

structuurvisie kern Raalte 2003

bijlage locatiestudie bedrijventerrein

gemeente Raalte

21 juli 1999

projectnummer 32.11.03

INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	KWANTITATIEF	1
1.2	KWALITATIEF	1
2	HET KADER	6
2.1	KENMERKEN VAN DE DRIE ONDERZOCHE LOCATIES	6
2.2	HET PROVINCIALE KADER	6
2.3	UITGIFTETEMPO	8
3	WAARDERING VAN DE LOCATIES	10
4	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	13
	GERAADPLEEGDE LITERATUUR	15

1 INLEIDING

Gezien de regionale functie van Raalte is een verdere groei van de werkgelegenheid gewenst. In de structuurvisie is aangegeven dat er gestreefd zou moeten worden naar een situatie waarbij het aantal arbeidsplaatsen in de kern Raalte met haar directe omgeving even groot zou moeten zijn als de beroepsbevolking in dit gebied.

In de laatste jaren is de uitgifte van bedrijventerrein groter geweest dan voorheen. De gunstige conjuncturele ontwikkeling was daar mede debet aan. Het gevolg is dat de voorraad uitgeefbaar terrein spoedig verbruikt is. Dit is gezien de doelstelling met betrekking tot de functie van Raalte een ongewenste situatie.

Tot heden werd een beleid gevoerd waarbij de behoefte aan nieuw regulier bedrijventerrein min of meer automatisch als uitbreiding bij het bestaande terrein "De Zegge" werd gezocht. In het kader van de structuurvisie is onderzocht of dit beleid een heroverweging verdient.

1.1 KWANTITATIEF

Het blijft een hachelijke zaak om greep te krijgen op de omvang van de toekomstige behoefte aan (nieuw) bedrijventerrein. De vraag is een resultante van een groot aantal factoren:

- de ruimtelijke beschikking van bestaande bedrijven, die zich uit in verplaatsingen;
- de verschuivingen in de aard van de werkgelegenheid;
- de veranderingen in de ruimtevraag binnen de onderscheiden sectoren van bedrijvigheid.

Om toch een greep te krijgen op de toekomstige ruimtebehoefte is in dit kader de uitgifte in het verleden als uitgangspunt gekozen. Een methode die overigens in het streekplan wordt aanbevolen.

1.2 KWALITATIEF

In de structuurvisie zijn een aantal gebieden aangegeven die in aanmerking komen voor nieuwe bedrijventerreinen. Hierbij is onderscheid gemaakt in twee typen bedrijvigheid:

- 1 ten behoeve van kantoorachtige bedrijven met een hoog ambitieniveau. Hiervoor zijn gereserveerd:
 - Sallandse Poort;
 - Spoorzone West;
 - de te revitaliseren Spoorzone Oost.
- 2 ten behoeve van reguliere bedrijvigheid:
 - afronding van De Zegge in oostelijke en westelijke richting;
 - een nieuw te ontwikkelen locatie ten zuidwesten van de kern Raalte;
 - een nieuw te ontwikkelen locaties, ten noordoosten van de kern.

vraagstelling

Het onderzoek richt zich met name op de vraag welke van de onder 2 genoemde locaties als eerste ontwikkeld zou moeten worden. De vraag wordt beantwoord door van de onderscheiden locaties de sterke en zwakke kanten te bezien. De voorliggende studie levert hierin een bijdrage.

Zodra de keuze bepaald is, wordt voor de locatie een structuurvisie opgesteld en wordt deze verbeeld in het bestemmingsplan. Tenslotte wordt de ontwikkeling van de locatie daadwerkelijk ter hand genomen.

onderzoeksmethode

Het is een illusie te veronderstellen, dat een van de locaties zich zodanig van alle andere onderscheidt, dat op basis van objectieve criteria een keuze gemaakt kan worden. Dit houdt in dat welke “metingen” er ook verricht worden dit altijd leidt tot het vergelijken van appels met peren.

Om nu niet helemaal in een welles-nietes discussie te verzeilen zijn de criteria als volgt gegroepeerd:

- 1 wat maakt een locatie aantrekkelijk voor de *bedrijven*;
- 2 hoe *duurzaam* is de ontwikkeling op de locaties;
- 3 is er tegen de *ontwikkeling* van een keuze veel weerstand te verwachten.

In het volgende schema is aangegeven welke criteria gehanteerd zijn en voor welke invalshoek deze belangrijk zijn.

	bedrijven	duurzaamheid	ontwikkeling
externe ontsluiting over de weg (auto)	x	x	x
nabijheid van woon-gebieden (fiets/voet)		x	x
openbaar vervoer		x	x
hinder	x	x	x
kosten	x		
aantal direct of indirect betrokkenen			x
landschap, bodem en archeologie		x	x
nabijheid werkgebied	x	x	x

Hoe de criteria zijn gemeten is weergegeven in de bijlage. In dit korte advies is de volgorde aangegeven voor de onderscheiden locaties. Als een locatie 1 scoort is deze voor het betrokken criterium het meest geschikt of ondervindt deze de minste weerstand.

Bij deze benadering is uitgegaan van de "huidige structuur" van Raalte. Daarnaast wordt ook een doorkijk gegeven naar de meest gewenste hoofdstructuur in de verre toekomst.

Met opzet wordt afgezien van wat op de korte of middellange termijn haalbaar of wenselijk wordt geacht.

De belangrijkste elementen uit dit toekomstbeeld zijn:

- een oostelijke omleiding van de noord-zuidroute;
- een verdiepte aanleg van de N35.

In deze doorkijk wordt beschreven welke gevolgen de keuze nu heeft op de "strategische doelen op termijn" (structuurvisie afbeelding 2).

toelichting op criteria

externe ontsluiting op de weg

De externe ontsluiting over de weg vormt voor de locatiekeuze een van de belangrijkste criteria. Het belang voor de bedrijven behoeft nauwelijks toelichting. Een korte afstand tot de aansluitpunten op het regionale hoofdwegennet is echter ook van belang uit een oogpunt van duurzaamheid, omdat op deze wijze woon-, landbouw- en natuurgebieden worden ontzien. Een locatie die direct op het regionale wegennet kan worden aangesloten zal, omdat het aantal mogelijk gehinderden kleiner wordt, minder weerstand ontmoeten in de ontwikkelingsfase.

nabijheid van woongebieden

Een groot deel van de op het bedrijventerrein gesitueerde arbeidsplaatsen wordt bezet door mensen die in de kern Raalte wonen. Als de afstand tussen de woningen en het bedrijventerrein klein is, en de fiets- (of wandel)routes naar het bedrijventerrein comfortabel zijn, zal men sneller de auto voor het woon-werkverkeer laten staan. Een criterium dat vooral de duurzame stedelijke ontwikkeling ten goede komt.

Omdat het terugdringen van de automobiliteit een prominente rol speelt in het rijks- en provinciaal beleid, mag men bovendien verwachten dat een in dit opzicht gunstig gelegen bedrijventerrein eerder bijval zal krijgen dan een ongunstiger gelegen locatie.

openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zal vooral voor het regionale woon-werkverkeer van betekenis zijn. Locaties gelegen binnen loopafstand van halteplaatsen zijn aantrekkelijker dan verder afgelegen locaties. In dit licht is het NS-station voor de drie onderzochte locaties nauwelijks van belang, dit in tegenstelling tot het regionale busnet. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer bevordert het terugdringen van de automobiliteit. Aspecten die in het kader van de duurzaamheid en in de ontwikkelingsfase van het project (medewerking van de provincie) een rol spelen.

hinder

Bij het hinderaspect is onderscheid gemaakt tussen:

- 1 hinder veroorzaakt door bedrijven gevestigd op het bedrijventerrein ten opzichte van de omgeving van het bedrijventerrein;
- 2 hinder veroorzaakt door agrarische bedrijven voor de werkenden op het bedrijventerrein.

ad 1

De te verwachten hinder van bedrijven op de omgeving van de bedrijfslocatie speelt een rol voor alle invalshoeken.

- Voor de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven is het van belang dat zij zo min mogelijk bij de inrichting van hun terrein of bij de uitvoering van het productieproces gehinderd worden door beperkingen opgelegd door milieuregeling. Een bedrijventerrein dat geen of weinig beperkingen in deze kent is voor meer bedrijven aantrekkelijk.
- Een bedrijventerrein dat zo is gelegen dat de hinder voor gevoelige bestemmingen, zoals wonen, zo laag mogelijk is draagt bij tot een duurzaam stedelijk milieu.
- Indien de gekozen locatie aantoonbaar minder hinder veroorzaakt dan alternatieve locaties, valt te verwachten dat de bedenkingen tegen deze locatie zowel voor de omgeving als voor de goedkeurende instanties geringer zal zijn.

ad 2

De onderzochte locaties liggen alle in gebieden, die op dit moment nog agrarisch in gebruik zijn. Gedeelten van de onderzochte terreinen liggen binnen de hindercirkels van agrarische bedrijven.

- Voor de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven kan dit betekenen dat de, in dat bedrijf werkzame personen, hinder van het agrarisch bedrijf ondervinden (invalshoek bedrijven).
- Voor de betrokken agrarische bedrijven kan het betekenen dat zij op den duur beperkt worden in hun bedrijfsvoering (invalshoek ontwikkeling).

kosten

De kosten verbonden aan de ontwikkeling van een locatie zijn van belang voor de bedrijven. Dit betekent overigens niet dat de goedkoopste locatie voor de bedrijven ook de aantrekkelijkste is. Dit is met name de kwestie van prijs tegenover de geleverde kwaliteit waarbij alle andere criteria op een of andere wijze een rol spelen.

aantal direct of indirect betrokkenen

Dit criterium speelt met name een rol in de ontwikkelingsfase van het bedrijventerrein. De redenering is dat hoe minder mensen hun directe woon- en leefomgeving zien veranderen, des te minder zal de te overwinnen weerstand zijn om het bedrijventerrein te ontwikkelen.

landschap, bodem en archeologie

Geen van de onderzochte locaties ligt in gebieden met een grote landschaps- en natuurwaarde. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen graduele verschillen zijn. De bodem, en daar verstaan we in dit verband ook het reliëf en de grondwatertrappen onder, vormt de onderlegger voor het landschap. Locaties waar niet, of in mindere mate dan elders, in de bodem behoefte te worden ingegrepen, verdienen zeker uit een oogpunt van duurzaamheid de voorkeur.

De archeologische vindplaatsen vormen te beschermen danwel te inventariseren cultuurhistorische landschapswaarden¹.

Gebieden waar archeologische vondsten zijn gedaan of waar deze verwacht kunnen worden, zijn in kaart gebracht. Locaties die niet of in mindere mate binnen deze gebieden vallen verdienen vanuit dit oogpunt de voorkeur.

Het criterium landschap, bodem en archeologie is met name van belang voor de invalshoeken duurzaamheid en realisering.

nabijheid (bestaand) bedrijventerrein

Het direct aan kunnen sluiten bij reeds bestaand bedrijventerrein kan een aantal voordelen hebben. In het oog springt al het voordeel dat de grens met andere (mogelijk conflicterende) bestemmingen aantoonbaar korter wordt dan bij geheel nieuwe locaties. Ook kan er gemakkelijker aangesloten worden bij specifiek op bedrijven gerichte infrastructuur.

Het aansluiten bij bestaand bedrijventerrein kan voordelen hebben voor zowel de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven als de duurzaamheid (compactheid en hinder).

Ook is het niet onwaarschijnlijk dat uitbreiding van bestaand bedrijventerrein op minder weerstand in de realiseringsfase stuit.

¹ Binnen de EU vastgelegd in de "overeenkomst van Malta".

2 HET KADER

2.1 KENMERKEN VAN DE DRIE ONDERZOCHE LOCATIES

locatie 1	Zuid-West
ligging	ten westen van de Nieuwe Deventerweg (N348) en ten zuiden van de Drosteweg
oppervlak	circa 40 ha
ontsluiting	hoofdontsluiting via de rotonde Nieuwe Deventerweg, nevenontsluiting via de Drosteweg
landschap	open agrarisch landschap
locatie 2	uitbreiding De Zegge
ligging	strook ten oosten en zuiden van het bestaande bedrijventerrein. Het valt uiteen in drie te onderscheiden delen: – een deel ten noorden van de verlengde Boeierstraat (6 ha) – een deel ten noorden van de Heesweg ten zuiden van de verlengde Boeierstraat (14 ha) – een deel ten zuiden van de Heesweg (17 ha)
oppervlak	circa 37,5 ha
ontsluiting	via het bestaande stratennet van De Zegge aansluiting op het regionale wegennet N48 voor het noordelijk deel en via de zuidelijke ontsluitingsweg (in aanleg) van het zuidelijk deel.
landschap	gesloten en kleinschalig kampenlandschap (merkbare hoogteverschillen)
locatie 3	Noord-Oost
ligging	ten oosten van de Ommerweg (N48) en de Almeloseweg (N35)
oppervlak	circa 42 ha
ontsluiting	nieuw aan te leggen aansluiting op de Ommerweg (te combineren met de aansluiting van Het Raan) en een aansluiting op de Almeloseweg (huidige aansluiting)

2.2 HET PROVINCIALE KADER

streekplan 1993

algemeen

In het Streekplan West-Overijssel 1993 is Raalte aangewezen als “subregionale kern”. Dit betekent dat Raalte niet alleen een belangrijk sociaal-economische en verzorgende functie vervult voor de eigen inwoners, maar tevens voor de subregio waarin Raalte gelegen is.

In de subregionale kernen ondersteunt de provincie de uitbreiding en/of verplaatsing van bestaande bedrijvigheid.

Bij uitbreiding geldt als uitgangspunt dat nieuwe werkgebieden landschappelijk dienen te worden ingepast door middel van een goede vormgeving van de overgang tussen stad en land.

ontwikkelen en koesteren

Vooruitlopend op de herziening van de Streekplannen heeft de provincie Overijssel de discussienota "ontwikkelen en koesteren" uitgebracht. De in deze nota geventileerde opvatting dat Raalte als subregionale kern nauwelijks een meerwaarde vervult wordt door de gemeente niet onderschreven. In haar planvorming gaat de gemeente uit van het handhaven van deze subregionale positie (zie structuurvisie).

mobiliteitsbeleid

Het provinciaal mobiliteitsbeleid met betrekking tot bedrijven is gericht op het wederzijds afstemmen van het bereikbaarheidsprofiel van locaties en het mobiliteitsprofiel van bedrijven.

Zo mogen bijvoorbeeld voor langzaam verkeer de maximale afstanden tot respectievelijk het station en de bushalte 1.000 en 500 meter bedragen.

De provincie zal bij het toezicht op plannen met nieuwe bedrijventerreinen met nadruk letten op het gebruik van openbaar vervoer, van de fiets en de auto en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid.

Uit de Vinex is het mobiliteitsbeleid vertaald naar een categorisering van bedrijven naar mobiliteitsprofielen en als pendant bedrijventerreinen naar A-, B- en C-locaties. De in Raalte onderzochte terreinen voldoen niet aan de criteria gesteld aan de A (stedelijke stationslocaties) of B (locaties via hoogwaardig openbaar vervoer). De in Raalte onderzochte locaties zijn vooral georiënteerd op het (auto)wegennet. Het openbaar (bus)vervoer is vooral van belang voor het regionale vervoer. De trein speelt, gezien de afstand van de locaties tot het station nauwelijks een rol van betekenis.

Belangrijker dan het openbaar vervoer is in de Raaltense verhoudingen het langzaam verkeer.

provinciale bedrijventerreinenvisie Overijssel 1997

marktgericht locatie-aanbod

Bij het reserveren en realiseren van nieuwe locaties vormt de vraag uit de markt een belangrijk uitgangspunt. De markt vraagt om voldoende ruimte, goede bereikbaarheid en een representatieve bedrijfsomgeving.

Op de korte termijn is vooral de bereikbaarheid over de weg essentieel. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen per openbaar vervoer wordt door het bedrijfsleven gezien als een positieve factor.

Zonering binnen één bedrijventerrein (segmentering) is wenselijk om tot een gelijkmatig uitgiftetempo te komen en (financieel) niet te afhankelijk te zijn van de ontwikkelingen in één segment.

Naast segmentering is het van groot belang dat de uitstraling van een bedrijventerrein zowel op de korte als de langere termijn representatief is. Segmentering dient daarom gepaard te gaan met eisen aan architectuur en groenvoorzieningen, bewegwijzering, interne ontsluiting en beheer.

efficiënt ruimtegebruik

Representatieve bedrijventerreinen met een duidelijk profiel en uitstraling behouden het positieve imago alleen, wanneer bedrijven worden toegelaten die er thuis-

horen. Door duidelijke vestigingseisen, een consequent uitgiftebeleid en gedifferentieerde prijsstelling kan deze bedrijfsvestiging gestuurd worden.

De gemeente kan een efficiënt ruimtegebruik onder meer bevorderen door de voorschriften in het bestemmingsplan te combineren met een gedifferentieerd prijsbeleid bij de gronduitgifte.

beleid ten aanzien van Raalte

De subregionale kern Raalte zal zorg moeten dragen voor kantoorvoorzieningen voor de subregionale behoefte om daarmee werkgelegenheid te kunnen ondersteunen (Sallandse Poort en Spoorzone).

De aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in Raalte zal toenemen door verbetering van de Rijksweg 35, de opwaardering van de spoorlijn Zwolle-Almelo en de omleiding van de N348 bij Deventer. Dit is ook van betekenis voor de locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen en de vestiging van kantoren (tussen station en Rijksweg 35). Door een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen in Raalte wordt de kwaliteit hiervan verder verhoogd.

2.3 UITGIFTETEMPO

Van 1988 tot en met 1997 heeft de gemeente Raalte 5,5 hectare grond verkocht aan nieuwe bedrijven en 16,2 hectare verkocht ten behoeve van de verplaatsing van bedrijven binnen de gemeentegrenzen.

Gemiddeld over deze tien jaar bezien, betekent dit een uitgiftetempo van 2,15 ha per jaar. Ervan uitgaande dat 70% van het bedrijventerrein uitgeefbaar is komt dit neer op 30 ha in 10 jaar. De gemiddelde transactiegrootte in het afgelopen decennium lag rond de 1.900 m² per transactie.

In de 4-jarige periode 1993-1996 werd bijna 12 ha bedrijventerrein uitgegeven. In dezelfde periode nam de werkgelegenheid met slechts 1% toe. Het inwonertal van de gemeente Raalte nam in deze periode met 2% toe. Gezien de hiervoor geformuleerde doelstellingen groeide de werkgelegenheid te weinig.

De opbouw van bedrijfstakken binnen de gemeente Raalte is in de afgelopen jaren onderhevig geweest aan veranderingen.

bedrijfstak	1993	1994	1995	1996
landbouw en visserij	4,4%	2,1%	2,2%	2,3%
nijverheid:	27,7%	27,1%	24,7%	23,4%
industrie	19,7%	18,9%	17,4%	15,2%
bouwnijverheid	7,9%	8,2%	7,3%	8,1%
commerciële dienstverlening:	31,5%	33,7%	35,5%	38,1%
handel	15,7%	15,9%	15,3%	17,2%
horeca	3,5%	3,4%	3,3%	3,1%
vervoer + communicatie	4,6%	5,4%	5,1%	5,3%
financiële dienstverlening	1,3%	1,5%	1,5%	1,4%
zakelijke dienstverlening	6,3%	7,6%	10,4%	10,9%
niet-commerciële dienstverlening:	36,4%	37,1%	37,5%	36,3%
openbaar bestuur	5,1%	5,2%	5,5%	4,5%
onderwijs	8,9%	9,8%	9,6%	9,5%
gezondheidszorg	19,4%	19,1%	19,4%	19,2%
cultuur + overige voorzieningen	3,0%	2,9%	2,9%	3,0%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: CBS-Statline

Op basis van tabel 1 blijkt dat de groei met name in de volgende bedrijfstakken zit:

- zakelijke dienstverlening (jaarlijkse groei van gemiddeld 14%);
- vervoer + communicatie (jaarlijkse groei van gemiddeld 4¹/₂%);
- handel (jaarlijkse groei van gemiddeld 3%).

De bedrijvenlocaties moeten vooral ruimte bieden aan bedrijven uit bovengenoemde bedrijfstakken. Dit is ook aangegeven in de Structuurvisie: het creëren van nieuwe ruimte voor reguliere productie- en vervoersbedrijven.

3 WAARDERING VAN DE LOCATIES

Het resultaat van het locatie-onderzoek wordt gepresenteerd in de in het vorige hoofdstuk genoemde invalshoeken. De scores lopen van 1 (voorkeur) tot 3 (minste voorkeur). Voor een verantwoording van de scores wordt verwezen naar de bijlagen. Bodemverontreiniging speelt bij geen van de locaties een rol.

bedrijven

Bij deze invalshoek is het accent gelegd bij de aantrekkelijkheid van de onderscheiden locaties voor de bedrijven.

locatie	Zuid-West	De Zegge	Noord-Oost
ontsluiting over de weg	1	3	2
kosten	1	3	2
hinder	3	2	1
aansluiting op bestaand bedrijventerrein	3	1	2

Samenvattend kan men stellen dat voor de vestiging van bedrijven de uitbreiding ten oosten en ten zuiden van De Zegge het minst aantrekkelijk is. Eigenlijk is het enige punt waarop de locatie zich onderscheidt de aansluiting op bestaand bedrijventerrein.

De locatie Zuid-West en Noord-Oost hebben verschillende sterke en zwakke punten. De locatie Zuid-West is sterk waar het de ontsluiting over de weg betreft. Waarmee overigens niet gezegd is dat de ontsluiting over de weg van de locatie Noord-Oost slecht is. Ook zijn de ontwikkelingskosten voor deze locatie lager dan die van Noord-Oost.

Locatie Noord-Oost scoort weer beter waar het het hinderaspect betreft. Het verschil tussen de locatie wordt vooral veroorzaakt door de ligging binnen de hindercirkel van agrarische bedrijven. Ook sluit locatie Noord-Oost beter aan op bestaand bedrijventerrein.

Uitgaande van de huidige hoofdwegenstructuur (vergelijk scenario west) levert locatie Noord-Oost de meeste lengte zichtlocatie op, gevolgd door locatie Zuidwest, locatie De Zegge grenst niet aan een belangrijke doorgaande weg.

Uitgaande van de huidige situatie en bezien vanuit het standpunt van de aantrekkelijkheid voor bedrijven bestaat er een lichte voorkeur voor locatie Zuid-West. De goede externe ontsluiting geeft hierbij de doorslag.

De externe ontsluiting van de locatie Noord-Oost wordt verbeterd zodra de N35 conform de bestaande plannen wordt uitgevoerd. Toch blijft ook in deze situatie locatie Zuid-West in het voordeel.

Locatie Noord-Oost wordt qua externe ontsluiting het meest aantrekkelijk zodra de oostelijke omleiding gerealiseerd wordt.

Wel moet worden opgemerkt dat de locatie ten oosten en ten zuiden van De Zegge er bij deze ontwikkeling het meest op vooruitgaat en dat de kwaliteit van alle drie de locaties waar het de externe ontsluiting over de weg betreft elkaar dan nauwelijks meer ontlopen.

Bij realisering van de oostelijke omleiding wordt de locatie De Zegge over (nagenoeg) de gehele lengte een zichtlocatie. De lengte zichtlocatie van de locatie Zuid-West neemt af.

duurzaamheid

Bij deze invalshoek is het accent gelegd op de duurzaamheidsaspecten van de locatiekeuze.

locatie	Zuid-West	De Zegge	Noord-Oost
externe ontsluiting	1	3	2
bereikbaarheid langzaam verkeer (fiets/voetganger)	3	2	1
ontsluiting openbaar vervoer	1	3	2
landschap	1	3	1
hinder	-	-	-
aansluiting op bestaand bedrijventerrein	3	1	2

Ook hier scoort de uitbreiding ten oosten en ten zuiden van De Zegge lager dan de beide andere locaties. Alleen waar het de aansluiting op het bestaande bedrijventerrein betreft is deze locatie logischerwijs in het voordeel.

De locaties Zuid-West en Noord-Oost ontlopen elkaar nauwelijks.

Er is uitgegaan van de huidige situatie.

De realisering van de N35 heeft slechts in de marge gevolgen voor de onderlinge waardering. De situatie wordt wel anders zodra de oostelijke omleiding gerealiseerd wordt.

Locatie De Zegge wordt beter aangesloten op het externe wegennet en wordt afgesneden van het buitengebied zodat het criterium landschap voor dit gebied komt te vervallen.

Locatie Noord-Oost komt nu gunstiger uit de verf vanuit het aspect duurzaamheid, omdat voor het externe verkeer de neiging zal afnemen gebruik te maken van het locale wegennet.

² Theoretisch heeft het criterium hinder een duurzaamheidsaspect. In de onderzochte locaties speelt echter alleen de hinder veroorzaakt door agrarische bedrijven een rol.

ontwikkeling

Bij het criterium ontwikkeling wordt vooral gekeken naar welke problemen zich voordoen tot het moment dat de locatie bouwrijp gemaakt kan worden.

Het gaat hierbij om:

- mogelijke bedenkingen vanuit de bevolking of belangengroepen;
- kans dat de goedkeurende instanties medewerking zullen verlenen;
- mogelijke problemen bij de verwerving.

locatie	Zuid-West	De Zegge	Noord-Oost
hinder	3	2	1
direct of indirect betrokken	3	1	2
nabijheid van woongebieden (fiets/voetgangers)	3	2	1
openbaar vervoer	1	3	2
nabijheid bestaand bedrij- venterrein	3	1	2

Op basis van de gehanteerde criteria roept Noord-Oost waarschijnlijk de minste problemen op. Niet meegenomen is dat meer dan bij de ontwikkeling van de overige locaties de medewerking van Rijkswaterstaat en de afdeling verkeer en vervoer van de provincie Overijssel vereist is. In de praktijk zal waarschijnlijk de locatie aansluitend op De Zegge de minste procedurele weerstand kennen. Het geringe aantal direct betrokkenen en de directe aansluiting op bestaand bedrijventerrein vormen vanuit deze invalshoek de basis voor deze veronderstelling.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Uit het voorafgaande valt af te leiden dat alle onderzochte locaties hun sterke en zwakke kanten kennen. De uiteindelijke keuze is dan ook meer een bestuurlijke dan een technische vraag.

De keuze hangt zodoende af van de te hanteren motieven. In ieder geval moeten de volgende motieven gehanteerd worden:

- a het gewenste ruimtelijke beeld op lange termijn;
- b het op korte termijn voldoen aan de vraag naar bedrijventerreinen.

ad a de gewenste ruimtelijke structuur op de lange termijn

Bij het gewenste ruimtelijke beeld op de lange termijn gaat het niet om het tijdstip waarop dit beeld verwezenlijkt kan worden.

De functie van de gewenste ruimtelijke structuur op de lange termijn is, om voor de maatregelen die op korte termijn genomen worden na te kunnen gaan, of deze dit gewenste ruimtelijke beeld ondersteunen dan wel frustreren.

In de structuurvisie zijn twee scenario's opgenomen die twee verschillende ruimtelijke beelden opleveren. De tracering van de nationale en regionale wegen blijken in hoge mate bepalend te zijn voor de scenario's.

Scenario west gaat ervan uit dat er geen essentiële verandering komt in de tracering van de N35, N348 (zuid) en de N348 (noord). Dat wil zeggen dat deze wegen blijvend aangepast worden aan hun regionale functie. De geplande verdiepte aanleg van de N35 is hiervan een voorbeeld. Intussen is er ook een definitief besluit genomen over de tracering van de N35.

In scenario west blijft de N348 (zuid) (Nieuwe Deventerweg) aan de westzijde van Raalte. Dit heeft op dit moment de volgende ruimtelijke nadelen:

- de weg sluit de woongebieden af van het aansluitende landelijke uitloopgebied;
- er ligt direct grenzend aan woongebieden een bron van geluidhinder en luchtverontreiniging;
- het grootste bedrijventerrein van Raalte (de Zegge) wordt matig aangesloten op het regionale wegennet.

In scenario oost zijn deze problemen ondervangen en geeft hiermee de gewenste ruimtelijke structuur weer. Probleem van scenario oost is echter dat zij een grotere investering vragen.

Dit scenario wordt het meest ondersteund door de ontwikkelingen van de noord-oostelijke locatie.

Het is echter een illusie om te veronderstellen dat deze locatie op heel korte termijn ook daadwerkelijk in ontwikkeling genomen kan worden. De communicatie over bijvoorbeeld de aansluiting van deze locatie op het regionale wegennet zal waarschijnlijk de nodige tijd vragen.

ad 2 het voldoen aan een bedrijventerrein op de korte termijn

De sterkte van de locatie De Zegge is dat deze waarschijnlijk sneller beschikbaar zal zijn dan de overige locaties. Het is dan ook gewenst om als tussenstap het noordelijke deel (het deel dat omsloten kan worden via de Boeierstraat) van deze locatie te ontwikkelen.

Hierbij kan aangesloten worden op de bestaande infrastructuur. Het voordeel van deze locatie is bovendien dat deze zonder bezwaar in relatief kleine delen ontwikkeld kan worden. De ontwikkeling van het deel van De Zegge ten zuiden van de Heesweg is niet op korte termijn te overwegen.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat alle locaties hun sterke en zwakke kanten hebben. Locatie Zuid-West heeft zeer sterke voordelen. Ook is locatie Zuid-West niet strijdig met de gewenste ruimtelijke structuur op de lange termijn. De keuze voor Zuid-West kan echter op de lange termijn het gevaar met zich mee brengen dat er op “voortgeborduurd” wordt (het zoeken van nieuwe locaties aansluitend op het bestaande is een gemakkelijk weg). En dit leidt wel tot een strijdigheid met de gewenste ruimtelijke structuur op de lange termijn.

Op van de bovengenoemde motieven verdient het de voorkeur als eerste, volgend op het noordelijk deel van de locatie De Zegge, de ontwikkeling van de noordoostelijke locatie ter hand te nemen, het zuidelijk deel van de locatie De Zegge wordt afgerond. Voorwaarde is wel dat de oostelijke omleiding gerealiseerd is of nageenog gelijktijdig gerealiseerd wordt (structuurvisie afbeelding 4). Na het afronden van de noordoostelijke locatie kan de locatie De Zegge worden afgerond. Als derde kan dan de locatie Zuid-West in ontwikkeling genomen wordt.

Voorwaarde is wel dat op korte termijn wordt gestart met de voorbereiding voor dit bedrijventerrein en het opstarten van het overleg met de rijk en provincie over de aanleg c.q gedeeltelijke van de omleidingen van de provinciale wegen.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Hoogmoed, mr. H.J.A. van – Globale taxatie verwervingskosten toekomstig bedrij-
venterrein – Van Hoogmoed Taxatie- en adviesbureau voor onroerende zaken –
Raalte – 1997;

Odé, drs. O. - Archeo Toets Gemeente Raalte; Rapport 222 - RAAP Archeologisch
Adviesbureau – Amsterdam – 1997;

Provincie Overijssel – Ruimte voor bedrijvigheid; provinciale bedrijventerreinenvisie
– Zwolle – 1997;

Provincie Overijssel – Verkeers- en vervoersonderzoek Deel 1 – Zwolle – 1997;

S.A.B. adviseurs voor ruimtelijke ordening BV - Bestemmingsplan buitengebied
1994 gemeente Raalte – Arnhem – 1994.

