
- gezamenlijke faciliteiten, bijvoorbeeld kinderopvang en het gezamenlijk gebruik van een autowasplaats en opslagplaats (werkgroep Milieu en werkgroep Terreinbeheer).

- vervoersmanagement, bijvoorbeeld het inzetten van deeltaxi's (vraaggericht OV). Op dit moment wordt nog geëxperimenteerd met een haal- en brengsysteem voor klanten en medewerkers van automobielbedrijven (werkgroep Vervoersmanagement en openbaar vervoer).
- multimodaal transport: een weg-waterterminal voor containervervoer is gerealiseerd en wordt nog verder uitgebreid. Momenteel is men bezig met een spoorterminal (werkgroep Transport en Logistiek).
- crisismanagement. Men wil een crisisbeheersingsmodel opzetten (werkgroep Milieu).
- Personeelsmanagement op bedrijfsterreinniveau (RiVu P&O overleg)
- Geluidbeheersysteem (werkgroep Geluid)

Een meer uitgebreide beschrijving van de manier waarop bovenstaande zaken door de diverse werkgroepen zullen worden aangepakt, is te vinden in het Projectplan dat een looptijd heeft van 2000 tot en met 2003.

Ten aanzien van het ruimtegebruik leeft de gedachte dat dit effectiever zou kunnen worden aangepakt. Om een intensiever gebruik te kunnen realiseren, zullen echter bedrijven moeten worden verplaatst en zullen bedrijven met een grote voorraad strategische reserves bereid moeten worden gevonden om deze te verkopen of zelf aan te wenden voor bedrijfsmatige doeleinden. Het risicovraagstuk speelt een prominente rol bij het proces van uitplaatsing/verplaatsing van bedrijven. Men is zoekende naar een PPS-constructie om dit type processen vorm te geven. Gedacht wordt aan een samenwerking tussen gemeente, bedrijfsleven, een bank en een projectontwikkelaar, die vervolgens samen het risico kunnen spreiden. Wat deze partijen op dit moment nog missen, is startkapitaal.

8. Conclusies

Als landelijk boegbeeldproject heeft De Rietvelden / De Vutter in de afgelopen jaren een groot aantal zaken weten te realiseren. Net als in de meeste herstructureringsprocessen is aangevangen met groot onderhoud, ofwel de 'cosmetische' aanpak. Deze is, op enkele ingrepen na, al geruime tijd geleden gereed gekomen. Tijdens de uitvoering van het onderhoud zijn initiatieven ontplooid op het gebied van duurzaamheid. Op diverse terreinen zijn de mogelijkheden verkend.

Op dit moment worden de duurzame processen die haalbaar zijn gebleken, geïmplementeerd. Parallel daaraan wordt op een gedeelte van het terrein gewerkt aan de totstandkoming van een logistiek centrum. De daarvoor benodigde bedrijfsverplaatsingen nemen nogal wat tijd in beslag, met name als gevolg van het ontbreken van startkapitaal.

Het slagen van zowel de duurzaamheidsprojecten als de totstandkoming van het logistieke centrum valt of staat met de bereidheid van zowel ondernemers als gemeente om actief te participeren en een gedeelte van de kosten te dragen. De Stichting waarin beide partijen zijn vertegenwoordigd, speelt hierbij een zeer belangrijke rol. Vanwege het brede draagvlak op dit moment zou De Rietvelden / de Vutter kunnen worden gezien als het eerste terrein van grote omvang met een in praktijk goed functionerend parkmanagement. Op de weg naar een 'volledig parkmanagement' zullen echter nog wat stappen moeten worden gezet, al is het nog maar de vraag of deze status zonder de mogelijkheid van een verplicht lidmaatschap überhaupt behaald kan worden.

9. Herstructurering Saxe Gotha - Boxmeer

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Saxe Gotha is gesitueerd ten zuid-westen van de kern Boxmeer. Het terrein is in twee fasen uitgegeven. Met de eerste uitgave is gestart in 1975. Het betrof een totale omvang van 45 hectare netto. De tweede fase van uitgifte vond plaats in 1995. In dat jaar is nog eens 20 hectare grond voor bedrijvigheid beschikbaar gekomen. De totale omvang van bedrijventerrein Saxe-gotha bedraagt 78 hectare bruto. Op dit moment is er geen ruimte meer uitgeefbaar.

Bedrijventerrein Saxe Gotha is een gemengd terrein, zo blijkt ook uit onderstaande tabel van de productiestructuur. Het bedrijventerrein is te bestempelen tot de klasse middelgroot. Op het terrein heeft zich in de loop der tijd een diversiteit aan activiteiten gevestigd met categorie IV als maximaal toegestane milieucategorie. De sectoren industrie en handel zijn oververtegenwoordigd. In termen van werkgelegenheid domineert de industrie. Met een aandeel van bijna 85% heeft zij een flinke vinger in de pap. De metaalindustrie vormt eenderde van de bedrijvigheid. Van een ruimtelijke concentratie van activiteiten is wat betreft de eerste uitgiftefase geen sprake. In de zuidelijke hoek van het terrein, het deel dat in de tweede helft van de jaren negentig is uitgegeven, hebben zich veel autodealers gevestigd.

Bedrijventerrein Saxe Gotha telt circa 90 vestigingen. Binnen deze vestigingen zijn ruim 4.100 mensen werkzaam. Op het terrein zijn zowel kleine als grotere bedrijven vertegenwoordigd. Enkele belangrijke werkgevers zijn Stork (circa 1.300 medewerkers over diverse vestigingen), Intervet international (circa 930 werknemers), Heidelberg en Dutch Turkey Company (beide ruim 300 werknemers), Norma en Bolsius (beide circa 100 werknemers). Eerstgenoemde heeft een aantal vestigingen op het bedrijventerreinen.

Productiestructuur bedrijventerrein Saxe Gotha

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werkbare personen	Aandeel werkgelegenheid
Industrie en nutsbedrijven	22	3.480	84,3
Bouwnijverheid	8	102	2,5
Handel en reparatie	38	213	5,2
Horeca	1	9	0,2
Vervoer, opslag en communicatie	8	193	4,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	11	57	1,4
Kwartaire dienstverlening	2	76	1,8
Totaal	90	4.130	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Bedrijventerrein Saxe Gotha is via de N272 aangesloten op de A73. De zuidzijde van Saxe Gotha grenst aan de spoorlijn Nijmegen - Venlo. Hier bevindt zich ook het station van Boxmeer. Het gros van de zittende bedrijven is regionaal georiënteerd. Daarnaast bevinden zich op het terrein een aantal bedrijven van nationale faam.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Saxe Gotha kan worden getypeerd als een *revitaliseringproces*. Dit houdt in dat de bestaande economische functie behouden blijft, met andere woorden 'het bedrijventerrein blijft bedrijventerrein'. Het gehele terrein wordt daarbij aangepakt.

3. Fasering en proces

Het revitaliseringproces is opgestart op initiatief van het gevestigde bedrijfsleven. Het project is het vervolgproject op "Milieuzorg Land van Cuijk". In 1999 is onder de conceptnaam "Duurzame Bedrijventerreinen Boxmeer" een samenwerkingsproject opgestart op de industrieterreinen Saxe Gotha en Valendries. Om verschillende redenen is de officiële projectnaam gewijzigd in "Duurzaam Bedrijven Overleg" (DBO). De hoofddoelstelling van het DBO-project is 'het op gang brengen en houden van een samenwerkingsproces tussen bedrijven, waarbij voortdurend gezocht wordt naar mogelijkheden om gezamenlijk economisch voordeel te behalen, met gunstige neveneffecten voor milieu en werkgelegenheid.' Die mogelijkheden liggen ondermeer op het gebied van:

- energie, grondstoffen en water
- het inzamelen en afvoeren van afvalstoffen
- het gebruik maken van utilities en bedrijfsfuncties
- het combineren van het vervoer van goederen en personen.

De structuur van de projectorganisatie bestond in eerste instantie uit een drietal niveaugroepen: een stuurgroep, een projectgroep en werkgroepen.

De stuurgroep waakt over de grote lijnen van het project en legt contacten met relevante instanties om voor de juiste impulsen inzake het project te zorgen. In de stuurgroep hebben zitting vertegenwoordigers van: de afdeling Boxmeer van de Industriële kring 'Land van Cuijk en Noord-Limburg', de gemeente Boxmeer, de provincie Noord-Brabant en het Regionaal Milieubedrijf.

De projectgroep heeft als voornaamste taak het identificeren van deelprojecten met economische kansen, het formeren en aansturen van de werkgroepen voor de deelprojecten, het bewaken van het budget, het rapporteren naar de stuurgroep en het verzorgen van de communicatie inzake het totale project. In de projectgroep zijn dezelfde instellingen en instanties vertegenwoordigd als in de stuurgroep.

De werkgroepen zorgen voor een verdere uitwerking en - na goedkeuring - implementatie van de deelprojecten. In eerste instantie zijn er een drietal werkgroepen opgericht, te weten: afval, energie en telematica. De leden van de werkgroep zijn medewerkers van de op het terrein gevestigde bedrijven.

In 2000 zijn de werkgroepen gestart met een verkenning van de werkterreinen.

De eerste resultaten van het samenwerkingsproces zijn medio 2001 geboekt door de werkgroep afval.

Resultaat werkgroep afval: Collectief afvalmanagement

Binnen DBO is samen met het Bureau Milieu en Werk medio 2000 een inventarisatie en een planning gemaakt inzake de afvalstromen op bedrijventerrein Saxe Gotha en Valendries. De bestaande afvalstromen zijn onderzocht en bekeken is waar het afval uit bestaat en waar het naartoe gaat. Na deze inventarisatieronde zijn eind december offertes aangevraagd voor een collectieve afvalinzameling. Medio 2001 is de gezamenlijk afvalovereenkomst afgesloten. De doelstellingen van dit afvalproject betreft de volgende:

- zo veel mogelijk voorkomen dat afval ontstaat
- het splitsen van afval in opnieuw te gebruiken deelstromen
- het gezamenlijk implementeren door overheid en bedrijven van het afvalbeleid
- economisch rendement halen uit schaalvoordelen en transparante tarieven

Vlak na het bereiken van dit eerste resultaat is Duurzaam Bedrijven Overleg Boxmeer (DBO Boxmeer) overgegaan tot de stichting DBO Boxmeer. Hiermee staat DBO op eigen benen. Met het oprichten van de stichting is ook de organisatiestructuur vereenvoudigd. Er is nu alleen een bestuur met een rechtstreekse vertegenwoordiging van de voorzitters van de drie werkgroepen. Een vierde werkgroep is momenteel in oprichting: de werkgroep terreinbeheer. De werkgroepen worden aangestuurd vanuit het bestuur.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

*Knelpunten vitaliteit: **strategische reserves, ruimtelijke kwaliteit en downgrading/verpaupering***

Op het terrein is geen sprake van structurele leegstand. Er staan nauwelijks panden te huur of te koop en als dit wel het geval is wordt er snel een nieuwe invulling aangegeven. In tegenstelling tot leegstand is er wel sprake van strategische reserves. Een aantal bedrijven heeft vrij omvangrijke oppervlakten terrein nog onbenut. De gemeente is met desbetreffende bedrijven in gesprek geweest met het voorstel om deze onbenutte delen terug te verkopen aan de gemeente. De bedrijven willen de niet in gebruik zijnde grond echter vanuit strategisch oogpunt zelf behouden.

Een tweede knelpunt betreft de ruimtelijke kwaliteit. Daar er bij de terreinuitgifte niet gekeken is naar segmentering of zonering hebben zich allerlei activiteiten door elkaar gevestigd. Hierdoor oogt het terrein voornamelijk in de kern rommelig.

Om het proces van downgrading/verpaupering te voorkomen zijn er recentelijk een aantal ingrepen gedaan. Zo heeft de gemeente de wegenstructuur aangepast (o.a. aanleg van fietsstroken) en de groenvoorzieningen onderhanden genomen.

*Knelpunten milieu: **één geval van bodemvervuiling***

Knelpunten op het gebied van Milieu zijn niet aan de orde op bedrijventerrein Saxe Gotha.

Op één kavel van een metaalbedrijf was sprake van bodemvervuiling. De grond is inmiddels gesaneerd en daarmee is dit knelpunt opgelost.

*Knelpunten infrastructuur (intern en extern): **kwaliteit/onderhoud wegen, bewegwijzering en verkeersveiligheid***

Er zijn nauwelijks knelpunten wat betreft de externe bereikbaarheid. De externe ontsluiting van Saxe Gotha is voor personenauto's en vrachtwagens goed. Het terrein is over het algemeen goed ontsloten middels de N272 en A73. De bereikbaarheid vanaf de kant van de snelweg wordt echter als steeds problematischer ervaren. In de spits ontstaat congestie op de afrit naar het terrein. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat het verkeer uit de richting van Boxmeer voorrang heeft op het verkeer dat van de snelweg afkomstig is. De congestie heeft ook zijn neerslag op de doorstroming aan het begin van het terrein, waar de aangelegde rotonde een steeds groter knelpunt vormt. Extra kritiekpunt van de ondernemers is dat de rotonde voor vrachtwagens iets te smal bemeten is.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer is ook uitstekend. Het terrein is zoals gezegd gelegen aan het spoor en het station Boxmeer. Tevens arriveren en vertrekken alle regionale bussen bij het station.

Wat betreft de knelpunt op het gebied van de interne infrastructuur zijn al een aantal maatregelen uitgevoerd. Zo is de kwaliteit van de wegenstructuur en bewegwijzering inmiddels aangepast. Het nieuwe bewegwijzeringsstelsel is een gezamenlijk project van de gemeente en de Industriële kring. Aanpak van de wegenstructuur is iets wat de gemeente zelf heeft opgepakt.

Het rijden met grote snelheden op het terrein baart de zittende ondernemers zorgen. Naast dit punt van verkeersveiligheid, wordt een aantal plekken op het terrein door de ondernemers gevoelsmatig als sociaal onveilig ervaren. In praktijk is hier nog niets voorgevallen, zodat de gemeente geen plannen heeft hier maatregelen voor te nemen.

*Knelpunten voorzieningen: **openbaar groen, telematica en kinderopvang***

Op dit moment is nauwelijks sprake van knelpunten op het gebied van voorzieningen. De kwaliteit van het openbaar groen vraagt om verbetering, maar is niet dusdanig slecht dat het als een doorn in het oog kan worden beschouwd. Voorzieningen als horeca, recreatie, kinderopvang en servicepoints zijn op het terrein niet aanwezig. Van deze voorzieningen wordt het gebrek aan kinderopvang door de ondernemers als een punt van verbetering beschouwd. De overige zaken worden niet als een gemis beschouwd. Binnen heel Boxmeer is weinig aanbod aan zakenbedden. Dit maakt het lastig om buitenlandse delegaties op te vangen binnen de eigen gemeente. Collectieve beveiliging is aanwezig en de participatiegraad van de gevestigde ondernemingen is hoog. Naar een eventuele aanpak van de bekabeling/ telematicavoorzieningen wordt gekeken door de werkgroep telematica. Tot dusver zijn er op dit gebied nog weinig successen geboekt, wat samenhangt van de complexiteit van de materie. Eén van de belangrijkste blokkades zijn de concernafspraken van de grote bedrijven.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **ontbreken beheersplan***

Er zijn volgens de inzichten van de gemeente nauwelijks knelpunten ten aanzien van de samenwerking tussen de diverse bij de revitalisering betrokken partijen. Reeds voor de herstructurering was sprake van een structureel contact tussen gemeente en bedrijfsleven. Het bedrijfsleven onderling is goed georganiseerd middels de industriële kring. Er is geen sprake van een gezamenlijk beheersplan. De gemeente heeft tot op heden ook nog geen specifiek plan voor het hele terrein.

5. Potenties

In het kader van de duurzame revitalisering van Saxe-Gotha kunnen de volgende potenties worden onderscheiden:

- het bedrijventerrein face-liften naar een A-status bedrijventerrein
- via gezamenlijke projecten economisch voordeel behalen en tegelijk het milieu minder belasten. Als voorbeelden gelden: het gezamenlijk inkopen (van energie, papier, software, etc.), samen efficiencyprogramma's opstellen, het gemeenschappelijk inzamelen en afvoeren van afval, kennis overdragen, de groenvoorzieningen bij één partner onderbrengen, via een gezamenlijk contract gebruik gaan maken van verschillende faciliteiten als catering, bewegwijzering en kinderopvang.

6. Kosten

De kosten van het revitaliseringsproject zijn of worden gedragen door de gemeente Boxmeer, provincie Noord-Brabant, het programma Duurzame Bedrijventerreinen (PDB /NOVEM), het regionaal milieubedrijf, de Afvalsturing en de bedrijven.

Onduidelijk is wat de totale kosten voor de herstructurering zijn. Bij de opstart van het DBO-project is wel bij diverse instanties een subsidieaanvraag ingediend. Van diverse partijen zijn gelden voor de uitvoer van een aantal projecten gehonoreerd.

Hieronder is het overzicht van de totale ontvangen financiële middelen/subsidies opgenomen. Naast onderstaande bijdragen worden sommige projecten door het bedrijfsleven gezamenlijk gefinancierd.

De ervaring van de DBO-projectorganisatie is dat de ondernemers niet bereid zijn om naast hun bijdrage aan de industriële kring extra financiële middelen ter beschikking te stellen voor de uitvoer van de DBO projecten. Dit is voor de DBO-projectorganisatie aanleiding geweest om een poging te ondernemen om aanvullende subsidies te verkrijgen.

Financiering/subsidieoverzicht duurzame revitalisering Saxe-Gotha

Fase	Bijdr .ge van:	Bedr .g guldens	Bedr .g euro's
Fase 1	Gemeente Boxmeer	15.000	6.807
	Regionaal milieubedrijf	25.000	11.344
	Provincie Noord-Brabant	125.000	56.722
	Programma Duurzame bedrijventerreinen / Novem	35.000	15.882
	Afvalsturing Brabant	12.500	5.672
	Totaal	212.500	96.428

7. Duurzaamheidsinitiatieven en intensief ruimtegebruik

De term 'Duurzaam Bedrijvenoverleg Boxmeer' geeft al aan dat in de revitalisering van Saxe-Gotha allerlei duurzaamheidsaspecten zijn betrokken.

Alle mogelijke ideeën op het gebied van duurzaamheid worden in het kader van DBO gecheckt op draagvlak.

Op een aantal terreinen is inmiddels al wat bereikt.

- In april 2001 werd een gezamenlijke afvalovereenkomst ondertekent en daarmee werd "het eerste duurzame ei gelegd".
- Ook op energiegebied worden acties ondernomen. Eind 1999 is de projectgroep energie gestart met een algemene oriëntatie. Vier en twintig bedrijven op Saxe Gotha en Valendries zijn geïnventariseerd op allerlei energiecomponenten. Uit dit onderzoek blijkt dat vooral bij de kleinere ondernemingen op dit terrein veel winst valt te behalen uit een gezamenlijk contract. Na een oriënterend gesprek met verschillende kandidaten zijn er offertes aangevraagd bij mogelijke contractors.

8. Conclusies

Het revitaliseringsproject op bedrijventerrein Saxe Gotha te Boxmeer is opgestart op initiatief van het gevestigde bedrijfsleven. De herstructurering van Saxe Gotha geldt als pilot voor het project Duurzame Bedrijventerreinen Boxmeer (DBO) en is in 1999 van start gegaan. Het doel van het DBO is om de belasting voor het milieu te verlagen en tegelijk de kosten voor bedrijven te verminderen. In het project participeren vertegenwoordigers van de afdeling Boxmeer van de Industriële Kring Land van Cuijk en Noord-Limburg, de gemeente Boxmeer en het Regionaal Milieubedrijf (RMB). In tegenstelling tot de overige herstructureringsprojecten ligt de nadruk in Boxmeer op de duurzaamheidsaspecten. In de eerste fase van het traject zijn een drietal thema's opgepakt, waarbij in de eerste plaats is getoetst in hoeverre er collectieve maatregelen genomen konden worden. Het betreft de thema's: afval, energie en telematica. De eerste succesvolle resultaten zijn afgelopen jaar geboekt door de werkgroep afval. Een vierde werkgroep (: terreinbeheer) is in oprichting. Naast het oppakken van de duurzaamheidsaspecten heeft de gemeente recentelijk een aantal fysieke ingrepen voor haar rekening genomen en uitgevoerd om het proces van downgrading/verpaupering te voorkomen.

De stichting DBO is van mening dat de aanwezige potenties van het bedrijventerrein nog niet volledig benut worden. Zij zetten in op de mogelijkheden om het bedrijventerrein te face-liften naar een A-status bedrijventerrein. De te nemen stappen worden op dit moment geïnventariseerd.

10. Herstructurering Vosdonk – Etten-Leur

1. Algemene typering terrein

Het bedrijventerrein Vosdonk ligt in het zuidwesten van de gemeente Etten-Leur. Het terrein is tussen 1953 en de jaren zeventig in een aantal fasen uitgegeven. Tot voor kort was er sprake van vijf aparte bestemmingsplannen voor het terrein, namelijk Vosdonk I tot en met Vosdonk V. Enkele jaren geleden zijn de in verschillende perioden opgestelde bestemmingsplannen samengevoegd tot bestemmingsplan ‘Vosdonk’. Naast het terrein Vosdonk kent Etten-Leur het terrein Vosdonk-Zuid (uit 1985), alsmede het op dit moment in uitgifte zijnde terrein Vosdonk-West, die in respectievelijk zuidelijke en westelijke richting aansluiten op het terrein Vosdonk. Vosdonk beslaat circa 234 hectare bruto en is geheel uitgegeven. Voor de volledigheid: Vosdonk-Zuid telt 60 hectare bruto en op Vosdonk-West moet in de toekomst 43 hectare bruto grond voor bedrijvigheid beschikbaar komen.

Dat Vosdonk een gemengd terrein is, blijkt uit de hieronder opgenomen productiestructuur. Ondanks de verscheidenheid aan bedrijvigheid, blijken de sectoren industrie en groothandel oververtegenwoordigd. Op het terrein zijn zowel kleine als grotere bedrijven vertegenwoordigd. Enkele belangrijke werkgevers zijn Roto Smeets Etten (circa 450 werknemers), Saint Gobain Isover Benelux (circa 375 werknemers), Thetford en Fri-Jado (beide circa 280 werknemers). Naast deze commerciële bedrijven is ook het Werkvoorzieningschap Etten-Leur goed voor een substantieel aantal banen (circa 300). Het grootste bedrijf in termen van vloeroppervlak is Saint Gobain Isover Benelux.

Productiestructuur bedrijventerrein Vosdonk

Sector	Aantal vestigingen	Aantal werknemers	Aantal werkgelegenheid
Landbouw en visserij	0	0	0,0
Industrie en nutsbedrijven	71	4.528	59,9
Bouwnijverheid	26	350	4,6
Handel en reparatie	92	1.709	22,6
Horeca	0	0	0,0
Vervoer, opslag en communicatie	16	450	6,0
Financiële en zakelijke dienstverlening	22	480	6,4
Kwartaire dienstverlening	3	36	0,5
Totaal	230	7.553	100,0

Bron: Vestigingenregister Noord-Brabant, IBIS

Vosdonk is via Vosdonk-Zuid aangesloten op de A58. Het terrein was voorheen bereikbaar via de indertijd door het hart van de gemeente lopende Rijksweg. Op de plaats van deze weg wordt nu de Parklaan aangelegd. In totaal wordt 4 ha van het voormalige rijkswegtracé, ten westen van de rotonde Vosdonk-Vossendaal herontwikkeld als bedrijventerrein. Het gros van de zittende bedrijven is regionaal georiënteerd. Daarnaast opereren meer lokaal verzorgende bedrijven. Vosdonk-Zuid en Vosdonk-West hebben een regionale functie, met een meer dan regionale uitstraling.

2. Type en omvang herstructurering

De herstructurering van Vosdonk kan worden getypeerd als een *revitaliseringproces*. Dit houdt in dat de bestaande economische functie behouden blijft, met andere woorden 'het bedrijventerrein blijft bedrijventerrein'. Daarnaast vindt ook geen wezenlijke verandering plaats in de samenstelling van bedrijvigheid.

De revitalisering is opgedeeld in drie fasen, waarvan fasen 1 en 2 reeds zijn afgerond (zie 'fasering en proces'). De drie fasen corresponderen met drie deelgebieden die respectievelijk 30, 75,5 en 115,5 hectare groot zijn.

3. Fasering en proces

In 1993 is in overleg met het bedrijfsleven overeenstemming bereikt over de aanpak van de revitalisering van Vosdonk. Het bedrijfsleven was daarbij vertegenwoordigd door de Industriële Kring Etten-Leur (IKE) en de Ondernemersvereniging MKB afdeling Etten-Leur. Bedrijven gaven in een overleg met de gemeente aan dat bepaalde delen van het terrein een achteruitgang lieten zien. Gezamenlijk werd besloten tot een revitalisering 'van gevel tot gevel'. Dat wil zeggen dat de gemeente haar verantwoordelijkheid zou nemen met betrekking tot de upgradering van het openbaar gebied (wegen, groenvoorziening en riolering) en dat de ondernemers zich zouden richten op het verbeteren van het uiterlijk van hun eigen terrein (pand en kavel).

Afgesproken werd dat planningen nauwgezet gevolgd moesten worden. Vertragingen zouden niet het gevolg mogen zijn van inadequate personeelsbezettingen en dergelijke. In praktijk blijkt desondanks dat planningen vaak te positief worden ingeschat.

Factoren die voor vertraging kunnen zorgen, zijn:

- capaciteit organisatie
- draagvlak
- looptijd en honorering van subsidieaanvragen

Van bovenstaande vertragende factoren is alleen de laatste van toepassing op het terrein Vosdonk. In het projectplan dat werd opgesteld door Grontmij, werd uitgegaan van een bepaald bedrag aan subsidies. Dit bedrag werd niet in zijn totaal gehonoreerd, waardoor de geschatte tijdsduur van 10 jaar voor de fasen 1,2 en 3 van de revitalisering onhaalbaar bleek.

In onderstaand schema is de planning van de drie afzonderlijke fasen opgenomen. Fase 1 en 2 zijn afgerond. Fase 3 is recentelijk opgestart.

Planning revitalisering

Fase herstructurering	Periode	Omvang (bruto)	Omschrijving
Fase 1	1993 – 1997	30,0 hectare	Terrein begrensd door de zuidzijde van de Parallelweg, Vossendaal, spoorlijn en Oude Kerkstraat
Fase 2	1997 – 2001	75,5 hectare	Terrein begrensd door Mon Plaisir, Grauwe Polder, Vosdonk en Parklaan
Fase 3	2001 – 2007	115,5 hectare	Rest
Totaal	1993 – 2007	221,0 hectare	

Voor het revitaliseringproject is een stuurgroep in het leven geroepen. Hierin nemen de volgende partijen deel: gemeente Etten-Leur, IKE, Ondernemersvereniging MKB, Brabant Water, Waterschap Mark en Weerij, Hoogheemraadschap van West-Brabant, REWIN West-Brabant en Kamer van Koophandel West-Brabant. Deze stuurgroep komt 1 à 2 keer per jaar bijeen. Projectleider was tot voor kort de heer Voeten van de gemeente Etten-Leur.

De organisatiegraad van de Industriële Kring Etten-Leur is hoog. Bedrijven met tien en meer werknemers kunnen lid worden van de IKE. Van de 125 bedrijven (met 10 of meer werknemers) die op het terrein Vosdonk zijn gehuisvest, zijn er 115 lid (ofwel 92%). De Ondernemersvereniging MKB Etten-Leur telt 220 leden, maar richt zich op basis van onderlinge afspraken tussen de IKE en het MKB meer op het centrumplan dan op de revitalisering van Vosdonk. Het animo van ondernemers was reeds in het begin van het proces hoog en blijft onverminderd bestaan. Dit blijkt uit de hoge respons op de enquêtes die worden gehouden om de meningen tussentijds te peilen. Eén keer per jaar wordt met de gehele achterban van de IKE geluncht. Tevens vinden per jaar 8 IKE kringbijeenkomsten plaats. Tijdens deze bijeenkomsten wordt een bedrijf bezocht. Zo nodig wordt tijdens deze bijeenkomsten ook informatie verstrekt over de revitalisering.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

Het gedeelte van Vosdonk dat tussen de jaren vijftig en het midden van de jaren zeventig is aangelegd, was in het begin van de jaren negentig hard toe aan een opknappbeurt. De combinatie van functionele en technische veroudering van gebouwen en openbare ruimte, een negatief imago, een slechte interne wegenstructuur, beperkte leegstand van panden en parkeerproblemen heeft geleid tot de opzet van een (duurzame) revitalisering, waarbij in de eerste fase de revitalisering 'van gevel tot gevel' centraal stond. Deze kreet houdt in dat zowel de openbare ruimte (door de gemeente) als de panden en de kavels zelf (door de ondernemers) werd aangepakt.

*Knelpunten vitaliteit: **structurele leegstand, strategische reserves***

Met betrekking tot de levensvatbaarheid van het terrein zijn twee duidelijke knelpunten waarneembaar. Een eerste knelpunt betreft de structurele leegstand van een aantal (circa 10) panden. Voor deze panden is het lastig nieuwe bedrijven te vinden. Als oorzaken van de leegstand kunnen de verhuizing van een aantal bedrijven naar nieuwe bedrijventerreinen, het uitstel van verhuur of verkoop en dientengevolge aanhouden van (lege) panden als gevolg van waardevermindering door de economische terugval, en bodemvervuiling (één pand) worden genoemd. Om de aankoop van de kavels waarop verouderde panden staan aantrekkelijker te maken, wordt gemakkelijk een sloopvergunning door de gemeente afgegeven. Tevens brengen gemeente en bedrijfsleven sinds kort de mogelijkheden voor herontwikkeling in beeld.

Een tweede knelpunt betreft de strategische reserves. Dit zijn de delen van kavels die braak liggen met het oog op uitbreiding van het bedrijf. Naar schatting bedraagt deze strategische voorraad zo'n 26 hectare op het hele terrein Vosdonk. Deze 26 hectare zijn in zijn geheel eigendom van bedrijven. Van de 15 bedrijven met reserves beschikt het bedrijf Isover over circa 6 hectare.

Gezien het feit dat een aantal bedrijven, waaronder Isover, nog veel waarde blijkt te hechten aan haar reserves, zal naar verwachting maximaal 5 hectare beschikbaar komen voor nieuwe bedrijfsvestiging. Tot op heden zijn slechts 2 à 3 bedrijven bereid hun grond ter beschikking te stellen. De andere bedrijven voeren als argument aan dat in de eerste plaats niemand in de toekomst kan kijken en dat de grond daarom voor de zekerheid moet worden aangehouden, en dat in de tweede plaats de strategische reserves kunnen worden beschouwd als 'milieuvriendelijk groen'.

Het opnieuw op de markt brengen van de strategische voorraden is, hoewel inbreiding al vijf jaar op de agenda staat, een speerpunt in de huidige fase (fase 3) van de revitalisering. Om te voorkomen dat bedrijven in de toekomst nog substantiële strategische reserves aanhouden, worden bedrijven nu verplicht een gedetailleerde beschrijving van de terreininrichting, de te bebouwen delen en de verwachte ontwikkeling van het bedrijf af te geven voordat de koopakte definitief passeert.

De representativiteit van het terrein liet bij aanvang van de revitaliseringingrepen negen jaar geleden te wensen over. Inmiddels is met het afronden van fase 1 en 2 op bijna de helft van het terrein de wegenstructuur, de rioolvoorziening en de groenvoorziening verbeterd. Als reactie op de aanpak van de openbare ruimte zijn ondernemers aan de slag gegaan op hun eigen terrein (facelift van de 'gevel'). Ook is er een aantal bedrijven als gevolg van de revitalisering gaan investeren in productiemiddelen, waardoor deze bedrijven beter zijn verankerd in de Etten-Leurse productiestructuur.

Een andere ontwikkeling betreft de aanleg van de nieuwe randweg en de doorsteek van 'Princeville'. Door deze maatregelen beschikt Etten-Leur over een goede internationale ontsluitingsweg. Met name voor bedrijven die in Beneluxverband werken is een vestigingsplaats op Vosdonk (-West), gelegen tussen Rotterdam en Antwerpen ideaal.

Ondanks de aangegeven knelpunten is de marktpositie van Vosdonk erg goed en wordt deze in de toekomst alleen maar verstevigd. Met Vosdonk-West heeft Etten-Leur voor de komende 2 – 3 jaar voldoende uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden. Met name voor bedrijven die besluiten uit de 'volle' Randstad weg te trekken, biedt het terrein goede vestigingslocaties.

<i>Knelpunten Milieu: bodemvervuiling, geluidscontour</i>
--

Op het oudste deel van het terrein is sprake van een aanzienlijke bodemvervuiling. Deze wordt buiten het revitaliseringproject om aangepakt, namelijk in het kader van het project BIO-Vosdonk. Daarnaast is ook sprake van bodemverontreiniging op de Nieuwe Donk/ Logieweg. Hier is men gestart met een onderzoek.

Een belangrijke oorzaak van de vervuiling is voormalige aanwezigheid van een betrekkelijk groot aantal productiebedrijven. Vloeistoffen van deze bedrijven zijn gedeeltelijk door de bodem gezakt en in het grondwater terechtgekomen. Inmiddels is het geactualiseerd nader onderzoek afgerond. Op basis van dit nader onderzoek wordt door een door de IKE voorgedragen projectmanager (de heer B. Kruithof) een plan van aanpak opgesteld voor de sanering. Het plan van aanpak moet ook een voorstel inzake kostenverdeling tussen bedrijven en overige betrokken bevatten. Tevens zal worden gezien of leegstaande bedrijfsgebouwen voor herontwikkeling in aanmerking kunnen komen.

In tegenstelling tot stank- of stofoverlast is wel sprake van (theoretische) geluidsoverlast. Het bedrijf Isover nadert de grenzen van haar geluidscontour, hetgeen inhoudt dat hier weinig ruimte is voor geluidsoverschrijdingen elders. Zo moet hiermee bij de uitgifte van kavels op Vosdonk-West rekening worden gehouden. Er is zagezegd sprake van een beperkte milieuruimte met betrekking tot geluid. Het IKE probeert het verder oprukken van woningbouw tegen te gaan om verdere verkrapping van de milieugrenzen te voorkomen.

De aanpak van de daadwerkelijke geluidsoverlast gebeurt op basis van vrijwilligheid (inspanningsverplichting van bedrijven).

*Knelpunten infrastructuur: **wegenstructuur, openbaar vervoer, congestie afrit, parkeren***

De bereikbaarheid van Vosdonk is voor personenauto's en vrachtwagens goed. Het terrein is goed ontsloten middels de A58. De bereikbaarheid per openbaar vervoer (voor 3-4% van de werknemers) is echter niet optimaal. Er gaan twee buslijnen (98S en 112) over het terrein, maar dit gebeurt slechts één maal per uur en sporadisch twee maal per uur. Daarnaast is het terrein per bus uit de richting Breda niet voor 9.00 u bereikbaar. Bedrijven willen wel investeren in collectief vervoer, maar niet meer dan het bedrag dat ze op dit moment uitgeven aan reiskostenvergoedingen. Over de kosten voor woon-werkverkeer worden afspraken gemaakt in de CAO's van bedrijven. Gezien het feit dat deze CAO's verschillende looptijden kennen, vormen ze een belemmerende factor bij de bevordering van reizen per openbaar vervoer.

Op dit moment loopt in het centrum van Etten-Leur een proef voor vraaggericht kleinschalig collectief vervoer (in de richting van het station). Indien deze proef slaagt, zullen misschien ook voor Vosdonk de mogelijkheden voor deze vorm van openbaar vervoer worden onderzocht.

De bereikbaarheid van het terrein voor autoverkeer is, zoals reeds gezegd, goed, met name door een goede ontsluiting op de A58. Alleen in de spits ontstaat vaak congestie op de westelijke afrit (het verkeer komende uit de richting Roosendaal) van deze snelweg, hetgeen gevaarlijke verkeerssituaties oplevert.

Voor vrachtwagens uit Oost- en Zuid-Europa die vaak in de nacht arriveren en die tot op heden vaak her en der op Vosdonk geparkeerd stonden, wordt bij de entree van het terrein ter hoogte van de rotonde Vosdonk-Vossendaal een speciale (bewaakte) vrachtwagenparkeerplaats (transferium) aangelegd, voorzien van horeca en misschien in de toekomst ook een kinderopvangfaciliteit. De vrachtwagenparkeerplaats dient dan ook als parkeervoorziening voor vrachtwagenchauffeurs die in Etten-Leur woonachtig zijn en de vrachtwagen vanuit hun bedrijf mee naar huis moeten nemen.

Het terrein is voor goederen bereikbaar per spoor, ware het niet dat dit spoor op dit moment niet meer wordt gebruikt. Isover wil echter wel de optie voor vervoer per rail in de toekomst behouden. Het onderhoud aan de spoorlijn komt voor rekening van de Nederlandse Spoorwegen.

Bij het groot onderhoud van wegen in fase 1 en 2, zijn de wegen op het terrein verbreed van 6 meter naar 7,5 meter, is de fietsstructuur verbeterd, zijn voetpaden aangelegd, wordt overal een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd en is de groenvoorziening aangepakt. Het huidige bewegwijzeringsstelsel wordt medio 2002 aangepast. Bedrijfsnamen worden pas op de weg waaraan ze zelf gelegen zijn op de borden aangegeven. Op de overige wegen worden dan louter straatnaamaanduidingen weergegeven.

Parkeerproblemen deden zich met name voor aan de Parallelweg en de Nijverheidsweg. De percelen zijn veelal intensief bebouwd, waardoor er nauwelijks ruimte was voor parkeren op eigen terrein. Inmiddels wordt aan de Nijverheidsweg een parkeerplaats gerealiseerd. Het parkeerprobleem aan de Parallelweg wordt in samenhang met het reconstructieplan, wat op dit moment wordt voorbereid, aangepakt.

*Knelpunten voorzieningen: **geen***

Op dit moment is er geen sprake van knelpunten op het gebied van voorzieningen. In de toekomst zal een aantal voorzieningen worden gefaciliteerd op het terrein, zoals een parkeerplaats voor vrachtwagens (inmiddels al gerealiseerd), horeca en kinderopvang. Collectieve beveiliging is reeds aanwezig: sinds 1996 is de Stichting Surveillance Vosdonk actief. Het gros van de ondernemers is lid.

Wegens gebrek aan kennis met betrekking tot de aanwezigheid en de kwaliteit van de bekabeling/telematicavoorziening, is recent een onderzoek hiernaar gestart. Glasvezelkabels en ADSL zijn in ieder geval beschikbaar.

*Knelpunten samenwerking en beheer: **geen***

Er zijn nauwelijks knelpunten ten aanzien van de samenwerking tussen de diverse bij de revitalisering betrokken partijen. De bedrijven zijn relatief sterk vertegenwoordigd door de Industriële Kring Etten-Leur (IKE) en de Ondernemersvereniging MKB. Reeds voor de herstructurering was sprake van een structureel contact tussen gemeente en bedrijfsleven. De informatieverstrekking vanuit de gemeente naar het bedrijfsleven wordt als adequaat en duidelijk ervaren. Ondernemers kennen onderling een maandelijks overleg.

Er is geen sprake van een gezamenlijk beheersplan. De gemeente heeft tot op heden de openbare ruimte op het terrein nog volledig in beheer. Om deze reden is alleen een aantal *gemeentelijke* beheersplannen in uitvoering, waaronder plannen voor rioolbeheer en wegbeheer. Het groenbeheersplan is in voorbereiding. In de toekomst wil men toe naar een gezamenlijk beheer. Het idee bestaat om bedrijven te laten kiezen tussen een basispakket en een pluspakket voor wat betreft deelname aan collectieve voorzieningen. Bedrijven staan hier welwillend tegenover, maar er moet nog worden gezocht naar de juiste constructie. Belangrijk punt is dat deelname niet kan worden afgedwongen.

Met betrekking tot het beheer bestaan ook geen knelpunten. De groenvoorziening is in orde, de bouwkundige staat van gebouwen is goed (enkele uitzonderingen daargelaten) en de capaciteit van de riolering is in de afgelopen periode van revitalisering op niveau gebracht door de aanleg van een verbeterd gescheiden stelsel.

5. Potenties

In het kader van fase 2 van de duurzame revitalisering is een aantal projecten opgestart voor verbetering of realisatie van: de openbare ruimte, afvalmanagement, energiebeheer, een geïntegreerd duurzaam watersysteem, vervoersmanagement en informatietechnologie. Deze projecten worden in fase 3 gecontinueerd. Hieronder wordt kort toegelicht wat met de verschillende projecten wordt beoogd.

Herinrichting openbare ruimte

In het kader van dit deelproject zullen de wegen, die in fase 1 en 2 niet zijn meegenomen, worden aangepakt. Uitgebreide aandacht gaat uit naar de groenvoorziening. In het in 1999 opgezette Groenplan is de wens geuit te komen tot een duidelijke ruimtelijke groenstructuur en een representatieve uitstraling. Openbaar groen wordt door de gemeente aangepakt, het groen op privaat terrein komt voor rekening van de ondernemer zelf. Een derde aandachtspunt is het op de markt brengen van strategische reserves. Om dit te bewerkstelligen vinden gesprekken met de betreffende grondeigenaren plaats.

Daarnaast is bedrijventerrein Vosdonk één van de vijf pilotlocaties voor het onderzoek naar de mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik, wat in opdracht van de Kamer van Koophandel West-Brabant op dit moment wordt uitgevoerd door Novio Consult

Afvalmanagement

Men is reeds gestart met het in kaart brengen van de afvalstromen en het peilen van de bereidheid bij bedrijven voor het collectief inzamelen van afval. De IKE heeft inmiddels een contract gesloten met de afvalinzamelaar AVR Coppens en met VVM. Aan dit contract nemen 65 bedrijven deel. Het volume beslaat de helft van het afval dat jaarlijks op Vosdonk vrijkomt (circa € 1,5 mln).

Naast de collectieve inzameling moet een preventiekring (met tien leden) het ontstaan van afval voorkomen. Voor de (nabije) toekomst zijn tevens nog gepland: het splitsen van restafval, het gescheiden inzamelen van bedrijfsafval en de uitwisseling van reststoffen.

Energiebeheer

Er is geïnventariseerd wat de mogelijkheden zijn voor energiebesparing door samenwerking tussen bedrijven. Deze blijken momenteel beperkt omdat de processen van de bedrijven te bedrijfsspecifiek zijn. Op individuele basis bestaan echter wel mogelijkheden, die nader onder de loep zijn genomen in een werkgroep. Dit heeft al concrete besparingen opgeleverd, bijvoorbeeld op het gebied van perslucht.

Een andere werkgroep is momenteel bezig met het bekijken van collectieve energie-inkoop, bijvoorbeeld voor gas. Voor het gezamenlijk inkopen van elektriciteit kan men reeds terecht bij de Stichting Facility Management.

Een geïntegreerd duurzaam watersysteem

Naar aanleiding van besprekingen tussen de gemeente, de IKE, het Hoogheemraadschap van West-Brabant (HWB) en de waterleidingmaatschappij Noord-West-Brabant (WNWB, tegenwoordig Brabant Water) inzake duurzaamheidsaspecten met betrekking tot de levering van water, hebben de WNWB en het HWB de mogelijkheden in beeld gebracht voor het realiseren van een transportleiding voor industrieel proceswater vanaf Zevenbergen naar Vosdonk. Het bereiken van een geïntegreerd duurzaam watersysteem is meer omvattend dan de realisatie van deze leiding en is als doelstelling opgenomen in een plan dat recent door het college van B&W alsmede de IKE is geaccordeerd.

De volgende zaken bleken haalbaar:

- het gebruik voor laagwaardige toepassingen van bodemsaneringswater door een procesbedrijf;
- het doorleveren van thermisch verontreinigd water van één bedrijf naar het ander;
- het infiltreren van hemelwater in bestaand bebouwd gebied.

Vervoersmanagement

Uit een onderzoek van de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer in opdracht van gemeente en IKE, blijkt dat openbaar vervoer in de vorm van een shuttlebus vanaf het NS-station naar bedrijventerrein Vosdonk en visa versa qua potentieelaantal deelnemers niet haalbaar is. Er gaat een proef van start waaruit moet blijken of er wel concreet mogelijkheden zijn voor een dergelijke verbinding. Indien dit niet het geval blijkt, zal moeten worden gekeken naar een meer flexibele vorm van vervoer, bijvoorbeeld leasebusjes.

Informatietechnologie

Door KPN Telecom is inmiddels een dubbele lus van glasvezelcommunicatienetwerk aangelegd. Doel was om de toepasbaarheid van de nieuwste communicatietechnieken en de mogelijkheden voor thuiswerken te verbeteren.

6. Kosten

De kosten van het revitaliseringsproject zijn of worden gedragen door de gemeente Etten-Leur, provincie Noord-Brabant, Ministerie van Economische Zaken, het programma 'West-Vitaal' (REWIN), het programma Duurzame Bedrijventerreinen (PDB /NOVEM), het Hoogheemraadschap West-Brabant (HWB), de Waterleidingsmaatschappij voor Noord-West-Brabant (WNWB), het REAP West-Brabant en de bedrijven (IKE en individueel).

De gemeente heeft het merendeel van de kosten gedragen in fase 1 en 2, omdat in deze fasen het onderhoud van wegen en openbaar groen, behorend tot de gemeentelijke taken, is uitgevoerd. In fase 3 nemen de bedrijven zelf en de overige partijen, zoals het Hoogheemraadschap en de Waterleidingsmaatschappij, het grootste gedeelte van de financiering voor hun rekening. Maatregelen richten zich in deze fase voornamelijk op een duurzame invulling van het terrein.

Hieronder is het overzicht van de totale revitaliseringskosten opgenomen.

Kostenoverzicht duurzame revitalisering Vosdonk (op basis van TIPP-subsidieaanvraag)

Fase	Bijdr_ ge van:	Bedr_ ig guldens	Bedr_ g euro's
Fase 1	Gemeente Etten-Leur	4.282.568	1.943.350
	Provincie Noord-Brabant (UEB)	506.532	229.850
	Bedrijven	100.000.000	45.378.920
	Totaal	104.789.100	47.552.120
Fase 2	Gemeente Etten-Leur	11.860.425	5.382.026
	Provincie Noord-Brabant (UEB)	1.000.000	453.780
	Ministerie van Economische Zaken (KONVER)	1.000.000	453.780
	Bedrijven		
	Totaal	13.860.425	6.289.586
Fase 3	Gemeente Etten-Leur	6.980.641	3.167.677
	Ministerie van Economische Zaken (TIPP)	6.980.641	3.167.677
	Bedrijven	100.000.000	45.378.022
	Niet-subsidiabel		
	Hoogheemraadschap	35.000	15.882
	Waterleidingsmaatschappij	35.000	15.882
	PDB	143.646	65.184
	REAP	38.750	17.584
	West-Vitaal	30.982	14.059
	IKE	401.500	182.193
	MKB	200.000	90.756
	Totaal	114.846.160	52.114.916
Totaal	Gemeente Etten-Leur	23.123.634	10.493.048
	Provincie Noord-Brabant (UEB)	1.506.532	683.634
	Ministerie van Economische Zaken		
	TIPP	6.980.641	3.167.677
	KONVER	1.000.000	453.780
	Bedrijven	200.000.000	90.756.043
	Hoogheemraadschap	35.000	15.882
	Waterleidingsmaatschappij	35.000	15.882
	PDB	143.646	65.184
	REAP	38.750	17.584
	West-Vitaal	30.982	14.059
	IKE	401.500	182.193
	MKB	200.000	90.756
	Totaal	233.495.684	105.955.722

Toelichting:

- Het bedrag in fase 1 dat door bedrijven bijeen is gebracht, komt voor 80% voor rekening van één bedrijf dat zijn pand en terrein uitgebreid heeft en daardoor fors heeft geïnvesteerd in uitbreiding van de productiecapaciteit.
- Het in fase 3 opgenomen niet subsidiabele deel heeft betrekking op zowel fase 2 als fase 3.
- De in fase 3 opgenomen bijdrage van bedrijven betreft een inschatting van de investeringen die bedrijven gaan doen ten gevolge van de uitvoering van de revitaliseringwerkzaamheden.

7. Duurzaamheidsinitiatieven en intensief ruimtegebruik

De term 'duurzame revitalisering' geeft al aan dat bij de revitalisering van Vosdonk allerlei duurzaamheidsaspecten zijn betrokken. Naast de realisatie van een geheel nieuwe inrichting van de openbare ruimte op de betreffende terreindelen, staan afvalmanagement, energiebeheer, een geïntegreerd duurzaam watersysteem, vervoersmanagement en informatietechnologie op de agenda. Onder 'potenties' zijn deze deelprojecten reeds beschreven. Koppeling van stromen blijkt voor de schaal van Vosdonk vooralsnog geen haalbare kaart.

In het verlengde van bovenstaande collectieve projecten, wordt voor Vosdonk gestreefd naar een gezamenlijk beheer van het terrein op het gebied van huisvesting, bedrijfsprocessen en personeel. Dit duurzaam beheer in de vorm van parkmanagement is gericht op kwaliteit op de langere termijn, met andere woorden: een waardevaste huisvesting, een efficiënt werkproces en motiverende arbeidsvoorwaarden. Het eerste wordt bereikt door middel van goed onderhoud en beheer van panden, infrastructuur en groenvoorziening. Het tweede is een gevolg van schaalvoordelen (en kostenverlaging) door gezamenlijke aanpak van bijvoorbeeld energiewinning en afvalmanagement. Het laatste heeft te maken met het realiseren van voorzieningen voor werknemers, zoals horeca, kinderopvang en sportfaciliteiten.

De realisatie van een parkmanagementstructuur is lastig, omdat lidmaatschap niet kan worden afgedwongen. De Industriële Kring Etten-Leur zal echter haar leden motiveren om samen te werken op bovengenoemde vlakken.

Ten aanzien van het ruimtegebruik is sprake van enige intensivering, zij het beperkt. In de praktijk blijkt de vanuit theoretisch oogpunt vastgestelde ruimtewinst slechts voor een klein deel haalbaar. Een voorbeeld bieden de aanwezige strategische reserves van bedrijven. In theorie zou circa 26 hectare weer op de markt gebracht kunnen worden. In de praktijk blijft hier slechts maximaal 5 hectare van over. Er is geen wettig dwangmiddel om bedrijven hun reserves te laten verkopen. Een ander punt is het uitplaatsen van bedrijven. Er is ruimte op Vosdonk-West om bedrijven te huisvesten die van Vosdonk afkomstig zijn, maar bedrijven moeten dat wel willen. Op dit moment is de gemeente Etten-Leur voornemens een onderzoek te starten naar de inrichting en financiering van het proces van bedrijfsverplaatsing, waarbij de vrijkomende locaties worden herontwikkeld. Zij is bereid hierin te fungeren als proeftuin. De nog op te richten herstructureringsmaatschappij voor bedrijventerreinen Noord-Brabant zou in een dergelijk proces uitstekend een rol kunnen vervullen. Voor het bereiken van initiatief om bijvoorbeeld in de hoogte te gaan bouwen, is stimulering door de gemeente (overheid) noodzakelijk. Zonder financiële prikkels zullen bedrijven het houden bij de goedkopere opties (in de breedte). Voorbeelden van stimuleringsmaatregelen zijn het geven van korting op de onroerende zaakbelasting en het subsidiëren van voorzieningen die moeten worden getroffen om in de hoogte te kunnen bouwen.

8. Conclusies

De eerste twee fasen van de revitalisering van Vosdonk worden gekenmerkt door een gezamenlijke aanpak van de ruimtelijke kwaliteit van het terrein door gemeente en ondernemers, namelijk een revitalisering van 'gevel tot gevel'. Deze gezamenlijke aanpak kon onder andere tot stand worden gebracht door een uitzonderlijk hoge organisatiegraad van bedrijven in de Industriële Kring Etten-Leur. De huidige (derde) fase van het proces richt zich met name op het verder uitwerken en nader concretiseren van de duurzaamheidsinitiatieven die in de tweede fase zijn opgestart, zoals afvalmanagement, energie- en waterbeheer en vervoersmanagement. Met betrekking tot afvalmanagement is al een eerste resultaat geboekt, namelijk het afsluiten van een collectief afvalcontract. Ook voor elektriciteitsinkoop bestaat de mogelijkheid voor collectieve inkoop via de Stichting Facility Management.

Vosdonk biedt een goed voorbeeld van de discrepantie tussen in theorie en in praktijk te behalen ruimtewinst. Zo geldt ten aanzien van de strategische reserves dat slechts een vijfde van de theoretisch te verkrijgen ruimtewinst daadwerkelijk kan worden behaald.

Ook in Etten-Leur wil men op termijn toe naar een gezamenlijk beheer van het terrein in de vorm van parkmanagement. De hoge organisatiegraad binnen de Industriële Kring verschaft Etten-Leur daarbij een voorsprong op een groot aantal andere gemeenten.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Gesprekspartners cases

Haven – Waalwijk	Dhr. W. Tijssen (gemeente Waalwijk) Dhr. L. van Gent (gemeente Waalwijk) Dhr. Y.M.A. Coenengracht (Grontmij) Dhr. H. De Groot (Interactus Groep, Waalwijks Bedrijven Platform)
Hoogeind – Helmond	Mevr. E den Boer (gemeente Helmond) Dhr. F. Smits (BZW)
Kanaalzone – Tilburg	Dhr. Ligtenberg (gemeente Tilburg) – Telefonisch gesprek Dhr. P.P.J. Bertens (Bedrijven Overleg Kanaalzone)
De Krogten – Breda	Dhr. C. Budding (gemeente Breda)
Ladonk – Boxtel	Dhr. J.A.W.M. Bierens (Stichting RiVu) Mevr. B. Bakkes (gemeente Boxtel) – Telefonisch gesprek
Majoppeveld-Noord – Roosendaal	Dhr. C.M.J. Kools (gemeente Roosendaal)
Moleneind/Landweer- Oss	Dhr. G.J. van Goor (gemeente Oss) Dhr. K. Wiersma (gemeente Oss)
De Rietvelden – 's-Hertogenbosch	Dhr. J.A.W.M. Bierens (Stichting RiVu)
Saxe-Gotha – Boxmeer	Dhr. P.G.J. Beltman (Stichting Duurzaam Bedrijvenoverleg Boxmeer) Dhr. W. Kohlen (gemeente Boxmeer)
Vosdonk – Etten-Leur	Dhr. W.C.M. Voeten (gemeente Etten-Leur) Dhr. C. Borgers (Industriële Kring Etten-Leur)

