



# **OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel en Regionaal Waterprogramma**

Deelrapport Economie

6 mei 2025

## Verantwoording

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Titel</b>           | OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel en Regionaal Waterprogramma               |
| <b>Opdrachtgever</b>   | Provincie Overijssel   |
| <b>Projectleider</b>   | Sybren Boukema   |
| <b>Auteur(s)</b>       | Alisa van Gent, Evelyn van de Bildt, Nils Binnendijk                                     |
| <b>Tweede lezer</b>    | Joost de Jong  |
| <b>Kenmerk</b>         | R009-1294146NLB-V01-agv-NL   |
| <b>Aantal pagina's</b> | 55 (exclusief bijlagen)  |
| <b>Datum</b>           | 6 mei 2025   |
| <b>Handtekening</b>    | Ontbreekt in verband met digitale verwerking.<br>Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven. |

## Colofon

TAUW bv  
Handelskade 37  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
T +31 57 06 99 91 1  
E [info.deventer@tauw.com](mailto:info.deventer@tauw.com)

## Inhoud

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Inleiding .....                                 | 4  |
| 1.1 | Leeswijzer .....                                | 5  |
| 2   | Huidige situatie en autonome ontwikkeling ..... | 6  |
| 2.1 | Beoordelingskader en -systematiek .....         | 6  |
| 2.2 | Werkgelegenheid en werkeloosheid .....          | 7  |
| 2.3 | Kennis en innovatie .....                       | 16 |
| 2.4 | Bereikbaarheid banen .....                      | 21 |
| 2.5 | Vestigingslocaties .....                        | 28 |
| 3   | Effectbeoordeling .....                         | 38 |
| 3.1 | Werkgelegenheid en werkeloosheid .....          | 38 |
| 3.2 | Kennis en innovatie .....                       | 42 |
| 3.3 | Bereikbaarheid banen .....                      | 45 |
| 3.4 | Vestigingslocaties .....                        | 48 |
| 4   | Mitigerende maatregelen .....                   | 53 |
| 4.1 | Mitigerende maatregelen .....                   | 53 |
| 4.2 | Aanbevelingen voor het vervolg .....            | 54 |

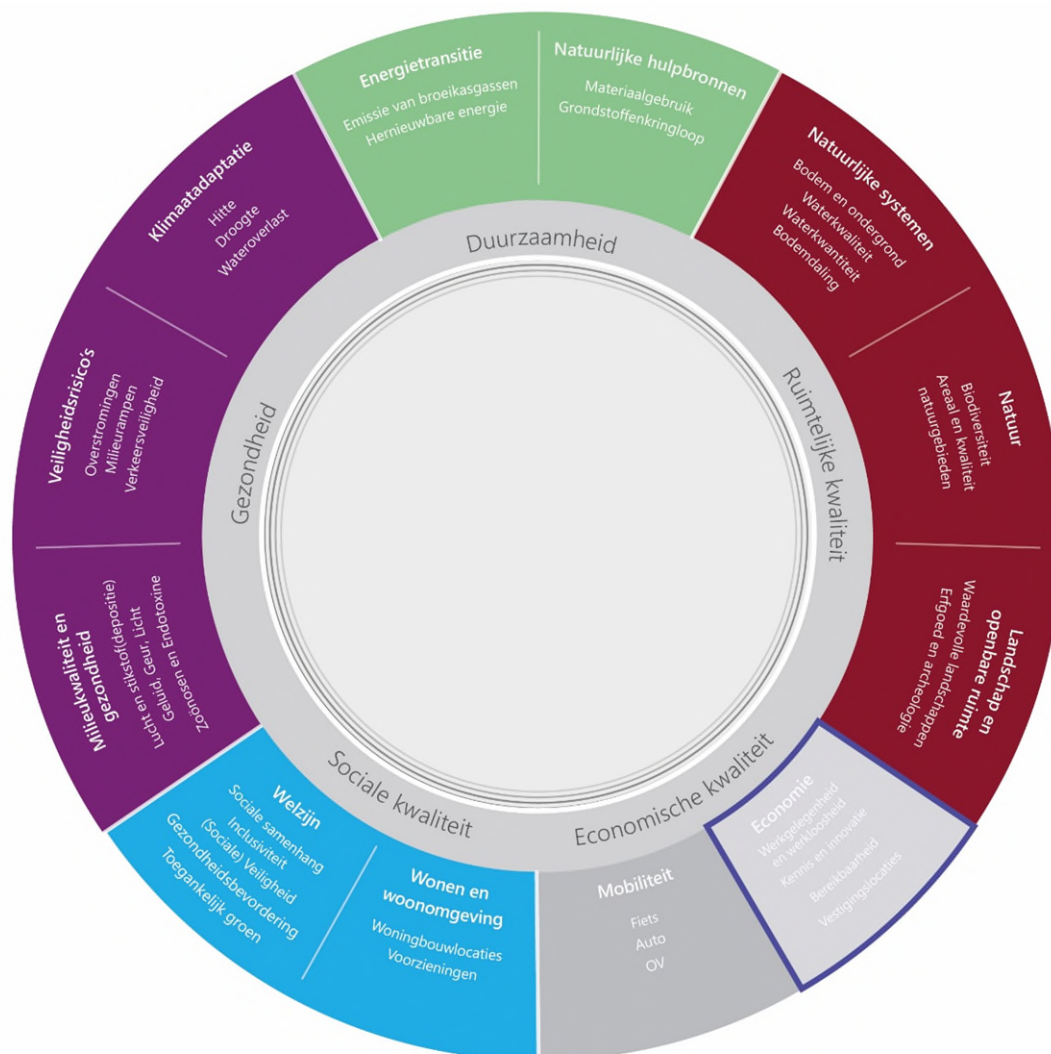
## 1 Inleiding

Dit document is een bijlage bij OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel (NOO) en Regionaal Waterprogramma (RWP). Het voorliggende deelrapport Economie bestaat uit 4 aspecten: werkgelegenheid en werkloosheid, kennis en innovatie, bereikbaarheid banen, en vestigingslocaties.

Het aspect werkgelegenheid en werkloosheid gaat in op het aantal ingevulde banen in verschillende sectoren en werkloosheid. Het aspect kennis en innovatie gaat in op de verandering in de mate van kennisontwikkeling en innovatie in de provincie Overijssel. Dit aspect heeft raakvlakken met het thema Welzijn waar het opleidingsniveau van inwoners van Overijssel verder wordt uitgelicht.

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

Voor het aspect vestigingslocaties wordt onderzoek gedaan naar zowel het areaal als de kwaliteit van vestigingslocaties (vestigingsklimaat). Het aantal vestigingslocaties heeft een relatie met de aanwezige werkgelegenheid en arbeidsparticipatie.



Figuur 1-1 Thema Economie als onderdeel van het Rad voor de Overijsselse leefomgeving

## 1.1 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, staat een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Per aspect is voor de huidige situatie en voor de autonome ontwikkeling ook het kwaliteitsniveau beoordeeld. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de effecten van de beleidskeuzes uit de ontwerp-Omgevingsvisie op werkgelegenheid en werkeloosheid, kennis en innovatie, bereikbaarheid banen, en vestigingslocaties. Alleen voor het aspect vestigingslocaties wordt ook de effecten van de beleidskeuzes van het RWP in beeld gebracht. De andere aspecten hebben geen relatie met het RWP.

## 2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

### 2.1 Beoordelingskader en -systematiek

In het deelrapport economie worden vier aspecten beoordeeld, namelijk werkgelegenheid en werkloosheid, kennis en innovatie, bereikbaarheid, en vestigingslocaties. Allen worden kwalitatief beoordeeld. Waar kwantitatieve gegevens beschikbaar waren, zijn deze meegenomen in de beschrijving.

Tabel 2-1 Overzichtstabel beoordelingskader thema economie

| Aspect                          | Doel  | Criterium   | Databron  |
|---------------------------------|---|---|---|
| Werkgelegenheid en werkloosheid | Behoud en groei van werkgelegenheid   | Ontwikkeling werkgelegenheid en werkloosheid                    | <a href="#">Werkgelegenheid per sector 2016-2022 (LISA, 2023)</a><br><a href="#">Spanning op de arbeidsmarkt, aantal vacatures per 100 werklozen (CBS, 2021)</a><br><a href="#">Ruimte voor economische activiteit tot 2030 (eib/Buck consultants, 2019)</a><br><a href="#">De toekomst van werk 2030 (PwC, 2018)</a><br><a href="#">Regionale bevolkingsprognose (PBL/CBS, 2019)</a>   |
| Kennis en innovatie             | Stimuleren en faciliteren van economische ontwikkeling en innovatie   | De mate van kennisontwikkeling en innovatie                     | <a href="#">Regional Innovation Scoreboard 2021 (European Commission, 2023)</a><br><a href="#">Hoogopgeleiden per gemeente (CBS 2022)</a><br><a href="#">Toekomstvaste Bedrijventerreinen (Bureau BUITEN, 2020)</a><br><a href="#">Slimme specialisatiestrategie (RIS3) Oost-Nederland 2021-2027 (Technopolis Groep, 2020)</a><br><a href="#">Economisch beleid in een veranderende context: trends &amp; ontwikkelingen (Platform31, 2018)</a><br><a href="#">Regionale bevolkingsprognose (PBL/CBS, 2019)</a> |
| 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 | <a href="#">Banen van werknemers naar woon-werkregio (CBS, 2023)</a><br><a href="#">Mobiliteit: per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2023)</a><br><a href="#">Monitor Overijssel 2019-I Provincie Overijssel. 4. Mobiliteit</a><br><a href="#">Fietsmaatjes Project Overijssel 2019</a><br><a href="#">Nabijheid wonen en werken 1996-2018 (PBL, 2020)</a><br><a href="#">Rapportage Rijkswegennet 3e periode 2019 (Rijkswaterstaat, 2019)</a>  |

| Aspect             | Doel   | Criterium   | Databron   |
|--------------------|--|---|--|
| Vestigingslocaties | Vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden | Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren | <p>ANWB Verkeersinformatie (2023)</p> <p>Kerncijfers Mobiliteit, (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020)</p> <p><a href="#">Beschikbaarheid openbaarvervoer (PBL/CROW, 2018)</a></p> <p><a href="#">Vestigingen van bedrijven: bedrijfstak, gemeente (CBS, 2023)</a></p> <p>Behoefteraming bedrijventerreinen Overijssel (Stec groep, 2022)</p> <p>: Elk Bedrijventerrein telt (SER Overijssel, 2024)</p> <p><a href="#">Logistieke monitor Overijssel (Panteia, 2020)</a></p> <p>Commercieel vastgoed 2020 (NVM, 2020)</p> <p>Kantorenmarkt Twente (BCI, 2021)</p> <p>Koopstromen Oost-Nederland 2019 (I&amp;O research, 2020)</p> <p><a href="#">Landelijk monitor Leegstand 2022 (CBS, 2023)</a></p> <p><a href="#">Winkel van de toekomst (ABN AMRO, 2020)</a></p> <p>De toekomst van Kantoren (PBL, 2017)</p> <p><a href="#">De impact van de COVID-19 Pandemie op werknemers (TNO, 2021)</a></p> <p>Retail Postcorona Impactanalyse (Q&amp;A, 2020)</p> <p>Monitor Overijsselse Bedrijventerreinen (MOB), 2024</p> |

## 2.2 Werkgelegenheid en werkloosheid

Voor de werkgelegenheid is het huidige aantal banen in kaart gebracht. Hiervoor zijn beschikbare gegevens per sector gebruikt van het Landelijk Informatiesysteem voor Arbeidsplaatsen (LISA). Gegevens van de provincie en Nederland uit 2022 zijn vergeleken met gegevens uit 2016. Als toevoeging op deze gegevens zijn gegevens van het CBS geraadpleegd over het aantal ZZP'ers per regio. Deze gegevens zijn afkomstig uit het jaar 2022. Daarnaast is gekeken naar de werkloosheid als percentage van de beroepsbevolking. Voor de werkloosheidspercentages is gebruik gemaakt van de cijfers van het CBS.

Om meer inzicht te krijgen in de toekomstige arbeidsmarkt is het rapport 'Behoefteraming bedrijventerreinen Overijssel' geraadpleegd. Dit is een periodieke raming als basis voor de programmeringsafspraken voor de regio's Twente en West-Overijssel, waarin afspraken worden gemaakt over ontwikkeling en herontwikkeling van bedrijventerreinen in de komende jaren. Het rapport is opgesteld door Stec groep.



Het rapport biedt werkgelegenheidsprognoses voor verschillende sectoren in het jaar 2030. Dit rapport is aangevuld met een toekomstperspectief van PwC, gericht op technologische ontwikkelingen in de arbeidsmarkt. Tenslotte zijn demografische gegevens van de huidige en toekomstige beroepsbevolking geraadpleegd, samengesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving.

### 2.2.1 Beleidskader

Provincie Overijssel ambieert een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden. Het economisch beleid dat opgesteld is in de Omgevingsvisie is gericht op een concurrerende economie met meer werkgelegenheid ([provincie Overijssel, 2023](#)). De 3 pijlers van dit beleid zijn:

- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat
- De aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs
- Een concurrerend bedrijfsleven

De provincie faciliteert de economische ontwikkeling door in het beleid voor de fysieke leefomgeving ruimte te bieden voor ontwikkelingen die bijdragen aan het behoud en de groei van werkgelegenheid in Overijssel. Enerzijds gaat het om ontwikkelingen die bijdragen aan een goed vestigingsklimaat, en anderzijds gaat het om de (door)ontwikkeling van werklocaties om te blijven voorzien in de behoefte van bestaande bedrijven. Door vraag en aanbod in balans te brengen wordt zowel kwantitatief als kwalitatief in de behoefte van ondernemers voorzien, zonder dat er onnodig ruimtebeslag gelegd wordt op de Groene Omgeving (provincie Overijssel, 2017).

Daarnaast zijn in de provincie Overijssel Ruimtelijke Economische Bouwstenen (REB) bestuurlijk vastgesteld. In de REB's wordt aandacht gevraagd voor ruimte voor grootschaligheid en innovatieomgevingen. Elke regio heeft daarnaast een specifiek economisch profiel. De REB's vormen de bouwstenen voor economie voor onder andere: de programmeringsafspraken nieuwe bedrijventerreinen; diverse verstedelijkings strategieën; en de omgevingsvisies.

Het coalitieakkoord 2023-2027 erkent de huidige krapte op de arbeidsmarkt als een belangrijk thema. De provincie geeft aan een verbindende schakel te zijn tussen onderwijs, bedrijfsleven en instellingen omdat deze partijen op diverse regionale niveaus werken aan een toekomstbestendige arbeidsmarkt. Het akkoord noemt dat de provincie via De Regiodeals inzet op her-, bij- en omscholing zodat vitale sectoren zoals techniek en zorg worden ondersteunt. Verder wordt er ingezet op een goed vestigingsklimaat voor ondernemers, zowel op het platteland als in de stad. Het is voor de provincie van belang dat de bedrijven die zich vestigen ook daadwerkelijk bijdragen aan de regionale economie van Overijssel.

### 2.2.2 Huidige situatie

#### *Ontwikkeling Bruto Regionaal Product*

In Tabel 2-2 staat de ontwikkeling van het Bruto Regionaal Product (BRP) voor Overijssel. Ter vergelijking is de ontwikkeling van het Bruto Binnenlands Product voor Nederland als geheel gegeven. Uit de tabel blijkt dat het BRP grotendeels gelijke groeipatronen laat zien als het BBP. Ook is te zien dat na jaren van groei het BBP en BRP in 2020 weer afnemen. In 2020 kromp de Nederlandse economie met 3,8 % en de Overijsselse economie met 3,0 %.



Deze krimp is te verklaren door het intreden van de coronacrisis welke nog invloed heeft op opvolgende jaren. Inmiddels is bekend dat de economie zich weer hersteld, in 2021 groeide de economie met 6.2 % en nogmaals in 2022 met 4.3 %.

*Tabel 2-2 Ontwikkeling BPP (Nederland) en BRP (Overijssel) tussen 2003 en 2022*

| Jaar | Nederland | Overijssel |
|------|-----------|------------|
| 2003 | 0,2 %     | 0,9 %      |
| 2004 | 2,0 %     | 1,6 %      |
| 2005 | 2,1 %     | 2,3 %      |
| 2006 | 3,5 %     | 3,0 %      |
| 2007 | 3,8 %     | 4,1 %      |
| 2008 | 2,2 %     | 3,9 %      |
| 2009 | -3,7 %    | -1,4 %     |
| 2010 | 1,3 %     | -0,4 %     |
| 2011 | 1,6 %     | 3,0 %      |
| 2012 | -1,0 %    | -3,1 %     |
| 2013 | -0,1 %    | -0,4 %     |
| 2014 | 1,4 %     | 2,0 %      |
| 2015 | 2,0 %     | 1,4 %      |
| 2016 | 2,2 %     | 2,6 %      |
| 2017 | 2,9 %     | 2,8 %      |
| 2018 | 2,4 %     | 3,1 %      |
| 2019 | 2,0 %     | 1,7 %      |
| 2020 | -3,8 %    | -3,0 %     |
| 2021 | 6,2 %     | 7,3 %      |
| 2022 | 4,3 %     | 3,8 %      |

#### *Ontwikkeling werkgelegenheid*

Gemiddeld genomen is de werkgelegenheid in de provincie Overijssel de afgelopen jaren gestegen.

Tabel 2-3 toont het absolute aantal banen in verschillende sectoren voor 2022. Ook geeft de tabel de procentuele verandering van de werkgelegenheid per sector tussen 2018 en 2022. Om een inzicht te geven in de opvallende veranderingen zijn de grootste toenames in het groen gemarkeerd, en de grootste dalingen in het rood.

Kenmerk

R009-1294146NLB-V01-agv-NL

Tabel 2-3 Aantal banen in 2022 en ontwikkeling van werkgelegenheid per sector tussen 2018 en 2022 (Provincie Overijssel, 2024)

| Sector                                  | Nederland           |          | Twente              |        | Noord-Overijssel    |        | Zuidwest-Overijssel |         |
|---|---------------------|----------|---------------------|--------|---------------------|--------|---------------------|---------|
|   | Totaal aantal banen | +/- %    | Totaal aantal banen | +/- %  | Totaal aantal banen | +/- %  | Totaal aantal banen | +/- %   |
| Landbouw, bosbouw en visserij           | 222.352             | 0.32 %   | 9.499               | 1.1 %  | 9.088               | 4.2 %  | 3.572               | -5.4 %  |
| Winning van delfstoffen                 | 7.845               | -10.10 % | 493                 | 6.3 %  | 21                  | -4.5 % | 2                   | 100.0 % |
| Industrie                               | 864.381             | 2.69 %   | 44.133              | -1.3 % | 25.664              | 10.0 % | 9.570               | -5.9 %  |
| Nutsbedrijven (water en energie)        | 79.827              | 4.65 %   | 1.936               | 5.2 %  | 3.326               | 11.6 % | 232                 | -34.8 % |
| Bouwnijverheid                          | 545.901             | 14.44 %  | 24.683              | 11.0 % | 14.655              | 9.9 %  | 4.621               | 12.8 %  |
| Groot- en detailhandel                  | 1.612.081           | 4.89 %   | 66.699              | 5.3 %  | 37.564              | 6.2 %  | 15.693              | 17.0 %  |
| Vervoer en opslag                       | 477.954             | 6.42 %   | 11.149              | 1.6 %  | 12.720              | -2.4 % | 2.476               | -37.5 % |
| Logies-, maaltijd- en drankverstrekking | 445.249             | 1.38 %   | 15.133              | 0.5 %  | 9.908               | 1.0 %  | 3.585               | 3.3 %   |

**Kenmerk**

R009-1294146NLB-V01-agv-NL

| Sector                       | Nederland |         | Twente  |        | Noord-Overijssel |  | Zuidwest-Overijssel |        |
|------------------------------|-----------|---------|---------|--------|------------------|--|---------------------|--------|
| Informatie en communicatie   | 359.709   | 11.80 % | 8.852   | 14.6 % | 4.816            |  | 13.9 %              | 3.184  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 28.3 % |
| Financiële instellingen      | 213.381   | 0.80 %  | 3.343   | 4.5 %  | 3.220            |  | 8.5 %               | 662    |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | -1.8 % |
| Handel in onroerend goed     | 78.958    | 7.76 %  | 2.824   | 16.8 % | 1.455            |  | 12.9 %              | 786    |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 16.4 % |
| Advisering & onderzoek       | 915.297   | 10.08 % | 26.481  | 7.6 %  | 15.466           |  | 13.6 %              | 8.200  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 12.0 % |
| Zakelijke dienstverlening    | 458.058   | 8.18 %  | 15.690  | 5.1 %  | 7.802            |  | 8.0 %               | 2.598  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 29.5 % |
| Overheid                     | 482.084   | 7.10 %  | 12.070  | 6.8 %  | 12.174           |  | 1.2 %               | 2.348  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 5.6 %  |
| Onderwijs                    | 662.048   | 13.67 % | 24.659  | 13.2 % | 17.570           |  | 13.1 %              | 5.538  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 18.2 % |
| Gezondheids- en welzijnszorg | 1.499.965 | 11.84 % | 57.259  | 11.2 % | 37.699           |  | 8.1 %               | 15.301 |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 12.6 % |
| Cultuur, sport en recreatie  | 235.914   | 6.58 %  | 6.453   | 1.9 %  | 4.104            |  | 13.7 %              | 2.267  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 24.6 % |
| Overige dienstverlening      | 203.855   | 6.46 %  | 6.222   | 2.1 %  | 4.214            |  | 10.7 %              | 1.917  |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 12.3 % |
| Totaal                       | 9,369.757 | 7.65 %  | 337.578 | 6.2 %  | 221.466          |  | 7.63 %              | 82.552 |
|                              |           |         |         |        |                  |  |                     | 8.02 % |

De procentuele toename van het aantal banen in de provincie Overijssel (+6,9 %) lag net wat lager dan die van Nederland (+7,65 %) ten opzichte van 2018. In de meeste sectoren is de werkgelegenheid in Overijssel meegegroeid vergeleken met de rest van Nederland. De grootste sectoren in Overijssel waren in 2022 handel, gezondheids- en welzijnszorg en industrie.

In de regio Twente is het totale aantal banen het hoogst met meer dan 330.000 banen. Zuidwest-Overijssel beschikt anderzijds over het kleinste aantal banen met circa 82.000 banen (LISA, 2023).

Noord-Overijssel heeft sinds 2018 een groei in de werkgelegenheid doorgemaakt van 7,5 %, met een totaal aantal banen van circa 220.000. In deze regio is vooral een significante toename in het aantal banen in de sector advisering en onderzoek zichtbaar. Het aantal banen in deze sector is met 14 % toegenomen en biedt daarmee momenteel 17.000 banen in Noord-Overijssel. Daarnaast zag de sector informatie en communicatie ook een redelijke toename van de beroepsbevolking, namelijk 14 %. De enige sector waar een afname plaatsvond tussen 2018 en 2022 waren banen in vervoer en opslag.

De informatie- en communicatiesector is de snelst groeiende sector van zowel Noord-Overijssel als de provincie Overijssel als geheel. Vooral in de regio Zuidwest-Overijssel is deze sector hard gegroeid, met 28 %. Het aandeel banen in deze sector in Overijssel blijft echter slechts een fractie van het totaal aantal Nederlandse banen in deze sector (4,6 %).

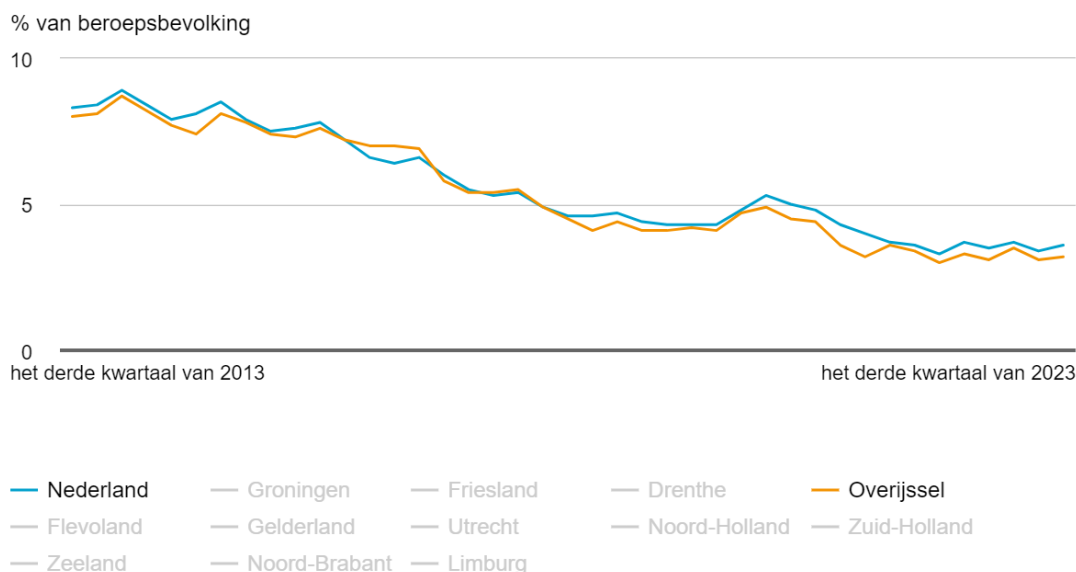
In Zuidwest-Overijssel is een grote groei zichtbaar in de sector zakelijke dienstverlening van 29 % van het aantal banen. Daarnaast is het aantal banen in de winning van delfstoffen met 100 % toegenomen, dit komt echter door het zeer kleine aantal personen dat werkzaam is in deze sector in Zuidwest-Overijssel, namelijk 2 personen. Andere sectoren die een grote toename van het aantal banen hadden zijn de informatie- en communicatiesector en de cultuur, sport en recreatiesector. Voor de regio Zuidwest-Overijssel zijn echter ook forse afnamen waarneembaar tussen 2018 en 2022. Namelijk, in de sector Nutsbedrijven is afgenomen met 34,8 % en de sector vervoer en opslag is afgenomen met 37,5 % in de regio. In de regio Zuidwest-Overijssel zijn de meeste schommelingen zichtbaar in de beroepsbevolking over de verschillende sectoren heen.

In de regio Twente zijn de sectoren onderwijs, informatie en communicatie en handel in onroerend goed toegenomen met het aantal banen tussen 2018-2022. Landelijk is een soortgelijke positieve ontwikkeling zichtbaar. Daarnaast kenmerkt Twente zich vooral in de werkgelegenheid in industrie, gezondheids- en welzijnszorg en handel. Echter is de ontwikkeling hiervan in de periode tussen 2018 tot 2022 relatief beperkt, met uitzondering van de sector gezondheids- en welzijnszorg. In totaal zijn er circa 45.000 industriebanen in Twente te vinden en 66.699 banen in de handel en 110.000 banen in de gezondheids- en welzijnszorg. In deze sectoren is 50-60 % van de bevolking van Overijssel werkzaam in Twente.

### Werkloosheid

Onderstaande grafiek (Figuur 2-1) geeft het werkloosheidpercentage als onderdeel van de totale beroepsbevolking. Te zien is dat de werkloosheidspercentages voor de provincie Overijssel in lijn zijn met de werkloosheidspercentages voor Nederland, of daar net iets onder liggen. Vanaf 2014 daalt de werkloosheid, gevolgd door een lichte stijging in 2020. Na 2020 daalt vervolgens het werkloosheidspercentage tot 3,6 % in Nederland en 3,2 % in Overijssel in 2023.

Vrijwel alle niet stedelijke gemeentes hebben een lagere werkloosheid dan het Nederlands gemiddelde als het aantal werklozen wordt afgezet tegen de totale bevolking. In stedelijke gemeentes is een net wat hogere (semi) werkloosheid dan het Nederlands gemiddelde (4,3 %); Hengelo (4,9 %), Deventer (4,8 %), Zwolle (4,9 %), Almelo (5,2 %) en Enschede (6 %). Dit beeld komt overeen met het landelijke beeld, waarbij de grootste steden ook sprake is van de grootste werkloosheid (CBS, 2023).



Figuur 2-1 Werkloosheidpercentages als onderdeel van de totale beroepsbevolking (bron: CBS, 2023)

### Conclusie

De werkgelegenheid in de provincie Overijssel heeft zich de afgelopen jaren positief ontwikkeld. Vooral de sectoren bouw, informatie en communicatie, en vervoer en opslag zijn de afgelopen jaren sterk gegroeid. De werkloosheid is in afgelopen jaren gedaald, uitgezonderd door een lichte stijging in 2020 als gevolg van de coronacrisis. De werkgelegenheid in Overijssel toont een positieve trend die ongeveer gelijk is aan het Nederlands gemiddelde (en in sommige regio's zelfs meer toeneemt). Het doel van de provincie wordt daarmee bereikt en er kan worden geconcludeerd dat de huidige staat van de werkgelegenheid in Overijssel overwegend positief is.

Tabel 2-4 Waardering van huidige situatie

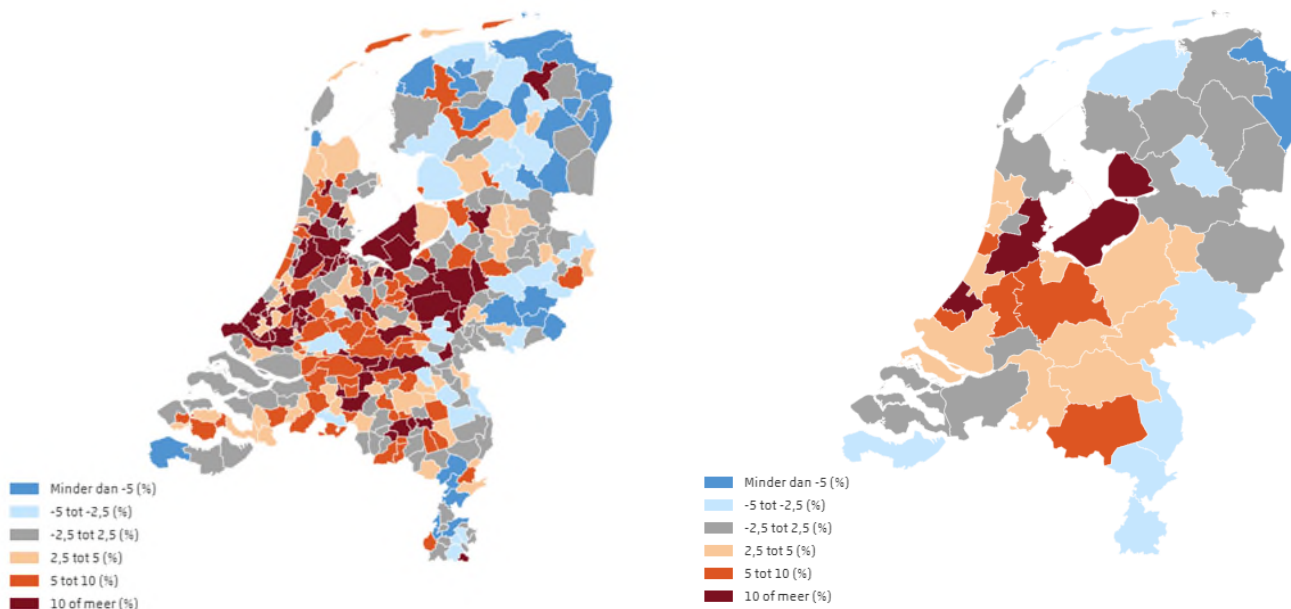
| Aspect                          | Doel                                | Criterium                                    | Huidige situatie |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|------------------|
| Werkgelegenheid en werkloosheid | Behoud en groei van werkgelegenheid | Ontwikkeling werkgelegenheid en werkloosheid | Overwegend goed  |

### 2.2.3 Autonome ontwikkeling

Naar verwachting neemt de werkgelegenheid in de industriector af door arbeidsbesparende technologische ontwikkelingen in de productieprocessen, zoals robotisering en digitalisering. De groei van de productiviteit van deze industrieën wordt naar waarschijnlijkheid opgevangen door de optimalisatie van deze productieprocessen (eib/Buck consultants, 2019). De grootste industrieën van Overijssel zijn de voeding- en genotsmiddelenindustrie, en de chemische industrie. Naar verwachting treedt in beide industrieën een daling in de werkgelegenheid op, waardoor de werkgelegenheid in deze industrieën met 0,7 % daalt in 2030. Vooral in de historisch industriële regio Twente leidt dit tot een afname in het totaal aantal banen. Daarentegen valt landelijk wel een kleine stijging te verwachten in de werkgelegenheid in de Metaalelectro- en Bouwmaterialen industrie van circa 0,3 % (eib/Buck consultants, 2019).

Ook in de vervoerssector vindt naar verwachting een daling plaats van het totaal aantal banen (landelijk -0,5 %). Anderzijds is de verwachting dat de werkgelegenheid in de opslag en dienstverlenende sector van vervoer wel toeneemt (landelijk +1,5 %). Een gunstige ontwikkeling voor de provincie Overijssel en met name de regio Noord-Overijssel, welke de afgelopen jaren al een sterke groei heeft gekend in deze sector. Naar verwachting zet deze groei in de komende 10 jaar door. De sectoren onderwijs, bouwnijverheid en handel zullen daarnaast ook in omvang toenemen in de toekomst.

In de zorgsector zal in de toekomst naar verwachting ook meer werkgelegenheid zijn. Landelijk wordt een toename in het aantal banen in de zorg verwacht van 1,7 %. Deze ontwikkeling kan vooral verklaard worden door de toenemende vergrijzing, een trend die landelijk steeds meer toeneemt. De toenemende vergrijzing creëert anderzijds ook een druk op de beschikbare beroepsbevolking van Overijssel. Er zullen immers minder banen kunnen worden ingevuld als de beroepsbevolking krimpt. Onderstaande Figuur 2-2 geeft een prognose van de ontwikkeling van de beroepsbevolking tussen 2021 tot 2035.



Figuur 2-2 Ontwikkeling aantal inwoners 20 tot AOW-leeftijd per gemeente (links) en CROP-regio (rechts) (PBL/CBS, 2022)

Landelijk gezien neemt de beroepsbevolking het meest toe in steden en de omliggende randgemeenten. In Overijssel is de sterkste groei in de beroepsbevolking te verwachten in Zwolle, waar de beroepsbevolking naar schatting met 11,7 % stijgt. Ook in Kampen stijgt de beroepsbevolking met circa 10 %. In de rest van de provincie is gemiddeld sprake van krimp. Vooral in de grensgemeenten neemt de beroepsbevolking af. Gemeente Hof van Twente kent de grootste krimp, met een afname van 5 % richting 2035 (CBS, 2022). Door het krimpen van de beroepsbevolking in grote gebieden van Overijssel is de verwachting dat ook de werkgelegenheid gaat krimpen.

Naast deze sectorale en demografische ontwikkelingen vallen er ook trends in de contractvormen van werknemers waar te nemen. Waar organisaties in de jaren '90 nog maar 30 % gebruik maakte van tijdelijke contracten, is dit percentage nu opgelopen tot circa 60 %. Na een jarenlange opgaande trend in deze contractvormen, is de verwachting dat deze verdeling in de toekomst rond dit niveau blijft. Naast tijdelijke contracten is er ook een sterk toenemende groei in flexibele werkvormen zoals oproepkrachten, uitzendkrachten en ZZP'ers. In 2022 was circa 12 % van de Nederlandse bevolking een ZZP'er. Naar verwachting zet deze ontwikkeling zich de komende jaren niet voort. Per 1 januari 2025 begon de Belastingdienst met het handhaven tegen schijnzelfstandigheid. Bedrijven en organisaties die mensen als zzp'ers inhuren voor werkzaamheden die zij niet zelfstandig kunnen uitvoeren, riskeren boetes en naheffingen. Als gevolg hiervan is de verwachting dat het aantal ZZP'ers afneemt. Uit de Conjunctuurenquête Nederland van het CBS, de Kamer van Koophandel, het Economische Instituut voor de Bouw en de werkgeversorganisaties MKB-Nederland en VNO-NCW, blijkt dat ruim 40% van de bedrijven met zzp'ers een afname van de inhuur verwacht.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [Vier op de tien bedrijven verwachten dit jaar minder zzp'ers in te zetten](#)



Op landelijk niveau zijn er initiatieven om het eenvoudiger te maken om een vast contract te krijgen. Zo heeft de minister van Sociale zaken en Werkgelegenheid een pakket maatregelen voorgesteld welke in 2024 in de tweede kamer worden besproken. Wat de effecten hiervan zijn is echter nog onduidelijk.

De hierboven beschreven (regionale) trends (krimp, digitalisering) kunnen gevolgen hebben voor de werkloosheid. In het laatste kwartaal van 2021 daalde het aantal werklozen met gemiddeld 17.000 per maand en kwam daarmee in november uit op 251.000. Dat is 2,7 % van de beroepsbevolking, het laagste maandcijfer sinds de start van de meting in 2003 (CBS, 2021). Echter zijn er naast deze regionale trends ook landelijke of internationale ontwikkelingen die nog grotere gevolgen hebben. Voorbeelden van deze ontwikkelingen zijn de Covid pandemie, de kredietcrisis of internationale spanningen.

De verwachting is dat de werkloosheid de komende jaren laag blijft, omdat er op dit moment meer vacatures dan werkzoekenden zijn. Het is moeilijk een concrete voorspelling te doen van hoe de werkloosheidspercentages zich zullen ontwikkelen voor de langere termijn in de referentiesituatie (2040).

### Conclusie

De Overijsselse werkgelegenheid staat voor een lastige opgave. Er zijn sterke regionale verschillen zichtbaar binnen de provincie. Door toenemende automatisering en digitalisering dreigt een groot aantal banen te verdwijnen. Vooral in de industriesector, de grootste sector in Twente, heeft deze ontwikkeling een redelijk grote impact op de voeding- en genotsmiddelenindustrie en de chemische industrie. Deze trends kunnen leiden tot een toenemende werkloosheid. Anderzijds is de verwachting dat de werkgelegenheid in de vervoer en opslag sector juist in toe neemt. Naar verwachting vindt deze toename in werkgelegenheid vooral plaats in Noord-Overijssel. De beroepsbevolking in de grote steden van Noord-Overijssel (Zwolle en Kampen) neemt daarnaast ook toe, waardoor meer werkgelegenheid zich naar verwachting zal vestigen in of rondom deze steden. Door de laatste cijfers wat betreft de werkloosheid en de krapte op de arbeidsmarkt, is gekozen voor de beoordeling overwegend goed.

Tabel 2-5 Beoordeling van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

| Aspect                          | Doel                                | Criterium                                    | Huidige situatie | Autonome ontwikkeling |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|------------------|-----------------------|
| Werkgelegenheid en werkloosheid | Behoud en groei van werkgelegenheid | Ontwikkeling werkgelegenheid en werkloosheid | Overwegend goed  | Overwegend goed       |

## 2.3 Kennis en innovatie

Om het aspect kennisontwikkeling en innovatie in beeld te brengen is gebruik gemaakt van een viertal bronnen. Allereerst is de 'Regional Innovation Scoreboard 2023' geraadpleegd, die jaarlijks gepubliceerd wordt door de Europese commissie. Aan de hand van 21 indicatoren geeft de publicatie een uitgebreid inzicht in huidige situatie van kennis en innovatie in alle Europese regio's.

De indicatoren omvatten een breed spectrum van relevante kwantitatieve gegevens zoals aantal jong hoog opgeleiden, percentage van de bevolking met bovengemiddelde digitale vaardigheden en investeringen in kennis en ontwikkeling vanuit overheden. Elke regio krijgt voor elke indicator een score toegekend, die samenhangt met de rest van de Europese regio's.

Door gebruik te maken van deze methode is inzicht te verkrijgen in de internationale positie die provincie Overijssel inneemt op het gebied van kennis en innovatie.

De gegevens van Regional Innovation Scoreboard zijn gecombineerd met gegevens van het CBS betreffende het aantal hoogopgeleiden in Nederland. Daarnaast zijn ook publicaties van Bureau BUITEN en Technopolis Groep geraadpleegd om meer inzicht te verkrijgen van regionale verschillen binnen de provincie op het gebied van kennis en innovatie gedreven bedrijvigheden.

### 2.3.1 Beleidskader

Het coalitieakkoord 2023 – 2027 benoemt op diverse onderwerpen het belang van innovatie, zowel in de agro-food industrie, als bij het aangaan van maatschappelijke thema's zoals klimaatverandering. Naast het coalitieakkoord richt de Omgevingsvisie zich vooral op het stimuleren en faciliteren van economische ontwikkeling. Door vraag en aanbod aan werklocaties in balans te brengen wordt zowel kwantitatief als kwalitatief in de behoefte van ondernemers voorzien, zonder dat er onnodig ruimtebeslag gelegd wordt op de groene omgeving ([provincie Overijssel, 2023](#)). Het beleid van de provincie richt zich in het bijzonder op de aandachtspunten:

**Werklocaties:** digitalisering en verduurzaming van bedrijfslocaties waarin de provincie beoogt werklocaties goed in verbinding te laten staan met kennisinstellingen en innovatielabs.

**Logistieke Bedrijvigheid:** nieuwe logistieke bedrijvigheid dient gevestigd te worden in de hotspots Twente en Zwolle/Kampen om zo duurzame en innovatieve groei te borgen.

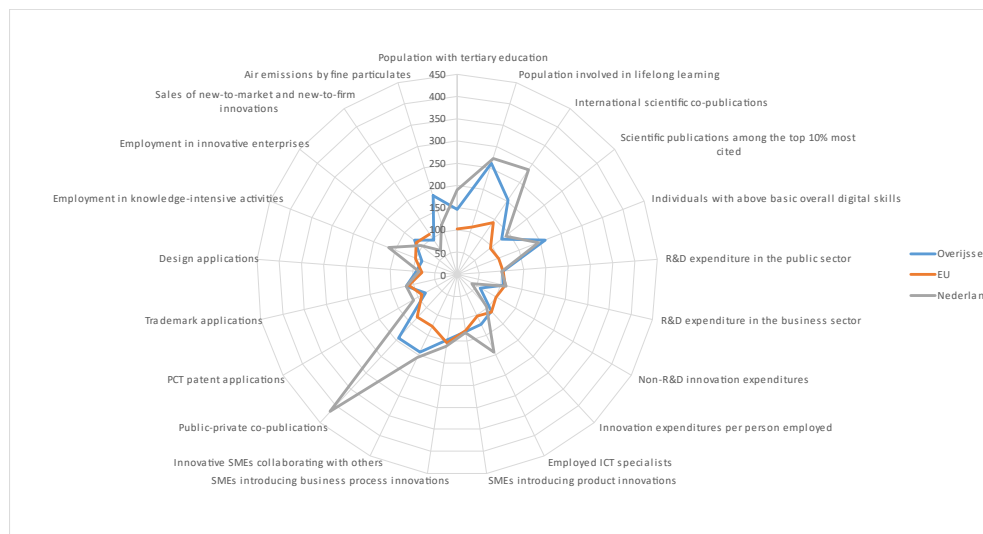
**Agro en food:** doel om de ecologische voetafdruk te verkleinen, in combinatie met duurzame bedrijfsvoering zodat de sector een transitie kan maken naar duurzaamheid en innovatie.

**Toerisme en vrije tijd:** Innovatie en versterking van het organiserend vermogen in de toeristische sector staan centraal om een gedifferentieerd toeristisch aanbod te creëren.

### 2.3.2 Huidige situatie

In de meest recente publicatie van de 'Regional Innovation Scoreboard 2023' bevindt Nederland zich in de top 10 van meest innovatieve landen, namelijk op plaats 4. Binnen Nederland vallen redelijk grote verschillen waar te nemen. Van alle 240 regio's in Europa is provincie Noord-Holland de meest innovatieve provincie van Nederland op plaats 12, en Friesland de minst innovatieve op plaats 105. Overijssel neemt een gemiddelde positie binnen Nederland, op plaats 53 (European Commission, 2023).

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de 21 beoordeelde indicatoren van de provincie Overijssel. In de binnenkant van het Rad worden de scores voor de indicatoren gegeven in 2 lijnen. De oranje lijn geeft de score van de provincie Overijssel weer. De grijze lijn geeft het gemiddelde van Nederland weer. De blauwe lijn geeft de score weer van het gemiddelde van de Europese Unie als geheel.



Figuur 2-3 Kennisontwikkeling en innovatie factoren van Overijssel vergeleken met de EU en Nederland (European Commission, 2023)

Provincie Overijssel scoort voor een aantal indicatoren ver boven het Europees gemiddelde. De hoogst scorende indicatoren in de provincie Overijssel zijn digitale vaardigheden, levenslang leren en public-private samenwerkingen. In geheel Nederland scoren deze indicatoren echter relatief hoog, waardoor het provincie Overijssel in vergelijking met Nederland net onder het landelijk gemiddelde scoort bij deze indicatoren (European Commission, 2023).

Opvallend is dat de indicator onderzoek en ontwikkeling in de private sector in Overijssel net wat hoger scoort dan het Nederlands gemiddelde (European Commission, 2021). Onderzoek van Bureau BUITEN biedt verder inzicht op de achterliggende factoren van de indicator. In een analyse van 170 bedrijventerreinen in Overijssel is gebleken dat Overijsselse bedrijventerreinen goed voorbereid zijn op faciliteren van de economie van morgen. In Overijssel, en met name in de regio Twente is een groot aantal bedrijventerreinen aangesloten op glasvezelverbindingen. In Twente is momenteel bijna 70 % van alle bedrijventerreinen aangesloten op glasvezel. In de regio West-Overijssel is er nog terreinwinst te behalen op dit aspect, met 43 % van alle bedrijventerreinen aangesloten op het glasvezelnetwerk (Bureau BUITEN, 2020).

Op de Regional Innovation Scoreboard scoort de provincie Overijssel op een viertal indicatoren aanzienlijk lager dan het landelijk gemiddelde. Het gaat hier om de indicatoren: niet-RND<sup>2</sup> gerelateerde innovatie uitgaven (40 % lager), werkzaamheden kennis intensieve activiteiten (15 % lager) en verkoop aan nieuw-voor-de-markt en nieuw-voor-bedrijven innovaties (14.6 % lager), (European Commission, 2023).

<sup>2</sup> Research and Development

Opvallend is dat de gemeente Enschede de enige Universiteits-gemeente in Nederland is met een lager percentage hoogopgeleiden dan het Nederlands gemiddelde (CBS, 2021). Oorzaak hiervoor is dat de arbeidsmarkt in Twente/Enschede minder dienst-gerelateerd is vergeleken met andere steden in Nederland. Dit heeft vooral te maken met het industrieel verleden van de stad en de periferische locatie van Enschede (grensstad).

Provincie Overijssel kent daarnaast een groeiend aantal start- en scale-ups. Dit zijn kleine (vooral) innovatieve bedrijven die in de groeiende fase zitten. In provincie Overijssel bevonden zich 374 start- en scale-ups in december 2021. Provincie Overijssel huisvest daarmee slechts 4,9 % van het totaal aantal start- en scale-ups in Nederland ([Dealroom, 2023](#)). De start- en scale-ups concentreren zich vooral in de regio Twente, door de daar aanwezige universiteit, en de goede digitale infrastructuur.

### Conclusie

In de huidige situatie is de mate van kennisontwikkeling en innovatie beoordeeld met redelijk. De provincie loopt net wat achter het Nederlands gemiddelde, waarmee de provincie zich plaatst in de middenmoot van Nederlands meest innovatieve en kennisintensieve provincies. Er is echter veel potentie zichtbaar in de provincie door bijvoorbeeld de aanwezigheid van de Universiteit van Twente, de vele hogescholen in de rest van Overijssel en de groei binnen de innovatieve topsectoren van bijvoorbeeld HTSM en Agrofood. Helaas gaat er echter veel kennis en innovatie verloren (vooral in Twente), reden hiervoor is dat de regio een grensgebied is zonder centrale ligging in het land.

Tabel 2-6 Waardering van huidige situatie

| Aspect              | Doel   | Criterium                                   | Huidige situatie |
|---------------------|--|---|------------------|
| Kennis en innovatie | Stimuleren en faciliteren van economische ontwikkeling door middel van innovatie | De mate van kennisontwikkeling en innovatie | Redelijk         |

### 2.3.3 Autonome ontwikkeling

In de afgelopen decennia hebben er veel ingrijpende ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van innovatie en kennisontwikkeling. Veelal zijn deze ontwikkelingen gedreven door grote globale vraagstukken zoals de klimaatcrisis, de druk op drinkwatervoorraden en landbouwwarealen. Anderzijds zien wij ook ingrijpende demografische ontwikkelingen zoals een toename in geschoold personeel, een verschuiving van platteland naar stad en een toenemende vergrijzing. Door middel van technologische ontwikkelingen, gedreven door kennis en innovatie worden deze vraagstukken bevraagd, onderzocht, en waar mogelijk opgelost. Het is daarmee niet alleen van economisch belang om voorop te lopen als kennis en innovatieve regio, maar ook voor ons toekomstig welzijn.

Kijkend naar relevante autonome ontwikkelingen, zijn allereerst ingrijpende demografische verschuiving in zowel Nederland als de provincie Overijssel waarneembaar. De toenemende ontgroening in de provincie leidt tot een afname van het aantal jongeren.

In de komende jaren (tot 2035) wordt in de provincie Overijssel een kleine procentuele daling van het aantal jongeren tussen de 0 en 20 jaar verwacht (Primos-prognose, 2022). Het aandeel jongeren wordt als belangrijke drijfveer gezien voor de mate van kennisontwikkeling en innovatie.

Ontwikkelingen op het gebied van kennisontwikkeling en innovatie hebben nauw verband met de toenemende digitalisering. Digitalisering biedt bedrijven veel mogelijkheden om bedrijfsprocessen te optimaliseren en kennis uit te wisselen met andere gebieden. De verwachting is dat de bedrijven in toenemende mate gebruik gaan maken van digitale structuren om de interactie met de buitenwereld te verbeteren, en voorraden te verzenden vanuit centraal gelegen logistieke centra. Met de groeiende logistieke sector in Overijssel kan de provincie uitstekend inspelen op deze ontwikkeling. Momenteel is er al sprake van een goede digitale bereikbaarheid in de provincie die deze ontwikkeling kan ondersteunen.

Naast dat digitale bereikbaarheid van belang is voor stedelijke en logistieke milieus, is het ook van groot belang voor agrarische ondernemingen. Een van de grootste ontwikkelingen op dit gebied is de introductie van 5G. Doormiddel van de hoge internetsnelheden stelt het 5G-netwerk bedrijven in staat om met bedrijfsprocessen te optimaliseren. Door middel van dit netwerk kunnen in de agrarische sector ook grote stappen worden gezet in het automatiseren en monitoren van gronden en gewassen. De 5G-dekkingsgraad van veel agrarische gebieden is echter nog niet optimaal. Omdat rurale gebieden veelal minder afnemers van internet hebben wordt er vaak minder geïnvesteerd in de dekking van deze gebieden. Het gevaar hiervan is dat de landbouw sector hierdoor niet (inter-)nationaal kan concurreren met andere regio's. Om mee te komen in internationale ontwikkelingen in deze sector is het daarom van belang dat de provincie voorziet in optimale (digitale)verbinding (TNO, 2021).

### Conclusie

Er zijn veel kansen voor de kennisontwikkeling en innovatie in Overijssel in de komende jaren. Door de geografische ligging van Overijssel, de aanwezige infrastructuur en aanwezigheid van kennisinstellingen kan de provincie uitgroeien tot een zeer innovatieve regio. Er moeten echter nog wel grote stappen worden genomen om de kennis te behouden in de provincie. Zo dient er geïnvesteerd te (blijven) worden in de bestaande en toekomstige infrastructuur en dient innovatie (ook door ouderen) gestimuleerd te worden door de provincie. Daarnaast vormt de toenemende ontgroening een belangrijk aandachtspunt. Naar aanleiding van de bovenstaande kansen is er gekozen voor de beoordeling overwegend goed. Echter zal de periferische karakteristiek van Twente een uitdaging blijven die ontwikkelingen kan beperken.

Tabel 2-7 Waardering van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

| Aspect              | Doel   | Criterium                                   | Huidige situatie | Autonome ontwikkeling |
|---------------------|--|---|------------------|-----------------------|
| Kennis en innovatie | Stimuleren en faciliteren van economische ontwikkeling door middel van innovatie | De mate van kennisontwikkeling en innovatie | Redelijk         | Overwegend goed       |

## 2.4 Bereikbaarheid banen

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, die 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.

### 2.4.1 Beleidskader

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, 2023](#)).

Om in de toekomst een goede bereikbaarheid van (met name) de stedelijke netwerken in Overijssel te kunnen garanderen, zette de provincie in de Omgevingsvisie 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*

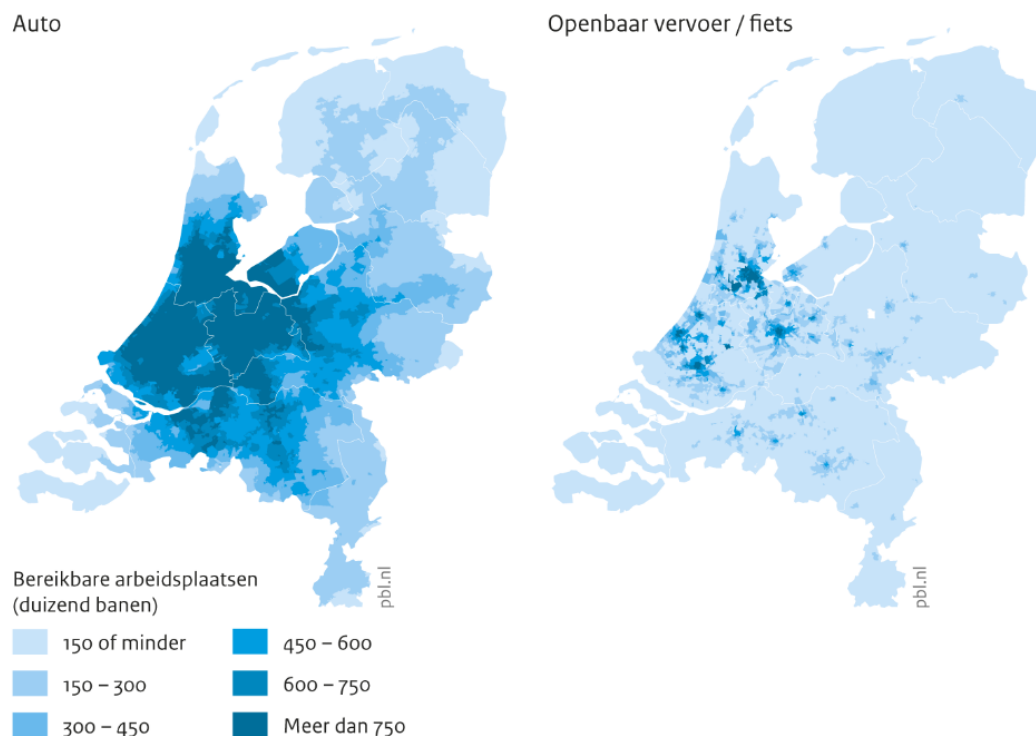
Naast deze speerpunten wordt er in het coalitieakkoord 2023-2027 benoemd dat de keuzes om te investeren in mobiliteit worden bepaald door te kijken naar de volgorde veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en reistijd. Het verbeteren van mobiliteit op zowel regionaal en lokaal niveau zal voornamelijk gericht worden op de regio's Twente, Zwolle, en de Stedendriehoek. Ook is er aandacht voor het verbeteren van de internationale verbinding, bijvoorbeeld door in te zetten op de spoorlijn Zwolle-Twente-Münster. In het coalitieakkoord staat dat zal worden uitgegaan van het STOMP principe om schonere mobiliteit te faciliteren. Verder wordt ook gesproken over het opstellen van een Hub-Visie voor heel Overijssel. Mobiliteitshubs zijn knooppunten waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen zodat de overstap tussen de vervoersmiddelen makkelijker wordt.

## **2.4.2 Huidige situatie**

### *Bereikbaarheid*

Bereikbaarheid is de mate waarin bestemmingen vanuit een bepaald punt bereikt kunnen worden. In dit geval gaat het om de mate waarin arbeidsplaatsen vanuit de woonlocatie binnen een bepaalde reistijd bereikt kunnen worden (PBL, 2022). Vooral in grensstreken zoals Noord-Friesland, Oost-Groningen, Limburg en Zeeland is de bereikbaarheid van arbeidsplekken laag. 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).





Figuur 2-4 Bereikbaarheid arbeidsplaatsen tussen 7:00 en 9:00, 2020

Voor de gehele provincie Overijssel is de bereikbaarheid van de werkplek in de afgelopen jaren gestegen. In Tabel 2-8 worden de woon-werk afstanden van de per regio gegeven. De tabel toont de jaren 2014 en 2021, waarnaast ook de procentuele verandering tussen deze jaren is gegeven in de laatste kolom.

Tabel 2-8 Ontwikkeling woon-werk afstand tussen 2014-2021. (CBS, 2023)

| Woonregio's         | Woon-werk afstand |                  | Procentuele verandering<br>2014-2021 |
|---------------------|-------------------|------------------|--------------------------------------|
|                     | in 2014<br>(km)   | in 2021*<br>(km) |                                      |
| Nederland           | 22,7              | 19,4             | -14,5                                |
| Overijssel (PV)     | 21,3              | 17,8             | -16,4                                |
| Noord Overijssel    | 22,8              | 20,3             | -11,0                                |
| Zuidwest Overijssel | 25,1              | 17,5             | -30,3                                |
| Twente              | 19,4              | 16,1             | -17,0                                |

\* Op basis van voorlopige cijfers

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 2014-2021 redelijk gedaald met 3,3 kilometer. Dit geldt ook voor de woon-werk afstand voor de beroepsbevolking van Overijssel, welke 3,5 kilometer is gedaald. Het Overijssels gemiddelde ligt hiermee nu slechts 1,6 kilometer onder de rest van Nederland. Dit is een opmerkelijke ontwikkeling aangezien mensen in de Randstad veelal dichterbij hun werk wonen dan in regio's daarbuiten.

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 2021 was zichtbaar dat gemeentes met de laagste woon-werk afstanden zich in Twente bevinden, met gemeentes als Tubbergen (18,8 kilometer), Borne (18 kilometer) en Rijssen-Holtten (17,1 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 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 38.500 bezoekers per dag in 2022 (bron: [NS jaarverslag](#)).

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 2022 werd in de provincie Overijssel 9.5 % van alle reizigerskilometers met het openbaar vervoer afgelegd. Dit percentage ligt net wat lager dan het Nederlands gemiddelde van 11 % (CBS, 2023). 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 ervoor 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. 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-werkverkeer<sup>3</sup>.

### *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 verbinden<sup>4</sup>. Het is vooral de drukte op de weg die zorgt voor files. Het aantal files in nam in 2023 met landelijk 17 % toe (ANWB, 2023). In Overijssel nam de filezwaarte in 2023 met 33 % toe ten opzichte van 2022 ([Kennishub Overijssel, 2024](#)). 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 2022 circa 650.000 banen in Overijssel (CBS, 2022<sup>5</sup>). Van deze banen wordt 80,8 % ingevuld door inwoners van de provincie Overijssel zelf (CBS, 2019). 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).

### *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.

<sup>3</sup> [Fietsmaatjes pdf.pdf \(verkeerskunde.nl\)](#).

<sup>4</sup> [Wegenprojecten - Provincie Overijssel](#).

<sup>5</sup> Exclusief banen ingevuld door werknemers woonachtig in het buitenland.

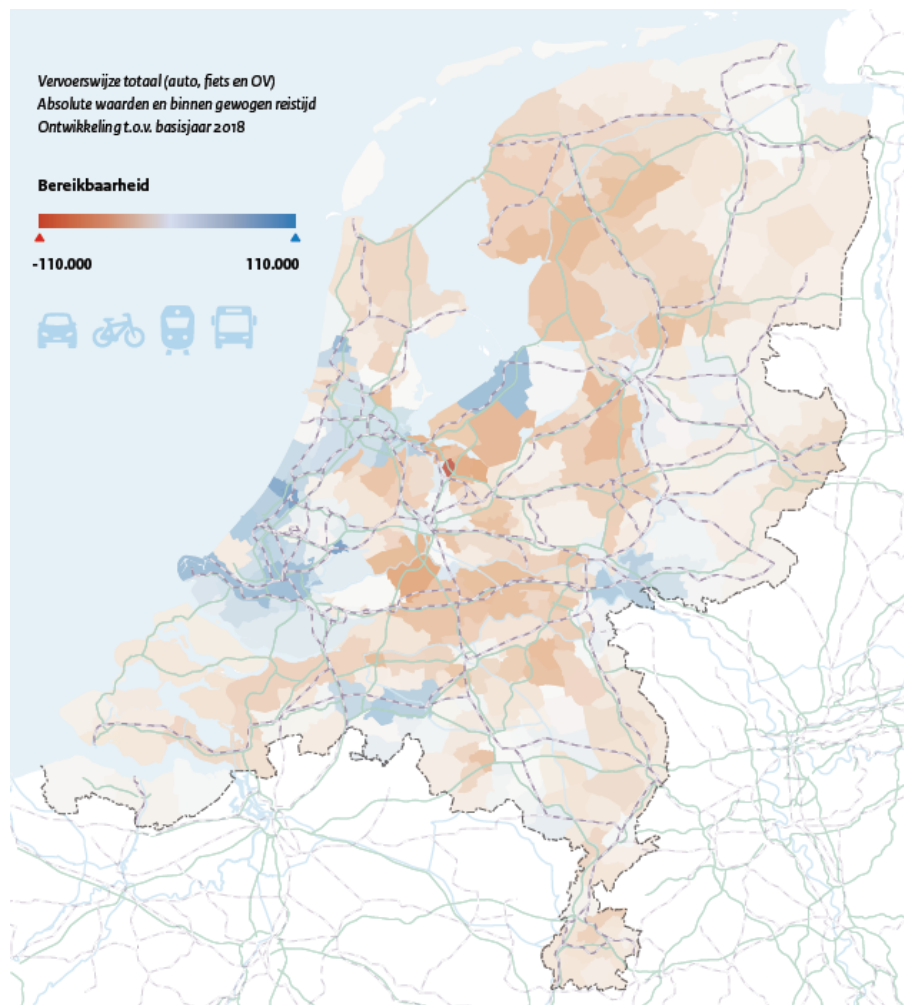
*Tabel 2-9 Waardering van de huidige situatie*

| 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  |

### 2.4.3 Autonome ontwikkeling

#### *Bereikbaarheid*

De kaart in Figuur 2-5 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.



Figuur 2-5 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

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 2-10 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              |

## 2.5 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 2023. Vervolgens zijn de vestigingslocaties opgedeeld in: bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkellocaties.

Voor **bedrijventerreinen** zijn gegevens gebruikt van de ruimtebehoefte raming van Stec groep 2023 rapportage. In dit rapport is de huidige, en toekomstige staat van bedrijventerreinen in Overijssel uiteengezet door een analyse van de uitbreidingsvraag, de vervangingsvraag, additionele vraag, de overmatige leegstand en het harde planaanbod. In het rapport wordt gebruik gemaakt van lokale vestigingsdata uit de BIRO-database van de provincie en de werkgelegenheidsprognoses zijn opgesteld door gebruik te maken van data van het Economisch Instituut voor de Bouw.

De huidige staat van **kantoorlocaties** is beoordeeld door gegevens van de Nederlandse Verenging 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 (kantooraanbod).

### 2.5.1 Beleidskader

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:

- Concentratiebeleid
- Bovenlokale afstemming
- 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, 2023).

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, 2023).



*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, 2023).

*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, 2023).

*Coalitieakkoord*

In het coalitieakkoord 2023-2027 wordt de bedrijvigheid van Overijssel als een kernkwaliteit van de provincie genoemd. De ambitie om in Overijssel een bloeiende regionale economie te realiseren die toekomstbestendig en betekenisvol is wordt uitgesproken. Het behalen van een balans tussen de vraag en het aanbod van bedrijventerreinen is dan ook van groot belang. Daarnaast noemt het akkoord dat het belangrijk is dat vestigende bedrijven daadwerkelijk bijdragen aan de regionale economie, bijvoorbeeld doordat deze bedrijven bijdragen aan de groei van start- en scale-ups.

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](#)).

**2.5.2 Huidige situatie***Algemeen*

In 2023 kende de provincie Overijssel circa 135.00 bedrijfsvestigingen, dit is 5,7 % 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 16.715 bedrijfsvestigingen, waarna Zwolle volgt met meer dan 16.395 bedrijfsvestigingen. In vergelijking met 2019 is het aantal vestigingen in de provincie met 18 % toegenomen, dit ligt net wat onder het Nederlands gemiddelde, wat rond de 22 % ligt (CBS, 2023).

*Bedrijventerreinen*

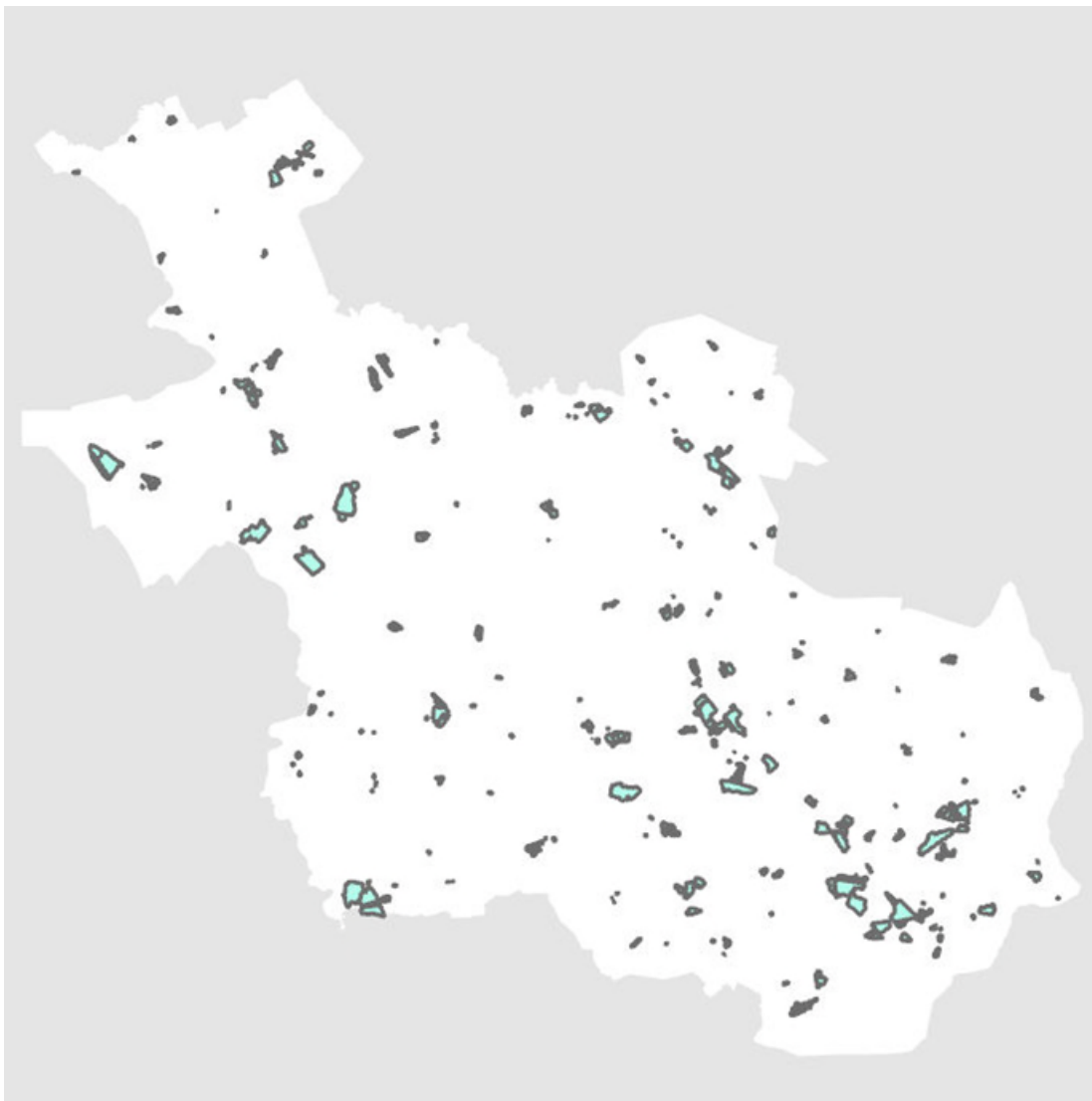
Bedrijventerreinen hebben een belangrijke rol in de economie van de provincie Overijssel met circa 221.940 banen, wat neerkomt op ongeveer 36 % van het totale aantal banen in Overijssel. In totaal namen de bedrijventerreinen 5.790 netto hectare in beslag, waarvan het merendeel in Twente ligt. Hoewel er ook leegstand is van bedrijventerreinen in de provincie Overijssel, ligt volgens de behoefte van bedrijventerreinen Overijssel Stec-groep 2023 het percentage leegstand met enige zekerheid onder het frictieniveau.

Dit betekent dat er een goede aansluiting is van vraag en aanbod van bedrijventerreinen. Figuur 2-6 toont de kenmerken van de bedrijventerreinen in Twente en West-Overijssel. Uit de figuur blijkt dat de bedrijventerreinen voornamelijk Industrie, en Logistiek en groothandel huisvesten.

Figuur 2-7 visualiseert de bedrijventerreinen in Overijssel. Het betreft bedrijventerreinen die voldoen aan de definitie van het Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS). Het zijn locaties die zijn bestemd en geschikt voor gebruik door handel, industrie, commerciële en niet-commerciële dienstverlening. Kenmerken met betrekking tot oppervlakten (zoals hectares beschikbaar terrein, uitgifte, bruto- en netto-oppervlakte) zijn afgeleid van de Monitor Overijsselse Bedrijventerreinen (MOB), een meting uitgevoerd door de provincie op basis van onder andere basisregistraties. De gemeenten hebben deze gegevens gecontroleerd en aangevuld.

Bureau Buiten heeft in 2020 onderzoek gedaan naar de fysiek-ruimtelijke kwaliteiten van de bedrijventerreinen in de provincie Overijssel. 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, 2023). 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.

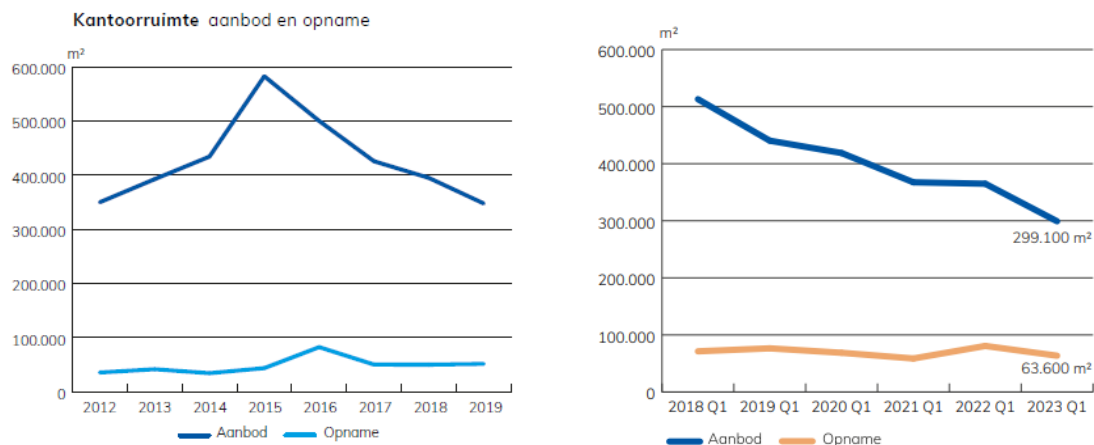
Een groeiende sector binnen bedrijventerreinen is de logistieke sector. De logistieke sector heeft in totaal een aandeel van 3 % van de totale werkgelegenheid in Overijssel. De logistieke sector blijft hiermee net wat achter op het landelijk gemiddelde van 3,2 % (Panteia, 2020). Circa 23 % van de logistieke 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 op bedrijventerreinen licht toe (Stec groep, 2023).



Figuur 2-7 Bedrijventerreinen in Overijssel (Bron: [Geoportaal Overijssel](#), 2024)

### Kantorenmarkt

Sinds 2014 kent Overijssel een achteruitgang in het aanbod van kantoorruimtes. In 2014 was het totale aanbod kantoorruimte bijna 600.000 m<sup>2</sup>, terwijl het aanbod in 2023 nog ongeveer 299.100 m<sup>2</sup> betrof. Regionaal zijn er verschillen, maar ten opzichte van 2022 is er in elke regio een afname van het aanbod in 2023. De opname van kantoorruimte is echter in sommige regio's toegenomen in 2023 vergeleken met het gemiddelde van voorgaande jaren. Dit geldt voor Deventer en Zwolle. In Deventer is de opname van kantoorruimte bij verdubbeld vergeleken met het gemiddelde, in Zwolle is de toename beperkter (Figuur 2-79). Zwolle blijft echter wel de gemeente met het hoogste absolute aantal vierkante meters in kantoorruimte (NVM, 2023). 8 geeft een overzicht van de recente ontwikkelingen in het kantooraanbod tussen 2012 en 2023 in de provincie Overijssel.



Figuur 2-7 Ontwikkelingen in de Overijsselse kantorenmarkt, 2012-2019 (links) en 2018-2023 (rechts) (NVM, 2020)

Opname\* en aanbod in belangrijkste gemeenten Overijssel  
(in m²)

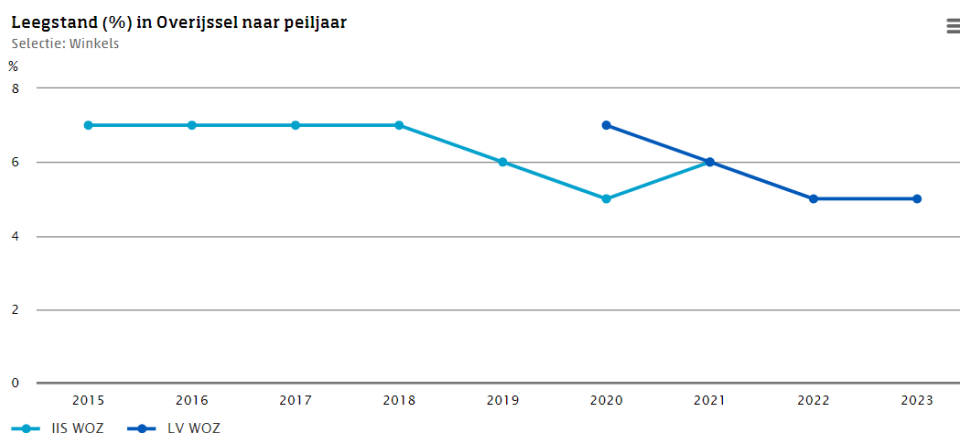
|                   | Opname gemiddeld<br>2018-2022 | Opname*<br>2023 Q1 | Aanbod<br>2022 Q1 | Aanbod<br>2023 Q1 | % Voorraad<br>in aanbod |
|-------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|
| Enschede          | 17.300                        | 12.100             | 60.300            | 58.100            | 13%                     |
| Zwolle            | 15.600                        | 20.200             | 121.500           | 80.100            | 11%                     |
| Almelo            | 8.800                         | 3.200              | 22.500            | 17.900            | 11%                     |
| Hengelo           | 8.000                         | 4.500              | 48.800            | 48.400            | 19%                     |
| Deventer          | 5.900                         | 10.500             | 60.800            | 51.300            | 18%                     |
| Overig Overijssel | 15.600                        | 13.000             | 51.000            | 43.200            | 13%                     |

Figuur 2-8 Ontwikkelingen in de Overijsselse kantorenmarkt per regio (NVM, 2023)

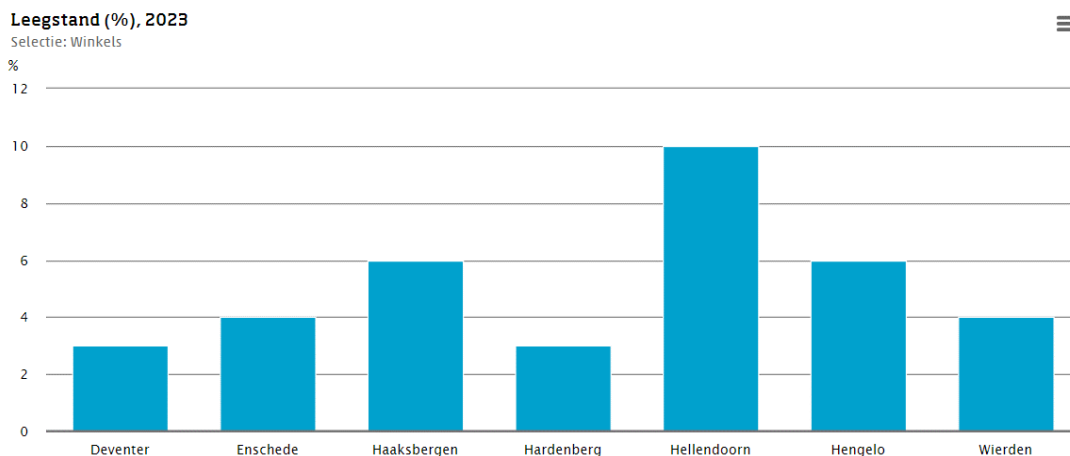
### Winkelmarkt

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). Figuur 2-9 geeft de ontwikkelingen in de Overijsselse winkelmarkt weer.

Zowel landelijk als provinciaal is in de afgelopen jaren een schommeling zichtbaar in de leegstand van winkels. Tot 2013 was een toename van de leegstand zichtbaar, waarna de leegstand tot 2022 is teruggelopen (Facts and Figures, Provincie Overijssel, 2023). Op gemeentelijk niveau vallen er redelijk grote verschillen waar te nemen in de winkelleegstand. Deventer (3 %) en Hardenberg (3 %) hebben een opvallend laag leegstandspercentage ten opzichte van de rest van de provincie. Anderzijds vallen gemeente Haaksbergen (6 %), Hellendoorn (10 %) en Hengelo (%) op met redelijk hoge leegstanden (PBL, 2020). Figuur 2-10 geeft een de procentuele leegstand van enkele gemeenten weer.



Figuur 2-9 Ontwikkelingen in de Overijsselse winkelmarkt weer



Figuur 2-10 Percentage leegstand winkels (m2) gemeenten in Overijssel (CBS, 2023)

De hierboven beschreven afname van leegstand is gekoppeld aan een aantal factoren. Een belangrijke reden hiervoor is dat veel onrendabele verkooppunten zijn gesloopt, samengevoegd of getransformeerd naar kantoren. Op nationale schaal is er een afname van het totale aantal verblijfsobjecten sinds 2015. In 2015 waren er 130.400 verblijfsobjecten in de categorie winkels, in 2023 waren dit er 127.290.

### Conclusie

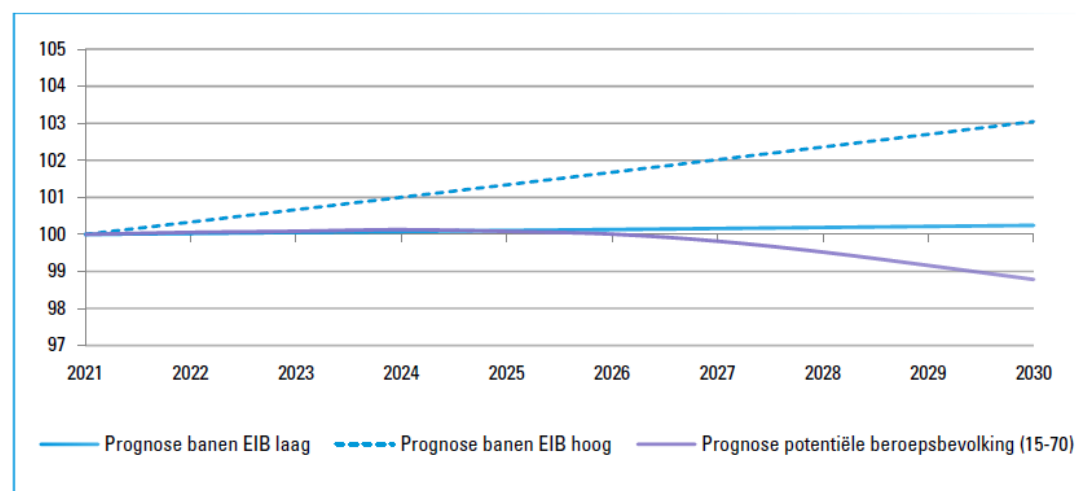
Het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties wordt in de huidige situatie als redelijk beoordeeld. Het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties voor de sectoren winkels en kantoren neemt af. Volgens de prognose van Stec groep (2023) zal er tot 2040 een uitbreidingsvraag naar werkmilieus zijn van 221 ha in de regio Twente en 286 ha in West-Overijssel (scenario behoedzaam van het Economische Instituut voor de Bouw, EIB laag). Daarnaast scoren de Overijsselse bedrijvenlocaties gemiddeld goed op digitale bereikbaarheid en is de huidige leegstand van bedrijventerreinen onder het frictieniveau. Ondanks enkele regionale verschillen is het provinciale beeld een achteruitgang van vooral het areaal voor vestigingslocaties voor bedrijven, winkels en kantoren. Echter is het percentage leegstand afgenomen vergeleken met voorgaande jaren.

Tabel 2-11 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 | Redelijk         |

### 2.5.3 Autonome ontwikkeling

Volgens de prognose van de potentiële beroepsbevolking van PRIMOS zal het aantal banen aanzienlijk toenemen in het hoge scenario van de EIB (Figuur 2-11). Volgens het EIB scenario laag zal het aantal banen licht toenemen. Echter toont de prognose ook dat er vanaf 2025 een toenemende daling van de potentiële beroepsbevolking wordt verwacht richting 2030. Op termijn kan dit zorgen voor een toename van de krapte op de arbeidsmarkt, doordat het aantal banen groter wordt dan de beroepsbevolking.



Figuur 2-9 Werkgelegenheidsprognose (EIB) en prognose potentiële beroepsbevolking (PRIMOS), geïndexeerd (2021=100). (EIB, 2022 & PRIMOS, 2021, Overgenomen uit rapport Stec Groep, 2023)

*Bedrijventerreinen*

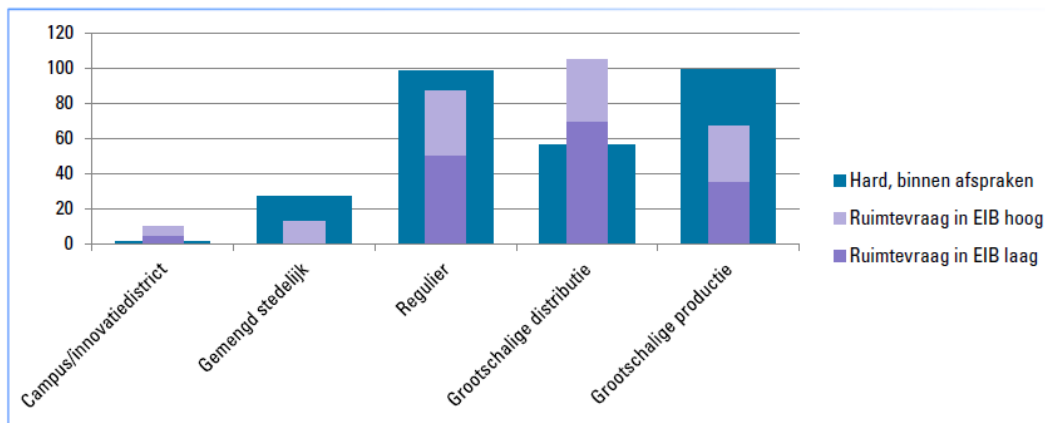
Er zijn veel grote ontwikkelingen gaande op het gebied van bedrijventerreinen. Door technologische ontwikkelingen verandert de vraag naar bedrijventerreinen, en de daaraan aangekoppelde faciliteiten. De zogenoemde 'next economy' omvat een aantal (maatschappelijke) ontwikkelingen die hier op betrekking hebben. Uit onderzoek van Stec groep (2023) is gebleken dat de volgende ontwikkelingen de grootste impact op de bedrijventerreinen in Overijssel hebben:

1. Circulaire economie
2. Duurzaamheid & energietransitie
3. Automatisering & robotisering
4. Smart industry & smart logistics
5. E-commerce

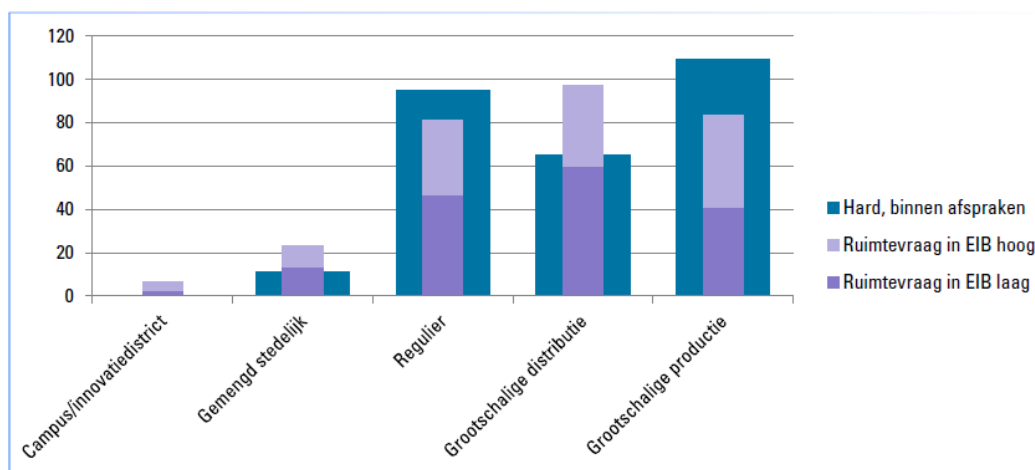
Als gevolg van de bovenstaande ontwikkelingen en ontwikkelingen in de Overijsselse werkgelegenheid is de verwachting dat de vraag naar bedrijventerreinen in geheel Overijssel toeneemt. Dit duidt op een gezond vestigingsklimaat. Volgens de prognose van Stec groep (2023) zal er tot 2040 een netto toename van de vraag 221 ha in de regio Twente zijn en 286 ha in West-Overijssel. In het kader van een toenemende trend van online aankopen is de verwachting dat er vooral behoefte is aan bedrijventreinen voor grote logistieke vestigingen. Uit de onderstaande figuren blijkt dat er binnen onder de harde plannen er naar verwachting wordt voldaan aan de ruimte behoefte voor alle werkmilieus in het lage scenario, behalve voor grootschalige distributie in regio Twente en gemengd stedelijk in Wets-Overijssel. In het hoge scenario voldoet de geplande ontwikkeling in beide regio's niet aan de ruimtevraag van grootschalige distributie en campus/innovatiedistrict.

Het onderzoek van STEC betreft een beleidsneutrale behoefteaming. Dit betekent dat de vraag naar toekomstige bedrijventerreinen wellicht (nog) groter is, wanneer ook wordt rekening gehouden met transities zoals de energietransitie, de circulaire economie en/of een voedsel/eiwit-transitie.





Figuur 2-10 Vraag-aanbodverhouding per type werkmilieu in Twente, in netto hectare. (Stec groep, 2023)



Figuur 2-11 Vraag-aanbodverhouding per type werkmilieu in West-Overijssel, in netto hectare. (Stec groep, 2023)

### 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 van 6 % tot 31 % in de kantoorbehoefte verwacht (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

Er kan worden gesteld dat de autonome ontwikkeling van het areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren er momenteel redelijk voorstaat. Het aantal vestigingen op bedrijfsterreinen en van kantoor, en winkellocaties 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 2-12 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 | Redelijk         | Redelijk              |

## 3 Effectbeoordeling

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie en de RWP op het thema economie. Daartoe is een beleidsmatrix gemaakt (bijlage 4 en 5) waarin bij de beleidskeuzes uit de ontwerp-Omgevingsvisie en de RWP zijn weergegeven op welke thema's en indicatoren die maatregelen invloed kunnen hebben.

Het thema economie is beoordeeld aan de hand van de aspecten 'werkgelegenheid en werkeloosheid', 'kennis en innovatie', 'bereikbaarheid' en 'vestigingslocaties'. De effecten van het beleid zijn afgezet tegen de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling) van het desbetreffende aspect.

### 3.1 Werkgelegenheid en werkeloosheid

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op werkgelegenheid en werkeloosheid. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en werkgelegenheid en werkeloosheid is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

#### 3.1.1 Beoordelingskader

Voor het aspect werkgelegenheid en werkeloosheid zijn de effecten op het criterium ontwikkeling werkgelegenheid en werkeloosheid beoordeeld. Tabel 3-1 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-1 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect werkgelegenheid en werkloosheid

| Pictogram  | Beoordeling             | Klassegrenzen  |
|--|-------------------------|--|
|   | Positieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van de werkgelegenheid en een afname van de werkloosheid.        |
|   | Licht positieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van de werkgelegenheid en een lichte afname van de werkloosheid. |
|   | Neutrale invloed        | De ontwikkeling zorgt voor niet of beperkt voor een verandering van de werkgelegenheid en/of werkloosheid.     |
|   | Licht negatieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor niet of beperkt voor een verandering van de werkgelegenheid en/of werkloosheid.     |
|   | Negatieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van de werkgelegenheid en een toename van de werkloosheid.        |
|  | Niet te beoordelen      | Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect werkgelegenheid en werkloosheid.                  |

### 3.1.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes:

- H2.6 “We benutten de ruimte binnen de bebouwde kom om kwalitatief goede woon-, leef- en werkmilieus te ontwikkelen” (1)
- H2.7 “We zetten in op inspelen op klimaatverandering en zuinig omgaan met onze voorraden door het water- en bodemsysteem sturend te laten zijn in onze ruimtelijke inrichting bij nieuwe ontwikkelingen en bestaand gebruik na verloop van tijd hier op aan te passen”
- H2.8 “Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte”
- H2.8 “Wij zetten in op een vitale economische ontwikkeling bijdragend aan de brede welvaart van alle inwoners van de provincie”
- H6.3 “We sturen op multifunctioneel en multidimensionaal ruimtegebruik om de landbouwfunctie goed samen te laten gaan met andere opgaven met behoud van ruimtelijke kwaliteit (uitwerking in gebieden door middel van onder andere gebiedsprocessen)
- H6.7 “De Rijksopgave rond woningbouw heeft geleid tot de interbestuurlijke afspraak die is vastgelegd in twee woondeals, om 47.300 woningen te bouwen in Overijssel met een ambitie van 60.000 woningen. (Interbestuurlijke afspraak rijk-provincie-gemeenten: woondeals)” (74)
- H6.8 “Vanuit zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik willen we behoud van het bestaande areaal werklocaties en huidige milieucategorieën. Het uitgangspunt is inbreiding gaat voor uitbreiding bij de ontwikkeling van nieuw aanbod bedrijventerrein”

- H6.8 “Op bestaande en nieuwe locaties vragen we in de planontwikkeling inzet op intensief ruimtegebruik (meerlaags bouwen en functiemenging) duurzame energie, klimaatadaptatie (water/bodem), circulaire economie, duurzame ruimtelijke inpassing (groene omlijsting) en landschappelijke kwaliteit. Kwaliteitsambities: streven naar toekomstbestendige bedrijventerreinen op de thema’s bodem en water, circulair bouwen, duurzaam gebruik, gezonde en groene leefomgeving, groene energie, zorgvuldig en intensief ruimtegebruik, organisatiegraad, huisvesting arbeidsmigranten en tegengaan van congestie. Met deze aspecten zetten we in op een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen”
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde )is aangetoond (ja, mits);”
- H6.8 “De werklocaties voor kantoren bieden een gevarieerd aanbod van zelfstandige kantoren, passend bij de huidige marktvraag. Aangezien er al een ruime voorraad aan kantoren beschikbaar is, ligt de focus op het optimaal benutten van deze bestaande locaties”
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)”
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen”
- H6.8 “We stimuleren functiemenging op (binnenstedelijke) werklocaties door (creatieve) bedrijvigheid samen te laten gaan met horeca, sporten, cultuur, ontmoeting, vrijetijdsbesteding en onderwijs”
- H6.8 “In huidige prognoses voor bedrijventerreinen is de additionele ruimtevraag voor de circulaire economie nog niet opgenomen. In nauw overleg met onze partners verkennen we deze ruimtevraag naar een circulaire economie (productie, logistiek, opslagruimte) en sturen we op (toekomstig) ruimtebeslag”
- H6.8 “Overijssel telt 28.300 familiebedrijven (CBS, 2022), 63% van het totaal aantal bedrijven. We willen deze familiebedrijven met kennis en subsidies helpen om hierop goed in te spelen, transitie-gereed te worden en bij vraagstukken van bedrijfsoverdracht” (93);
- H6.8 “Logistiek is de versterkende factor voor de regionale economie. Onmisbaar in een ecosysteem waarin productie, opslag, goederenvervoer en afzetmarkt een geïntegreerde keten vormen”
- H6.11 “Een coördinerende aanpak op het milieuthema afval, richting bedrijventerreinen of specifiek risicovolle bedrijven/branches. Als bijdrage aan de Circulaire Economie richten we ons op het voorkomen, verminderen en recyclen van afval, kennisdelen en toepassing in het VTH-instrumentarium”

De Rijksopgave rond woningbouw heeft geleid tot de interbestuurlijke afspraak die is vastgelegd in twee woondeals, om 47.300 woningen te bouwen in Overijssel (74). Uit onderzoek van het PBL blijkt dat woningbouw in gemeenten buiten de Randstad nieuwe inwoners aantrekt maar niet automatisch leidt tot economische (werkgelegenheids)groei<sup>6</sup>. De invloed van deze beleidskeuze is dus **neutraal** op het aspect werkgelegenheid. Hetzelfde geldt voor het benutten van ruimte binnen de bebouwde kom (1). In de visie is opgenomen dat kwalitatief goede woon-, leef- en werkmilieus te ontwikkelen worden ontwikkeld. De invloed hiervan op de werkgelegenheid is naar verwachting **neutraal**, omdat het beter benutten van deze ruimte niet direct leidt tot meer werkgelegenheid. De provincie heeft als doel om 28.300 bestaande familiebedrijven te ondersteunen met kennis en subsidies. Familiebedrijven zijn vaak belangrijk voor de lokale economie en met extra middelen kunnen familiebedrijven zelfs uitbreiden (93). Dit heeft een **neutrale invloed** op het aspect, omdat de werkgelegenheid in de gehele provincie niet significant toe- of afneemt als gevolg van deze beleidskeuze.

Het stimuleren van functiemening op (binnenstedelijke) werklocaties door (creatieve) bedrijvigheid samen te laten gaan met bijvoorbeeld horeca, sport en onderwijs kan dit effect versterken. Daarnaast is er aandacht voor het versterken van de Dagelijks Stedelijk Systeem (DSS) -regio's. Dit houdt in dat er ruimte wordt geboden aan bedrijvigheid en versterking van grootstedelijke cultuur. De invloed van deze beleidskeuze is daarom dus **positief**.

Daarnaast heeft de beleidskeuze om topwerklocaties (door) te ontwikkelen **een positieve invloed** op de ontwikkeling van werkgelegenheid en werkloosheid. Topwerklocaties zorgen voor een bijzonder ondernemersklimaat waardoor de aantrekkelijkheid van de regio versterkt voor nieuwe en bestaande bedrijven. Dit stimuleert de regionale economie en kan resulteren in meer werkgelegenheid en de werkloosheid verlagen.





Verder werkt de provincie mee aan de ontwikkeling van (grootschalige) nieuwe bedrijventerreinen. Hiermee zorgt de omgevingsvisie voor het creëren van voldoende ruimte voor economische groei en het bieden van werkgelegenheid. Vanuit zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik wil de provincie bestaande areaal werklocaties en huidige milieucategorieën behouden. Daarnaast biedt deze beleidskeuze ruimte voor een toename van de werkgelegenheid. Ook wordt ingezet op het optimaal benutten van bestaande kantoorlocaties en wordt het zorgvuldig gebruik van vrijkomende winkelpanden en leegstaand cultureel erfgoed gestimuleerd. Als gevolg hiervan kan het aantal werklocaties toenemen. Dit heeft een **positieve invloed** op de ontwikkeling van werkgelegenheid en tegengaan van werkloosheid.

De ruimtevraag naar circulaire economie (productie, logistiek, opslagruimte) is **niet te beoordelen**, omdat deze ruimtevraag momenteel nog niet inzichtelijk is. Dit geldt ook voor de beleidskeuze dat logistiek de versterkende factor voor de regionale economie is. De provincie ziet kansen voor de toenemende vraag naar havengebruik, op- en overslag via water, maar zijn verder niet geconcretiseerd in de omgevingsvisie. De provincie hanteert als bijdrage aan circulaire economie een coördinerende aanpak op het voorkomen, verminderen en recyclen van afval, kennisdelen en toepassing in het VTH-instrumentarium.

---

<sup>6</sup> [Woon-werkdynamiek in Nederlandse gemeenten | Planbureau voor de Leefomgeving](#)

Dit kan leiden tot de ontwikkeling van nieuwe sectoren en bedrijven die zich bezighouden met recycling, hergebruik en duurzame productiemethoden. Aan de andere kant zullen bestaande bedrijven zich hun processen moeten aanpassen om te voldoen aan de nieuwe richtlijnen. Ook voor andere thema's worden er in de omgevingsvisie strengere kwaliteitsambities gesteld, waaraan toekomstige bedrijventerreinen moeten voldoen. Bijvoorbeeld op de thema's bodem, water en duurzame energie. Dit compliceert in potentie de vestiging van bedrijventerreinen juist iets meer, aangezien het naleven van deze kwaliteitsambities extra eisen voor de bouw van bedrijventerrein met zich meebrengt voor ontwikkelaars en investeerders. Er is daarom sprake van een **licht negatieve invloed**. Al met al hebben de beleidskeuzes daarom een positieve, neutrale en licht negatieve invloed op het aspect werkgelegenheid en werkloosheid. De invloed van een aantal beleidskeuzes zijn niet te beoordelen op dit aspect.

| Aspect                          | Doel                                | Criterium                                    | NOO  |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Werkgelegenheid en werkloosheid | Behoud en groei van werkgelegenheid | Ontwikkeling werkgelegenheid en werkloosheid |     |

## 3.2 Kennis en innovatie

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op kennis en innovatie. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en kennis en innovatie is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

### 3.2.1 Beoordelingskader

Voor het aspect kennis en innovatie zijn de effecten op het criterium kennisontwikkeling en innovatie beoordeeld. Tabel 3-2 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-2 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect kennis en innovatie

| Pictogram   | Beoordeling             | Klassegrenzen  |
|---|-------------------------|--|
|  | Positieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van kennisontwikkeling en innovatie. |
|  | Licht positieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van kennisontwikkeling en innovatie. |
|  | Neutrale invloed        | De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op kennisontwikkeling en innovatie.     |
|  | Licht negatieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van kennisontwikkeling en innovatie.  |
|  | Negatieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van kennisontwikkeling en innovatie.  |
|  | Niet te beoordelen      | Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect kennis en innovatie.  |

### 3.2.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

*Relevante beleidskeuzes:*

- H2.7 “We zetten in op zuinig omgaan met voorraden door toe te werken naar een circulaire economie en maatschappij”
- H2.8 “Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte”
- H2.8 “Wij zetten in op een vitale economische ontwikkeling bijdragend aan de brede welvaart van alle inwoners van de provincie”
- H3.2 “Inzetten op innovaties, optimalisatie van productieprocessen waaronder het zuinig en scheiden van grondstoffen, milieu en zeer zorgwekkende stoffen. Dit geldt voor het bedrijfsleven, overheid, agro- en foodsector, en dergelijke. We willen voorwaarden scheppen waaronder groene innovaties tot stand kunnen komen, door het stimuleren van kennisdeling, ketenontwikkeling en waar mogelijk en gewenst door actieve ondersteuning”
- H6.8 “Vanuit zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik willen we behoud van het bestaande areaal werklocaties en huidige milieucategorieën. Het uitgangspunt is inbreiding gaat voor uitbreiding bij de ontwikkeling van nieuw aanbod bedrijventerrein”
- H6.8 “Kwaliteitsambities: streven naar toekomstbestendige bedrijventerreinen op de thema's bodem en water, circulair bouwen, duurzaam gebruik, gezonde en groene leefomgeving, groene energie, zorgvuldig en intensief ruimtegebruik, organisatiegraad, huisvesting arbeidsmigranten en tegengaan van congestie. Met deze aspecten zetten we in op een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen”
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)”
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen”
- H6.8 “In huidige prognoses voor bedrijventerreinen is de additionele ruimtevraag voor de circulaire economie nog niet opgenomen. In nauw overleg met onze partners verkennen we deze ruimtevraag naar een circulaire economie (productie, logistiek, opslagruimte) en sturen we op (toekomstig) ruimtebeslag”
- H6.8 “Overijssel telt 28.300 familiebedrijven (CBS, 2022), 63% van het totaal aantal bedrijven. We willen deze familiebedrijven met kennis en subsidies helpen om hierop goed in te spelen, transitie-gereed te worden en bij vraagstukken van bedrijfsoverdracht”
- H6.8 “Logistiek is de versterkende factor voor de regionale economie. Onmisbaar in een ecosysteem waarin productie, opslag, goederenvervoer en afzetmarkt een geïntegreerde keten vormen”



In de omgevingsvisie wordt ingezet op een vitale economische ontwikkeling. Deze beleidskeuze kan leiden tot meer bewustzijn, kennis en ervaring rond het circulair, natuurinclusief en slimmer inrichten van productieprocessen en verdienmodellen. Deze ontwikkeling zorgt in zekere mate voor een toename van kennisontwikkeling en innovatie, en heeft daarom **een positieve invloed** op dit aspect.

De focus op circulaire economie creëert een vraag naar kennis en niet technologieën die efficiënter omgaan met grondstoffen en afval. Dit stimuleert onderzoek en ontwikkeling, wat leidt tot innovatieve oplossingen. Ook de inzet op innovaties, in het bedrijfsleven, overheid, agro- en foodsector, en dergelijke stimuleert kennisdeling, ketenontwikkeling en waar mogelijk en gewenst door actieve ondersteuning. Wat actieve ondersteuning precies inhoudt is onduidelijk, dus wordt daarom bestempeld als **'niet te beoordelen'**. Wanneer bedrijven dicht bij elkaar in bestaande werklocaties zijn gevestigd, vergemakkelijkt dit de samenwerking en kennisuitwisseling. Bovendien biedt de nabijheid van bedrijven en organisaties in stationsomgevingen kansen voor onderwijsinstellingen om samen te werken met bedrijven. Dit kan leiden tot stages, gezamenlijke onderzoeksprojecten en het delen van middelen, wat de ontwikkeling van kennis en innovatie bevordert. Er is dus sprake van een **positieve invloed**.

De provincie wil familiebedrijven met kennis en subsidies helpen om transitie-gereed te worden en bij vraagstukken van bedrijfsoverdracht. Dit heeft een positieve invloed op kennis en innovatie binnen familiebedrijven in de regio, doordat het hen helpt zich aan te passen aan veranderingen, investeringen in nieuwe technologieën te stimuleren en samenwerking te bevorderen. Bedrijven die zich vestigen op toekomstbestendige bedrijventerreinen zullen naar verwachting meer investeren in onderzoek en ontwikkeling om te voldoen aan de milieueisen en duurzaamheidsdoelstellingen. Dit bevordert kennisontwikkeling. De focus op een efficiënte logistieke keten moedigt bedrijven aan om te investeren in nieuwe technologieën en systemen, zoals automatisering en data-analyse, om de efficiëntie van hun logistieke processen te verbeteren. Er is dus sprake van een **positieve invloed** op het aspect kennis en innovatie.

Daarnaast is er aandacht voor het versterken van de Dagelijkse Stedelijke Systemen (DSS)-regio's. Dit houdt in dat er ruimte wordt geboden aan bedrijvigheid en versterking van grootstedelijke cultuur. De concentratie van regionale functies en voorzieningen in stedelijke gebieden bevordert netwerken en samenwerking, wat belangrijk is voor kennisuitwisseling en innovaties. Bovendien is het realiseren van topwerklocaties goed voor het verhogen van het kennisniveau binnen de regio. Door topsectorbedrijven en kennisinstellingen aan elkaar te koppelen, ontstaat er een extra stimulans voor economische ontwikkeling door middel van innovatie. Ook deze beleidskeuzen hebben een **positieve invloed**.

Al met al hebben de beleidskeuzes een positieve invloed op het aspect kennis en innovatie. Voor een aantal beleidskeuzes geldt dat de invloed niet te beoordelen is.

| Aspect              | Doel   | Criterium                                   | NOO   |
|---------------------|--|---|---|
| Kennis en innovatie | Stimuleren en faciliteren van economische ontwikkeling door middel van innovatie | De mate van kennisontwikkeling en innovatie |   |








### 3.3 Bereikbaarheid banen

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op bereikbaarheid van banen. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en bereikbaarheid van banen is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

#### 3.3.1 Beoordelingskader

Voor het aspect bereikbaarheid banen zijn de effecten op het criterium aantal banen dat binnen een uur reistijd te bereiken is beoordeeld. Tabel 3-3 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-3 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect bereikbaarheid banen

| Pictogram   | Beoordeling             | Klassegrenzen  |
|---|-------------------------|--|
|    | Positieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden. |
|   | Licht positieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden. |
|  | Neutrale invloed        | De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden.     |
|  | Licht negatieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden.  |
|  | Negatieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van het aantal banen dat binnen een uur reistijd bereikt kan worden.  |
|  | Niet te beoordelen      | Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect bereikbaarheid.                                       |

#### 3.3.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes:

- H2.6 “We benutten de ruimte binnen de bebouwde kom om kwalitatief goede woon-, leef- en werkmilieus te ontwikkelen”
- H2.8 “Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte”
- H2.8 “Wij zetten in op een vitale economische ontwikkeling bijdragend aan de brede welvaart van alle inwoners van de provincie”
- H6.6 “Verstedelijking beschouwen we als een samenhangende opgave. Sectorale opgaven houden rekening met de opgaven in andere sectoren. De principes van nabijheid en de mobiliteitstransitie, vragen dat er samenhang is tussen het programmeren van woningbouwlocaties, voorzieningen en werklocaties en dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid”
- H6.6 “Voor kernen is altijd ruimte om te bouwen voor de lokale behoefte”
- H6.7 “Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geven we de voorkeur aan inbreiding boven uitbreiding”

- H6.8 “Kwaliteitsambities: streven naar toekomstbestendige bedrijventerreinen op de thema’s bodem en water, circulair bouwen, duurzaam gebruik, gezonde en groene leefomgeving, groene energie, zorgvuldig en intensief ruimtegebruik, organisatiegraad, huisvesting arbeidsmigranten en tegengaan van congestie. Met deze aspecten zetten we in op een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen”
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde )is aangetoond (ja, mits)”
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)”
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen”
- H6.8 “De werklocaties voor kantoren bieden een gevarieerd aanbod van zelfstandige kantoren, passend bij de huidige marktvraag. Aangezien er al een ruime voorraad aan kantoren beschikbaar is, ligt de focus op het optimaal benutten van deze bestaande locaties”
- H6.8 “We stimuleren (tijdelijk) zorgvuldig gebruik met passende toekomstbestendige functies van vrijkomende winkelpanden en leegstaand cultureel erfgoed in binnensteden en centra van dorpskernen”
- H6.8 “We stimuleren functiemening op (binnenstedelijke) werklocaties door (creatieve) bedrijvigheid samen te laten gaan met horeca, sporten, cultuur, ontmoeting, vrijetijdsbesteding en onderwijs”
- H6.8 “Logistiek is de versterkende factor voor de regionale economie. Onmisbaar in een ecosysteem waarin productie, opslag, goederenvervoer en afzetmarkt een geïntegreerde keten vormen”
- H6.9 “Duurzame mobiliteit richt zich op schonere mobiliteit (zero emissie), maar ook op minder en ander gebruik van mobiliteit. Een uitgangspunt hierbij is het STOMP-principe. Dat houdt in dat de voorkeursvolgorde van personenverplaatsingen is: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto. Om actieve mobiliteit (fietsen en lopen) mogelijk te maken is nabijheid van voorzieningen/bestemmingen cruciaal”

Door functies zoals wonen, werken en parkeren dicht bij elkaar te brengen, kunnen afstanden tussen woningen, werkplekken en voorzieningen aanzienlijk verkleinen. Dit resulteert in kortere reistijden en stimuleert een betere toegang tot openbaar vervoer en arbeidsplekken in de stad. Ook wordt ingezet op het optimaal benutten van bestaande kantoorlocaties en wordt het zorgvuldig gebruik van vrijkomende winkelpanden en leegstaand cultureel erfgoed gestimuleerd. Als gevolg hiervan kan de bereikbaarheid van banen toenemen.

Het versterken van de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systemen, de nabijheid van woningbouwlocaties en nieuwe werklocaties in kernen en het realiseren van arbeidsplekken en voorzieningen in de stationsomgevingen vergroot de kans dat bewoners binnen een uur kunnen reizen naar hun werk. Deze beleidskeuzes hebben een **positieve invloed** op het aspect bereikbaarheid banen.





Over het invullen van de opgaven in wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen zal regionale afstemming plaatsvinden. De provincie bepaalt regelmatig in nauw overleg met partners wat de regionale opgaven zijn en maken met de regio's afspraken hoe en waar die worden ingevuld. Zoals de afspraken voor wonen en bedrijvigheid. Dit heeft een **positieve invloed** op het accommoderen van de verstedelijkingsopgave en het creëren van voldoende verstedelijkingslocaties.

Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties creëren meer werkgelegenheid in de regio, wat leidt tot een grotere vraag naar werknemers. Dit kan de bereikbaarheid van banen binnen een uur reistijd verbeteren, vooral als de terreinen strategisch zijn gelegen. De omgevingsvisie zet in op toekomstbestendige werklocaties en bedrijventerreinen. De term 'toekomstbestendige' impliceert dat deze locaties goed uitgerust zijn met duurzame infrastructuur die het gebruik van verschillende vervoersmiddelen bevordert, zoals fietsen, openbaar vervoer en elektrische voertuigen. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers. Er is sprake van een **positieve invloed**.

Daarentegen is het belangrijk om op te merken dat de komst van extra woningen en inbreiding ook kan leiden tot meer verplaatsingen, wat zorgt voor extra druk op het wegennet. Dit kan negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid in de steden, waardoor de reistijd in het algemeen en ook naar banen langer wordt. Door ruimte te besparen en landbouwgrond te behouden, kan de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties worden beperkt. Deze beleidskeuzes hebben een **licht negatieve** invloed op het aspect. Landbouwgrond kent in Overijssel een relatief groot landoppervlak (circa 60%) met relatief weinig banen. Deze beleidskeuze draagt dus niet bij aan de bereikbaarheid van het aantal banen.

Daarnaast kunnen autoluwe zones en flankerend parkeerbeleid ervoor zorgen dat werkplekken in het stedelijk gebied minder goed bereikbaar worden met de auto, maar omdat het aan de gemeenten is om hier keuzes over te maken, wordt deze beleidskeuze bestempeld als **niet te beoordelen**. Dit geldt ook voor de beleidskeuze dat logistiek de versterkende factor voor de regionale economie is. De provincie ziet kansen voor de toenemende vraag naar havengebruik, op- en overslag via water, maar zijn verder niet geconcretiseerd in de omgevingsvisie.

Al met al is de invloed van de omgevingsvisie zowel positief, neutraal, licht negatief als niet te beoordelen op het aspect bereikbaarheid.

| Aspect         | Doel  | Criterium   | NOO   |
|----------------|---|---|---|
| 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 |     |

### 3.4 Vestigingslocaties

#### 3.4.1 Beoordelingskader

Voor het aspect vestigingslocaties zijn de effecten op het criterium areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren beoordeeld. Tabel 3-4 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-4 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect vestigingslocaties

| Pictogram   | Beoordeling             | Klassegrenzen  |
|---|-------------------------|--|
|  | Positieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties. |
|  | Licht positieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties. |
|  | Neutrale invloed        | De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties.     |
|  | Licht negatieve invloed | De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties.  |
|  | Negatieve invloed       | De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties.  |
|  | Niet te beoordelen      | Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect vestigingslocaties.                     |

#### 3.4.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes:

- H2.6 “We benutten de ruimte binnen de bebouwde kom om kwalitatief goede woon-, leef- en werkmilieus te ontwikkelen”
- H2.6 “Bij inbreiding moet wel rekening gehouden worden met de bestaande omgeving – schaal, kwaliteiten en identiteit – en met ruimte voor andere grote opgaven op het gebied van biodiversiteit, klimaatverandering, duurzaamheid en ook brede welvaart. De uitwerking hiervan kan plaatsvinden in een stedenbouwkundig plan”

- H2.7 “We zetten in op inspelen op klimaatverandering en zuinig omgaan met onze voorraden (voldoende en schoon water beschikbaar is voor functies, zoals wonen, natuur, landbouw, (industriële) consumptie of drinkwaterwinning) door het water- en bodemsysteem sturend te laten zijn in onze ruimtelijke inrichting bij nieuwe ontwikkelingen en bestaand gebruik na verloop van tijd hier op aan te passen”
- H2.7 “We zetten in op zuinig omgaan met voorraden door toe te werken naar een circulaire economie en maatschappij”
- H2.8 “Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte”
- H2.8 “Wij zetten in op een vitale economische ontwikkeling bijdragend aan de brede welvaart van alle inwoners van de provincie”
- H6.2 “Verbeteren van de energienetwerken en energie-infrastructuur, zodat gekomen wordt, nu en in de toekomst, tot een betaalbaar, betrouwbaar, veilig, duurzaam en rechtvaardig energiesysteem”
- H6.3 “Het vinden van een goede balans tussen voedselproductie en een gezonde leefomgeving, waarbij we inzetten op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik ter bescherming van goede landbouwgrond. In aanvulling op deze Omgevingsvisie wordt een landbouwvisie opgesteld die zich meer richt op het toekomstperspectief van de landbouw”
- H6.3 “Glastuinbouw concentreren we in het glastuinbouwconcentratiegebied Koekoekspolder. Door de problematiek van het veenweidegebied en de ligging in het Nationaal landschap is verdere uitbreiding van glastuinbouw buiten het concentratiegebied naar de omgeving niet mogelijk”
- H6.6 “Verstedelijking beschouwen we als een samenhangende opgave. Sectorale opgaven houden rekening met de opgaven in andere sectoren. De principes van nabijheid en de mobiliteitstransitie, vragen dat er samenhang is tussen het programmeren van woningbouwlocaties, voorzieningen en werklocaties en dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid”
- H6.7 “Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geven we de voorkeur aan inbreiding boven uitbreiding”
- H6.8 “Vanuit zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik willen we behoud van het bestaande areaal werklocaties en huidige milieucategorieën. Het uitgangspunt is inbreiding gaat voor uitbreiding bij de ontwikkeling van nieuw aanbod bedrijventerrein”
- H6.8 “Kwaliteitsambities: streven naar toekomstbestendige bedrijventerreinen op de thema's bodem en water, circulair bouwen, duurzaam gebruik, gezonde en groene leefomgeving, groene energie, zorgvuldig en intensief ruimtegebruik, organisatiegraad, huisvesting arbeidsmigranten en tegengaan van congestie. Met deze aspecten zetten we in op een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen”
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde )is aangetoond (ja, mits)”
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)”

- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen”
- H6.8 “De werklocaties voor kantoren bieden een gevarieerd aanbod van zelfstandige kantoren, passend bij de huidige marktvraag. Aangezien er al een ruime voorraad aan kantoren beschikbaar is, ligt de focus op het optimaal benutten van deze bestaande locaties”
- H6.8 “We stimuleren (tijdelijk) zorgvuldig gebruik met passende toekomstbestendige functies van vrijkomende winkelpanden en leegstaand cultureel erfgoed in binnensteden en centra van dorpskernen”
- H6.8 “We stimuleren functiemening op (binnenstedelijke) werklocaties door (creatieve) bedrijvigheid samen te laten gaan met horeca, sporten, cultuur, ontmoeting, vrijetijdsbesteding en onderwijs”
- H6.11 “De luchtkwaliteit in Overijssel voldoet in 2030 aan de luchtkwaliteitseisen. We streven naar het voldoen aan tenminste de WHO-advieswaarde (2021) voor fijn stof en stikstof(oxide)”
- H6.11 “Het voorkomen van verdere toename van de geluidbelasting, tegengaan van overlast door cumulatie van bronnen en een daling van het aantal geluidgehinderden in Overijssel”
- H6.11 “Omgevingsveiligheid / externe veiligheid: voorkomen van nieuwe saneringssituaties door gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast reguleren we externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg met een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. We zorgen voor bescherming van vitale functies en voorzieningen (zoals zorgcentra en energiecentrales)”
- H6.11 “Het voorkomen we op het gebied van geur normopvulling toepassen, waarbij we oog hebben voor cumulatie en gevoelige bestemmingen”

Het opstellen van een systeem dat klimaateffecten opvangt en zorgt voor voldoende schoon water kan voordelig zijn voor bedrijven en organisaties die afhankelijk zijn van water, zoals landbouw en industrie. Dit vergroot de kwaliteit van een vestigingslocatie aanzienlijk, omdat het niet alleen voldoet aan de milieueisen en regelgeving, maar ook bijdraagt aan duurzaamheid waarmee bedrijven zich kunnen profileren. Er is dus sprake van een **licht positieve invloed**.

Daarnaast biedt het inrichten van Dagelijkse Stedelijke Systemen, waarbij grote steden de werkgelegenheid concentreren en beschikken over een goed ontwikkelde infrastructuur en openbaar vervoerssystemen. De verwachting is dat door werkgelegenheid te concentreren er diverse soorten vestigingslocaties worden ontwikkeld, zoals kantoren, industriële ruimtes en commerciële panden. Dit biedt bedrijven de mogelijkheid om een locatie te kiezen die het beste aansluit bij hun behoeften. Door deze concentratie in en nabij de grote steden in de DSS-regio's en de andere gebouwde gebieden, bij voorkeur op locaties die goed ontsluiten zijn voor openbaar vervoer, kunnen bedrijven profiteren van een breder aantal potentiële werknemers en een betere infrastructuur. Over het invullen van de opgaven in wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen zal regionale afstemming plaatsvinden.

De provincie bepaalt regelmatig in nauw overleg met partners wat de regionale opgaven zijn en maken met de regio's afspraken hoe en waar die worden ingevuld. Zoals de afspraken voor wonen en bedrijvigheid. Dit heeft een **positieve invloed** op het accommoderen van de verstedelijkingsopgave en het creëren van voldoende verstedelijkingslocaties.

Het doel van de provincie is het vinden van een goede balans tussen voedselproductie en een gezonde leefomgeving. Hierbij zet de provincie in op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik ter bescherming van goede landbouwgrond. In aanvulling op deze omgevingsvisie wordt een landbouwvisie opgesteld die zich meer richt op het toekomstperspectief van de landbouw. De inhoud van deze landbouwvisie is momenteel onbekend dus de invloed ervan op het aspect vestigingslocaties is ook nog **niet te beoordelen**.

Ook wordt ingezet op het optimaal benutten van bestaande kantoorlocaties en wordt het zorgvuldig gebruik van vrijkomende winkelpanden en leegstaand cultureel erfgoed gestimuleerd. Deze beleidskeuzes hebben een **licht positieve invloed** op het areaal en de kwaliteit van vestigingslocaties.





De glastuinbouw wordt geconcentreerd in het glastuinbouwconcentratiegebied Koekoekspolder. Door de problematiek van het veenweidegebied en de ligging in het Nationaal landschap is verdere uitbreiding van glastuinbouw buiten het concentratiegebied naar de omgeving niet mogelijk. Deze beleidskeuze heeft een **neutrale invloed** op het aspect vestigingslocaties, omdat de ruimte voor glastuinbouw gelijk blijft.

Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zorgt de omgevingsvisie voor het behoud van het bestaande areaal werklocaties en huidige milieucategorieën. Zo worden onder andere de bedrijventerreinen met hogere milieucategorieën (3, 4, 5) gekoesterd, omdat de provincie stelt dat dit type bedrijventerrein nodig is voor ruimte voor de sectoren circulaire economie en energietransitie. Bovendien ontstaat extra bedrijfsruimte door het beter benutten en herontwikkelen van bestaande werklocaties. Ook deze beleidskeuzes hebben een **licht positieve invloed** op het aspect vestigingslocaties.

Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen moet ook rekening worden gehouden met aspecten zoals biodiversiteit, klimaatverandering, duurzaamheid en brede welvaart. Dit kan het ook moeilijker maken voor bedrijven om zich te vestigen. Aangezien zij mogelijk moeten voldoen aan strengere eisen en voorwaarden. Daarnaast zijn alle ontwikkelingen erop gericht om klimaatrobust, energiebesparend en beperkt in broeikasgasuitstoot te zijn, met een focus op duurzame energieopwekking. Hoewel deze richtlijnen bijdragen aan een duurzamer milieu, en in sommige gevallen nationaal beleid zijn, kunnen ze het vestigingsklimaat minder aantrekkelijk maken voor bedrijven. Dit omdat die mogelijk terughoudend zijn om te investeren in gebieden met strengere reguleringen en hogere kosten. Dit resulteert in een **licht negatieve invloed** op het aspect vestigingslocaties.

Samenvattend zijn er zowel licht positieve als licht negatieve effecten verbonden aan de beleidskeuzes bij het creëren van aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven. Een aantal beleidskeuzes zijn niet te beoordelen.



| Aspect             | Doel   | Criterium   | NOO  |
|--------------------|--|---|--|
| Vestigingslocaties | Vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden | Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren |     |

### 3.4.3 Effectbeoordeling RWP

Relevante beleidskeuzes:

- H2.3.1 “Wij werken mee aan het provinciale Actieprogramma Toekomst Bestendig Bouwen. Klimaatadaptief bouwen omvat hierin proactieve maatregelen in zowel gebiedsontwikkeling als gebouwontwerp, met als doel de veerkracht tegen klimaatverandering te vergroten”
- H2.3.1 “We willen procesmatige ondersteuning bieden afhankelijk van de voortgang van een ontwikkeling. We bieden procesmatige ondersteuning in locatiekeuze, locatieinrichting en bouwwijze van toekomstige ontwikkelingen”
- H3.4.1 “De provincie voert overleg met gemeenten en waterschappen om noodzakelijke aanscherpingen in kaart te brengen en implementeert strengere voorschriften waar nodig. Mogelijk worden strengere maatregelen toegevoegd tegen vervuilende activiteiten, zoals PFAS-gebruik of bodemenergiesystemen”
- H6.3 “In de programmering van bedrijventerreinen ontmoedigen we de nieuwvestiging van bedrijven in Oost-Overijssel met een extreem grote watervraag”
- H6.3 “We gaan na of het mogelijk en nodig is de huidige eeuwigdurende vergunningen periodiek te evalueren en hoe dat dan zou moeten, rekening houdend met de bedrijfsvoering van de vergunninghouders”
- H6.3.3 “Om de juiste balans te vinden in de uiteenlopende belangen, is een afwegingskader nodig. Dat ontbreekt momenteel en daarom gaan we dat ontwikkelen. Daarmee willen we ook duidelijkheid geven aan water-intensieve bedrijven over gebieden waar wel en waar niet voldoende water beschikbaar is”
- H8.3.4 “Wij houden in ons omgevingsbeleid rekening met waterveiligheid en wateroverlast door het via de Omgevingsverordening aanwijzen van overstroombaar gebied, overstromingsrisicogebieden, waterbergingsgebieden, primaire watergebieden en essentiële waterlopen. Aan ontwikkelingen in deze gebieden worden voorwaarden gekoppeld”



Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen moet er rekening worden gehouden met klimaatadaptief bouwen, bijvoorbeeld met bouwvoorschriften in overstromingsgebieden of normen voor hittebestendige stedelijke ontwikkeling. Daarnaast krijgen de bedrijven te maken met strengere maatregelen rondom vervuilende activiteiten, zoals PFAS-gebruik of bodemenergiesystemen. Dit kan het moeilijker maken voor bedrijven om zich te vestigen, aangezien zij mogelijk moeten voldoen aan strengere eisen en voorwaarden. De provincie geeft aan om bedrijven daarbij procesmatig te ondersteunen en begeleiden om te komen tot een goede locatiekeuze. Er is sprake van een **negatieve invloed**.



In de programmering van bedrijventerreinen ontmoedigt de provincie de nieuwvestiging van bedrijven in Oost-Overijssel met een extreem grote watervraag. De provincie vraagt van bedrijven met een grote watervraag hun bedrijfsprocessen door te lichten om te proberen de vraag te verkleinen. Daarnaast wil de provincie duidelijkheid geven aan water-intensieve bedrijven over gebieden waar wel en niet voldoende water beschikbaar is. Dit zorgt ervoor dat mogelijk minder bedrijven zich kunnen vestigen of kunnen uitbreiden op specifieke locaties. Daarom heeft het programma een **negatief effect** op het aspect vestigingslocaties.

Door de huidige eeuwigdurende vergunningen periodiek te evalueren, kan de provincie ervoor zorgen dat bedrijven blijven voldoen aan de geldende regelgeving en milieunormen. Dit kan bijdragen aan een gezondere en veiligere omgeving voor vestigingslocaties en dus de kwaliteit van vestigingslocaties verbeteren. Maar omdat de provincie nog 'na gaan moet of het mogelijk is', wordt dit bestempeld als '**niet te beoordelen**'.

Al met al is het beleid van het RWP zowel negatief als niet te beoordelen op het aspect vestigingslocaties.

| Aspect             | Doel   | Criterium   | RWP   |
|--------------------|--|---|---|
| Vestigingslocaties | Vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie met flexibele vestigingsmogelijkheden | Areaal en kwaliteit van vestigingslocaties voor specifieke sectoren |   |

## 4 Mitigerende maatregelen

In dit hoofdstuk worden voor de aspecten waar negatieve invloeden optreden mitigerende maatregelen en/of beleidsaanpassingen voorgesteld die nodig zijn om significante gevolgen te verminderen of weg te nemen.

### 4.1 Mitigerende maatregelen

Voor werkgelegenheid en werkeloosheid zijn mitigerende maatregelen mogelijk namelijk:

- Zorg voor duidelijke richtlijnen en ondersteuning voor bedrijven om te helpen bij het aanpassen van hun processen aan nieuwe richtlijnen, bijvoorbeeld bij het verminderen en recyclen van afval
- Stimuleer samenwerking tussen ontwikkelaars, overheid en andere belanghebbenden om een evenwicht te vinden tussen kwaliteitsambities en de haalbaarheid van projecten
- Voer regelmatig evaluaties uit van de kwaliteitsnormen om ervoor te zorgen dat ze realistisch, haalbaar en in lijn zijn met de behoeften van de regio

Voor bereikbaarheid banen zijn mitigerende maatregelen mogelijk namelijk:

- Investeren in een efficiënt en frequent openbaar vervoerssysteem kan de bereikbaarheid van banen verbeteren wanneer meer inwoners het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de auto
- Werklocaties dienen te worden voorzien van voldoende (fiets)parkeerplaatsen met oplaadpunten voor auto's en ebikes om de bereikbaarheid te vergroten

- In de buitengebieden blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel, dus is het van belang dat er werklocaties in stedelijk gebied rekening houden met voldoende parkeergelegenheid (inclusief oplaadpunten)

Voor vestigingslocaties zijn mitigerende maatregelen mogelijk namelijk:

- Het integraal afstemmen van de ruimteclaims van binnenstedelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, klimaatadaptatie, energievoorziening en bedrijventerreinen is noodzakelijk en vereist nauwe samenwerking tussen verschillende belanghebbenden en beleidssectoren. Het ontwikkelen van een beleidskader en strategieën kan hierbij helpen
- Moedig bedrijven aan om verticale ontwikkeling te overwegen, zoals het bouwen van extra verdiepingen boven bestaande gebouwen. Dit maakt het mogelijk om meer ruimte te creëren zonder extra grond in beslag te nemen
- Ontwikkel beleid dat gericht is op het ondersteunen van bedrijven die willen verduurzamen binnen bestaande gebieden, zoals subsidies of het aanstellen van Healty Safety and Environment manager
- Naast het procesmatig ondersteunen en begeleiden van bedrijven om te komen tot een goede locatiekeuze ook subsidies of belastingvoordelen bieden aan bedrijven die willen investeren en bijdragen aan een duurzamer milieu
- Ontwikkel beleid en regelgeving op de watervraag voor bedrijven om duidelijkheid te geven aan water-intensieve bedrijven en betrek partijen in het aanwijzen van geschikte gebieden

Voor kennis en innovatie zijn er geen mitigerende maatregelen nodig.

## 4.2 Aanbevelingen voor het vervolg

De provincie Overijssel verkent met haar partners de ruimtevrage naar een circulaire economie (productie, logistiek, opslagruimte) en stuurt op (toekomstig) ruimtebeslag. Het is cruciaal om bij de planning van nieuwe locaties of de herinrichting van bestaande gebieden (zoals bedrijventerreinen en havens) rekening te houden met de tijd die deze ontwikkelingen in beslag nemen. Tot nu toe is er echter weinig aandacht in het beleid voor de vraag naar geschikte ruimte voor de circulaire economie. De provincie moet deze kwestie op hun agenda zetten en afwegingen maken tussen verschillende functies en doelen om vertraging in de transitie te voorkomen. De verkenning biedt aanknopingspunten voor beleidsvorming in deze context.

Over het algemeen kan worden gesteld dat er structureel aandacht nodig is voor voldoende en geschikte ruimte voor circulaire economie. Een aantal type locaties is strategisch belangrijk voor de transitie naar een circulaire economie volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)<sup>7</sup>.

Het gaat om:

1. Bedrijventerreinen met een hoge milieucategorie (HMC) en multimodale transportmogelijkheden (bereikbaar via water, spoor en weg)
2. Aan water gelegen bedrijventerreinen met milieuruimte
3. Plek voor circulaire economie in haven- en industriegebieden
4. Bedrijventerreinen in stadsranden
5. Bedrijfslocaties bij ov, winkelcentra en in woonwijken voor reparatie, delen, hergebruik en recycling

---

<sup>7</sup> [Ruimte voor circulaire economie | Planbureau voor de Leefomgeving](#)

Het is essentieel om locaties die cruciaal zijn voor de circulaire economie te identificeren en ervoor te zorgen dat deze in gebruik kunnen blijven voor circulaire activiteiten. Dit kan worden bereikt door flexibiliteit en aanpassingsvermogen in te bouwen. Op deze manier kunnen onomkeerbare keuzes worden voorkomen die de transitie naar de circulaire economie zouden kunnen belemmeren. Het aantal beschikbare locaties is beperkt en er is ook concurrentie van andere functies voor deze ruimte.