

Stedendriehoek op de kaart

Monitoringsmodel

3 oktober 2008

Verantwoording

Titel	Stedendriehoek op de kaart
Opdrachtgever	VNO NCW Midden/ Tauw
Projectleider	Gerritjan Meppelink
Auteur(s)	Martijn Gerritsen
Projectnummer	0488691
Aantal pagina's	23 (exclusief bijlagen)
Datum	3 oktober 2008
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon (030) 282 48 24
Fax (030) 288 94 84

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-0488691EMG-ege-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	3
1 Inleiding.....	7
2 Monitoringsmodel	9
2.1 Inleidend	9
2.2 Achtergrond en totstandkoming model.....	9
2.3 Methodiek.....	10
2.4 Uitkomsten	11
3 Indicatoren nader toegelicht	13
3.1 Inleidend	13
3.2 Scoren bedrijventerreinen	13
3.3 Scoren infrastructuur	19
3.4 Status plannen/ financiën	21
4 Toepassings- en ontwikkelingsmogelijkheden	23
4.1 Toepassingsmogelijkheden	23
4.2 Ontwikkelingsmogelijkheden	23

Kenmerk R001-0488691EMG-ege-V01-NL

1 Inleiding

Een paar jaren terug is een staalkaart uitgebracht waarin de knelpunten op het gebied van mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid in de Stedendriehoek Apeldoorn – Zutphen – Deventer zijn ondergebracht. Het gebruik van deze staalkaart heeft goede resultaten opgeleverd. De kaart is ondertussen echter verouderd. Een aantal knelpunten zijn opgelost, niet meer aan de orde of nieuwe ontwikkelingen zijn gaande. Daarnaast zijn nieuwe knelpunten te benoemen. Op initiatief van het Ondernemers Platform Stedendriehoek is daarom besloten de bestaande staalkaart te herzien. Dit alles om ook in de toekomst een gezonde regionale economie te kunnen blijven faciliteren.

Binnen de werkgroepvergadering, op 29 augustus 2007, van Infrastructuur en Bedrijventerreinen in de Stedendriehoek is daarnaast besloten een stap verder te gaan door het opstellen van een monitoringsmodel. Het model heeft als doel de knelpunten en mogelijke knelpunten op het gebied van mobiliteit en ruimte, op een groot aantal aspecten horende bij een goed vestigingsklimaat met enige regelmaat te meten. Van belang is dat alle bedrijventerreinen en belangrijke infrastructuur binnen de Stedendriehoek hiervoor in ogenschouw worden genomen. Daarnaast is van belang dat ondernemers zelf de input leveren voor het model. Het model vertaalt hiermee het gevoel en de mening van de ondernemers in de regio.

Tauw is samen met Aan de Stegge en VDA groep door VNO NCW Midden gevraagd te ondersteunen bij het opstellen van de knelpuntenkaart en daarnaast bij te dragen aan de ontwikkeling van het monitoringsmodel. Deze rapportage beschrijft de achtergrond en de opzet van het model. In hoofdstuk twee van de rapportage worden de achtergrond, de totstandkoming en de werking van het model beschreven. Het derde hoofdstuk zoomt in op de verschillende gebruikte indicatoren. Het vierde en laatste hoofdstuk beschrijft de toepassings- en ontwikkelingsmogelijkheden.

Kenmerk R001-0488691EMG-ege-V01-NL

2 Monitoringsmodel

2.1 Inleidend

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond en de totstandkoming van het model dat door Tauw, VDA – groep en Aan de Stegge welke in opdracht van en in samenwerking met VNO NCW Midden en de Kamer van Koophandel met betrokkenheid van de bedrijvenkringen is opgesteld. De tweede paragraaf beschrijft de methodiek achter het model.

2.2 Achtergrond en totstandkoming model

Zoals in het eerste hoofdstuk genoemd is het van belang dat niet de expert of overheden monitoren maar vooral de bedrijvenkringen zelf met behulp van de verschillende indicatoren. Omdat een eenduidige interpretatie van de verschillende indicatoren van belang is zijn bij de verschillende indicatoren herkenbare beelden gezocht. De beelden vormen hiermee de kern van de monitor.



Figuur 2.1 Voorbeeld afbeelding te kort aan parkeergelegenheid

Tauw, Aan de Stegge, VNO NCW Midden en de Kamer van Koophandel hebben een eerste selectie van indicatoren en beelden gemaakt. Daarnaast is door VNO NCW Midden een lijst aangedragen met de verschillende bedrijventerreinen en de belangrijkste infrastructuur in de Stedendriehoek. Om de indicatoren en de keuze van de bedrijventerreinen en wegen te bespreken en de beelden te toetsen op herkenbaarheid is vervolgens een sessie (12 februari 2008) georganiseerd met daarin vertegenwoordigers van de verschillende ondernemerskringen uit de stedendriehoek. Daarnaast is tijdens de sessie de werking en systematiek (zie 2.3) achter het model besproken.

De sessie met de bedrijvenkringen heeft een aanscherping van het model opgeleverd. Indicatoren zijn geschrapt of toegevoegd en suggesties voor nieuwe beelden zijn aangedragen.

De verschillende bedrijventerreinen en indicatoren in het geoptimaliseerde model zijn vervolgens door de bedrijvenkringen met behulp van VNO NCW Midden “gescoord”. Op deze wijze is een “gedragen” score ontstaan en een helder beeld van de verschillende knelpunten op het gebied van ruimte en mobiliteit in de regio.

2.3 Methodiek

De basis van het monitoringsmodel is een in Excel opgemaakte tabel. In de tabel zijn de verschillende bedrijventerreinen en wegen, de gekozen indicatoren en beelden verwerkt. Op basis van de indicatoren is er per bedrijventerrein of weg een score te geven. De score is onderverdeeld in drie keuzes en stoplichtkleuren. Voor deze kleuren is gekozen vanwege de herkenbaarheid. Rood en groen zijn uitersten die herkenbaar zijn, oranje is de middenweg. De keuzes zijn gedefinieerd per indicator maar kunnen globaal ingedeeld worden in:

- Geen knelpunt (groen, staat gelijk aan 3)
- Mogelijk knelpunt/ verbetering wenselijk, etc. (oranje, staat gelijk aan 2)
- Knelpunt (rood, staat gelijk aan 1)

SCORINGSBLAD BEDRIJVENTERREINEN				
	A	B	C	D
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10		GEBRUIKSWAARDE		
11	BEDRIJVENTERREINEN/ INDICATOR	PUBIEK	PUBIEK / PRIVAAT	PUBIEK / PRIVAAT
12	APELDOORN NOORD	3	1	3
13	APELDOORN NOORD (2E FASE)	1	1	1
14	DE HEEZE	1	1	1
15	ECOFACTORIJ	1	1	1
16	KAYERSMOLEN NOORD	1	1	1
17	KAYERSMOLEN ZUID	2	1	2
18	KUIPERSVELD	1	1	1
19	MALKENSCHOTEN	1	1	1
20	MATENHOEK	1	1	1
21	OSSEVELD OOST	1	1	1
22	SLEUTELBLOEM	1	1	1
23	STADHOUDERSMOLEN	1	1	1
24	STADHOUDERSMOLEN (2E FASE)	1	1	1

Figuur 2.2 Screenshot van het model met in de bovenste rij de verschillende indicatoren en beelden en in de linker kolom de te beoordelen bedrijventerreinen en wegen

Omdat niet ieder knelpunt even zwaar weegt is er in het model de mogelijkheid om aan twee indicatoren een extra gewicht toe te kennen. Voor infrastructuur is ook een gewicht per type weg bepaald wat betreft de indicator doorstroming. Hoe belangrijker de weg voor de regionale en internationale verkeersafwikkeling hoe zwaarder de weefactor. De weefactor varieert van 1 tot 4. De snelweg de A1 heeft bijvoorbeeld weefactor 4, de verschillende provinciale wegen hebben overwegend weefactor 3 en lokale wegen hebben factor 1 of 2. Wanneer de verschillende indicatoren een score hebben en de twee gewichten zijn toegekend ontstaat een eindbeoordeling per bedrijventerrein of weg. De eindbeoordeling is een in decimalen afgerond getal tussen de uitersten 1 (rood) en 3 (groen).

Daarnaast is in het model de mogelijkheid de fase in de planontwikkeling en de beschikbaarheid van financiën “te scoren”. Wat betreft planontwikkeling kan dit variëren in een goedgekeurd bestemmingsplan tot geen planontwikkeling bekend. Financiering kan variëren van een goedgekeurd financieringsbesluit tot geen financieringsbesluiten voor handen. Op deze wijze wordt inzichtelijk in hoeverre gewerkt wordt aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten. Ook hier vertaalt de score zich in één van de drie stoplichtkleuren.

2.4 Uitkomsten

De uitkomst van het model bestaat uit twee onderdelen:

- Een gewogen eindbeoordeling per bedrijventerrein of weg
- De planfase en financiering om tot het oplossen van een knelpunt te komen.

Eenzijds geeft het model dus weer welke knelpunten op het gebied van bedrijventerreinen en infrastructuur aanwezig zijn naar mening van de ondernemers in de Stedendriehoek. Anderzijds geeft het model weer in hoeverre er aan het gesignaleerde knelpunt wordt gewerkt. Door deze twee samen te nemen wordt duidelijk of er daadwerkelijk sprake is van een knelpunt. Bijvoorbeeld een bedrijventerrein scoort rood op ontsluiting maar anderzijds ligt er een goedgekeurd bestek met daarbij de benodigde financiering om de verschillende toevoerwegen wat betreft doorstroming te verbeteren. In dit geval zal erop de korte termijn naar alle waarschijnlijkheid geen sprake meer zijn van een knelpunt wat betreft ontsluiting.

De uitkomsten worden verwerkt op een door Internet¹ onsloten kaart waarbij zowel de verschillende knelpunten als de score wat betreft financiering en planvorming wordt weergegeven.

¹ www.stedendriehoekopdekaart.nl

Kenmerk R001-0488691EMG-ege-V01-NL

3 Indicatoren nader toegelicht

3.1 Inleidend




Zoals in het tweede hoofdstuk reeds beschreven zijn de verschillende indicatoren en beelden in een gezamenlijk proces met de bedrijvenkringen gekozen en tot stand gekomen. Zoals genoemd vormen de beelden de kern van de indicatoren. In deze rapportage is daarnaast een korte toelichting gegeven op de verschillende gekozen indicatoren en de te geven beoordelingen. Daarnaast is aangegeven of knelpunten publiek of privaat opgelost dienen te worden. Naast de beschrijving is een selectie van de beelden zoals gebruikt in de “scoringstabel” toegevoegd.

3.2 Scoren bedrijventerreinen

1. Ontsluiting (publiek)

Voor het beoordelen van de ontsluiting van bedrijventerreinen zijn de volgende aspecten van belang:

- Filegevoeligheid van de toevoerwegen
- Doorstroming op het terrein zelf (door een groot aantal kruispunten, weinig parkeerplekken waardoor vrachtwagens bijvoorbeeld op de rijweg parkeren, etc)
- Maar ook de ontsluiting van een terrein met openbaar vervoer en langzaam verkeer is van belang

Groen	Oranje	Rood
<p><i>De ontsluiting naar het bedrijventerrein is betrouwbaar, weinig tot geen filevorming en korte reistijden.</i></p>	<p><i>De ontsluiting is betrouwbaar, maar verbetering is welkom, met enige regelmatig file of vertraging.</i></p>	<p><i>De ontsluiting is verre van betrouwbaar, regelmatig file en lange reisafstanden.</i></p>
		

Groen	Oranje	Rood
<p><i>Sociaal veilig (ook buiten werktijden) en verkeersveilig.</i></p>	<p><i>De sociale veiligheid (ook buiten werktijden) en verkeersveiligheid kunnen verbeterd worden .</i></p>	<p><i>Sociaal onveilig en verkeersonveilig, verbetering noodzakelijk.</i></p>
		

4. Kwaliteit openbare ruimte (publiek)

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt beoordeeld op het feit of iets er wel of niet “verzorgd” uitziet. Het begrip verzorgd wordt bepaald door de technische staat en het beheer van de plek. Een slecht verzorgde openbare ruimte kan zijn rommel op straat, kapotte bankjes, Bushokjes, graffiti, et cetera.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>De openbare ruimte is goed verzorgd.</i></p>	<p><i>De openbare ruimte is matig verzorgd.</i></p>	<p><i>De openbare ruimte is slecht verzorgd.</i></p>
		

5. Landschap en stedenbouw (publiek)

Landschap en stedenbouw wordt beoordeeld op de inpassing van het terrein in het landschap en de stedenbouwkundige kwaliteit van het terrein. Wat betreft landschappelijke inpassing zijn aspecten als de aansluiting op belangrijke landschappelijke structuren en de ligging ten opzichte van belangrijke zichtlijnen (bijvoorbeeld zicht vanaf de snelweg/ routeontwerp) van belang. De stedenbouwkundige kwaliteit wordt bepaald door de samenhang van structuren binnen een bedrijventerrein en de kwaliteit/ architectuur van bebouwing.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>Het terrein is goed ingepast in de omgeving en er is samenhang in de stedenbouw.</i></p>	<p><i>Het terrein past matig in de omgeving. Verbetering nodig in beeldkwaliteit.</i></p>	<p><i>Het terrein sluit niet aan bij de omgeving / is storend. Herstructurering nodig.</i></p>
		

6. Organisatiegraad (privaat)

De organisatiegraad is groot wanneer er sprake is van een actief en hecht netwerk onder ondernemers op een bedrijventerrein. Dit kan zich uiten in parkmanagement, collectieve (energievoorziening) voorzieningen en verenigingen.

Groen	Oranje	Rood
<p>Parkmanagement is georganiseerd.</p>	<p>Beperkt B&O en collectieve (energie) voorzieningen. Verbetering is mogelijk.</p>	<p>Weinig tot geen B&O. Geen collectieve (energie)voorzieningen.</p>
		

7. Voorzieningen (publiek/privaat)

Onder voorzieningen kan onder andere worden verstaan de aanwezigheid van kinderopvang, mogelijkheden om ook buiten de bedrijfskantine te kunnen eten (fastfood, eethuisjes, café/ drinkgelegenheid) en sportgelegenheid. Wanneer voldoende voorzieningen aanwezig zijn dan wordt dit als groen beoordeeld. Wanneer voorzieningen aanwezig zijn maar aanvulling is wenselijk (bijvoorbeeld een extra eettentje, of een basketbalveldje) dan is de score oranje. Wanneer er essentiële of belangrijke voorzieningen ontbreken dan is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
<p>Voldoende voorzieningen op het terrein aanwezig.</p>	<p>Voldoende voorzieningen in de buurt aanwezig, maar aanvulling op het terrein is wenselijk.</p>	<p>Onvoldoende voorzieningen aanwezig op het terrein of in de buurt.</p>
		

8. Leegstand (privaat)

Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat tussen twee opeenvolgende huur/ koopperioden. In Nederland is dit gemiddeld 6% van een bedrijventerrein. Wanneer er geen sprake is van leegstand met uitzondering van deze frictieleegstand dan is de score groen. Iets meer leegstand dan deze frictieleegstand scoort oranje. Structurele leegstand (voortdurende leegstand) scoort rood.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>Geen leegstand (m.u.v. frictie leegstand – 6%). Leegstand niet verwaarloosd.</i></p>	<p><i>Leegstand iets meer dan de frictieleegstand en soms achterstallig onderhoud.</i></p>	<p><i>Structurele leegstand en/of niet verkoopbaar.</i></p>
		

9. Milieugebruiksruimte (publiek)

De milieugebruiksruimte wordt bepaald de mate waarin functies/ bedrijven vanuit verschillende wettelijke randvoorwaarden op het gebied van natuur, landbouw en milieu kunnen blijven voortbestaan (inclusief noodzakelijke/ wenselijke uitbreidingen).

Groen	Oranje	Rood
<p><i>Voldoende milieuruimte voor ontwikkeling / verandering van bedrijfsactiviteiten.</i></p>	<p><i>Nog net voldoende milieuruimte.</i></p>	<p><i>Onvoldoende milieuruimte voor nieuwe ontwikkelingen / verplaatsing noodzakelijk.</i></p>
	<p>Besluit van de gemeenteraad</p> <p>Gemeenteblad 2000, nummer 5.</p> <hr/> <p>Onderwerp</p> <p>Opheffing hindercirkels ten behoeve van de woningbouwlocatie Oostrum.</p>	

3.3 Scoren infrastructuur




1. Doorstroming/ bereikbaarheid (publiek)

De doorstroming is van invloed op de reistijd. Wanneer de doorstroming niet in orde is neemt de reistijd toe wat van negatieve invloed is op de bereikbaarheid van gebieden. De doorstroming op een weg is goed wanneer geen tot nauwelijks sprake is van vertraging. Ook niet tijdens de spits. Wanneer de doorstroming met enige regelmaat stagneert bijvoorbeeld in de spits, nabij op- en afritten, stoplichten, et cetera dan is de score oranje. Wanneer vertragingen structureel zijn en de reistijd langdurig wordt verlengd dan is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>De doorstroming op de weg is goed. Van vertragingen is nauwelijks sprake.</i></p>	<p><i>De doorstroming stagneert met enige regelmaat.</i></p>	<p><i>De doorstroming is slecht, vertragingen zijn veelvoorkomend.</i></p>
		

2. Verkeersveiligheid (publiek)

In dit kader wordt een weg als verkeersveilig bestempeld als er sprake is van gescheiden fietspaden, voldoende verlichting, ongelijkvloerse kruispunten, enzovoort. Wanneer dit resulteert in weinig ongevallen dan is de score groen. Wanneer de veiligheid voldoende is maar verbeteringen wenselijk zijn, bijvoorbeeld meer verlichting of in plaats van een kruising met stoplichten een rotonde, dan is de score oranje. Indien er verschillende knelpunten bestaan en veel verkeersongevallen plaatsvinden dan is verbetering noodzakelijk en is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>De weg is verkeersveilig: er zijn gescheiden fietspaden, verlichting in orde, et cetera.</i></p>	<p><i>De veiligheid is voldoende maar verbeteringen zijn wenselijk</i></p>	<p><i>Verschillende knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid. Verbeteringen zijn noodzakelijk</i></p>
		

3. Leefbaarheid (publiek)

Leefbaarheid is een veel gebruikt begrip. In het kader van dit monitoringsmodel wordt de leefbaarheid in relatie tot infrastructuur bepaald door de mate van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Indien er knelpunten zijn en maatregelen wenselijk zijn dan is de score oranje. Bij maatregelen kan worden gedacht aan geluidsschermen, luchtfiltering, wegomlegging, etc. Indien maatregelen noodzakelijk zijn (wettelijk bepaald) dan is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
<p><i>Geen knelpunten t.a.v. leefbaarheid</i></p>	<p><i>Knelpunten aanwezig (luchtvervuiling/ geluidsoverlast), maatregelen zijn wenselijk.</i></p>	<p><i>Knelpunten aanwezig (luchtvervuiling/ geluidsoverlast), maatregelen zijn noodzakelijk.</i></p>
		

3.4 Status plannen/ financiën

1. Status plannen

De planfase waarbinnen een oplossingsrichting voor een bedrijventerrein of weg zich bevindt is in onderstaande tabel weergegeven. Wanneer er sprake is van een goedgekeurd bestek, een bindend of vigerend bestemmingsplan of de benodigde vergunningen zijn goedgekeurd dan is de score groen. Ligt het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage of een structuurplan is gereed dan is de score oranje. Is de planontwikkeling aangekondigd en is er geen bestaande planontwikkeling of geen verbeteringsopgave in gang gezet, dan is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
1. Goedgekeurd bestek bouwrijp maken.	4. (Voor-)ontwerp bestemmingsplan ter inzage.	6. Planontwikkeling aangekondigd.
2. Bindend / vigerend bestemmingsplan.	5. Structuurplan gereed.	7. Geen bestaande planontwikkelingen.
3. Benodigde vergunningen goedgekeurd.		8. Geen verbeterontwikkelingen in gang gezet.

2. Financiën

Voor financiën geldt dat wanneer alle financieringsbesluiten zijn genomen de score groen is. Wanneer de lokale financiering rond is, cofinanciering in aanvraag dan is de score oranje. Wanneer financieringsbesluiten niet in ontwikkeling zijn of financieringsinstrumenten niet voorhanden zijn dan is de score rood.

Groen	Oranje	Rood
1. Alle financieringsbesluiten zijn genomen.	2. Lokale financiering rond, cofinanciering nog in aanvraag.	4. Geen financieringsbesluiten in ontwikkeling.
	3. Freeriders doen nog niet mee in collectieve afspraken.	5. Geen financieringsinstrumenten voorhanden.

Kenmerk R001-0488691EMG-ege-V01-NL

4 Toepassings- en ontwikkelingsmogelijkheden

4.1 Toepassingsmogelijkheden

Het door Tauw, Aan de Stegge en VDA groep in samenwerking met VNO NCW Midden en de Kamer van Koophandel ontwikkelde model blijkt een handzame manier om verschillende knelpunten, wat betreft bedrijventerreinen en infrastructuur, door de ogen van ondernemers inzichtelijk te maken. Daarnaast geeft het model ook inzicht in hoeverre al dan niet gewerkt wordt aan het oplossen van een knelpunt. Op deze wijze ontstaat er een evenwichtig beeld van de verschillende knelpunten in de regio. Het model geeft niet alleen de knelpunten in de regio aan maar laat ook zien waar het wel goed gaat naar mening van de ondernemers. Door regelmatig monitoren wordt inzichtelijk welke knelpunten worden opgelost, waar nieuwe knelpunten ontstaan, en waar de situatie ongewijzigd blijft. De in het model gekozen methodiek is ook toepasbaar op andere regio's. Uiteraard verandert dan de input wat betreft bedrijventerreinen en infrastructuur maar ook de gekozen indicatoren en beelden kunnen verschillen. De indicatoren en beelden worden namelijk in samenspraak met ondernemers gekozen. Het model blijft dus een sterk interactief karakter houden.

Naast het toepassen van het model op het regionale niveau voor infrastructuur en bedrijventerreinen is het model ook toepasbaar op andere schaalniveaus en doeleinden. Bijvoorbeeld voor gemeenten waarbij gedacht kan worden aan het monitoren van de openbare ruimte door bewoners.

4.2 Ontwikkelingsmogelijkheden

De toepassing van het model heeft interessante resultaten opgeleverd. Het model is echter nog niet uit ontwikkeld. Voor het huidige model wordt gebruik gemaakt van een Excel spreadsheet. Dit zou vereenvoudigd kunnen worden. Hiermee wordt de gebruiksvriendelijkheid verder vergroot.

Verder worden de uitkomsten van het model verbeeld op een (digitale) kaart. Op de kaart worden de uitkomsten van het monitoringsmodel per bedrijventerrein of weg en indicator weergegeven. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om de kaart aan te vullen met meer algemene informatie (aantal en soort bedrijven, grootte, et cetera) over een terrein of weg. In vorm van een zogenaamde factsheet.

Daarnaast zouden aan de op de kaart weergegeven knelpunten oplossingsrichtingen gekoppeld kunnen worden. Bijvoorbeeld hoe de problematiek verder te analyseren is en welke procedurele stappen, met welke private en publieke partijen, doorlopen moeten worden om tot een oplossing te komen.