



Gemeente Almelo
t.a.v. de heer drs. M. ten Dam
Postbus 5100
7600 GC ALMELO

1/4

Almelo,
4 juli 2018

Uw kenmerk

Betreft
Procedure bestemmingsplan

Ons kenmerk
JDS

Beste heer Ten Dam,

Naar aanleiding van de mail d.d. 2 juli jl. het volgende waarbij ik wil beginnen bij de aspecten 5 & 6 uit de brief van Kötter advocatuur omdat die vooral betrekking hebben op ons bedrijf.

Achtergrond investering

Onze locatie in Almelo heeft een drietal productielijnen, waarvan er twee in een tweeploegendienst werken.

Eén lijn, verder genoemd Werk 1, werkt alleen in dagdienst. De reden hiervan is dat wij op deze productielijn uitsluitend zgn. "handpakketten" kunnen maken. "Handpakketten" houdt in dan de stenen zodanig uit het productieproces komen dat een stratenmaker ze handmatig moet weggleggen in een werk.

Dit is de tegenhanger van het zgn. "machinaal pakket". Op de twee andere productielijnen kunnen wij wel "machinaal pakket" maken wat inhoudt dat een stratenmaker ze met behulp van een machine, die een hele laag straatstenen in eenmaal pakt, kan weggleggen in een werk.

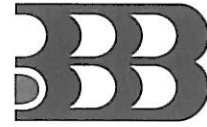
Arbo technisch is dat ook steeds meer een 'must' en dientengevolge is de vraag vanuit de markt naar "handpakketten" elke jaar lager met als gevolg dat wij toekomstgericht ook Werk 1 compleet moeten vernieuwen naar een productielijn die ook "machinaal pakket" kan maken. Immers het feit ligt er dat conform de arbowetgeving een stratenmaker steeds meer machinaal moet verleggen en zonder noodzakelijke investering zal er in de nabije toekomst niet voldoende werk voorhanden zijn voor Werk 1 met stilstand en uiteindelijk misschien wel sluiting van die gehele productielijn tot gevolg, met alle gevolgen van dien, ook voor de rest van de organisatie.

(Wij hebben weliswaar recentelijk in een omvormeremachine geïnvesteerd, maar deze kan maar een klein deel van de productie omvormen van "handpakket" naar "machinaal pakket" en biedt toekomstgericht niet voldoende soelaas.)



Wentholtweg 6, Almelo
Postbus 52
7600 AB Almelo
Telefoon: 0546 488555
Fax: 0546 488566
KvK Enschede: 06 04 52 93

E-mail: info@vdboschbeton.nl
Url: www.vdboschbeton.nl
IBAN NL 67ABNA0528415875
BIC ABNANL2A
BTW nr. NL 0057.24.260.B.01



Omdat ten gevolge van bovengenoemde een vernieuwing van de gehele productielijn bij Werk 1 een absolute must is hebben wij een tijd terug al voor ruim € 750.000,- geïnvesteerd om de hal van Werk 1 'gereed te maken' voor de nieuwe productielijn met als insteek om een paar jaar later de gehele productielijn zelf te vernieuwen. (Zie aan het eind van dit schrijven een foto van de hal zoals de situatie nu is. De lagere hal, met de gebogen dakplaten, is de oude fabriek zoals die was. De nieuwe, veel hogere hal, is nodig om bijvoorbeeld hogere droogkamers te realiseren.)

Om verder fors te investeren in een compleet nieuwe productielijn zonder de garantie dat het kanaal gedempt kan worden vonden en vinden wij geen goed ondernemerschap vandaar dat die investering opgeschort is.

Huidige situatie

Op dit moment is het al zo dat ons terrein te klein is en wij niet voor niets al onze vrachtauto's verspreid over het terrein parkeren. Vaak staan ze dan op plekken waar anderen bij moeten. Een te klein terrein heeft ook tot gevolg dat je kleinere series maakt en daardoor niet optimaal kunt produceren. Juist een bedrijf als v.d. Bosch Beton met behoorlijke seizoensinvloeden heeft behoefte aan opslagruimte.

En door de productielijn Werk 1 om te bouwen tot machinaal pakket komt er veel meer productie uit. Enerzijds komt dit doordat een productielijn welke "machinaal pakket" maakt meer stenen per 'slag' maakt om te voldoen aan de standaardafmeting in de markt. Anderzijds zal dan de nieuwe productielijn ook in een ploegensysteem gaan werken en is daarmee vergelijkbaar met de andere twee productielijnen.

Waarom een ploegensysteem? Om een dergelijke grote investering rendabel te krijgen moet je, eenvoudig gezegd, meer uren per dag draaien en zal ook Werk 1, net als de andere twee productielijnen in een tweeploegensysteem gaan moeten draaien.

Op dit moment produceren wij bij Werk 1 zo'n 42.000 ton per jaar en bij de andere twee productielijnen zo'n 90.000 ton per jaar per productielijn.

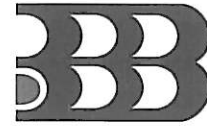
Toekomstige situatie

Door de uitbreiding van Werk 1 zal de productie daar dan ook zeker verdubbelen. Daarvoor is dan wel opslagruimte nodig, immers de producten moeten 28 dagen op voorraad staan om uit te harden.

M.a.w. de demping van het kanaal is een absolute must om de uitbreiding bij Werk 1 te realiseren.

Op dit moment produceren wij derhalve zo'n 222.000 ton per jaar (42.000+90.000+90.000). Daar komt zeker 42.000 ton per jaar bij en dat is een kleine 20% meer productie. Op dit moment is ons terrein zo'n 5 ha groot, waarvan zo'n 4 ha bestemd is voor opslag. En door 20% meer te produceren heb je zeker 8.000 M2 meer opslagruimte nodig. M.a.w. de ruim 9.000 M2 te dempen kanaal hebben wij ook zeker nodig. Temeer ook nu het terrein al feitelijk te krap is zoals hiervoor reeds genoemd en wij door onze nieuwe duurzame Reduton® lijn (zie volgende alinea) ook meer ruimte nodig hebben voor de opslag.

Naast het feit dat onze productie fors verhoogd wordt, komt onze nieuwe, zeer duurzame Reduton® goed op gang. In deze Reduton® wordt het cement voor 100% vervangen door andere grondstoffen waardoor er tot 80% minder Co2 uitstoot gerealiseerd wordt. In kader van duurzaam ondernemen juichen wij dit toe, echter ook deze duurzame ontwikkeling heeft tot gevolg dat wij ook meer opslagruimte nodig hebben. Immers je krijgt twee voorraadstromen omdat er ook nog vraag is naar het normale cementbeton.



Werkgelegenheid

Uiteraard komt dit de werkgelegenheid in Almelo ten goede. Wij gaan van één ploeg nu, naar twee ploegen straks. In één ploeg werken minimaal zes werknemers. Naast deze zes extra werknemers zal er een uitbreiding van de technische dienst (één werknemer) nodig zijn, de extra geproduceerde materialen moeten ook verkocht worden (één vertegenwoordiger met een medewerker verkoop binnendienst erbij) en door de toegenomen activiteiten een administratief medewerker erbij.

Laatstgenoemde kan wellicht ook een parttimer zijn i.v.m. de huidige stand van de automatisering. Al met al bijna 10 FTE erbij. Heb ik nog niet meegeteld het feit dat deze extra productie ook moet worden vervoerd naar onze klanten

Feitelijk is het nog meer. Immers als wij Werk 1 niet uitbreiden zal er op termijn onvoldoende werk voorhanden zijn voor deze productielijn en zal er minder geproduceerd worden waardoor er minder werknemers benodigd zijn.

Vervoer te water

Doordat de productie met zo'n 20% toe zal nemen zal er ook meer grind en zand per schip aangevoerd worden. Grosso modo kun je stellen dat ook het vervoer per schip met 20% zal toenemen.

In kader van duurzaam ondernemen streeft v.d. Bosch Beton er sowieso na om zoveel mogelijk per water te laten aanvoeren. Een voorwaarde is dan natuurlijk wel dat daar waar de grondstoffen gewonnen worden er ook water beschikbaar is. Daar wij sinds 2017 ook een deel van het zand per schip laten komen zien wij een duidelijke toename van de vervoerde tonnages te water. Daar waar dit in 2016 nog 45.000 ton was, lag dat vorig jaar al op 92.000 ton en in het eerste halfjaar van dit jaar is er al 53.000 ton per schip aangevoerd.

Concluderend kunnen wij stellen dat het vervoer te water de laatste tijd al fors is toegenomen en dat het door de uitbreiding van Werk 1 er nog een enorme impuls voor het vervoer te water zal komen.

Overige zaken

Het feit dat wij het te dempen deel nagenoeg uitsluitend als opslag gaan gebruiken is gelegen in het feit dat dit voorkomt uit de getekende overeenkomst van 26 oktober 2016. Juist ter bescherming (trillen) van de naastgelegen bedrijven mogen op het te dempen deel geen productieactiviteiten plaatsvinden. Opslag is wel toegestaan en dat juist hebben wij ook nodig.

Verhuizen naar een groter terrein elders, bijvoorbeeld Business XL Park, is vanuit kostenperspectief geen optie. Bedenk dat bij een betonfabriek er meer in de grond zit dan er boven. Immers het betreft een relatief zware industrie waarbij de investeringen in de grond een groot deel van de investeringen zijn i.v.m. het krachtige trilproces. Een verhuizing zal dan zeker vele tientallen miljoenen gaan kosten.

Ook het kopen/huren van het tegenoverliggende terrein welke thans braak ligt is geen optie. Dit is geen aangrenzend terrein (zoals gesteld door Kötter advocatuur) en door het tussenliggende kanaal is het wegzetten van de materialen met behulp van een hefruck geen optie (de hefruck is dan per pakket veel te lang (zeker 15 minuten) onderweg en is ook vanuit duurzaam ondernemen geen optie. Optie om dan het materiaal per vrachtauto naar dit terrein te brengen is veel te kostbaar. Immers je moet al het materiaal eerst laden, dan er naar toe rijden, daar weer lossen en vervolgens weer terugrijden. Komt bij dat onze vrachtauto's de gehele dag onderweg zijn richting onze klanten.



Aspect 7

Bij dit punt wordt e.e.a. genoemd over erfpachtrechten. Kötter advocatuur stelt daar dat in 2007/2008 de Gemeente Almelo erfpachtrecht heeft toegekend aan v.d. Bosch Beton b.v.

V.d. Bosch betaald voor een viertal kadastrale percelen erfpacht en die verplichtingen zijn aangegaan ten tijde van de koop van de grond en gelden voor 75 jaar. De eerste verplichting is al aangegaan in 1964 en de laatste van die vier in 1970. M.a.w. wat Kötter advocatuur stelt over 2007/2008 is onjuist.

Aspect 1 t/m 4

Daar wordt gesteld dat de binnenvaart verbeterd wordt richting het XL Businesspark en Almelo en dat door de komst van de Container Terminal Twente (CCT) de binnenvaart een enorme impuls gehad heeft.

Kötter advocatuur stelt dat All-In containers hierdoor haar afzetmogelijkheden ziet groeien.

Gesteld kan worden dat sinds de komst van de CCT, nu al weer vele jaren terug, All-In nog geen vervoer per water gehad heeft en het is ook zeer twijfelachtig of de verbeterde vaarwegen richting het XL Businesspark voor All-In extra mogelijkheden biedt voor vervoer te water. Daar de komst van de CCT al geen enig effect heeft gehad voor extra vervoer te water voor All-In ontbreekt logischerwijs (zo stellen zij dat) ook de argumentatie waarom het nu wel zou toenemen.

Foto hal op dit moment



Met vriendelijke groet,

Jan Dirk Staman



Collegevoorstel

Opgesteld door: R.E. Voortman
 Datum: 14 juni 2011
 Afdeling/team/teamonderdeel: BC/CP/CP
 Telefoonnummer: 541679

Onderwerp: Verzoek Van den Bosch BV voor gedeeltelijke demping 2e havenarm
 Dollegoor
Programma: Aantrekkelijke stad

Voorgesteld besluit:

1. In beginsel medewerking te verlenen aan het verzoek van Van den Bosch Beton om ten behoeve van een bedrijfsuitbreiding een deel van de 2^e havenarm van bedrijventerrein Dollegoor te dempen;
2. Op basis van de onderzoeken naar de civiel- en milieutechnische mogelijkheden en de financiële haalbaarheid, de onderhandeling met Van den Bosch Beton b.v. aan te gaan;
3. De raad hierover via een raadsbrief te informeren.

Toelichting voor openbare besluitenlijst:

Het bedrijf Van den Bosch Beton heeft verzocht om ten behoeve van een bedrijfsuitbreiding een deel van de 2^e havenarm van het bedrijventerrein Dollegoor na demping in gebruik te nemen. Besluitvorming hierover is een beleidsbeslissing waarbij zowel het belang van verzoeker, het belang van omliggende bedrijven en het algemene belang afgewogen moeten worden. Een eerste verkenning leidt tot een positief advies en rechtvaardigt nadere uitwerking. De onderhandeling met verzoeker moet leiden tot financiële zekerheid voor de uitvoering van deze ontwikkeling.

parafering:

afd.hoofd	progr.man	directeur

Portefeuillehouder: E.J. van Marle

Gemeentesecretaris:

Afdoening portefeuillehouder: nee

Collegebesluit

- X Openbaar
- ◇ Openbaar met embargo
tot (aanvraag voor griffie bijvoegen)
- ◇ Niet openbaar (o.b.v.
Wet Openbaarheid Bestuur)

Raad

- X raadsbrief ter informatie (bijvoegen)
- ◇ behandeling in informatieve raad
- ◇ raadsvoorstel ter besluitvorming
(bijvoegen)
- ◇ n.v.t.

Bijlagen bij dit collegevoorstel:

- Verzoek van Van den Bosch Beton (2008/3816);
- Gespreksverslag rondom de 2^e havenarm gevestigde bedrijven d.d. 20 april 2011
- Situatieschets

Kopie collegevoorstel excl. bijlagen aan:

Kopie collegevoorstel incl. bijlagen aan: J.G. Haarhuis, I.M. Bruns, S. Volkerink

Nr. begrotingwijzingen: n.v.t.

Verzoek van Van den Bosch Beton

Het bedrijf Van den Bosch Beton heeft verzocht om ten behoeve van een bedrijfsuitbreiding een deel van de 2^e havenarm van het bedrijventerrein Dollegoor na het dempen te gebruiken voor opslag van producten en voor de stalling van het wagenpark.

Over dit verzoek heeft tussen het bedrijf en de gemeente een aantal malen overleg plaatsgevonden. Besluitvorming is een beleidsbeslissing waarbij zowel het belang van verzoeker, alsook het belang van omliggende bedrijven en het algemene belang afgewogen moeten worden.

Gemeentelijk beleid revitalisering

Masterplan Havengebied

Het verzoek wordt getoetst aan het Masterplan Havengebied, en het projectplan voor Herontwikkeling Havengebied, Fase 1 Dollegoor en Slachthuisakade (hierna: Projectplan Dollegoor) beide vastgesteld door het college van B&W d.d. 22 mei 2007.

Op 24 mei 2008 heeft de gemeenteraad de grondexploitatie voor de revitalisering Dollegoor vastgesteld.

In dit Masterplan en Projectplan Dollegoor is al opgenomen dat *“voor de Betoncentrale van den Bosch zal worden onderzocht in hoeverre een deel van de tweede havenarm kan worden gedempt. Dit deel wordt niet gebruikt voor havengebonden activiteiten. Het bedrijf wil deze ruimte gebruiken voor de uitbreiding van logistieke activiteiten”*.

Het verzoek maakt geen onderdeel uit van de laatst vastgestelde grondexploitatie.

Als absolute randvoorwaarde voor het onderzoek is in het Masterplan Havengebied opgenomen dat voor demping van een deel van de havenarm en eventuele nieuwe activiteiten niet belemmerend mogen zijn voor de ontwikkeling van het hightech cluster tussen de eerste en tweede arm.

De visie uit het Masterplan Havengebied op lange termijn betreft:

1. Het verder uitbouwen van de sterke sectoren/clusters in het Havengebied en anderzijds het optimaal benutten van de haven en de daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid.
2. Als het gaat om het uitbreiden van aanwezige sectoren en clusters dan wordt ervoor gekozen om het gebied tussen de eerste en de tweede havenarm op Dollegoor te ontwikkelen tot een vestigingsplaats voor hightech bedrijven.
3. Het benutten van de haven en de daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid door de gevestigde havengebruikers is uitgangspunt van de visie.
4. Verder geldt dat Havengebied met het in ontwikkeling genomen XL businesspark de enige twee terreinen zijn waarop bedrijven die het water als vervoersmodaliteit willen gebruiken, zich kunnen vestigen.
5. Nieuwe watergebonden ruimtevragers, groter dan 2 hectare, kunnen geen ruimte krijgen in het bestaande havengebied, maar worden doorverwezen naar het XL businesspark.

Alternatieven en voorgestelde keuze

Het verzoek is getoetst aan de volgende aspecten:

- A. Beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit;
- B. Havengebondenheid;
- C. Segmentering van het bedrijventerrein Dollegoor;
- D. Civiel technische analyse;
- E. Financiële analyse.

Na toetsing van deze aspecten kunnen we op basis van interne expertise als volgt concluderen;

Ad. A:

Het verzoek om een deel van de 2^e insteekhaven te dempen is niet in strijd met het gemeentelijke beleid betreffende de ruimtelijke kwaliteit. Wel gaat er water verloren als een deel van de 2^e insteekhaven gedempt wordt. Water is een extra liggingsfactor voor de huidige en toekomstige bedrijven op het hightech cluster.

Ad. B:

Het dempen is niet cruciaal voor het totale functioneren van het bedrijventerrein Dollegoor. De 2^e insteekhaven is niet noodzakelijk om de potentiële groei op te vangen. De groei op deze locatie is alleen in autonome zin te verwachten. De activiteiten over water zullen toenemen en de wens naar grotere schepen, klasse 5 neemt toe. Dit sluit aan op de wensen van Rijkswaterstaat tot verdieping van het Twente kanaal en zijtak. Hiermee kan een groei in volume opgevangen worden maar zijn geen extra aanlegkades nodig. Nieuwe bedrijvigheid aan het water en een openbare laad- en loskade is voorzien op het XL business park.

Ad. C:

Het dempen van een deel van de haven doet niet af aan dit uitgangspunt van segmentering van het bedrijventerrein. Wel vermindert de fysieke scheiding en moet de bestemming en gebruik in overeenstemming zijn met de milieunormeringen voor stof en geluid. Belangrijk is een goede landschappelijke afscherming ten opzichten van het hightech cluster.

Het verzoek om een deel van de 2e insteekhaven te dempen heeft geen nadelige gevolgen voor het cluster met zware milieucategorieën.

Ad. D:

De civieltechnische en de milieutechnische mogelijkheden om de havenarm te dempen vragen om gedegen onderzoeken. De waterbeheerder (Rijkswaterstaat) vraagt mogelijk een vergunning om verantwoord dempen te waarborgen.

Ad. E:

De kosten voor de uit te voeren onderzoeken worden in een vervolgonderzoek in kaart gebracht en gedekt uit de grondexploitatie.

In de onderhandelingen met van den Bosch moet blijken of de investering voor hun economisch haalbaar is en daarmee verantwoord is om tot realisatie over te gaan. Voor de start van de realisatiefase wordt een overeenkomst met de toekomstige afnemer van de nieuwe grond opgesteld waardoor financiële zekerheid gekregen wordt.

Eindconclusie

Besluitvorming is zoals gezegd een beleidsbeslissing waarbij zowel het belang van verzoeker en het belang van omliggende bedrijven en het algemene belang afgewogen moeten worden.

Alle relevante belangen zijn hiervoor globaal afgewogen. Op basis van de deelconclusies wordt vervolgens voorgesteld om in beginsel medewerking te verlenen aan het verzoek en dat op meerdere terreinen nog nader onderzoek noodzakelijk is.

Resultaat extern overleg

Meerdere malen en op verschillende tijdstippen hebben gesprekken plaatsgevonden met belanghebbende ondernemers rond de tweede insteekhaven.

In bijlage 1 is een samenvatting bijgevoegd van deze gesprekken.

Risico-inventarisatie

Bezwaar- en beroepsprocedures.

Afstemming intern

beleidskader / juridisch / p&o / financieel / facilitair/ informatisering

Voordat de procedure tot herziening van het bestemmingsplan daadwerkelijk kan worden opgestart dient nog het nodige nader uitgewerkt te worden e.e.a. in overleg met de aanvrager. Doelstelling is de exploitatie minimaal kostendekkend af te sluiten. Een eventueel positief saldo wordt toegevoegd aan de grondexploitatie herstructurering Dollegoor.

Intern overleg

Resultaat intern overleg met afdelingen / programmamanager / portefeuillehouder

De nota is opgesteld in samenwerking met de projectgroep Dollegoor

Communicatie

- Reguliere persconferentie;
- Raadsbrief;
- Brief betreffende de uitkomst van uw besluit aan verzoeker Van den Bosch Beton.

Aan de raad

Onderwerp: Grondexploitatie Tweede Insteekhaven Dollegoor 2016

Programma: Aantrekkelijke stad

Portefeuillehouder: A.L. Langius

Auteur, sector/team/teamonderdeel: M. ten Dam SE Vastgoed en Exploitatie

Samenvatting raadsvoorstel

In 2011 heeft het college besloten medewerking te verlenen aan een verzoek om voor een bedrijfsuitbreiding een deel van de 2^e insteekhaven van bedrijventerrein Dollegoor te dempen. In de daarop volgende periode is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en is gesproken met aanliggende bedrijven. Conclusie is dat het project haalbaar is onder de condities zoals onderzocht. Dit wordt versterkt nu ook een tweede bedrijf in het project wil deelnemen. De gemeente treedt, vanuit de eigenaarspositie, op als trekker. Wij stellen uw raad voor de grondexploitatiebegroting vast te stellen.

1. Waarom naar de raad:

De gemeenteraad heeft de wettelijke bevoegdheid om de betreffende grondexploitatiebegroting vast te stellen.

2. Argumentatie:

Op 14 juni 2011 heeft het college besloten in beginsel medewerking te verlenen aan het verzoek om ten behoeve van een bedrijfsuitbreiding een deel van de 2^e insteekhaven van bedrijventerrein Dollegoor te dempen, met als voorwaarde dat het technisch, juridisch en financieel haalbaar is en minimaal zal leiden tot een kostenneutraal resultaat. Uit de daaropvolgende uitgevoerde onderzoeken en onderhandelingen blijkt dat dit haalbaar is en het project naar verwachting een financieel positief resultaat genereert.

Met de aan de grondverkoop verbonden bedrijfsuitbreiding van twee Almelse bedrijven worden diverse doelen nagestreefd: De werkgelegenheid in het gebied wordt versterkt, de revitalisering van Dollegoor krijgt een nieuwe impuls, de bedrijfsuitbreiding van Van Den Bosch anticipeert op de verruiming van het Twentekanaal in 2018 en de gemeente kan werk met werk maken middels een partij grond die voor het verontdiepen van de Leemslagenplas niet meer nodig is nu Leemslagen uit exploitatie is genomen. Doordat het gronddepot in Leemslagen wordt verwijderd ontstaat tenslotte waardevermeerdering van de onderliggende grond.

3. Middeleninzet:

Grondexploitatie

De grondexploitatiebegroting bevat de kosten en opbrengsten van het volledig in eigendom krijgen van het plangebied, afkopen bestaande rechten/schade derden, milieukundige onderzoeken, het opruimen en verwijderen van begroeiingen en damwanden, het dempen van het betreffende deel van de 2^e insteekhaven, planontwikkeling, en het verkopen van bouwrijpe grond. Het project bestaat een plangebied van circa 1,2 hectare groot.

Plangebied:	12.103 m ²
- verharding	940 m ²
- uitgeefbaar	11.163 m ²

Ten behoeve van het administreren van de kosten en opbrengsten van deze grondexploitatie zal er een complex in de financiële administratie van het grondbedrijf worden geopend. De grondexploitatiebegroting ziet er samengevat als volgt uit.

Financieel overzicht	
Totale plan- en uitvoerings kosten, incl. prijsstijging en rente	1.223.698
Opbrengsten (koopovereenkomsten)	1.484.945
Resultaat op eindwaarde	261.248 winst
Resultaat op Netto Contante Waarde	240.064 winst

In de bovenstaande tabel is het begrote financiële eindresultaat van de grondexploitatie beknopt weergegeven omdat detailgegevens de onderhandelingspositie van de gemeente in het vervolgtraject kunnen schaden. De grondexploitatiebegroting sluit op een winst van € 240.000,--, op netto contante waarde per 1-1-2015. Belangrijke risico-beperkende maatregel wordt gevormd door het feit dat met de betrokken grond afnemende bedrijven reeds koopovereenkomsten zijn aangegaan die voorzien in een totale opbrengst van € 1,48 mln.

Risico's

De grondexploitatiebegroting is een resultante van een raming van verwachte nog te maken kosten en opbrengsten. Inherent aan ramingen is dat deze kunnen mee- en tegenvallen. Daardoor zal ook het begrote eind resultaat zich waarschijnlijk binnen een bandbreedte gaan begeven. Door middel van een risicoanalyse is de bandbreedte voor dit project bepaald. De uitkomst hiervan is dat het resultaat waarschijnlijk tussen € 0,1 mln. winst en € 0,3 mln. winst zal uitkomen. Dit is een evenwichtige bandbreedte bij een grondexploitatie met € 1,3 mln. begrote kosten en € 1,5 mln. opbrengsten.

Ter verdere beperking van de risico's voor de gemeente is in de overeenkomst geregeld dat bij onverhoopt niet doorgaan van het project de plankosten voor rekening van kopers zijn.

Wij stellen u voor te besluiten conform het bijgevoegde ontwerp-raadsbesluit.

Burgemeester en Wethouders van Almelo,
de secretaris, de burgemeester,

F.W. van Ardenne

A.J. Gerritsen

Bijlagen:

Nr. begrotingswijziging:

De Raad van de Gemeente Almelo;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders;

besluit:

- a. De grondexploitatiebegroting Tweede Insteekhaven Dollegoor vast te stellen.
- b. Ten behoeve van de plan- en uitvoeringskosten een krediet ter beschikking te stellen van € 1.223.698,- euro en dit te dekken uit de opbrengst van de grondverkoop.

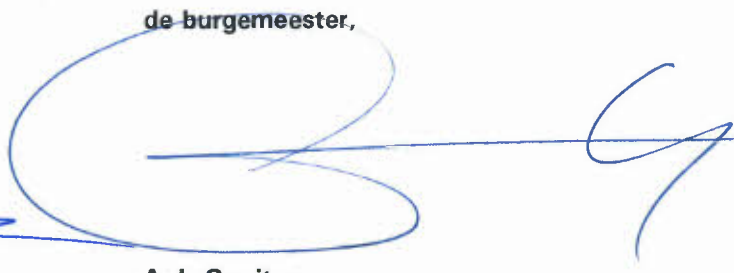
Gedaan ter openbare vergadering van 20 december 2016,

de griffier,

de burgemeester,



drs. C.M. Steenbergen

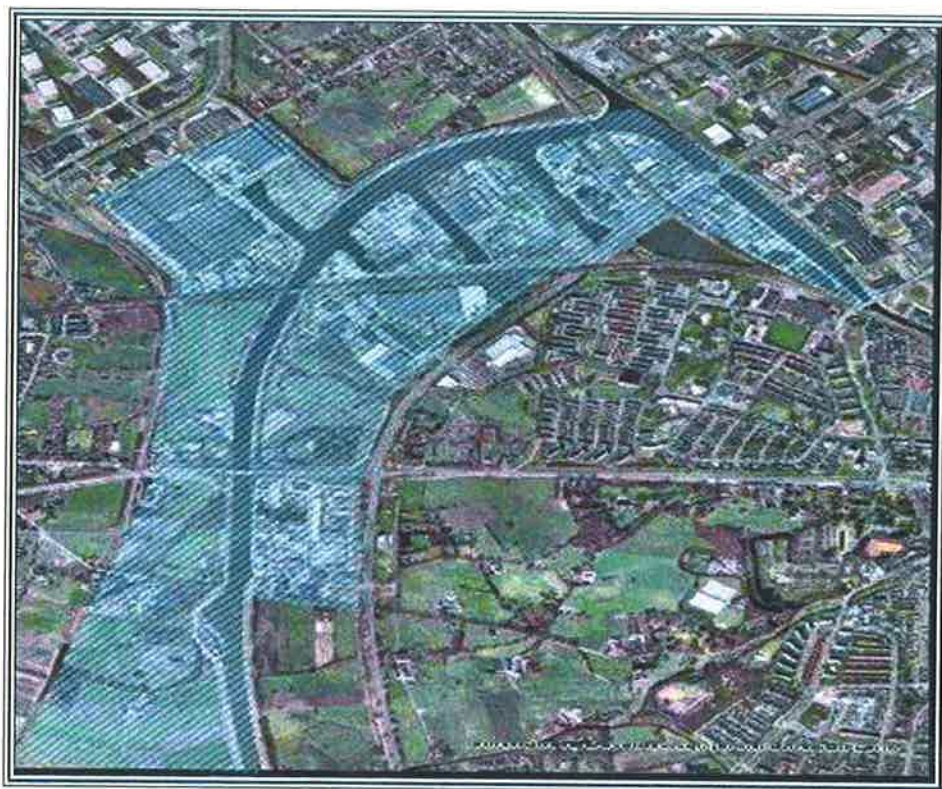


A.J. Gerritsen

Dg.



Havengebied Almelo Masterplan



GEMEENTE ALMELO

ONDERNEMERS HAVENGEBIED

Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van Almelo op 22 mei 2007.

Dit masterplan is opgesteld door Oost NV

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Doel	2
1.3	Leeswijzer	2
2.	Het Havengebied	3
2.1	Algemeen	3
2.1.1	Masterplan Almelo	3
2.1.2	Bedrijvigheidsnota	3
2.1.3	Regionaal Beleid	4
2.2	Geschiedenis van het Havengebied Almelo	4
2.3	Ontwikkelingen	5
2.4	Categorisering en segmentering	5
2.5	Infrastructuur: bereikbaarheid, ontsluiting en veiligheid	6
3.	Organisatie masterplan	7
3.1	Organisatie samenstellen masterplan	7
3.2	Organisatie ondernemers	7
3.3	Organisatie binnen de gemeente	8
4.	Ruimtelijke visie	9
4.1	Visie	9
4.2	Uitwerking in bestemmingsplan	11
5.	Verkeer en vervoer rondom en in het havengebied	12
5.1	Inleiding	12
5.2	Verkeersintensiteiten	12
5.3	Interne verkeersontsluiting per deelgebied weg, water en spoor	14
6.	Milieu	18
6.1	Geluid	18
6.2	Luchtkwaliteit	20
6.3	Veiligheid	21
6.4	Bodemverontreiniging	23
7.	Deelgebieden	24
7.1	Slachthuisakade (fase 0)	24
7.2	Dollegoor	27
7.3	Buitenhaven	28
7.3.1.	Buitenhaven bestaand	30
7.3.2	Buitenhaven-West (nieuw te ontwikkelen)	32
7.4	Noordbroek	32
7.5	Bedrijvenpark NW Twente, Havengebonden deel	33
7.6	Wendelgoor	33

8.	Fasering op grond van prioritering	35
8.1	Slachthuisgade	35
8.2	Dollegoor/slachthuisgade	35
8.3	Buithaven/bestaand	35
9.	Beheer	36
9.1	Criminaliteitsbestrijding	36
9.2	Collectieve projecten	37
9.3	Verharding en ondergrondse infrastructuur	37
9.4	Beheer	38
10.	Conclusies	39
11.	Maatregelenprogramma	41
11.1	Programma	41
11.2	Financiering	42

Bijlagen

- 1) Stand van zaken bestemmingsplannen**
- 2) Bodeminformatie Havengebied Almelo**

1 Inleiding

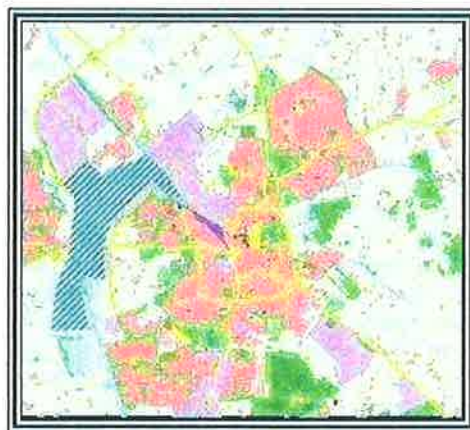
1.1 Algemeen

De gemeente Almelo is groot geworden door de textielindustrie, die veel bedrijvigheid bracht en ook voor de bijbehorende stadsontwikkeling zorgde. Terwijl inmiddels veel van deze textielbedrijven zijn weggetrokken uit het binnenstedelijke gebied of zijn opgehouden te bestaan, is de industriële dynamiek de stad blijven kenmerken. Daarnaast veranderde Almelo in een veelzijdige stad met een verzorgingsfunctie en een opmerkelijk groen woonmilieu.

Almelo is nu een stad met 72.000 inwoners. De stad biedt circa 38.000 arbeidsplaatsen waarvan er 500 bij watergebonden bedrijven zijn. Om de functies wonen, werken en recreëren zo optimaal te laten plaatsvinden, heeft de Gemeente Almelo het Masterplan Almelo ontwikkeld, een strategisch beleidsplan dat richting geeft aan de ruimtelijke, sociale en economische ontwikkeling van de gemeente voor de komende dertig jaar.

Met betrekking tot bedrijventerreinen voorziet het Masterplan Almelo in 280 hectare nieuw bedrijventerrein tot aan 2030, zowel via de ontwikkeling van nieuwe gebieden als via revitalisering van huidige 'verouderde' bedrijventerreinen.

Voornamelijk op het Havengebied (de delen Slachthuisakade, Dollegoor, Buitenhaven bestaand en nieuw, Wendelgoor, Noordbroek en de havenarm van het bedrijvenpark Twente) zijn problemen en kansen gesignaleerd door zowel de Gemeente Almelo als de ondernemers.



Het havengebied heeft een omvang van 211 hectare bruto, waarvan 165 hectare bestaand bedrijventerrein en 46 hectare nieuw terrein. Er zijn ongeveer 110 bedrijven gevestigd met in totaal 2300 werknemers. Het betreft met name gemengde bedrijvigheid, zoals industrie, groothandel, autobedrijven, recycling en bouw. Onderstaande tabel geeft de verdeling in de diverse bedrijfsactiviteiten aan.

Bedrijfstak	% arb.plaatsen	% bedrijven
Vervaardiging van elektrische en optische instr.	37%	7%
Overige industrie	32%	24%
Groothandel en handelsbemiddeling	10%	23%
Vervoer, opslag en communicatie	8%	10%
Handel en reparatie van voertuigen	3%	11%
Overige bedrijfstakken	13%	25%
<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

De ontwikkelingen die in het Masterplan Almelo zijn beschreven zijn nader uitgewerkt in de Bedrijvighedsnota. In de bedrijvighedsnota wordt er vanuit gegaan dat er 12 hectare opnieuw uitgegeven kan worden door herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen in Almelo. Door herontwikkeling van alleen het Havengebied kan al ruim 11 hectare vrijgemaakt worden voor hernieuwde uitgifte. Het gaat om herontwikkeling van delen op Dollegoor, Slachthuisakade en Buitenhaven. Op de delen Noordbroek en bedrijvenpark Twente havendeel is geen herontwikkeling noodzakelijk. Daarnaast komt er door de nieuwe ontwikkeling van Wendelgoor en Buitenhaven-West circa 46 hectare beschikbaar voor nieuwe bedrijvigheid.

1.2 Doel

Omdat door de jaren heen de ruimte voor bedrijvigheid steeds meer afneemt is het van belang om de bestaande bedrijventerreinen te verbeteren en duurzaam in te richten zodat deze locaties aantrekkelijk blijven voor nieuwe en bestaande bedrijven. Met dit Masterplan Havengebied wordt een visie neergelegd waarmee het Havengebied kan worden geherstructureerd tot deze aantrekkelijke locatie. Tevens wordt de visie vertaald in een concreet maatregelenprogramma. De gemeente wil samen met de binnenkort op te richten ondernemersvereniging Havengebied de herstructurering van het Havengebied gaan uitvoeren.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige manier van inrichting, kwaliteit, categorisering en segmentering en huidige infrastructuur in kaart gebracht.

In hoofdstuk 3 wordt stilgestaan bij het Havengebied: op welke wijze dient het Havengebied te worden ingericht om een duurzaam en integraal gebied te creëren. Voor een aantal delen is het mogelijk om op korte termijn aan te vangen met herontwikkeling mede doordat inzichtelijk is wat de problemen zijn op de terreinen, doordat ondernemers op deze terreinen al bereid zijn mee te werken aan herontwikkeling, maar ook doordat bepaalde percelen momenteel te koop aangeboden worden. Het gaat hierbij om Slachthuisakade, Dollegoor en Buitenhaven- bestaand.

Daarnaast zullen op langere termijn ook enkele andere delen gerevitaliseerd dienen te worden, maar hierbij ontbreekt nog voldoende zicht op de daadwerkelijke problemen in de gebieden. In hoofdstuk 4 wordt de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling en de consequenties voor bestemmingsplannen geschetst. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het verkeer en vervoer rondom en in het Havengebied, gevolgd door de milieuaspecten in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 worden de verschillende deelgebieden geschetst en vervolgens wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de volgorde waarin de deelgebieden aangepakt gaan worden. Hoofdstuk 9 geeft een korte toelichting op de wijze waarop het beheer op de bedrijventerreinen is georganiseerd. In hoofdstuk 10 worden de conclusies en aanbevelingen van het voorafgaande weergegeven. Ten slotte is in hoofdstuk 11 het maatregelenprogramma opgenomen.

Wat is herstructurering?

Onder herstructurering wordt verstaan:

- **face-lift:** grote opknapbeurt bij fysieke veroudering;
- **revitalisering:** forse integrale verbetering van een verouderd terrein met behoud van bestaande economische functie;
- **herontwikkeling/herprofilering:** wijziging van de werkfunctie van bestaande bedrijfsactiviteiten ten gevolge van economische veroudering;
- **transformatie:** ombouwen, waarbij de functie wijzigt in niet-werkfunctie. In dit laatste geval wordt het terrein onttrokken aan de voorraad bedrijventerrein.

2 Het Havengebied

2.1 Algemeen

Gegeven het feit dat het Havengebied nu meer dan 50 jaar in gebruik is en de situatie niet meer “up to date” is te noemen, is herstructurering en herontwikkeling om meerdere redenen een must, ook vanwege de schaarste aan grond. Deze problematiek wordt onderschreven in het ‘Masterplan Almelo’ en de ‘Bedrijvigheidsnota’. Onderstaand wordt de toekomstvisie, zoals verwoord in het Masterplan en de Bedrijvigheidsnota kort toegelicht.

2.1.1 Masterplan Almelo

In het jaar 2004 is door de Gemeente Almelo een nieuw Masterplan vastgesteld dat als basis dient voor de verdere groei en ontwikkeling van de stad, zowel fysiek, economisch als sociaal tot 2030. Het Masterplan Almelo dient daarbij als raamwerk voor afzonderlijke plannen maar ook ter bepaling van de positie in de regio en netwerkstad. Op het thema ‘werken’ creëert Almelo ruimte voor bedrijven door zich te richten op de aanleg van nieuwe en de herstructurering van bestaande industrieterreinen. Ten aanzien van het realiseren van nieuwe werkgelegenheid richt Almelo zich op de innovatieve maakindustrie, zorgdiensten en starters. In het Masterplan staat beschreven hoe Almelo een ruime keuze aan werkgelegenheidslocaties wil bieden.

De locaties moeten onderling herkenbaar zijn, met elk een eigen profiel en passend bij de situatie aldaar. Met betrekking tot het Havengebied vermeldt het Masterplan dat in de strook rond het Twentekanaal en de A36 nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden aangelegd, een beperkte uitbreiding van de bestaande Buitenhaven en de ontwikkeling van Buitenhaven-West aan de overzijde aan het Twentekanaal dat de werkplaats van Almelo zou moeten worden. Hier kan de Almelse innovatieve maakindustrie met een schoner karakter een plaats krijgen, die profiteert van de groene kwaliteiten van de westelijke groene long en tevens van een goede bereikbaarheid over de weg en het water.

Met betrekking tot de bestaande delen rond de haven is in het Masterplan Havengebied opgenomen dat door nieuw ontwikkelde locaties elders, bedrijven kunnen verhuizen vanaf verouderde bedrijventerreinen. Dit biedt kansen om delen zoals Dollegoor te kunnen vernieuwen, mede gelet op de aldaar aanwezige trimodale ontsluiting.

Het Masterplan Havengebied beschrijft voor de watergebonden bedrijventerreinen dat er mogelijkheden zijn voor herontwikkeling, mits dit op een doordachte en duurzame manier gaat. Verder wordt in het Masterplan aangegeven dat de kanaalgebieden geschikte locaties zijn voor publieksgerichte bedrijven, door de aanwezigheid van goede zichtlocaties en de ligging nabij het centrum. Het te herstructureren gebied bevat een oppervlakte van 165 ha, waarvan het te herontwikkelen gebied een oppervlakte bevat van 11 hectare.

2.1.2 Bedrijvigheidsnota

De richting die het Masterplan aangeeft met betrekking tot bedrijventerreinen is verder uitgewerkt in de door de gemeenteraad vastgestelde nota Bedrijvigheid (maart 2005). In deze nota wordt de behoefteraming van 2030 gekoppeld aan de revitalisering van bestaande en de aanleg van nieuwe terreinen. Aan de hand van een globale inventarisatie kan de dankzij herontwikkeling beschikbaar komende hoeveelheid m² worden bepaald. Globaal genomen kan naar verwachting met circa 12 hectare in de behoefte worden voorzien. De inspanningsverplichting is dat er na uitvoering van de herontwikkeling van het Havengebied circa 11 hectare terrein voor bedrijven kan worden vrijgemaakt voor hernieuwde uitgifte. De delen Dollegoor, Slachthuisakade en Buitenhaven-bestaand zijn hierbij de belangrijkste gebieden.

2.1.3 Regionaal Beleid

De gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede werken samen als Netwerkstad Twente om de regio Twente te versterken. Deze samenwerking richt zich op verschillende gebieden, zoals veiligheid, gezondheid, toerisme, grondexploitatie, bouwmarkt, vervoer en kennisontwikkeling. De Regio Twente en de provincie Overijssel ondersteunen het samenwerkingsinitiatief, dat voor de korte termijn vooral gericht is op kennisoverdracht. In die zin zal Almelo bij de ontwikkeling van de herontwikkeling van het Havengebied gebruik maken van de ervaringen die reeds in Enschede en Hengelo zijn opgedaan bij gelijksoortige projecten en eveneens gedeeltelijk zijn gefinancierd met gelden o.g.v. de Topregeling.

Onderdeel van de samenwerking is ook de mogelijke samenwerking van de havengebieden. Almelo, Hengelo en Enschede beschikken elk over havengebonden bedrijventerreinen rondom het Twentekanaal, echter geen van hen heeft voldoende capaciteit om de concurrentie met andere middelgrote steden binnen Nederland aan te gaan. Wanneer de drie gemeenten de havengebonden bedrijventerreinen weten te koppelen is het mogelijk op regionaal- en nationaal niveau een rol van betekenis te spelen. Regionaal zet men dus in op behoud en verbetering van de watergebonden bedrijventerreinen. Dit speelt ook in op het onlangs verschenen advies van de VROM-raad¹ voor een meer regionale benadering van de aanpak van bedrijventerreinen.

Als het gaat om het belang van watergebonden bedrijvigheid en het transport over water dan staat in de Netwerkanalyse van de Regio Twente dat er een nationale groei te verwachten is van 40 – 50% (2020, prognoses van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in de Nota Ruimte).

Op basis van deze voorspelling heeft de provincie Overijssel in haar Vaarwegenvisie voor het Twentezijkanaal een groei becijferd van 500.000 ton in 2005 en 700.000 ton in 2020 (goederenvolume van het Twentezijkanaal. Dit is nog exclusief het goederenvervoer via het kanaal Almelo-Coevorden). Daarnaast vindt er schaalvergroting plaats in de beroepsvaart. Dit zal leiden tot de inzet van grotere vrachtschepen. Hiermee moet rekening worden gehouden met aanleg en verbetering van de kades.

Op grond van deze informatie kan niet erg concreet worden aangegeven wat de consequenties zijn voor het Havengebied. Door middel van marktonderzoek zal meer duidelijkheid moeten worden verkregen in de behoefte aan en groei van watergebonden bedrijfsterrein.

2.2 Geschiedenis van het Havengebied Almelo

De economie en het uiterlijk van gemeente Almelo werd tot ongeveer de eerste helft van de vorige eeuw gekenmerkt door textielindustrie. In de hoogtijdagen van die industrie was meer dan 40% van de beroepsbevolking werkzaam in die sector. In de jaren '50 kreeg de textielindustrie het zwaar te voortduren door internationale concurrentie en de totstandkoming van de Europese Economische Gemeenschap. Het risico van afhankelijkheid van de textielindustrie deed beleidsmakers medio jaren '50 besluiten zich op andere bedrijvigheid te richten. Door de ingebruikneming van de zijtak van het Twentekanaal naar Almelo werd het mogelijk om watergebonden bedrijfsterreinen te ontwikkelen. In samenwerking met de landelijke overheid werden er toen voortvarend terreinen voor bedrijven aangelegd, voornamelijk gesitueerd aan het Twentekanaal aan de noordwestzijde van Almelo. Ook werden er toen in en rond het centrum van de stad kleinere terreinen ontwikkeld, specifiek voor het midden- en kleinbedrijf.

Sindsdien zijn echter veel bedrijven verhuisd naar andere bedrijventerreinen en de huidige panden zijn soms verouderd. De bedrijven die nu gevestigd zijn rond de zijtak van het Twentekanaal betreffen ook niet-watergebonden bedrijven. Jaarlijks wordt circa 840.000 ton vracht overgeslagen (zowel Twentezijkanaal als kanaal Almelo-Coevorden) en daarmee vormt het

¹ VROM-raad advies 053, Werklandschappen, een regionale strategie voor bedrijventerreinen, mei 2006.

Havengebied de tweede grootste insteekhaven van Twente. In bijgevoegde tabel nog enkele gegevens over de watergebonden bedrijvigheid in het Havengebied.

Kerngegevens Watergebonden Bedrijvigheid Havengebied		
Jaarlijkse overslag: 840.000 ton	Internationale vaart:	60%
	Producten:	50% ruwe materialen en bouwmaterialen 30 % metaal en metalen halffabrikaten 13 % voedingsproducten en Veevoeder
2 ^e grootste binnenhaven van Twente	vier insteekhavens	Totale lengte kade: 1 x 350, 3 x 80
Toekomst Twentekanaal	Verwachte groei tonnage van 25% Planning verdieping tot 3,30 m na 2010	
Toekomst Overijssels kanaal	600 ton en diepgang van 2,50 meter in 2008	

Het aanzicht van bedrijventerreinen kan in een aantal gevallen beter. Door de betreffende gebieden te herontwikkelen en zonodig bedrijfsverplaatsingen te stimuleren kunnen de bedrijventerreinen weer voldoen aan de wensen van bedrijven.

2.3 Ontwikkelingen

In het kader van de ontwikkeling van bedrijventerreinen is het streven erop gericht een duurzame ontwikkeling te bevorderen. Duurzaamheidsbeleid is meer dan alleen milieubeleid. Er zal vanuit een integrale benadering moeten worden gestreefd naar een optimale balans tussen de aspecten ruimtegebruik, milieuprestatie en economische en sociale ontwikkeling. In het gemeentelijke "Plan van aanpak voor een duurzame stedelijke ontwikkeling", vastgesteld door de gemeenteraad, wordt ondermeer concreet voorgesteld duurzaamheid bij elk project van enige omvang te betrekken. Hierbij wordt ondermeer gedacht aan een vorm van parkmanagement met daarin in ieder geval opgenomen:

- Het gezamenlijke gebruik door bedrijven van diensten als energievoorziening, afvalverwerking e.d.
- Maatregelen ten behoeve van hergebruik van energie.
- Gezamenlijk beheerplan.
- Implementeren verbeteringen op het gebied van (sociale) veiligheid.

Om de kwaliteitsslag te kunnen maken is in het kader van dit masterplan samen met de bedrijven en gemeente nagegaan waar samenwerkingsmogelijkheden zijn (zie hoofdstuk 9).

2.4 Categorisering en segmentering

Het streven is erop gericht om voor ieder type bedrijvigheid een passend terrein/gebied te kunnen aanbieden onder de noemer van "het juiste bedrijf op de juiste plaats". Ondernemers hebben behoefte aan een onderscheid in typen bedrijventerreinen. Hiermee wordt bovendien gestimuleerd

dat er een verbreding optreedt van de economische sectoren. Een aantal factoren speelt bij bedrijventerreindifferentiatie een rol, zoals ligging ten opzichte van (hoofd)wegen, evenals de aard en de verschijningsvorm van het terrein. Uitgangspunt bij heruitgifte is een vestigingsmilieu dat optimaal tegemoet komt aan de wensen van het bedrijfsleven waarbij goed rekening wordt gehouden met alle relevante planologische aspecten (bv. ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid).

2.5 Infrastructuur: bereikbaarheid, ontsluiting en veiligheid

Als gevolg van de groei van mobiliteit komt de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen in de knel en staat het milieu onder druk. Het beleid is gericht op het geleiden van mobiliteit. Uitgangspunt hierbij is het streven naar 'het juiste bedrijf op de juiste locatie'. Bedrijven die veel transportbewegingen veroorzaken horen op een locatie nabij het hoofdwegennet en bedrijven die veel persoonsverplaatsingen oproepen worden gevestigd op een locatie die goed bereikbaar is per fiets en/of openbaar vervoer.

Waar het gaat om de ontsluiting en bereikbaarheid van en naar het Havengebied zijn er op de korte en langere termijn geen grote knelpunten door de doortrekking van R35.

Wel is het noodzakelijk dat in het Havengebied bepaalde wegen qua groot onderhoud, (verkeers)veiligheid en bereikbaarheid worden verbeterd. Ook is het noodzakelijk om de fietsinfrastructuur aan te passen. Voor de specifieke maatregelen zie het hoofdstuk 5.

3 Organisatie masterplan

3.1 Organisatie samenstellen masterplan

De uitvoering van herstructurering en herontwikkeling is een complex. Het raakt verschillende partijen, ieder met eigen belangen in het gebied. Het gaat daarbij om de gemeente, de bedrijven (grondeigenaren en huurders), bewoners in het gebied, private partijen die een rol willen spelen in de herontwikkeling zoals projectontwikkelaars, bouwers en beleggers en intermediaire organisaties zoals de Kamer van Koophandel Oost Nederland.

3.2 Organisatie ondernemers

In het Havengebied was nog geen sprake van een ondernemersvereniging of bedrijvenkring. Om dit masterplan op een goede wijze te kunnen samenstellen is contact gezocht met de bedrijven.

Op 15 januari 2007 is een voorlichtingsbijeenkomst gehouden over het concept masterplan. Op grond van de voorlichtingsbijeenkomst heeft er voor de uitvoering van voorgestelde fase 1 (Slachthuisakade/Dollegoor) een verdiepingsslag met de bedrijven plaatsgevonden. Via een, tevens op 15 januari 2007 gehouden, workshop is de herontwikkeling van dit gebied besproken. De conclusies van de workshop zijn verwerkt in het onderhavige masterplan.

In de gesprekken is ook gepolst of zij bereid zijn om inhoudelijk deel te nemen aan het herstructureringsproces en of zij andere personen konden noemen die eventueel bereid zouden kunnen zijn. Op grond daarvan zijn gesprekken gevoerd met personen die namens een deelgebied zouden kunnen deelnemen aan de stuurgroep, projectgroep en werkgroepen.

Dit heeft geresulteerd in een klankbordgroep van zes ondernemers en de kamer van Koophandel. Daarnaast is er een werkgroep specifiek voor Dollegoor opgezet bestaande uit vier ondernemers en de Kamer van Koophandel.

De klankbord bestaat:

- Vanuit de gemeente: dhr. Nij Bijvank en mevr. Mensen
- Vanuit de ondernemers: dhr. Nijhuis (All-in Containers), dhr. Schuttenbeld (Twee "R" Recycling Groep), dhr. Wesselink (Alvernis), dhr. Huzink (Riwal), dhr. Niessen (Kroon Oil), dhr. Oude Egberink (PANalytical), dhr. Rolleman (Kuperus), dhr. Woolderink (Frewo) en dhr. Schlüter (For Farmers).
- De Kamer van Koophandel: dhr. van Dalzen
- Oost NV: mevr. van der Veen en dhr. Geerlings

De werkgroep Herontwikkeling Dollegoor bestaat uit:

- vanuit de gemeente: projectleider Nij Bijvank en mevr. M. Mensen
- vanuit de ondernemers: dhr. Engbers (Soweco); dhr. Rollerman (Kuperus), dhr. Wesselink (Alvernis); dhr. Oude Egberink (PANalytical), dhr. Niessen (Kroon Oil). Dhr. Nijhuis (All-in Containers) en dhr. Slüter (For Farmers).
- Oost NV: mevr. Van der Veen en dhr. Geerlings

De klankbordgroep heeft in januari 2007 gesproken over het masterplan en ingestemd met het onderhavige masterplan.

De werkgroep heeft in januari –februari 2007 over het projectplan Dollegoor gediscussieerd. De werkgroep heeft op hoofdlijnen ingestemd met het projectplan. Aangezien er voor sommige ondernemers ook directe belangen spelen (bijvoorbeeld voor de verwervingen en verplaatsingen) maken zij een voorbehoud voor deze activiteiten.

Het is de bedoeling dat de klankbordgroep en de werkgroep(en) ook tijdens de volgende fasen (opstellen projectplannen en de uitvoeringsfase) het project coördineren.

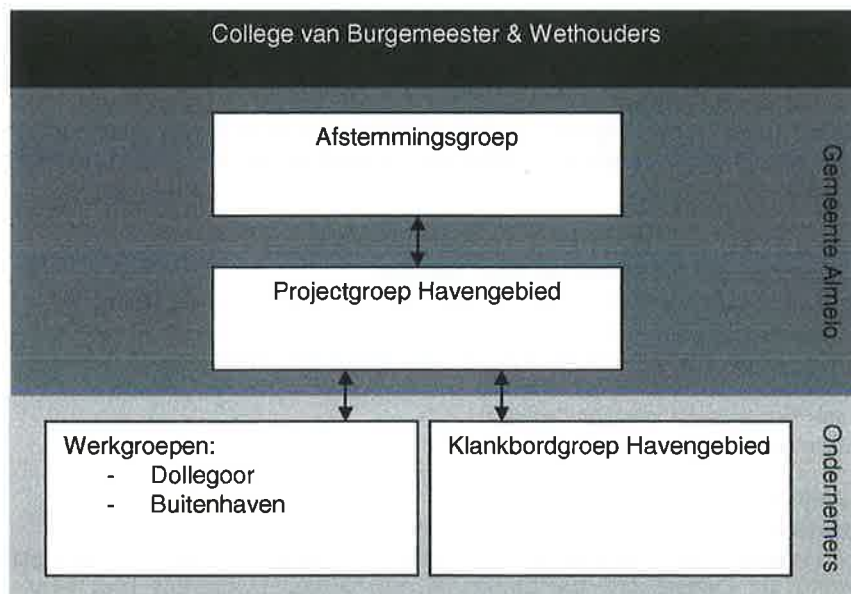
Op grond van de bijeenkomsten hebben de Kamer van Koophandel en MKB Almelo het initiatief genomen om het draagvlak voor een ondernemersverenigingen te onderzoeken. Op 27 maart 2007 is hiervoor een eerste bijeenkomst gehouden. Dit heeft geleidt tot het besluit om een ondernemersvereniging op te richten. Tijdens de bijeenkomst is een voor te dragen bestuur gekozen en hebben alle (circa 30) aanwezige bedrijven verklaard lid te zullen worden van de vereniging.

Vanaf de formele oprichting zal de ondernemersvereniging het aanspreekpunt zijn voor de verdere uitvoering van het masterplan.

3.3 Organisatie binnen de gemeente

Vanuit de gemeente is een projectleider aangesteld, dhr H. Nij Bijvank.

Er is sprake geweest van een interne projectgroep waarin alle beleidsdisciplines hebben deelgenomen. Deze projectgroep is in de periode november 2006 – februari 2007 wekelijks bijeengekomen en dit heeft uiteindelijk geleid tot het concept masterplan dat medio januari 2007 is voorgelegd aan de werkgroep en klankbordgroep.



Naast de projectgroep heeft een afstemmingsgroep (directie en management binnen de gemeentelijke organisatie) als klankbord gefungeerd. Ook heeft er regelmatig overleg plaatsgevonden met de betreffende portefeuillehouder.

4 Ruimtelijke visie

Het Havengebied bestaat uit de volgende delen: Slachthuisgade, Dollegoor, Wendelgoor, Buitenhaven (bestaand en nieuw te ontwikkelen), Noordbroek en het havengebonden deel van het bedrijventerrein NW Twente.

Een deel van de Almelse bedrijventerreinen is in de jaren '50 en '60 aangelegd en bevindt zich voornamelijk aan het Twentekanaal en op kleinere binnenstedelijke bedrijventerreinen. Ondertussen hebben zich vele verhuisverplaatsingen voorgedaan op de bedrijventerreinen. Enkele watergebonden bedrijven zijn verplaatst of opgeheven en andere bedrijven (zoals bijvoorbeeld de hightech bedrijven PANalytical en Pemstar) hebben zich verder ontwikkeld. Dat betekent dat er sprake is van watergebonden bedrijvigheid, maar ook van hightech bedrijvigheid en gemengde bedrijvigheid die niet watergebonden zijn.

4.1 Visie

De nu gevestigde bedrijven voelen zich thuis op het Havengebied. Er zijn in de loop der tijd op natuurlijke wijze sectoren en clusters ontstaan in de deelgebieden. De visie op lange termijn betreft enerzijds het verder uitbouwen van de sterke sectoren/clusters in het Havengebied en anderzijds het optimaal benutten van de haven en de daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid.

Als het gaat om het uitbouwen van reeds aanwezige sectoren en clusters dan wordt ervoor gekozen om het gebied tussen de eerste en de tweede havenarm op Dollegoor te laten ontwikkelen tot een vestigingsplaats voor hightech bedrijven.

Een ander voorbeeld is de ontwikkeling van een Reststoffencluster op Buitenhaven-bestaand langs de kade.

Bij de visie omtrent het benutten van de haven en daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid geldt dat nu reeds zo'n 8 bedrijven in het Havengebied gebruik maken van de overslagmogelijkheden.

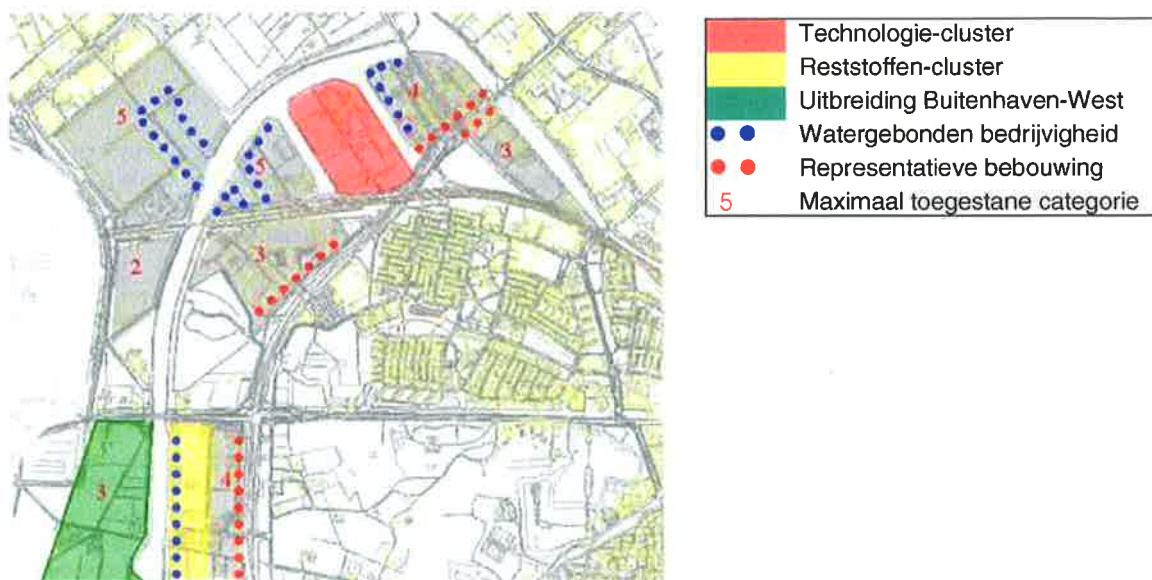
Op grond van een quick scan naar de toekomstverwachtingen, verwachten wij een toename van hun watergebonden activiteiten. Daarnaast geldt dat het Havengebied met het nieuw te ontwikkelen XL businesspark de enige twee terreinen zijn waarop bedrijven die het water als vervoermodaliteit willen gebruiken, zich kunnen vestigen. Deze mogelijkheid willen de gemeente en de ondernemers blijven benutten. Naast de verwachte groei van de reeds gevestigde havengebruikers, is er ook additionele behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen. Deze vraag komt veelal uit betoncentrales, zand- en grindoverslagbedrijven en bio-energiebedrijven. Gezien de ruimte die deze bedrijven vragen (meer dan 2 ha) kunnen deze bedrijven geen ruimte krijgen in het bestaande Havengebied. Voor deze grote ruimtevragers is namelijk het XL Businesspark (voorheen RBT genoemd) in ontwikkeling. Daarnaast is er door een aantal bedrijven in Almelo, die momenteel veel vervoeren via het spoor behoefte aan een kleine containermogelijkheid. Momenteel wordt onderzocht of dit mogelijk is in het Havengebied.

Om te beoordelen in hoeverre er additionele behoefte is in het Havengebied aan ruimte voor nieuwe havengebonden bedrijvigheid (nieuwe bedrijven) zal er een marktverkenning worden uitgevoerd. Deze marktverkenning is als maatregel opgenomen.

Voor het bedrijf Betoncentrale van den Bosch zal worden onderzocht in hoeverre een deel van de tweede havenarm kan worden gedempt. Het bedrijf wil deze ruimte gebruiken voor de uitbreiding van de logistieke activiteiten. Dit deel wordt niet gebruikt voor havengebonden activiteiten. Als absolute randvoorwaarde voor het onderzoek geldt dat demping van een deel van de havenarm en eventuele nieuwe activiteiten niet belemmerend mogen zijn voor de ontwikkeling van het high tech cluster tussen de eerste en tweede havenarm.

Voor de lange termijn is voor de volgende categorisering en segmentering gekozen:

- Tussen 1^{ste} en 2^{de} insteekhaven Dollegoor het technologie-cluster verder ontwikkelen.
- Lichtere milieucategorieën (1 t/m 3) in Noordbroek en Slachthuisakade.
- Gemengde bedrijvigheid t/m categorie 4 in delen van Buitenhaven en Dollegoor.
- Rond 3^{de} insteekhaven Dollegoor en insteekhaven Bedrijvenpark zwaardere bedrijvigheid met categorie 4/5.
- Watergebonden bedrijvigheid in Buitenhaven-bestaand en Dollegoor (bestaande watergebonden bedrijvigheid en nieuwe bedrijvigheid op de kop van de Jollesweg).
- De strook Buitenhaven-bestaand aan het Twentekanaal te bestemmen voor een Reststoffencluster.
- Langs de Weezebeeksingel representatieve bebouwing.



Categorisering en segmentering in Havengebied Almelo

Om in zijn algemeenheid de continuïteit van de bedrijvigheid in het Havengebied op langere termijn te kunnen waarborgen, is het noodzakelijk om bepaalde delen te herontwikkelen en de weg- en fietsinfrastructuur aan te passen.

Maatregel
Opstellen marktverkenning naar de behoefte aan nieuwe watergebonden bedrijfsterreinen.
Onderzoek naar mogelijke demping van deel tweede havenarm

4.2 Uitwerking in bestemmingsplannen

In het kader van de gewenste segmentering zijn nieuwe bestemmingsplannen noodzakelijk voor met name de Slachthuisakade en Dollegoor. Het gaat dan om het vaststellen van een ruimtelijk structuurplan (inclusief globale segmentering, groenstructuur en ontsluiting), het vaststellen van de welstandscategorieën en daarna het vaststellen van het bestemmingsplan. In bijlage .. is de stand van zaken met betrekking tot de geldende bestemmingsplannen aangegeven.

Maatregel
Opstellen plan van aanpak actualisering bestemmingsplannen op grond van segmentering en categorisering Havengebied.

5 Verkeer en vervoer rondom en in het havengebied

5.1 Inleiding

Het havengebied vormt de overgang tussen het centrale woongebied van de stad en het industrieterrein NW Twente. Het ligt ter weerszijden van het Twentekanaal dat in Almelo eindigt in de haven van Almelo. Dit havengebied is via het water verbonden met het Overijssels kanaal dat een verbinding biedt met Hardenberg.

Het merendeel van het gebied waar het in dit Masterplan om gaat, wordt door de volgende hoofdwegen omsloten.

Wierdensestraat – Bedrijvenparksingel (N36) – Aadorpweg/Plesmanweg – Schuilenburgsingel. Het oostelijke deel wordt ontsloten via de Schuilenburgsingel, het westelijke deel via de Bedrijvenparksingel.

Ten zuiden van de Wierdensestraat ligt het gedeelte Buitenhaven. Ten westen van het Twentekanaal wordt dit deel in 2008 direct aangesloten op de N36, met een ongelijkvloerse aansluiting. Ten oosten van het Twentekanaal is dit deel gelijkvloers aangesloten op de Weezebeeksingel.

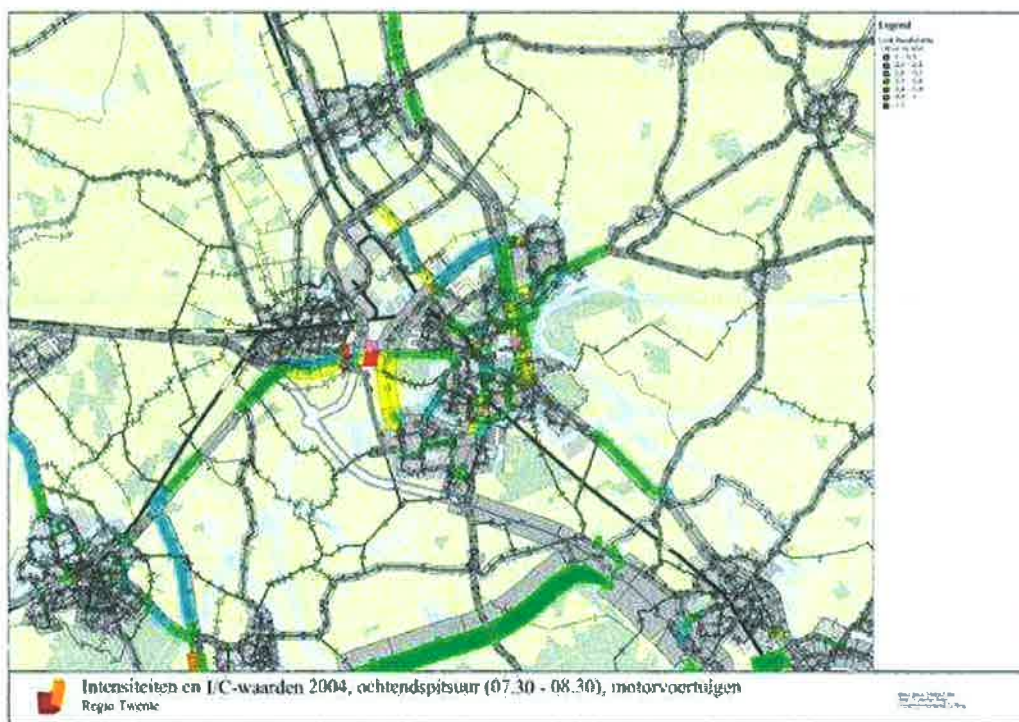
5.2 Verkeersintensiteiten

Voor de situatie in 2004 en 2020 zijn toedelingen van het wegverkeer gemaakt op het Almelo'se wegennet. De beide toedelingen zijn weergegeven op de bijgevoegde kaarten. Beide kaarten geven de situatie in de ochtendspits weer van 07.30 u tot 08.30 u. Hierbij is uitgegaan van de volgende waarden voor het inwoneraantal en het aantal arbeidsplaatsen.

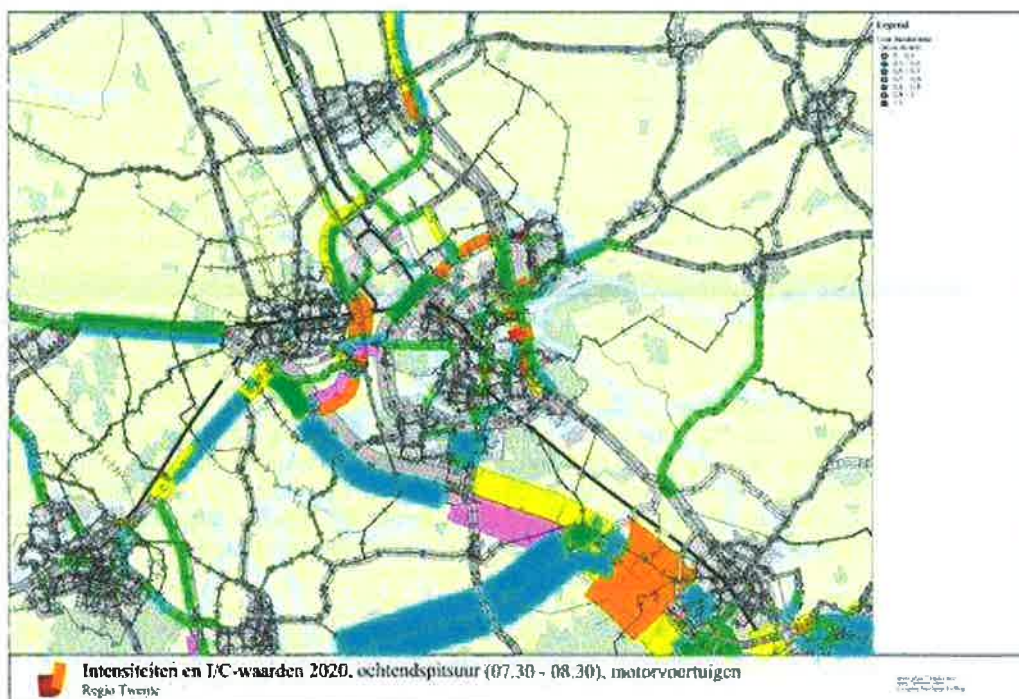
	2004	2020	Toename	Toename %
Inwoners	72.253	82.886	10.633	15 %
Arbeitsplaatsen	38.465	50.466	12.001	31 %

De situatie in 2004 laat zien dat de wegen die het Havengebied ontsluiten niet overbelast zijn, met uitzondering van de Wierdensestraat. In de Wierdensestraat ligt een brug over het Twentekanaal. Via deze brug zijn de beide delen van het Havengebied met elkaar verbonden. Deze brug vormt ook de schakel tussen Almelo en Wierden. Bovendien is de brug onderdeel van de N35 tussen Almelo en Zwolle. De overbelasting vormt al tien jaar een probleem. Deze overbelasting wordt in oktober 2007 opgelost als gevolg van de doortrekking van RW35 van Almelo tot voorbij Wierden. Het regionale en nationale verkeer gaat dan buiten de hoofdwegen van Almelo om. Dit betekent een ontlasting voor de Weezebeeksingel, de Wierdensestraat en de Schuilenburgsingel.

De toedeling van het verkeer in 2020 aan het dan bestaande wegennet laat zien dat de Wierdensestraat juist onder haar capaciteit belast wordt. De Weezebeeksingel en de Schuilenburgsingel worden voor 50% tot 60% belast in 2020. De N36 wordt voor 80% tot 90% van haar capaciteit belast. Dit betekent dat voor de komende 15 jaar de wegen rondom het Havengebied aan hun functie voldoen.



Verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 2004

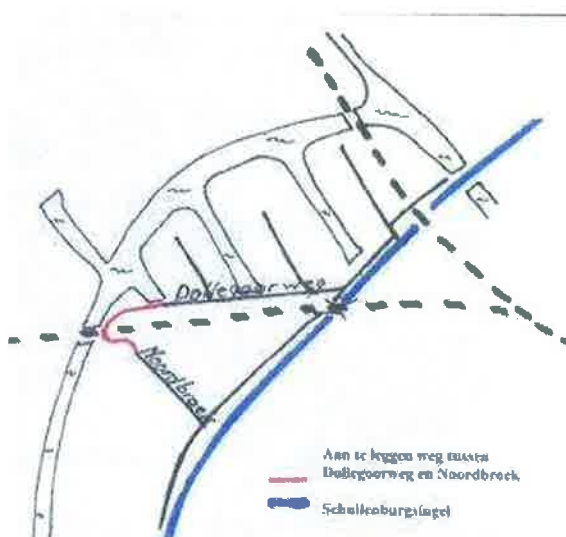


Verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 2020

5.3 Interne verkeersontsluiting per deelgebied (weg, water en spoor)

Dollegoor

Dit deelgebied is bereikbaar vanaf de Schuilenburgsingel. Deze ene toegangsweg splitst zich in vijf afzonderlijke wegen die toegang geven tot de verschillende havenbekkens. In verband met calamiteiten is het noodzakelijk dat een tweede toegang wordt gecreëerd. Dit kan door de Dollegoorweg onder het spoorwegviaduct langs het Twentekanaal te verbinden met de weg door Noordbroek. De doorrijhoogte is voldoende voor vrachtverkeer. Deze extra verbinding is ook gewenst in verband met het creëren van een extra toegang voor het deelgebied Noordbroek. Want ook Noordbroek wordt door een weg ontsloten.



Noordbroek

Noordbroek is aangesloten op de Schuilenburgsingel. Omdat dit de enige ontsluiting is, is een tweede nodig (via Dollegoor) zoals hierboven beschreven en in het kaartje weergegeven is.

Bedrijvenpark Twente

De ontsluiting van Bedrijvenpark Twente is goed geregeld. Dit industrieterrein is op twee locaties aangesloten op de N36. De interne ontsluiting bestaat uit lusvormige wegen die aangesloten zijn op de Bedrijvenparksingel die als hoofdontsluiting door het hele industriegebied loopt. Het terrein is bovendien intern aangesloten op de wegen in Aadorp, het noordelijke woongebied van Almelo.

Wendelgoor

Ten zuiden van de spoorlijn Almelo–Deventer ligt, binnen het Havengebied, het deel Wendelgoor. Wendelgoor wordt met het Bedrijvenpark Twente verbonden door de bouw van een viaduct onder de spoorlijn. Dit nieuwe viaduct is toegankelijk voor vrachtverkeer tussen het Bedrijvenpark en Wendelgoor. Dit viaduct wordt door ProRail gerealiseerd en door de gemeente gefinancierd voor een bedrag van 1,2 miljoen euro. De bouw vindt plaats tussen februari en augustus 2007.

Buitenhaven bestaand

Het bestaande deel Buitenhaven is aangesloten op de Weezebeeksingel ter hoogte van de Buitenhavenweg. Er bestaat bovendien een indirecte ontsluiting via een viaduct onder de Wierdensestraat. Dit viaduct verbindt de Grintweg met de Schuilenburglaan. De Schuilenburglaan is op haar beurt verbonden met de Schuilenburgsingel. Het deelgebied Buitenhaven west bestaand is op die manier op twee locaties ontsloten.

Buitenhaven west nieuw

Het nieuw te ontwikkelen deel van Buitenhaven West wordt direct aangesloten op de N36 via een ongelijkvloerse aansluiting. Een tweede aansluiting verloopt via het wegennet van Wierden; de Zuidbroeksweg.

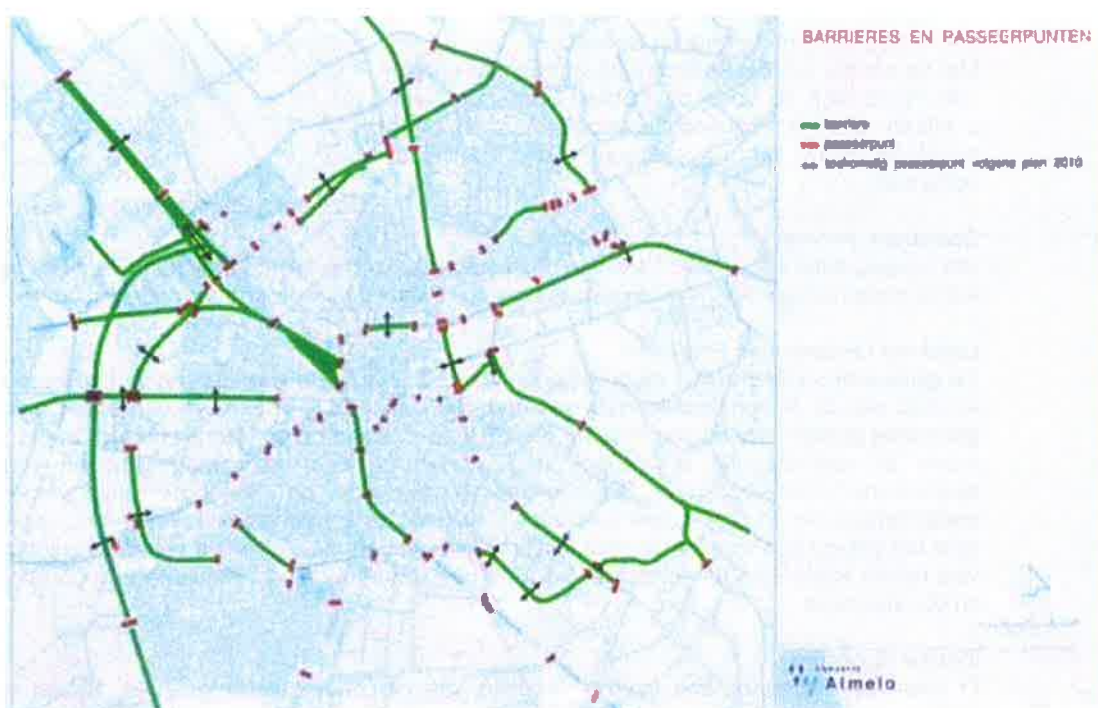
Slachthuisgade

Dit driehoekige bedrijventerrein is aangesloten op de Schuilenburgsingel en op de Aalderinkssingel. De verbinding met de Aalderinkssingel bestaat uit een beperkte aansluiting. Inrijden is alleen mogelijk vanaf de oostkant; de Kolthofsingel.

Fietsverkeer

Huidige bereikbaarheid per fiets

Door de ligging van de beide kanalen, het Twentekanaal en het Overijssels kanaal, en de spoorlijnen naar Wierden en Mariëberg is het niet mogelijk om met de fiets in oost-westrichting een doorsteek te maken door het hele havengebied. Dit is weergegeven op het kaartje barrières en passeerpunten.



De deelgebieden

Dollegoor en Noordbroek zijn per fiets vanuit vijf richtingen bereikbaar. Vanuit de woongebieden in Almelo via de Wierdensestraat, de Plesmanweg, de Slachthuisgade en vanuit de wijk Aalderinkshoek. Vanuit Wierden via de Badweg.

Bedrijvenpark Twente is per fiets goed bereikbaar vanuit Wierden. Vanuit het centrale stadsdeel Almelo is de bereikbaarheid slecht. Alleen via de brug in de Wierdensestraat is dit industrieterrein bereikbaar. Dit betekent voor de fietsers een omweg van één kilometer. Vanuit Aadorp in het noorden van Almelo is de bereikbaarheid goed via een brugverbinding over het Overijssels kanaal.

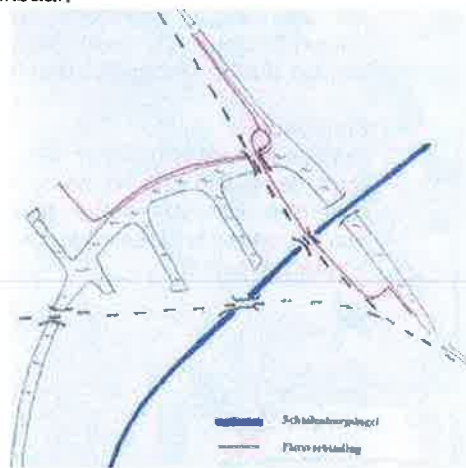
Buitenhaven bestaand en nieuw zijn per fiets goed bereikbaar.

Uitbreidingen fietsnetwerk

De meest gewenste uitbreiding is een route langs de spoorlijn naar Mariënborg over het Twentekanaal, zoals weergegeven op het bijgaande kaartje.

Een tweede toevoeging aan het fietsnetwerk in deze omgeving is een fietstunnel onder de Wierdensestraat in het verlengde van de Schuilenburgsingel. Deze tunnel wordt aangelegd in het kader van de realisering van de koppeling van de N36 aan de A35. Vanuit Almelo-zuid ontstaat op die manier een directe verbinding met Noordbroek en Dollegoor.

Met de aanleg van het kruispunt bij Intratuin ter hoogte van Noordbroek is voor de fietsers een oversteek ontstaan over de Schuilenburgsingel. Hiermee is de bereikbaarheid van Noordbroek en Dollegoor verbeterd.



Uitbreiding fietswegennet

Openbaar vervoer

Het havengebied dat onderdeel is van deze studie is per bus niet te bereiken. De wens van een aantal ondernemers is dit wel te gaan realiseren. Deze wens wordt nader onderzocht.

Laad- en loszone van ProRail

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor een mogelijke verplaatsing van de laad- en loszone van de stationslocatie naar een andere locatie. Er is in februari een onderzoek bij de gemeente gestart naar de verplaatsing van de laad- en loszone op Bedrijvenpark Twente.

Indien dit niet mogelijk is zal ook nog worden gekeken naar mogelijkheden voor een verplaatsing naar Dollegoor. Een eventuele vestiging op Dollegoor past volgens de ondernemers niet in de nieuwe visie voor Dollegoor en zal aanzienlijke knelpunten opleveren voor het gebied qua met name geluidsoverlast. Tevens zal de eventuele vestiging waarschijnlijk veel ruimte kosten die ten koste gaat van de bestaande bedrijven, nieuw te vestigen bedrijven en de havenarm.

Interne spoorlijn

Er loopt op Dollegoor een interne spoorlijn, die niet meer wordt gebruikt. Er zal worden onderzocht in hoeverre deze spoorlijn ook in de toekomst nog een functie meer zal kunnen hebben voor de bestaande bedrijven. Indien er ook in de toekomst ook geen functie meer is voor de interne spoorlijn op de Jollesweg en de Lelyweg dan zal met ProRail worden overlegd in hoeverre het mogelijk is om deze spoorlijn op te heffen en de vrijkomende grond voor andere functies te gaan inzetten.

Capaciteitsvergroting Twentekanaal

De zijtak van het Twentekanaal naar Almelo zal na 2010 worden verdiept. Het kanaal wordt dan geschikt gemaakt voor klasse 5a, een maximum tonnage van 2000 ton (nu nog 1500 ton). Voor 2010 wordt het kanaal naar Hengelo verdiept. Voor het traject naar Almelo moeten de financiën nog definitief beschikbaar worden gesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Na het verdiepen van het Twentekanaal naar Almelo zullen door de gemeente ook de insteekhavens moeten worden verdiept. Voor financiering en het in combinatie met andere werken in de stad uitvoeren van de verdieping, zal overleg gevoerd worden met Rijkswaterstaat.

Het Overijssels kanaal vanaf Almelo naar de Haandrik is eigendom van de provincie Overijssel. Dit kanaal is recent verdiept en geschikt gemaakt voor schepen met een maximale diepgang van 2,10 meter bij een breedte van 6,60 meter en een lengte van 55 meter. De bruggen in dit kanaal vormen de begrenzing voor de doorvaartbreedte. In 2007-2008 wordt het kanaal opnieuw gebaggerd waardoor een diepgang van 2.50 m wordt toegestaan. Dit maakt het geschikt voor een tonnage van 600 ton.

6 Milieu

6.1 Geluid

De bedrijventerreinen Slachthuisgade en Dollegoor laten bedrijven toe die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Op grond van de Wet geluidhinder (oud) is rondom de bedrijventerreinen Dollegoor, Bedrijvenpark Twente, Turfkade en Noordbroek een geluidszonering vastgesteld (zie geluidskaarten). De geluidszonering bakent, door middel van een lijn rondom de bedrijventerreinen, een gebied af waarbinnen een relatief hogere geluidsbelasting is toegestaan. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting niet hoger zijn dan 50 dB(A), waarmee de geluidsgevoelige omgeving afdoende wordt beschermd.

Vaststelling zone

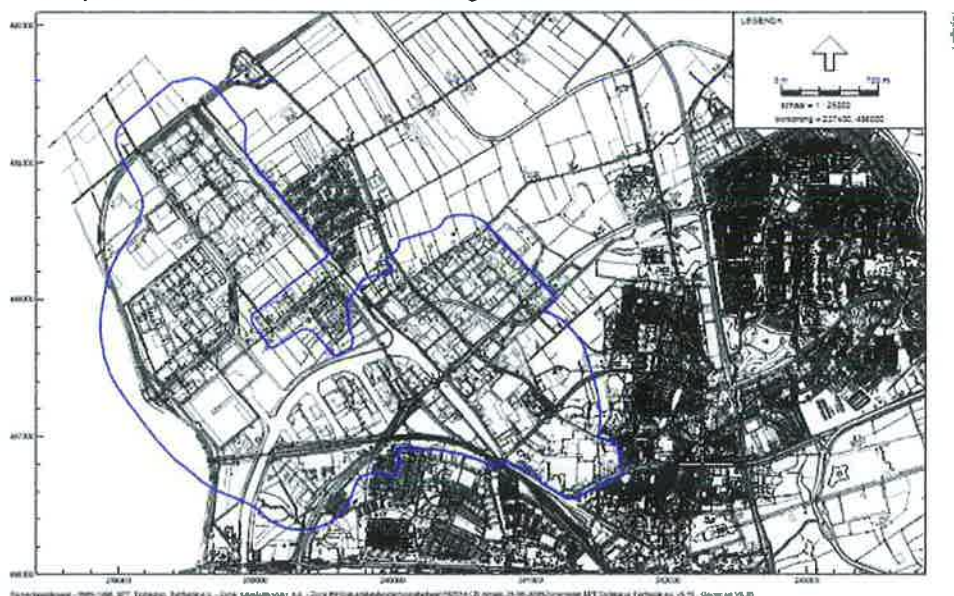
De geluidszone is 1988 vastgesteld. Als basis voor de zone is destijds bepaald wat de geluidsbelasting bedroeg, vanwege de aanwezige bedrijven en nog uit te geven kavels. Resultaat van het onderzoek was onder andere een lijn rondom de bedrijventerreinen waar de geluidsbelasting juist 50 dB(A) bedroeg. Deze lijn is formeel door GS van Overijssel vastgesteld als 'zoneringsgrens' in 1988.

Zonebeheer

Op de bedrijventerreinen vinden regelmatig wijzigingen plaats. Zo zijn bestaande bedrijven inmiddels uitgebreid of vertrokken en hebben nieuwe bedrijven zich gevestigd. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de geluidsbelasting naar de omgeving. Het is daarom zaak om alle ontwikkelingen op de bedrijventerreinen bij te houden en te toetsen wat hiervan de geluidseffecten zijn. Dit wordt in de regel 'zonebeheer' genoemd.

Actualisatie

Om de zonering goed in grip te krijgen is begin 2004 bij de gemeente Almelo een operatie gestart om duidelijk te krijgen welke bedrijven momenteel op de bedrijventerreinen zijn gevestigd en hoeveel geluid deze bedrijven mogen produceren (op grond van vergunningen of meldingen ingevolge de Wet milieubeheer). Op basis van deze informatie is vervolgens bepaald wat de totale geluidsbelasting naar de omgeving is. Op dit moment is de actuele situatie voor de bedrijventerreinen Slachthuisgade, Dollegoor en Noordbroek bekend.



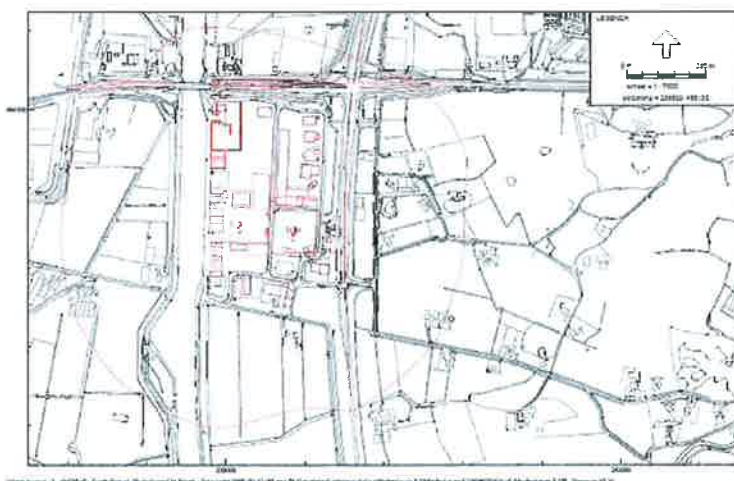
Actuele geluidssituatie

Na de actualisatie van de zonering is gebleken dat de in 1988 vastgestelde geluidszone wordt overschreden. Dit houdt in dat de geluidsbelasting vanwege de bedrijven op de betreffende terreinen in werkelijkheid hoger is dan destijds bij de zonevaststelling is bepaald.

De geconstateerde geluidsbelasting wordt in hoofdzaak veroorzaakt door bestaande bedrijven die, op grond van milieuvergunningen of besluiten op grond van de Wet milieubeheer, het recht hebben om een zekere hoeveelheid geluid te produceren. Uit de in de afgelopen paar jaar gevoerde vergunningprocedures in het kader van de Wet milieubeheer is gebleken dat de mogelijkheden gering zijn om de aan deze bedrijven toegekende geluidsruimte terug te brengen. In een enkel geval levert dit wat geluidsruimte op. Wij stellen voor om de mogelijkheden op te nemen in een onderzoek naar de optimalisering van de geluidsruimte.

Geluidszone Buitenhaven-bestaand.

Het bedrijventerrein Buitenhaven-bestaand is ook een gezoneerd bedrijventerrein. In naastliggende figuur is de zone zichtbaar gemaakt. Op dit moment is er sprake van een actueel zonemodel en is er geen sprake van overschrijding van de 50dB(A) etmaalwaarde. Er is echter nauwelijks of geen geluidsruimte meer beschikbaar op dit terrein, hetgeen van nadelige invloed kan zijn voor nieuw te vestigen bedrijven. Ook dit onderdeel kan worden opgenomen in een onderzoek naar de optimalisering van de geluidsruimte.



Geluidsbelasting gezoneerde bedrijventerreinen in relatie tot het Masterplan Havengebied

Aan de zuidzijde van het gezoneerde industrieterrein liggen de woningen in de wijk Aalderinkshoek. De geluidszone loopt deels over deze wijk. De geluidsbelasting op de zonegrens is soms meer dan 50dB(A), waarmee niet kan worden voldaan aan de grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder. De overschrijding wordt niet veroorzaakt door bedrijven op Noordbroek maar bedrijven die gevestigd zijn op Dollegoor en de zuidkant van het Bedrijvenpark Twente. Ook is er sprake van een overvolle geluidszone rondom Aadorp-West. Er zal dus bij wijzigingen op het bedrijfsterrein altijd eerst zeer goed gekeken moeten worden of een wijziging in de bedrijfsactiviteiten op het gezoneerde terrein vergunningstechnisch wel mogelijk is.

Daarbij is het belangrijk om op te merken dat in de zuidhoek van het Bedrijvenpark Twente bedrijven als Van Merksteijn, Sita en Nijhoff gevestigd zijn, die in belangrijke mate de geluidsbelasting bepalen. Deze bedrijven beschikken over een recente provinciale milieuvergunning. Tijdens de vergunningprocedure is goed gekeken naar mogelijkheden om de geluidsuitstraling te reduceren. Door de bedrijven zijn hiertoe in veel gevallen maatregelen genomen aan diverse geluidsbronnen.

Op Dollegoor wordt de geluidsuitstraling naar de zonegrens vooral bepaald door For Farmers, Fusite, Van de Bosch Beton en de Betoncentrale Twente.

In januari 2007 zal naar verwachting de nieuwe gewijzigde Wet geluidhinder in werking treden. Tegelijk wordt ook een nieuw Meet en rekenvoorschrift van kracht. Op basis van dit voorschrift kan een nieuwe gewijzigde rekenmethode worden toegepast om de geluidsbelasting op de geluidzone te bepalen. De berekening van de geluidsbelasting met behulp van de huidige rekenmethodiek is soms een overschatting van de werkelijkheid. Op basis van de nieuwe rekenmethode mag in sommige gevallen rekening worden gehouden met het feit dat alle bedrijven niet tegelijk 100% in werking zijn. Wellicht biedt deze nieuwe methode mogelijkheden om de bestaande knelpunten op de zonegrens wat betreft de geluidsbelasting op te lossen.

Maatregel:**Onderzoek optimalisering geluidsruimte**

Er wordt voorgesteld om een onderzoek naar de optimalisatie van de geluidsruimte uit te laten voeren. Wat zijn op grond van de gewenste segmentering en categorisering van het Havengebied de kansen en knelpunten met betrekking tot de geluidsruimte. Welke maatregelen zijn nodig om de geluidsruimte te optimaliseren?

6.2 Luchtkwaliteit

De doelstellingen van het gemeentelijk milieubeleidsplan zijn: "Het bewaken en waar mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit in Almelo; minimaal voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging, maar streven naar het voldoen van de richtwaarden van de landelijke regelgeving".

Het Besluit luchtkwaliteit verplicht de gemeente de hierin opgenomen grenswaarden in acht te nemen bij haar ruimtelijke besluitvorming. Het besluit vraagt toetsing aan de normen. Als de normen worden overschreden is het van belang om te weten of de ontwikkeling voor een verslechtering zorgt. Als er geen verslechtering optreedt, is de ontwikkeling toch acceptabel.

Om de luchtkwaliteit in kaart te brengen is onderzoek nodig naar de bijdrage van:

- De bestaande en nieuwe bedrijfsmatige activiteiten binnen en buiten het plangebied.
- De verkeersaantrekkende werking van nieuwe bedrijfsmatige activiteiten.
- De scheepvaart.
- Het verkeer op de grotere wegen en spoorlijnen.

In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan voor het Bedrijvenpark Twente en de ontwikkeling Buitenhaven-Nieuw worden de meeste factoren onderzocht. De resultaten van dat onderzoek worden in de eerste helft van 2007 verwacht. Aansluitend of parallel aan dit onderzoek is aanvullend onderzoek nodig om de luchtkwaliteit rond het havengebied in beeld te brengen.

Het is niet mogelijk om vooruitlopend op de resultaten iets zinnigs te zeggen over de directe en indirecte bijdragen van de bedrijven, de spoorlijnen en de scheepvaart.

Zoals ook blijkt uit de jaarlijkse rapportage, in het kader van het Besluit Luchtkwaliteit, zijn er bestaande knelpunten langs de Wierdensestraat (nabij de brug over het Twentekanaal), de Weezebeeksingel en de Schuilenburgsingel. De generieke maatregelen die door de rijksoverheid worden genomen zorgen voor een geleidelijke afname van de achtergrondconcentratie voor fijn stof en stikstofdioxide.

Om die reden laten prognoseberekeningen voor het jaar 2010 een gunstiger beeld zien. De bestaande knelpunten zijn dan bijna allemaal verdwenen. Voor de bestaande en toekomstige knelpunten zal de gemeente Almelo een plan van aanpak maken. Alleen op die manier kan een belemmering voor ruimtelijke plannen, waaronder de revitalisering van het havengebied, worden voorkomen. Bedrijven zullen wel wat 'last' van elkaar hebben in relatie tot fijn stof (Panalytical irt ABCTA bijv).

Maatregel:

Opstellen plan van aanpak luchtkwaliteit Havengebied in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplannen/herzieningen.

6.3 Veiligheid

Het is van belang dat hulpdiensten bij het uitvoeren van hun taak om een incident te bestrijden zo min mogelijk belemmerd worden. De inrichting van de ruimte kan de bestrijding negatief en positief beïnvloeden. Het is dus van belang om knelpunten in de hulpverlening, welke voortkomen uit de ruimtelijke inrichting, te voorkomen. De volgende onderdelen dienen meegenomen te worden in het Masterplan Havengebied Almelo om de bestaande situatie te verbeteren:

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is voor hulpdiensten essentieel. Hieronder staat beschreven wat de richtlijn globaal voorschrijft, hoe de huidige situatie is en wat mogelijke oplossingen zijn.

Richtlijn	Huidige situatie	Mogelijke oplossingen
Voor een goede bereikbaarheid is het van belang dat objecten en vooral een gebied via twee onafhankelijke rijroutes bereikbaar zijn. Dit is noodzakelijk om bij bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken in geval van een incident bovenwinds aan te kunnen rijden. Voor doodlopende wegen dient minimaal rekening te worden gehouden met een keerlus. De wegen moeten tevens geschikt zijn voor brandweervoertuigen. Ligt een (brandweer)toegang verder dan veertig meter van de openbare weg, dan zou op het eigen terrein een veilige en doelmatige opstelplek gecreëerd dienen te worden.	Voor het Havengebied geldt dat Dollegoor niet via twee onafhankelijke routes te bereiken is. Daarnaast zijn de Jollesweg, Lelyweg en Wentholtweg lange doodlopende wegen. Reden is dat deze wegen van drie zijden zijn omringd door het Twentekanaal/havens. Voor Noordbroek en Buitenhaven bestaand geldt dat de Grintweg/Schuilburglaan voor hulpdiensten een belangrijke ontsluitingsroute is om deze gebieden van twee zijden te kunnen bereiken.	Bij de uitwerking van het Masterplan Havengebied Almelo dienen de richtlijnen die staan beschreven in de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van het NVBR (september 2003) als uitgangspunt te worden gehanteerd. De verkeersparagraaf beschrijft mogelijke oplossingen. Ook kunnen keerlussen een oplossing zijn.

Bluswatervoorziening

Om een brand te kunnen bestrijden is het van belang dat er voldoende bluswater voorhanden is. Hieronder staat beschreven wat de richtlijn globaal voorschrijft, hoe de huidige situatie is en wat mogelijke oplossingen zijn.

Richtlijn	Huidige situatie	Mogelijke oplossingen
Ook voor een goede en adequate bluswatervoorziening is het van belang dat wordt voldaan aan de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid. In het kort houdt het in dat voor een goede primaire bluswatervoorziening (brandkranen aangesloten op drinkwaterleidingnet) de afstand tussen brandkranen niet meer dan 80 meter bedraagt. De afstand tussen de dichtstbijzijnde brandkraan en een (brandweer)toegang mag niet meer dan 40 meter zijn. Is er vanuit preventieve overwegingen een drogeblusleiding geëist dan is die afstand 35 meter. De brandkranen dienen bij dergelijke oude bebouwing minimaal 90m ³ /per uur te leveren. Voor nieuwbouw is dat 60m ³ /uur.	Voor bijna het gehele gebied is de afstand tussen de brandkranen meer dan 100 meter en daarmee onvoldoende. De diameter van de leidingen waarop brandkranen zijn aangesloten variëren. Gemiddeld genomen is het een leiding van 110pvc en die leveren vermoedelijk geen 90m ³ /per uur. Ook liggen er op sommige locaties nog drinkwaterleidingen van gietijzer. Het gevaar van deze leidingen is dat ze dicht kunnen slibben en daardoor onvoldoende water leveren. Verder is het van belang om naast het drinkwaterleidingnet snel en adequaat gebruik te kunnen maken van open water (secundair en tertiair bluswater). Het Twentekanaal is hiervoor zeer geschikt. Hiervoor dienen veilige en doelmatige opstelplekken te worden gecreëerd.	Wanneer het gebied wordt opgeknapt is het in ieder geval van belang dat de drinkwaterleidingen van gietijzer worden vervangen door pvc. Hiermee wordt voorkomen dat leidingen dichtslibben. Tevens zullen er extra brandkranen geplaatst moeten worden. Wanneer er wegen opgebroken gaan worden zou dit gecombineerd kunnen worden met de vervanging van het drinkwaterleidingnet om zodoende de capaciteit van het primaire bluswater te optimaliseren. Momenteel wordt onderzocht waar extra open water en opstelplekken noodzakelijk zijn. De uitkomsten hiervan dienen te zijner tijd meegenomen te worden in de verdere uitwerking van het Masterplan Havengebied. Dit kan gelijktijdig worden aangepakt met de aanpassen die aan de kade zullen volgen. Bij alle aspecten moet rekening worden gehouden met de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid.

Sirenedekking

Omdat in het gebied diverse risicobedrijven liggen is het noodzakelijk dat de mensen die zich in het gebied en directe omgeving bevinden gewaarschuwd kunnen worden door middel van het waarschuwings- en alarmeringssysteem.

Momenteel is er bijna geen sirenedekking in het havengebied. Uit onderzoek blijkt dat met een plaatsing van een sirene op Buitenhaven-nieuw een goede sirenedekking ontstaat. Een sirene kost circa 30.000 euro per stuk.

Groepsrisico

Vanuit veiligheidsoogpunt zijn kwetsbare objecten nabij risico-objecten conflicterend. Een voorbeeld is het speelparadijs Dolle Pret dat zich in Noordbroek heeft gevestigd en de jachthavens nabij Buitenhaven en Dollegoor. Dergelijke objecten leveren beperkingen op voor de omgeving. Daarnaast levert het LPG-tankstation in Buitenhaven-bestaand door de pr-contouren² een beperking op voor de omgeving.

Voor het gehele Havengebied Almelo zal een groepsrisicoberekening worden uitgevoerd om in beeld te brengen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Verder dient ernaar gestreefd te worden om de risicocontour binnen de eigen erfgrens te houden, om geen beperking op de omgeving te leggen.

Veiligheidseffect rapportage (VER)

Voor een goede integrale veiligheidsafweging achten wij het noodzakelijk om een veiligheidseffect rapportage te maken. Een VER is een geschikt middel om de relatie tussen veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling en milieu aan te scherpen.

Oppervlaktewatervervuiling

In het gebied bevinden zich diverse bedrijven die in geval van een incident tot vervuiling van het oppervlaktewater kunnen leiden. Dit is bijvoorbeeld bij de bedrijven Kreuwel en Kroon-oil.

Er wordt nog verder onderzocht wat mogelijke oplossingen zijn. Deze oplossingen kunnen gekoppeld worden aan de wm-(revisie)vergunning. Eveneens wordt verkend in hoeverre het mogelijk is een collectief fonds op te zetten waarmee de verontreiniging van het oppervlaktewater kan worden aangepakt. Het draagvlak voor een dergelijk fonds zal in samenwerking met de ondernemers worden verkend.

Maatregelen:
Opstellen Veiligheids Effect Rapportage
Plaatsen sirene op Buitenhaven west
Opstellen groepsrisicoberekening
Opstellen plan van aanpak bereikbaarheid in kader van veiligheid
Opstellen plan van aanpak maatregelen bluswatervoorziening

6.4 Bodemverontreiniging

In het Havengebied is op verschillende locaties sprake van bodemverontreiniging. Voor wat betreft de verontreiniging van het grondwater is sprake van een wijd verspreide verontreiniging.

Er zal worden onderzocht in hoeverre er voor de sanering een beheerfonds kan worden ingesteld.

In het kader van de herontwikkeling zal met de bodem- en grondwaterverontreinigingen rekening moeten worden gehouden. In bijlage 2 is een inventarisatie vanuit de gemeente opgenomen waarin per kavel de stand van zaken met betrekking van de bodem is opgenomen.

² veiligheidscontour

7 Deelgebieden

7.1 Slachthuiskade (fase 0)

Slachthuiskade is een deelgebied van Dollegoor. Het betreft hier een gebied ingeklemd tussen de zijarm van het Twentekanaal richting stadscentrum en de spoorlijn van Almelo naar Mariëenberg. Slachthuiskade is een klassiek, traditioneel gemengd terrein, dat grotendeels in het kader van het na-oorlogse regionale stimuleringsbeleid in de jaren 50 is ontwikkeld. Het terrein heeft een bruto oppervlakte van ruim 7,4 hectare.

Slachthuiskade is sterk verouderd. Dit uit zich in de uitstraling en de wisselende kwaliteit van de opstallen, in de niet altijd optimaal benutte bedrijfspercelen, de matige kwaliteit van de openbare ruimte en de verouderde weginfrastructuur. Verspreid over het terrein bevinden zich onbebouwde kavels, veelal gekocht als potentiële uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast is er op het terrein sprake van bodemvervuiling. Na herontwikkeling zal het terrein weer geschikt zijn voor vestiging van bedrijven uit de milieucategorieën 1, 2 en 3 met vrijstelling.

FASE 0 (al gestart)

In het oostelijk deel was voorheen een slachthuis gevestigd. Het heeft een oppervlakte van circa 3,8 hectare. Bedoeld gebied is thans eigendom van projectontwikkelaar Plegt Vos die de locatie korte tijd geleden heeft overgenomen van NVC Dumeco BV. De aldaar aanwezige opstallen zijn grotendeels gesloopt en in overleg met de gemeente wordt een nieuwe ontwikkeling gerealiseerd. In dit gebied zal ook een verkeerslus worden aangelegd zodat de vrachtwagens die de bedrijven op de Slachthuiskade bevoorraden op een goede manier dit deel op en af kunnen rijden.

Er is sprake van bodemverontreiniging in de grond. Begin dit jaar is uitgebreid onderzocht in welke mate de ondergrond verontreinigd is. Op grond van die gegevens is een juist beeld verkregen van de omvang van de milieuproblematiek op deze locatie.

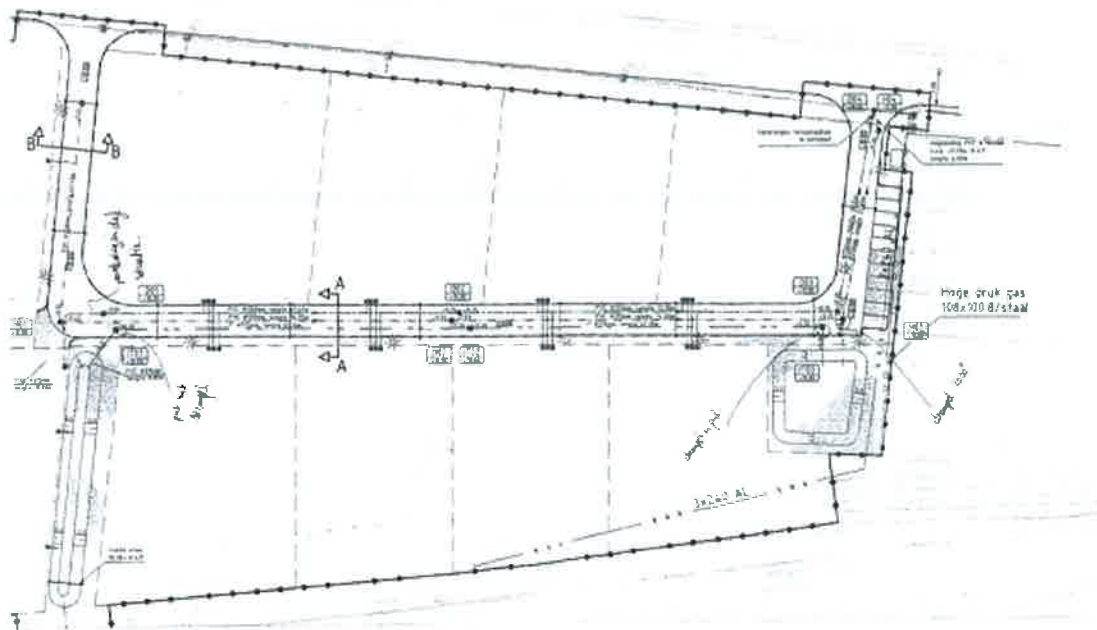
Om na de uitvoering van de werkzaamheden de locatie een aanzienlijk beter uitstralingsniveau te geven en weer geschikt te maken voor vestiging van bedrijven in voormelde milieucategorieën, is het wenselijk de naastgelegen (twee) woonboten te verwijderen. Op dit moment is een woonboot aangekocht en vinden gesprekken plaats over de aankoop van de tweede woonboot.

Ook is de noodzakelijke aanpassing van de interne weginfrastructuur op de Slachthuiskade, met name aan de kade, al opgenomen in fase 0.

Voor de fase 0 heeft de provincie Overijssel in 2005 een bijdrage van 500.000 euro beschikbaar gesteld. Dit deel van de Slachthuiskade zal daarom geen onderdeel uitmaken van de herontwikkelingen die in fase 1 en 2 voor subsidie zullen worden voorgelegd aan het ministerie van Economische Zaken, de provincie Overijssel en eventueel de EU.

Het meest zuidelijk deel van de Slachthuiskade omvat een oppervlakte van 0,7 hectare. De problematiek op het terrein heeft betrekking op de infrastructuur, milieutechnische factoren en bodemverontreiniging. Daarnaast is het in verband met de voorgenomen ontwikkelingen voor het gebied aan te bevelen de aan de locatie gelegen woonboten in verband met hun beperkende (milieu)factor te verplaatsen. Bovendien is ook op deze locatie sprake van milieuverontreiniging, ten dele op de locatie en ten dele met een overloop vanuit deelgebied 1 naar dit gebied. De omvang daarvan is recentelijk in kaart gebracht en wordt hierna aangegeven.

Teneinde de bodemverontreiniging grondig te kunnen oplossen, zou in goed overleg met het aldaar gevestigde bedrijf uitgekeken kunnen worden naar een nieuwe locatie. Nader intern overleg dient nog plaats te vinden. Als dit plan slaagt komt er, na de uitvoering van bodemsanering en herverkaveling, ruimte vrij voor nieuwe bedrijvigheid.



Schets indicatieve kavelindeling en verkeerslus Slachthuiskade-Plegt Vos

Het overig gebied Slachthuiskade heeft een oppervlakte van 2,9 hectare. Deze locatie is sterk verouderd. Dit komt tot uiting in de bestaande infrastructuur, die dateert uit de tijd dat het terrein is aangelegd en de tussen de bedrijven gelegen onbebouwde grond. Verder is er in het gebied sprake van bodemverontreiniging op verschillende kavels.

De kwaliteit van de daar aanwezige opstallen laat veel te wensen over. Waarschijnlijk dat opstallen moeten worden geworpen en gesloopt om de noodzakelijke kwaliteitsslag te kunnen realiseren.

Infrastructuur en ontsluiting

Dit driehoekige bedrijventerrein is aangesloten op de Schuilenburgsingel en op de Aalderinkssingel. De verbinding met de Aalderinkssingel bestaat uit een beperkte aansluiting. Inrijden is alleen mogelijk vanaf de oostkant; de Kolthofsingel.

Stedenbouwkundige visie (oktober 2006)

In een stedenbouwkundige visie van oktober 2006 zijn de volgende maatregelen in de publieke ruimte en private ruimte voorgesteld.

Publieke ruimte:

Bij de analyse van huidige situatie blijkt dat bij de meeste bedrijven gebruik wordt gemaakt van het openbare gebied, vaak door haaks parkeren tegen de gevel van het gebouw.

Een doorgaande voetgangers strook is daarbij niet mogelijk. De huidige rijbaan is breder dan verkeerstechnisch nodig is (circa 8.30 meter) en zou naar 7.00 meter terug gebracht kunnen worden. De maat van 1.30 kan ten goede komen aan verbreding van de groen strook langs het kanaal, of benut worden voor een te maken parkeerstrook aan de zijde van de bedrijven.

Om het langgerekte beeld van de Slachthuisgade te onderbreken wordt voorgesteld om ter plaatse van de bestaande bedrijven een parkeerstrook te maken, en ter hoogte van het gedeelte Plegt Vos de groenstrook te verbreden.

Voorgestelde werkzaamheden in fase 0:

- Het vernieuwen van het trottoir over de gehele lengte Slachthuisgade en aan de noordzijde .
- Schuilenburgsingel.
- Het maken van parkeervakken over circa 240 meter lengte.
- Het aanbrengen van bomen in het verbrede trottoir tussen de parkeervakken (circa 10 stuks).
- Het vernieuwen van de straatverlichting.
- Het verbreden van de groenstrook langs het kanaal over een lengte van circa 150 meter.
- Het aanbrengen van boomgroepen op een achttal plaatsen langs het kanaal.
- Het plaatsen van een tweetal banken en een picknick tafel als pauzeplek, in de verbrede groenstrook.
- Een trottoir aanbrengen aan een zijde van de twee bestaande insteekwegen, aan de andere zijde een strook met klinkers her straten.

Particuliere gronden

Het grootste gedeelte van het bedrijventerrein (aan de zijde van het kanaal en Schuilenburgsingel) valt onder de welstandscategorie Representatieve werklocaties.

Naast regels over de aard van de gebouwen, wordt er aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de erven. De buitenruimte zal als eenheid met de bebouwing en de omgeving ontworpen moeten worden en zorgvuldig ingericht. Om een representatief aanzicht te bereiken zijn aanpassingen nodig van de voortuinen en parkeerplaatsen. Voor het goed functioneren van het bedrijf en het voorkomen van overlast of hinder voor de voetgangers en fietsers is het gewenst dat ieder bedrijf ook op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid maakt. Daarbij is het van belang ook de ingang van het bedrijf dusdanig in de nabijheid van dit parkeerterrein te situeren, dat deze plaatsen ook het eerste gebruikt worden.

Daar waar de mogelijkheid bestaat om het terrein tweezijdig te ontsluiten, voorste gedeelte terrein Plegt Vos en het terrein van de AWA (noordelijke gebied), zou aan de representatieve straatzijde geen laden en lossen van vrachtwagens moeten plaats vinden, maar dient dit aan de achterzijde gemaakt te worden.

Voor fase 1 (vanaf 2007) zal te samen met Dollegoor een apart maatregelenprogramma worden opgesteld. Dit wordt vastgelegd in het projectplan Dollegoor/Slachthuisgade overig.

Acties
Fase 0 is in uitvoering.
De noodzakelijk herontwikkeling van de Slachthuisgade overig wordt opgenomen in het projectplan herontwikkeling Dollegoor/Slachthuisgade overig.

7.2 Dollegoor

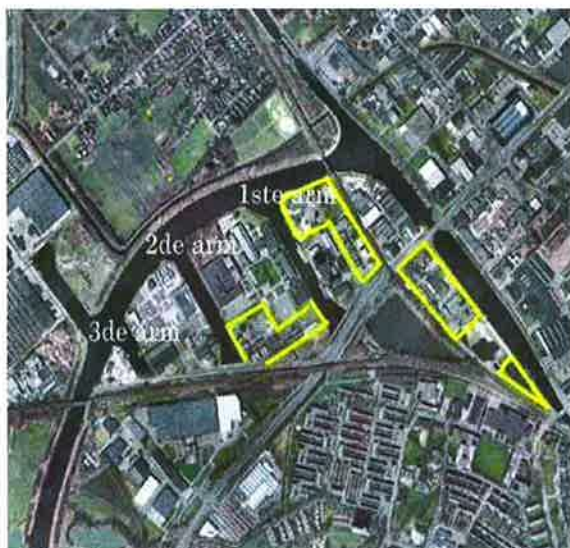
Dollegoor is het deel dat bijna in zijn geheel wordt ingesloten door het Twentekanaal. Het is een traditioneel gemengd bedrijventerrein, dat grotendeels in het kader van het naoorlogse regionale stimuleringsbeleid in de jaren '50 is ontwikkeld. Het terrein heeft een bruto oppervlakte van 73 hectare. Na aftrek van de oppervlakte van de insteekhavens, spoor en wegen resteert circa 60 hectare terrein.



Het bedrijventerrein Dollegoor in uitvoering begin jaren 50

Voor het deelgebied Dollegoor is sprake van slecht onderhouden opstallen, verouderde weginfrastructuur, conflicterende bedrijven: hightech industrie, watergebonden grove industrie, kleinschalige handel en reparatie, detailhandel, leegstand, braakliggende/ halfbebouwde kavels, veiligheidsrisico's.

Vooraf het gebied rond de toegang bij de eerste insteekhaven komt voor herontwikkeling in aanmerking.



De moeilijkheid bij Dollegoor is gelegen in het karakter van de conflicterende bedrijven die er gevestigd zijn en de bebouwingen die een bepaald soort aantrekking hebben op industrie. Het conflict is gelegen in het feit dat er bepaalde nieuwe bedrijven zijn gaan huisvesten en zich hebben ontwikkeld tot hightech industrie aan de tweede havenarm, terwijl de aanwezige waterarmen nog steeds de aanwezige watergebonden industrie voorzien (zoals zand, grind en veevoer).

Het gebied kent van oorsprong een bebouwing die karakteristiek is voor de watergebonden industrie. Hierdoor wordt echter het gebied minder aantrekkelijk voor de al reeds jaren gevestigde hightech bedrijven. Het verplaatsen van de hightech bedrijven is niet gewenst. De bedrijven hebben aangegeven graag gebruik te blijven maken van de locatie en er is zelfs sprake van uitbreidingsplannen. Daarbij moet vermeld worden dat het bij deze hightech bedrijven om kennisintensieve arbeid gaat die van groot belang is voor de Almelose werkgelegenheid. Deze bedrijven gezamenlijk bieden ongeveer 650 arbeidsplaatsen voor hoger opgeleiden. De doelstelling van de revitalisering van dit deelgebied is dan ook dat het aanzien van de voorkant van het terrein beter aan te laten sluiten bij de omgeving van het hightech cluster en daarmee tegemoet te komen aan de locatie-eisen van deze tijd zodat werkgelegenheid kan worden behouden en gestimuleerd.

Om de veroudering op Dollegoor tegen te gaan moet éénmalig ingegrepen worden in het bedrijventerrein met als doel de veroudering van het terrein te bestrijden. Op Dollegoor als geheel moet een herontwikkelingsingreep worden gedaan. Hierbij gaat het om een forse integrale verbetering van een verouderd terrein, terwijl de functie behouden blijft. Problemen rondom fysieke veroudering maar ook ontsluiting dienen te worden aangepakt.

Dollegoor Noord

Hier zijn bedrijven als Universal en Fusite gevestigd. Er is geen sprake van sterke veroudering, maar wel van een slechte beeldkwaliteit. Aan de "zichtlocaties" langs de singel is sprake van veel gevels met een slechte beeldkwaliteit en een buitenopslag die er slordig uitziet. Via afspraken met de bedrijven moet het mogelijk zijn om dit deel qua beeldkwaliteit een beter aanzien te geven.

Een knelpunt uit met name veiligheidsoverwegingen betreft de ontsluiting van het gebied. Er is slechts sprake van één ontsluitingsmogelijkheid (de hoofdontsluiting). Dit is niet gewenst. Het voorstel is om bij de kop bij Fusite een doorgang voor autoverkeer te realiseren via de tunnel aan de onderkant van de spoorbrug, zodat in geval van een calamiteit deze weg kan worden gebruikt om het gebied te verlaten. Deze doorgang is nu alleen te gebruiken voor voetgangers (graspad).



Huidige situatie Jollesweg- Königsweg

De eerste havenarm

Het gebied rond de eerste insteekhaven kan worden aangemerkt als een gemengd industrieterrein dat een tiental jaren na de oorlog is aangelegd. De voorzieningen zijn multimodaal om indertijd water- en spoorgebonden industrie aan te trekken. Inmiddels is het terrein volledig uitgegeven en wordt het gebruikt door verscheidene soorten industrie. Aan de



rechterzijde en aan de kop is sprake van sterk verpauperde en leegstaande opstallen.

Het is de bedoeling om deze strook geheel te gaan herontwikkelen. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de verplaatsing van bedrijven die nu nog gevestigd zijn aan de tweede havenarm en daar niet op de “juiste” plaats zitten gezien de toekomstige plannen van de hightech bedrijven aldaar. Ook zal er via een marktverkenning (zie ook pagina 16) worden nagegaan of er behoefte aan nieuwe watergebonden bedrijvigheid, bijvoorbeeld op de kop (nu vervallen opstallen van For Farmers/ABCTA).

Tweede havenarm

In het gebied tussen de eerste en de tweede havenarm was Philips gevestigd. Tegenwoordig is de unit van Philips opgesplitst in drie aparte bedrijven, waarvan PANalytical en Pemstar (onlangs is de naam gewijzigd in Benchmark Electronics) nu nog op dezelfde locatie gehuisvest zijn. Er is sprake van een werkgelegenheid van circa 800 personen. Het achterste deel van het terrein heeft door het karakter van de bebouwing, de ruime voorterreinen met ruime parkeermogelijkheden en het extensieve grondgebruik een afwijkende en positieve uitstraling ten opzichte van de overige deelterreinen op Dollegoor.

Bij Pemstar aan de achterkant (naar het Twentekanaal toe) is nog een onbebouwd gebied. PANalytical heeft uitbreidingsplannen en de aanwezigheid van deze bedrijven zien wij als de basis van een verdere uitbouw van een hightech cluster in dit gebied. Dit betekent dat waarschijnlijk een aantal bedrijven in de rest van dit gebied niet op de “juiste” plaats zijn gevestigd. Wij zullen met de betreffende bedrijven in overleg gaan om samen na te gaan wat de beste alternatieven zijn.

De tweede havenarm vervult echter een natuurlijke buffer tussen de industriële activiteiten van Van den Bosch en de technologie-activiteiten van PANalytical en Pemstar. Door de havenarm is er juist geen sprake van een te veel aan stofoverlast, de stof verwaait. Op verzoek van de Betoncentrale Van den Bosch zal worden onderzocht in hoeverre deze tweede havenarm gedeeltelijk kan worden gedempt. Gezien het high-tech cluster wordt die havenarm in de toekomst niet meer gebruikt en de betoncentrale kan op dit deel haar logistieke activiteiten gaan invullen. Voorwaarde is dat de demping van een deel en de logistieke activiteiten geen belemmering zijn voor de vestiging van het high-tech cluster.

Derde havenarm

De derde havenarm met onder andere het bedrijf Van den Bosch heeft een wat mindere uitstraling door oudere panden, slecht onderhouden percelen. Er is sprake van een onbebouwd perceel van circa 1 hectare dat is gepland voor de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van Van den Bosch. Deze ontwikkelingen doen afbreuk aan de verzorgde uitstraling van de bedrijven aan de naastliggende havenarm: het hightech cluster.

Ook qua milieuaspecten verdragen de beide soort activiteiten elkaar niet optimaal. Er is met name sprake van stofoverlast. De tweede havenarm fungeert als een natuurlijke bufferzone.

Bij het ingrijpen van het verouderingsproces op Dollegoor worden de volgende herkenbare clusters gesegmenteerd:

- Handhaving van basisindustrie
- Uitbouw van technologiecluster
- Gemengde bedrijvigheid
- Zichtlocaties

Infrastructuur, ontsluiting, verkeer en vervoer

Dollegoor is bereikbaar vanaf de Schuilenburgsingel. Deze ene toegangsweg splitst zich in vijf afzonderlijke wegen die toegang geven tot de verschillende havenbekkens. In verband met calamiteiten is het noodzakelijk dat een tweede toegang wordt gecreëerd. Dit kan door de Dollegoorweg onder het spoorwegviaduct langs het Twentekanaal te verbinden met de weg door Noordbroek. De doorrijhoogte is voldoende voor vrachtverkeer. Deze extra verbinding is ook

Acties

Opstellen projectplan herontwikkeling Dollegoor/Slachthuisgade overig en begin 2007. Indien voor subsidie van het ministerie van Economische Zaken (TOPPER), provincie (ruimte voor ondernemen) en eventueel EU (EFRO). In dit projectplan zal worden uitgegaan van:

- Aanpassen weginfrastructuur: nieuwe ontsluitingsweg Dollegoor-Noordbroek; nieuw fietspad; aanleg wegontsluiting (vanuit –sociale- veiligheid) tussen Dollegoor-noord en de eerste havenarm;
- Op grond van segmentering en categorisering is herontwikkeling van delen van de Slachthuisgade, de eerste havenarm en de tweede havenarm. Daarbij is sprake van verwervingen en verplaatsingen van bedrijven.
- Gevelverbeteringen en aanpak buitenopslag in samenwerking met de bedrijven/vastgoedeigenaren.
- Aanpassing verhardingen en riolering.

gewenst in verband met het creëren van een extra toegang voor het deelgebied Noordbroek, want ook Noordbroek wordt maar door één weg ontsloten. Voor een kaartje: zie pagina 16.

Dollegoor en Noordbroek zijn per fiets vanuit vijf richtingen bereikbaar. Vanuit de woongebieden in Almelo via de Wierdensestraat, de Plesmanweg, de Slachthuisgade en vanuit de wijk Aalderinkshoek. Vanuit Wierden via het fietspad vanaf de brug langs de Schuilenburglaan.

Uitbreidingen fietsnetwerk

De meest gewenste uitbreiding is een route langs de spoorlijn naar Mariëberg over het Twentekanaal, zoals weergegeven op het kaartje op pagina 18. Daarvoor dient de fietsverbinding over de spoorbrug te worden hersteld. Het tracé zal nog worden aangepast en zal niet geheel achter de Slachthuisgade verlopen maar zo mogelijk meteen na de spoorbrug afbuigen.

Een tweede toevoeging aan het fietsnetwerk in deze omgeving is een fietstunnel onder de Wierdensestraat in het verlengde van de Schuilenburgsingel. Deze tunnel wordt aangelegd in het kader van de realisering van de koppeling van de N36 aan de A35. Vanuit Almelo-zuid ontstaat op die manier een directe verbinding met Noordbroek en Dollegoor.

Met de aanleg van het kruispunt bij Intratuin ter hoogte van Noordbroek is voor de fietsers een oversteek ontstaan over de Schuilenburgsingel. Hiermee is de bereikbaarheid van Noordbroek en Dollegoor verbeterd.

7.3 Buitenhaven

7.3.1. Buitenhaven bestaand

Buitenhaven is een traditioneel gemengd terrein gelegen aan het Twentekanaal waar voornamelijk bedrijven in de zwaardere milieucategorieën (tot en met categorie 5) voorkomen. Veel afvalverwerkende bedrijven aan de haven en in het middengebied, met veel hergebruik- en opslagactiviteiten.

Buitenhaven is een bestaand bedrijventerrein (zie foto) en een nieuw te ontwikkelen uitbreidingsdeel aan zowel de zuidkant van het bestaande terrein als ook aan de overzijde van het kanaal.



Karakter

- Traditioneel gemengd bedrijventerrein.
- 450 meter openbare laad- en loskade.
- Representatieve bedrijvigheid aan zijde Weezebeeksingel.
- Zwaardere industrie aan zijde Twentekanaal.

De problematiek betreft met name deels slecht onderhouden opstallen, bodemverontreiniging, verslechterde weginfrastructuur, een verouderde kade, leegstand in het gebied en conflicterende bedrijven qua activiteiten.

De opstallen van de bedrijven aan de kanaalzijde (Buitenhaven OZ) zijn verpauperd en slecht onderhouden. Er is veel buitenopslag, containers, tankopslag en silo's. Het maakt een zeer verouderde indruk.

Een deel van de grond op het terrein is verontreinigd, die gesaneerd zal moeten worden voordat ze weer in gebruik zal worden genomen (o.a. kavel van de gemeente).

De kade van Buitenhaven OZ is slecht onderhouden en er staat materieel dat niet meer in gebruik is. In 2007 zal aangevangen worden met een opknapbeurt van met name de kade.

Ook de (sociale) veiligheid dient te worden verbeterd. Er vinden na werktijd nu activiteiten plaats die niet wenselijk zijn en die zorgen voor gevoelens van onveiligheid en criminaliteit.

De strook aan het Twentekanaal komt in aanmerking van herontwikkeling en zou goed kunnen worden ingevuld als Reststoffencoluster met nieuwe bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën, met aan het kanaal gebonden bedrijven.

Een eerste uitzondering op de toenemende veroudering betreft het recyclingbedrijf Riwald op de hoek Buitenhaven OZ/Grintweg dat onlangs (ver)nieuwbouw heeft gepleegd. Dit kan worden gezien als voorbeeldfunctie voor de overige kanaalzijde.

Het middendeel bestaat uit grote kavels met verschillende industriële activiteiten. Er staat een grote kavel te koop (1,3 hectare via Ten Hag). Op de grote kavels is sprake van zeer extensieve bebouwing, er is veel buitenopslag dat een slordige indruk maakt. Via het maken van afspraken met de grondeigenaren kan een kwaliteitsslag worden gerealiseerd.

De voorzijde van Buitenhaven ziet er prima uit. Er zijn daar (aan de Grintweg die parallel loopt aan de Weezebeeksingel) voornamelijk publieksgerichte bedrijven zijn gevestigd. Een aantal bedrijven heeft veel aandacht besteedt aan de beeldkwaliteit van hun zichtlocatie, zoals de bedrijven Lamers, AGI Verlichting en Regio Autoschade.

Infrastructuur en ontsluiting

Het bestaande deel Buitenhaven is aangesloten op de Weezebeeksingel ter hoogte van de Buitenhavenweg. Er bestaat bovendien een indirecte ontsluiting via een viaduct onder de Wierdensestraat. Dit viaduct verbindt de Grintweg met de Schuilenburglaan. De Schuilenburglaan is op haar beurt verbonden met de Schuilenburgsingel. Het deelgebied Buitenhaven-bestaand is op die manier op twee locaties ontsloten.

De bereikbaarheid via Weezebeeksingel is relatief goed. Ten noorden en zuiden van het deel bevindt zich een "groene long" welke bestaat uit bos en weiland.

Buitenhaven-bestaand en nieuw zijn per fiets goed bereikbaar. Bovendien wordt er een fietstunnel onder de Wierdenseweg door gerealiseerd in oktober 2007.

Acties:

Opstellen projectplan herontwikkeling strook langs kanaalzijde, uitgaande van bestemming als Reststoffencluster.

7.3.2 Buitenhaven-West (nieuw te ontwikkelen)

Aan de overzijde van het Twentekanaal wordt een nieuw deel bedrijventerrein ontwikkeld, namelijk Buitenhaven-West. Het is bedoeld voor bedrijven in de innovatieve maakindustrie met een schoon karakter tot milieucategorie 3. Het ligt tussen het Twentekanaal en de nieuwe N36 (zie foto). De oppervlakte betreft 45 hectare bruto (27 hectare netto).

Waar mogelijk kan dit deel ook dienen voor de opvang van bedrijven die in het kader van de herontwikkeling op andere delen niet meer op hun plaats zitten.

Infrastructuur en ontsluiting

Het nieuwe te ontwikkelen deel van Buitenhaven West wordt direct aangesloten op de N36 via een ongelijkvloerse aansluiting. Een tweede aansluiting verloopt via het wegennet van Wierden; de Zuidbroeksweg. In noordelijke richting verloopt de ontsluiting via de Badweg en de Almelsestraat naar de N36.



7.4 Noordbroek

Het deel Noordbroek betreft 19 hectare. Er is sprake van distributieactiviteiten en gemengde bedrijfsactiviteiten (zie foto). Het deel is ruim van opzet, kent grote kavels met relatief weinig groen. Nagenoeg alle bedrijven, bijvoorbeeld Connexxion, kinderspeelplaats Dollepret, een dierenasiel en een vuurwerkopslagbedrijf zijn gelegen aan de doodlopende weg Noordbroek. Dit is een grote brede aanvoerweg, met goed zicht op de bedrijven. Aan de achterzijde loopt de spoorlijn.

Verder hebben twee bedrijven (TNT en Otto Simon) zeer grote kavels met een eigen ontsluiting vanaf de Schuilenburglaan. De bouwkundige kwaliteit van de panden is redelijk tot goed. Er wordt geen gebruik gemaakt van het Twentekanaal door de bedrijven. Noordbroek is goed bereikbaar via de Schuilenburgsingel. Ook kan er via een parrallelweg (Schuilenburglaan) Dollegoor bereikt worden.

Op dit deelgebied is geen sprake van behoefte aan herstructurering of herontwikkeling, wel maakt het gebied in het kader van de integrale duurzame versterking onderdeel uit van het gehele Havengebied (hoofdstuk 7).



Infrastructuur en ontsluiting

Noordbroek is aangesloten op de Schuilenburgsingel. Omdat dit de enige ontsluiting is, is een tweede noodzakelijk (via Dollegoor) voor het geval van calamiteiten. Zie hiervoor ook 7.2 Dollegoor. Waar nodig dient via groot onderhoud de weginfrastructuur te worden verbeterd.

7.5 Bedrijvenpark NW Twente , Havengebonden deel

Het betreft het deel van het Bedrijvenpark Twente dat ligt aan de havenarm. Het gaat om de bedrijven Van Merkesteyn, SITA en Nijhof. Uit criminaliteitsoverwegingen heeft het bedrijf Van Merkesteyn besloten om haar gehele terrein te omheinen. Dit heeft consequenties voor de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied. De weginfrastructuur dient te worden aangepast en de openbare kade zal worden verlegd.

Infrastructuur

De ontsluiting van Bedrijvenpark Twente is goed geregeld. Dit industrieterrein is op twee locaties aangesloten op de N36. De interne ontsluiting bestaat uit lusvormige wegen die aangesloten zijn op de Bedrijvenparksingel die als hoofdontsluiting door het hele industriegebied loopt.

Actie:
Door particulier initiatief wordt een aanpassing van de ontsluiting en een verlegging van de openbare kade gerealiseerd.

7.6 Wendelgoor

Het bedrijventerrein Wendelgoor beslaat circa 7 hectare en is gelegen aan de westzijde van de stad in het tussengebied van Almelo en Wierden. Het ligt ingeklemd tussen het Twentekanaal en de Rijksweg N36 en aan de noordzijde wordt het begrenst door de spoorlijn Almelo-Deventer.

Er is sprake van een hoogspannings-leiding door het gebied waardoor extra bouwtechnische maatregelen noodzakelijk zijn (bijv. sprinklerinstallaties).

Het bedrijventerrein is geheel in eigendom van een private partij en is nog niet helemaal uitgegeven.

Dit bedrijventerrein is een C-locatie, er is sprake van veel vervoersbewegingen. C-locaties stellen geen eisen aan openbaar vervoer en liggen in de directe nabijheid van een afslag van een autosnelweg. Het parkeren is afgestemd op bedrijven met een relatief gering aantal werknemers.



8 Fasering op grond van prioritering

In het kader van de daadwerkelijke herontwikkeling is tot de onderstaande fasering gekomen. Na fase 2 kunnen nog enkele andere gebieden voor herstructurering in aanmerking komen maar dit zal tegen die tijd worden beoordeeld.

In het onderhavige Masterplan zijn ook enkele algemene maatregelen geformuleerd die eveneens moeten worden uitgevoerd. Te denken valt aan de onderzoeken in relatie tot geluid en veiligheid of projecten gericht op het verbeteren van bewegwijzering en verlichting. Hierbij zal breder worden gekeken dan één bepaald deelgebied. Deze maatregelen zijn terug te vinden in hoofdstuk 0.

8.1 Slachthuisgade (fase 0)

De herontwikkeling van de Slachthuisgade had de meeste prioriteit, ook vanwege private activiteiten en investeringen in het gebied. Er is begin 2006 een projectgroep binnen de gemeente ingericht die heeft toegewerkt naar een projectplan voor deze locatie. Met de private partijen vindt regelmatig overleg plaats over de gezamenlijke herontwikkeling van het gebied.

Besloten werd dat dit deel naar voren moest worden geschoven omdat het niet kon wachten op de afronding van dit masterplan.

De activiteiten die zijn gestart betreffen de aankoop van de drie woonboten en de aanleg van de openbare infrastructuur (met name een verkeerslus) op de slachthuisgade. Van de provincie Overijssel is voor de uitvoering van fase 0 een bijdrage verkregen van 500.000 euro.

Aangezien dit onderdeel al in uitvoering is, wordt hier verder niet meer uitvoerig aandacht besteed aan de herontwikkeling. Wel maakt het gebied onderdeel uit van de totale duurzame versterking en het beheer van het Havengebied. In dat kader maakt de Slachthuisgade wel onderdeel uit van de integrale duurzame versterking.

8.2 Dollegoor/slachthuisgade (fase 1)

Voor het onderdeel Dollegoor/Slachthuisgade overig wordt gelijk met het opstellen van dit masterplan ook gewerkt aan het opstellen van een projectplan. In hoofdstuk 5.2 is een visie aangegeven voor dit gebied, die verder wordt uitgewerkt in een projectplan. Het gaat met name om de aanpassing van de weg- en fietsinfrastructuur en de verwerving van opstallen om de segmentering en categorisering van het gebied Slachthuisgade en Dollegoor mogelijk te maken.

Het streven is er op gericht om met dit deelgebied in 2007 te starten.

Gezien de ambitie, de investeringen en het tijdspad wordt een TOPPER-aanvraag voor het ministerie van Economische Zaken gecombineerd met een subsidieaanvraag van de provincie Overijssel voorbereidt. De uitvoering van het projectplan vergt circa 6-7 jaar.

Naast deze concrete aanpak van Dollegoor/Slachthuisgade overig kunnen in fase 1 ook de nadere onderzoeken, marktverkenningen en plannen van aanpak worden uitgevoerd.

8.3 Buitenhaven bestaand (fase 2)

Met name aan de kadezijde is het de bedoeling om een herontwikkeling mogelijk te maken. Gedacht wordt aan de vorming van een Reststoffencluster.

Voor het deelgebied Buitenhaven (bestaand) zal in 2007 een projectplan worden uitgewerkt in samenwerking tussen gemeente en bedrijven op de Buitenhaven. Op grond van dit projectplan zal worden bepaald in hoeverre er hiervoor TOPPER en provinciale subsidie mogelijkheden zijn. De uitvoering zou kunnen starten medio/eind 2008.

9 Beheer

11.2 Criminaliteitsbestrijding

Een veilig bedrijventerrein heeft een goede uitstraling op het imago van de gemeente. Door de minimale sociale controle op een bedrijventerrein is veiligheid allerminst een vanzelfsprekendheid. Voorbeelden zijn inbraak, vandalisme, diefstal en brandstichting. Door een goede integrale afstemming van voorzieningen en veiligheidsmaatregelen is een beheersbare situatie te realiseren.

Er is sprake van een toenemende criminaliteit in het Havengebied (zie tabellen). Het aantal schadelijke incidenten groeit de afgelopen jaren. Als er zich geen incidenten voordoen blijft de aandacht van het bedrijf gericht op de core business. Vaak wordt het bedrijf zich pas bewust van criminaliteitsrisico's als het half éénmaal is verdronken. De consequenties van directe en indirecte schades kunnen echter desastreus zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval als klanten niet meer kunnen worden benaderd, leveranciers niet meer kunnen worden bevoorraad, of nog extremer, als er brand is gesticht omdat de inbrekers niet hebben gevonden waarvoor ze zijn gekomen.

De politie wil daarom in samenwerking met de ondernemers de wenselijkheid van invoering van het Keurmerk Veilig Ondernemen op de bedrijventerreinen onderzoeken. Dit kan worden meegenomen bij het opstellen van beheerplannen voor de bedrijventerreinen (een maatregel uit het MOP-programma "Economische structuurversterking"). Tegenwoordig wordt daarvoor de term parkmanagement gebruikt. De gemeente Almelo wil hiermee aan de slag. Belangrijkste actuele aandachtspunten in het kader van veiligheid zijn daarbij de (sociale) veiligheid van de aan/afvoerroutes per (brom)fiets en de beveiliging van de bedrijven.

Momenteel regelt elk bedrijf zijn beveiliging individueel, zodat er meerdere beveiligingsbedrijven op een bedrijventerrein werkzaam zijn. Wellicht dat een collectieve aanpak pluspunten oplevert. Verder blijft uiteraard de preventie belangrijk. Zo is de veiligheid van bedrijventerreinen in de avond- en nachturen en in de weekeinden het meest in het geding.

Het kan zijn dat uit het Keurmerk Veilig Ondernemen blijkt dat veiligheidsarrangementen moeten worden geïntroduceerd als instrument om op een structurele of projectmatige wijze aandacht te besteden aan mogelijke veiligheidsrisico's die op een bepaald terrein of in een bepaald gebied kunnen optreden. Zo ontstaat er een gestructureerde veiligheidsdialoog tussen publieke en private belanghebbenden. Met het ondertekenen van het of instemmen met een veiligheidsarrangement verplicht men zich bepaalde maatregelen uit te voeren zodat het gewenste veiligheidsniveau wordt bereikt. Per gebied kunnen daarnaast nog wijkveiligheidsplannen worden ontwikkeld waarbij door middel van een top-5 wordt aangegeven waar de komende periode accenten worden gelegd.

Jaar van het delict		Aantal	Percentage
2004	Diefstal aan/uit bedrijf	43	68,3
	Overige vernielingen/beschadigingen	12	19,0
	Overige overlast	5	7,9
	Overlast van de voertuigen	1	1,6
	Vernielingen aan auto's	2	3,2
	Totaal	63	100,0

Jaar van het delict		Aantal	Percentage
2005	Diefstal aan/uit bedrijf	41	66,1
	Overige vernielingen/beschadigingen	13	21,0
	Overige overlast	1	1,6
	Overlast van de voertuigen	5	8,1
	Vernielingen aan auto's	2	3,2
	Totaal	62	100,0

Jaar van het delict		Aantal	Percentage
2006	Diefstal aan/uit bedrijf	23	57,5
	Overige vernielingen/beschadigingen	11	27,5
	Overige overlast	1	2,5
	Overlast van de voertuigen	5	12,5
	Totaal	40	100,0

Wat opvalt is dat het incident 'diefstal aan/aan bedrijf' het meest voor komt; in alle jaren is dat meer dan de helft van de incidenten. Daarna komt het incident 'overige vernielingen/beschadigingen' het meest voor. Alle twee incidenten behoren tot de categorie 'vermogensdelicten'.

Maatregel:
Onderzoek naar het verkrijgen van het Keurmerk Veilig Ondernemen voor het Havengebied.

11.2 Collectieve projecten

Hierbij wordt ondermeer gedacht aan een vorm van parkmanagement met daarin in ieder geval opgenomen:

- Het gezamenlijke gebruik door bedrijven van diensten als energievoorziening, afvalverwerking e.d.
- Maatregelen ten behoeve van hergebruik van energie.
- Gezamenlijk beheerplan.
- Opzet van een beheerfonds voor de collectieve aanpak van grondwaterverontreiniging.

Via gesprekken met de ondernemers moet blijken of er voldoende interesse is in collectieve projecten die rendement voor de bedrijven en het (bedrijfs)milieu opleveren.

Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld collectieve beveiliging ter bestrijding van criminaliteit, inkoop van energie, afval, sporten/fitness en arbo-diensten. Of er behoefte is aan diensten als catering, kinderopvang, breedband, boodschappendienst en dergelijke zal in overleg met de gemeente worden bekeken.

11.2 Verharding en ondergrondse infrastructuur

In de periode 2007 – 2013 zullen een aantal wegen opnieuw verhard moeten worden. Mogelijk dat tegelijkertijd de rioleringen worden vernieuwd omdat het einde van de technische levensduur van de riolering in met name Dollegoor binnen 10 jaar ligt. Bij de aanleg van nieuwe riolering zal ook de afkoppeling van het hemelwater onderwerp van gesprek zijn.

Waar gegraven wordt zal vooraf worden nagegaan in hoeverre er sprake kan zijn van het meeleggen van breedband-infrastructuur (glasvezel).

11.2 Beheer

Openbaar en privaat groen

Veel openbaar groen is er niet in het Havengebied, hoofdzakelijk bermen. Op Dollegoor zijn de bermen in extensief beheer (1x per jaar maaien en afvoeren). Verder staat er nog een aantal bomen in gemeentelijke beheer.

Voor wat betreft het privaat groen is sprake van verschillende kwaliteitsvormen, van zeer goed tot zeer slecht.

In overleg zal worden nagegaan in hoeverre er samenwerkingsmogelijkheden zijn tot een collectieve aanpak en onderhoud van het groen.

Veiligheid

Vanuit de bedrijven is aangegeven dat er meer aandacht nodig is voor de veiligheid.

Het gaat om verkeersveiligheid, maar ook om de sociale veiligheid. Met name 's avonds is sprake van ongewenste activiteiten in het gebied. De aanpak ervan zal meegenomen in het initiatief

Verlichting

Gezien de leeftijd van de armaturen moeten op Dollegoor en het gebied bedrijvenpark-haven de armaturen vervangen. Dit geldt ook voor de Buitenhaven-bestaand met uitzondering van de binnenkort aan te pakken kade. De verlichting op Noordbroek is relatief nieuw.

Aan de Slachthuiskade zijn zowel de masten als de armaturen aan vervanging toe.

Ondernemersvereniging in oprichting

Er was nog geen sprake van een ondernemersvereniging in het Havengebied. Vanuit de ondernemers is aangegeven dat er behoefte was aan meer overleg/samenwerking. De Kamer van Koophandel Oost Nederland en MKB Almelo hebben het initiatief genomen tot de opzet van een ondernemersvereniging. Dit heeft in maart jongstleden geleid tot het besluit om een ondernemersvereniging op te richten. In 2007 zal in een werkgroep een beheerplan worden opgesteld, waarin bovenstaande punten verder zullen worden geconcretiseerd.

Maatregel:
Opstellen Beheerplan

10 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een groot draagvlak voor de herstructurering van het Havengebied. Op grond van gesprekken met een groot aantal ondernemers is gebleken dat:

- Er nodig wat moet gebeuren aan de uitstraling en het functioneren van het Havengebied Almelo.
- Er een goed inzicht is verkregen in de problematiek die op de diverse delen van het Havengebied speelt en waar op korte en middenlange termijn maatregelen nodig zijn.
- De ondernemers die in het Masterplan beschreven visie delen en bereid zijn mee te denken over de implementatie ervan.

De belangrijkste conclusies uit het masterplan Havengebied zijn:

1. Ruimtelijke herontwikkelingen

- Fase 0 (in uitvoering)

Een deel van de Slachthuisgade wordt in verband met de private ontwikkelingen in het gebied naar voren getrokken (Fase 0). Met dit onderdeel werd al in 2006 aangevangen. Het gaat met name om de ontwikkeling van de locatie van Plegt Vos, de aanleg van een verkeerslus voor vrachtverkeer, de verbetering van de aanwezige infrastructuur en de verwerving van drie woonboten. De financiering hiervoor is, met een bijdrage van de provincie Overijssel, rond.

- Fase 1 (2007 – 2014)

Het deelgebied Dollegoor en het overige deel van de Slachthuisgade heeft, na de al in uitvoering zijnde herontwikkeling van de Slachthuisgade de hoogste prioriteit. De herontwikkeling in dit gebied vraagt om een goede samenwerking tussen gemeente en bedrijven. Het gaat met name om aanpassing van de weg- en fietsinfrastructuur en verwervingen van opstallen om de gewenste segmentering en categorisering mogelijk te maken. Voor de bedrijven die nu niet op de “juiste” plaats zitten worden alternatieven gezocht, mogelijk in het zelfde gebied.

Er zal een marktverkenning worden uitgevoerd naar de behoefte van nieuwe watergebonden bedrijven in het Havengebied.

Ook zal in fase 1 de kade worden opgeknapt van de Buitenhaven-bestaand. Dit gebeurt al vooruitlopend op het opstellen van een projectplan voor fase 2.

Voor fase 1 wordt begin 2007 een projectplan opgesteld. Gezien de ambitie, de omvang van de publieke investeringen en het beoogde tijdpad wordt hiervoor waarschijnlijk gekozen voor een TOPPER-aanvraag bij het ministerie van Economische Zaken, gecombineerd met een subsidieaanvraag bij de provincie Overijssel.

- Fase 2 (2008 – 2015)

Het deelgebied Buitenhaven-bestaand en dan met name de strook aan de kanaalzijde vergt ook een aanzienlijke herontwikkeling van de private en publieke ruimte. Gedacht wordt aan de vestiging van een Reststoffencuster, waarbij gebruik wordt gemaakt van de havenfaciliteiten. In 2007 zal voor dit deelgebied een projectplan worden opgesteld. Daaraan zal ook via de bedrijven op de Buitenhaven een bijdrage worden geleverd.

Op grond van het nog op te stellen projectplan zal worden bepaald in hoeverre er ook voor deze investeringen in 2008 een beroep zal worden gedaan op de TOPPER-regeling van het ministerie van Economische Zaken en op een bijdrage van de provincie Overijssel.

De verwachting is dat door herontwikkeling van deze delen in totaal 11 hectare worden herontwikkeld en opnieuw uitgegeven voor nieuwe bedrijvigheid of uitbreidingsmogelijkheden biedt voor de bestaande bedrijven. Waar noodzakelijk zullen de bestemmingsplannen worden geactualiseerd.

2. Samenwerking bedrijven en collectieve projecten

In 2007 zal via de ondernemersvereniging (in oprichting) de samenwerking tussen de bedrijven onderling en de samenwerking tussen de gemeente en de bedrijven verder worden uitgewerkt. Gedacht kan worden aan:

- Onderzoek naar het verkrijgen van het Keurmerk Veilig Ondernemen voor het Havengebied
- Opstellen Beheerplan
- Verkennen behoefte aan collectieve projecten onder ondernemers

3. Infrastructuur

Voor wat betreft de infrastructuur dienen de volgende projecten te worden aangepakt:

- Nieuwe ontsluitingsweg tussen Dollegoor en Noordhoek (voor in geval calamiteiten).
- Nieuwe ontsluitingsweg tussen Dollegoor-Noord en Dollegoor eerste havenarm (voor in geval calamiteiten).
- Asfaltering van de nu nog klinkerwegen (inclusief vervanging riolering en bij graafwerkzaamheden voorbereiden van glasvezelontsluiting)
- Verbetering fiets bereikbaarheid Dollegoor door herstel van de fiets-spoorbrug naar Marienberg.

De verder uitwerking zal worden opgenomen in het projectplan herontwikkeling Dollegoor/Slachthuisgade overig.

4. Overig

In het kader van het milieu zullen de volgende onderzoeken moeten plaatsvinden:

- De optimalisering van de geluidsruimte.
- Onderzoek luchtkwaliteit.
- Aantal onderzoeken m.b.t. veiligheid.

Voor de onderdelen onder 1 tot en met 4 is een maatregelenprogramma opgesteld, zie hoofdstuk 0.

11 Maatregelenprogramma

11.2 Programma

In het onderstaande schema is de planning opgenomen. Daarnaast zijn voor de projecten die gepland staan waar mogelijk globale kosten, opbrengsten en financiering van de projecten opgenomen. Het gaat om de volgende projecten:

Deelgebied	Planning	Kosten (x1000)	Financiering
Fase 0: Slachthuisgade	In uitvoering		
Fase 1: Dollegoor/Slachthuisgade overig: - Aanpassen weginfrastructuur - Segmentering en categorisering (Inclusief verwervingen en verplaatsingen) - Gevelverbeteringen - Opknappen kade Buitenhaven	Projectplan begin 2007 Uitvoering start eind 2007		TOPPER-regeling min EZ; Provincie Overijssel, EU
Fase 2: Buitenhaven-bestaand: Herontwikkeling tot reststoffencluster	Projectplan eind 2007. Uitvoering start eind 2008		TOPPER-regeling min EZ; Provincie Overijssel, EU
In fase 1 zullen ook de volgende maatregelen worden opgenomen:			
Opstellen marktverkenning nieuwe watergebonden bedrijvigheid	2007		In projectplan
Onderzoek demping deel tweede havenarm	2007		In projectplan
Opstellen plan van aanpak actualisering bestemmingsplannen	2007		In projectplan
Onderzoek optimalisering geluidsruijnte			In projectplan
Onderzoek naar de luchtkwaliteit	2007		In projectplan
Veiligheid: - Opstellen VER - Plaatsen sirenes - Opstellen groepsrisico berekening - Opstellen plan van aanpak bereikbaarheid en veiligheid - Opstellen plan van aanpak maatregelen bluswatervoorziening	2007		In projectplan
Aanpassing ontsluiting en verlegging openbare kade			

Bedrijvenpark Twente	2007		
Verkrijgen Keurmerk Veilig Ondernemen			
▪ Opstellen Beheerplan ▪ Opstellen Verlichtingsplan	2007 via werkgroep		

11.2 Financiering

Voor de financiering wordt een beroep gedaan op eigen bijdragen van de gemeente (o.a. GSB-middelen), private partijen en subsidies vanuit ministerie van EZ (TOPPER), provincie en EU (EFRO). Per deelgebied zal de financiering van de plannen worden geregeld.

Bronnen

1. Masterplan Almelo, gemeente Almelo, 2004
2. Bedrijvigheidsnota, gemeente Almelo, maart 2005
3. Vaarwegenvisie Overijssel, streefbeeld 2020, provincie Overijssel
4. Netwerkanalyse Regio Twente, Arcadis, Juli 2006

Bijlage 1 - Stand van zaken bestemmingsplannen

Naam bestemmingsplan/ gebied	stand van zaken	Toegestane categorieën	voorbereidingbesluit
Dollegoor inclusief Slachthuisgade	Herziening bestemmingsplannen noodzakelijk	Ruim	Loopt 25 juli 2007 af
West, bedrijventerrein Buitenhaven Noordbroek	Vastgesteld door de raad, voor goedkeuring gezonden naar GS	Divers Buitenhaven t/m 4 Noordbroek t/m 3	Geen
Deel van Bedrijvenpark Twente en Wendelgoor	Wordt begin 2007 in procedure gebracht	Divers: Bedrijvenpark Twente zware categorieën Wendelgoor: lichte categorieën	Deel bedrijvenpark Twente: geen Wendelgoor loopt 13 november 2007 af
Buitenhaven West (nieuw gebied)	Bestemmingsplan moet nog in procedure worden gebracht	1 t/m.3 bij recht 4 met vrijstelling mits...	Loopt 25 juli 2007 af

Bijlage 2 - Bodeminformatie Havengebied

Bodeminformatie revitalisering Havengebied

Naam	Adres	Verontreiniging	Stand van zaken	bev.gez
Kuperus	Slachthuisgade 8b	metalen en VOCL	monitoring grondw.	G
Dumeco/PlegtVos	Slachthuisgade 16	olie VOCL zw. metalen	sanering grond dec 06	G
vd Sar c.a.	Slachthuisgade 22	VOCL (vm palthe)	monitoring grondw.	G
Bovrie	Slachthuisgade 30	aromaten	niet spoedeisend	G
vm AWA	Slachthuisgade 38-40	zw. metalen aromaten	omvang bepaald	G
Wolthuis	Dollegoorweg 3	VOCL	BSB project	G
vm TPV	Dollegoorweg 5-7-9	VOCL zw. metalen	omvang bepaald	G
Concerndrukkerij	Dollegoorweg 11	VOCL > S	niet ernstig	G
Kroon oil	Dollegoorweg 15	Aromaten/olie	monitoring grondw.	G
vm purfina	Dollegoorweg 19	Olie	nader onderzoek	G
vdBosch beton	Wentholtweg 4-6	Olie	tanksanering prov.	P
Kreuwel	Konigweg 1-3	PAK etc.	niet ernstig	G
Exel	Konigweg 5	zw. metalen / olie	niet spoedeisend	P
Universal	Konigweg 8	VOCL zw. metalen	deelsanering	G
Fusite	Konigweg 16	VOCL	sanering grondw. i.uitv.	G
Panalytical	Lelyweg 1	VOCL olie	monitoring grondw.	G
All In containers	Lelyweg 4	asbest	terrein deels niet gebr.	G
Beukers	Jollesweg 3	Olie	nader onderzoek	G
ABCTA	Jollesweg 4	olie PAK etc.	deelsanering	G
Betoncentrale	Jollesweg 6	Olie	restverontreiniging	P
CTA-KABACO	Jollesweg 8	Olie	deelsanering	G
RIWALD	Buitenhaven OZ 2	olie aromaten	san. in uitvoering	G
HIJMA	Buitenhaven OZ 8	zw. metalen / olie	niet spoedeisend	G
ARSA	Buitenhaven OZ 12	olie	deelsanering	P
vm BestOil	Buitenhaven OZ 18	Olie	sanering in 2007	G
VIMOB	Buitenhavenweg 3	oa PAK	niet spoedeisend	P
vm asfaltcentrale	Grintweg 2	grondwater olie	deelsanering in uitv.	G
Insteekhavens	Dollegoor/Buitenhaven	waterbodem klasse IV	planning	P

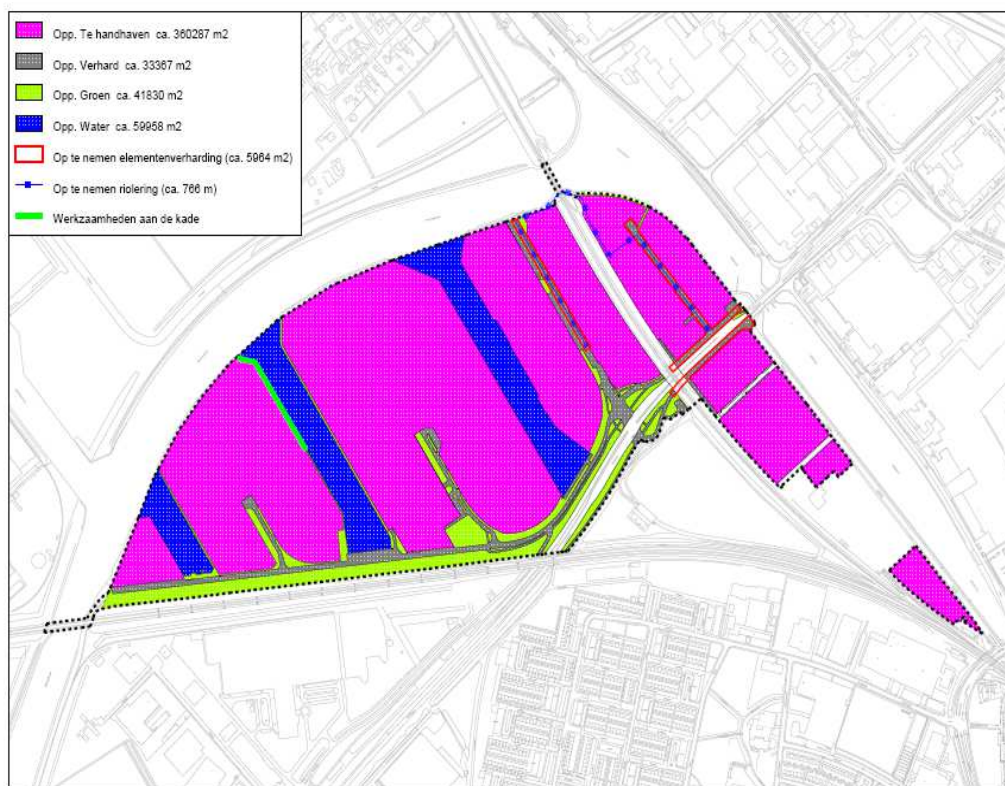
G = gemeente

P = provincie



PROJECTPLAN HERONTWIKKELING HAVENGEBIED ALMELO

FASE 1 DELEN DOLLEGOOR EN SLACHTHUISKADE OVERIG



GEMEENTE ALMELO

ONDERNEMERSVERENIGING HAVENGEBIED IO

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Almelo op 24 april 2007.

Dit projectplan is opgesteld door Frank Geerlings en Liane van der Veen van Oost NV





Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	DOEL	2
1.3	LEESWIJZER	2
2	REGIONAAL PERSPECTIEF	3
2.1	ALMELO IN REGIONAAL VERBAND	3
2.2	REGIONALE ANALYSE VRAAG EN AANBOD	3
2.3	AFSTEMMING MET ANDERE BEDRIJVENTERREINEN	4
3	PROJECT HERONTWIKKELING DOLLEGOOR/SLACHTHUISKADE	
	OVERIG	5
3.1	ALGEMEEN	5
3.2	MASTERPLAN HAVENGEBIED	5
3.3	VOOR WIE IS HET PROJECTPLAN BEDOELD?	6
3.4	WAT LEVERT DIT PROJECTPLAN CONCREET OP?	6
3.5	TOEKOMSTIGE CATEGORISERING EN SEGMENTERING.	6
3.6	ROL GEMEENTE ALMELO EN ROL PRIVATE PARTIJEN	7
4	Aanpak Herontwikkeling	8
4.1	INLEIDING	8
4.2	GEBIEDSAANDUIDING EN PROBLEEMSTELLING	8
4.3	SLACHTHUISKADE EN DOLLEGOOR	9
5.	ORGANISATIE VAN DE UITVOERING	21
5.1	UITVOERING	21
5.2.	TIJDSPANNING	21
5.3.	DRAAGVLAK	22
5.4.	COMMUNICATIE	22
6.	OVERIGE ZAKEN	23
6.1.	STAATSSTEUN	23
6.2.	NOODZAAK SUBSIDIE VOOR VERSNELLING	23
6.3.	VEROORZAKERSBEGINSEL	23
7.	PROJECTBEGROTING	24
7.1.	BEGROTING/EXPLOITATIE	24
7.2.	FINANCIERING	24
7.3	KREDIETVOTERING	25
7.4	SUBSIDIES	26
8.	RISICOANALYSE	27



BIJLAGEN

BIJLAGE 1	SLACHTHUISKADE FASE 0 (IN UITVOERING)
BIJLAGE 2	DRAAGVLAKVERKLARING ONDERNEMERSVERENIGING IO
BIJLAGE 3	DRAAGVLAKVERKLARING KAMER VAN KOOPHANDEL OOST NEDERLAND
BIJLAGE 4	VERSLAG SUBSIDIES
BIJLAGE 5	GRONDEXPLOITATIE
BIJLAGE 6	COMMUNICATIEPLAN



1 Inleiding

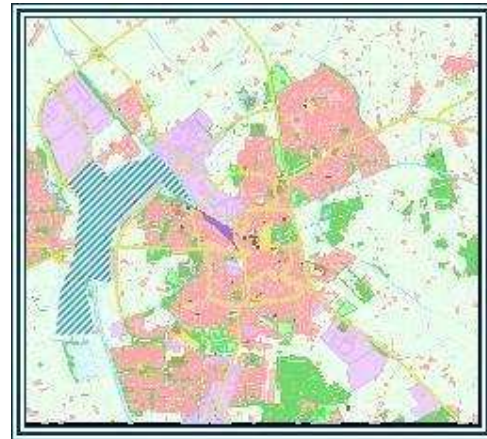
1.1 Aanleiding

Het Havengebied Almelo is een bovenregionaal bedrijventerrein met een landelijke uitstraling en ambitie. De Gemeente Almelo en ondernemers in het Havengebied van Almelo zijn de afgelopen jaren diverse problemen en kansen voor het Havengebied tegengekomen. Dit is voor de Gemeente Almelo aanleiding geweest om in samenwerking met een klankbordgroep van ondernemers een Masterplan Havengebied op te stellen. Hierin is de visie omtrent de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling van het Havengebied vastgelegd en zijn een groot aantal concrete maatregelen gedefinieerd. Doel is om met deze ontwikkelingen het Havengebied weer een kwalitatief goede bedrijfsomgeving te laten worden waar bedrijven het prettig vinden hun bedrijfsactiviteiten uit te voeren en om de efficiency van het grondgebruik te optimaliseren.

In het Masterplan is een fasering qua aanpak van de diverse deelgebieden weergegeven. Uitgaande van de in het masterplan aangegeven prioritering is in dit projectplan de herontwikkeling van de delen Slachthuisgade overig en Dollegoor uitgewerkt. Onderhavig projectplan geeft een gedetailleerde beschrijving van de plannen en projecten die in fase 1 zijn ingepland.

Het betreft een uitvoeringstermijn van ongeveer 6 jaar. De uitvoering kan van start gaan nadat zekerheid is ontvangen met betrekking tot de noodzakelijk subsidiebijdragen van provincie Overijssel en het ministerie van Economische zaken.

Het totale Havengebied bestaat uit de delen Slachthuisgade, Dollegoor, Buitenhaven bestaand en nieuw, Wendelgoor, Noordbroek en de havenarm van het bedrijvenpark Twente.



Het havengebied heeft een omvang van 211 hectare bruto, waarvan 165 hectare bestaand bedrijventerrein en 46 hectare nieuw terrein. Er zijn ongeveer 110 bedrijven gevestigd met in totaal 2300 werknemers. Het heeft een bovenregionale c.q landelijke functie. Er zijn vele landelijk en internationaal gerichte bedrijven gevestigd, ook in de hogere milieucategorieën.

Door herontwikkeling van alleen het Havengebied kan al ruim 11 hectare vrijgemaakt worden voor hernieuwde uitgifte (fase 0 tot en met fase 2). Het gaat om herontwikkeling van delen op



Dollegoor, Slachthuisgade en Buitenhaven. Op de delen Noordbroek en bedrijvenpark Twente havendeel is geen herontwikkeling noodzakelijk. Daarnaast komt er door de nieuwe ontwikkeling van Wendelgoor en Buitenhaven-West circa 46 hectare beschikbaar voor nieuwe bedrijvigheid. In dit projectplan voor fase 1 gaat het om 6 ha nieuw uitgeefbare kavels.

1.2 Doel

In het Masterplan Havengebied is voorgesteld op korte termijn te starten met de nadere detaillering van de te nemen verbetermaatregelen op Dollegoor en Slachthuisgade overig. Dit projectplan is hiervan de weergave. In het Projectplan wordt de herontwikkeling van Dollegoor en Slachthuisgade overig beschreven en vertaald in een groot aantal concrete maatregelen.

1.3 Leeswijzer

Dit projectplan beschrijft de herontwikkeling van deelgebieden Dollegoor en Slachthuisgade overig gelegen in het Havengebied Almelo.

In hoofdstuk 2 vindt u het regionaal perspectief, in hoofdstuk 3 een beschrijving van het project, in hoofdstuk 4 komt de concrete aanpak per deel aan de orde.

In hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de planning, gevolgd door de beschrijving van zaken als beheer, staatssteun en draagvlak. De kosten- en financieringsopzet komen in hoofdstuk 6 aan de orde. De risicoanalyse staat in hoofdstuk 7.

In de bijlagen is een uitgebreide beschrijving van het beheer opgenomen, de draagvlakverklaringen van de private partijen, het verslag subsidies en de grondexploitatie.



2 Regionaal perspectief

2.1 Almelo in regionaal verband

De gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede werken samen als Netwerkstad Twente om de regio Twente te versterken. Deze samenwerking richt zich op verschillende gebieden, zoals veiligheid, gezondheid, toerisme, grondexploitatie, bouwmarkt, vervoer en kennisontwikkeling. De Regio Twente en de provincie Overijssel ondersteunen het samenwerkingsinitiatief, dat voor de korte termijn vooral gericht is op kennisoverdracht. In die zin zal Almelo bij de ontwikkeling van de herontwikkeling van het Havengebied gebruik maken van de ervaringen die reeds in Enschede en Hengelo zijn opgedaan bij gelijksoortige projecten en eveneens gedeeltelijk zijn gefinancierd met gelden o.g.v. de Topper regeling.

Onderdeel van de samenwerking is ook de mogelijke samenwerking van de havengebieden. Almelo, Hengelo en Enschede beschikken elk over havengebonden bedrijventerreinen rondom het Twentekanaal, echter geen van hen heeft voldoende capaciteit om de concurrentie met andere middelgrote steden binnen Nederland aan te gaan. Wanneer de drie gemeenten de havengebonden bedrijventerreinen weten te koppelen is het mogelijk op regionaal- en nationaal niveau een rol van betekenis te spelen. Regionaal zet men dus in op behoud en verbetering van de watergebonden bedrijventerreinen. Dit speelt ook in op het onlangs verschenen advies van de VROM-raad¹ voor een meer regionale benadering van de aanpak van bedrijventerreinen.

2.2 Regionale analyse vraag en aanbod

In het jaar 2004 is door de Gemeente Almelo een nieuw Masterplan vastgesteld dat als basis dient voor de verdere groei en ontwikkeling van de stad, zowel fysiek, economisch als sociaal tot 2030. Het Masterplan Almelo dient daarbij als raamwerk voor afzonderlijke plannen maar ook ter bepaling van de positie in de regio en netwerkstad. Op het thema 'werken' creëert Almelo ruimte voor bedrijven door zich te richten op de aanleg van nieuwe en de herstructurering van bestaande industrieterreinen. Ten aanzien van het realiseren van nieuwe werkgelegenheid richt Almelo zich met name op de innovatieve maakindustrie, zorgdiensten en starters. In het Masterplan staat beschreven hoe Almelo een ruime keuze aan werkgelegenheidslocaties wil bieden.

De locaties moeten onderling herkenbaar zijn, met elk een eigen profiel en passend bij de situatie aldaar. Met betrekking tot het Havengebied vermeldt het Masterplan dat in de strook rond het Twentekanaal en de A36 nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden aangelegd, een beperkte uitbreiding van de bestaande Buitenhaven en de ontwikkeling van Buitenhaven-West aan de overzijde aan het Twentekanaal dat de werkplaats van Almelo zou moeten worden. Hier kan de Almelse innovatieve maakindustrie met een schoner karakter een plaats krijgen, die profiteert van de groene kwaliteiten van de westelijke groene long en tevens van een goede bereikbaarheid over de weg en het water.

Met betrekking tot de bestaande delen rond de haven is in het Masterplan Havengebied opgenomen dat door nieuw ontwikkelde locaties elders, bedrijven kunnen verhuizen vanaf verouderde bedrijventerreinen. Dit biedt kansen om delen zoals Dollegoor te kunnen vernieuwen, mede gelet op de aldaar aanwezige trimodale ontsluiting.

Bedrijvigheidsplan

De richting die het Masterplan aangeeft met betrekking tot bedrijventerreinen is verder uitgewerkt in de door de gemeenteraad vastgestelde nota Bedrijvigheid (maart 2005). In deze nota wordt de behoefte van 2030 gekoppeld aan de revitalisering van bestaande en de aanleg van nieuwe terreinen. Aan de hand van een globale inventarisatie kan de dankzij herontwikkeling beschikbaar komende hoeveelheid m2 worden bepaald.

¹ VROM-raad advies 053, Werklandschappen, een regionale strategie voor bedrijventerreinen, mei 2006.
Projectplan Dollegoor/Slachthuisakade, Almelo



De inspanningsverplichting is dat er na volledige uitvoering van de herontwikkeling van het Havengebied circa 11 hectare terrein voor bedrijven kan worden vrijgemaakt voor hernieuwde uitgifte (fase 0 tot en met fase 2). De delen Dollegoor, Slachthuisgade en Buitenhaven-bestaand zijn hierbij de belangrijkste gebieden.

2.3 Afstemming met andere bedrijventerreinen

Elk bedrijventerrein heeft zijn eigen doelgroep van bedrijven. Vanuit marketing en acquisitie overwegingen moet duidelijk zijn welke locatie voor welk bepaald bedrijf het meest geschikt is. Voor Almelo zijn de belangrijkste bedrijventerreinen naast het Havengebied: het bedrijvenpark Twente (een ruim opgezet bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling qua bebouwing en inrichting, gelegen aan de noordwestzijde van Almelo) , Bleskolk (geheel uitgegeven aan de noordoostzijde), Bornsestraat (geheel uitgegeven, een terrein waar een 30-tal bedrijven zijn gevestigd, ligt aan de zuidoostzijde van Almelo), Twentepoort (een 25 hectare geheel uitgegeven groot bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling qua bebouwing en inrichting, gelegen aan de zuidkant van Almelo) en het Regionaal Bedrijventerrein XL Park.

Het XL Park betreft een samenwerking met de andere gemeenten in de Netwerkstad Twente en de provincie Overijssel. Op dit bedrijventerreinen kunnen alleen grootschalige bedrijven zich vestigen. Dit betekent dat de gemeenten de afspraak hebben gemaakt dat alle bedrijven met een kavel vanaf 2 ha zich zullen vestigen op dit XL Park en dat de gemeenten deze bedrijven niet op andere bedrijventerrein zullen faciliteren. Op het XL Park zijn ook enkele watergebonden kavels aanwezig.



3 Project Herontwikkeling Dollegoor en Slachthuisgade overig

3.1 Algemeen

Het onderdeel herontwikkeling bedrijventerreinen is nader uiteengezet in de nota "Revitalisering van terreinen voor bedrijven, de mastervisie van Almelo", in oktober 2005 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. Hierin worden de bedrijventerreinen aangegeven die op middellange termijn in aanmerking komen voor revitalisering.

Vanaf medio 2006 is voor het bovenregionale Havengebied Almelo een masterplan herontwikkeling opgesteld. Het Havengebied beslaat alle delen die gelegen zijn aan het Twentekanaal, namelijk Dollegoor, Slachthuisgade, Noordbroek, Wendelgoor, Bedrijvenpark Twente havendeel en Buitenhaven-bestaand en Buitenhaven nieuw (uitbreiding bestaande deel en ontwikkeling nieuw deel aan overzijde van het kanaal). In totaal betreft dit Havengebied 211 ha, waarvan 165 bestaand terrein en 46 hectare nieuw bedrijventerrein.

Er zijn ongeveer 110 bedrijven gevestigd met in totaal 2300 werknemers. Het betreft met name gemengde bedrijvigheid, zoals industrie, groothandel, autobedrijven, recycling en bouw. Onderstaande tabel geeft de verdeling in de diverse bedrijfsactiviteiten aan.

Bedrijfstak	% arb.plaatsen	% bedrijven
Vervaardiging van elektrische en optische instr.	37%	7%
Overige industrie	32%	24%
Groothandel en handelsbemiddeling	10%	23%
Vervoer, opslag en communicatie	8%	10%
Handel en reparatie van voertuigen	3%	11%
Overige bedrijfstakken	13%	25%
<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

3.2 Masterplan Havengebied

Voor het Havengebied is een masterplan opgesteld. In dit masterplan zijn de verschillende delen van het Havengebied beschreven.

Voor de herontwikkeling van het Havengebied is sprake van drie fasen:

- Fase 0 betreft de uitvoering van de herontwikkeling van een deel van de Slachthuisgade en is al gestart. De herontwikkeling betreft de verwerving van drie woonboten en de aanleg van de openbare infrastructuur, met name de aanleg van een verkeerslus voor vrachtverkeer, op de te herontwikkelen kavel van projectontwikkelaar Plegt Vos. Voor deze fase is subsidie door de provincie Overijssel verstrekt. De uitvoeringstermijn loopt van 2005 tot en met eind 2008.
- Fase 1 betreft het onderhavige projectplan: de herontwikkeling van Dollegoor en Slachthuisgade overig. Tevens zal vooruitlopend op fase 2 ook de kade van Buitenhaven-bestaand worden verbeterd.
- Fase 2 betreft de herontwikkeling van Buitenhaven-bestaand. Met name de ontwikkeling van een Reststoffencluster op de strook aan het Twentekanaal. Hiervoor zal in 2007 een projectplan worden uitgewerkt.



3.3 Voor wie is het projectplan bedoeld?

Dit projectplan is opgesteld om de uitvoering van de herontwikkeling weer te geven en is met name bedoeld voor mogelijke subsidieverstrekkers. Op grond van een inventarisatie lijken mogelijkheden voor subsidie van het ministerie van Economische Zaken (Topper-regeling) en de provincie Overijssel (regeling Ruimte voor Ondernemen) mogelijk.

Het is op dit moment nog niet duidelijk in hoeverre er ook mogelijkheden zijn in het kader van het nieuwe EFRO programma 2007 – 2013, onderdeel Stedelijke netwerken). Waarschijnlijk zal hierover pas na de indiening van de Topper aanvraag meer duidelijkheid komen. Gezien het grote aantal projecten dat binnen het stedelijk netwerk op de concept projectenlijst staat, de verwachte prioritering en de beperkte middelen verwachten wij niet dat er mogelijkheden zijn om voor dit project in aanmerking te komen voor een EFRO-bijdrage. Maar indien er een EFRO project kan worden ingediend dan zal dit, gezien de tijd, voor fase 2 zijn.

Door een combinatie van subsidies kan het gebied beter en sneller worden herontwikkeld dan wanneer een beroep wordt gedaan op de verschillende subsidiebronnen afzonderlijk. Zonder deze subsidies is het niet mogelijk om het gebied te herontwikkelen zoals in dit projectplan wordt beschreven. De verpaupering in het gebied zal dan verder toenemen, bedrijven zullen wegtrekken met alle gevolgen voor de werkgelegenheid en uitstraling van het gebied.

3.4 Wat levert dit projectplan concreet op?

Het project maakt mogelijk dat de knelpunten kunnen worden aangepakt en dat het Masterplan voor wat betreft de herontwikkeling kan worden uitgevoerd.

Door de fysieke ingrepen in het gebied worden de knelpunten omgezet in kansen:

- Er ontstaat in totaal 6 hectare opnieuw uitgeefbare bedrijfsruimte (fase 0 tot en met fase 2 in totaal circa 11 hectare)
- Verpauperde gebouwen kunnen worden verworven, gesloopt en de grond kan opnieuw worden uitgegeven
- De juiste bedrijven kunnen zich vestigen op de juiste plaats
- Bedrijven zijn bereid om te investeren in een toekomst van het Havengebied
- De werkgelegenheid kan in stand worden gehouden en mogelijk worden uitgebreid
- Bedrijven die niet in het "nieuwe gebied" passen kunnen worden verplaatst
- De ruimtelijke kwaliteit krijgt een grote push, de beeldkwaliteit in het gebied verbetert
- De wegontsluiting/bereikbaarheid vanuit veiligheidsredenen wordt verbeterd
- De bereikbaarheid wordt aanzienlijk verbeterd door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur en een nieuw fietspad in het gebied.
- De aanpak stimuleert de private sector om investeringen te plegen in het gebied

3.5 Toekomstige categorisering en segmentering.

Het is de doelstelling om het gebied Dollegoor/Slachthuisakade overig zo te herontwikkelen dat sprake is van het juiste bedrijf op de juiste plaats. Voor de Slachthuisakade betekent dit bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3. Waar sprake is van sterke verpaupering en/of leegstand zal de gemeente de opstallen verwerven, slopen en opnieuw uitgeven.

Voor Dollegoor is het de bedoeling om de bedrijvigheid aan de eerste twee havenarmen te herontwikkelen. Uitgangspunt is de versterking van de high tech bedrijvigheid tussen de eerste en de tweede havenarm en de vestigings/uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven uit de hogere milieucategorieën (categorie 4 en 5) aan de 1^e en 3^e havenarm.

Hiervoor is het noodzakelijk dat bedrijven worden verplaatst. De kop van de eerste havenarm zal worden herontwikkeld met als doel om daar weer havengebonden bedrijvigheid mogelijk te maken.



Waar mogelijk zal de herontwikkeling samen met de private sector worden opgepakt, maar gezien de sterke verpaupering en de onrendabele top op de herontwikkelingslocaties wordt er van uitgegaan dat de gemeente de regie in het proces zal voeren. Wel gaan wij ervan uit dat door dit actieve beleid de overige bedrijven in het gebied bereid zijn om de uitstraling en beeldkwaliteit op de eigen private ruimte op te pakken. Gezamenlijk zal sprake zijn van een aanzienlijke kwaliteitsslag in het gebied waardoor de continuïteit op langere termijn kan worden gewaarborgd. Naast de ingrepen in de private ruimte zijn ook ingrepen in het openbare gebied noodzakelijk. Zo zal de ontsluiting en bereikbaarheid (met name vanuit veiligheidsredenen) aanzienlijk worden verbeterd. Er zal een beeldkwaliteitplan en kavelplan voor de deelgebieden worden opgesteld. Deze plannen zullen onderdeel uitmaken van een nieuw bestemmingsplan.

3.6 Rol gemeente Almelo

Zoals hiervoor aangegeven zal de gemeente het initiatief nemen voor de ingrepen in de publieke- en private ruimte via het toepassen van een actief grondbeleid en instrumenten als, zo nodig, WVG en het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

Rol private partijen

Huidige grondeigenaren, projectontwikkelaars, bouwers en beleggers

De private partijen onderschrijven het belang van de gemeentelijke aanpak. Door de aanjagende en voorwaardenscheppende rol van de gemeente is sprake van een vliegwieleffect. De grondeigenaren in het gebied zijn daardoor bereid te participeren in het gebied.

Het betreft met name de medewerking aan gevelverbeteringen en een kwaliteitsslag van het privaat groen. De bedrijven ondersteunen de voorgestelde gevelverbeteringen van harte en zijn bereid hier ook zelf een bijdrage in te verlenen.

Vanuit projectontwikkelaars, bouwers en beleggers is, gezien de aanzienlijke onrendabele top, vooralsnog geen interesse te verwachten om te participeren in fase I.



4. Aanpak Herontwikkeling Dollegoor en Slachthuisgade overig

4.1 Inleiding

De delen Dollegoor en Slachthuisgade overig zijn als fase 1 voor de herontwikkeling benoemd in het Masterplan Havengebied als hoogste prioriteit (volgend op de invoering zijnde fase 0). De in het masterplan opgenomen knelpunten voor dit gebied betreffen:

- Verpaupering door slecht onderhouden opstallen en leegstand;
- Verouderde weginfrastructuur en riolering;
- Conflicterende bedrijven: high-tech bedrijven naast watergebonden bedrijven;
- Veiligheidsrisico's

In dit hoofdstuk zal nader worden ingezoomd op de aanpak die gevolgd zal gaan worden om dit deelgebied te herstructureren.

Allereerst zal de gebiedsaanduiding worden aangegeven en vervolgens wordt ingegaan op de problematiek en oplossingen voor de Slachthuisgade. Daarna volgt het gebied Dollegoor.

4.2 Gebiedsaanduiding en probleemstelling

Het deel Dollegoor/Slachthuisgade overig betreft een gebied ingeklemd tussen de zijarm van het Twentekanaal richting stadscentrum en de spoorlijn van Almelo naar Deventer/Zwolle. Het zijn traditioneel gemengde delen, die grotendeels in het kader van het naoorlogse regionale stimuleringsbeleid in de jaren '50 zijn ontwikkeld. Het terrein heeft een bruto oppervlakte van circa 75 hectare.





Het onderhavige projectplan betreft de herontwikkeling van de private ruimte van de bedrijven aan de Slachthuisgade, met uitzondering van de in fase 0 al opgepakte herontwikkeling (woonboten, de herontwikkeling kavel Plegt-Vos en de aanpassing van de infrastructuur met aanleg verkeerslus). Voor een beschrijving van activiteiten van fase 0 verwijzen wij u naar bijlage 1.

4.3 Slachthuisgade overig en Dollegoor

Slachthuisgade overig

Slachthuisgade betreft een gebied ingeklemd tussen de zijarm van het Twentekanaal richting stadscentrum en de spoorlijn van Almelo naar Mariënberg.

Slachthuisgade is een klassiek, traditioneel gemengd deel, dat grotendeels in het kader van het naoorlogse regionale stimuleringsbeleid in de jaren 50 is ontwikkeld. Het terrein heeft een bruto oppervlakte van ruim 7,4 hectare.

Het deel Slachthuisgade is sterk verouderd. Dit uit zich in de uitstraling en de wisselende kwaliteit van de opstallen, in de niet altijd optimaal benutte bedrijfspercelen, de matige kwaliteit van de openbare ruimte en de verouderde weginfrastructuur. Verspreid over het gebied bevinden zich onbebouwde terreinen, veelal gekocht als potentiële uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast is er op het terrein sprake van bodemvervuiling.

Na revitalisering zal het terrein weer geschikt zijn voor vestiging van bedrijven uit de milieucategorieën 1, 2 en 3 met vrijstelling.

Het terrein kan in een zuidelijk deel en een noordelijk deel worden onderscheiden. Hieronder volgt een omschrijving van de problematiek.



Het noordelijk en zuidelijk deel Slachthuisgade. Het tussenstuk betreft fase 0.



Zuidelijk deel.

De problematiek op het zuidelijk deel heeft betrekking op:

- de toekomstige aanpassing van het kruispunt/ de spoorwegovergang
- de geconstateerde bodemverontreiniging en
- de toekomstige gewenste ontwikkeling van het zuidelijke deel conform het nieuwe bestemmingsplan (voor bedrijven met milieucategorie 1 tot en met 3).

Het gaat qua aanpassing van de infrastructuur om de verkeerskundige aanpassing van het bijgelegen kruispunt/de spoorwegovergang. Bij het uitwerken van de plannen wordt momenteel gedacht aan het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn. Dit zou betekenen dat er geen (vracht)verkeer meer mogelijk zou zijn in de richting van de Slachthuisakade. Wij verwachten dat dit knelpunt, mede afhankelijk van steun vanuit de rijksoverheid, vanaf 2009- 2010 kan worden opgepakt.

Wij achten het gewenst dat om het bovenstaande te kunnen realiseren dat het zuidelijk deel wordt herontwikkeld in fase 1. Vanuit die visie zal het bedrijf Kuperus moeten worden verplaatst. Wij zijn in principe bereid om daar aan mee te werken.

Randvoorwaarden hiervoor zijn:

- overeenstemming met het bedrijf over de verplaatsing
- het verkrijgen van de benodigde financiële middelen (bijvoorbeeld via subsidies van rijk en provincie) om dit mogelijk te maken.

Voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van dit gebied willen wij aansluiten bij de herontwikkeling van het middendeel dat momenteel al in uitvoering is. Gedacht kan worden aan een hoogwaardige invulling met bijvoorbeeld kantoorruimte.

Door de herontwikkeling van het zuidelijk deel ontstaat ca. 0,8 ha nieuw uitgeefbare bedrijfsruimte.

Noordelijk deel

Het noordelijk gebied Slachthuisakade heeft een oppervlakte van 2,9 ha. Deze locatie is sterk verouderd. Dit komt tot uiting in de bestaande infrastructuur, die dateert uit de tijd dat het terrein is aangelegd. Verder is er in het gebied sprake van milieuverontreiniging op verschillende kavels. Deze is vooral aanwezig in de grond van de braakliggende terreinen en vormt een bottle neck in de mogelijkheden de revitalisering op te pakken. De kwaliteit van de daar aanwezige opstallen laat veel te wensen over.

Er zullen twee locaties moeten worden verworven, onder andere de zichtlocatie aan de kop.

Met de overige grondeigenaren zullen afspraken worden gemaakt voor de noodzakelijke kwaliteitsslag, bijvoorbeeld via gevelverbeteringen.

Door de herontwikkeling is sprake van 1,1 hectare nieuw uitgeefbare kavels.

Maatregelen op particuliere grond

Het grootste gedeelte van het bedrijventerrein (aan de zijde van het kanaal en Schuilenburgsingel) valt onder de welstandscategorie Representatieve werklocaties.

Naast regels over de aard van de gebouwen, wordt er aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de erven. De buitenruimte zal als eenheid met de bebouwing en de omgeving ontworpen moeten worden en zorgvuldig ingericht.

Om een representatief aanzicht te bereiken worden de volgende maatregelen voorgesteld :

1. een voortuin maken van minimaal 4 meter diepte, grenzend aan het trottoir.
2. het aanbrengen van een lage haag (ca. 575 meter lengte).
3. verder is het wenselijk waar grote parkeerterreinen gemaakt worden, deze door middel van hagen op te delen, zodat er geen grote, stenige, vlakten ontstaan
4. nagaan of de weg achter het bedrijf Kuperus kan worden verwijderd. Indien deze weg geen special functie heeft is verwijdering, waarschijnlijk in overleg met Prorail, een goed alternatief
5. het groen bij het trafohuis vooraan de weg beter onderhouden (via gemeente en/of Prorail)



Voor het goed functioneren van het bedrijf en het voorkomen van overlast of hinder voor de voetgangers en fietsers is het gewenst dat ieder bedrijf ook op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid maakt. Daarbij is het van belang ook de ingang van het bedrijf dusdanig in de nabijheid van dit parkeerterrein te situeren, dat deze plaatsen ook het eerste gebruikt worden. Daar waar de mogelijkheid bestaat om het terrein tweezijdig te ontsluiten, voorste gedeelte terrein Plegt Vos en het terrein van de AWA (noordelijke gebied), zou aan de representatieve straatzijde geen laden en lossen van vrachtwagens moeten plaats vinden, maar dient dit aan de achterzijde plaats te vinden.

De noodzakelijke aanpassingen in het openbare gebied op de Slachthuisgade zijn al opgenomen in fase 0 (zie bijlage 1).

Dollegoor

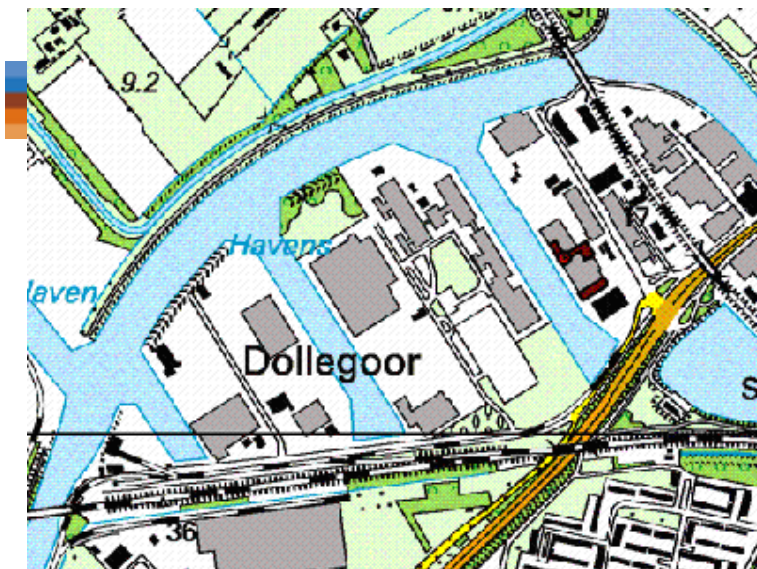
Het gebied kan worden aangemerkt als een gemengd terrein dat een tiental jaren na de oorlog is aangelegd. De voorzieningen zijn multimodaal om indertijd water- en spoorgebonden industrie aan te trekken. Inmiddels is het terrein volledig uitgegeven en wordt het gebruikt door verscheidene soorten industrie.

Aan de eerste en derde havenarm zijn met name watergebonden bedrijven gevestigd met hogere milieucategorieën (For Farmers en Betoncentrale Van den Bosch). Deze bedrijven blijven de kern uitmaken van de watergebonden bedrijvigheid in Dollegoor.

Het terrein tussen eerste en tweede insteekhaven was in het bezit van Philips. Tegenwoordig is de unit van Philips opgesplitst in drie aparte bedrijven, waarvan Panalytical en Benchmark Electronics (voorheen Pemstar) nu nog op dezelfde locatie gehuisvest zijn. Dit achterste deel van het terrein heeft door het karakter van de bebouwing, de ruime voorterreinen met ruime parkeermogelijkheden en het extensieve grondgebruik een afwijkende en positieve uitstraling ten opzichte van de overige deelterreinen op Dollegoor. Het voorste gedeelte van dit terrein heeft een mindere uitstraling door oudere panden, slecht onderhouden percelen en een onbebouwd perceel van ca. 1 hectare. Deze ontwikkelingen doen afbreuk aan de verzorgde uitstraling van het achterliggende hightech cluster.

De moeilijkheid bij dit terrein is gelegen in het karakter van de qua uitstraling conflicterende bedrijven die er gevestigd zijn en de bebouwingen die een bepaald soort aantrekking hebben op industrie. Het conflict is gelegen in het feit dat er bepaalde nieuwe bedrijven zijn gaan huisvesten en zich hebben ontwikkeld tot hightech industrie, terwijl de aanwezige waterarmen ook nog steeds de aanwezige watergebonden industrie voorzien (zoals beton en veevoer).

Het gebied kent namelijk van oorsprong een bebouwing die karakteristiek is voor de watergebonden industrie. Deze watergebonden bedrijvigheid aan de 1^e en 3^e havenarm zal ook qua ontwikkeling van het Havengebied de kern zijn voor de toekomstige bedrijfsactiviteiten.



De bedrijven aan de 2^e havenarm zijn met name de al reeds jaren gevestigde high-tech bedrijven. Het verplaatsen van de hightech bedrijven is niet gewenst aangezien het om internationale ondernemingen gaat die op "hun" plek zitten en niet bereid zijn om te verplaatsen. Daarbij moet vermeld worden dat het bij deze hightech bedrijven om kennisintensieve arbeid gaat die van groot belang is voor de Almelose werkgelegenheid. Deze bedrijven bieden gezamenlijk ongeveer 600 arbeidsplaatsen voor hoger opgeleiden. De doelstelling van de revitalisering van dit deelgebied is dan ook dat het aanzien van de voorkant van het terrein beter aan te laten sluiten bij de omgeving van het hightech cluster en daarmee tegemoet te komen aan de locatie-eisen van deze tijd zodat werkgelegenheid kan worden behouden en gestimuleerd.

Ruimtelijke visie Dollegoor (masterplan Havengebied)

De nu gevestigde bedrijven voelen zich thuis op Dollegoor. Er zijn in de loop der tijd op natuurlijke wijze sectoren en clusters ontstaan in de deelgebieden. De visie op lange termijn betreft enerzijds het verder uitbouwen van de sterke sectoren/clusters in het Havengebied en anderzijds het optimaal benutten van de haven en de daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid.

Als het gaat om het uitbouwen van reeds aanwezige sectoren en clusters dan wordt ervoor gekozen het gebied tussen de eerste en tweede havenarm op Dollegoor te laten ontwikkelen tot een vestigingsplaats voor hightech bedrijven, bedrijven die passen bij de aldaar gevestigde bedrijvigheid van Panalytical en Benchmark Electronics (voorheen Pemstar).

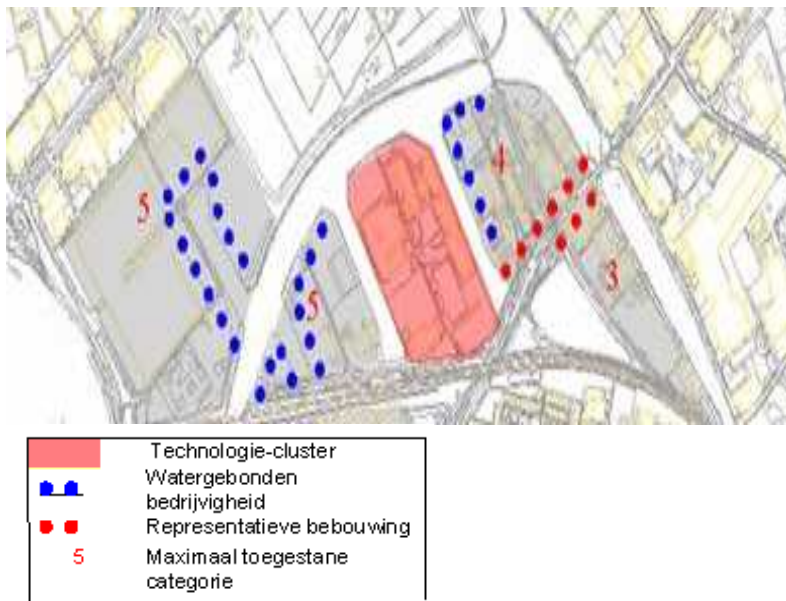
Bij de visie omtrent het benutten van het Havengebied en daaraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid geldt dat nu reeds zo'n 8 bedrijven in het Havengebied gebruik maken van de overslagmogelijkheden.

Op grond van een quick scan naar de toekomstverwachtingen, verwachten wij een toename van hun watergebonden activiteiten door het aanpassen van de bestaande havenfaciliteiten.

Daarnaast geldt dat het Havengebied (Dollegoor en Buitenhaven-bestaand) met het nieuw te ontwikkelen XL businesspark de enige twee terreinen zijn waarop bedrijven die het water als vervoermodaliteit willen gebruiken, zich kunnen vestigen. Deze mogelijkheid willen de gemeente en de ondernemers blijven benutten. Naast de verwachte groei van de reeds gevestigde havengebruikers, is er ook additionele behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen. Deze vraag komt veelal uit betoncentrales, zand- en grindoverslagbedrijven en bio-energiebedrijven. Gezien de ruimte die deze bedrijven vragen (meer dan 2 ha) kunnen deze bedrijven geen ruimte krijgen in het bestaande Havengebied. Voor deze grote ruimtevragers is namelijk het XL Businesspark (voorheen RBT genoemd) in ontwikkeling. Daarnaast is er vanuit

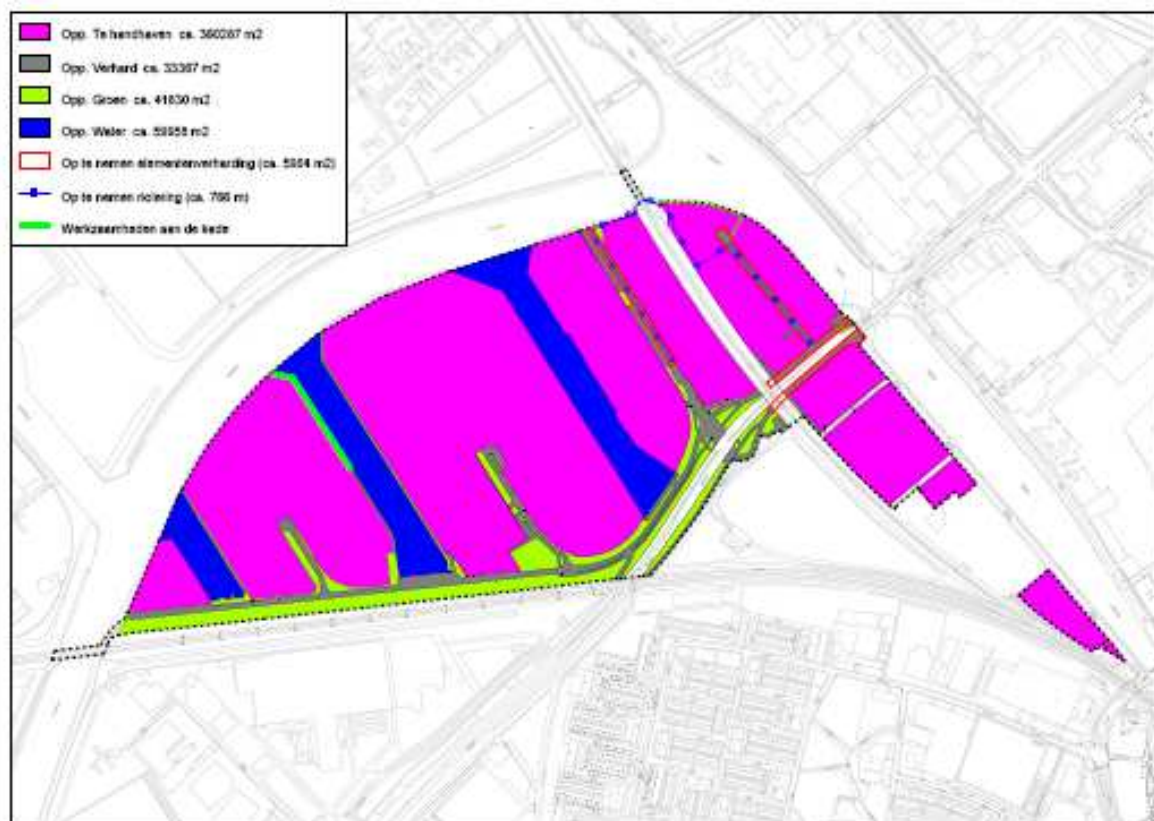


een aantal bedrijven in Almelo, die momenteel veel vervoeren via het spoor behoefte aan een kleine container-mogelijkheid. Momenteel wordt onderzocht of dit mogelijk is in het Havengebied. Om te beoordelen in hoeverre er additionele behoefte is in het Havengebied aan ruimte voor nieuwe havengebonden bedrijvigheid (nieuwe bedrijven) zal er een marktverkenning worden uitgevoerd. Deze marktverkenning is als maatregel opgenomen. Voor nieuwe vestigingen op Dollegoor ontstaat in het kader van de herontwikkeling van Dollegoor echter slechts beperkt nieuwe ruimte. Het betreft met name mogelijkheden op de kop van de Jollesweg.



Voor de lange termijn is voor de volgende categorisering en segmentering gekozen:

- Tussen 1^{ste} en 2^{de} insteekhaven Dollegoor het technologie-cluster verder ontwikkelen.
- Lichtere milieucategorieën (1 t/m 3) in Noordbroek en Slachthuisakade.
- Gemengde bedrijvigheid t/m categorie 4 in delen van Buitenhaven en Dollegoor.
- Rond 1^e en 3^{de} insteekhaven Dollegoor zwaardere bedrijvigheid met categorie 4/5.
- Watergebonden bedrijvigheid in Dollegoor (bestaande watergebonden bedrijvigheid en nieuwe bedrijvigheid op de kop van de Jollesweg).
- Onderzoek naar de demping van een deel van de 2^e havenarm om de uitbreiding van het bedrijf van den Bosch mogelijk te maken



Verwerven en herontwikkeling Dollegoor

Zoals hiervoor beschreven kunnen een aantal percelen en opstallen verbeterd worden door aanpassingen hieraan. Echter, om het uiterlijk en het imago van het totale gebied te verbeteren, is het ook noodzakelijk om via de gemeente een aantal opstallen/percelen te verwerven en deze volledig te renoveren. In deze gevallen is er sprake van percelen/opstallen die niet in gebruik zijn of door verouderde opstallen geen goede invloed hebben op het imago/aangezicht van het terrein. Het betreft opstallen aan de Jollesweg, de kop van de Jollesweg en opstallen voor het high-tech cluster aan de Dollegoorweg/Lelyweg.

In een aantal gevallen is de verwerving van de gronden en verplaatsing van de bedrijven noodzakelijk (zo mogelijk op een ander deel van Dollegoor), in andere gevallen kan door gevelverbeteringen van de bedrijfsgebouwen en het opknappen van het particulier groen worden volstaan om de gewenste kwaliteitsslag te kunnen maken.

Het totaal te verwerven gebied heeft een oppervlakte van 4,1 hectare. Deze percelen worden herverkaveld en opnieuw uitgegeven.



Nieuwe bedrijfsactiviteiten Dollegoor

Aan de 1^e havenarm betreft het de uitbreiding van de watergebonden bedrijvigheid, en de uitbreiding/verplaatsing van bedrijven uit de hogere milieucategorieën (4 en 5). Voor de 2^e havenarm zal op verzoek van het bedrijf Betoncentrale van den Bosch op korte termijn worden onderzocht of een deel van de havenarm kan worden gedempt om zo in de uitbreidingsbehoefte van het bedrijf te kunnen voorzien. De uitbreiding is noodzakelijk vanuit logistieke redenen, met name voor het parkeren van vrachtwagens. Als voorwaarde voor de uitbreiding geldt dat dit geen belemmerende werking mag hebben voor het realiseren van het hightech cluster tussen de 1^e en 3^e havenarm.

Alhoewel het misschien in eerste instantie, vanuit de belangrijke havengebonden bedrijvigheid, niet voor de hand lijkt te liggen om de havenarm deels te dempen is voor dit deel van de havenarm geen sprake van een huidige of toekomstige behoefte aan havengebonden activiteiten. Het bedrijf dat gevestigd is aan te eventueel te dempen havenarm naast Betoncentrale van den Bosch betreft Kroonoil. Kroonoil maakt nu en in de toekomst geen gebruik van het water.

Aan de andere zijde zal bij het realiseren van het hightech cluster ook geen sprake zijn van gebruik van de haven. Dit deel van de havenarm heeft dus geen toekomst als havenarm. Daarnaast is demping van dit deel van groot belang voor het havengebonden bedrijf Betoncentrale van den Bosch. Wij verwachten dat door de uitbreiding het bedrijf wel meer gebruik gaat maken van de havengeboden activiteiten maar dan gebonden aan het deel van de havenarm dat daar nu en in de toekomst ook al voor gebruikt wordt.

Wij gaan er vooralsnog vanuit dat een eventuele demping van een deel van de 2^e havenarm geen nadelig rendement zal opleveren. In de kostenopzet is de post als pm opgenomen.

Met name aan de kop van de Jollesweg zijn mogelijkheden voor nieuwe havengebonden activiteiten. Aan de Jollesweg zelf kunnen aan de spoorzijde kavels beschikbaar komen voor de te verplaatsen bedrijven die niet passen in het nieuwe “high-tech cluster”. In verband met het belang van het watergebonden karakter van Dollegoor wordt de tweede havenarm niet gedempt, maar blijft beschikbaar voor watergebonden activiteiten.



Tussen de 1^e en de 2^e havenarm zal, om het reeds gevestigde cluster van hightech bedrijven te versterken, de heruitgifte vooral gericht worden op bedrijven uit de hightech sector. In dit verband is het nodig een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Er is reeds een voorbereidingsbesluit genomen door het college van B&W. Het vaststellen van het bestemmingsplan zal in het kader van de uitvoering van dit projectplan naar verwachting zonder problemen worden uitgevoerd.

Gevelverbeteringen Slachthuisgade en Dollegoor

In het gebied Slachthuisgade overig en Dollegoor is sprake van een groot aantal kavels en bedrijfsgebouwen met een slechte beeldkwaliteit. Ook is sprake van veel leegstand. In eerste instantie was het de bedoeling om veel meer opstallen te verwerven en te slopen dan nu zijn opgenomen. De reden daarvoor is dat het onrendabele tekort niet meer financierbaar zou zijn. Wij hebben daarna het besluit moeten nemen om die gebouwen niet te verwerven, maar via een kwaliteitsslag samen met de eigenaren de kwaliteit van de opstallen en het groen te verbeteren. Wij benadrukken dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud.

In overleg met de ondernemers op het terrein (in de klankbordgroep en werkgroep Dollegoor) is gebleken dat er een groot draagvlak is voor een “verplichte” verbetering van de private terreinen. Het blijkt echter helaas juridisch niet mogelijk om de eigenaren te verplichten om de kwaliteitsverbetering zelf uit te laten voeren. Omdat wij dit onderdeel essentieel vinden in het project en wij willen voorkomen dat de grondeigenaren anders niet mee zullen doen is besloten om via een (financiële) prikkel te grondeigenaren mee te laten participeren in de kwaliteitsslag. Wij hechten er echter zeer veel waarde aan dat dit onderdeel zal worden uitgevoerd en wij zullen daarom zelf de regie voeren.

Het gaat om ongeveer 10 opstallen in het gebied. Wij zullen zelf contact opnemen met deze bedrijven om de gewenste kwaliteitsslag te kunnen realiseren. Indien de bedrijven bereid zijn om deze verbeteringen te accepteren zal in overleg met de bedrijven een architect worden ingeschakeld voor het opstellen van een verbeteringsplan.

De gemeente verkrijgt zo in totaal 10 verbeteringsplannen.

De gemeente zal vervolgens fungeren als uitbesteder van de werkzaamheden aan een extern bedrijf. Zo zorgen we ervoor dat sprake is van een uniforme aanpak en de juiste kwaliteit.

De gemeente is, binnen de toegestane de minimis-regeling² van de EU, bereid om maximaal 50% van de kosten te betalen. De ondernemer dient de overige 50% aan de gemeente te betalen³.

Zonder deze aanpak zal de beoogde en noodzakelijke kwaliteitsverbetering niet optreden en zal sprake zijn van een zeer ongewilde situatie. Nieuw uitgegeven kavels met nieuwe bebouwing naast verpauperde en/of leegstaande bedrijfsgebouwen.



² De de-minimis regeling is een EU regeling die aangeeft in hoeverre er steun mag worden gegeven aan MKB bedrijven

³ Met deze aanpak zijn al successen behaald, bijvoorbeeld in de gemeente Doetinchem.



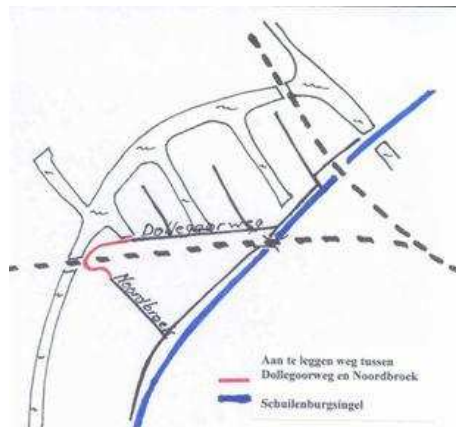
Infrastructuur/bereikbaarheid Dollegoor

Vanuit veiligheidsoverwegingen en bereikbaarheid is het noodzakelijk dat de weginfrastructuur wordt aangepast op Dollegoor.

Het betreft drie aanpassingen:

1. Aanleg nieuwe weg Dollegoor – Noordbroek

Het deelgebied Dollegoor is voor auto- en vrachtverkeer alleen bereikbaar vanaf de Schuilenburgsingel. Deze ene toegangsweg splitst zich in vijf afzonderlijke wegen die toegang geven tot de verschillende havenbekkens. De kruising geeft veel last voor vrachtagens gezien de scherpe bocht naar de Dollegoorweg. Verkeerstechnisch is dit kruispunt niet meer aan te passen. Voor het vrachtverkeer is het beter dat een tweede toegang wordt gecreëerd. Dit kan door de Dollegoorweg onder het spoorwegviaduct langs het Twentekanaal te verbinden met de weg door Noordbroek. De doorrijhoogte is voldoende voor vrachtverkeer. Deze extra verbinding is ook gewenst in verband met het creëren van een extra toegang voor het deelgebied Noordbroek in het geval van calamiteiten. Want ook Noordbroek wordt maar door één weg ontsloten.



Het alternatief om het vrachtverkeer via het bedrijventerrein Noordbroek en de Schuilenburglaan (parallel aan de Schuilenburgsingel) naar Dollegoor te laten rijden is niet haalbaar in verband met de hoogte van het viaduct en het fietsverkeer aldaar.

2. Aanleg nieuwe weg Jollesweg – Konigsweg

De Konigsweg op Dollegoor is slechts via een weg bereikbaar, namelijk de Dollegoorweg. Dit is in geval van calamiteiten onvoldoende. Er zal een extra ontsluitingsweg worden aangelegd ter hoogte van de spoorbrug. Deze weg gaat onder de spoorbrug langs en voor het tracé kan gebruik worden gemaakt van het huidige voetpad. De weg zal alleen toegankelijk zijn voor de veiligheidsdiensten in het geval van calamiteiten.

3. Nieuwe verharding en riolering

Op een aantal plaatsen op Dollegoor is sprake van een slechte verharding, het gaat met name om de Konigsweg (nu nog klinkers), de parallelwegen van de Schuilenburgsingel ter hoogte van AWA en ter hoogte van de Dollegoorweg vanaf het viaduct naar de Konigsweg en de kop van de Jollesweg. Deze wegen zullen worden geasfalteerd. Tegelijk met de asfaltering zal ook de riolering worden vervangen.



4. Aanpassing spoorbrug voor fietsers.

Om de bereikbaarheid voor fietsers te verbeteren zal de fietsverbinding over de spoorbrug (van de spoorlijn naar Mariënborg) worden hersteld. Er zal een ontsluiting aan de kant van de Slachthuisakade worden gerealiseerd.

5. Onderzoek naar laad- en loszone Prorail.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor een mogelijke verplaatsing van de laad- en loszone van de stationslocatie naar een andere locatie. Er is in februari een onderzoek bij de gemeente gestart naar de verplaatsing van de laad- en loszone op Bedrijvenpark Twente. Indien dit niet mogelijk is zal ook nog worden gekeken naar mogelijkheden voor een verplaatsing naar Dollegoor. Een eventuele vestiging op Dollegoor past volgens de ondernemers niet in de nieuwe visie voor Dollegoor en zal aanzienlijke knelpunten opleveren voor het gebied qua met name geluidsoverlast. Tevens zal de eventuele vestiging waarschijnlijk veel ruimte kosten die ten koste gaat van de bestaande bedrijven, nieuw te vestigen bedrijven en de havenarm.

6. Interne spoorlijn

Er loopt op Dollegoor een interne spoorlijn, die niet meer wordt gebruikt. Er zal worden onderzocht in hoeverre deze spoorlijn ook in de toekomst nog een functie meer zal kunnen hebben voor de bestaande bedrijven. Indien er ook in de toekomst ook geen functie meer is voor de interne spoorlijn op de Jollesweg en de Lelyweg dan zal met Prorail worden overlegd in hoeverre het mogelijk is om deze spoorlijn op te heffen en de vrijkomende grond voor andere functies te gaan inzetten.

Kade Buitenhaven bestaand

De herontwikkeling van bedrijventerrein Buitenhaven-bestaand betreft fase 2.

Het betreft met name de mogelijkheden voor de vestiging van een Reststoffencluster langs de kade van het Twentekanaal.

Op een onderdeel dient echter te worden vooruitgelopen in fase I.

Het is noodzakelijk dat in fase I de openbare laad- en loskade wordt verbeterd. De kade is momenteel in zo'n slechte staat dat verbetering niet langer op zich kan laten wachten.

Om de openbare laad- en losfaciliteit te kunnen garanderen is van belang dat de kade medio 2007 wordt verbeterd.

De kosten hiervoor (€ 374.000) zijn opgenomen in fase I.

Beheer

In het kader van bedrijventerreinen is het streven erop gericht een duurzame ontwikkeling te bevorderen. Duurzaamheidsbeleid is meer dan alleen milieubeleid. Er zal vanuit een integrale benadering moeten worden gestreefd naar een optimale balans tussen de aspecten ruimtegebruik, milieuprestatie en economische en sociale ontwikkeling. In het gemeentelijke "Plan van aanpak voor een duurzame stedelijke ontwikkeling", vastgesteld door de gemeenteraad, wordt ondermeer concreet voorgesteld duurzaamheid bij elk project van enige omvang te betrekken. Hierbij wordt ondermeer gedacht aan een vorm van parkmanagement met daarin in ieder geval opgenomen:

- Het gezamenlijke gebruik door bedrijven van diensten als energievoorziening, afvalverwerking e.d.
- Maatregelen ten behoeve van hergebruik van energie
- Gezamenlijke beheerplannen voor bedrijventerreinen



Nieuwe ondernemersvereniging opgericht !

De ondernemers in het Havengebied hebben zich onlangs (maart 2007) georganiseerd. Door de sterk gemengde bedrijvigheid was er tot nu toe geen behoefte vanuit de bedrijven om samen te werken. Dat is veranderd sinds de initiatieven vanuit de gemeente voor het opstellen van een masterplan en projectplan.

Er zijn veel bedrijven (60) naar de eerste voorlichtingsbijeenkomst gekomen en een groot aantal bedrijven is nu betrokken in de klankbordgroep Havengebied en in de werkgroep Dollegoor.

Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst bleek veel draagvlak voor een onderzoek naar het oprichten van een of meerdere ondernemersverenigingen in het gebied. De Kamer van Koophandel Oost Nederland heeft samen met MKB Almelo het initiatief genomen om de mogelijkheden van het oprichten van een ondernemersvereniging te onderzoeken.

Op 27 maart 2007 is tijdens een bijeenkomst tot de oprichting van een ondernemersvereniging besloten en zijn de bestuurders gekozen. Naar verwachting zal de ondernemersvereniging op korte termijn juridisch worden opgericht.

De nieuwe ondernemersvereniging zal ook de mogelijkheden tot collectieve samenwerking en gezamenlijke inkoop van producten onderzoeken.

Het is de bedoeling dat zodra de ondernemersvereniging formeel is opgericht dat die ook verantwoordelijk wordt voor een inventarisatie van mogelijkheden voor gezamenlijke inkoop en een gezamenlijke aanpak van het groen.

Wij zijn zeer enthousiast over de betrokkenheid van de bedrijven in het Havengebied en zijn blij met dit eerste zichtbare succes van het gezamenlijke proces voor het opstellen van het masterplan en projectplan.

In de klankbordgroep en werkgroep is gesproken is al wel over de meest noodzakelijke verbeteringen qua Beheer. Deze verbeteringen zijn opgenomen in fase I:

1. Criminaliteitsbestrijding.

In overleg tussen gemeente, politie en ondernemers zal worden onderzocht of het mogelijk is om het Keurmerk Veilig Ondernemen te verkrijgen. Hiervoor zal een aparte werkgroep worden ingesteld.

2. Bewegwijzering.

o Naar Dollegoor:

De ondernemers geven aan dat "Dollegoor" slecht wordt aangegeven op de ANWB borden. Klanten kunnen Dollegoor slecht bereiken. Er zal worden nagegaan hoe met beperkte investeringen de bereikbaarheid via borden kan worden verbeterd.

Een systeem van bedrijventerreinnummering in plaats van bedrijventerreinnamen blijkt op korte termijn niet haalbaar.

o Op Dollegoor.

De gemeente heeft hiervoor een contract afgesloten met een commercieel bedrijf. Dit bedrijf verzorgt de bedrijfsnaam bewegwijzering rechtsreeks met de individuele bedrijven. Het contract loopt in 2007 af. De gemeente zal voor de verlenging van het contract in overleg met de klankbordgroep eventuele verbeteringspunten (o.a. betere zichtbaarheid van de bedrijfsnamen) bespreken met het uitvoerend bedrijf.

3. Recreatie- en wandelmogelijkheden.

Er wordt nu tussen de middag door werknemers vaak gelopen op de openbare weg. Gezien de nauwe weg en het vrachtverkeer kan dit gevaarlijk zijn. Het blijkt financieel niet haalbaar om hier overal trottoirs aan te leggen. In de werkgroep Dollegoor zullen alternatieven worden onderzocht, bijvoorbeeld:



- o Een mogelijk grindpad op de Dollegoorweg tussen het spoor en de weg;
- o een mogelijk recreatiegebied betreft de braakliggende gemeentelijke kavel aan de Dollegoorweg ter hoogte van de Lelyweg.
- o Een mogelijk recreatiegebied betreft de braakliggende kavel achter Benchmark Electronic aan het kanaal

4. Openbaar groen.

Het onderhoud van het openbaar groen is volgens de ondernemers onvoldoende en stimuleert niet een goed onderhoud van het privaat groen.

Een van de ondernemers die lid is van de werkgroep Dollegoor (SOWECO) heeft aangeboden om voor de komende vijf jaar het openbaar groen te onderhouden in het kader van een leer-werktraject. Gezien het leer-werktraject zijn aan dit onderhoudstraject geen personeelskosten voor de gemeente aan verbonden. Dit is het eerste concrete resultaat van de samenwerking tussen de bedrijven en de gemeente.

Wel is voor de investeringen in het openbaar groen, ter vervanging en nieuw, een kostenpost in de exploitatie opgenomen.

5. Parkeermogelijkheid voor vrachtwagens ontbreekt.

In de werkgroep Dollegoor zal worden onderzocht in hoeverre er een parkeerfaciliteit kan worden gerealiseerd voor vrachtwagens. Voorwaarde is wel dat zo'n faciliteit geen afbreuk mag doen aan de ruimtelijke visie en bestemming van de deelgebieden.

6. Verlichting:

Het verbeteren van de verlichting bij de kades van de havenarmen en aan het eind van de Jollesweg is noodzakelijk en zal worden gerealiseerd in fase 1. Er zullen ongeveer 100 nieuwe lichtmasten worden geplaatst in het gebied, voor vervanging maar ook op een aantal nieuwe onveilige plaatsen.

7. Openbaar vervoer.

Er is geen sprake van openbaar vervoer op Dollegoor. Vanuit de ondernemers is er wel behoefte om 's ochtends en 's avonds een voorziening te hebben voor de medewerkers voor het vervoer van- en naar het NS station. Busmaatschappij Connexxion heeft in een eerste reactie aangegeven heeft aangegeven dat er geen bus rijdt over de Schuilenburgsingel en dat er dus geen mogelijkheid is om hier een extra bushalte te realiseren. Wel kan in nader gesprek worden geïnventariseerd in hoeverre er alternatieven kunnen worden geboden voor een (betaalde) oplossing op maat.

Dit onderwerp blijft op de agenda van de werkgroep Dollegoor staan.



5. Organisatie van de uitvoering

5.1 Uitvoering

De gemeente voert de regie over de uitvoering.

De gemeente zal voor het project een projectleider aanstellen op grond van een op te stellen profielschets. De projectleider is verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken van het project.

De profielschets bevat de taken en de verantwoordelijkheden voor een projectleider.

In die profielschets zal worden aangegeven wat de rol van de projectleider zal zijn met betrekking tot de uitvoering. Het gaat daarbij om het regelen van onder andere de volgende activiteiten:

- Wijze van verwervingen in het gebied
- Opstellen jaarbegrotingen
- Opstellen financiële jaarverslagen
- Opstellen financiële en inhoudelijke voortgangsrapportages voor o.a. Topper
- Ruimtelijke uitwerking (waaronder het opstellen van het beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan)
- Uitwerken tijdpad en inhoudelijke activiteiten
- Contacten en samenwerking met private partijen
- Opstellen Beheerplan
- Opstellen Communicatieplan

De projectleider is voorzitter van de projectgroep.

In die gevallen dat de projectleider niet binnen zijn mandaat kan beslissen legt hij/zij een advies voor aan de projectgroep. Indien de projectgroep hierover niet zelf kan besluiten omdat ze geen besluitvormend orgaan is, beslist de bestuurlijk opdrachtgever het college van B&W.

De projectleider legt verantwoording af aan het DT.

5.2. Tijdsplanning

Begin volgend jaar zijn er concrete uitvoeringsafspraken met de bedrijven gemaakt en, naar het zich nu laat aanzien, zal eind 2007 de eerste schop de grond in gaan, dit met enig vlagvertoon en in aanwezigheid van enkele bestuurders, pers en dergelijke.

Het project heeft een looptijd van ca. 6 jaar.

Nadat de gemeente met de herontwikkeling is aangevangen wordt er vanuit gegaan dat dit een opgaande spiraal opwekt en ook andere ondernemingen hun percelen en opstallen zullen gaan aanpakken.

Tijdpad

Onderdeel	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verwervingen						
Opruiming						
Grondwerken						
Verhardingen						
Riolering						
Groenvoorzieningen						
Nutsvoorzieningen						
Kunstwerken						
Diversen						



5.3. Draagvlak

De uitvoering zal plaatsvinden in nauw overleg met de bedrijven die op Dollegoor/Slachthuisgade overig gevestigd zijn. De ondernemersvereniging (in oprichting) en de werkgroep Dollegoor hebben ingestemd met dit projectplan. De draagvlakverklaring van de ondernemersvereniging is als bijlage opgenomen.

De herontwikkeling van het Havengebied wordt ook onderschreven door de Kamer van Koophandel Oost Nederland en het MKB Almelo. De draagvlakverklaring van de Kamer van Koophandel en MKB Almelo is als bijlage opgenomen.

Voor de verdere samenwerking en voor het uitbouwen van wederzijds vertrouwen en draagvlak is het noodzakelijk in het komende jaar tot enkele aansprekende zichtbare resultaten te komen en tevens een eerste herontwikkeling ter hand te nemen.

5.4. Communicatie

Er is een communicatieplan opgesteld voor de uitvoering van fase 1. Dit communicatieplan is opgenomen als bijlage 6.

Communicatie is in het project herontwikkeling Dollegoor/Slachthuisgade overig van essentieel belang. Alleen met grote betrokkenheid van de bedrijven in het gebied, zal het project gerealiseerd kunnen worden. Om deze betrokkenheid te bevorderen is goede communicatie een belangrijke randvoorwaarde. Dit betekent niet alleen dat er over het project gecommuniceerd wordt, maar ook binnen het project. Doel van de communicatie is commitment creëren voor de aanpak voor de uitvoering, informeren van de voortgang en het vieren van successen. De belangrijkste doelgroepen binnen het project zijn de eigenaren en gebruikers van de bedrijven in het deelgebied. Zij worden continue geïnformeerd en worden betrokken binnen het project, zodat zij kunnen meedenken/meedoen binnen het project. De overige bedrijven op het terrein worden ook op tijd geïnformeerd over het project. Indirecte belanghebbenden zoals de Kamer van Koophandel en VNO-NCW worden ook geïnformeerd.

Naast de bestaande interne en externe communicatiemiddelen zullen betrokken huurders en eigenaren snel op de hoogte worden gebracht van de laatste stand van zaken door middel van brieven. Naast deze schriftelijke communicatie is het ook van belang om deze betrokkenen met enige regelmaat te spreken. Zo blijft de betrokkenheid groot. Dit gaat gebeuren door bijeenkomsten te organiseren, eventueel met aanwezigheid van de portefeuillehouder. Naast bijeenkomsten, zal er ook 1 op 1 met bedrijven gesproken worden. Dit gebeurt in het beginstadium door de accountmanager en in latere fases ook door de projectleider. Daarnaast is het van belang om het go/no go moment goed te communiceren. Dit kan met een startbijeenkomst waarbij alle betrokkenen worden uitgenodigd. Het is ook goed om de successen, de mijlpalen binnen het project, goed te communiceren.

Ten behoeve van het project wordt een apart communicatieplan opgesteld, waarin o.a. wordt ingegaan op

- De communicatiestrategie
- De communicatiemomenten, de doelgroepen en de uitwerking in fasen
- De planning en de organisatie van de communicatie.



6. OVERIGE ZAKEN

6.1. Staatssteun

Zoals blijkt uit de bijgevoegde projectbegroting, is voor het gebied door de gemeente een integrale grondexploitatie opgesteld. Deze grondexploitatie gaat er van uit dat voor zover het gaat om aanleggen van de openbare infrastructuur dit door de gemeente wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat ondernemingen marktconforme prijzen moeten betalen voor aan te kopen grond en marktconforme prijzen zullen ontvangen voor te verkopen grond en opstallen.

Bij bedrijfsverplaatsingen zal een onafhankelijke taxatie plaatsvinden naar de daadwerkelijke schade.

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor het volgen van de (europese) aanbestedingsrichtlijnen en het voorkomen van ongeoorloofde staatssteun in de uitvoering van de projecten.

6.2 Noodzaak subsidie voor versnelling

Zoals blijkt uit de bijgevoegde projectbegroting zou het niet mogelijk zijn zonder Topper subsidie en subsidie vanuit de provincie Overijssel het plan uit te voeren. Zonder subsidies zou het niet mogelijk zijn het gebied een geweldige impuls te geven c.q te herontwikkelen. Tevens is gebleken dat het initiatief vanuit de gemeente stimulerend werkt op de participatie van private partijen in andere delen.

Door het op gang brengen van herstructurering in het gebied door de overheid zal ook een aantal particulieren in het gebied over gaan tot herontwikkeling van hun onroerend goed. Het verlenen van subsidie vervult ook een aanjaagfunctie voor particulieren die tot nu toe geen vertrouwen hadden dat er in het gebied ook daadwerkelijk iets zou gaan gebeuren.

6.3 Verorzakersbeginsel

Van strijdigheid met het veroorzakersbeginsel zal geen sprake zijn. Door het oppakken van de herstructureringsopgave voor dit gebied zal een groot aantal thans aanwezige knelpunten kunnen worden opgelost.

Waar sprake is van een veroorzaker relatie, bijvoorbeeld bij noodzakelijke bodemsanering zullen afspraken worden gemaakt uitgaande van het principe “de vervuiler betaalt”.

Bedrijven kunnen hiervoor mogelijk een beroep doen op de bestaande bedrijvenregeling van het ministerie van VROM.



7. PROJECTBEGROTING 2007-2012.

7.1. Begroting/exploitatie

Onderstaande begroting is opgezet volgens de vaste principes van de gemeente Almelo.

Specificatie investeringen (exclusief rente en kosten- en opbrengstenstijgingen)

Onderdeel	Specificatie	Kosten	Totaal
Verwervingen			6.899.548
Sloopkosten			1.362.234
Grondwerken		50.000	50.000
Verhardingen			
	Konigsweg (asfalt)	64.170	
	Jollesweg (asfalt)	74.152	
	Bouwstraat	336.487	
	Slachthuisgade (bss)	57.040	
	Dollegeoorweg (bss)	48.484	
	Ontsluiting Dollegeoor-Noordbroek	100.000	
	Ontsluiting Jollesweg - Konigsweg	100.000	
	Fietsverbinding spoorbrug Marienberg	100.000	
			880.630
Riolering			
	Konigsweg	131.650	
	Jollesweg	152.129	
	Tussen Konigsweg en Jollesweg	164.416	
	Bedrijfsaansluitingen	25.000	
	Gemaal	125.000	
			598.195
Groenvoorzieningen		211.685	212.685
Nutsvoorzieningen			
	Brandkranen	157.760	
	Lichtmasten	150.000	
			307.760
Kunstwerken			
	Opwaardering kade Dollegeoor	645.925	
	Opwaardering kade Buitenhaven	374.000	
			1.019.925
Diversen			
	Bijdrage 10	250.000	

	gevelverbeteringen		
	Bewegwijzering intern	25.000	
	Bewegwijzering ANWB	25.000	
Onvoorzien		222.771	522.771
Plankosten en VTU		1.073.283	1.089.704
TOTAAL			12.942.451

Hierbij is nog geen rekening gehouden met kosten- en opbrengstenstijgingen en rentekosten.

7.2 Financiering

Er is sprake van een onrendabele top. Deze onrendabele top is niet financierbaar vanuit de gemeente alleen. Zonder een aanzienlijke bijdrage van derden is het project niet haalbaar. Door een gecombineerde financiering van de Gemeente Almelo, het ministerie van Economische Zaken (Topper-regeling) en de provincie Overijssel (Ruimte voor ondernemen) is de financiering van het herstructureringsproject Dollegoor mogelijk.

In dit projectplan wordt er in eerste instantie vanuit gegaan dat de betreffende ondernemers op het terrein bijdragen aan de gevelverbeteringen en andere aanpassingen op eigen terrein.

Financieringsopzet.

Investeringen:	€ 12.942.451
Opbrengsten nieuw uitgeefbare gronden	€ 4.668.777
	€ 8.273.674
Bijdrage provincie Overijssel	€ 2.500.000
Onrendabel tekort	€ 5.773.674
Topper: 50% met maximum van	€ 2.500.000
Gemeentelijke bijdrage	€ 3.273.674

De uitgebreide grondexploitatie betreft een separate vertrouwelijke bijlage.

In de projectbegroting komen geen kosten van transformatie voor.

Ook zijn in de grondexploitatie geen gemeentelijke opstallen of gronden opgenomen.

7.3 Kredietvoting

Voor de herontwikkeling van het Havengebied heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente in totaal € 3.273.674 beschikbaar gesteld (exclusief kosten- en opbrengstenstijgingen en rentekosten en - baten).

De gemeente heeft nog geen formele toezegging met betrekking tot de provinciale subsidies van € 2.500.000. De gemeente staat op grond van de bestuurlijke afspraken garant voor de provinciale subsidies van in totaal € 2.500.000.

**Ministerie van Economische Zaken**

Van het ministerie van Economische Zaken wordt een Topper subsidie gevraagd van € 2.500.000.

Provincie

De provincie wordt op grond van bestuurlijk overleg een totale bijdrage van € 2.500.000 te leveren aan het project van fase 1. Dit zal in drie afzonderlijke aanvragen gebeuren in de jaren 2007 (€ 500.000), 2008 (€ 1 mln) en 2009 (€ 1 mln).

De gemeente is bereid om garant te staan voor deze bijdragen.

EU

De gemeente Almelo ligt in een regio die in aanmerking komt voor subsidiemogelijkheden via de Commissie van de Europese Gemeenschappen (EFRO programma 2007 – 2012). Dit EFRO programma voor de vijf stedelijke netwerken in Oost Nederland is nog niet in uitvoering. Wij verwachten dat wij pas in het najaar van 2007 of begin 2008 eventueel een aanvraag kunnen indienen. Wij verwachten niet dat, gezien de beperkte budgetmogelijkheden in dit EFRO-programma, er subsidie mogelijkheden zijn voor dit project. Indien er wel mogelijkheden zijn zal een aanvraag voor fase 2 worden ingediend.

RW

Rijkswaterstaat zal vanaf 2010 starten met het verdiepen van het Twentekanaal. Het gaat daarbij om een verdieping voor schepen van 1500 naar 2000 ton. Rijkswaterstaat is van mening dat het uitdiepen van de havenarmen een verantwoordelijkheid is van de betreffende gemeenten. Er is hiervoor geen bijdrage van RW mogelijk.



8. RISICOANALYSE

Bij de uitvoering van een dergelijk complex totaal project zijn er vele risico's denkbaar. Mede omdat er sprake is van een langdurig project zijn er risico's met betrekking tot het proces, de ruimtelijke aspecten en de financiële zaken.

We hebben de risico's in beeld gebracht en geven hieronder aan welke sturingsmogelijkheden er zijn om die risico's te voorkomen of eventueel bij te sturen.

Procesmatige risico's

De risico's betreffen met name:

- De verwervingen in het gebied. Er is sprake van verschillende verwervingen, waarvan om strategische redenen nog niet met de grondeigenaren is gesproken. Door het opstellen van een verwervingsplan zal worden beoogd om de verwervingen volgens het tijdspad van de grondexploitatie te realiseren.
- Besluitvorming over onderwerpen die niet vallen binnen het mandaat van de projectleider. In dit soort gevallen wordt snelle besluitvorming vereist van de projectgroep c.q. het college van B&W.

Ruimtelijke aspecten

Voor fase 1 gaat het bij de ruimtelijke aspecten met name om de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan is een tijdsplanning in detail opgesteld.

De projectleider en de projectgroep zullen de voortgang bewaken en waar nodig bijsturen. Indien noodzakelijk zal worden geanticipeerd door een artikel 19 WRO procedure in te stellen. Gezien het door het college van B&W al genomen voorbereidingsbesluit verwachten wij geen problemen/bezwaren.

Voor zover noodzakelijk zullen er in het kader van de plankosten onderzoeken worden uitgevoerd met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en veiligheid.

Financiële aspecten

De grondexploitatie is leidend waar het gaat om de kosten en opbrengsten.

Voor de verwervingen is uitgegaan van geveltaxaties, deze zijn vergeleken met de WOZ waarden waardoor al sprake is goede waarderingen vooraf.

Op basis van nu bekend zijnde informatie is geen of slechts beperkt sprake van bodemverontreiniging op de te verwerven kavels. Voorzover noodzakelijk zullen er sluitende afspraken worden gemaakt over de sanering.

Er is sprake van een onrendabele top, maar de exploitatie is sluitend door middel van een Topper bijdrage en een bijdrage vanuit de provincie Overijssel. Door het afgeven van de garantstelling voor de provinciale bijdrage verwachten geen problemen.

Sturing op de verschillende onderdelen binnen de grondexploitatie is essentieel om te zorgen dat de uitvoering binnen de exploitatie zal worden gerealiseerd.

De projectleider dient te beschikken over voldoende mandaat om binnen de jaarbegroting te zaken te kunnen regelen. Bij het noodzakelijk afwijken van het mandaat dient de projectgroep c.q. het college van B&W snel te kunnen anticiperen.

Conclusie.

Wij zijn van mening dat er geen sprake is van grote of niet beheersbare risico's.

BIJLAGEN



BIJLAGE 1

Slachthuisgade fase 0 (in uitvoering)

Dit deelgebied maakt **geen** onderdeel uit van het projectplan. Het gebied wordt momenteel al herontwikkeld in overleg tussen de eigenaar en de gemeente.

Dit deelgebied, waar voorheen een slachthuis was gevestigd, heeft een oppervlakte van ca. 3,8 ha. Bedoeld gebied was eigendom van NVC Dumeco BV en is verkocht aan projectontwikkelaar Plegt Vos. De aanwezige opstallen zijn grotendeels al gesloopt met uitzondering van een gedeelte van de ondergrondse fundering en de bloedkelders. Daarnaast is er ook sprake van bodemverontreiniging. Begin 2006 is uitgebreid onderzocht in welke mate de ondergrond verontreinigd is. Ook op grond van die conceptgegevens is een juist beeld verkregen van de omvang van de milieuproblematiek op deze locatie.

Om na de uitvoering van de werkzaamheden de locatie een aanzienlijk beter uitstralingsniveau te geven en weer geschikt te maken voor vestiging van bedrijven in voormelde milieucategorieën, is het noodzakelijk de naastgelegen woonboten te verwijderen.

Ook de infrastructuur moet worden aangepast. Dat betekent dat de volgende maatregelen worden genomen. Bij de analyse van huidige situatie blijkt dat bij de meeste bedrijven gebruik wordt gemaakt van het openbare gebied, vaak door haaks parkeren tegen de gevel van het gebouw. Een doorgaande voetgangers strook is daarbij niet mogelijk. De huidige rijbaan is breder dan verkeerstechnisch nodig is (ca. 8.30 m.) en zou naar 7.00 m. teruggebracht kunnen worden. De maat van 1.30 kan ten goede komen aan verbreding van de groen strook langs het kanaal, of benut worden voor een te maken parkeerstrook aan de zijde van de bedrijven. Om het langgerekte beeld van de Slachthuisgade te onderbreken wordt voorgesteld om ter plaatse van de bestaande bedrijven een parkeerstrook te maken, en ter hoogte van het gedeelte Plegt Vos de groenstrook te verbreden. Tevens zal er een verkeerslus worden aangelegd voor het vrachtverkeer.

Voorgestelde werkzaamheden :

1. het vernieuwen van het trottoir over de gehele lengte Slachthuisgade en aan de noordzijde langs de Schuilenburgsingel.
2. het maken van parkeervakken over ca. 240 m. lengte.
3. het aanbrengen van bomen in het verbrede trottoir tussen de parkeervakken (ca. 10 stuks).
4. het vernieuwen van de straatverlichting.
5. het verbreden van de groenstrook langs het kanaal over een lengte van ca. 150 meter.
6. het aanbrengen van boomgroepen op een achttal plaatsen langs het kanaal.
7. het plaatsen van een tweetal banken, een picknic tafel met afvalbakken als pauzeplek, in de verbrede groenstrook.
8. een trottoir aanbrengen aan een zijde van de twee bestaande insteekwegen, aan de andere zijde een strook met klinkers herstraten.



BIJLAGE 2

DRAAGVLAKVERKLARING ONDERNEMERSVERENIGING HAVENGEBIED ALMELO IN OPRICHTING



BIJLAGE 3

KAMER VAN KOOPHANDEL OOST NEDERLAND EN MKB ALMELO

BIJLAGE 4



VERSLAG SUBSIDIES PROVINCIE OVERIJSEL



BIJLAGE 5 GRONDEXPLOITATIE

UITGANGSPUNTEN (obv gemeentelijk beleid):

Rente:	5,1%
Kostenstijging:	3,0%
Opbrengstenstijging:	2,0%
Plankosten:	22%

Start project:	2007
Afronding project:	2012

Start uitgifte:	01-01-2009
Gereed uitgifte:	31-12-2010

INVESTERINGEN

Verwervingen:

De verwervingen bestaan uit de percelen waarbij het rendement op herontwikkeling het grootst is, in totaal zal er circa 5 hectare verworven dienen te worden. Het betreft dan met name zichtlocaties en locaties die in meer of mindere mate verouderd zijn. De verwervingswaarden zijn op basis van geveltaxaties bepaald, van de bepaalde waarden worden de sloopkosten afgetrokken zodat een netto verwervingsbudget overblijft. In principe geldt dat alle te verwerven opstallen gesloopt worden.

Civiltechnische investeringen

Opruiming

De opruiming bestaat enerzijds uit de te slopen opstallen en anderzijds uit het opnemen/slopen van het openbare gebied. Voor de te slopen opstallen is een eerste (grove) schatting gemaakt op basis van de aanwezige opstallen en de huidige staat van de percelen.

In het openbare gebied wordt de aanwezige elementenverharding op de Königsweg, Jollesweg, (een beperkt deel van de) Slachthuisakade en (een beperkt deel van de) Dollegoorweg opgenomen. Zie hiervoor ook het kaartje in de bijlage. Tevens wordt een deel van de riolering opgenomen, de kosten hiervoor zijn verdisconteerd in de eenheidsprijs van de nieuw aan te leggen riolering.

Als laatste wordt een deel (circa 20%) van het openbare groen verwijderd, hier komt hoogwaardig groen voor in de plaats.

Grondwerken

De post grondwerken bestaat uit een stelpost voor kabels en leidingen. Uitgangspunt is dat aanpassingen de K&L gefinancierd worden door de kabelbedrijven, extra uitgaven kunnen gedekt worden door de voorziening in de grondexploitatie.

Verhardingen

De verhardingswerkzaamheden zijn vooral gericht op verbetering van de bestaande infrastructuur. De elementenverharding wordt vervangen door asfaltverharding. Daarnaast worden twee noodontsluitingen gemaakt onder de spoorbruggen tussen het industrieterrein Dollegoor/Noordbroek en de Jollesweg en de Königsweg. Als laatste wordt de (afgesloten) fietsbrug over het Twentekanaal, naast de daar aanwezige spoorbrug, hersteld.



Riolering

De riolering is op enkele plaatsen dusdanig verouderd dat deze vervangen dient te worden. Er is onvoldoende budget om alle verouderde riolering te vervangen en daarom is er voor gekozen om de meest voor de hand liggende stukken te vervangen. Momenteel is er budget voor vervanging van de riolering onder de huidige elementenverharding (die wordt vervangen door asfaltverharding). Concreet betekent dit dat de riolering onder de Jollesweg en Königsweg vervangen wordt, tevens wordt een stuk riolering dat tussen de Jollesweg en Königsweg gelegen is vervangen. Om de riolering aan de huidige eisen te laten voldoen is een gemaal nodig, deze is eveneens in de grondexploitatie is opgenomen.

Groenvoorziening

Om de beeldkwaliteit van het gebied een positieve impuls te geven is er voor gekozen om een groot deel het huidige groen op te waarderen naar een hogere kwaliteit. Met name de grotere stukken groen worden, waar mogelijk, ingericht als een parkachtige omgeving met bomen, hagen, en bankjes. De plaatsen waar dit gebeurt dienen nog nader bepaald te worden, uitgangspunt is dat deze plekken uitnodigend zijn voor de werknemers om er te pauzeren.

Nutsvoorzieningen

Om de beeldkwaliteit en de veiligheid te verhogen worden er circa 100 nieuwe lichtmasten geplaatst. Daarnaast is gebleken dat de bluswatervoorziening momenteel onvoldoende is, daarom worden er nieuwe brandkranen aangebracht.

Kunstwerken

De grotere civieltechnische werkzaamheden bestaan uit het opwaarderen van een deel van de kades op Dollegoor de plaatsen waar deze het meest frequent gebruikt wordt. Omdat dit een forse kostenpost is zal in eerste instantie circa 180m kade hersteld worden. In een later stadium zal waarschijnlijk meer geld vrijgemaakt moeten worden voor een verdere opwaardering.

Daarnaast is er een post opgenomen voor de opwaardering van de kades op het industrieterrein Buitenhaven.

Diversen

De post diversen bestaat uit een bijdrage van de gemeente aan gevelverbeteringen in het gebied en de verbetering van de bebording op en naar het industrieterrein Dollegoor. Als laatste is er een post "onvoorzien" opgenomen van 5%.

OPBRENGSTEN

De opbrengsten bestaan enerzijds uit uitgifte van gronden en anderzijds uit subsidies en bijdragen van de Gemeente Almelo. De gemiddelde uitgifteprijs van de kavels is inmiddels vastgesteld op €80 per m2. Afhankelijk van ligging en locatie kan deze prijs naar boven of naar beneden afwijken.

De subsidies die nodig zijn om het plan met voornoemde uitgangspunten uit te voeren zijn de Topper-subsidie van €2,5 mln. en de provinciale subsidie van €1,5 mln. Daarnaast zal de Gemeente Almelo een bijdrage doen van circa €2,7 mln. om de financiering (op startwaarde) rond te krijgen.



BIJLAGE 6

Communicatieplan Herontwikkeling Havengebied

1. inleiding
2. strategie, achtergrond en doel communicatieplan
3. plan van aanpak
 - communicatiemomenten
 - beschrijving fasen
4. overzicht doelgroepen en middelen
5. planning van de communicatie
6. organisatie van de communicatie
7. kosten van de communicatie

1. Inleiding

De gemeenteraad heeft in 2004 het Masterplan Almelo vastgesteld. Daarin is de visie voor de ontwikkeling van de stad tot 2030 beschreven. Het Masterplan voorziet tot het jaar 2030 in 280 ha bedrijventerreinen gedifferentieerd naar verschillende typen. Dit wordt deels door aanleg van nieuwe en deels door revitaliseren van huidige “verouderde” terreinen gerealiseerd. In de Bedrijvigheidsnota (uitwerking van het Masterplan) wordt ervan uitgegaan dat er 12 hectare opnieuw uitgegeven kan worden door herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen. Voornamelijk in het Havengebied (de delen Slachthuisakade, Dollegoor, Buitenhaven bestaand en nieuw, Wendelgoor, Noordbroek en de havenarm van het Bedrijvenpark Twente) zijn problemen en kansen gesignaleerd. Het havengebied heeft een omvang van 211 hectare bruto, waarvan 165 hectare bestaand bedrijventerreinen en 46 hectare nieuw bedrijventerreinen. Er zijn ongeveer 110 bedrijven gevestigd met in totaal 2300 werknemers. De herontwikkelingsopgave wordt vooral gerealiseerd op de delen Dollegoor, Slachthuisakade en Buitenhaven. De plannen voor het Havengebied zijn vervat in het Masterplan Havengebied Almelo en geconcretiseerd in het Projectplan Herontwikkeling Bedrijventerrein Dollegoor/Slachthuisakade overig. Uitwerking en realisering van deze plannen geschiedt in nauw overleg en samenwerking met de betrokken ondernemers.

Het gemeentelijke beleid gericht op herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen wordt ondersteund door zowel Rijks- als Provinciaal beleid. Het Rijk heeft daartoe een Actieplan Bedrijventerreinen opgesteld en ondersteunt gemeenten met de herontwikkeling via subsidiering op basis van de Top-regeling. Ook op provinciaal niveau is het een speerpunt van beleid o.a. vastgelegd in het Plan van Aanpak Beleidsintensivering bedrijventerreinen Provincie Overijssel. Op grond hiervan worden gemeenten ondersteund via zogenaamde aanjaagteams bij de realisering van hun plannen.

2. Strategie, achtergrond en doel communicatieplan

Communicatie wordt beschouwd als één van de kritische succesfactoren voor begrip en acceptatie van de herontwikkeling. Natuurlijk zijn tijdigheid en kwaliteit van de informatie daar een onderdeel van.

Herontwikkeling is bedoeld om een bijdrage te leveren aan voldoende ruimte voor bedrijven. Een zorgvuldige benutting van de openbare ruimte voor economische doeleinden vereist een uiterste inspanning tot een zo efficiënt en effectief mogelijk gebruik van de bestaande ruimtes. Dit vraagt om inspanningen van zowel de gemeentelijke overheid als ook van de ondernemers.

Het doel van alle communicatie rondom de herontwikkeling is:

- Het vergroten van de bekendheid van de plannen.
- Het creëren van het beeld dat deze herontwikkeling zorgvuldig en rechtvaardig gebeurt.
- Bekendmaken van maatregelen en wat de effecten en consequenties zijn.
- Het creëren van betrokkenheid.
- Een snelle informatievoorziening voor alle betrokkenen en belanghebbenden

Communicatie is één van de instrumenten die wordt ingezet om het proces rond de herontwikkeling goed te laten verlopen. Maar communicatie alleen is niet genoeg om positieve beeldvorming en juiste effecten te realiseren. Veel meer gaat het om de kwaliteit van de uitvoering van het proces en het product zelf.

De ondernemer/betrokkene heeft niet alleen recht op informatie, maar evenzeer recht op een adequate, professionele, actieve en open communicatieve houding van degene die met hem communiceert. Dat betekent dat er hoge eisen moeten worden gesteld aan de tijdigheid van informatie en aan de duidelijkheid en begrijpelijkheid van alle communicatie-uitingen.

Kern boodschap

- Almelo wil investeren in de stad. Ook als het gaat om de kwaliteit van de bedrijventerreinen. Naast de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen van maatschappelijk belang om een efficiënt en optimaal gebruik van bestaande bedrijventerreinen te waarborgen.

Argumenten

- Werkgelegenheid: herontwikkeling van bedrijventerreinen draagt bij aan een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven met een heldere segmentering/categorisering.
- Ruimtegebruik: herontwikkeling van bedrijventerreinen draagt bij aan een efficiënt en effectief ruimtegebruik.
- Kwaliteit: herontwikkeling van bedrijventerreinen verbetert de (beeld)kwaliteit, veiligheid en bereikbaarheid.
- Imago: herontwikkeling van bedrijventerreinen verbetert de uitstraling en is aantrekkelijk voor ondernemers en de gemeente.



Communicatie in fasen

Het proces rondom de herontwikkeling verloopt in fasen die duidelijk onderscheiden kunnen worden. Van de ideefase tot en met de uitvoeringsfase. Het onderscheid in fasen maakt communicatiemomenten helder en maakt ook zichtbaar op welke momenten intern met pieken in het werk rekening moet worden gehouden. In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op de communicatiemomenten.

Individueel als het kan, aangevuld met massamedia als het moet

Een deel van de informatie is vooral gericht op de individuele situatie. Een persoonlijk gesprek of brief biedt dan uitkomst. Andere informatie is algemener van aard. In dat geval kan beter Internet (digitale nieuwsbrief), de gemeentelijke advertentie, een informatie- of inloopbijeenkomst, een folder of een krantenartikel worden ingezet.

Dialogo aangaan

Communicatie is meer dan het eenzijdig verstrekken van informatie. Daarom moet vooraf rekening worden gehouden met, en mogelijkheden worden gecreëerd voor een dialoog, bijvoorbeeld in de vorm van een persoonlijk gesprek of het beantwoorden van telefonische vragen. Het is voor de acceptatie en het draagvlak van het proces nuttig als ondernemers/betrokkenen de drempel om vragen te kunnen stellen als laag ervaren.

Interne betrokkenheid bewaken

Het betrekken, op de hoogte houden van en afstemmen met interne partijen mag niet worden vergeten. Interne communicatie draagt in hoge mate bij tot een groter gevoel van verantwoordelijkheid en genereert ook een nog groter draagvlak voor het proces.

3. Plan van aanpak

Communicatiemomenten

In de communicatie over het herontwikkelen van bedrijventerreinen zijn verschillende momenten te onderkennen. Het zijn deze momenten die bij uitstek geschikt zijn om met ondernemers/betrokkenen te communiceren. Het proces is in een aantal fasen in te delen:

Fase	Proces
1 ideefase	Eén van de betrokken partijen signaleert een probleem of behoefte met betrekking tot het bedrijventerrein. Door contact met anderen wordt dit een gezamenlijk idee. Het gemeentebestuur neemt een besluit om verder te gaan met het proces.
2 initiëringfase	Aanzet tot gemeenschappelijk draagvlak voor concrete verbeteringen. Het proces komt nu op gang, er is steeds meer contact tussen de betrokken partijen, dit contact krijgt een gestructureerde vorm.
3 oriëntatiefase	Nadere (iets concretere en gedetailleerde) oriëntatie op de aanpak van het terrein: inventarisatie van knelpunten, wensen en behoefte en verkenning van mogelijkheden en onmogelijkheden. Afstemming met bedrijven, eigenaren, binnen de gemeente en met andere betrokkenen.
4 planvormingfase	Het opstellen van een degelijk masterplan waarin alle toekomstige projecten op en voor het gebied zijn opgenomen. De planvorming is al in de eerdere fasen ingezet, het gaat nu om het integreren van alle onderdelen en inzichten in een consistent en breed gedragen geheel.
5	de fase van idee en visievorming is nu afgerond en geselecteerde

programmeringfase 	projecten moeten worden uitgevoerd. Concrete projecten worden in hun onderlinge samenhang vertaald in een projectplan: een beschrijving van projecten met een tijd- en financiële planning. Projectorganisatie en communicatie zijn onderdelen van het uitvoeringsprogramma. <u>Fasen Projectplan Herontwikkeling Havengebied</u> Fase 0 – Slachthuisakade Fase 1 – Dollegoor en overig Slachthuisakade Noordbroek (niet van toepassing) Fase 2 - Buitenhaven
6 uitvoeringfase	De geplande projecten worden daadwerkelijk uitgevoerd, met inachtneming van de vastgestelde kwaliteit, tijdsduur en kosten.

4. Doelgroepen

Het is van belang de verschillende doelgroepen te onderscheiden, omdat ze gedurende het proces direct of indirect bij de communicatie betrokken zijn.

Gemeente intern
- gemeenteraad - college van burgemeester en wethouders en de portefeuillehouder - directie en management - betrokken vakdisciplines - projectgroep Herontwikkeling Havengebied
Belanghebbenden
- de ondernemers in het gebied - eigenaren in het gebied
Intermediaire organisaties
- Kamer van Koophandel - MKB - IKT - Oost NV - Provincie Overijssel - Ministerie van Economische Zaken - Media

Middelen

Herontwikkelen van bedrijventerreinen noodzaakt tot intensieve afstemming met veel verschillende doelgroepen en daarom tot intensieve communicatie. Er wordt op uiteenlopende manieren gecommuniceerd met verschillende middelen. Van tweegesprekken tot grotere bijeenkomsten, per e-mail of met een officiële brief. Via de media, gemeentelijke advertentie en gemeentelijke website. Een excursie op het terrein en/of een succesvol voorbeeldproject op een bedrijventerrein elders. Tenslotte kan een digitale nieuwsbrief fungeren als een goed communicatiemiddel omdat het gaat om een beperkte groep betrokkenen



5. Planning van de communicatie

Het proces zit nu in de plan- en programmeringfase, de b&w-nota is in voorbereiding. De verwachting is dat in maart 2007 de aanvraag voor de Top-regeling naar het Ministerie gaat en dat in juni de beschikking bekend is. Een verdere uitwerking van de planning van de communicatie moet nog gebeuren.

6. Organisatie van de communicatie

De projectleider Herontwikkeling Havengebied is opdrachtgever voor de communicatie rondom het proces van revitaliseren. Het team communicatie stelt het communicatieplan op en adviseert over de uitvoering ervan. De algemene informatie zal ondersteund worden door specifieke informatie. Hiervoor is de afdeling SEZ (EZ) verantwoordelijk. Het uitvoeren van communicatieactiviteiten zal vaak een coproductie zijn.

7. Kosten van de communicatie

Op dit moment is er nog geen overzicht van de kosten van communicatie. Veel middelen kunnen regulier worden ingezet. Afstemming over de uitgaven gebeurt in overleg met de projectleider. In de projectofferte zijn financiële middelen opgenomen voor de uitvoering van de communicatie.