

NOTITIE

Onderwerp	Deelrapport Ruimtelijke-economische structuur
Project	OER OOH Overijssel
Opdrachtgever	Provincie Overijssel
Projectcode	122950
Status	Definitief 02
Datum	6 april 2022
Referentie	122950/22-005.111
Auteur(s)	M.H. Prins MSc, K. Poelsema MSc, S. Ghenam MSc

Gecontroleerd door	drs. M.J. Schilt
Goedgekeurd door	drs. M.J. Schilt
Paraaf	



Bijlage(n)	-
------------	---

Aan	Provincie Overijssel	K. Hulleman
Kopie	-	

1 INLEIDING

Ruimtelijke-economische structuur is 1 van de 2 thema's binnen het brede thema Economische kwaliteit. Het thema bestaat uit 2 aspecten; bereikbaarheid en vestigingslocaties.

Bereikbaarheid gaat in op het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden. In dit thema wordt per gemeente onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid tot arbeidsplekken.

Voor het thema vestigingslocaties wordt onderzoek gedaan naar zowel het areaal als de kwaliteit van vestigingslocaties (vestigingsklimaat). Hierbij wordt wederom onderscheid gemaakt tussen verschillende gemeentes, en wordt er ook stilgestaan bij de historische trend. Het aantal vestigingslocaties heeft een relatie met de aanwezige werkgelegenheid en arbeidsparticipatie. In het thema economische vitaliteit wordt er verder ingegaan op de werkgelegenheid en werkloosheid. Ook wordt in het thema economische vitaliteit ingegaan op de mate van kennis en innovatie, dit is ook 1 van de pijlers die van invloed is op het vestigingsklimaat. Daarnaast wordt in het thema Welzijn dieper ingegaan op de bereikbaarheid van zorglocaties en veiligheid. (Ervaren) veiligheid is ook belangrijk voor een gezond vestigingsklimaat.

Tabel 1.1 Vergelijkingskader thema Ruimtelijke-economische natuur

criterium	Databronnen	Wat gaan wij ermee doen?
het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden	Banen van werknemers naar woon-werkregio (CBS, 2021a)	inzicht in aantal banen per werkregio
	Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2021b)	inzicht in modaliteit van woon-werkverkeer
	Monitor Overijssel 2019-1 Provincie Overijssel. 4. Mobiliteit	inzicht in het aandeel van openbaar vervoer en fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen en in woon-werkverkeer
	Fietsmaatjes Project Overijssel 2019	
	Nabijheid wonen en werken 1996-2018 (PBL, 2020)	inzicht in de nabijheid van werken in de provincie Overijssel
	Rapportage Rijkswegennet 3e periode 2019 (Rijkswaterstaat, 2019)	inzicht in verkeerscongestie op wegen
	Integrale mobiliteitsanalyse (Rijkswaterstaat, 2021)	inzicht in toekomstige prognoses van mobiliteit
	Kerncijfers Mobiliteit, (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020)	inzicht in toekomstige prognoses van mobiliteit
	Beschikbaarheid openbaarvervoer (PBL/CROW, 2018)	inzicht in de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de provincie Overijssel
	Vestigingen van bedrijven; bedrijfstak, gemeente (CBS, 2021)	inzicht in bedrijfsvestigingen in Overijssel
areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren	Toekomstvaste Bedrijventerreinen (Bureau BUITEN, 2020)	inzicht in huidige en toekomstige staat van bedrijventerreinen in Overijssel
	Ruimte voor economische groei in Overijssel (Stec groep, 2019)	inzicht in huidige en toekomstige staat van bedrijventerreinen in Overijssel
	Logistieke monitor Overijssel (Panteia, 2020)	inzicht in huidige en toekomstige staat van bedrijventerreinen in Overijssel
	Commercieel vastgoed 2020 (NVM, 2020)	inzicht in huidige en toekomstige staat van vestigingen in Overijssel
	Kantorenmarkt Twente (BCI, 2021)	inzicht in huidige en toekomstige staat van kantorenmarkt in Overijssel
	Koopstromen Oost-Nederland 2019 (I&O research, 2020)	inzicht in huidige en toekomstige consumentengedrag
	Leegstand van winkels 2004-2018, (2019, PBL)	inzicht in huidige en toekomstige staat van winkellocaties in Overijssel
	Winkel van de toekomst (ABN AMBRO, 2020)	inzicht in toekomstig consumentengedrag
	De toekomst van Kantoren (PBL, 2017)	inzicht in toekomstige staat van kantorenmarkt in Overijssel
	TNO, 2021	inzicht in werkgedrag
Retail Postcorona Impactanalyse (Q&A, 2020)	inzicht in toekomstige gevolgen van de coronacrisis op de winkelmarkt	

Afbeelding 1.1 Thema Ruimtelijk-economische structuur in het Rad voor de Overijsselse leefomgeving



1.1 Bereikbaarheid

Voor het aspect bereikbaarheid zijn gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geraadpleegd. Het PBL heeft uitgerekend welk deel van de Nederlandse banen vanuit elk postcodegebied op een acceptabele afstand ligt. Op basis van het aantal inwoners per postcodegebied is berekend welk deel van de Nederlandse banen voor de gemiddelde Nederlander binnen een acceptabele afstand ligt. Deze berekening vindt echter hemelsbreed plaats. Een tweede set gegevens, die van woon-werk afstanden houdt wel rekening met infrastructuur.

Door gebruik te maken van deze gegevens kan de historische verandering van de woon-werk afstand inzichtelijk worden gemaakt. De gemeentes zijn vervolgens gebundeld in 3 categorieën: gemeentes met een IC-station, gemeentes met veel werkgelegenheid (meer dan 15.000 banen) en gemeentes met weinig werkgelegenheid (minder dan 15.000 banen). Er zijn daarnaast ook gegevens van verschillende vervoerswijze geraadpleegd bij het CBS welke inzicht geven in het gebruik van het openbaar vervoer in Overijssel. Aanvullend hierop is vervolgens gebruik gemaakt van informatie van het PBL/CROW welk inzicht geven in de bereikbaarheid van bushaltes en treinstations.

Een nadeel van het gebruik van deze gegevens is dat de woon-werk afstand niet altijd gelijk is aan de reistijd. Denk hierbij aan binnensteden of congestie, waardoor men een lange reistijd heeft over een korte

afstand. Om de reistijd te benaderen is gebruik gemaakt van gegevens over omvang en aantal files op de Overijsselse wegen. Hiervoor zijn gegevens geraadpleegd uit 2019, welk gepubliceerd zijn in de rapportage Rijkswegennet in 2019.

De provincie Overijssel stimuleert het gebruik van de (elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel. De (elektrische) fiets geldt als alternatief voor de auto en openbaar vervoer op reisafstanden tot ongeveer 15 kilometer en als vervoermiddel in het voor- en natransport naar bijvoorbeeld stations of carpoolplaatsen voor verder weg gelegen reisdoelen. Een kwalitatief goed en veilig fietsnetwerk zorgt voor een betere economische bereikbaarheid binnen en naar de economische kerngebieden van Overijssel.

COVID-19

De gebruikte gegevens voor de huidige situatie zijn gebaseerd op gegevens afkomstig uit jaren voor de coronacrisis. Er is hiervoor gekozen omdat de contactbeperkende maatregelen een groot effect hebben op de mobiliteit. Het is nog onzeker of de crisis leidt tot structurele veranderingen in de mobiliteit. In paragraaf 1.1.3 wordt verder ingegaan op mogelijke effecten van de crisis die kunnen leiden tot autonome ontwikkelingen voor het aspect bereikbaarheid. Voor de autonome ontwikkelingen zijn de Integrale mobiliteitsanalyse (uitgegeven door Rijkswaterstaat) en de Kerncijfers Mobiliteit (uitgegeven door IenW) geraadpleegd.

Tabel 1.2 Criterium: het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden

Aspect	Doel	Criterium	Databron
bereikbaarheid	optimale verbinding tussen stedelijke netwerken en andere netwerken, waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen	het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden	Banen van werknemers naar woon-werkregio (CBS, 2021a) Mobiliteit: per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2021b) Monitor Overijssel 2019-I Provincie Overijssel. 4. Mobiliteit Fietsmaatjes Project Overijssel 2019 Nabijheid wonen en werken 1996-2018 (PBL, 2020) Rapportage Rijkswegennet 3e periode 2019 (Rijkswaterstaat, 2019) Integrale mobiliteitsanalyse (Rijkswaterstaat, 2021) Kerncijfers Mobiliteit, (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020) Beschikbaarheid openbaarvervoer (PBL/CROW, 2018)

1.1.1 Huidig beleid

Overijssel kent een grote verscheidenheid aan (binnen)stedelijke gemeentes en groene dorpsgemeentes in het buitengebied. De provincie Overijssel ambieert om de stedelijke netwerken optimaal in verbinding te laten staan met andere netwerken, waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen. Door regionale afstemming worden gebieden versterkt door elkaars kwaliteiten en wordt een goede bereikbaarheid van stedelijke netwerken gerealiseerd ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Om in de toekomst een goede bereikbaarheid van (met name) de stedelijke netwerken in Overijssel te kunnen garanderen, zette de provincie in de omgevingsvisie van 2017 in op 3 samenhangende speerpunten:

- **verminderen of vermijden van mobiliteit:** er wordt ingezet op het verminderen van het aantal fysieke verplaatsingen (en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof), onder andere door ruimtelijk economische ontwikkelingen meer af te stemmen op mobiliteitsnetwerken en -knooppunten, en 'digitale mobiliteit' en spitsmijden te stimuleren;
- **veranderen van mobiliteit:** onder andere door in te zetten op het fietsgebruik en de focus op ketenmobiliteit. Dit betekent dat, zowel voor het personen- als het goederenvervoer, de verschillende vervoerswijzen niet ontwikkeld en beheert worden als zelfstandige systemen, maar gezien worden als onderdelen van een keten of netwerk. Het belang van fiets, auto en openbaar vervoer én het belang van het vervoer over water, weg en spoor wordt op verschillende verbindingen zorgvuldig afgewogen. Hierdoor ontstaat een solide mobiliteitsnetwerk waarbinnen de verschillende vervoerswijzen goed op elkaar aansluiten en duurzaam zijn. De provincie zet daarbij expliciet in op een kwalitatief en betaalbaar openbaar vervoer systeem en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets. Veiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke criteria. Voortdurend wordt hierbij geanticipeerd op innovaties op het vlak van mobiliteit;
- **schoner maken van mobiliteit:** onder andere door het stimuleren van de transitie naar elektrisch rijden. De provincie beoogt hierin een nauwe samenwerking met de markt te faciliteren voor een goede dekking van laadpalen met duurzaam opgewekte elektriciteit. Daarnaast geeft de provincie - als wegbeheerder (provinciale wegen) en opdrachtgever (regionale openbaar vervoer) - het goede voorbeeld ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Coalitieakkoord

Naast deze speerpunten worden er in het coalitieakkoord 2019-2023 een aantal grote opgaven genoemd die de komende jaren aangepakt worden. De regionale mobiliteitscorridor Zwolle-Enschede wordt als de belangrijkste opgave benoemd. In overeenstemming met de omgevingsvisie wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur door fietssnelwegen aan te leggen tussen steden, en is er aandacht voor het bevorderen van OV gebruik door stationsgebieden aantrekkelijker te maken en internationale spoorverbindingen te realiseren. Daarnaast is er ook aandacht voor innovatieve manieren om reistijden te verkorten door het gebruik van bijvoorbeeld 'Smart Mobility' ([provincie Overijssel, 2019](#)).

De provincie Overijssel stimuleert het gebruik van de (elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel. De (elektrische) fiets geldt als alternatief voor de auto en openbaar vervoer op reisafstanden tot ongeveer 15 kilometer en als vervoermiddel in het voor- en natransport naar bijvoorbeeld stations of carpoolplaatsen voor verder weg gelegen reisdoelen. Een kwalitatief goed en veilig fietsnetwerk zorgt voor een betere economische bereikbaarheid binnen en naar de economische kerngebieden van Overijssel.

1.1.2 Huidige situatie

Bereikbaarheid

Voor de gehele provincie Overijssel is de bereikbaarheid van de werkplek in de afgelopen jaren gestegen. In tabel 1.3 worden de woon-werk afstanden van de beroepsbevolking per gemeente gegeven. De tabel toont de jaren 2014 en 2019, waarnaast ook de procentuele verandering tussen deze 2 jaren is gegeven in de laatste kolom.

Tabel 1.3 Woon-werk afstand in de provincie Overijssel, periode 2014 - 2019 (CBS, 2021a)

Woonregio's	Woon-werk afstand in 2014 (km)	Woon-werk afstand in 2019 (km)	Procentuele verandering 2014-2019 (%)
Nederland	22,7	22,2	-2 %
Overijssel (PV)	23,9	22,5	-6 %
gemeentes met IC-station	27,0	25,7	-5 %

Woonregio's	Woon-werk afstand in 2014 (km)	Woon-werk afstand in 2019 (km)	Procentuele verandering 2014-2019 (%)
gemeentes met veel werkgelegenheid (>15.000 banen)	22,5	21,3	-5 %
gemeentes met weinig werkgelegenheid (<15.000 banen)	23,0	21,7	-6 %

In Overijssel rijdt 63 % van de medewerkers met de auto naar het werk en 28 % met de fiets. Ruim de helft van de automobilisten woont op een fietsbare afstand van minder dan 15 kilometer van het werk. Dit biedt kansen voor het vergroten van de multimodaliteit in het woon-werkverkeer (Fietsmaatjes, 2019).

De landelijke woon-werk afstand is in de periode 2014-2019 marginaal gedaald met 0,5 kilometer. Dit geldt ook voor de woon-werk afstand voor de beroepsbevolking van Overijssel, welke in de afgelopen 5 jaar met 1,4 kilometer is gedaald. Het Overijssels gemiddelde ligt hiermee nu slechts 0,3 kilometer boven de rest van Nederland. Dit is een opmerkelijke ontwikkeling aangezien mensen in de randstad veelal dichterbij hun werk wonen dan in regio's daarbuiten. Er valt weinig verschil waar te nemen tussen gemeentes met veel en weinig werkgelegenheid. Voor beide groepen is de woon-werk afstand de afgelopen jaren afgenomen met ongeveer 5 % (6 % voor gemeentes met weinig werkgelegenheid) (CBS, 2021a).

In regio Twente is echter een opvallend verschil zichtbaar. In 2016 viel Twente landelijk onder de top laagste woon-werk afstanden (CBS, 2018). Ook in 2019 was zichtbaar dat gemeentes met de laagste woon-werk afstanden zich in Twente bevinden, met gemeentes als Tubbergen (18,3 kilometer), Borne (19 kilometer) en Rijssen-Holtten (19 kilometer). Dit regionale verschil valt vooral te verklaren door het dichte stedennetwerk van Twente waarin woon- en werk locaties zich veelal in dezelfde regio bevinden. Een goed voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld Enschede, de tweede grootste stad van Overijssel qua aantal banen. In Enschede wordt in totaal 89 % van de banen ingevuld door inwoners van de provincie Overijssel zelf, terwijl dit voor Zwolle slechts 69 % is (de stad met het grootste aantal banen in Overijssel) (CBS, 2021a). In lijn met de geformuleerde ambitie in de omgevingsvisie van 2017 versterken grotere en kleinere steden elkaar onderling in de regio Twente.

Openbaar vervoer

Overijssel werkt aan goede bereikbaarheid en betaalbaar, comfortabel en duurzaam reizen per trein en (buurt)bus. De provincie Overijssel kent een uitgebreid bus- en spoornetwerk met zowel landelijke als regionale verbindingen. Blauwnet verzorgt de treindiensten die in opdracht van de [provincie Overijssel](#) gereden worden. Station Zwolle is het drukste station van de provincie, met ongeveer 65.000 bezoekers per dag.

Gemeentes met een Intercitystation (met name Deventer en Zwolle) kennen een afname in de woon-werk afstand van 5 %. Echter valt hierbij wel op dat de gemiddelde afstanden bij deze gemeente hoger liggen dan de rest van Overijssel met een gemiddelde van 25,7 kilometer. Een logische verklaring hiervoor is de goede verbinding van deze steden middels het OV-, en verkeersnetwerk met andere landsdelen. Hierdoor is het voor inwoners mogelijk om een grotere afstand af te leggen voor woon-werkverkeer dan in landelijkere gebieden (CBS, 2021b).

In 2019 werd in de provincie Overijssel 13 % van alle reizigerskilometers met het openbaar vervoer afgelegd. Dit percentage ligt net wat hoger dan het Nederlands gemiddelde van 11 % (CBS, 2021b). Een verklaring hiervoor is de goede nabijheid van treinstations in de provincie Overijssel. Ten opzichte van het Nederlands gemiddelde van 51,5 %, woont 59,4 % van de Overijsselaren in de nabijheid van een station, dat wil zeggen binnen maximaal 2 kilometer afstand van een gewoon station en maximaal 3 kilometer afstand tot een Intercitystation) (PBL /CROW, 2018). Gemeentes Ommen en Steenwijkerland vallen anderzijds op, met een respectievelijke woon-werk afstand van 26,9 en 31,9 kilometer. Een mogelijke verklaring hiervoor is de grote

omvang van deze gemeentes waardoor men ook grotere afstanden moet afleggen voor woon-werkverkeer (PBL/CROW, 2018).

In tegenstelling tot de goede dekking van treinstations in de provincie Overijssel ligt de bereikbaarheid van het busvervoer lager dan het Nederlands gemiddelde. In totaal heeft 18 % van Overijsselaren geen bushalte in de buurt (landelijk gezien is dit 11,8 %). Zichtbaar is ook hier dat inwoners van gemeentes met een lage dekkingsgraad, en een lage frequentie van busvervoer gemiddeld langere woon-werk afstanden afleggen (PBL/CROW, 2018).

(Elektrische) fiets

Diverse maatschappelijke en technologische ontwikkelingen hebben er voor gezorgd dat de (elektrische) fiets steeds meer aan populariteit wint, ook als vervoersmiddel voor het woon-werkverkeer binnen en van en naar de economische kerngebieden. Op diverse locaties, waaronder de trein- en busstations, kan een elektrische fiets de overstap vergemakkelijken omdat de elektrische fiets als voor- en natransport voor langere afstanden en aanvullend op openbaar vervoer gebruikt wordt. Het bevorderen van het fietsgebruik draagt bij aan meerdere provinciale beleidsinvalshoeken: bereikbaarheid, gezond leefmilieu, veiligheid, openbaar vervoer, energie en vrijetijdseconomie. In 2017 werd 37 % van het totale aantal verplaatsingen tot 15 kilometer met de (elektrische) fiets gedaan. Van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer werd in 2018 44 % met de fiets gedaan¹. De provincie stimuleert het gebruik van de elektrische fiets met verschillende projecten, een voorbeeld hiervan is het fietsmaatjes project dat in 2019 is uitgevoerd. Bij deze aanpak werden werkgevers actief betrokken om het gebruik van de fiets te stimuleren bij woon-werkverkeer².

Files

Van grote invloed op het aantal banen dat te bereiken is binnen een uur is de toenemende druk op de wegen. Het wegennet van de provincie Overijssel staat onder druk. Verkeer en dagelijkse verplaatsingen nemen toe, en de schaarse ruimte zorgt voor knelpunten in het verkeer. Enkele voorbeelden van knelpunten op de provinciale wegen zijn de N749 tussen Wierden en Vriezenveen, de N348 tussen Raalte en Ommen en de N340, N48 en N377 die het oosten van Overijssel met Zwolle, Ommen en Hardenberg verbinden³. Het is vooral de drukte op de weg die zorgt voor files. Van alle files staat 87 % in de ochtend- of avondspits. Het aantal files in de spits nam in 2019 met 19 % toe (Rijkswaterstaat, 2019). Er staan in de aankomende jaren diverse wegenprojecten op de kalender om de knelpunten te verminderen en zo de bereikbaarheid van de provincie te verbeteren.

Pendelen

In totaal waren er in 2019 circa 567.200 banen in Overijssel (CBS, 2020⁴). Van deze banen wordt 80,8 % ingevuld door inwoners van de provincie Overijssel zelf. Een groot gedeelte van pendelaars buiten de provincie is woonachtig in de naastgelegen provincies van Gelderland (41.000 banen) en Drenthe (27.700 banen). De gemeente Deventer en Zwolle kennen het grootste aantal pendelaars van buiten de provincie, met procentueel 40,1 % en 31,1 % van het totaal aantal werknemers wat woonachtig is buiten de provincie. Voor Zwolle is het grootste deel hiervan afkomstig uit de provincie Drenthe en Flevoland, en voor Deventer zijn dit pendelaars uit Gelderland en Zuid-Holland. Het hoge aantal pendelaars in deze steden is deels te verklaren aan de hand van de goede verbinding van deze met de rest van Nederland middels bijvoorbeeld de intercitystations (CBS, 2020).

Nabijheid

Als laatste is de nabijheid van arbeidsplaatsen ook in kaart gebracht. De indicator geeft de nabijheid van arbeidsplaatsen weer door het aantal banen wat binnen een acceptabele hemelsbrede afstand van de woonlocatie ligt te berekenen (PBL, 2020). Afbeelding 1.2 geeft een vergelijking van de nabijheid van arbeidsplaatsen tussen 1996 en 2018 weer.

¹ Deze cijfers gaan niet uitsluitend over woon-werkverkeer, maar over het totale aantal verplaatsingen. Woon-werkverkeer is hier een onderdeel van.

² [Fietsmaatjes pdf.pdf \(verkeerskunde.nl\)](#).

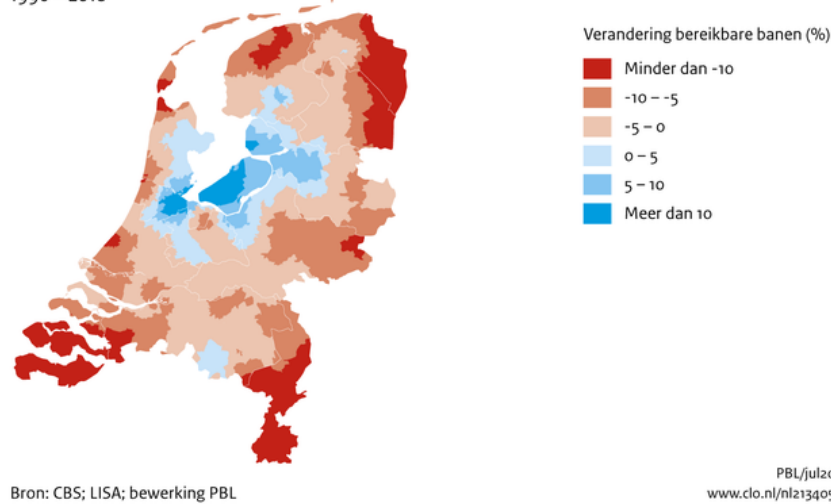
³ [Wegenprojecten - Provincie Overijssel](#).

⁴ Exclusief banen ingevuld door werknemers woonachtig in het buitenland.

Afbeelding 1.2 Nabijheid van Nederlandse arbeidsplaatsen (PBL, 2020)

Verandering nabijheid van arbeidsplaatsen

1996 – 2018



Landelijk gezien is de nabijheid van banen in veel gebieden gedaald. Vooral in grensstreken zoals Noord-Friesland, Oost-Groningen, Limburg en Zeeland is een daling van de nabijheid van arbeidsplekken waarneembaar. Het is hierbij belangrijk om te benoemen dat banen in het buitenland niet zijn meegerekend in deze analyse. Dit betreft echter een klein percentage van het totaal aantal banen (<2 %) (Rijkswaterstaat, 2021). In de provincie Overijssel is ook een daling in de nabijheid van banen rond de gemeentes Dinkelland en Losser zichtbaar. Er zijn echter ook een aantal regio's in Nederland waar de nabijheid van arbeidsplaatsen is toegenomen. Vooral in Amsterdam, de provincie Flevoland en de regio Zwolle is een toename van de nabijheid waar te nemen. Deze toename komt overeen met de daling van de woon-werk afstand zoals hierboven beschreven, mogelijk toe te schrijven aan de Hanzelijn.

Conclusie

Het aantal banen dat binnen een uur reistijd kan worden bereikt is overwegend goed. De woon-werk afstand is de afgelopen jaren voor zowel de provincie als geheel als voor de meeste gemeentes afgenomen. Landelijk gezien staat de provincie Overijssel er overwegend goed voor, met woon-werk afstanden rond het landelijk gemiddelde. Daarnaast ligt de verandering van de nabijheid van arbeidsplaatsen in Overijssel ook rond het landelijk gemiddelde, waarbij in de regio Zwolle zelf een toename van de nabijheid was. Echter is er nog wel ruimte voor verbetering, vooral voor het verbeteren van files op de weg, en het verbeteren van de bereikbaarheid van het busvervoer. Ook woont ruim de helft van de automobilisten nu op een fietsbare afstand van minder dan 15 kilometer van het werk, maar kiezen zij wel voor de auto in plaats van de fiets.

Tabel 1.4 Waardering van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie
bereikbaarheid	optimale verbinding tussen stedelijke netwerken en andere netwerken, waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen	het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden	overwegend goed

1.1.3 Autonome ontwikkeling

COVID-19

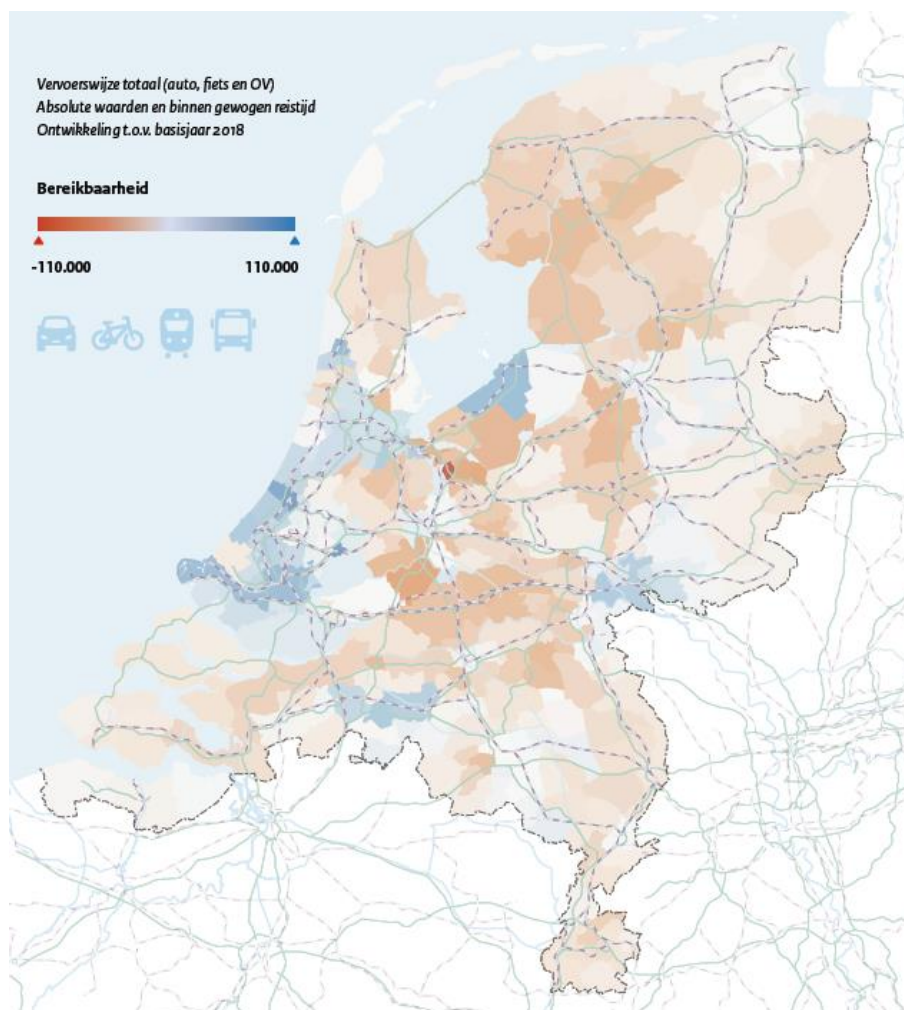
De coronacrisis en de contactbeperkende maatregelen in 2020 en 2021 hebben een groot effect op de mobiliteit. De structurele effecten hiervan op de mobiliteit zijn nog grotendeels onzeker. De crisis kan tot blijvende veranderingen in mobiliteit leiden. In de eerste 3 kwartalen van 2020 is het verkeersvolume op het hoofdwegennet bijvoorbeeld met circa 17 % afgenomen dan over dezelfde kwartalen van 2019. Daarnaast viel een halvering waar te nemen van het treingebbruik bij NS in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor (IenW, 2020).

Er wordt verwacht dat het aantal vervoersbewegingen na de coronacrisis weer toe neemt. Echter wordt er wel rekening gehouden met langetermijneffecten. Om zicht te krijgen op de effecten van onzekere ontwikkelingen op de mobiliteit, zijn er verschillende prognoses uitgewerkt. Er wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een toename van het thuiswerken welke mogelijk leidt tot een afname in de verkeersdruk (Rijkswaterstaat, 2021). Het is nog niet te zeggen wat daarin de trend is.

Bereikbaarheid

De kaart in afbeelding 1.3 geeft een prognose voor het aantal te bereiken banen binnen een acceptabele reistijd in 2040 weer (er is gebruik gemaakt van de prognose hoog). De acceptabele reisafstand is berekend op basis van de gemiddeld geaccepteerde reistijd van Nederlanders (Rijkswaterstaat, 2021). De kleuren geven de ontwikkeling van de bereikbaarheid weer tussen de periode 2018-2040.

Afbeelding 1.3 Prognose van de bereikbaarheid van Nederlandse banen in 2040 (IMA, 2021)



Op Deventer en Zwolle na heeft de gehele provincie een lagere bereikbaarheid dan het landelijk gemiddelde. De grootste oorzaak van de toename van bereikbaarheid in deze steden is het stijgende aantal banen. Anderzijds wordt de verwachte afname van de bereikbaarheid in de rest van Overijssel veroorzaakt door afname van het aantal banen. Daarnaast is zichtbaar dat gebieden nabij het spoor in Twente een hogere mobiliteit hebben dan de rest van Overijssel. De verwachting is dat de bereikbaarheid tussen Apeldoorn en Zwolle afneemt door toenemende reistijden, als gevolg van toenemende druk op het onderliggende wegennetwerk (Rijkswaterstaat, 2021).

Openbaar vervoer

Als gevolg van de recente coronacrisis wordt verwacht dat het tot minimaal 2025 duurt voordat het gebruik van het openbaar vervoer weer gelijk is aan dat van 2019. Er wordt verwacht dat gebruikers van het openbaar vervoer zullen kiezen voor een ander vervoersmiddel zoals bijvoorbeeld de auto of de (e-)fiets (IenW, 2020). Door een verwachte toename van banen in de grote steden neemt het gebruik van het openbaar vervoer op lange termijn (tot 2040) toe en stijgt ook de bereikbaarheid van het aantal banen in de stad. In de grensstreken kan de provincie Overijssel het gebruik van openbaar vervoer versterken door betere internationale verbindingen met Duitsland (Rijkswaterstaat, 2021). Het gebruik van busvervoer krimpt echter de afgelopen jaren in Overijssel, en blijft dit in de autonome ontwikkeling ook doen als gevolg van een lage dekkingsgraad, en een lage frequentie van busvervoer. Hierdoor is de verwachting dat het gebruik van het openbaar vervoer in gemeentes zonder intercitystation waarschijnlijk verder afneemt, en de bereikbaarheid daarmee daalt. Het OV-netwerk in de regio Zwolle kampt echter met capaciteitsproblemen, welk in de toekomst in meer steden zal optreden in vooral de spits (Rijkswaterstaat, 2021).

Conclusie

Op basis van de bovenstaande prognoses kan worden gesteld dat de bereikbaarheid van het aantal banen in de provincie Overijssel in de autonome ontwikkeling redelijk is. Evenals in veel andere gebieden in Nederland neemt de bereikbaarheid in met name landelijke gebieden af. De voornaamste oorzaak van deze afname is de daling van het totaal aantal banen (in met name rurale gebieden), waardoor er niet zozeer meer reizen worden gemaakt, maar vooral langere reizen. Hierdoor zijn in veel rurale gebieden van Overijssel minder banen te bereiken binnen een uur reistijd. In sommige steden valt echter een kleine toename van bereikbaarheid waar te nemen. Naar verwachting zal het totale gebruik van het openbaar vervoer op lange termijn toenemen. Deze toename zal vooral afkomstig zijn uit een toename van het aantal treinreizigers. Het aantal busreizigers neemt naar verwachting af waardoor vooral rurale gemeenten een afname in bereikbaarheid kunnen verwachten.

Tabel 1.5 Waardering van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling
bereikbaarheid	optimale verbinding tussen stedelijke netwerken en andere netwerken, waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen	het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden	overwegend goed	redelijk

1.2 Vestigingslocaties

Voor het aspect vestigingslocaties is allereerst gebruik gemaakt van een overzicht van het totaal aantal vestigingen in de provincie Overijssel van het CBS in 2019. Vervolgens zijn de vestigingslocaties opgedeeld in: bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkellocaties.

Voor **bedrijventerreinen** zijn gegevens gebruikt van de rapportage Toekomstvaste Bedrijventerreinen Overijssel (bureau Buiten, 2020). In dit rapport is de huidige, en toekomstige staat van bedrijventerreinen in Overijssel uiteengezet aan de hand van een analyse over 170 bedrijfsterreinen. Deze bedrijfsterreinen zijn vervolgens beoordeeld aan de hand van 97 indicatoren ingaand op bijvoorbeeld duurzaamheid, sociaaleconomisch- en fysiek-ruimtelijke thema's. Als toevoeging hierop is gebruik gemaakt van een prognose op bedrijventerreinen van Stec groep, en prognoses opgesteld door Panteia, ingaand op de logistieke sector.

De huidige staat van **kantoorlocaties** is beoordeeld door gegevens van de Nederlandse Vereniging Makelaars (NVM). NVM brengt jaarlijks verslag uit van de ontwikkelingen in vastgoed, met daarin een terugblik over de afgelopen 10 jaar. Deze gegevens zijn aangevuld met een verdiepend inzicht gemaakt door Buck Consultants International (BCI), wat dieper ingaat op ontwikkelingen van de kantorenmarkt in de regio Twente.

Winkellocaties worden besproken door middel van 3 bronnen. Allereerst is het commercieel vastgoed rapport van NVM geraadpleegd om inzicht te geven in de recente ontwikkelingen en het totale aanbod van de Overijsselse winkelmarkt in 2019. Daarnaast is gebruik gemaakt van verdiepende gegevens van koopstroomcijfers in Oost-Nederland vanuit het koopstroomonderzoek van I&O Research. Het koopstroomonderzoek biedt gegevens voor winkellocaties per gemeente en per sector. Als laatste zijn gebundelde gegevens van Het PBL geraadpleegd voor een overzicht van winkelleegstand in de provincie Overijssel.

Afsluitend zijn de autonome ontwikkeling van de vestigingslocaties in de provincie Overijssel in kaart gebracht. Hiervoor zijn prognoses van Bureau BUITEN en Stec groep gecombineerd met prognoses van ABN AMBO (consumentenonderzoek) en het PBL (kantoraanbod).

COVID-19

De gebruikte gegevens voor de huidige situatie zijn gebaseerd op gegevens afkomstig uit jaren voor de coronacrisis. Er is hiervoor gekozen omdat de contactbeperkende maatregelen mogelijk een effect hebben op vestigingslocaties. Het is nog onzeker of de crisis leidt tot structurele veranderingen in vestigingslocaties. In paragraaf 1.2.3 wordt verder ingegaan op mogelijke effecten van de crisis die kunnen leiden tot autonome ontwikkelingen voor het aspect vestigingslocaties. Er is gebruik gemaakt van prognoses van Bureau BUITEN, TNO en Q&A.

Tabel 1.6 Criterium areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren

Aspect	Doel	Criterium	Databron
vestigingslocaties	vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden	areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren	Vestigingen van bedrijven: bedrijfstak, gemeente (CBS, 2021) Toekomstvaste Bedrijventerreinen (Bureau BUITEN, 2020) Ruimte voor economische groei in Overijssel (Stec groep, 2019) Logistieke monitor Overijssel (Panteia, 2020) Commercieel vastgoed 2020 (NVM, 2020) Kantorenmarkt Twente (BCI, 2021) Koopstromen Oost-Nederland 2019 (I&O research, 2020) Leegstand van winkels 2004-2018, (2019, PBL)

Aspect	Doel	Criterium	Databron
			Winkel van de toekomst (ABN AMRO, 2020)
			De toekomst van Kantoren (PBL, 2017)
			De impact van de COVID-19 Pandemie op werknemers (TNO, 2021)
			Retail Postcorona Impactanalyse (Q&A, 2020)

1.2.1 Huidig beleid

De provincie Overijssel ambieert een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden voor een kennisintensieve maakindustrie, MKB en logistiek, maar ook voor topsectoren, ondernemingen, startups en zzp'ers.

Het vestigingsbeleid van de provincie richt zich op de ontwikkeling van vitale werklocaties die zowel kwantitatief als kwalitatief aansluiten bij de veranderende vraag van het bedrijfsleven. Hierbij gelden generieke beleidskeuzes:

- 1 concentratiebeleid;
- 2 bovenlokale afstemming;
- 3 zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Bedrijventerreinen

De provincie hanteert een concentratiebeleid voor de bedrijventerreinen in de provincie Overijssel. Het beleid is vooral gericht op een concentratie van (boven)regionale bedrijvigheid om zodoende zuinig en zorgvuldig om te gaan met het ruimtegebruik. Door deze aanpak beoogt de provincie de huidige mismatch tussen vraag en aanbod in balans te brengen, en een kwalitatief goed vestigingsklimaat te faciliteren. Voor de uitvoering van dit beleid maakt de provincie gebruik van regionale programmeringen, waarbij gezamenlijk met gemeentes en marktpartijen invulling wordt gegeven aan flexibele maatwerkoplossingen die inspelen op economische ontwikkelingen ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Daarnaast beoogt de provincie gerichte duurzame groei voor de logistieke bedrijvigheid. Om deze groei te faciliteren onderscheidt de provincie 2 hotspots (Twente en Zwolle-Kampen). Nieuwe logistieke bedrijvigheden dienen gevestigd te worden in deze hotspots welke bij voorkeur multimodaal ontsloten worden. Door clustering van logistieke bedrijvigheden kan gezamenlijk geprofiteerd worden van agglomeratie effecten, en wordt de impact op de natuur beperkt tot een klein gebied. De provincie werkt nauw samen met de logistieke sector via de Strategische Logistieke Alliantie Overijssel om Overijssel (inter)nationaal op kaart te zetten ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Kantorenmarkt

De provincie staat de ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties niet toe. Dit om het huidige overaanbod terug te dringen. Daarnaast stimuleert de provincie de transitie van bestaande leegstaande kantoorpanden ten behoeve van andere functies. Dit wordt bereikt door middel van bijvoorbeeld de Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO) welk door van gerichte investeringen in gebiedsontwikkelingen de kantoorleegstand dient terug te dringen ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Winkelmarkt

Met de ondertekening van een eigen provinciale retail deal ondersteunt de provincie de inzet op goed functionerende binnensteden met een vitaal en compact winkelgebied en vermindering van de leegstand. De provincie stuurt op concentratie van detailhandel in kernwinkelgebieden. Daarom is vestiging van detailhandel buiten de bestaande kernwinkelgebieden alleen bij uitzondering en onder voorwaarden toegestaan. Onder kernwinkelgebieden vallen niet alleen de winkelgebieden in binnensteden en dorpscentra, maar ook de wijkwinkelcentra die meer voorzien in de dagelijkse behoeften ([provincie Overijssel, 2017](#)).

Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord 'Samen bouwen aan Overijssel' is een krachtige economie als 1 van de 7 hoofdpogaven benoemd. Voor een krachtige economie zijn sterke bedrijven nodig. Die slim en schoon zijn, ook in tijden met minder economische groei of een krimpende arbeidsmarkt. De uitdaging voor bedrijven is om tijdig in te spelen op de snelle technologische ontwikkelingen en maatschappelijke opgaven gericht op onder andere duurzame energie en hergebruik van grondstoffen. Dat kan alleen als bedrijven zich blijven vernieuwen en voldoende en goed opgeleide vakmensen in dienst hebben.

De provincie Overijssel stimuleert en ondersteunt MKB-bedrijven om te blijven vernieuwen en te investeren in digitalisering, innovatie en duurzaamheid. Hiermee vergroten ondernemers hun (arbeids)productiviteit, efficiëntie en afzetmarkt. Dat verbetert de concurrentiekracht van ondernemers ([provincie Overijssel, 2019](#)).

1.2.2 Huidige situatie

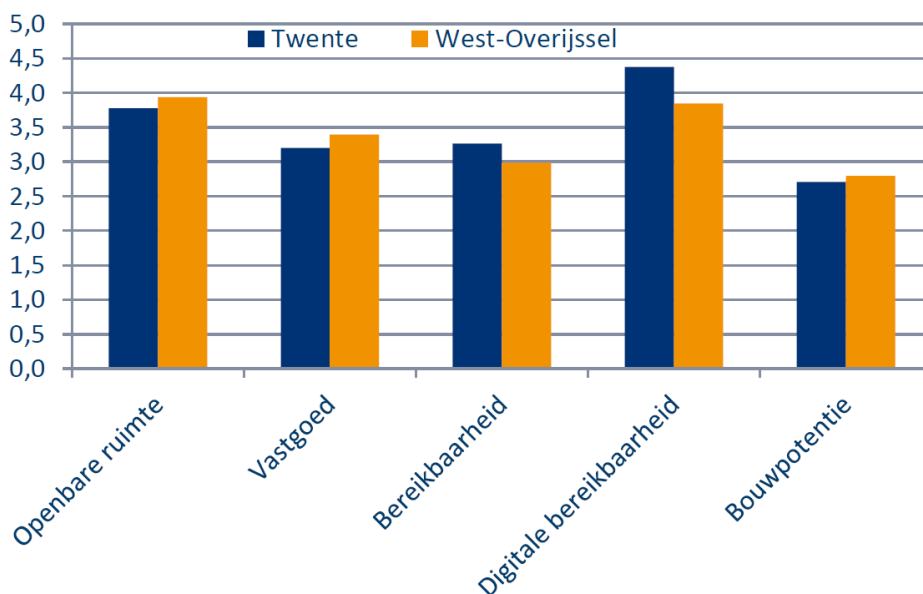
Algemeen

In 2019 kende de provincie Overijssel circa 100.000 bedrijfsvestigingen, dit is 6,1 % van het totaal aantal bedrijfsvestigingen in Nederland. Het grootste gedeelte van deze bedrijven is gevestigd in de grote steden. Enschede is koploper met meer dan 11.000 bedrijfsvestigingen, waarna Zwolle volgt met meer dan 10.000 bedrijfsvestigingen. In vergelijking met 2014 is het aantal vestigingen in de provincie met 17 % toegenomen, dit ligt net wat onder het Nederlands gemiddelde, wat rond de 20 % ligt (CBS, 2021).

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen hebben een belangrijke rol in de economie van de provincie Overijssel met circa 184.000 banen, wat neerkomt op ongeveer 30 % van het totale aantal banen in Overijssel. In opdracht van de provincie heeft Bureau BUITEN onderzoek gedaan naar 170 terreinen. In totaal namen deze 5.476 netto hectare in beslag, waarvan 46 % zich in West-Overijssel bevindt en 54 % in Twente. Afbeelding 1.4 geeft een overzicht van de fysiek-ruimtelijke kwaliteiten van bedrijventerreinen in de provincie Overijssel (Bureau BUITEN, 2020). Deze indicatoren zijn ook bepalend voor het vestigingsklimaat in de provincie.

Afbeelding 1.4 Beoordeling van bedrijventerreinen in de provincie Overijssel (Bureau BUITEN, 2020)



Met uitzondering op het thema bouwpotentie, scoren alle criteria goed in beide regio's van Overijssel. Vooral opvallend is de hoge score van digitale bereikbaarheid. Een van de belangrijkste redenen hiervoor is de in hoge mate aanwezige glasvezel verbindingen in de Overijsselse bedrijvenparken. In de regio Twente

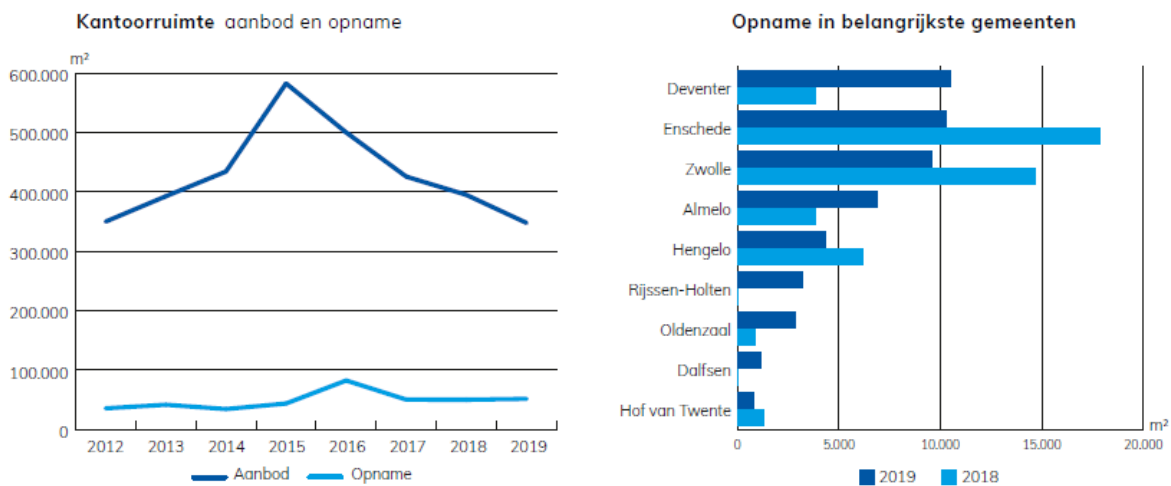
beschikt bijna 70 % van de bedrijventerreinen over een glasvezelverbinding. Dit komt overeen met de kenmerkende hightech industrie die zich vooral in Twente focust, dit is onder meer te verklaren door de aanwezigheid van de Universiteit Twente, en het naast gelegen kennispark (Stec groep, 2019). In West-Overijssel ligt dit percentage lager, namelijk op 43 % (Bureau BUITEN, 2020). Door de aanwezigheid van deze verbindingen is een groot deel van de bedrijvenparken toekomstbestendig, en worden bedrijven gestimuleerd om zich in deze gebieden te vestigen.

Een groeiende sector binnen bedrijventerreinen is de logistieke sector. De logistieke sector heeft in totaal een aandeel van 3 % van de totale werkgelegenheid in Overijssel. De logistieke sector blijft hiermee net wat achter op het landelijk gemiddelde van 3,2 % (Panteia, 2020). Circa 23 % van de logistieke bedrijven in Overijssel overwoog in 2015 om uit te breiden, of te verhuizen naar een grotere locatie. Ondernemers in Overijssel waarderen de vestigingsplaatsfactoren zoals bereikbaarheid, prijs van het vastgoed en uitbreidingsmogelijkheden van de huidige locatie positief. Naar verwachting neemt de Overijsselse logistieke sector met circa 284 tot 442 hectare toe in de periode 2015-2024 (Panteia, 2020).

Kantorenmarkt

Sinds 2014 kent Overijssel een achteruitgang in het aanbod van kantoorruimtes. In 2014 was het totale aanbod kantoorruimte bijna 600.000 m², terwijl het aanbod in 2019 nog ongeveer 450.000 m² betrof. Regionaal zijn er verschillen. Zo is het kantooraanbod in Almelo en Hengelo toegenomen terwijl in Enschede en Zwolle juist een terugloop in het aanbod viel waar te nemen (NVM, 2020). De toename van het kantooraanbod in Almelo en Hengelo is van geringe aard, en in de regio Twente zijn vooral ontwikkelingen zichtbaar in bestaande kantorenvoorraad. In deze regio is daardoor dan ook sprake van een kleine terugloop in de leegstand (BCI, 2019). Zwolle blijft echter wel de gemeente met het hoogste absolute aantal vierkante meters in kantoorruimte (NVM, 2020). Afbeelding 1.5 geeft een overzicht van de recente ontwikkelingen in het kantooraanbod tussen 2012 en 2019 in de provincie Overijssel.

Afbeelding 1.5 Ontwikkelingen in de Overijsselse kantorenmarkt (NVM, 2020)

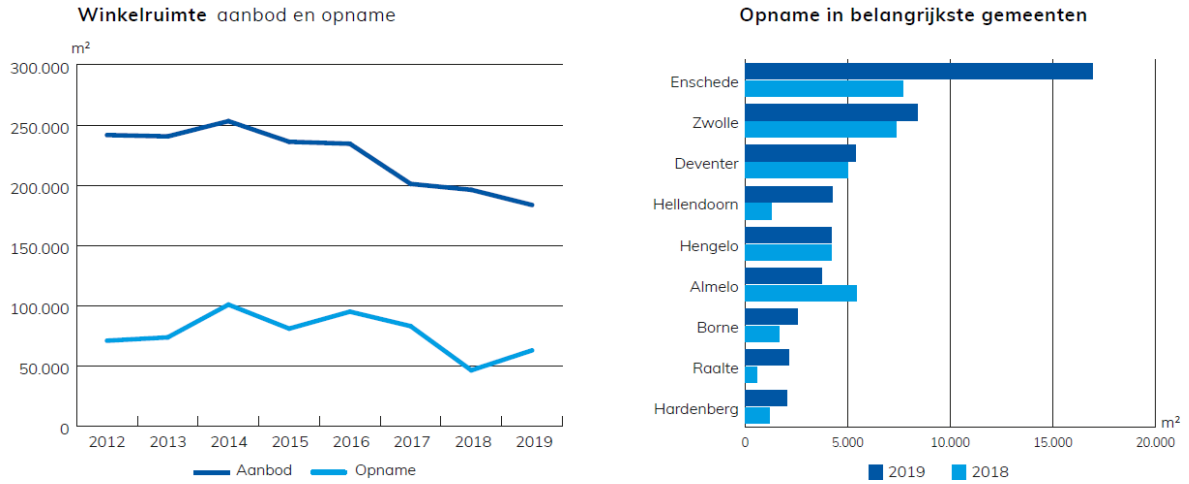


Winkelmarkt

In bijna elk type winkelgebied in de provincie Overijssel zijn winkels in de afgelopen jaren groter geworden. Winkels zoals supermarkten en andere dagelijkse levensbehoeften kennen de grootste schaalvergroting met een groei van 6 % tussen 2015 en 2019 (I&O Research, 2020). Buiten deze schaalvergroting is in vrijwel alle gemeentes in de provincie het aanbod van winkelruimte de afgelopen jaren gedaald. Na een aantal jaar van stagnatie in opname van winkelruimtes was echter een kleine groei te zien. Dit was vooral het gevolg van enkele grote winkelopnames in bijvoorbeeld Zwolle en Enschede. Op deze opnames na is op provinciaal niveau vooral een toenemende trend van leegstand zichtbaar als gevolg van weinig vraag naar winkelruimtes (NVM, 2020). Alhoewel het totaal aantal detailwinkels afneemt is er in de provincie Overijssel (evenals voor

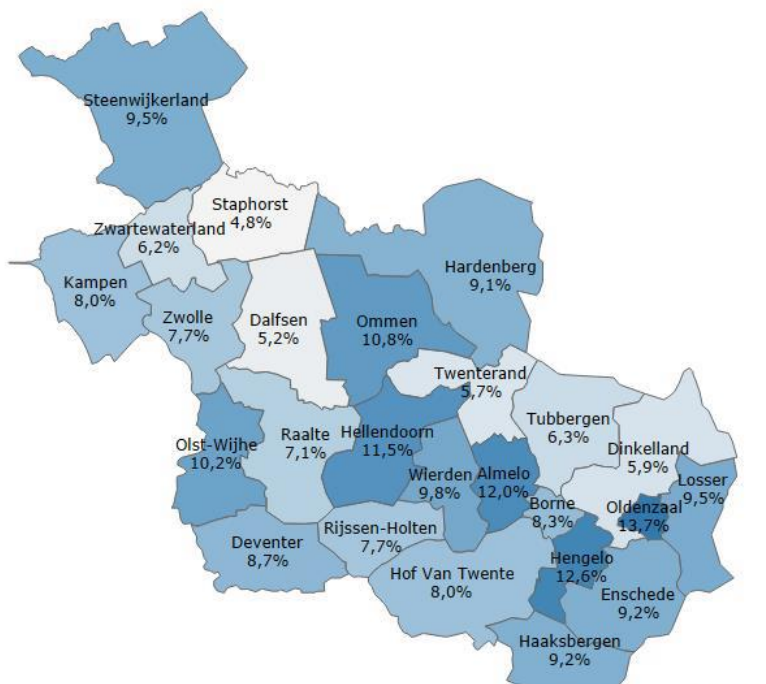
geheel Nederland) juist sprake van een toename in het aantal leisure verkooppunten (horeca, cultuur en ontspanning) (I&O Research, 2020). Afbeelding 1.6 geeft de ontwikkelingen in de Overijsselse winkelmarkt weer.

Afbeelding 1.6 Ontwikkelingen in de Overijsselse winkelruimtemarkt (NVM, 2020)



Zowel landelijk als provinciaal is in de afgelopen jaren een schommeling zichtbaar in de leegstand van winkels. Tot 2015 was een toename van de leegstand zichtbaar, waarna de leegstand tot 2019 is teruggelopen. Op gemeentelijk niveau vallen er redelijk grote verschillen waar te nemen in de winkelleegstand. Gemeentes Staphorst (4,8 %), Dalfsen (5,2 %) en Twenteland (5,7 %) hebben een opvallend laag leegstandspercentage ten opzichte van de rest van de provincie. Anderzijds vallen gemeente Almelo (12 %), Hengelo (12,6 %) en Oldenzaal (13,8 %) op met redelijk hoge leegstanden (PBL, 2020). Afbeelding 1.7 geeft een de procentuele leegstand per gemeente weer.

Afbeelding 1.7 Procentuele winkelleegstand per gemeente



De hierboven beschreven verhoging van leegstand is gekoppeld aan een aantal factoren. Allereest is er een landelijke trend zichtbaar dat er steeds meer winkels sluiten. In 2019 is het grootste aantal winkels gesloten sinds 2004, het begin van de metingen. Het grootste deel van de winkelsluitingen komt voor rekening van kleine(re) zelfstandige winkeliers met een niet-dagelijks winkelaanbod. Daarnaast is een grote landelijke groei zichtbaar voor online aankopen. In 2019 werd 21 % van de niet-dagelijkse bestedingen in Oost-Nederland online gedaan, een verdubbeling ten opzichte van 2015. Het gevolg hiervan is dat veel vooral kleine ondernemingen niet meer rendabel zijn, en daardoor uit het straatbeeld verdwijnen (I&O Research, 2020).

Conclusie

Het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties wordt in de huidige situatie als matig beoordeeld. Het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties voor de sectoren winkels en kantoren neemt af. Voor de sector bedrijven is de verwachting dat de Overijsselse logistieke sector met circa 284 tot 442 hectare toeneemt in de periode 2015-2024. Daarnaast scoren de Overijsselse bedrijvenlocaties gemiddeld goed op digitale bereikbaarheid. Ondanks enkele regionale verschillen is het provinciale beeld een achteruitgang van vooral het areaal voor vestigingslocaties voor bedrijven, winkels en kantoren. Dit heeft impact op de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat.

Tabel 1.7 Waardering van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie
vestigingslocaties	vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden	areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren	matig

1.2.3 Autonome ontwikkeling

COVID-19

De coronacrisis heeft een grote impact op zowel de nationale als de Overijsselse economie. De prognose is dat regionaal grote verschillen ontstaan als gevolg van de crisis. Regio's met veel horeca, toerisme en industrie zullen overwegend de grootste impact ervaren. Doordat in Overijssel relatief minder van deze sectoren aanwezig zijn is de verwachting dat de impact lager is dan voor de rest van Nederland. Alhoewel andere sectoren minder hard geraakt zullen worden, valt in elke sector een krimp te verwachten (Bureau BUITEN, 2020). Afbeelding 1.8 geeft een overzicht van de landelijke prognose, met daarnaast het aantal banen per sector in Overijssel.

Afbeelding 1.8 Landelijke prognose toegevoegde waarde 2020, 2021 en aandeel sectoren bedrijventerreinen Overijssel (Rabobank, 2020)

Sector	Sectorprognose Rabobank		Aandeel sector op bedrijventerreinen In Overijssel	
	2020	2021	Banen	TW
Landbouw en visserij	-4%	2%	0,6%	0,4%
Industrie en nutsbedrijven	-10%	5%	32,1%	40,0%
Bouw	-5%	-3%	10,4%	9,3%
Groothandel en detailhandel	-7%	7%	22,3%	18,9%
Vervoer en opslag	-5%	2%	10,1%	8,7%
Horeca	-41%	32%	1,0%	0,5%
ICT	-9%	4%	2,6%	3,0%
Financiële dienstverlening	-5%	3%	1,3%	2,7%
Zakelijke dienstverlening	-5%	3%	13,6%	12,2%
Openbaar bestuur	-	-	0,8%	0,9%
Onderwijs	-2%	0%	0,7%	0,6%
Zorg	-3%	5%	3,1%	2,1%
Overige dienstverlening	-13%	7%	1,5%	0,8%
Totaal	-7%	5%	100,0%	100,0%

Door de hoge mate van onduidelijkheid rondom de coronacrisis is het onmogelijk om een prognose te maken op de lange termijn. Op basis van bovenstaande cijfers kan echter een daling in de vraag naar vestigingslocaties worden verwacht in vrijwel alle sectoren. Vooral in de non-food winkelsector wordt een groot aantal sluitingen verwacht (Q&A, 2020). Naast dat de coronacrisis een grote impact heeft op het winkelaanbod, valt er ook een verschuiving te verwachten in de vraag naar kantoren, doordat er meer thuis gewerkt wordt in de toekomst (TNO, 2021).

Bedrijventerreinen

Er zijn veel grote ontwikkelingen gaande op het gebied van bedrijven terreinen. Door technologische ontwikkelingen verandert de vraag naar bedrijventerreinen, en de daaraan aangekoppelde faciliteiten. De zogenoemde 'next economy' omvat een aantal (maatschappelijke) ontwikkelingen die hier op betrekking hebben. Uit onderzoek van Stec groep is gebleken dat de volgende ontwikkelingen de grootste impact op de bedrijventerreinen in Overijssel hebben:

- duurzaamheid & energietransitie;
- circulaire economie;
- automatisering & robotisering;
- smart industry & smart logistics;
- e-commerce.

Als gevolg van de bovenstaande ontwikkelingen en ontwikkelingen in de Overijsselse werkgelegenheid is de verwachting dat de vraag naar bedrijventerreinen in geheel Overijssel toeneemt. Dit duidt op een gezond vestigingsklimaat. In de regio Twente wordt een toename van 241 hectare verwacht, en in de regio West-Overijssel een toename van 285 hectare in de periode 2019-2030. In het kader van een toenemende trend van online aankopen is de verwachting dat er vooral behoefte is aan bedrijventreinen voor grote logistieke vestigingen. Wanneer de verwachte vraag wordt afgezet tegen het verwachte aanbod naar bedrijventerrein blijkt echter dat er sprake is van een overaanbod. Voor de regio Twente is dit circa 103 hectare, en voor West-Overijssel circa 285 hectare (Stec groep, 2019).

Kantorenmarkt

Naar verwachting neemt de vraag naar kantoorruimte in geheel Nederland in de toekomst af. Dit komt vooral door maatschappelijke veranderingen zoals Het Nieuwe Werken (Werken zonder vaste werkplek). In de provincie Overijssel wordt een terugloop in de kantoorbehoefte verwacht van 6 tot 31 % (PBL, 2017). Dit

gekoppeld aan de huidige disbalans tussen vraag en aanbod leidt naar verwachting tot een toename in leegstand.

Winkelmarkt

Een landelijke autonome ontwikkeling die impact heeft op het areaal en kwaliteit van vestigingslocaties is de voorheen ook benoemde toename van online aankopen. In de gehele winkelbranche wordt een terugloop in het aantal fysieke bezoeken en aankopen verwacht. Vooral in de sport, elektronica en modebranche wordt een terugloop verwacht. Anderzijds wordt de kleinste terugloop van fysieke bezoeken verwacht bij supermarkten, bouwmarkten en drogisterijen (ABN AMRO, 2020).

Conclusie

Gelet op de autonome ontwikkelingen kan worden gesteld dat areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren er momenteel matig voorstaat. Het aantal vestigingen op bedrijfsterreinen en van kantoor, en winkelloccaties neemt af wat leidt tot een toename in leegstand in de provincie Overijssel. Dit heeft ook een negatief effect op het vestigingsklimaat in Overijssel. Om de kwaliteit van de vestigingen te behouden dient de provincie 'next economy' te faciliteren en het bestaande aanbod van vestigingslocaties te vernieuwen. Vooral in de regio West-Overijssel valt hier nog terreinwinst te behalen.

Tabel 1.8 Waardering van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling
vestigingslocaties	vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden	areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren	matig	matig

2 EFFECTBEOORDELING PERSPECTIEVEN

Dit hoofdstuk laat de effectbeoordeling van de 4 perspectieven zien. Paragraaf 2.1 beschrijft de effecten (kansen, risico's en kanttekeningen) per perspectief op de bereikbaarheid van het aantal banen. Paragraaf 2.2 gaat in op de effecten per perspectief op het areaal en kwaliteit van vestigingslocaties (vestigingsklimaat). Per criterium wordt afgesloten met een vergelijking van de perspectieven.

2.1 Het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden

2.1.1 Effecten per perspectief

Tabel 2.1 Het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden - perspectief 1: Geconcentreerd Overijssel

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
beperkte kans voor toename aantal banen binnen uur reistijd, want: <ol style="list-style-type: none"> door concentratiebeleid is er een groei van het aantal banen binnen grote steden en langs corridors (zie thema economische vitaliteit), zoals Hengelo, Enschede, Zwolle en Deventer; door inzet op compacte, aantrekkelijke steden nemen investeringen en ontwikkeling 	groot risico voor het ontstaan van een ruimtelijke tweedeling en toename woon-werk afstand in landelijk gebied door: <ol style="list-style-type: none"> afname aantal banen in landelijk gebied als gevolg van clustering ontwikkeling in grote steden; afname investeringen in mobiliteit (wegennet, OV (met name bus)) in landelijk gebied als gevolg van focus op verdere 	het OV-netwerk van Zwolle kampt in de uitgangssituatie al met capaciteitsproblemen. Systematische inzet op uitbreiding (in capaciteit en locaties) wegennetwerk en andere vormen van mobiliteit kan risico op congestie beperken. Maar het is onzeker of aanpassingen aan bestaand wegennet voldoende zijn en op tijd gereed zijn

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
<p>(OV)-bereikbaarheid in grote steden en corridors toe. Hierdoor neemt de reistijd binnen deze gebieden af;</p> <p>3 punt 1 en punt 2 heeft echter met name gevolgen voor inwoners van en rondom steden, waar in de referentiesituatie al goede bereikbaarheid van banen is. Knelpunten in landelijk gebied worden niet aangepakt en kans voor versterking verbinding kleine en grote kernen is beperkt in vergelijking met de referentiesituatie;</p> <p>4 inzet op verbetering internationale en nationale corridors. Hierdoor beperkte kans voor verbetering bereikbaarheid banen in Duitsland voor inwoners grensregio's. Ook zijn de banen in Overijssel beter bereikbaar voor pendelaas van buiten de provincie</p>	<p>verstedelijking, waardoor de reistijd groeit.</p> <p>Hierdoor is er in dit perspectief ook een risico voor het niet behalen van het doel ten aanzien van bereikbaarheid</p>	

Tabel 2.2 Het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden - perspectief 2: Zelfbewust Overijssel

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
<p>grote kans voor toename aantal banen binnen een uur reistijd, want:</p> <p>1 door concentratie is er een groei van het aantal banen binnen de stedelijke regio's Cleantech, Zwolle en Twente (zie thema economische vitaliteit);</p> <p>2 door inzet op compacte, aantrekkelijke steden en volgen natuurlijk systeem wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van OV- en fietsbereikbaarheid. Hierdoor neemt de reistijd in grote delen van de provincie af;</p> <p>3 inzet op verbetering internationale en nationale corridors. Hierdoor beperkte kans voor verbetering bereikbaarheid banen in Duitsland voor inwoners grensregio's. Ook zijn de banen in Overijssel beter bereikbaar voor pendelaas van buiten de provincie. Het neemt dus niet overal toe. In dit perspectief is er een extra kans voor groenere en duurzame vormen van mobiliteit</p>	<p>beperkt risico voor het ontstaan van een tweedeling tussen goed bereikbare stedelijke regio's en kleine kernen die nu niet goed verbonden zijn met het OV-netwerk. Beperkte kans dat bereikbaarheid hier afneemt, vanwege afname banen en verminderde investering/focus vanuit de provincie op mobiliteit kleine kernen. Kortom, een beperkt risico dat verbinding tussen netwerken verder onder druk komt te staan</p>	<p>het OV-netwerk van Zwolle kampt in de uitgangssituatie al met capaciteitsproblemen. Systematische inzet op uitbreiding capaciteit bestaand wegennetwerk en andere vormen van mobiliteit kan risico op congestie beperken. Maar het is onzeker of aanpassingen voldoende zijn en op tijd gereed zijn</p>

Tabel 2.3 Het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden - perspectief 3: Ontspannen Overijssel

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
<p>niet tot nauwelijks kansen ten opzichte van de referentiesituatie. Er is sprake van:</p> <p>1 verspreide (kleinschalige) ontwikkeling van werkgelegenheid. Aantal banen neemt op kleine schaal toe in goed bereikbare plekken en volgen daarbij het natuurlijke systeem, zowel in landelijke als stedelijke gebieden. Met name in het goed bereikbare West Overijssel is een beperkte groei van banen die binnen een uur reistijd bereikbaar zijn mogelijk. Dit leidt tot niet/nauwelijks verbetering ten opzichte van de referentiesituatie</p>	<p>beperkt risico op afname van aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden, want:</p> <p>1 door versnippering en spreiding van ontwikkeling werkgelegenheid bestaat een risico op ruimtelijke verschillen in ontwikkeling woon-werk afstand. Woon-werk afstand zal met name in al slecht bereikbare kernen verder toenemen;</p> <p>2 door versnippering van bedrijvigheid en voornamelijk ontwikkeling van kleinschalige economie, bestaat de kans dat (grootschalige) werkgelegenheid wegvloeit naar andere provincies of Duitsland, waardoor minder banen binnen een uur reistijd beschikbaar zijn voor inwoners Overijssel.</p> <p>Door versnippering en spreiding is er een risico dat de verbinding tussen netwerken afbrokkelt en doel ten aanzien van bereikbaarheid niet gehaald wordt</p>	<p>er wordt in dit perspectief gebouwd bij goed bereikbare plekken, met name in West Overijssel. Het OV-netwerk van Zwolle kampt in de uitgangssituatie al met capaciteitsproblemen. Inzet op uitbreiding capaciteit bestaand wegennetwerk en andere vormen van mobiliteit kan risico op congestie beperken. Maar het is onzeker of aanpassingen voldoende zijn en op tijd gereed zijn</p>

Tabel 2.4 Het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden - perspectief 4: Eigenwijs Overijssel

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
<p>kans voor de groei van lokaal gewortelde economie in kleine en middelgrote kernen. Verbinding van deze lokale werkgelegenheid met rest provincie wordt gestimuleerd doordat nieuwe infrastructuur maakbaar is. Met name in Twente, met een dicht mobiliteitsnetwerk, is dit een kans voor de groei in aantal beschikbare banen binnen een uur reistijd</p>	<p>groot risico voor afname van banen dat binnen een uur bereikbaar is door:</p> <p>1 versnippering van werkgelegenheid over provincie;</p> <p>2 mogelijke afname lokale banen die nu voorzien in groot deel werkgelegenheid kleinere kernen;</p> <p>3 afhankelijkheid van lokale wegennet en lokale investeringen, waardoor congesties mogelijk niet nog zijn opgelost;</p> <p>4 gebrek aan (systematische) investeringen in OV-netwerk, o.a. in busvervoer;</p> <p>5 gebrek ontwikkeling/versterking internationale verbindingen.</p> <p>Door spreiding werkgelegenheid, los van (OV)-bereikbaarheid en druk/congestie lokale wegennet, maakt de kans op grote woon-werk afstand groter. Dit levert een risico op voor het behalen van het doel ten aanzien van bereikbaarheid</p>	<p>nieuwe initiatieven (op slecht ontsloten locaties) zijn zelf verantwoordelijk voor hun bereikbaarheid</p>

2.2 Vergelijking perspectieven

Perspectieven 1 en 2 bieden kansen voor de groei van het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden, vanwege de toename van het aantal banen in respectievelijk de grote steden (zoals Hengelo, Enschede, Zwolle, Deventer en Almelo) en de stedelijke regio's Zwolle, Twente en de Cleantech regio. Ook wordt in beide perspectieven ingezet op de ontwikkeling van (OV)-bereikbaarheid en het stimuleren van (elektrische) fietsen. In perspectief 2 is het bestaande OV-netwerk hierin leidend. Beide perspectieven bieden kansen voor de ontwikkeling van bereikbaarheid via (inter)nationale corridors, waardoor ook banen over de grens beter bereikbaar worden. In perspectief 1 is de kans het kleinst, doordat de bereikbaarheid van banen met name veranderd voor de inwoners in en rondom de steden. Hier is in de referentiesituatie al een goede bereikbaarheid. In beide perspectieven is er een risico op ruimtelijke tweedeling door ongelijke spreiding. In perspectief 1 is dit risico het grootst door sterke focus op steden en corridors.

In perspectief 3 en 4 is er vooral sprake van groei van lokaal gewortelde economie in kleine en middelgrote kernen. In perspectief 4 biedt dit een beperkte kans voor groei aantal bereikbare banen binnen een uur reistijd, omdat infrastructuur overall te realiseren is, vanuit initiatieven van onderop. Bij beide perspectieven is er een risico op ruimtelijke verschillen, doordat lokale initiatieven bepalend zijn voor groei van werkgelegenheid en ontwikkeling bereikbaarheid. Door spreiding van werkgelegenheid en versnippering van investeringen in ontwikkeling OV of lokaal wegennet is het risico dat de woon-werk afstand groeit. Dit risico is groter in perspectief 4 omdat bereikbaarheid in dit perspectief in principe niet leidend is voor het toestaan van nieuwe initiatieven. Ontwikkeling/versterking lokaal wegennet en OV-netwerk kunnen uitblijven en/of teveel versnipperd aangepakt worden.

Tabel 2.5 Beoordeling van de perspectieven: overzicht van kansen en risico's

Criterium	Doel	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Effectbeoordeling perspectieven				
		Beoordeling	Beoordeling	1	2	3	4	
het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden	optimale verbinding tussen stedelijke netwerken en andere netwerken, waarin grotere en kleinere steden elkaar onderling versterken en aanvullen	overwegend goed	redelijk	kansen	+	++	0	+
				risico's	--	-	-	--

2.3 Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren

2.3.1 Effecten per perspectief

Tabel 2.6 Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren - perspectief 1: Geconcentreerd Overijssel

Kansen	Risico's
beperkte kans voor de verbetering van areaal en kwaliteit van vestigingslocaties, want: <ol style="list-style-type: none"> concentratie van ontwikkeling van toekomstbestendige vestigingslocaties in grote steden, zoals Almelo, Hengelo, Enschede, Zwolle en Deventer. Systematische clustering van activiteiten levert agglomeratievoordelen op, wat samen met goede (internationale) bereikbaarheid via corridors en aanwezigheid duurzame energie een grote kans is voor verbetering vestigingsklimaat. Ook kans voor groei areaal 	groot risico dat areaal en kwaliteit van vestigingslocaties buiten de grote steden onder druk komen te staan: <ol style="list-style-type: none"> door focus op stedelijke concentratie, is er het risico dat investeringen in lokaal wegennet en OV buiten de grote steden af neemt. Hierdoor neemt bereikbaarheid landelijk gebied af en als gevolg ook de kwaliteit van vestigingslocaties in het landelijk gebied. Met name voor grootschalige vestigingslocaties is dit een risico;

Kansen	Risico's
<p>door inzet op groei grootschalige bedrijven en ruimte in steden aanpast op (economische) behoeften;</p> <p>2 er wordt ingezet op ontwikkeling van multimodale plekken aan corridors. Dit is een grote kans voor groei vestigingslocaties grootschalige distributie;</p> <p>3 doordat er in dit perspectief gekozen wordt voor inbreiden in steden, wordt er zuinig met ruimtegebruik buiten stedelijke gebieden om gegaan</p>	<p>2 lokale economie buiten de grote steden staat onder druk, waardoor vraag bedrijventerreinen en winkels afnemen. Hierdoor groot risico dat mismatch tussen vraag en aanbod en leegstand wordt vergroot</p>

Tabel 2.4 Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren - perspectief 2: Zelfbewust Overijssel

Kansen	Risico's
<p>grote kans voor de verbetering van areaal en kwaliteit van vestigingslocaties, want:</p> <p>1 inzet op de verbetering vestigingsklimaat door systematische clustering van bedrijven (agglomeratievoordelen), nabijheid tot onderwijs en onderzoek, aanwezigheid duurzame energie en investering/sturing op OV-bereikbaarheid binnen stedelijke regio's. Dit resulteert in een goed vestigingsklimaat op bereikbare plekken binnen de stedelijke regio's, o.a. voor grootschalige bedrijvigheid. Ook wordt ingezet op grensoverschrijdende bereikbaarheid, wat vestigingsklimaat verder stimuleert;</p> <p>2 in de ontwikkeling van vestigingslocaties is het bestaande systeem leidend. Binnen dit systeem wordt erop gestuurd dat bestaande mismatches opgelost worden en overaanbod/leegstand terugloopt. Er wordt niet meer overal gebouwd;</p> <p>3 er wordt actief geïnvesteerd in de ontwikkeling van grootschalige logistiek op multimodale plekken, passend bij het natuurlijk systeem. Dit is een kans voor groei vestigingslocaties grootschalige distributie;</p> <p>4 doordat er in dit perspectief gekozen wordt voor inbreiden in stedelijke regio's, waarbij het bestaande systeem gevolgd, wordt er zuinig met ruimtegebruik buiten stedelijke gebieden omgegaan</p>	<p>geen significante risico's ten opzichte van de referentiesituatie. Focus op stedelijke regio's Cleantech, Zwolle en Twente kan resulteren in een afname van kwaliteit bestaande vestigingslocaties in kleine kernen, bijvoorbeeld doordat er minder wordt gestuurd op ontwikkeling duurzame energie en bereikbaarheid bij kleine kernen. Echter, dit is geen verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie, waar vestigingslocaties al niet evenredig over provincie verspreid zijn</p>

Tabel 2.8 Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren - perspectief 3: Ontspannen Overijssel

Kansen	Risico's
<p>beperkte kans voor ontwikkeling vestigingslocaties, want:</p> <p>1 economie ontwikkelt daar waar lokaal behoefte is, passend binnen het bestaande systeem. Dit biedt een beperkte kans voor de lokale ontwikkeling van aantrekkelijk vestigingsklimaat op plekken die goed bereikbaar zijn, specifiek voor het (kleinschaligere) MKB. De groei van nieuwe bedrijventerreinen wordt lokaal afgewogen;</p> <p>2 de leidende rol van lokale initiatieven geeft een beperkte kans om de leegstand van winkels tegen te gaan. Lokale initiatieven/netwerken krijgen de kans om met slimme oplossingen te komen</p>	<p>beperkt risico voor de kwaliteit en areaal aan vestigingslocaties, want:</p> <p>1 de ontwikkeling van (nieuwe) vestigingslocaties vindt door spreiding versplinterd over de provincie plaats, maar het bestaand systeem is leidend. Beperkt risico dat mismatch vraag en aanbod blijft bestaan; leegstand en overaanbod wordt niet of slechts deels aangepakt. Grootschalige oplossingen ontbreken;</p> <p>2 de provincie stelt de kaders vast voor nieuwe initiatieven, gekoppeld aan toekomstbestendigheid en duurzaamheid. Dit is mogelijk niet voor elk initiatief haalbaar, waardoor (her)ontwikkeling locaties achterblijft op gestelde doelen. Met name voor kleinschaligere bedrijven (MKB) is dit een risico;</p> <p>3 beperkt risico dat gebrek aan systematische investeringen in grensoverschrijdende bereikbaarheid resulteert in verslechtering vestigingsklimaat. Dit is met</p>

Kansen	Risico's
	name voor grootschalige bedrijven, waarvoor regionaal/internationaal vestigingsklimaat van belang is een risico

Tabel 2.9 Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren - perspectief 4: Eigenwijs Overijssel

Kansen	Risico's	Kanttekeningen
<p>beperkte kans voor ontwikkeling vestigingslocaties, want:</p> <p>1 er kan overal gebouwd worden en alles is maakbaar. Lokale differentiatie van regulering en locaties kan het makkelijker maken om met je bedrijf te vestigen. Met name voor het MKB is dit gunstig;</p> <p>2 de leidende rol van lokale initiatieven geeft een beperkte kans om de leegstand van winkels tegen te gaan. Lokale initiatieven/netwerken krijgen de kans om met slimme oplossingen te komen</p>	<p>groot risico voor de kwaliteit en areaal aan vestigingslocaties, want:</p> <p>1 de ontwikkeling van (nieuwe) vestigingslocaties vindt door spreiding versplinterd over de provincie plaats. Groot risico dat mismatch tussen vraag en aanbod blijft bestaan; leegstand en overaanbod worden niet aangepakt Grootschalige oplossingen ontbreken;</p> <p>2 groot risico dat nieuwe vestigingslocaties niet systematisch toekomstbestendig worden aangelegd/ontwikkeld. Ook neemt clustering bedrijven af, waardoor agglomeratievoordelen ontbreken. Hierdoor neemt kwaliteit van vestigingslocaties af;</p> <p>3 bereikbaarheid is bepalend voor kwaliteit vestigingslocaties. Grote kans dat bereikbaarheid afneemt, door gebrek aan investeringen OV-netwerk, internationale verbindingen en congestie op lokaal wegennetwerk. Dit is met name voor grootschalige bedrijven, waarvoor regionaal/internationaal vestigingsklimaat van belang is een risico.</p> <p>Door spreiding van functies buiten grote steden en kans op minder ruimtelijke nabijheid bij kennisinstellingen, bestaat er een risico dat agglomeratievoordelen afnemen in vergelijking met de referentiesituatie. Dit is een risico voor de verslechtering van het vestigingsklimaat</p>	<p>nieuwe initiatieven (op slecht ontsloten locaties) zijn zelf verantwoordelijk voor hun bereikbaarheid</p>

2.3.2 Vergelijking perspectieven

In perspectief 1 en 2 is er een kans voor de verbetering van de kwaliteit van vestigingslocaties door inzet op clustering van activiteiten, wat agglomeratievoordelen oplevert. In perspectief 2 wordt ook ingezet op goede OV-bereikbaarheid, wat de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat nog verder versterkt. Daarnaast biedt perspectief 2 een grote kans op het verminderen van mismatches tussen vraag en aanbod en terugloop van

leegstand/overaanbod. In perspectief 1 is er echter een groot risico dat het areaal en kwaliteit van vestigingslocaties buiten de steden afneemt.

In perspectief 3 en 4 is er beperkte kans voor de ontwikkeling van vestigingslocaties daar waar die behoefte is. In beide perspectieven bieden lokale initiatieven mogelijk een oplossing op leegstand winkels in kleine en middelgrote kernen tegen te gaan. Door de verspreide economische ontwikkeling is er in beide perspectieven wel een risico op bestaan mismatch vraag en aanbod. In perspectief 4 is het risico het grootst, mede doordat kwaliteit afneemt als gevolg van afname agglomeratievoordelen en bereikbaarheid.

Tabel 2.10 Beoordeling van de perspectieven: overzicht van kansen en risico's

Criterium	Doel	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Effectbeoordeling perspectieven				
		Beoordeling	Beoordeling	1	2	3	4	
areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren	vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden	matig	matig	kansen	+	++	+	+
				risico's	--	0	-	--