

RIS.4057

Projectplan Bahco fase 3, herstruc- turering Werkas Emmen

**Bijlage A1 behorende bij de OP
EFRO/Provincie Drenthe subsidie-aanvraag.**

STATUS Definitief

OPDRACHTGEVER Gemeente Emmen

PROJECTNUMMER 77 03

GRONINGEN 7 oktober 2009

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
	1.1 Aanleiding	4
	1.2 Naam	6
	1.3 Deelnemers	6
2	Doelstellingen	8
3	Aanpak en resultaten	13
	3.1 Opzet herstructureringsplan	13
	3.2 Projectenoverzicht fase 3 Bahco	15
	3.3 Kosten en financiering	26
	3.4 Uitvoeringsorganisatie	27
4	Effect van de subsidie	29
5	Tijdplanning	32

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Emmen biedt met het bedrijventerrein Bargermeer, Emmtec en het Bedrijvenpark A37, samen Werkas Emmen, een bijzonder vestigingsmilieu voor vele bedrijven.

De afgelopen jaren is in het kader van het programma BAHCO intensief gewerkt aan de herstructurering van het Bargermeer.

In 2002 is het Masterplan BAHCO 2020 vastgesteld.¹ Op basis van dit Masterplan zijn achtereenvolgens twee projectenplannen (BAHCO fase 1 en fase 2) uitgevoerd.

In juni 2009 is er een up-date van het Masterplan opgesteld. Dat heeft geleid tot het Projectenplan 2009-2011 (20 juli 2009). Daarvan afgeleid is een samenhangend pakket projecten, waarvoor subsidie in het kader van het OP EFRO/provincie Drenthe wordt gevraagd. Dit pakket projecten is in onderhavig rapport beschreven.

Het bijzondere karakter van de Werkas heeft in de eerste plaats te maken met de omvang. Met ca 850 hectare, ca. 500 vestigingen en ca. 12.300 werkzame personen is de Werkas het grootste bedrijventerrein in Noord-Nederland. Deze schaal van de Werkas maakt veel ontwikkelingen mogelijk die op andere (kleinere) locaties niet haalbaar zijn.

Op de Werkas is een grote verscheidenheid aan bedrijven in de industrie, transport en distributie, zakelijke dienstverlening en (grootschalige) detailhandel gevestigd. Er zijn vele stuwende bedrijven gevestigd, dat wil zeggen bedrijven die hun omzet voor meer dan de helft genereren buiten Noord-Nederland. Op het Emmtec-terrein is sprake van 100% stuwende bedrijvigheid. Ook op de andere delen van de Werkas is de stuwende bedrijvigheid sterk vertegenwoordigd.

Enkele toonaangevende bedrijven zijn:

- Teijin (treksterke vezels o.a. voor kogelvrije vesten)
- DSM (kunststoffen)
- SunOil (Koolzaadolie, bio-olie, vetten)
- Econtis (eiwitten voor de voedingsmiddelen industrie)
- Draka (kabels)
- American Airfilters (Luchtfilters)
- NAM (gaszuivering)

De Werkas is een bedrijventerrein van nationale en internationale betekenis.

¹ Masterplan BAHCO 2020, (2002), Projectplannen fase 1 en 2 (2002-2008); Update Masterplan 2020 (juni 2009); Projectplan 2009-2011 Bahco 3 (juli 2009)

De Werkas wordt gezien als één van de drie duurzame productieknooppunten en één van de drie eerste klas bedrijventerreinen in het Noorden van het Land.

Door de omvang van de Werkas en de verscheidenheid aan bedrijven biedt de Werkas een goede voedingsbodem voor vernieuwende concepten en experimenten. De Werkas is met de ligging aan de A37/E233 direct aangesloten op het internationale hoofdwegennet. Zowel de Randstad als Noord en Oost Europa zijn uitstekend te bereiken. Tenslotte is ook de omgeving van de Werkas bijzonder aantrekkelijk. Emmen is een open, groene gemeente, wat zowel terug te vinden is in de aanwezige woonmilieus als in de ruimtelijke opzet van het bedrijventerrein zelf.

Van oudsher heeft in de inrichting van het bedrijventerrein "Bargermeer/Emmtec / Bedrijvenpark A37" het accent gelegen op de functionaliteit van het ondernemen. Maar de tijden veranderen. Een bedrijventerrein moet functioneel zijn, maar moet ook steeds meer in beeld en in voorzieningen kwaliteit uitstralen. In de loop der jaren zijn de eisen aan de vestigingslocatie strikter geworden, het verkeer (transport, auto's en fietsers) is enorm toegenomen en duurzaam ondernemen met respect voor de aanwezige waarden is inmiddels een ingeburgerd begrip. Dit heeft o.a. geleid tot de genoemde up-date van Masterplan in juni 2009.

De aanleiding voor de gezamenlijke aanpak van de herstructurering lag in de wens tot stimuleren van de werkgelegenheid, de vergroting van de diversiteit aan bedrijven, het verbeteren van de vestigingscondities en de stimulans van een duurzame ontwikkeling. Het gaat daarbij om het totaal aan fysieke, ruimtelijke en organisatorische randvoorwaarden die van invloed zijn op het functioneren van bedrijven. Kortom bedrijventerreinen moeten voldoen aan de eisen van de tijd en moeten toekomst bestendig blijven.

Dit in de eerste plaats om bestaande bedrijven optimaal te faciliteren in hun ontwikkeling, maar ook om een goed vestigingsmilieu te bieden voor nieuwe bedrijven.

Door de kwaliteit van het bedrijventerrein te verbeteren worden ondernemingen behouden en wordt het terrein interessanter voor nieuwe investeringen en bedrijven. Dat is goed voor de economische dynamiek en de regionale werkgelegenheid en het is goed voor de waardeontwikkeling van het vastgoed.

Zoals hierboven is aangegeven zijn er in de periode 2002-2008 een aantal projecten in twee fases uitgevoerd. Het accent in die fases lag op de verbetering van de externe bereikbaarheid. In paragraaf 3.1 wordt nader ingegaan op de relatie tussen de verschillende fases.

Bij de start van fase 3 is er behoefte aan een herijking van de uitgangspunten. Immers:

- De uitgangssituatie is veranderd, de inzet van BAHCO 1 en 2 heeft een grote dynamiek op gang gebracht. Het is deze dynamiek die ook aan de basis ligt voor BAHCO fase 3.
- Het gebied waarop de aandacht zich richt is verbreed, van bedrijventerrein Bargermeer naar de totale Werkas.
- De omgeving waarbinnen de Werkas functioneert is veranderd. Bedrijven ontwikkelen en vernieuwen zich en stellen als gevolg daarvan steeds nieuwe wensen en behoeften ten aanzien van hun bedrijfsomgeving.
- Het beleid en de inzichten ten aanzien van thema's als herstructurering, duurzaamheid, en bedrijfshuisvesting zijn veranderd.

De wereld om ons heen is sterk in beweging. Sinds de vaststelling van het Masterplan in 2002 hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan die om een herijking vroegen. Te noemen zijn bijv. de stagnatie van economische groei als gevolg van de kredietcrisis. Daardoor zijn investeringen onder druk komen te staan en is het belang van goede vestigingsomstandigheden sterk toegenomen. Ook valt het beleid te noemen dat een relatie legt tussen de herstructurering van bedrijventerreinen en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Recent heeft de Taskforce (her)structurering (Commissie Noordanus) hierover een advies uitgebracht.

Redenen genoeg om een up-date van het Masterplan op te stellen.²

1.2 Naam

In 2002 hebben de gemeente Emmen, ondernemers op het bedrijventerrein Bargermeer het initiatief genomen tot de "Duurzame herstructurering van het bedrijventerrein Bargermeer", hetgeen heeft geresulteerd in het Masterplan Bahco. Gezien het plangebied heet het project thans: **Herstructurering Werkas Emmen.**

1.3 Deelnemers

De partners (gemeente Emmen, Emmtec-Srvices en de in 2003 opgerichte Vereniging Parkmanagement Bargermeer (VPB)) in Bahco hebben ervoor gekozen alle stakeholders een rol te geven bij de update van het Masterplan en de opstelling van het projectenplan BAHCO 3. Het

² Update Masterplan 2020, projectplan Bahco 3, Stuurgroep Bahco, Emmen (juni 2009)

gaat hierbij niet alleen om de gemeente en de VPB, maar ook om bedrijven, intermediaire organisaties en onderwijsinstellingen (zie ook convenant).

Zoals uit het bovenstaande blijkt zijn de op het bedrijventerrein gevestigde ondernemers een belangrijke deelnemende partij. Niet alleen bij de planvorming, maar ook dragen zij bij in financiering van de uitvoering van de herstructurering (zie hierna) en plegen ze n.a.v. de herstructurering voor eigen rekening en risico investeringen in hun ondernemingen.³

³ Zie ook de Web-site: www.Emmen.nl/economie en werken/ondernemen/projecten/bahco, en www.VPB-Emmen.nl

2 Doelstellingen

In de derde fase van Bahco ligt het accent op de gebiedsgerichte ontwikkeling. Publieke- en private partners werken *samen* aan de realisering van een dynamisch en duurzaam werklandschap op de Werkas. Het accent verschuift hiermee van herstructurering en collectief ondernemen naar integrale ontwikkeling van verschillende (deel) gebieden op de Werkas. Deze transitie heeft ook te maken met de rollen van de verschillende actoren. Meer en meer hebben de verschillende overheden (Rijk, provincie en gemeente) private partijen en bedrijven weten te interesseren en te betrekken bij BAHCO. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van gronden naast Draka aan de Rondweg en de ontwikkeling van de kop van het Bargermeerkanaal. Hiermee wordt een basis gevormd voor investeringen en werkgelegenheid.

De doelstellingen van Bahco fase 3 zijn:

- Stimulering van de investeringen
- Behoud, diversificatie en toename van de werkgelegenheid
- Vraaggerichte ontwikkeling van kennisinstellingen
- Vernieuwen van het werklandschap

Realisatie van deze doelstellingen vindt plaats langs vier ankerpunten:

1. Mobiliteit en bereikbaarheid
2. Duurzame kansen verzilveren
3. Dynamisch werklandschap
4. Netwerken voor kennistransfer en parkmanagement

Ad 1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Voor bedrijven vormt de bereikbaarheid een essentiële vestigingsvoorwaarde. Het gaat daarbij niet alleen om de bereikbaarheid over de weg, maar ook om bereikbaarheid via andere modaliteiten als het digitale net en het spoor. De mate waarin deze modaliteiten van belang zijn verschilt van bedrijf tot bedrijf, maar het bedrijventerrein van de toekomst biedt een op maat gesneden pakket aan bereikbaarheidsmodaliteiten voor alle bedrijven.

Ambities voor 2020

Duurzaam veilige verkeersontsluiting

Goederenvervoer per spoor

Bereikbaarheid per digitaal net

Ad 2 Duurzame kansen verzilveren

In het kader van de herijking van het Masterplan wordt gekozen voor een benadering waarbij duurzaamheid zich niet beperkt tot de uitvoering van enkele duurzame projecten maar een integraal onderdeel van de

uitvoering wordt. Met andere woorden, het streven is om in alle projecten die in het kader van het uitvoeringsplan Bahco 3 worden gerealiseerd duurzaamheid als uitgangspunt te hanteren. In aanvulling daarop biedt de schaalgrootte van de Werkas kansen voor de toepassing van duurzame technieken op het gebied van energie en logistiek.

Ambities voor 2020

Werkas duurzaam werklandschap

Speerpunten energie en transport

Ad 3 Dynamisch werklandschap

Het bedrijventerrein van de toekomst is een terrein waar functies in toenemende mate gemengd zijn. Bedrijfsprocessen kunnen door technische ontwikkelingen beter worden beheerst en kunnen vaker in een compactere setting worden uitgevoerd. Dat biedt de mogelijkheid om nieuwe functies toe te voegen. Dit werkt positief op behoud en ontwikkeling van de vastgoedwaarde, stimuleert efficiënt ruimtegebruik (inbreiding) en vergroot de levendigheid en sociale veiligheid van het terrein. De Werkas wordt zo een toonbeeld van de industriële omgeving van de toekomst, de 'living industry'.

Het concept 'Living Industry', ontwikkeld door de VPB, is gericht op de sociale en functionele upgrading van het bedrijventerrein. Na fase 1 en 2 van BAHCO volgt nu een fase waarin een verdergaande fysieke verbetering vergezeld gaat van een groter accent op de verbetering van het investeringsklimaat, op de positionering van bedrijventerreinen als gebieden die de moeite van het investeren waard zijn, op het interesseren, faciliteren en stimuleren van private partijen om activiteiten en projecten te ontwikkelen die de kwaliteit van het terrein verder omhoog stuwen.

Het concept 'Living Industry' is een vorm van gebiedsontwikkeling waarbij private en publieke partijen nauw samenwerken aan de kwaliteitsverbetering van de Werkas. Daarbij gaat het om (her)ontwikkeling van bedrijfshuisvesting, maar ook om de clustering van bedrijfsactiviteiten ter versterking van het profiel van het terrein, de gedoseerde toevoeging van andere gebruiksfuncties, de versterking van landschapselementen en de vergroting van de beeldkwaliteit. Uiteindelijk ontstaat er een werklandschap dat gekenmerkt wordt door dynamiek en levendigheid, dat een aantrekkelijke omgeving biedt voor ondernemers, hun medewerkers, andere gebruikers en belanghebbende overheden en investeerders. Voor de verdere uitbouw van het concept is door de VPB de Stichting Living Industry Emmen opgericht

Ambities voor 2020

Divers werklandschap

Dragend stedenbouwkundig en landschappelijk casco

Openbare ruimte

Branding

Ad 4 Netwerken voor kennistransfer

De omvang van de Werkas, het aantal bedrijven en de diversiteit aan bedrijven maken het realiseren van kennisnetwerken kansrijk. Deze kansen worden benut. Zo hebben onderwijsinstellingen en bedrijven een convenant gesloten met als resultaat het Kennisnetwerk O3. Binnen de bedrijvengemeenschap van de Werkas is de kans groot dat de vraag van het ene bedrijf aansluit op de mogelijkheden van het andere. De kennis en ervaring van de Kenniscampus Emmen, en het netwerk van de VPB en Emmtec Services versterken dit nog. Dit kennisnetwerk kan ook benut worden om dreigende knelpunten het hoofd te bieden. Met de vergrijzing dreigt ook het aanbod op de arbeidsmarkt een knelpunt te worden. Een tweede knelpunt betreft het opleidingsniveau. Het beeld bestaat dat hoger opgeleide jongeren wegtrekken terwijl hier bij het bedrijfsleven juist behoefte aan is.

Ambities voor 2020

Aansluiting onderwijs bedrijfsleven

Vereniging Parkmanagement Bedrijventerreinen Emmen

Emmtec serviceverlener Werkas

Zoals in de Inleiding is aangegeven is in 2002 het Masterplan BAHCO 2020 vastgesteld. Op basis van dit Masterplan zijn achtereenvolgens twee projectenplannen (BAHCO fase 1 en fase 2) uitgevoerd.

In juni 2009 is er een up-date van het Masterplan opgesteld. Dat heeft geleid tot het Projectenplan 2009-2011 (20 juli 2009).

Uit deze projecten is een samenhangende selectie gemaakt, die uitgevoerd kan worden in het kader van OP-Efro en provinciale Drentse beleid. Dit projectenpakket is in onderhavig document beschreven.

Doelstelling OP-EFRO

In het OP-EFRO, dat mede onderschreven wordt door de provincie Drenthe, staat onder Prioriteit 2 'Attractieve regio's' aangegeven dat een aantrekkelijk ondernemingsklimaat een absolute voorwaarde is om Noord-Nederland concurrerend te houden.

Noord-Nederland zet met prioriteit 2 vooral in op de economische kernzones, waarvan de Zuid Drentse Stedenrij (Projecten Drentse Zuidas) er één is. Clustering kan leiden tot agglomeratievoordelen, waardoor de diversiteit wordt bevorderd en economische groei gestimuleerd. Bovendien wordt door concentratie een schaafeffect bereikt waarmee transportassen, infrastructuur en logistiek netwerk optimaal benut worden. Tegelijkertijd wordt de ruimtedruk op het landelijk gebied verminderd. De kwaliteiten van het gebied kunnen hierdoor duurzaam benut worden.

De volgende actielijnen staan centraal in de prioriteit 'Attractieve regio's':

- 2a Aantrekkelijk landelijk gebied
- 2b Bereikbaarheid en mobiliteit

- 2c Opwaardering van bedrijfslocaties.

De herstructurering van 'De Werkas Emmen', sluit aan bij actielijn 2c 'Opwaardering van bedrijfslocaties. Binnen deze maatregel is Emmen expliciet opgenomen in de lijst van in aanmerking komende locaties voor opwaardering van bedrijfslocaties.

Bij de beschrijving van die actielijn 2c staat aangegeven dat aantrekkelijke bedrijfslocaties in en rond de steden (in de kernzones) een absolute voorwaarde vormen om bedrijven vast te kunnen houden en nieuwe bedrijven aan te trekken. Alleen dan zullen nationale en internationale georiënteerde bedrijven zich hier willen uitbreiden resp. vestigen.

Upgrading of opwaardering van bedrijfslocaties is noodzakelijk om verpaupering tegen te gaan, de ruimte efficiënt te benutten en de terreinen- en de daar gevestigde bedrijven- goed te faciliteren. Op die wijze, zo wordt aangegeven, voldoen ook bestaande, verouderde bedrijventerreinen weer aan de eisen die bedrijven in deze tijd stellen aan de vestigingslocatie.

Voorbeelden van projectcategorieën die genoemd worden zijn:

- revitalisering van openbare ruimte bedrijventerreinen
- vergroten veiligheid bedrijventerreinen
- parkmanagement

De hierboven staande doelstellingen van de herstructurering van de Werkas Emmen sluiten hierbij naadloos aan. Ook uit de hier onderstaande beschrijving van de uit te voeren werkzaamheden blijkt dat het project herstructurering Werkas Emmen een perfecte invulling geeft van de in het OP-EFRO aangegeven prioriteit 2 en actielijnen 2c.

De A37 is begin 2008 voltooid. Met de A37 is de bereikbaarheid van Emmen verbeterd en is de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats toegenomen. De A37 vormt de snelste verbinding tussen de Randstad enerzijds en de Noord Duitse havensteden Bremen en Hamburg, Scandinavië en Oost Europa anderzijds. Met de realisatie van de A37 is Emmen aangesloten op de zogeheten Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA)7 . waarvan het belang expliciet is aangegeven in de nota "Pieken in de Delta" van het ministerie van Economische Zaken.

Met de aansluiting op de internationale transportas A31 is er ook een goede verbinding met Duitsland en de Zuid-Europese landen gerealiseerd.

Het bedrijventerrein vormt een verbindende schakel met Noord-Duitsland (Emslandlinie) en Noordoost Europa. Noord-Nederland heeft een 'stepping-stone' functie tussen de randstad en Scandinavië/Noord-oost Europa.

Om deze functie verder uit te bouwen zijn goede voorwaarden noodzakelijk, zoals ruime goed geoutilleerde bedrijfsterreinen, congestievrije en kwalitatief hoogwaardige infrastructuur/verbindingen.

De herstructurering van de Werkas Emmen geeft hieraan invulling. Daardoor kunnen reeds gevestigde nationale en internationale ondernemingen zich verder en beter ontwikkelen en worden nieuwe bedrijven aangetrokken. Daardoor neemt de werkgelegenheid toe en wordt de economische structuur en draagvlak voor andere voorzieningen in Noord Nederland versterkt.

3 Aanpak en resultaten

3.1 Opzet herstructureringsplan

Het Masterplan BAHCO 2020 is erop gericht de kwaliteit van de bedrijfsomgeving in de Werkas blijvend te laten aansluiten op de veranderende wensen en behoeften. Het gaat daarbij om het totaal aan fysieke, ruimtelijke en organisatorische randvoorwaarden die van invloed zijn op het functioneren van bedrijven. Dit in de eerste plaats om bestaande bedrijven optimaal te faciliteren in hun ontwikkeling, maar ook om een goed vestigingsmilieu te bieden voor nieuwe bedrijven.

De afgelopen jaren is in het kader van het programma BAHCO intensief gewerkt aan de herstructurering van Bargermeer. De aanleiding hiervoor lag in de wens tot stimuleren van de werkgelegenheid, de vergroting van de diversiteit aan bedrijven, het verbeteren van de vestigingscondities en de stimulans van een duurzame ontwikkeling.

In 2002 is hiertoe is het Masterplan BAHCO vastgesteld. Op basis van dit Masterplan zijn in de periode 2002-2008 twee projectenplannen (BAHCO fase 1 en fase 2) uitgevoerd. Thema's waren:

- Verbetering externe bereikbaarheid (o.a. Rondweg)
- Ruimte intensivering (o.a. herinrichting Bargermeer Noord en Draka-terrein)
- Duurzaamheid (o.a. groen fase 1, regenwaterriool Bargermeer en calamiteitenbak Bargermeerkanaal)⁴.

Een deel van de projecten is direct zichtbaar in het gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de opwaardering van de hoofdroute Phileas Foggstraat, Abel Tasmanstraat en Cornelis Houtmanstraat en de nieuwe oost-west verbindingen. Door deze maatregelen is de bereikbaarheid van bedrijven op het bedrijventerrein sterk verbeterd.

In samenhang met de herinrichting van infrastructuur zijn verblijfsplekken ingericht om een beter werk- en leefklimaat op het bedrijventerrein te realiseren. Voor een deel sluiten deze plekken aan bij de aangelegde voet- en fietspaden. De transformatie van bedrijfslocaties en de realisering van nieuwe bedrijfsgebouwen laat zien dat ook op het private kavels sprake is van sterke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein.

Minder zichtbaar, maar wel belangrijk voor het functioneren van bedrijven is de ontwikkeling van ICT voorzieningen. Het gaat hierbij ondermeer om de realisatie van een glasvezelnet, de oprichting van een Stichting Innovatieprojecten MKB en de stichting ZODIX. (hierin zijn

⁴ Zie pag 11 en 12, Update Masterplan 2020, juni 2009

vertegenwoordigd: MKB Emmen, VPB, Stenden Hogeschool en het Drenthe College). Deze instellingen dienen om kennis over ICT uit te wisselen en het ICT gebruik te stimuleren en uit te breiden. Tot slot is er in het kader van BAHCO een aantal studies uitgevoerd zoals bijv. 'Nota Veiligheid op orde; Onderzoek externe veiligheid industrieterrein Bargermeer; Beeldkwaliteitsplan; Ontwikkelingsstrategie Bargermeer e.d. De aanbevelingen en resultaten van deze studies zijn meegenomen bij de herijking van het masterplan en de opstelling van het uitvoeringsprogramma BAHCO fase 3.

Naast de uitvoering van projecten van BAHCO 1 en 2 hebben de afgelopen jaren andere voor de Werkas relevante ontwikkelingen plaatsgevonden. Met het oog op de samenhang met het programma BAHCO zijn deze ontwikkelingen hierna kort genoemd:

- Realisatie A37
- Ontwikkeling Bedrijvenpark A37
- Industrielocatie Emmtec
- Kennis Campus
- Structuurvisie
- Actualisering Bestemmingsplan
- Bereikbaarheid Zuid-Oost Drenthe
- Kredietcrisis (stagnatie economische groei)
- Voortgaand proces van internationalisering
- Toenemend belang MKB (groeierende uitbesteding)
- Toenemend belang schoner produceren
- Versterking ruimtelijke kwaliteit
- Relatie tussen herstructurering en ontwikkeling nieuwe bedrijventerreine (zie Noordanus)
- Toenemende belang landschappelijke inpassing ('Mooi Nederland')
- Rijksexperiment: bedrijfsgerichte gebiedverbetering".
- Introductie door Vrom van 'Werklandschappen

Al deze ontwikkelingen plus de resultaten van fase 1 en 2 hebben mede geleid tot de noodzaak van herijking van de uitgangspunten bij de start van fase 3. (zie ook de Inleiding).

De partners in Bahco staan nu voor de opgave om de resultaten die zijn bereikt te consolideren en naar 2020 toe een toekomstgerichte koers uit te zetten. Het gaat er daarbij om de bestaande kwaliteiten te behouden en te versterken, de kansen die zich voordoen te verzilveren de zwakten aan te pakken en bedreigingen te beantwoorden.

Fase 3 Bahco omvat een verdergaande revitalisering die aansluit op hetgeen in fase 1 en 2 is gerealiseerd. Zoals hiervoor is aangegeven kent de derde fase BAHCO vier ankerpunten:

1. Mobiliteit en bereikbaarheid. (m.n. verbetering van de interne bereikbaarheid)
2. Duurzame kansen verzilveren. (duurzaamheid als integraal projectonderdeel)
3. Dynamisch werklandschap. (gericht op behoud en ontwikkeling van werkgelegenheid)
4. Netwerken voor kennistransfer en parkmanagement

Elk ankerpunt bestaat uit een aantal projecten. Tussen die projecten bestaat een verband. Zo beperkt bijv. duurzaamheid zich niet tot de uitvoering van enkele duurzame projecten, maar is het streven om in alle projecten die in het kader van Bahco fase 3 worden gerealiseerd duurzaamheid als uitgangspunt te hanteren.

De belangrijkste projecten zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid, de bevordering van de doorstroming en de veiligheid. Zij vormen essentiële voorwaarden voor een toekomstige ontwikkeling en vormen een samenhangend geheel. Immers en slecht ontsloten bedrijventerrein dat bijvoorbeeld wel goed is beveiligd werkt niet. Het omgekeerde is ook het geval.

De voorgenomen groen-projecten, de projecten gericht op veiligheid, de ombouw van de gasbol tot een te benutten (bedrijfsverzamel-)gebouw leiden allemaal tot een toenemende kwaliteit en efficiëntere ruimte benutting. Aangenomen mag worden dat deze publieke investeringen ook de nodige private investeringen zullen 'uitlokken, (bij t.a.v. inrichting private terreinen).

De projecten vullen elkaar derhalve aan en versterken elkaar, waardoor er optimale vestigingsplaatsvoorwaarden ontstaan, de bedrijven zich kunnen ontwikkelen en de werkgelegenheid toeneemt.

De projecten van fase 3 Bahco zullen worden gerealiseerd in de periode 2009 t/m 2011 .

3.2 Projectenoverzicht fase 3 Bahco

Zoals hierboven in paragraaf 3.1 reeds is aangegeven zijn de belangrijkste projecten gericht op de verbetering van de bereikbaarheid, de bevordering van de doorstroming en de veiligheid. Wat de infrastructuur projecten betreft gaat het om interne infrastructurele projecten.

De projecten zijn gescreend op uitvoerbaarheid, zijn obstakelvrij en passen binnen het kader van het OP EFRO.

De belangrijkste projecten naar omvang van de investering zijn:

- 1.2.4. Verbeterde doorstroming;
- 1.2.5. Verbindende infrastructuur;
- 1.3.1. Verbinding onder de A37;
- 2.2.2. Voorzieningen Bluswatercapaciteit
- 3.8. Veiligheid-camera toezicht.

Met deze vijf centrale projecten is ca 75% van de totale investering gemoeid.

Het effect van deze projecten wordt bevorderd door de realisatie van de overige hieronder opgenomen projecten.

Hieronder wordt in eerste instantie nader ingegaan op de vijf centrale projecten. Daarna worden de overige projecten kort beschreven.

1.2.4 Verbeterde Doorstroming

Dit project betreft de aanleg van een nieuw profiel op de Ph. Foggstraat vanaf de Cor. Houtmanstraat tot aan de N862 inclusief de aanleg van een rotonde bij de kruising met de Oosterveenseweg en de aanleg van vrijliggende fietspaden. Tevens worden bij de weg voorzieningen aangebracht voor halteplaatsen OV. In dit project is ook de aanleg van duurzaamgroen op het Bargermeer-Zuid bij de Ph. Foggstraat en de Columbusstraat en omgeving en de verbetering van de waterafvoer- en berging in het gebied opgenomen.

Totale geraamde kosten 3,4 mln euro.

1.2.5 Verbindende infrastructuur

Dit project omvat de realisatie van een nieuwe verbinding Emmtec Zuid en Bargermeer Noord in combinatie met ruimte-intensivering. Door de aanleg van deze verbinding ontstaat er een doeltreffende interne verbinding op het terrein. Er is geen sprake van extra grondopbrengsten. Het is gebleken dat de bodem van het tracé op een enkele plaats is verontreinigd. Het project omvat derhalve ook de noodzakelijke bodemsanering. Onderzocht is of de saneringskosten verhaald kunnen worden. Dat bleek niet het geval te zijn. Er is sprake van een oude vervuiling, waardoor de vervuiler niet achterhaald kan worden. Er is een voorlopig ontwerp vastgesteld. Op basis daarvan zal een definitief ontwerp worden opgesteld. In verband met de veiligheid/calamiteiten is een extra verbeterde interne ontsluiting gewenst.

Totale geraamde kosten 1,6 mln euro

1.3.1 Verbinding onder de A37

Het betreft de verbinding op de Werkas Emmen onder de A37 door. Door deze verbinding wordt de interne bereikbaarheid sterk verbeterd en de weg Emmen/Klazienaveen (N862) ontlast. Het betreft een ontbrekende schakel voor de interne bereikbaarheid. Aan beide zijden van de A37 wordt er nu een aansluiting gerealiseerd op de al bestaande wegen. Economische zones worden hiermee verbonden. Ook ontstaat er door de aanleg een aanvullende ontsluiting indien zich er calamiteiten voordoen en de hoofdontsluiting niet bereikbaar is.

Het project zal in nauwe samenhang met het te realiseren kanaal Erica-Ter Apel worden gerealiseerd. Dat betekent dat de brug over het kanaal Erica-Ter Apel onderdeel vormt van het project.

Tevens zal de groenstructuur langs de A37 worden verbeterd. Het betreft de herinrichting van het gebied en de mogelijkheden van het kanaal Erica-Ter Apel benutten voor een kwaliteitimpuls.

Totale geraamde kosten (incl. brug kanaal Erica-Ter Apel en verbeterde groenstructuur) 2,5mln euro.

2.2.2 Voorzieningen bluswatercapaciteit

De bluswatervoorziening moet verbeterd worden, het betreft de secundaire voorzieningen. Vanuit het duurzaam omgaan met drinkwater is het van belang om het bestaande leidingnetwerk van het drinkwaterbedrijf niet meer te gebruiken voor bluswatervoorzieningen. Van belang is het daarom om een alternatieve bluswatervoorziening te ontwikkelen.

Op het Emtec-Zuid terrein is gezien het gewijzigd beleid van de waterleidingbedrijven de mogelijkheid om te onderzoeken of er andere innovatieve bluswatervoorzieningen mogelijk zijn via grondwater/aardwarmte.

Tot op heden zijn er alleen voorbeelden waarbij de warmtevoorziening via grondwater/aardwarmte in een gebouw ook wordt gebruikt om een inpanidige sprinklerinstallatie te voeden met bluswater.

Nog onderzocht moet worden of dit systeem ook geschikt is voor het leveren van bluswater in bijv. een ringleiding waarop meerdere bedrijven aangesloten kunnen worden.

Dit systeem biedt bedrijven die zich willen vestigen de mogelijkheid gebruik te maken van dit systeem voor de verwarming van het bedrijf, gebruik water voor processen, aansluiten van een sprinklerinstallatie en koeling in de zomer.

In dit haalbaarheidsonderzoek wordt ook een alternatief meegenomen indien voeding van grondwater niet mogelijk is. Het betreft dan de voeding van het leidingnetwerk door grijswater, hemelwater en/of koelwater. Dit dient nog nader onderzocht te worden.

Daar waar de aanleg van het leidingnetwerk niet haalbaar is zal ook de bluswatervoorzieningen aangepast dienen te worden als gevolg van het gewijzigde beleid van met betrekking tot drinkwatervoorziening. Op dat gedeelte van het Bargermeer moet gezocht worden naar aanvullende secundaire bluswatervoorzieningen. Deels kan dit door gebruik te maken van open water en deels door het laten boren van putten. Geboorde putten zijn duurzaam en bijna onderhoudsvrij en vormen een goede aanvulling op aanwezige brandkranen.

De kosten van het onderzoek worden geraamd op 50.000 euro De kosten van de aanleg worden begroot op € 1,1 mln euro.

3.8 Veiligheid-Camera toezicht

Veiligheid is één van de kernpunten in het geformuleerde beleid in het OP-Efro-programma. Zo wordt binnen prioriteit 2 'Attractieve regio's, actielijn 2C 'Opwaardering van bedrijfslocaties' het vergroten van de veiligheid op bedrijventerreinen expliciet als voorbeeld van projectcategorieën genoemd. Tevens wordt daar aangegeven dat er binnen deze actielijn aandacht is voor parkmanagement dat o.a. moet zorgen voor duurzaam veilige oplossingen.

Door de opzet van camera-toezicht zowel op de inval alsook op de uitvalswegen alsmede het gebruik van intelligente camera's en het opvolgen van alarm door de Politie (via de regionale toezichtkamer ruimte, RTR) is een uniek project ontstaan voor Noord-Nederland. De kwaliteit van de melding neemt toe: voordat het delict gepleegd is is de potentiële dader al in beeld. Er ontstaat op deze wijze een soort virtueel hek om het bedrijventerrein. Dit project is een wezenlijk onderdeel van het KVO programma van de VPB.

Door de samenwerking met de RTR kunnen er ook vervolg acties in gang gezet worden bij vluchtpogingen in de regio via de daar bestaande kentekenregistraties.

Uit onderzoek is gebleken dat traditionele beveiligingsmethoden (surveillance) niet effectief zijn op een groot terrein als de Werkas. Beveiliging op basis van nieuwe technieken en moderne communicatiemethoden is daarom wenselijk. Toezicht wordt georganiseerd met behulp van dome-camera's en vaste camera's (kentekenregistratie). De camera's reageren op patronen, gegevens e.d. die op actueel niveau worden gehouden door de politie⁵.

In de periode van 2009 tot 2011 wordt de Werkas door het inzetten van dit 'intelligente' cameratoezicht aanzienlijk veiliger. Surveillanten van beveiligingsfirma's worden 'gevoed' door gerichte meldingen uit de RTR. De verwachting is dat door hierdoor op korte termijn al interessante besparingen kunnen worden gerealiseerd op de verzekeringspremies. Het is daarom 'logisch' dat de ondernemingen (via VPB) aan de financiering van het project een substantiële bijdrage leveren.

Daarnaast kan de beveiliging van de individuele objecten worden georganiseerd op een wijze die aansluit bij het toezicht dat in de openbare ruimte door de VPB wordt georganiseerd.

Op grond van art. 151c Gemeentewet jo. art. 2:10.1 APV beslist de burgemeester over cameratoezicht op openbare plaatsen. Alvorens de burgemeester in een concreet geval een besluit neemt zal hij de gevoelens van de Raad daarover inwinnen.

Hieronder staan de overige projecten. Qua indeling is zoveel mogelijk aangesloten bij de genoemde ankerpunten.

⁵ Meer informatie is te vinden op www.criminee.nl en op www.vpb-emma.nl

A Mobiliteit en bereikbaarheid

- 1.1 VO herinrichting route N862-Rondweg-N34
 - 1.2.1 Routing
 - 1.2.2 Proefproject Openbaar Vervoer
 - 1.2.3 Plan van aanpak Duurzaam veilig

B Duurzame kansen verzilveren

- 2.1 Haalbaarheidsonderzoek duurzame energiebronnen
 - 2.2.1 Ontwikkelen visie bluswatercapaciteit

C Dynamisch werklandschap, beeldkwaliteit, veiligheid

- 3.1 Living industry
- 3.2 Plan van aanpak private aanpak gebiedsontwikkeling
- 3.3 Beeldkwaliteit en vastgoedwaarde
- 3.4 Recreatief knooppunt Bargermeer/Oranjekanaal
- 3.5 Opstellen Geluidsvisie Werkas
- 3.6 Proefproject beheer openbare ruimte
- 3.7 Proefproject beheer private ruimte

D Parkmanagement, organisatie, beheer, communicatie en marketing.

- 4.1 Projectleiding, communicatie en branding concept

Korte toelichting overige projecten

Ad 1.1 VO herinrichting route N862-Rondweg-N34

De N 34 en de A37 zijn de belangrijkste verkeersaders in Zuid Oost Drenthe en daarmee de belangrijkste verbindingen tussen de Werkas Emmen en de Randstad, Noordwest Europa (A37), Twente en Groningen (N34).

De overall doelstelling zoals neergelegd in de netwerkanalyse zuidoost Drenthe en het verkeers- en vervoersplan van de gemeente Emmen is een optimale bereikbaarheid van Emmen. Dit betekent geen congestievorming/doorstromingsproblematiek op de belangrijkste toeleidende wegen. Voor de corridor N 34/afslag Emmen zuid - Rondweg - autoweg Emmen-Klazienaveen betekent dit dat in 2020 de doorstroming goed is. De capaciteit van deze route is dan voldoende om het verkeersaanbod (personen en goederenverkeer) te verwerken. Daarmee is een toekomstvaste verkeerstructuur gerealiseerd.

Hiervoor wordt in de periode 2009 tot 2011 een voorlopig ontwerp voor de inrichting van de corridor ontwikkeld. Daarbij wordt aangesloten bij de wegbeeldvisie N391/Rondweg Emmen, welke door de Provincie Drenthe wordt opgesteld.

Belangrijke elementen in het voorlopig ontwerp zijn:

- Ongelijkvloerse aansluitingen N 34 ter hoogte Emmen zuid
- Ongelijkvloerse aansluitingen van de autoweg Emmen-Klazienaveen op de Rondweg

- Oplossingen voor het ongelijkvloers aansluiten van de Abel Tasmanstraat en Phileas Foggstraat op de Rondweg
- Verdubbeling van de stadsautoweg N862 Emmen-Klazienaveen.

In de periode van 2012 tot 2020 wordt het voorlopig ontwerp uitgewerkt en wordt de corridor gerealiseerd.

De aanpak voor het opstellen van een voorlopig ontwerp voor de Corridor bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van uitgangspunten op aspecten als gewenste capaciteit, verkeerskundige uitgangspunten, gewenste beeldkwaliteit
- Ontwikkelen van principe oplossingen voor de knooppunten in de Corridor
- Ontwikkelen van een principe profiel voor de wegtracés in de Corridor
- Uitwerken van knooppunten en principeprofielen op een maatvastе ondergrond
- Opstellen van een investeringsraming.

Dit project zal gezamenlijk door provincie en gemeente bekostigd worden en is begroot op 200.000 euro.

Ad 1.2.1 Routing

Het project omvat het op Rijks en provinciale wegen aangeven van de routing. In het verleden is met de provincie afgesproken dat er eerst op een positieve reactie van Rijkswaterstaat gewacht zou worden. Die positieve reactie ligt er inmiddels. RWS is akkoord met de principe voorstellen voor de aanduidingen vanaf de A37.

Met dit project wordt via de bewegwijzering bevorderd dat de hoofdwegenstructuur benut wordt voor het doorgaande verkeer naar bedrijventerreinen. Gewerkt wordt conform de CROW richtlijnen.

Ad 1.2.2 Proefproject Openbaar Vervoer

Het in overleg met het Openbaar Vervoer Bureau ontwikkelen, uitvoeren en evalueren van een proefproject voor de bereikbaarheid van de Werkas per openbaar vervoer.

Het bedrijventerrein Bargermeer wordt momenteel alleen aan de randen bediend door het openbaar vervoer. Aan de noordzijde met de bestaande bushaltes op de Van Schaikweg (haltes: Emmalaan, Hoge School en Vissershoeek). Aan de westzijde met de bestaande haltes op de Hondsrugweg (haltes: Brinkenweg en Nijbracht / Rondweg) en op de A. Tasmanstraat (haltes: Draka en Emco). Aan de westzijde worden per dienstregeling 2010 de haltes N862 / Nieuw-Dordrecht en Antares /Koriander te Klazienaveen in gebruik genomen.

Een groot gedeelte van de bedrijventerreinen valt echter buiten de invloedssferen van deze bushaltes. Dit betreft vooral Bargermeer IV en het zuidelijke gedeelte van Bargermeer III.

In de OV-ontwikkelgroep Zuidoost Drenthe (een regulier overleg tussen de wegbeheerders, de vervoersbedrijven en het OV bureau) is het verleggen van de route van buslijn 43 (Emmen Klazienaveen v.v.) naar de Ph. Foggstraat besproken. Deze optie wordt echter als niet gewenst beschouwd. Bij het verleggen van de route naar de Ph. Foggstraat zou de route door Angelslo komen te vervallen. Anders zijn er geen mogelijkheden om aansluiting te behalen. De onderwijsinstellingen in Angelslo zijn echter een hele belangrijke reisbestemming op de huidige route. Er zal dus gekeken moeten worden naar andere alternatieven om het Bargermeer beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. Mogelijkheden zijn:

OV-transferiums

Werknemers kunnen met het OV reizen naar bestaande ov-haltes. Het voor- en natransport naar de werkplaats vindt plaats per fiets die ter beschikking wordt gesteld. De fiets kan bij de bushalte worden gestald in (afgesloten) stallingboxen.

Kleinschalig OV op bedrijventerrein

Doormiddel van kleinschalig openbaar vervoer wordt op specifieke tijden een verbinding gevormd tussen het station Emmen en het bedrijventerrein over een nader te bepalen route. Mogelijk kan dit gecombineerd worden uitgevoerd met bestaande vervoersritten zoals de pendeldienst van de Emco tussen Coevorden en Emmen, het reguliere vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning en of het leerlingenvervoer.

Om de behoefte te bepalen is het noodzakelijk om een enquête te verrichten onder de werknemers en de werkgevers. Aan de hand van de uitkomsten van deze enquête kan vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd.

Voorgesteld wordt om op grond van de reacties na te gaan of er potentie is voor een pilot project voor vraaggericht aanbod van OV.

Ad 1.2.3 Plan van aanpak Duurzaam veilig

Opstellen van een Plan van Aanpak, waarin de volgend elementen worden uitgewerkt:

- Inventarisatie knelpunten
- Ontwikkelen van model oplossingen
- Keuze uit modeloplossingen per knelpunt

Bargermeer III wordt begrenst door de Dordsestraat aan de noord- en oostzijde, door de Rondweg aan de zuidzijde en het Bargermeerkanaal aan de westzijde. Er zijn drie aansluitingen op het hoofdwegennet. Twee

op de Dordsestraat (Tweede Bokslootweg en Kapitein Nemostraat) en één op de Rondweg (Ph. Foggstraat).

Bargermeer kent een rasterstructuur. Deze wegenstructuur wordt gekenmerkt door (lange) rechtstanden met veel kruispunten. Hierbij geldt op alle kruispunten de voorrangregel 'rechts gaat voor'. De eerder genoemde aansluitpunten op het hoofdwegennet worden intern met elkaar verbonden door wegen met een afwijkende breedte. Dit wil zeggen dat er twee hoofdroutes zijn op Bargermeer III:

- De route Tweede Bokslootweg – Kapitein Grantstraat – Albatrosstraat – Ph. Foggstraat;
- De route Kapitein Nemostraat – Nautilusstraat – Ph. Foggstraat.

In de praktijk zijn deze routes, ondanks dat de wegen op deze route breder zijn dan de overige wegen op Bargermeer III, niet herkenbaar. Dit is mede het gevolg van het rasterstructuur en doordat deze hoofdroutes slingeren door dit raster. Ook vinden er geregeld ongevallen plaats. Vooral op het kruispunt van de Albatrosstraat met de Ph. Foggstraat is het vaak raak.

Het wenselijk om de hoofdroute(s) herkenbaarder te maken in de inrichting. Dit moet zich o.a. uiten in eenduidige fietssuggestiestroken en bewegwijzering. Verkeer op de hoofdroute(s) moet voorrang krijgen ten opzichte van het verkeer uit de zijstraten. De nieuwe hoofdroute(s) worden in samenspraak met het parkmanagement vastgesteld.

Ad 2.1 Haalbaarheidsonderzoek duurzame energiebronnen

Uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar toepassingsmogelijkheden van vernieuwbare en herbruikbare energiebronnen (zoals aardwarmte) door bedrijven. Het onderzoek naar de haalbaarheid van toepassing van duurzame energiebronnen zal op drie pijlers rusten: techniek, milieu, economie

Het resultaat van dit onderzoek/document geeft een helder beeld over de kansen en mogelijkheden om de Werkas met duurzame energie te voorzien.

De opgave bij het uitvoeren van dit onderzoek is tweedelig:

- Een aantrekkelijke vestigingsmogelijk te realiseren voor de bedrijven
- Bijdragen aan het realiseren van de doelen op het gebied van toepassing van duurzame energie en vermindering van CO2 uitstoot.

Ad 3.1 Living industry

Opstellen van een plan voor de herontwikkeling van de gasbol op basis van de transformatie van de gasbol tot een Toyistisch kunstwerk. In

overleg met eigenaar Enexis wordt de gasbol getransformeerd tot een kunstwerk. Hiervoor is in 2008 de Stichting Living Industry opgericht⁶. Het kunstwerk heeft als thema 'Leven met energie' en verbeeldt de geschiedenis van de energiewinning, en daarmee feitelijk ook de geschiedenis van Zuidoost Drenthe. Daarmee vormt de bol een icoon van industrieel Emmen. In december 2009 is het kunstwerk gereed, waarmee Emmen een markeringspunt rijker is geworden. Vervolgens de gebruiksmogelijkheden moeten worden onderzocht. Voor dit onderzoek wordt subsidie gevraagd.

Daarmee is het een voorbeeldproject voor ruimte intensivering en biedt het een stimulans voor herontwikkeling.

Ad 3.2 Plan van aanpak private aanpak gebiedsontwikkeling

Om het proces van kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen ook vanuit private invalshoeken in de periode tot 2020 gevoed te krijgen, is het essentieel dat er publiek-private werkverbanden ontstaan waarin gewerkt wordt aan een commercieel perspectief voor oudere/verouderde locaties op de Werkas.

In de periode 2009-2011 wordt als pilot een Plan van Aanpak voor drie locaties opgesteld en worden ze herontwikkeld. Op basis van de ervaringen die daarmee worden opgedaan wordt een structurele aanpak ontwikkeld die in de periode van 2012-2020 wordt toegepast op andere locaties op de Werkas.

Ad 3.3 Beeldkwaliteit en vastgoedwaarde

In de periode van 2009 tot 2011 ligt de nadruk op de sleutelzones die zijn genoemd in het beeldkwaliteitsplan: de Dordse Allee, de Cornelis Houtmanstraat, de Rondweg en de Kop van Bargerveer. De aanpak houdt in: sleutelzone naar ruimtelijke kwaliteit en naar de factoren die rechtstreeks invloed hebben op de waarde van het vastgoed.

Inventarisatie, ontwikkeling en/of positionering van publieke en private beleidsinstrumenten voor sturing

Daarna kan deze aanpak verder worden uitgebouwd

Ad 3.4 Recreatief knooppunt Bargerveer/Oranjekanaal

In samenhang met het herstel van de recreatieve vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel wordt een recreatief knooppunt gerealiseerd. Met het recreatief knooppunt wordt invulling gegeven aan de verbreding van het werklandschap.

In 2006 hebben provincie Drenthe en gemeente Emmen, op initiatief van de provincie, samen een haalbaarheidsonderzoek laten uitvoeren naar herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel. De werkzaamheden voor het herstellen van de vaarverbinding zijn al begonnen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor de gemeente Emmen om aan een belangrijke doelgroep (de vaarders) haar toeristische attracties aan te bieden. Om voor de vaargasten mogelijk te maken om bij Emmen te

⁶ Voor verdere info zie www.livingindustry.nl

stoppen zijn aanlegplaatsen nodig. In Bahco fase 2 is door het bureau Pau een onderzoek gedaan.: conclusie was dat een voorziening het dichtst bij het centrum mogelijk is bij de sluis in het Oranjekanaal.

Met het herstel van de sluis ontstaat er een aantrekkelijk markeringspunt voor het bedrijventerrein met de mogelijkheid om aanleg voorzieningen in te richten in het Oranjekanaal.

Door de realisatie van het knooppunt op deze locatie is er sprake van dubbel (grond)gebruik: enerzijds is het knooppunt een plek voor (water)recreanten en anderzijds is het een ontspanningsplek voor de werknemers op het terrein (plek voor lunchpauze), waardoor de leefbaarheid/kwaliteit van het bedrijventerrein wordt vergroot.

Het project omvat de aanleg van groen en enkele pauze-voorzieningen ten behoeve van werknemers op het bedrijventerrein.

Daarnaast zal de sluis worden hersteld. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het belangrijk object en één van de weinige monumentjes of markeringspunten vanuit de historie van de regio en bedrijvigheid hier.

Er is nog overleg gaande over het eigendom en beheer tussen de provincie Drenthe, gemeente Emmen en het waterschap Velt en Vecht. Totale geraamde kosten herstel sluis incl. groen en voorzieningen 0,4 mln euro.

Ad 3.5 Opstellen Geluidsvisie Werkas

Uit de akoestische (voor)onderzoeken blijkt dat de geluidsbelasting van het bedrijventerrein Bargermeer de geluidscontouren al in de huidige situatie overschrijdt bij de zonegrens aan de zuidzijde bij de nu gekozen invulling. Als het terrein op deze manier akoestisch wordt gevuld, komen veel woningen binnen de 50 dB(A) contour te liggen. Dit betekent dat het geluidsprobleem de verdere ontwikkelingen en ambities zoals die zijn geformuleerd in het Masterplan Bahco in de weg zal staan.

Het verdelen van de geluidsruimte op de Werkas moet op een zodanige manier gebeuren dat er voldaan wordt aan de wettelijke voorschriften maar tegelijkertijd ruimte wordt geboden voor de verdere economische ontwikkelingen op de Werkas.

Daartoe wordt een visie ontwikkeld. De opstelling van die visie is geen reguliere taak, maar is gewenst om de ontwikkeling van de Werkas te stimuleren.

Gebiedsgericht beleid biedt mogelijkheden om binnen de gemeente de geluiskwaliteit af te stemmen op de lokale situatie. Uitgangspunt is het realiseren van een geluiskwaliteit die past bij het gebied, het inspelen op locatiespecifieke omstandigheden en het benutten van kansen. Hiermee wordt de klassieke (regulier) aanpak, van randvoorwaarden stellend tot een verbetering komen, omgeruild voor een proactieve ontwerpende aanpak vooraan in het proces van ruimtelijke ontwikkelingen. Zo wordt evenwichtige integrale besluitvorming bereikt die optimaal bijdraagt aan een duurzaam en leefbaar gebied.

De invulling van de beleidsvrijheid op basis van de Wet geluidhinder betreft het vastleggen van beleid ten aanzien van het verlenen van hogere geluidsgrenswaarden. Op basis van de Wet Milieubeheer betreft dit het vastleggen van beleid ten aanzien van het stellen van geluidsnormen bij de milieuvergunningverlening en het toepassen van maatwerk bij bedrijven.

Ad 3.6 Proefproject beheer openbare ruimte

Het gaat om een proefproject beheer openbare ruimte, met als doel te onderzoeken aan welke voorwaarden voldaan moet worden om het onderhoud van het openbare gebied uit te besteden. Binnen dit proefproject zal tevens gebruik worden gemaakt van de inzet van de doelgroep Wet-Werk en Bijstand. (WWB), met het oog op uitstroom naar reguliere banen. De onderhoudskosten komen uit het reguliere budget daarvoor. Voor de extra kosten om dit project te kunnen begeleiden en een plan van aanpak voor de overdracht van het onderhoud te kunnen opstellen, wordt een bijdrage gevraagd.

Met deze aanpak wordt de kwaliteit van de groenvoorziening versterkt.

Ad 3.7 Proefproject beheer private ruimte

Ontwikkelen van een systeem voor pro-actief beheer van private terreinen, gericht op versterking van de beeldkwaliteit. Belangrijke opgave is de verdere vergroting van de kwaliteit van het terrein door de kwaliteit van de openbare ruimte in samenhang te brengen met de kwaliteit van de private terreinen.

In de periode 2009 tot 2011 dient hiervoor een structureel terreinbeheer te worden ontwikkeld, met als specifieke doelstelling de verbetering van de kwaliteit van de individuele bedrijfsterreinen. Dat houdt o.a. in: het vaststellen van de gewenste beeldkwaliteit per deelterrein; het opstellen van een toetsingskader ter beoordeling van de beeldkwaliteit, ontwikkeling en uitvoering van een schouwmethodiek, opstellen van specificaties ten behoeve van het gegevensbeheer e.d.

Waar mogelijk wordt de aanpak van individuele terreinen in onderlinge samenhang uitgevoerd om de gewenste beeldkwaliteit voor het betreffende deelgebied gerealiseerd te krijgen. Door deze aanpak kan ook een verbinding worden gelegd met het beheer van de openbare ruimte. Aansluitend wordt gewerkt aan een integrale sturing op beeldkwaliteit en vastgoedwaarde.

Ad 4.1 Projectleiding, communicatie en branding concept

Projectleiding.

Voor de uitvoering van fase 1 en 2 heeft de gemeente het programmamanagement gevoerd over Bahco. Dankzij dat projectmanagement is een groot aantal projecten tot stand gekomen. De externe communicatie heeft het draagvlak voor Bahco vergroot en

ertoe bijgedragen dat ook andere partijen een bijdrage aan de uitvoering hebben gegeven. Voor de uitvoering van Bahco 3 worden het projectmanagement en de communicatie voortgezet.

De aanpak bestaat uit de volgende onderdelen:

- Opstellen jaarprogramma
- Afstemming met trekkers projecten Bahco 3
- Coördinatie met trekkers overige projecten
- Verantwoording projecten (rapportage) naar inhoud, financiën en planning
- Uitgave nieuwsbrieven
- Beheer website

Branding concept

Ten behoeve van de promotie van de Werkas is het ontwikkelen van een brandingconcept met de Werkas als herkenbaar "merk" noodzakelijk. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van een marketingstrategie is het bewustzijn dat de Werkas vooral door haar omvang (850 ha) een bijzonder terrein is, maar dat tegelijkertijd bedrijven ook de keus uit alternatieven hebben. De ontwikkeling van een marketingstrategie is een proces waarin de breedte aan terreinkenmerken samen worden gebracht in unique selling points en uiteindelijk tot een simpele, krachtige en herkenbare boodschap.

3.3 Kosten en financiering

De totale kosten van het hierboven beschreven activiteiten-pakket OP EFRO/ Prov. Drenthe worden geraamd op **12,11 mln euro** (excl. btw).⁷

Het zijn de kosten van de investeringen, waar tegenover geen opbrengsten staan. Het is m.a.w. geen inkomsten genererend project. De investeringen zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het bedrijventerrein te verhogen.

(Voor een meer gedetailleerd inzicht in deze kostenramingen wordt verwezen naar Bijlage B bij onderhavige subsidie-aanvraag)

⁷ Fase 3 Bahco omvat overigens nog een aantal projecten, waarvoor in onderhavige aanvraag geen Efro-subsidie wordt aangevraagd. Deze projecten zijn: Verbinding Bargermeer-BP A37; Ongelijkvloerskruising Rondweg/Meerdijk en een Multimedia Educatief centrum. De totale investeringskosten van deze projecten zijn geraamd op 12,5 mln euro (excl. btw). Daarmee zou de totale investering fase 3 Bahco op ca. 24,5 mln euro komen. Vanwege het 'wegvallen' van mogelijke Rijksbijdragen (o.a. wegvallen Topper en crisis gelden) zijn deze projecten niet opgenomen in onderhavige subsidie-aanvraag.

De beoogde **financiering** is als volgt:

- Gemeente Emmen	€	6.160.000,--
- Bedrijfsleven	€	550.000,--
- Provincie Drenthe (Verkeer en vervoer)	€	550.000,--
- Provincie Drenthe/OP EFRO	€	<u>4.850.000,--</u>
Totaal	€	12.110.000,--

3.4 Uitvoeringsorganisatie

Voor de uitvoering van fase 1 en 2 heeft de gemeente het programmamanagement gevoerd over Bahco. Voor de uitvoering van Bahco 3 worden het projectmanagement en de communicatie voortgezet.

In de praktijk betekent dit het volgende:

- De gemeente Emmen is de eindverantwoordelijke organisatie, zowel inhoudelijk als financieel. De gemeente vraagt de subsidies aan, is de zgn. eindbegunstigde en is de eindverantwoordelijke voor de uitvoering.
- De uitvoering wordt opgedragen aan de projectorganisatie bestaande uit een stuurgroep met daaronder een projectgroep.
- De projectorganisatie schakelt ten behoeve van de uitvoering bedrijven en organisaties (w.o. VPB) in. Hiervoor wordt een klankbordgroep ingesteld.
- De projectgroep staat onder leiding van een programma-manager en is verantwoordelijk voor de dagelijkse regie/uitvoering. De projectgroep rapporteert via de programma-manager aan de Stuurgroep.
- Samenstelling Projectgroep: Gemeente Emmen (Programma manager), VPB en Emmtec Services
- De Stuurgroep heeft de eindregie en stuurt op de hoofdlijn.
- Samenstelling Stuurgroep: bestuurders/vertegenwoordigers van de gemeente Emmen, Provincie Drenthe, VPB. Emmtec Services en ministerie Economische Zaken.

Naast de projectgroep functioneert binnen het gemeentelijk apparaat een gemeentelijk projectteam, waarin vanuit de verschillende beleidsafdelingen de interne projectleider/trekkers van de verschillende projecten zitting hebben. Dit interne projectteam staat onder leiding van

de programma manager en rapporteert aan de projectgroep en de ambtelijke opdrachtgever: de directeur Beleid.

Voor de onderhavige fase wordt een klankbordgroep ingesteld bestaande uit de leden van de stuurgroep, vertegenwoordigers van relevante organisaties zoals de Kamer van Koophandel, Stichting Living Industry, Stichting Innovatie Projecten MKB, Stenden Hogeschool, Drenthe college, Drents architectuur centrum (DAC) e.d. Per project/onderwerp kan de samenstelling van de klankbordgroep wijzigen. De klankbordgroep brengt gevraagd advies uit aan de Stuurgroep.

Eigendom en beheer.

Zoals uit bovenstaande blijkt is de gemeente de aanvragende en de verantwoordelijke organisatie voor de uitvoering. Dat betekent o.a. dat de resultaten van de projecten eigendom worden van de gemeente Emmen. De gemeente zal deze (nieuwe) eigendommen echter niet allemaal zelf beheren resp. exploiteren. Daarvoor zullen de meest geëigende organisaties opdracht krijgen. Met name de Vereniging Parkmanagement Bargermeer (VPB) zal daarbij een belangrijk rol vervullen.

4 Effect van de subsidie

Als het project gerealiseerd wordt dan is er weer een belangrijke stap gezet in het up-to-date maken van de Werkas Emmen. Het belangrijkste effect van de uitvoering van dit projectenplan 2009 – 2011 is dat de interne bereikbaarheid sterk wordt verbeterd en dat de kwaliteit van de bedrijfsomgeving verder wordt versterkt. De aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein neemt toe. Hierdoor kunnen bedrijven op de Werkas Emmen hun activiteiten beter en effectiever uitvoeren waardoor de concurrentiepositie van deze bedrijven wordt verbeterd. In termen van werkgelegenheid betekent dit dat de kans dat de bestaande werkgelegenheid in stand blijft wordt vergroot. Dat is een belangrijke pijler van het Masterplan.

Door de kredietcrisis is financiering van investeringen onder druk komen te staan, waardoor de ontwikkeling dreigt te stagneren. Daarom is het extra belangrijk dat ander vestigingsplaatsvoorwaarden optimaal zijn, zodat die in ieder geval geen belemmering vormen voor verdere ontwikkeling.

Investeringen in de Werkas dragen ertoe bij dat bedrijven afzien van verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie. De verwachting is gerechtvaardigd dat daarmee de huidige bedrijven en de daarmee samenhangende werkgelegenheid op de Werkas in sterke mate behouden kunnen blijven.

Daarnaast kan voor sommige bedrijven deze versterkte concurrentiepositie ook bijdragen aan de groei van de onderneming en daarmee van de werkgelegenheid.

Tevens mag worden verwacht dat door de transformatie/herstructurering het aandeel van kennisintensieve bedrijvigheid toe zal nemen. Met andere woorden er zal naar verwachting sprake zijn van een verdichting van het aantal arbeidsplaatsen per hectare bedrijfsterrein. Deze effecten zijn echter niet betrouwbaar te kwantificeren.

Deze werkgelegenheidseffecten hebben betrekking op een gebied van circa 850 ha bedrijventerrein met ruim 500 bedrijven en in totaal ca 12.300 arbeidsplaatsen. Op de Werkas zijn vele stuwende bedrijven gevestigd, met op het deelsterrein Emmtec is sprake van 100% stuwende bedrijvigheid. Het zijn bedrijven die meer dan helft van hun omzet genereren buiten Noorden Nederland. Het zijn bedrijven van nationale en internationale allure. Daarvan wordt de werkgelegenheid door deze herstructurering/revitalisering positief beïnvloed.

Bovendien zijn er mede door de realisatie van het parkmanagement voldoende voorwaarden gerealiseerd om het bedrijventerrein up-to-date te houden m.a.w. veroudering in de toekomst te voorkomen.

Het tijdelijke werkgelegenheidseffect van het onderhavige projectenpakket (ad 12,11 mln euro) kan, uitgaande van een kengetal van ca. 100.000 tot 200.000 euro investering per arbeidplaats (afhankelijk van de aard van de werkzaamheden) geraamd worden op ca. 60 tot 120 tijdelijke arbeidsplaatsen.

Door de uitvoering van het project zijn er ook kwalitatieve effecten te verwachten. De uitvoering zal bijdragen aan een verbeterde ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en fysieke en digitale bereikbaarheid. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van de bedrijven op de Werkas versterkt.

- Een verdere versterking van de bereikbaarheid van de Werkas is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Met het duurzaam veilig opheffen van de laatste knelpunten in de interne verkeersstructuur van de Werkas en de ontwikkeling van structuur (de corridor) die de Werkas goed aansluit op de regionale- nationale- en internationale verbindingen, wordt de bereikbaarheid van de Werkas toekomstvast gemaakt.
- In alle ankerpunten staat een duurzame ontwikkeling centraal. Intensivering ruimtegebruik, multimodaal vervoer en kennisontwikkeling bieden een goede basis voor een verduurzaming van de Werkas. Daarnaast hebben energiegebruik en een structurele aandacht voor kwaliteit van de omgeving prioriteit. Deze aandacht voor duurzaamheid geeft ook een impuls aan de economische ontwikkeling van de Werkas, door bedrijven een omgeving te bieden waarin zij proactief kunnen werken aan een voorsprong in hun markten.
- Realisering van de projecten uit het ankerpunt dynamisch werklandschap dragen bij aan een toekomstvaste bedrijfsomgeving. Deze toekomstvastheid uit zich in een waardecreatie van het vastgoed, in verbreding van de functies op de Werkas, in het ontwikkelen van nieuw (duurzame) bedrijfsmilieus en in het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid.
- De samenwerking met het bedrijfsleven wordt versterkt. Zoals hiervoor reeds is aangegeven is in het kader van het Masterplan Bahco een parkmanagementorganisatie op de Werkas in het leven geroepen. Deze organisatie speelt een actieve rol bij de uitvoering van veel projecten. Deze wijze van samenwerking zal worden versterkt, waardoor de uitvoering optimaal aansluit bij de behoeften van bedrijven op de Werkas.

Zoals hiervoor is aangegeven is er sprake van een veel omvattende herstructurering van de Werkas Emmen. De totale geraamde kosten van het onderhavige projectenpakker bedragen 12,11 mln euro.

De direct betrokken partijen zoals de ondernemers en de gemeente Emmen kunnen een dergelijke investering niet alleen financieren. Dat wil zeggen dat zonder subsidies van de Europese Unie, het Rijk en de provincie Drenthe het project niet gerealiseerd kan worden.

Positiever gesteld: alleen door een gezamenlijke financiering door de EU, het Rijk, de provincie Drenthe, de ondernemers en de gemeente Emmen kan het project gerealiseerd worden.

Alleen dan kunnen de geformuleerde doelstellingen worden gehaald en doen zich de positieve effecten voor ten aanzien van versterking van economische structuur, verhoging van de werkgelegenheid en concentratie van activiteiten in de kernzone.

5 Tijdplanning

I Mobiliteit en bereikbaarheid

	Start	Einde
1.1 VO herinrichting route N862-Rondweg-N34	okt '09	mei '10
1.2.1 Routing	mei '10	mei '11
1.2.2 Proefproject Openbaar Vervoer	okt '09	jan '12
1.2.3 Plan van aanpak Duurzaam veilig	okt '09	apr '10
1.2.4 Verbeterde doorstroming	okt '09	jan '12
1.2.5 Verbindende infrastructuur	okt '09	jan '11
1.3.1 Verbinding onder de A37	okt '09	jan '11

II Duurzame kansen verzilveren

2.1 Haalbaarheidsonderzoek duurzame energiebronnen	jan '10	juli '10
2.2.1 Ontwikkelen visie bluswatercapaciteit	nov '09	mrt '10
2.2.2 Uitvoering bluswatercapaciteit	mei '10	juli '11

III Dynamisch werklandschap, beeldkwaliteit, veiligheid

3.1 Living industry	jan '10	jan '12
3.2 Plan van aanpak private aanpak gebiedsontwikkeling	jan '10	jan '11
3.3 Beeldkwaliteit en vastgoedwaarde	okt '09	aug '11
3.4 Recreatief knooppunt Bargermeer/Oranjekanaal	okt '09	jan '11
3.5 Opstellen Geluidvisie Werkas	okt '09	juni '11
3.6 Proefproject beheer openbare ruimte	okt '09	jan '11
3.7 Proefproject beheer private ruimte	okt '09	jan '11
3.8 Veiligheid- Camera toezicht	okt '09	aug '11

IV Parkmanagement, organisatie, beheer, communicatie en marketing.

4.1 Projectleiding, communicatie en branding concept	okt '09	jan '12
--	---------	---------