

Projectgroep Haatland

nummer 120X00132.09414

datum 17 december 2003

Duurzame versterking bedrijventerrein Haatland Kampen

Masterplan

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s):	Gemeente Kampen, IC Kampen, Kamer van Koophandel regio Zwolle, provincie Overijssel
Titel rapport:	Duurzame versterking Haatland
Rapporttype:	Masterplan en projectendraaiboek
Rapportnummers:	Masterplan: 120X00132.09414 Samenvatting: 120X00132.09733 Startnotitie: 120X00132.07975
Datum:	17 december 2003
Contactpersoon opdrachtgevers:	Leo Hoksbergen (Kamer van Koophandel regio Zwolle; voorzitter projectgroep), Henk Boesenkool, Octaaf van Voorst (gemeente Kampen), Wim Kamphuis (IC Kampen), Jan Baas (provincie Overijssel)
Projectteam BRO:	Fons Ripken, Leonie van Vilsteren, Kees van Ham, Rebecca Appelman (Tebodin)
Beknopte inhoud:	Visie op de duurzame versterking van bedrijventerrein Haatland dat door de ontwikkeling van Bedrijvenpark RW50 en de Zuiderzeehaven onderdeel wordt van een groter bedrijvengebied. Visie bestaat uit verschillende elementen: economisch (bedrijfsactiviteiten, deelgebieden), ruimtelijk (verkeer/bereikbaarheid en beeldkwaliteit) en duurzame samenwerkingskansen. Uit de visie vloeien opgaven voor uitvoering voort. Deze zijn gebundeld in verschillende concrete projecten. Gestart kan worden met het oppakken van de projecten.
Trefwoorden:	Duurzame revitalisering, herontwikkeling, beheer, parkmanagement, bedrijfsonroerend goed, collectieve voorzieningen

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
2. HUIDIGE SITUATIE	5
3. VISIE DUURZAME VERSTERKING HAATLAND	17
3.1 Economische visie	17
3.2 Ruimtelijk beeld	21
3.3 Duurzame samenwerkingskansen	25
3.4 Uitwerking in deelgebieden (ruimtelijke en functioneel)	29
3.4.1 Sint Nicolaasdijk (A)	31
3.4.2 Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg (B)	32
3.4.3 Loswal (C)	34
3.4.4 Industrieweg – Dieselstraat – Gildestraat en omgeving (D)	35
3.4.5 Constructieweg – Betonstraat – Productieweg (E)	37
3.4.6 Haatlandhaven - Zuiderzeehaven (F)	39
3.5 Vanuit de visie: opgaven per deelgebied	41
3.6 Van Masterplan naar vervolgfases	43
3.6.1 Overzicht fasen; projecttrekker en kosten	43
3.6.2 Organisatie uitvoering Masterplan	45
4. FASE 1: BESLUITVORMING MASTERPLAN	47
4.1 Voorstel voor de uitvoering	47
4.2 Projectendraaiboek	48
4.2.1 Aanvullingen op het convenant	48
5. FASE 2: KWARTIERMAKEN	51
5.1 Voorstel voor de uitvoering	51
5.2 Projectendraaiboek	53
5.2.1 Beheer: gezamenlijk onderhoud	54
5.2.2 Verkeersknelpunten	57
5.2.3 Bedrijfsniveau: Bedrijfshuisvestingsscan	58
5.2.4 Terreinniveau: Integraal calamiteitsbeheer / virtueel bedrijfsraadpleegsysteem	59

Inhoudsopgave (vervolg)	pagina
6. PARALLELFASE: INVESTERINGSLOCATIES	63
6.1 Voorstel voor de uitvoering	63
6.2 Projectendraaiboek	67
6.2.2 Gevel- en pandverbetering Ambachtsstraat	71
6.2.3 Feasibilitystudy Investeringsmaatschappij Haatland (IMH)	73
6.2.4 Investeringslocaties; 2005 e.v.	75
7. FASE 3: BEHEER EN PARKMANAGEMENT	77
7.1 Voorstel voor de uitvoering	77
7.2 Projectendraaiboek	79
7.2.1 Juridisch-planologische verankering	81
7.2.2 Businessplan Parkmanagement Haatland	83
7.2.3 Bereikbaarheid: openbaar vervoer, bewegwijzering	84
7.2.4 Aanvullende voorzieningen	87

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Het bedrijventerrein Haatland in Kampen is een van oudsher gegroeid bedrijventerrein met gemengde bedrijvigheid. Delen van het bedrijventerrein vertonen verouderingsverschijnselen (inrichting, bebouwing, onderhoud).

Om de veroudering tegen te gaan en de kansen voor vernieuwing te benutten hebben de Industriële Club Kampen, de gemeente Kampen, de Kamer van Koophandel voor de regio Zwolle en de provincie Overijssel een convenant afgesloten (d.d. 31 januari 2003) en wordt samengewerkt in de Projectgroep Haatland.

De Projectgroep Haatland bestaat uit:

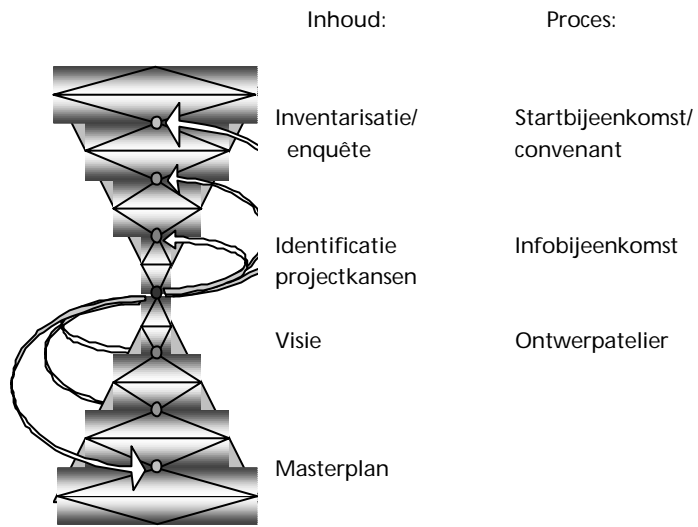
- De heer Hoksbergen, namens de Kamer van Koophandel Regio Zwolle (voorzitter);
- De heren Oosterhof, Van Voorst, Boesenkool, Scherpenkate, Uitslag en Sijsma namens de gemeente Kampen;
- De heren Kamphuis, Woltjer, Prins en Van Enk, namens de Industriële Club Kampen;
- De heer Baas, namens de provincie Overijssel.

Het voorliggend Masterplan is het eerste resultaat van de samenwerking en bevat de visie op de duurzame versterking van Haatland, een overzicht van de concrete project- en herontwikkelingsopgaven en een voorstel voor de organisatie van het gezamenlijk beheer (parkmanagement).

Het Masterplan is tot stand gekomen met financiële ondersteuning van de gemeente Kampen, de Industriële Club Kampen, de Kamer van Koophandel, de provincie Overijssel en NOVEM.

Het Masterplan is opgesteld door BRO, Adviseurs in Ruimtelijke Ordening, Economie en Milieu, met ondersteuning van Tebodin.

In de aanpak is het BRO-Regiemodel voor Integrale Planvorming gehanteerd, waarbij voortdurend met de Projectgroep overleg heeft plaatsgevonden. Daarbij is een integrale afweging gemaakt tussen inhoudelijke aspecten en tussen collectieve en individuele belangen.



Ten behoeve van nader inzicht in de wensen van de ondernemers is begin 2003 een enquête uitgevoerd. Hiervoor zijn 282 bedrijven aangeschreven en 141 enquêtes verwerkt. De resultaten van de enquête zijn verwerkt in de separaat uitgebrachte startnotitie (BRO, 2003 zie bijlage).

Er zijn twee goed bezochte plenaire bijeenkomsten met ondernemers geweest, alsmede een Ontwerpatelier. Daarnaast heeft met een aantal ondernemers bilateraal overleg plaatsgevonden.

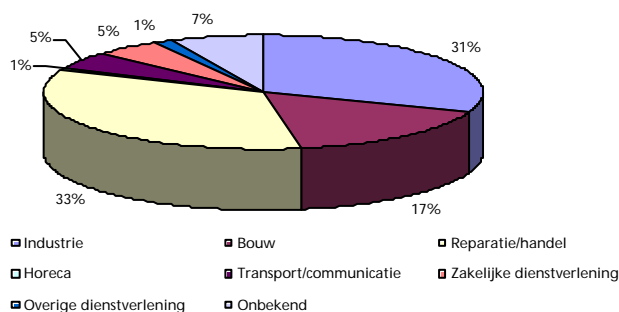
2. HUIDIGE SITUATIE

Economische betekenis

In de segmentering van bedrijventerreinen in de regio Zwolle-Kampen neemt Haatland een vooraanstaande positie in. Het terrein is 230 hectare groot (bruto) en er zijn circa 250 bedrijven gevestigd¹.

Op bedrijventerrein Haatland werken circa 4.500 personen. Het grootste deel hiervan is werkzaam in de industrie (circa 2.700 personen in 70 bedrijven) en reparatie van consumentenartikelen en handel (circa 850 personen).

De aanleg van de Zuiderzeehaven en het bedrijvenpark 'Rijksweg 50' genereren samen naar verwachting circa 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen.



Karakter

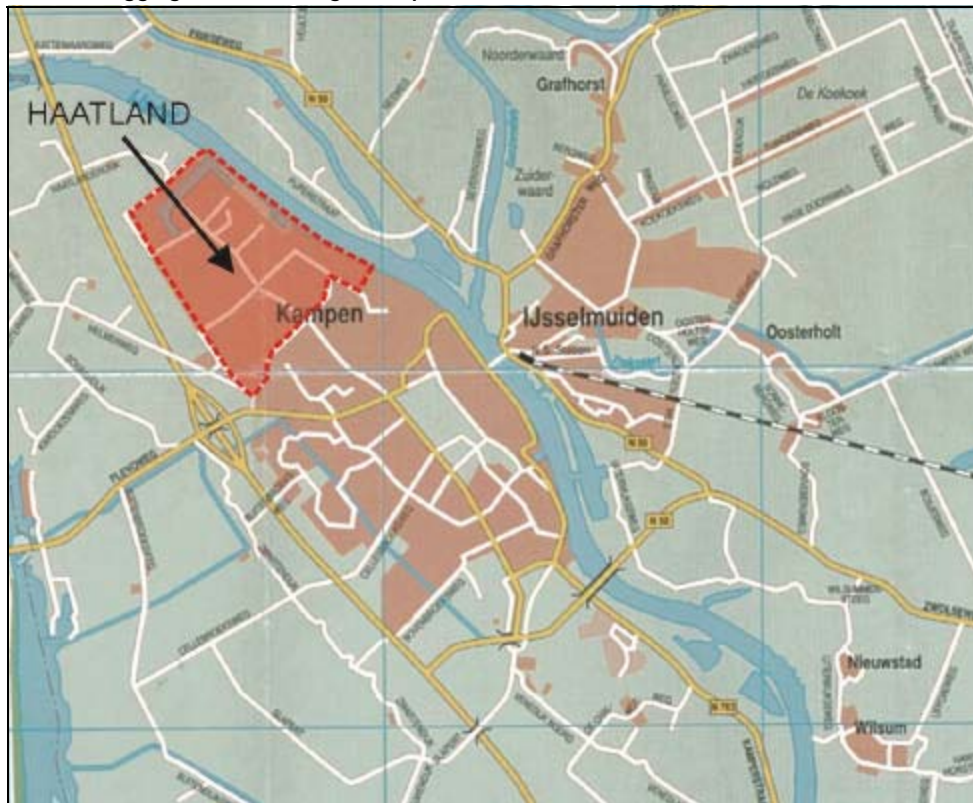
Haatland is een bedrijventerrein met meerdere gezichten. Het huidige karakter van het bedrijventerrein is in de loop der jaren gegroeid en niet het resultaat van een bewuste conceptuele keuze. De bandbreedte van de bedrijfsactiviteiten is groot; van industrie tot publieksaantrekkende activiteiten. Op het terrein zijn zowel grootschalige als kleine en zeer kleine bedrijven gevestigd en zijn hoofdkantoren gesitueerd naast kleinere productiehalletjes, waardoor personenvervoer zich mengt met aan- en afrijdend vrachtverkeer. Her en der komen kantoorfuncties voor, de productie lijkt soms ondergebracht in toevallig vrijkomende.

In het zuidoosten van Haatland is de afstand van de bedrijven tot de woonbebouwing klein. De bedrijvigheid is er kleinschalig en veel (bedrijfs-) woningen zijn met de bedrijfsbebouwing vermengd.

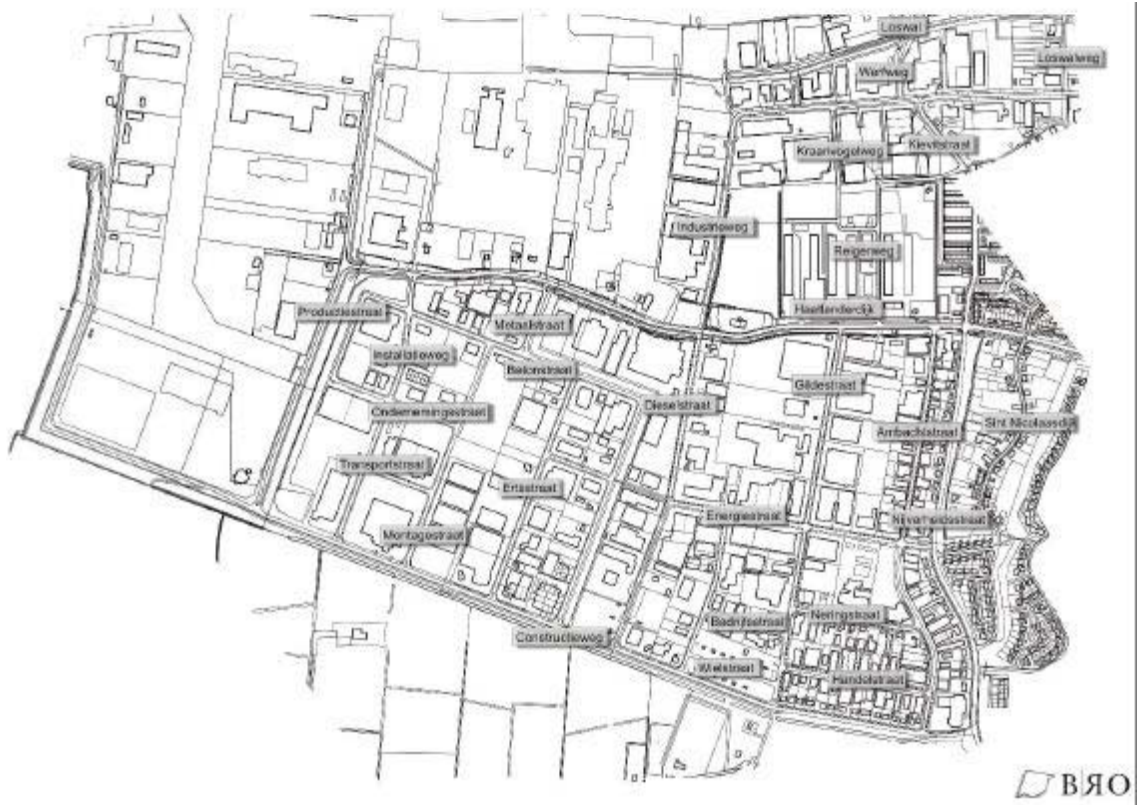
In het oude kleinschalig verkavelde gedeelte van Haatland zijn veel bouwbedrijven en bedrijven in handel en reparatie gevestigd. Bedrijven in de industrie hebben over het algemeen grote percelen in eigendom en zijn meer in het noordelijke deel van het terrein zijn gevestigd.

¹ IJsseldijk ca. 3,5 ha., Noordweg ca. 5,5 ha., Spoorlanden gemengd terrein, ca. 15 ha., Zendijk: nieuw gemengd terrein, ca. 18 ha.

Kaart met ligging Haatland in regio Kampen



Kaart met straatnamen op Haatland



In het noordwesten heeft het bedrijventerrein een heel ander karakter. Grootschalige watergebonden bedrijvigheid heeft zich gevestigd in het gebied bij de Haatlandhaven (zogenoeten nat bedrijventerrein). Het grootste deel van de bedrijven aan het water maakt gebruik van het water als ontsluitingsvorm.

Kaart met bedrijfsactiviteiten



Ligging en bereikbaarheid

Haatland, gelegen aan de noordwestzijde van Kampen langs de rivier de IJssel, was oorspronkelijk ontsloten via de Beneluxweg, dwars door Kampen heen. De doortrekking van de rijksweg N50 en de opening van de nieuwe Eilandbrug in januari 2003 heeft deze situatie veranderd. Haatland is nu rechtstreeks bereikbaar via de N50 en vormt samen met het toekomstige Bedrijvenpark 'Rijksweg 50' de noordwestelijke entree van de stad. De bewegwijzering (intern) en het openbaar en collectief vervoer is nog niet op de nieuwe situatie aangepast.

De Haatlandhaven op Haatland waarborgt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor schepen via de IJssel. De nieuw aan te leggen Zuiderzeehaven en de uitdieping van de toegangswateren zal de positie van Kampen als overslaglocatie versterken.

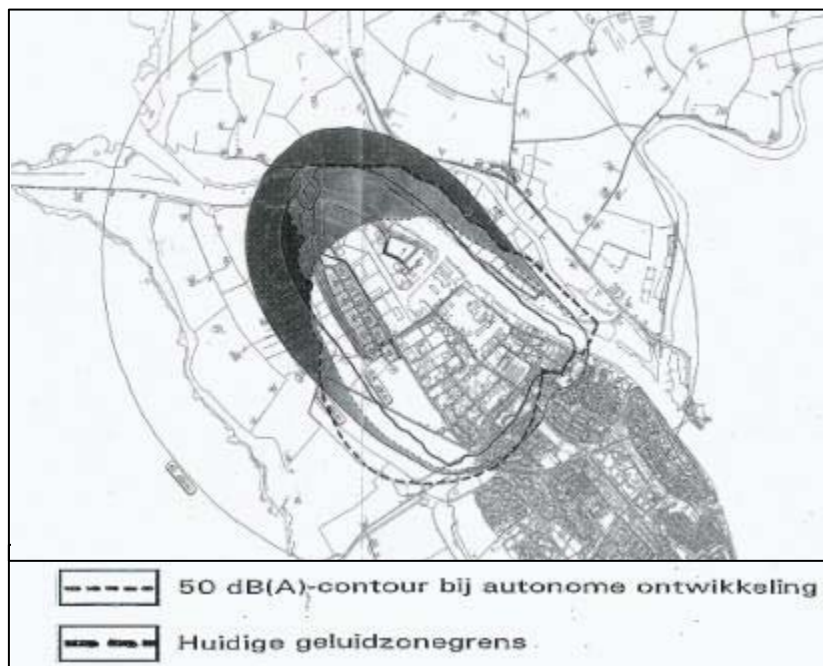
Geluid, geur en stof

De meest geluidsproducerende veroorzakende bedrijven op Haatland liggen ver van de woonbebouwing af. De bedrijven die tot een zwaardere milieubelastingscategorie behoren zijn met name nabij het water gevestigd.

De provincie Overijssel heeft enkele jaren geleden de geluidszone vastgesteld voor het Industrieterrain Haatland. Deze is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan en geeft daarmee de geluidruimte aan de bedrijven op Haatland. Binnen deze zone kunnen de bedrijven uitbreiden.

De ontwikkeling van de Zuiderzeehaven heeft voor de bedrijven geen consequenties². Het bedrijventerrein is en blijft een gezoneerd terrein. De vastgestelde geluidzone blijft gehandhaafd, waardoor de bedrijven binnen de bestaande zone kunnen uitbreiden. Aan de kant van de Zuiderzeehaven is de zone aan de krappe kant. Er zijn initiatieven vanuit de gemeente, geaccordeerd door de provincie, om de zone aldaar te verruimen.

Geluidscontour

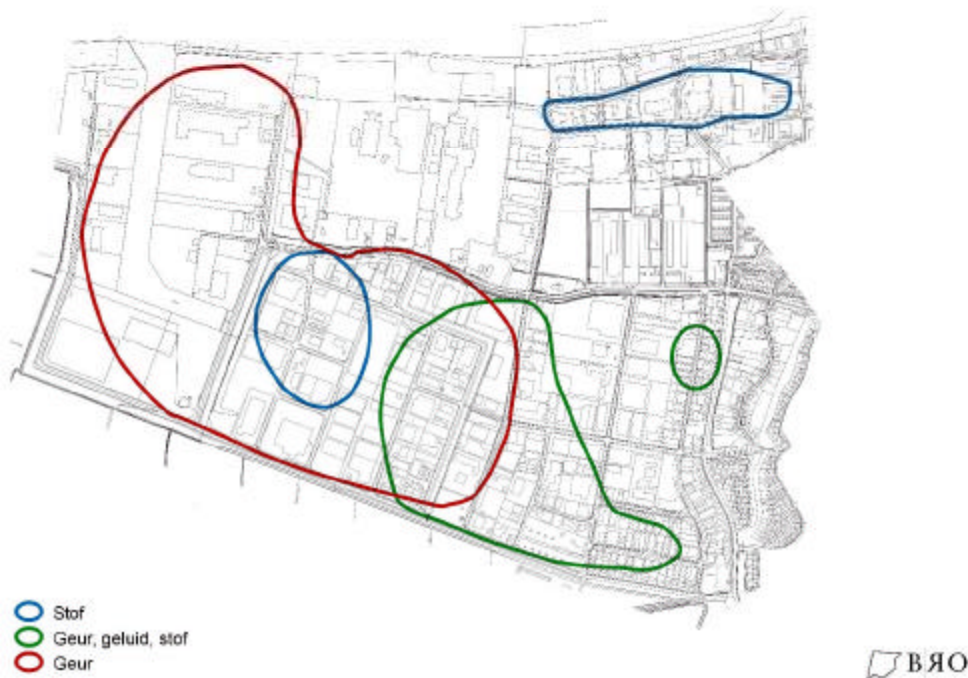


² Informatie verkregen van de afdeling Milieu van de gemeente Kampen, van de regio IJssel-Vecht en van de provincie Overijssel.

Voor nieuwe woningen binnen de vigerende geluidzone wordt ontheffing bij de provincie aangevraagd³. Aan de randen van de vastgelegde zone lagen een aantal woningen waarbij de gevelbelasting hoger was dan 50 dB(A). Hierop zijn vergunningstechnische saneringen uitgevoerd bij zogeheten AMvB-bedrijven.

AMvB-bedrijven zijn bedrijven die vallen onder een Algemene maatregel van Bestuur en niet vergunningplichtig zijn in het kader van de Wet Milieubeheer. Het zijn over het algemeen lichtere bedrijven die voor de milieuwetgeving moeten kunnen aantonen dat zij aan de voorschriften van de van toepassing zijn AMvB voldoen, zoals detailhandel, groothandel, woon- en verblijfgebouwen. In een AMvB staan meestal geen expliciete geluidseisen, en een bedrijf hoeft bij aanmelding van de bedrijfsactiviteiten meestal geen akoestisch onderzoek te laten uitvoeren. Er is daarmee ook geen centrale registratie van de geluidsproductie van de bedrijven. De gemeente Kampen heeft de benodigde informatie alsnog bij de betreffende bedrijven verzameld en een aantal bedrijven maatregelen opgelegd om de geluidbelasting terug te dringen (meestal isolatie en/of omkasting).

In de enquête⁴ is de ondernemers op Haatland gevraagd of zij met hun bedrijf problemen ervaren, onder andere hinder door geur, geluid en stof. Op onderstaande kaart zijn de gebieden aangegeven waar respondenten gevestigd zijn die hebben aangegeven hinder te ervaren. Er is geen overzicht van de mogelijke veroorzakers.



³ Informatie verkregen van de afdeling milieu van de gemeente Kampen, van de regio IJssel-Vecht en de provincie Overijssel.

⁴ Ondernemersenquête Haatland, februari/maart 2003.

Gebruik van de ruimte en presentatie/uitstraling

Bedrijventerrein Haatland heeft geen homogeen presentatieniveau. Enkele delen van het terrein hebben een kwalitatief goede presentatie, maar in zijn algemeenheid maakt het terrein een functionele, sobere en rommelige indruk. Daarnaast laat het terrein veel van hetzelfde zien, verouderde (functionele) bedrijfshallen en veel open opslag in het zicht.

Met de vele bestemmingsplannen die op het gebied van toepassing zijn, van oud tot recent, heeft het terrein geen heldere ordening gekend.

De beschikbare ruimte wordt niet optimaal benut. De ongeordende indruk van Haatland wordt verder versterkt doordat grote delen braak liggen of onbebouwd zijn en door de aanwezigheid van verouderde en leegstaande panden. Naast braakliggende (delen van) percelen bevinden zich op Haatland ook percelen die (deels) worden gebruikt voor open opslag.



Grote knelpunten bevinden zich bijvoorbeeld in de Ambachtsstraat door de zeer beperkte ruimte tussen de gevels, intensief gebruik van deze ruimte, en parkeren en laden/lossen op de rijbaan waardoor onveilige situaties ontstaan. Daarbij is de Ambachtstraat de voor de hand liggende verbinding tussen zuid en noord.

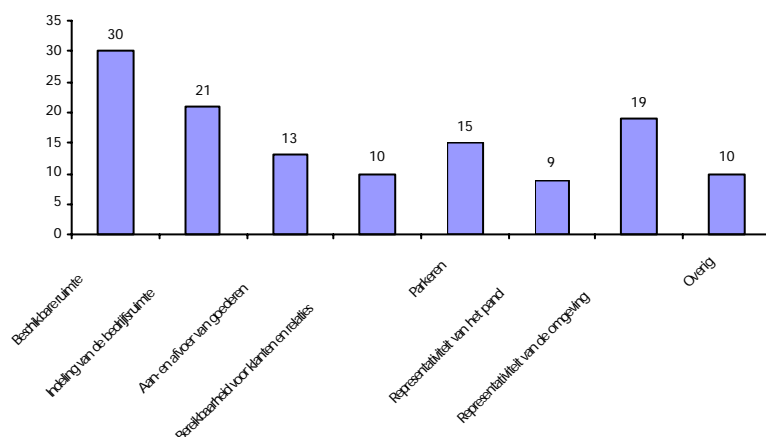
Ook in de Energiestraat en Gildestraat levert het laden/lossen op de openbare weg gevaarlijke situaties op.

Gevaarlijke kruisingen zijn vooral de kruisingen waar veel fietsverkeer gebruik van maakt; Dieselstraat – Energiestraat (voorrangssituatie), Gildestraat - Energiestraat en Dieselstraat - Haatlanderdijk (druk oversteekpunt).

Enkele jaren geleden heeft de gemeente een deel van de openbare ruimte opnieuw ingericht. Daarmee heeft dit deel van Haatland een betere aanzien gekregen.

Echter, de uitstraling van veel panden, percelen en de niet heringerichte delen van het openbaar gebied op Haatland voldoet niet meer aan de eisen van de gevestigde ondernemers. Ook is er sprake van overlast door zwerfvuil. Er zijn geen afspraken over structureel beheer tussen ondernemers en gemeente.

Daarnaast ervaren de bedrijven ook knelpunten met betrekking tot de functionaliteit van de huisvesting (voorzieningen, omvang, routing en lay-out).



Stedenbouwkundige structurelementen

De structurerende en karakterbepalende elementen van Haatland, die een rol zullen spelen in de ruimtelijke duurzame versterking zijn:

- Ligging aan de IJssel/Haatlandhaven/Zuiderzeehaven;
- Dijk langs de IJssel;
- De verbindingsweg Haatlanderdijk;
- Woonbebouwing op en nabij Haatland;
- Het bedrijvenpark RW50 en de N50.

De karakteristiek van het landschap in het studiegebied wordt bepaald door de nabijheid van de IJssel. De zichtbaarheid van het water vanaf Haatland is echter beperkt. Zichtlijnen vanaf de belangrijkste verkeersroutes op het bedrijventerrein naar het water ontbreken. Bedrijventerrein Haatland wordt beschermd voor hoge waterstanden van de IJssel door middel van de dijk langs de rivier. De Haatlandhaven en de loswal liggen buitendijks. De ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven zijn beperkt door de beleidslijn Ruimte voor de Rivier.

De Haatlanderdijk is van oudsher de stedenbouwkundige drager en centrale ontsluitingsweg. De weg wikkelt het grootste deel van het verkeer tussen het woongebied van Kampen en Haatland af. Langs de Haatlanderdijk liggen een aantal markante boerderijen. Twee van deze boerderijen zijn gelegen op een terp. Aan de Haatlanderdijk staan forse bomen.

Aan de zuidooststrand van Haatland gaat het werkgebied over in een woongebied. De woonbebouwing dringt op een aantal plaatsen door tot op het bedrijventerrein. In dit menggebied zijn veel bedrijfswoningen gerealiseerd. Langs de Constructieweg liggen een woonwagenveld en een rij met luxe woningen.

Tot voor kort lag Haatland aan de provinciale weg “voorbij Kampen” en enigszins achteraf. Met het doortrekken van de N50 en de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein is een nieuw structurerend element in het omliggende gebied gecreëerd. De doorgaande weg en het nieuwe bedrijvenpark hebben grote invloed op de structuur van het bestaande bedrijventerrein Haatland.

Het verkeer vanaf de N50 wordt nu via het bedrijvenpark geleid. Hierdoor zijn de Ambachtsstraat en Dieselstraat belangrijke verbindingswegen geworden tussen zuid en noord. In beide straten is hierdoor de verkeersveiligheid afgenomen.

Door de ontsluiting vanaf de N50 zal in de duurzame versterking van Haatland ook een aangepaste oriëntering op de ruimtelijke structuur van Haatland opgenomen worden.

Knelpunten per deelgebied

A) Sint Nicolaasdijk

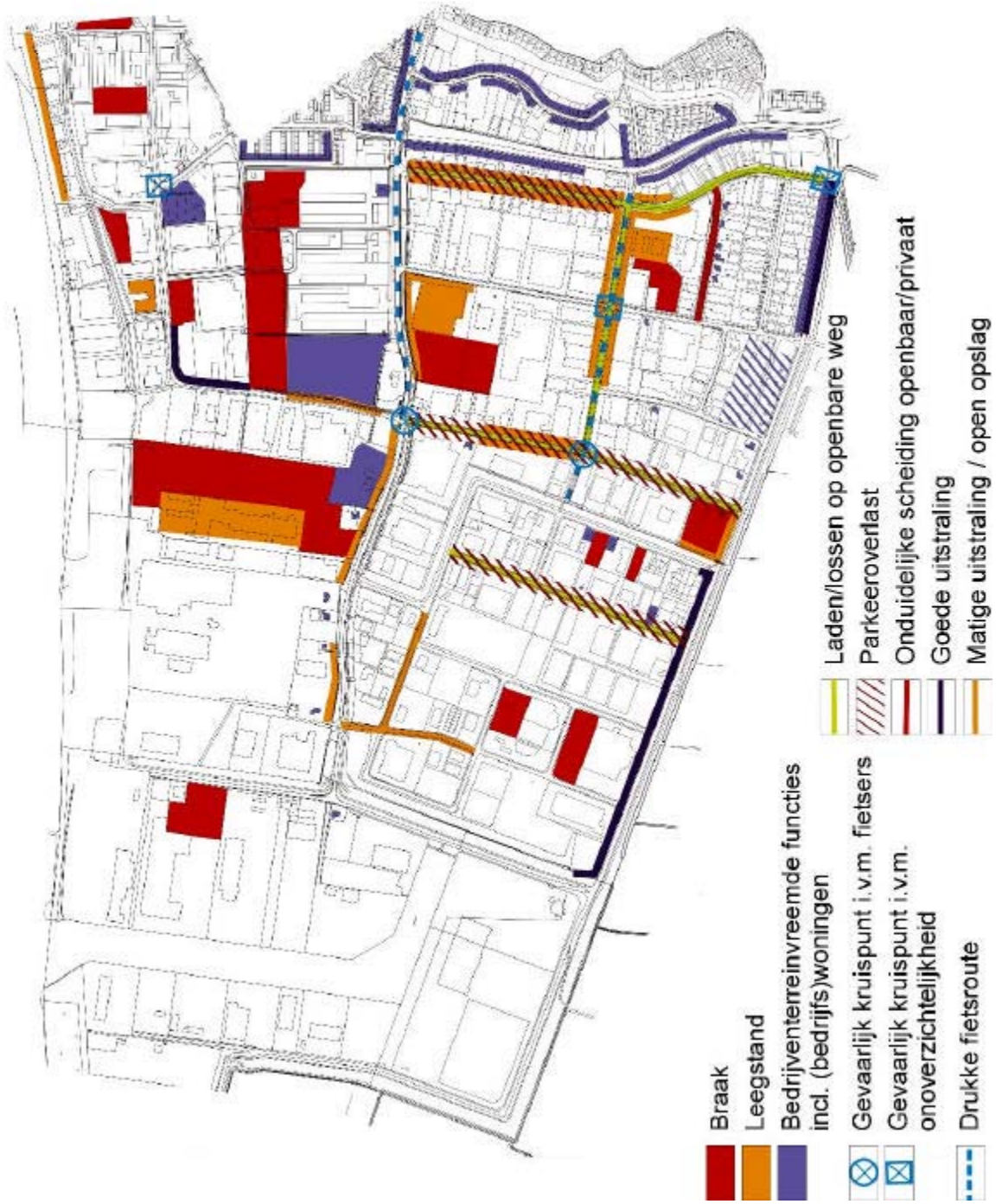
- Geen specifieke knelpunten bekend. Gemeente heeft proces ingezet om het gebied om te vormen tot woongebied. Er zijn nu nog enkele bedrijven gevestigd. Er zijn voor de bedrijven op Haatland geen gevolgen van deze beleidslijn. Voor de woningen binnen de vigerende geluidzone wordt ontheffing bij de provincie aangevraagd.

B) Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg

- Verschillende bedrijven geven middels de enquête aan hinder te ondervinden van bedrijven in de omgeving (stof, geur, geluid);
- Op een aantal locaties is sprake van bodemverontreiniging;
- Onlogische wegenstructuur; inrichting en gebruik niet eenduidig;
- Bewegwijzering;
- Verkeersonveilige situaties o.a. door zoekend vrachtverkeer, hoge snelheden, laden en lossen op openbare weg;
- Beperkte ruimte voor laden en lossen en parkeren;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- Verouderde uitstraling van panden (o.a. Ambachtsstraat, MOB-complex);
- Ontkoppeling bedrijfswoningen – bedrijven;
- Braakliggende percelen, open opslag;
- Matig onderhoud/uitstraling openbaar gebied;
- Gebrek aan uitbreidingsruimte bedrijven op eigen perceel;
- Belangrijke verbindingroute tussen hoofdonsluiting vanaf N50 en Haatland (m.n. Ambachtsstraat), terwijl ruimte hiervoor te beperkt is.

C) Loswal

- Buitendijkse ligging bij hoogwater;
- Beleidslijn 'Ruimte voor de Rivier (1997)' legt stop op uitbreidingsmogelijkheden bedrijven;
- Matig onderhoud/uitstraling openbaar gebied;
- Verouderde uitstraling panden langs IJssel;
- Bereikbaarheid vanaf N50;
- Bewegwijzering;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer;



D) Industriestraat – Dieselstraat – Gildestraat en omgeving

- Hoge verkeersintensiteit tijdens spijtijden;
- Bereikbaarheid vanaf N50;
- Inrichting wegen niet aangepast aan functie als belangrijke ontsluiting vanaf Bedrijvenpark RW50;
- Knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid en bereikbaarheid bij laden en lossen op openbare weg;
- Verkeersonveilige kruispunten, m.n. voor fietsverkeer: Dieselstraat – Energiestraat, Gildestraat – Energiestraat en Dieselstraat – Haatlanderdijk;
- Verschillende bedrijven geven middels de enquête aan hinder te ondervinden van bedrijven in de omgeving (geur, geluid, stof, asbest, bodemverontreiniging). Opmerkingen komen met name van bedrijven aan Industrieweg, Stoomstraat, Bedrijfsstraat;
- Matig onderhoud/uitstraling openbaar gebied;
- Relatief veel zwerfvuil;
- Slechte vormgeving van overgang van Bedrijvenpark RW50 naar Haatland;
- Bewegwijzering;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- Uitstraling wordt negatief beïnvloed door open opslag op verschillende locaties en door verouderde panden;
- Aanwezigheid van (bedrijfs)woningen en fietscrossbaan;

E) Constructieweg – Betonstraat – Productiestraat

- Geurproblematiek aan Betonstraat;
- Hinder van zwerfvuil, o.a. aan Installatieweg;
- Verschillende bedrijven geven middels de enquête aan hinder te ondervinden van bedrijven in de omgeving (bodemverontreiniging, geur, geluid, stof);
- Inefficiënt gebruik van de ruimte;
- Bereikbaarheid vanaf N50;
- Bewegwijzering;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- Aanwezigheid van (bedrijfs)woningen;
- Storend element: palletopslag aan Installatieweg;

F) Haatlandhaven / Zuiderzeehaven

- Leegstand aan Haatlanderdijk;
- Verschillende ondernemers ervaren overlast van de aanwezigheid van dienstwoningen en de nabijheid van woonwijken (geluidzone);
- Matig onderhoud/uitstraling openbaar gebied;
- Hinder van zwerfvuil;
- Verschillende bedrijven geven middels de enquête aan hinder te ondervinden van bedrijven in de omgeving (m.n. geur);
- Bereikbaarheid vanaf N50: ontbreken directe ontsluiting vanaf N50 (m.n. afrit);
- Bewegwijzering;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer.
- Krappe geluidzone. De ontwikkeling van de Zuiderzeehaven heeft voor de bedrijven geen consequenties. Het bedrijventerrein is een gezoneerd terrein en dat blijft ook in de toekomst het geval. De vastgestelde geluidzone blijft gehandhaafd. Aan de kant van de Zuiderzeehaven is de zone aan de krappe kant. Er zijn initiatieven vanuit de gemeente, geaccordeerd door de provincie, om de zone aldaar te verruimen. De bedrijven kunnen binnen de bestaande zone uitbreiden.

Kansen

- Investeringsbereidheid bij bedrijven;
- Intensiever gebruik van ruimte, o.a. braakliggende delen;
- Potentiële herontwikkelingslocaties;
- Stedenbouwkundige structurelementen benutten voor ruimtelijke visie;
- Meer samenhang verschillende bedrijventerreindelen; duurzame versterking afstemmen met ontwikkeling bedrijvenpark en Zuiderzeehaven;
- Behalen van milieuwinst en bedrijfseconomisch voordeel door besparingen op milieustromen en aanbieden van collectieve voorzieningen.

Impressie huidige situatie



3. VISIE DUURZAME VERSTERKING HAATLAND

In de visie op de duurzame versterking van Haatland wordt het bedrijventerrein omgevormd tot een modern bedrijven- en industrieterrein voor meerdere typen bedrijven, zowel in functies als in uitstraling. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de reeds aanwezige karakteristieke elementen, zoals de Haatlanderdijk, de ligging aan de IJssel en bedrijvenpark 'RW 50'.

De visie geeft het streefbeeld voor Haatland tot 2015-2020. Deze periode is niet willekeurig gekozen. Herontwikkelen van het bedrijventerrein is zeer kostbaar, zodat een proces op gang gebracht moet worden, waarbij zoveel mogelijk op de 'natuurlijke' momenten van herhuisvesting of herontwikkeling van bedrijven tot aanpassingen gekomen kan worden conform de richtlijnen van de visie.

3.1 Economische visie

Economisch functioneel concept

Ook voor de toekomst behoudt Haatland een profiel als vestigingsplaats voor industrie en als gemengd bedrijventerrein. Er kunnen ook in de toekomst vele soorten bedrijfsfuncties een plek vinden met zo min mogelijk functionele beperkingen per deelgebied.

Maar er is geen ruimte voor kantoren/zakelijke dienstverlening en overige dienstverlening. De kantoor/dienstverleningsactiviteiten mogen alleen op Haatland plaatsvinden als nevenactiviteit en met een direct verband met de hoofdactiviteit van het bedrijf. Er is geen apart deelgebied voor de kantoorfuncties.

De economisch functionele indeling van het terrein wordt zo min mogelijk beperkt tot typen van bedrijvigheid, maar vooral bepaald door de milieutechnische beperkingen (zoals geluid in relatie tot wonen), omvang van de kavel, aard en presentatie van de bebouwing.

Vanuit het oosten naar het westen neemt de kavelmaat toe en neemt het industriële en grootschalige accent toe. Het meest westelijke (uitbreidingsdeel) van het terrein is ingericht voor grootschalig watergebonden bedrijventerrein. De insteekhavens en de watergebonden kavels worden benut door bedrijven met watergebonden bedrijfsactiviteiten.

Het voortijdig verplaatsen van bedrijven is niet aan de orde, het behouden van passende bedrijven in de juiste zone vindt plaats binnen de marges van redelijkheid ten aanzien van milieu en veiligheid. Van bedrijven, welke momenteel een in verhouding te zware belasting veroorzaken voor hun omgeving zal per individueel geval

bekeken worden in hoeverre inpassing op de huidige plek ook voor de toekomst mogelijk blijft.

Voor de nieuwvestiging van bedrijven op dezelfde locatie is de visie het uitgangspunt en worden zware bedrijven niet meer op de betreffende locatie toegelaten. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan zal hiertoe een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen.

Burgerwoningen worden niet toegestaan op Haatland. Wonen op het bedrijventerrein kan alleen indien wonen is gekoppeld aan het bedrijf in reeds bestaande situaties in deelgebied B. Woningen in de meer westelijke zones worden geweerd of, waar nodig (bij hindersituaties voor bedrijven) weggehaald.

Bedrijven met relatief veel open opslag of waar de activiteiten met name buiten plaatsvinden vinden hun plek in het westelijke deel van Haatland, net als de watergebonden bedrijfsactiviteiten. Ook langs de IJssel worden de kavels richting het noordwesten groter en vinden activiteiten in verhouding meer buiten plaats.

Gelet op de inpassing en overlast zijn bedrijven met open opslag in de meer oostelijke deelgebieden minder wenselijk. Bedrijven die met open opslag of werkzaamheden in de open lucht hinder veroorzaken met betrekking tot stof en geluid in een gebied waar dergelijke activiteiten niet/minder gewenst zijn, worden zo mogelijk uitgeplaatst.

In de herontwikkeling van de Ambachtsstraat is dit een van de aandachtspunten.

In deelgebieden met een kleinschalige verkaveling zijn grote transportbedrijven, of bedrijven met een continue aan- en afvoer van goederen minder gewenst. Daarmee wordt de druk op het gebied door laden en lossen en wachtende vrachtwagens op de openbare weg verminderd. Bedrijven met veel en grootschalige transporten worden bij voorkeur gevestigd in de gebieden waar de ruimte 'ruim' is opgezet, zoals deelgebied E, of langs de hoofdstructuur, waardoor de verbinding vanaf de N50 zo kort mogelijk is.

Grote publiekstrekkende bedrijfsactiviteiten zijn bij voorkeur niet 'weggestopt' op het bedrijventerrein, maar aan de rand van Haatland en aan de kant van de woonbebouwing. Daarmee wordt voorkomen dat het publiek over het hele bedrijventerrein moet rijden om bij de bestemming te komen.

Bedrijven met een representatief karakter en een publiekstrekkende werking, zoals autoshowrooms, worden bij voorkeur geclusterd op een plek in het oostelijk deel van Haatland/Bedrijvenpark RW50. Het representatieve karakter van dergelijke functies kan een bijdrage leveren aan de uitstraling als het 'visitekaartje' van Haatland.

Bedrijven met enkel een grote publiekstrekkende werking, zoals bouwmarkten, worden bij voorkeur in het oostelijk deel van Haatland gesitueerd, dicht bij de woonbebouwing of geclusterd in deelgebied E. Bezoekers vanuit Kampen kunnen via de Haatlanderdijk deze vestigingen rechtstreeks bereiken.

Afgeraden wordt nieuwe supermarkten op Haatland toe te laten.

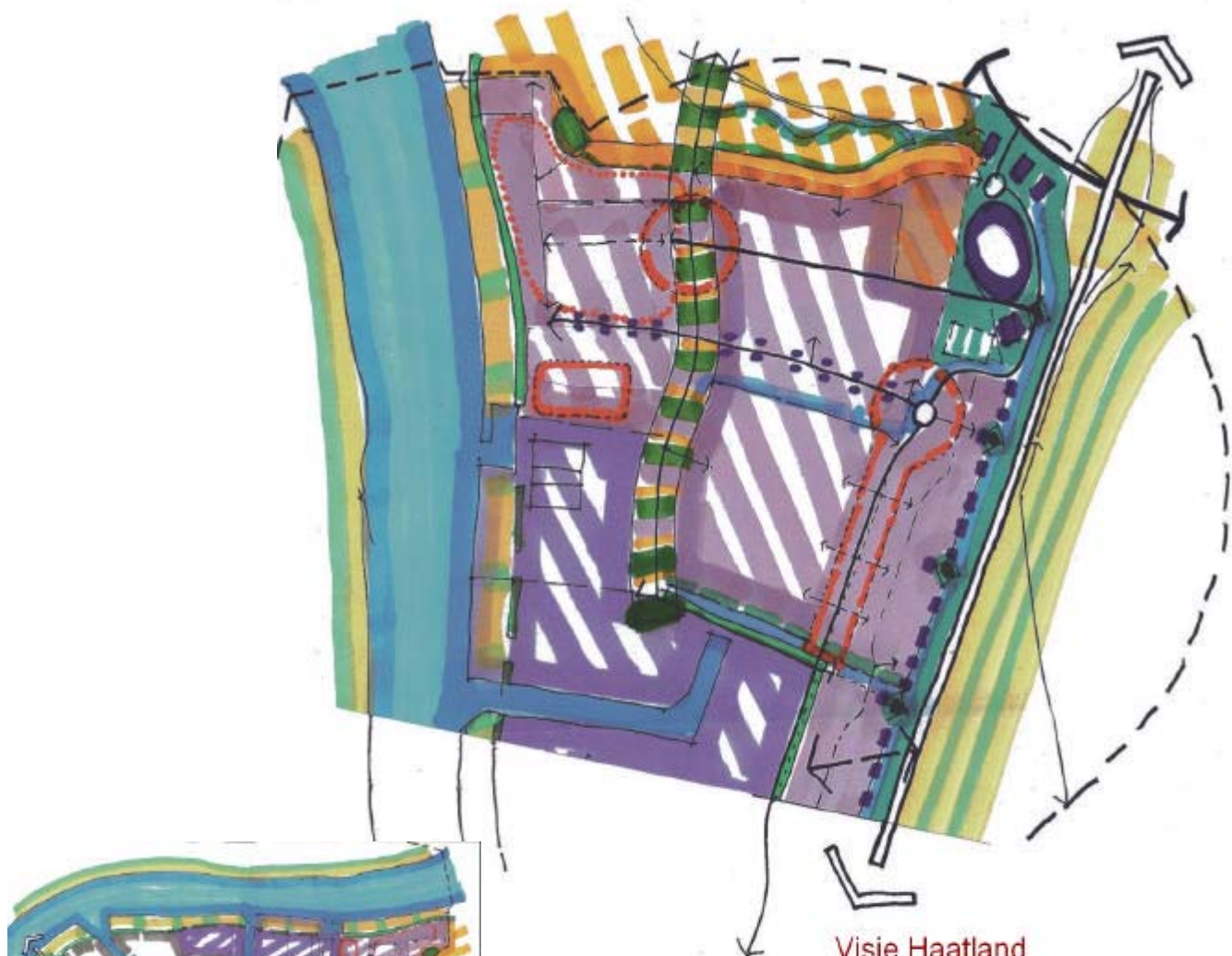
Brandstofverkooppunten worden bij voorkeur aan de wegen toegestaan die een verbindende functie hebben. Het brandstofverkoop punt aan de Ambachtsstraat is minder gewenst.

Door de transformatie van de Sint Nicolaasdijk en omgeving naar woongebied wordt dit gedeelte niet meer tot Haatland gerekend en zijn er geen burgerwoningen meer aanwezig op het bedrijventerrein. Werken vanuit/aan huis moet mogelijk blijven.

Er wordt een duidelijke overgangszone, deelgebied A, van wonen naar werken gecreëerd tussen Kampen en Haatland ten einde te voorkomen dat in de toekomst bedrijven als gevolg van milieuhinder zich genoodzaakt zien tot verplaatsen. Deelgebied A vormt tevens een 'harde' buffer tussen het bedrijvengedeelte en woongedeelte van Kampen.

Het huidige beleid van de gemeente ten aanzien van de zogeheten AMvB-bedrijven zal worden voortgezet. Van belang is dat de benodigde informatie gemakkelijker beschikbaar dient te zijn, bij voorkeur digitaal. In aansluiting op een advies van de stuurgroep ICTU zou gebruikt kunnen worden gemaakt van 'free ware' voor overheden en een digitaal milieuloket voor handhavers kunnen worden ingericht⁵.

⁵ Uit een onderzoek van VROM van begin 2003 blijkt dat nog geen 5% van de handhavers zijn informatie-uitwisseling goed op orde heeft. Dit komt vooral door de versnipperde structuur ervan: politie, rijksdiensten gemeenten, waterschappen en provincies werken vaak langs elkaar heen in een ook al complex samenstel van regels. Bron: Nederlandse Staatscourant, 25-09-2003.



Visie Haatland

- | | | | |
|--|-----------------------|--|----------------------------|
| | Wonen | | Hoofdontsluiting |
| | Wonen/werken | | Ijsseldijk |
| | Werken (gemengd) | | Secundaire ontsluiting |
| | Werken (grootschalig) | | Buitendijks gebied |
| | Zuiderzeehaven | | Polderpoort |
| | Zichtlocatie | | Verbetering bereikbaarheid |
| | Haatlanderdijk | | Investeringsgebied |
| | Rijksweg 50 | | Extra aansluiting RW 50 |
| | | | vigerende geluidzonegrens |

3.2 Ruimtelijk beeld

Ruimtelijk concept

Voor de langere termijn wordt gestreefd naar meer homogeniteit per te onderscheiden deelgebied, zowel in type bedrijfspanden als in grootte. Zo wordt de herkenbaarheid en de eenheid in de presentatie van (deelgebieden van) Haatland vergroot.

Het bedrijvenpark 'RW 50' vormt de voorkant en presentatiezijde van Haatland. De verkeersstructuur en -afwikkeling verbindt 'RW50' met Haatland. De kwaliteitsniveaus van de verschillende deelgebieden worden op elkaar aangesloten, maar er wordt ook onderscheid in kwaliteit aangeboden.

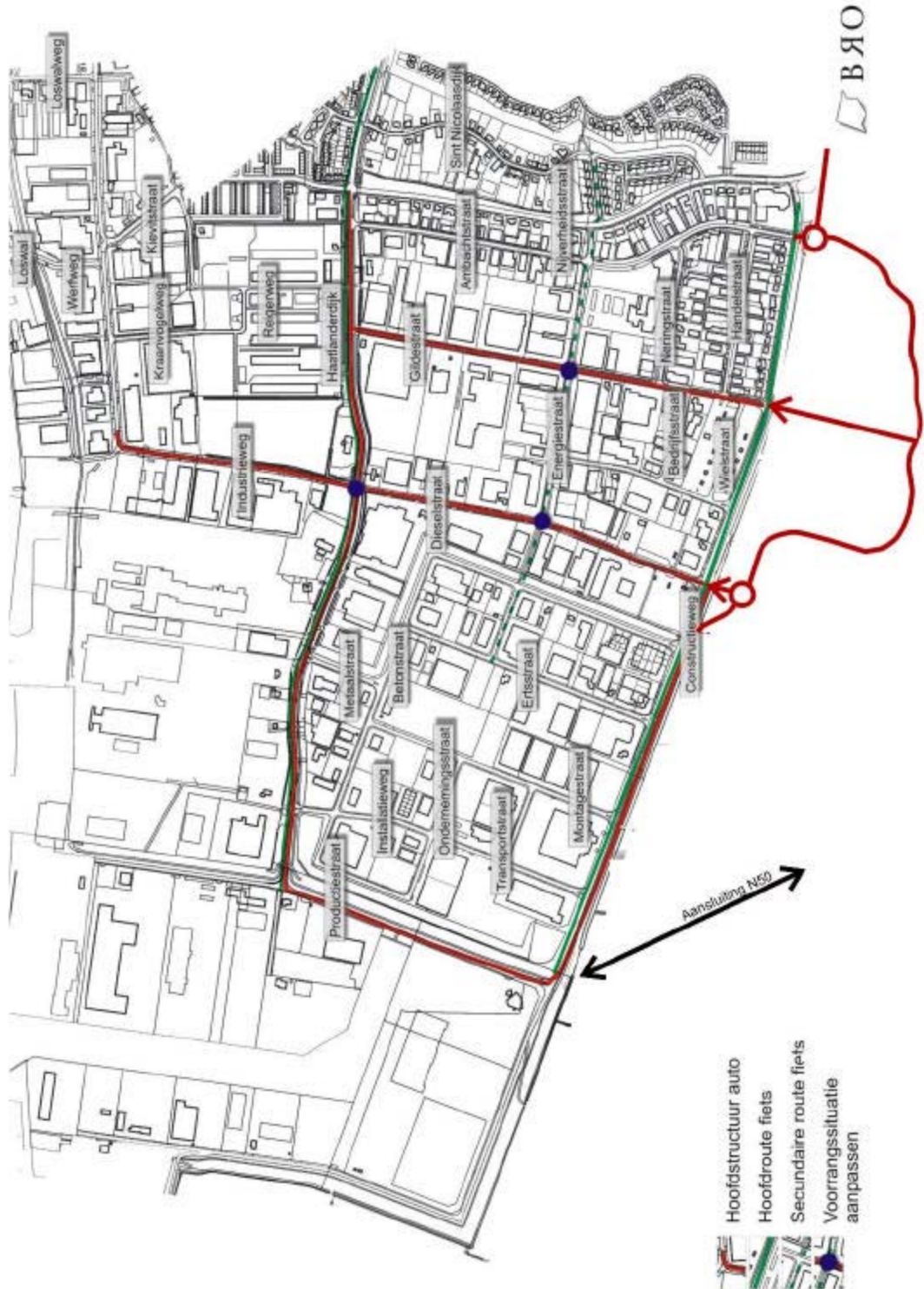
Bij de tweede rotonde op het bedrijvenpark 'RW 50' wordt de entree naar Haatland door representatieve gebouwen geaccentueerd. Rondom de Constructieweg – Dieselstraat wordt extra aandacht besteed aan de presentatie van gebouwen/percelen.

Deze meer natuurlijke verbinding tussen deelgebied E en bedrijvenpark 'RW 50' zorgt ervoor dat het hele bedrijvengebied als een geheel kan worden beleefd.

De Haatlanderdijk loopt dwars door enkele deelgebieden heen, maar behoudt zijn eigen specifieke karakter. De Haatlanderdijk blijft ook in de toekomst een belangrijk structurerend element. Als belangrijke verkeersas op het terrein, maar ook als een eigen werkmilieu. De groene uitstraling en inbedding in Haatland blijft behouden en wordt versterkt, onder meer door op de kruising Haatlanderdijk-Gildestraat tot herontwikkeling van de bebouwing te komen.

Voor Haatland is een optimale bereikbaarheid voor zowel goederenvervoer over de weg, zakelijk personenautoverkeer als werknemers essentieel. De wegenstructuur is sterk bepalend voor de ruimtelijke oriëntering op Haatland. De uitgangspunten van Duurzaam Veilig van het Ministerie van V&W vormen de basis voor de visie op de verkeersstructuur.

Verkeersstructuurkaart; 'overgangssituatie'



Wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer

De N50 vormt de belangrijkste externe toegangsroute naar Haatland. Deze weg heeft een stroomfunctie. De nieuwe ontsluitingsweg vormt de toegang vanaf de N50 naar het bedrijventerrein (via de Flevoweg). In de gemeentelijke wegencategorisering heeft deze route de functie gebiedsontsluitingsweg, evenals de Haatlanderdijk. De overige wegen op Haatland zijn aangewezen als erftoegangsweg op bedrijventerrein.

In de huidige situatie laat de verkeersafwikkeling op de kruising van de N50 met de Flevoweg op piekmomenten te wensen over. Bij verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein (met name met Zuiderzeehaven) zal de druk alleen maar toenemen. Voor een betere ontsluiting van het gehele bedrijfengebied is een uitbreiding van de capaciteit nodig. Gepleit wordt voor een extra aansluiting op de N50.

Op korte termijn moet de haalbaarheid van een dergelijke ontsluiting onderzocht worden in verband met de onderlinge afstand tussen de huidige kruising en de brug. Daarnaast geven de recente en geplande ontwikkelingen aanleiding een nieuw onderzoek naar de verkeersafwikkeling te laten uitvoeren. Met behulp van de resultaten van dit onderzoek kan een nieuw wensbeeld worden opgesteld.

Als overgangssituatie wordt de naastliggende verkeersstructuurkaart voorgesteld waarbij de interne verkeersstructuur wordt opgehangen aan de twee parallel lopende ontsluitingswegen: de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de N50 en de Haatlanderdijk. Deze moet tot uitdrukking komen in de inrichting, ondersteund door goede bewegwijzering.

Daartussen worden routes aangewezen die de belangrijkste verbindingen vormen tussen deze ontsluitingswegen (kamstructuur). De Haatlandhaven en de Dieselstraat vormen de belangrijkste verbindingen. Vanwege het beperkte profiel op de Dieselstraat kan de inrichting niet optimaal worden afgestemd op deze functie. Een tweede verbinding is daarom nodig. Deze wordt gevormd door de Gildestraat. De verbinding tussen de ontsluitingsweg op het bedrijvenpark en de Gildestraat moet breed genoeg zijn voor twee passerende vrachtwagens. De Ambachtsstraat krijgt vanwege de beschikbare ruimte en het karakter zo min mogelijk een doorgaande functie.

Inrichting van de wegen

De inrichting van de wegen op het bedrijventerrein benadrukt de verkeersstructuur en is afgestemd op (zwaar) vrachtverkeer. Hiertoe moeten de wegen op de hoofdstructuur zo veel mogelijk ingericht zijn op het snel verwerken van verkeer. Het fietsverkeer blijft hierbij gescheiden van het autoverkeer en op de hoofdstructuur mag parkeren en laden en lossen niet op de rijbaan plaatsvinden. Daarnaast zal de voorrang op kruispunten zo geregeld worden dat de wegen van de hoofdstructuur de voorrangswegen zijn.

De overige wegen benadrukken de verblijfsfunctie. Hiervoor wordt aangesloten op de herinrichting zoals deze reeds is uitgevoerd in een aantal straten.

Bij de inrichting zal speciale aandacht geschonken worden aan de berijdbaarheid door zwaar verkeer. Het ontwerp van nieuwe rotondes is daar een goed voorbeeld van. Ook vluchtheuvels zouden makkelijk overrijdbaar moeten zijn voor zwaar verkeer. De gemeente Kampen is inmiddels gestart met de aanpassing van enkele rotondes. Bij het plaatsen van verkeersborden is speciale aandacht voor de rijcurves van zwaar verkeer gewenst.

Een bochtig tracé zoals bij de nieuwe ontsluitingsweg is uit oogpunt van verkeersveiligheid (afsnijden van de bocht) en comfort ongewenst. Vanuit het oogpunt van snelheid van verkeer kan het een remmend effect hebben.

Langzaam verkeer

De belangrijkste fietsroutes worden gevormd door de Haatlanderdijk en de Constructieweg. Deze zijn als primaire fietsroutes in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan opgenomen. De Energiestraat is een secundaire fietsroute. Deze kruist op enkele plekken echter de interne hoofdstructuur voor gemotoriseerd. Op deze locaties wordt prioriteit gegeven aan de hoofdstructuur voor verkeer.



3.3 Duurzame samenwerkingskansen

Met behulp van eerder onderzoek over besparingsmogelijkheden⁶, de bedrijvenlijst vanuit milieutechnisch oogpunt en de enquêteresultaten heeft een match van de scans plaatsgevonden om in ruimtelijke zin te komen tot projectkansen. Vervolgens is met een aantal ondernemers gediscussieerd over de duurzaamheidskansen.

Water

Er zijn mogelijkheden om afvalwaterstromen uit te wisselen:

- Het afvalwater van de betonbedrijven het een groot volume en is relatief schoon. Na bezinking van de slibdelen zit er nauwelijks meer verontreiniging in het water. Het heeft echter wel een hoge pH-waarde (12). Alvorens het water in te zetten voor bijvoorbeeld het wassen van auto's (er zijn drie grote wasstraten op het terrein) zou de pH geneutraliseerd moeten worden om de werking van reinigingsmiddelen niet nadelig te beïnvloeden.
- De betonbedrijven maken op dit moment op grote schaal gebruik van grondwater. De overheid wil het gebruik van grondwater de komende jaren verder aan banden gaan leggen om verdroging tegen te gaan. De mogelijkheid het afvalwater na zuivering opnieuw in de bodem te infiltreren wordt nader uitgewerkt. Het gebruik van oppervlaktewater wordt door Betonson niet haalbaar geacht vanwege de hoge (voor)behandelingskosten. Ook de buffering en inzet van hemelwater is een mogelijkheid. Uit eerdere studies is gebleken dat de terugverdientijd van een dergelijk project enkele jaren bedraagt.
- Binnen Haatland zijn er geen aanbieders van afvalwater van voldoende kwaliteit en volume om te worden ingezet bij de betonproductie. Buiten Haatland wellicht Nutricia. Dit bedrijf gebruikt op jaarbasis circa 500.000 m³ leiding water dat uiteindelijk op het riool wordt geloosd. Hoewel het waarschijnlijk niet direct geschikt is voor toepassing in de betonproductie is een gezamenlijke zuivering van het water een mogelijkheid. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld. Nutricia heeft op haar locatie geen plaats voor een biologische zuivering. Vanwege voedselhygiënenormen (HACCP) moet er een forse afstand zijn tussen de zuivering en de productie.

Energie

Op basis van de beschikbare gegevens, zijn de volgende projectkansen geselecteerd:

- Gebruik van restwarmte: De warmtevraag op het terrein is groot. Er zijn op het terrein te weinig mogelijke aanbieders van restwarmte om uitwisseling van

⁶ Grontmij Water & Reststoffen, Twee macrorapportage Besparingsproject Kampen, Beschrijving van ervaringen en resultaten, De Bilt mei 2000.

restwarmte te laten plaatsvinden, waarschijnlijk alleen MBI (stenenbakker). Het koelwater van Nutricia, afkomstig van de ketels, de indampers en de condensoren, bedraagt op jaarbasis circa 2,5 miljoen m³, waarvan 0,9 miljoen m³ per jaar afkomstig van de warmste deelstromen (ketelspui en indampers). Deze stroom heeft een temperatuur van circa 40 graden Celsius, maar is klein en niet constant en kan niet 24 uur per dag 7 dagen per week aan een bepaalde warmtevraag voldoen. Er zal een nadere analyse van de mogelijkheden gestart moeten worden.

- **Gezamenlijke energie-inkoop:** De BMD Oost (Deventer) begeleidt twee energie-inkoop projecten in de regio. In het verleden is onderzocht of gezamenlijke energie-inkoop op Haatland haalbaar is, met een negatief advies als uitkomst, waarschijnlijk in relatie tot de bulkcontracten van de ondernemers. Er lopen twee regionale inkoopinitiatieven, waar ook ondernemingen op Haatland aan deelnemen. Deelname van bedrijven op Haatland kan verder gestimuleerd worden, met name indien de inkoop groene/ecostroom betreft.
- **Duurzame energiebron:** Het Energiebureau Overijssel, waarin vertegenwoordigers van de provincie, enkele gemeenten (waaronder gemeente Kampen) en twee energiebedrijven, heeft als doelstelling het gebruik duurzame energie bij bedrijven te stimuleren. Gemeente Kampen heeft twee locaties aangewezen waarmogelijk windturbines geplaatst zullen worden. Eén van die locaties is bedrijventerrein Haatlandhaven/ Zuiderzeehaven. Bij realisatie van het windturbinepark zal de opgewekte energie worden geleverd aan het energiebedrijf. Het betreft dus geen duurzame energiebron specifiek voor het bedrijventerrein, maar geeft wel invulling aan de wens om ruimte op bedrijventerreinen intensiever te benutten.



Afval

Er is een aantal grote betonbedrijven op het terrein. Bij de producten van beton ontstaat een stroom restbeton (uitgehard, niet meer bruikbaar). Vaak hebben dergelijke bedrijven een eigen puinbreker om de betonresten te breken en het puin opnieuw in te zetten in het proces.

- Een gezamenlijke puinbreker neerzetten en beheren is kansrijk. Daarnaast zal Betonson binnenkort zelf een vaste puinbreker aanschaffen. Voor Betonson is het zeker bespreekbaar andere betonbedrijven op het terrein hiervan tegen betaling gebruik te laten maken. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld.

Personenvervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer op Haatland is door het ontbreken van een trein- en/of busverbinding te verwaarlozen. Volgens een grove schatting ligt het percentage personen dat per fiets komt tussen de 40% en 50%.

De eerste ontsluitingsproblemen (N50 en Beneluxweg) beginnen zich al rond het terrein voor te doen. De verwachting is dat ontsluitingsproblemen in de toekomst alleen maar groter worden.

- Het verbeteren van de openbaarvervoersverbinding is kansrijk en noodzakelijk. Een reguliere busverbinding wordt is niet haalbaar. Vervoer op maat, bijvoorbeeld in de vorm van een pendelbus van en naar het station in de spitsperiodes, kan een oplossing bieden. Ook een halte van de interliner bij de aansluiting van de Flevoweg op de N50 kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer. Volgende stap is het benaderen van een personenvervoerder om de mogelijkheden te bespreken.
- Om het carpoolen te stimuleren wordt voorgesteld een (onderdeel van een) website te ontwikkelen, waarmee mogelijke carpoolers elkaar makkelijker kunnen vinden. Daarnaast kan een carpoolplaats bij de aansluiting van de Flevoweg op de N50 worden gerealiseerd.
- Naast het verbeteren van de OV-verbindingen, zou het huidige hoge fietsgebruik verder gestimuleerd en aangemoedigd kunnen worden door het fietspadennetwerk te verbeteren. Bijvoorbeeld door het fietsverkeer duidelijker te scheiden van het snelverkeer

Sociale veiligheid

Met name op routes waar fietsers en voetgangers gebruik van maken is het van belang dat aandacht wordt geschonken aan de sociale veiligheid. Kwaliteitseisen voor langzaam-verkeerroutes zijn:

- verlichting: voldoende verlichting zorgt voor overzicht en geeft een gevoel van controle over de situatie;
- toezicht: concentratie van langzaam verkeer op de hoofdroutes geeft de mogelijkheid gezien (en gehoord) te worden. Er mogen tussen het autoverkeer en het langzaam verkeer geen visuele obstakels voorkomen. De verlichting mag niet grotendeels op het autoverkeer gericht zijn;
- overzicht: door zicht te behouden op de omgeving van de route kunnen sociaal onveilige situaties eerder herkend worden.

In het algemeen zijn de aanwezigheid van mensen en de aanwezigheid van zichtlijnen (geen donkere hoeken of onoverzichtelijke bochten), een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid elementen die de sociale veiligheid bevorderen. Maar ook aantrekkelijke inrichting en uitstraling speelt een rol, zoals:

- goed onderhoudsniveau van groenvoorzieningen en goed beheer;
- aanwezigheid van voldoende afvalbakken op zwerfvuil-gevoelige locaties;
- geen 'verstop-plekken', zoals hoge of ondoorzichtige bosschages;
- voldoende straatverlichting en aparte verlichting van fietsroutes en voetpaden. Hierbij moet ook de verlichting van de bedrijfspanden worden betrokken. Vanwege de afwezigheid van lichtuitstraling van binnenuit het gebouw hebben vooral gebieden met veel blinde gevels, met bedrijfsgebouwen en met parkeer- en groenvoorzieningen een goede openbare verlichting nodig.

De betrokkenheid van de ondernemers, werknemers bij het realiseren van sociale veiligheid kan worden vergoed door onder meer:

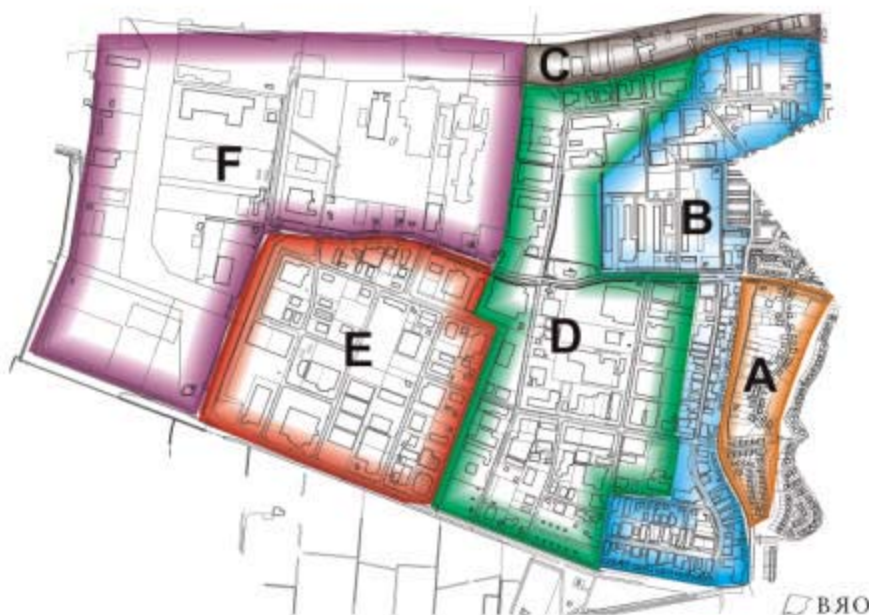
- handhaving van goede beveiliging van bedrijfspanden. De resultaten van het project Collectieve beveiliging zijn goed, maar het is van belang dat meer bedrijven gaan deelnemen aan dit project;
- aanwezigheid van een terreinbeheerder, die een duidelijke signalerende functie heeft en als aanspreekpunt op het terrein aanwezig is.



3.4 Uitwerking in deelgebieden (ruimtelijke en functioneel)

Deelgebieden	(Economische) functies
A) Sint Nicolaasdijk	woongebied; ambachtelijke bedrijvigheid aan huis bufferzone voor bedrijventerrein
B) Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg	productie/industrie, bouw, groothandel, autoreparatie, autoverkoop geen (nieuwe) woonfunctie
C) Loswal	watergebonden, gericht op scheepsreparatie e.d. geen publieksfuncties
D) Industriestraat – Dieselstraat – Gildestraat en omgeving	productie/industrie, bouw, groothandel, autoreparatie, transport en logistiek, tankservice geen woonfunctie, geen publieksfuncties
E) Constructieweg – Betonstraat – Productiestraat	productie/industrie, bouw, groothandel, autoreparatie, bouwmarkten, transport en logistiek, tankservice geen woonfunctie
F) Haatlandhaven / Zuiderzeehaven	watergebonden, gericht op overslag e.d. activiteiten in de open lucht, transport en logistiek, productie/industrie geen woonfunctie, geen publieksfuncties

Bij de zonering in deelgebieden speelt de afstand tot woningen een grote rol. Dicht bij de woongebieden worden geen zware bedrijfsactiviteiten toegestaan (tot cat. 3). Hoe groter de afstand tot de woningbouw, hoe hoger de toegestane milieubelasting (max. cat. 5).



Bedrijvenpark RW50

Het bedrijvenpark 'RW50' vormt in de toekomst *het* visitekaartje van geheel Haatland en is maatgevend voor de kwaliteit van het terrein.

Het bedrijvenpark 'RW50' heeft een langgerekte structuur en is ingedeeld in verschillende zones. Elke zone krijgt een eigen identiteit.

De uitgifte door de gemeente Kampen van de eerste fase is gestart. Het terrein is geschikt voor industrie, groothandels- en transportactiviteiten. Het kantoorgedeelte van de bedrijven mag maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte zijn.

De hoofdentree van het terrein (Polderpoort) vormt tevens de hoofdentree van Haatland. Polderpoort (circa 10 ha.) is gelegen tussen Flevoweg, Constructieweg en Melmerweg. De kop van het gebied is mede bestemd voor perifere detailhandel en horeca.

Uitgangspunten voor inrichting, uitstraling en functies

Principe	Middelgrote bedrijfspercelen met een representatieve functie
Perceelsgrootte	1.000m ² tot en met 30.000m ² Meeste percelen: 2.500m ² en 5.000m ²
Bebouwingspercentage	-
Bouwhoogte	-
Hoofdrichting gevels	-
Presentatie / oriëntatie	Naar Rijksweg 50 en ontsluitingswegen
Uitstraling	Representatief; beeldkwaliteitsplan
Kwaliteit buitenruimte	Representatief functioneel
Parkeren	Op eigen terrein
Reclameobjecten	-
Type bedrijven	Ambachtelijk, nijverheid en industrie, groothandel, transport Polderpoort ook perifere detailhandel en horeca
Milieuzonering	Max. 4 (in 1 ^e fase alleen lichtere bedrijven in categorie 4) Polderpoort: cat. 1 en 2.
Beheer	Parkmanagement, basispakket: Collectief (groen)onderhoud en terreinbeveiliging



3.4.1 Sint Nicolaasdijk (A)

Visie

In dit oude deel van Haatland vindt een transformatie plaats, waarbij alle bedrijven worden verplaatst. De Sint Nicolaasdijk wordt hoofdzakelijk een woongebied. Bedrijvigheid aan huis moet mogelijk blijven (cat. 1 en 2). Dit deelgebied vormt de buffer tussen wonen en werken aan de noordwestzijde van Kampen.

Er zijn voor de bedrijven op Haatland geen gevolgen van deze ontwikkeling⁷. Bedrijven kunnen binnen de geluidzone uitbreiden.

Voor de woningen binnen de vigerende geluidzone (die ook in de toekomst blijft gehandhaafd) wordt ontheffing bij de provincie aangevraagd. Er is dan op de gevel een geluidsbelasting toegestaan van 55 dB(A) en door gevelisolatie wordt vervolgens de binnenwaarde verlaagd.

Ook in de Nijverheidsstraat is de hoofdfunctie wonen. Eventuele bedrijfspanden die nog gekoppeld zijn aan de woning zijn gericht op de Ambachtsstraat.

Het is mogelijk voor bestemmingsverkeer de Nijverheidsstraat als ontsluiting te gebruiken. Hier worden geen speciale maatregelen voor genomen.



Nijverheidsstraat



Referentiebeeld wonen

De opgave voor uitvoering

- Transformatie tot woongebied. Hiervoor is reeds door de gemeente een visie vastgesteld. Het transformatieproces is reeds in gang gezet met het verplaatsen van bedrijven en het actief aankopen van bedrijfspanden door de gemeente;
- Het blijft onduidelijk door welke bedrijfsactiviteiten de huidige dB(A) contour tot stand is gekomen. Daarmee is tevens onduidelijk of en zo ja welke maatregelen de betrokken bedrijven kunnen nemen op de huidige locatie. Het opzetten van een eenduidig, ook voor ondernemers toegankelijk informatiesysteem is gewenst.

⁷ Informatie mede van de Afdeling Milieu van de gemeente Kampen, de regio IJssel-Vecht en de provincie Overijssel.

3.4.2 Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg (B)

Visie

Deelgebied B loopt van zuid naar noord door Haatland en heeft geen eenduidige structuur. Kenmerkend is het kleinschalige karakter. In dit deelgebied is de ontwikkeling van enkele bedrijfsverzamelgebouwen gepland.

Door het compacte en kleinschalige karakter is het van belang dat de openbare ruimte niet benut wordt voor private activiteiten, zoals het dagelijks stallen van bedrijfsmiddelen. Tevens is het gebied minder geschikt voor bedrijven met veel (zware) transportbewegingen. Groene elementen spelen in dit gebied een ondergeschikte rol en de bedrijfspanden hebben een functioneel karakter. Door de ligging nabij de woongebieden van Kampen worden geen zwaardere bedrijven toegelaten (max. categorie 3).

De Ambachtsstraat krijgt vanwege de beschikbare ruimte en het karakter een minder belangrijke verbindingsfunctie voor verkeer van zuid naar noord.

Voorstel voor uitgangspunten voor inrichting, uitstraling en functies

Principe	kleinschalige bedrijven, bedrijfsverzamel panden
Perceelsgrootte	gemiddeld tot 500 m ²
Bebouwingspercentage	70%
Bouwhoogte	8 meter
Hoofdrichting gevels	parallel aan de wegen in het gebied
Presentatie / oriëntatie	naar wegen
Uitstraling	kleinschalig, functionele bedrijfshallen zonder open opslag
Kwaliteit buitenruimte	functioneel
Parkeren	op eigen terrein (geen ruimte langs openbare weg)
Reclameobjecten	beperkt aan de gevel, wegens ruimtegebrek niets op de grond
Type bedrijven	productie, groothandel,
Milieuzonering	max. 3
Beheer	achterstallig onderhoud verwerken na herinrichting beheer opstarten

De opgave voor uitvoering

- Herontwikkeling locatie MOB-complex met (goedkopere) bedrijfsruimtes voor kleinere bedrijfjes, bij voorkeur lokale ondernemers in bouwsector en (ambachtelijke) productie. Verbeteren uitstraling openbaar gebied en bedrijfspanden. Ongebruikte ruimte functie geven of bebouwen;
- Ontwikkeling bedrijfsverzamelgebouwen Industrieweg;
- Herontwikkeling/opknappen oostzijde Ambachtsstraat: gevelplan opstellen;
- Intensievere benutting perceel hoek Energiestraat – Ambachtsstraat;
- Uitplaatsen bedrijfsactiviteiten in de open lucht die hinder veroorzaken (stof en geluid);

- Karakter van de Haatlanderdijk behouden. Zorg dragen voor een goede inpassing van de functies langs de Haatlanderdijk in het bedrijven- en industriegebied;
- Handhaven parkeerverboden nabij kruisingen om de overzichtelijkheid op kruisingen te vergroten, bijvoorbeeld nabij de kruising Ambachtsstraat – Constructieweg;
- Aandacht voor bodemverontreining;
- Aandacht voor beeldkwaliteit en onderhoudssituatie;
- Verbeteren routing en bewegwijzering.

MOB complex, Huidige situatie



MOB complex , Referentiebeelden



3.4.3 Loswal (C)

Visie

De loswal is het meest noordoostelijk gelegen deelgebied van Haatland, gelegen aan de IJssel. De loswal en de bedrijven en bedrijfswoningen in dit deelgebied liggen buitendijks. De rivier is van groot belang voor de bedrijven in verband met hun activiteiten die sterk gericht zijn op de op- en overslagfunctie en de scheepsbouw. De rivier is bij hogere waterstanden echter ook een bedreiging.

In 1997 heeft de rijksoverheid de beleidslijn 'Ruimte voor de Rivier' gepubliceerd. Deze beleidslijn geeft aan dat de buitendijkse activiteiten niet verder mogen worden uitgebreid (principe: ja, mits – neen, tenzij). Fysiekruimtelijke ingrepen in dit gebied zijn hierdoor nauwelijks meer mogelijk. Er zullen in verband met de beleidslijn geen (her)ontwikkelingen plaatsvinden ten behoeve van de revitalisering.

Het werken in dit gebied is watergebonden, maar door de ligging en ontsluiting niet geschikt voor grootschalige bedrijven met veel transportbewegingen. De bedrijfspanden hebben een functioneel karakter.

De opgave voor uitvoering

- Verbeteren onderhoud openbare gebied;
- Geen (her)ontwikkelingen in verband met de beleidslijn 'ruimte voor de rivier';
- Verbeteren routing en bewegwijzering.



3.4.4 Industrierweg – Dieselstraat – Gildestraat en omgeving (D)

Visie

Het deelgebied heeft een gecombineerde representatieve en functionele functie. Bedrijven presenteren zich met representatieve panden tot functionele bedrijfshallen bij voorkeur aan de Diesel- en Gildestraat zonder open opslag. Bedrijven zijn grootschaliger dan in deelgebied B. In dit gebied zijn woningen minde gewenst. Groene elementen spelen in dit gebied een ondergeschikte rol, met uitzondering van de Haatlanderdijk. De aanwezige boerderijen blijven als waardevol historisch element behouden in hun relatie tot de dijk, net als het groene karakter. Op de hoofdstructuur mag parkeren en laden en lossen niet op de rijbaan plaatsvinden.

Voorstel voor uitgangspunten voor inrichting, uitstraling en functies

Principe	tot middelgrote bedrijven met een representatieve functie (niet specifiek hoogwaardig)
Perceelsgrootte	tot circa 20.000 m ²
Bebouwingspercentage	60-70%
Bouwhoogte	12 meter
Hoofdrichting gevels	parallel aan de wegen in het gebied
Presentatie / oriëntatie	naar wegen
Uitstraling	functionele bedrijfspanden, met representatieve accenten, bij voorkeur zonder open opslag
Kwaliteit buitenruimte	representatief functioneel
Parkeren	in principe zoveel mogelijk op eigen terrein of in parkeerhavens langs de openbare weg
Reclameobjecten	aan de gevel, beperkt op de grond
Type bedrijven	productie, bouw, groothandel, autoreparatie
Milieuozonering	max. 4
Beheer	in stand houden van de kwaliteit van de Haatlanderdijk beheer opzetten

De opgave voor uitvoering

- Herontwikkeling locatie Haatlanderdijk – Gildestraat;
- Herontwikkeling locatie fietscross; een dergelijke functie past niet op een gemengd bedrijven- en industrieterrein;
- Duidelijke overgang (markering) vanaf Bedrijvenpark RW50 naar Haatland (hoofdtoegang Haatland);
- Ondersteunen en meedenken bij plannen van individuele bedrijven om huidige bedrijfspand en/of perceel op te knappen;
- Zorg dragen voor een goede inpassing van nieuwe functies/bedrijven; meedenken en de juiste randvoorwaarden stellen. Enkele bedrijven hebben aangegeven de huidige locatie te zullen verlaten;

- Voldoende brede ontsluitingsweg van Bedrijvenpark RW50 naar Gildestraat;
- Aandacht voor routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50;
- Aanpassen voorrangssituaties op de kruising Energiestraat – Dieselstraat en Energiestraat – Gildestraat. De wegen van de hoofdstructuur zijn de voorrangswegen. Dit biedt tevens een oplossing voor deze (subjectief) gevaarlijke situaties;
- Aanpassen voorrangssituatie op de kruising Haatlanderdijk – Dieselstraat – Industrieweg. Hierdoor wordt het doorgaande karakter van de Haatlanderdijk onderbroken en de daarmee gepaard gaande hoge snelheden beperkt. Hier kan een VRI overwogen worden (afhankelijk van de intensiteit), waarmee ook de gevaarlijke situatie als gevolg van slecht zicht aangepakt wordt;
- Karakter van de Haatlanderdijk behouden en zorgvuldig ‘bewaren’. Zorg dragen voor een goede inpassing van de functies langs de Haatlanderdijk;
- Verbeteren onderhoud openbare gebied;
- Aandacht voor hinder door geur, geluid en stof.

Referentiebeelden



3.4.5 Constructieweg – Betonstraat – Productieweg (E)

Visie

Dit deelgebied rondom de Betonstraat is gelegen in het midden van Haatland. Dit deelgebied komt qua karakter voor een groot deel overeen met deelgebied D. Ook in dit gebied zijn woningen niet gewenst. Open opslag is wel mogelijk. Dit gebied is geschikt voor bedrijven met veel transportbewegingen.

Het deelgebied heeft een gecombineerde representatieve en functionele functie. Bedrijven presenteren zich met representatieve panden tot functionele bedrijfshallen met en zonder open opslag. Het gebied is aan de oost- en westkant afgezet met water en groen en heeft daardoor een relatief groen karakter. Meer in het gebied wordt groen toegepast naar wens van de ondernemers.

Aan de Constructieweg wordt Haatland aangesloten op het bedrijvenpark 'RW50'. Door vanaf de rotonde op het bedrijvenpark een representatieve ontsluitingsas door te trekken tot in het deelgebied.

Voorstel voor uitgangspunten voor inrichting, uitstraling en functies

Principe	middelgrote tot grotere kavels, niet watergebonden
Perceelsgrootte	1.000 m ² tot circa 20.000 m ²
Bebouwingspercentage	70%
Bouwhoogte	hoog, 16 meter
Hoofdrichting gevels	parallel aan de wegen in het gebied
Presentatie / oriëntatie	grotendeels intern gericht langs Haatlanderlijk relatie met dijk; combinatie van zicht op bedrijven en groene elementen aan randen presentatiewaarde met groen en water
Uitstraling	met representatieve panden tot functionele bedrijfshallen met en zonder open opslag
Kwaliteit buitenruimte	verzorgd functioneel
Parkeren	in principe zoveel mogelijk op eigen terrein of in parkeerhavens langs de openbare weg
Reclameobjecten	aan de gevel, reclamezuilen
Type bedrijven	industrie, bouw, groothandel, transport
Milieuzonering	max. 4
Beheer	beheer opzetten in stand houden van de kwaliteit van de Haatlanderlijk

De opgave voor uitvoering

- Ontwikkelen ontsluitingsas Haatland;
- Aandacht voor routing, bewegwijzering en ontsluiting N50;
- Ondersteunen en meedenken bij plannen van individuele bedrijven om huidige bedrijfspand en/of perceel op te knappen;
- Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil;

- Aandacht voor hinder door geur en stof;
- Aandacht voor bodemverontreiniging;
- Herinvulling braakliggende percelen;
- Beoordeling van de veiligheid bij palletopslag aan Industrieweg;
- Gezamenlijk beheer/onderhoudsplan als pilot voor heel Haatland.

Referentiebeelden



Haatlanderdijk



3.4.6 Haatlandhaven - Zuiderzeehaven (F)

Visie

De Haatlandhaven en de uitbreiding met de Zuiderzeehaven⁸ is gelegen in het noordwesten van Haatland. In dit gebied zijn woningen niet gewenst. De bedrijven hebben een functioneel karakter en open opslag wordt in relatie tot de bedrijfsactiviteit toegelaten. Het gebied heeft een (zeer) grootschalig karakter en de bedrijfsactiviteit is vanaf de straat zichtbaar. De bedrijven in dit deelgebied zijn watergebonden en is geschikt voor grootschalige overslagactiviteiten.

Voorstel voor uitgangspunten voor inrichting, uitstraling en functies

Principe	grotere kavels, watergebonden activiteiten
Perceelsgrootte	vanaf 10.000 m2
Bebouwingspercentage	laag
Bouwhoogte	hoog
Hoofdrichting gevels	--
Presentatie / oriëntatie	grotendeels intern gericht
Uitstraling	grootschalig en functioneel; met name bedrijfshallen en open opslag, activiteit in de buitenruimte
Kwaliteit buitenruimte	functioneel, open
Parkeren	op eigen terrein
Reclameobjecten	--
Type bedrijven	watergebonden; overslag productie/industrie, transport/logistiek
Milieuzonering	max. 5 / 6
Beheer	Parkmanagement Zuiderzeehaven

De opgave voor uitvoering

- Onderzoek naar de haalbaarheid en mogelijkheid van een extra ontsluiting vanaf de N50 naar Haatland/Zuiderzeehaven.
- Verdere invulling van de grootschalige kavel aan de Haatlanderdijk. Bestaande ruimte wordt niet volledig benut; er is sprake van leegstand en achterstallig onderhoud. Invulling hoeft zich niet alleen te richten op het verder bebouwen van het perceel, maar kan ook gericht zijn op het meer benutten van de aanwezige ruimte, bijvoorbeeld met (open) opslag;
- Verruiming geluidzone aan de kant van de Zuiderzeehaven;
- Aandacht voor hinder door geur;

⁸ Uitbreiding met Zuiderzeehaven (48 hectare); half september 2003 is de samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeehaven ondertekend (een consortium van zeven ondernemingen (Dura Vermeer, Dredging International, NIB Capital, IPEM, Industrial Park Vlissingen, De Vries en Van de Wiel, Siemens Nederland), de gemeenten Kampen en Zwolle en de provincie Overijssel). Naast een ontwikkelingsmaatschappij, is een uitvoeringscombinatie, een parkmanagementorganisatie en een grond/slibbank opgericht. De Zuiderzeehaven ligt aan diep vaarwater en wordt bereikbaar voor coasters tot 4.000 ton. Kavels zijn beschikbaar vanaf circa één hectare, waardoor het bedrijventerrein geschikt is voor vestiging van industrie, logistiek en watergebonden activiteiten.

- Aandacht voor routing en bewegwijzering;
- Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil;
- Verbeteren onderhoud openbare gebied;
- Karakter van de Haatlanderdijk behouden. Zorg dragen voor een goede inpassing van de functies langs de Haatlanderdijk in het bedrijven- en industriegebied ter voorkoming van klachten richting bedrijfsleven.
- Ondersteunen en meedenken bij plannen van individuele bedrijven om huidige bedrijfspand en/of perceel op te knappen of op huidige locatie uit te breiden.



3.5 Vanuit de visie: opgaven per deelgebied

De aanpak van de 'opgave voor uitvoering' is ingedeeld in de tijd (zie volgend hoofdstukken) en vervolgens gebundeld in (koepel)projecten.

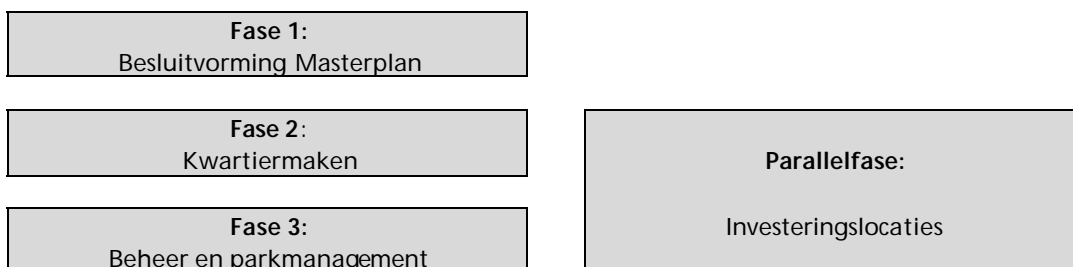
Deelgebied	Opgave voor uitvoering
	1 Aanvullingen op het convenant
	2 Feasibility study Investeringsmaatschappij Haatland
	3 Onderzoek verkeersafwikkeling Haatland (en omgeving)
Sint Nicolaasdijk (A)	4 Transformatie tot woongebied; bedrijvigheid aan huis
	5 Vaststellen veroorzakers en verbetering huidige dB(A) contour
Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg (B)	6 Herontwikkeling locatie MOB-complex
	7 Ontwikkeling bedrijfsverzamelgebouwen Industrieweg
	8 Gevelplan Oostzijde Ambachtsstraat
	9 Intensievere benutting perceel hoek Energiestraat – Ambachtsstraat
	10 Uitplaatsen bedrijfsactiviteiten met stof- en geluidsoverlast
	11 Aandacht voor hinder door geur
	12 Inpassing functies langs de Haatlanderdijk
	13 Handhaven parkeerverboden nabij kruisingen (overzichtelijkheid)
	14 Aandacht voor bodemverontreiniging
	15 Aandacht voor beeldkwaliteit en onderhoudssituatie
	16 Verbeteren routing en bewegwijzering
Loswal (C)	17 Verbeteren onderhoud openbare gebied
	18 Geen (her)ontwikkelingen
	19 Verbeteren routing en bewegwijzering
Industrieweg – Dieselstraat – Gil- destraat eo (D)	20 Herontwikkeling Haatlanderdijk - Gildestraat
	21 Herontwikkeling locatie fietscross
	22 Duidelijke markering overgang BP RW50 naar Haatland (hoofdtoegang)
	23 Ondersteunen opknappen bedrijfspand
	24 Randvoorwaarden voor inpassing
	25 Voldoende brede rijbaan tussen BP RW50 en Gildestraat
	26 Verbeteren routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50
	27 Aanpassen voorrangssituaties kruisingen Energiestraat–Dieselstraat; Energie- straat–Gildestraat.
	28 Aanpassen voorrangssituatie kruising Haatlanderdijk – Dieselstraat – Industrieweg
	29 Inpassing functies langs de Haatlanderdijk
	30 Verbeteren onderhoud openbare gebied
	31 Aandacht voor hinder door geur, geluid en stof
	32 Aandacht voor bodemverontreiniging en asbest

Constructieweg- Betonstraat- Productieweg (E)	33	Ontwikkelen aansluiting bedrijvenpark 'RW50' - Haatland
	34	Aandacht voor routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50
	35	Ondersteunen opknappen bedrijfspand
	36	Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil
	37	Aandacht voor hinder door geur en stof
	38	Aandacht voor bodemverontreiniging
	39	Invulling braakliggende percelen
	40	Beoordeling veiligheid palletopslag
	41	Onderhoudsplan
Haatlandhaven - Zuiderzeehaven (F)	42	Onderzoek haalbaarheid extra aansluiting N50
	43	Invulling van de grootschalige kavel Haatlanderdijk
	44	Verruiming geluidzone aan de kant van Zuiderzeehaven
	45	Aandacht voor hinder door geur
	46	Aandacht voor routing en bewegwijzering
	47	Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil
	48	Verbeteren onderhoud openbaar gebied
	49	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk
	50	Ondersteunen opknappen bedrijfspand
Water	51	Afvalwater van betonbedrijven
	52	Alternatieven voor grondwater betonbedrijven
Energie	53	Gebruiken van restwarmte
	54	Gezamenlijke energie-inkoop
	55	Duurzame energiebron
Afval	56	Gezamenlijke puinbreker
Personenvervoer	57	Verbeteren van de openbaar vervoersverbinding
	58	Verbeteren fietspadennetwerk
Geluid	59	Opzetten virtueel data- en informatiesysteem, geluid/milieumanagement
Sociale veiligheid	60	Collectieve beveiliging
	61	Aanwezigheid van een terreinbeheerder
	62	Verlichting fietsroutes
	63	Concentratie van langzaam verkeer op de hoofdroutes
	64	Behoud overzicht op de omgeving

3.6 Van Masterplan naar vervolgfases

Om tot uitvoering van de visie te komen zal een efficiënte uitvoeringsstructuur opgezet moeten worden, waar kleinere maatregelen worden gebundeld in één project en keuzes worden gemaakt in welke volgorde de maatregelen en projecten zullen worden opgepakt.

In de volgende hoofdstukken wordt voor elke fase het voorstel voor de uitvoering en het draaiboek voor de projecten beschreven. In de onderstaande tabel zijn de opgaven van de visie ingedeeld in de fasen.



3.6.1 Overzicht fasen; projecttrekker en kosten

	Projecttrekker	Kosten per onderdeel	Kosten project	Eerste kosten stap
Fase 1: Besluitvorming Masterplan (2003)				€ 5.000
• Communicatie	Projectgroep		€ 5.000	

	Projecttrekker	Kosten per onderdeel	Kosten project	Eerste kosten stap
Fase 2: Kwartiermaken (2004)				€ 135.000
Kwartiermaker/ Projectcoördinator	Stuurgroep		€ 75.000	
• Apparaatskosten		€ 60.000		
• Secretariaat en Communicatie		€ 15.000		
Beheer: gezamenlijk onderhoud	Gemeente Kampen		pm	
Verkeersknelpunten	Gemeente Kampen		pm	
• Onderzoek aansluiting N50		€ 10.000		
• Fysieke aanpak		€ 100 - 300.000		
• Handhaving		capaciteitsinzet		
Bedrijfshuisvestingsscan	Provincie Overijssel		€ 10.000	
Integraal calamiteiten beheer	Gemeente Kampen		€ 50.000	
• Bouwen systeem		€ 50.000		
• Hosting		pm		

	Projecttrekker	Kosten per onderdeel	Kosten project	Eerste kosten stap
Parallelfase: Investeringslocaties				€ 135.000
Herontwikkeling Haatlanderdijk/Ambachtsstraat	Kamer van Koophandel regio Zwolle		€ 50.000	
Herontwikkeling Ambachtsstraat	IC Kampen	€ 10.000 € 25.000	€ 35.000	
Feasibility study Investeringsmaatschappij Haatland	Kamer van Koophandel regio Zwolle		€ 50.000	

	Projecttrekker	Kosten per onderdeel	Kosten project	Eerste kosten stap
Fase 3: Beheer en parkmanagement (2005 en verder)				€ 70.000
Juridisch-planologische verankering	Gemeente Kampen		€ 50.000	
Businessplan Parkmanagement	Stuurgroep		€ 20.000	
Bereikbaarheid	Gemeente Kampen		pm	
• Openbaar vervoer		pm		
• Bewegwijzering		pm		
Aanvullende voorzieningen	IC Kampen		pm	
• Plannen van aanpak		pm		
• Uitvoering		kndekk. expl.		

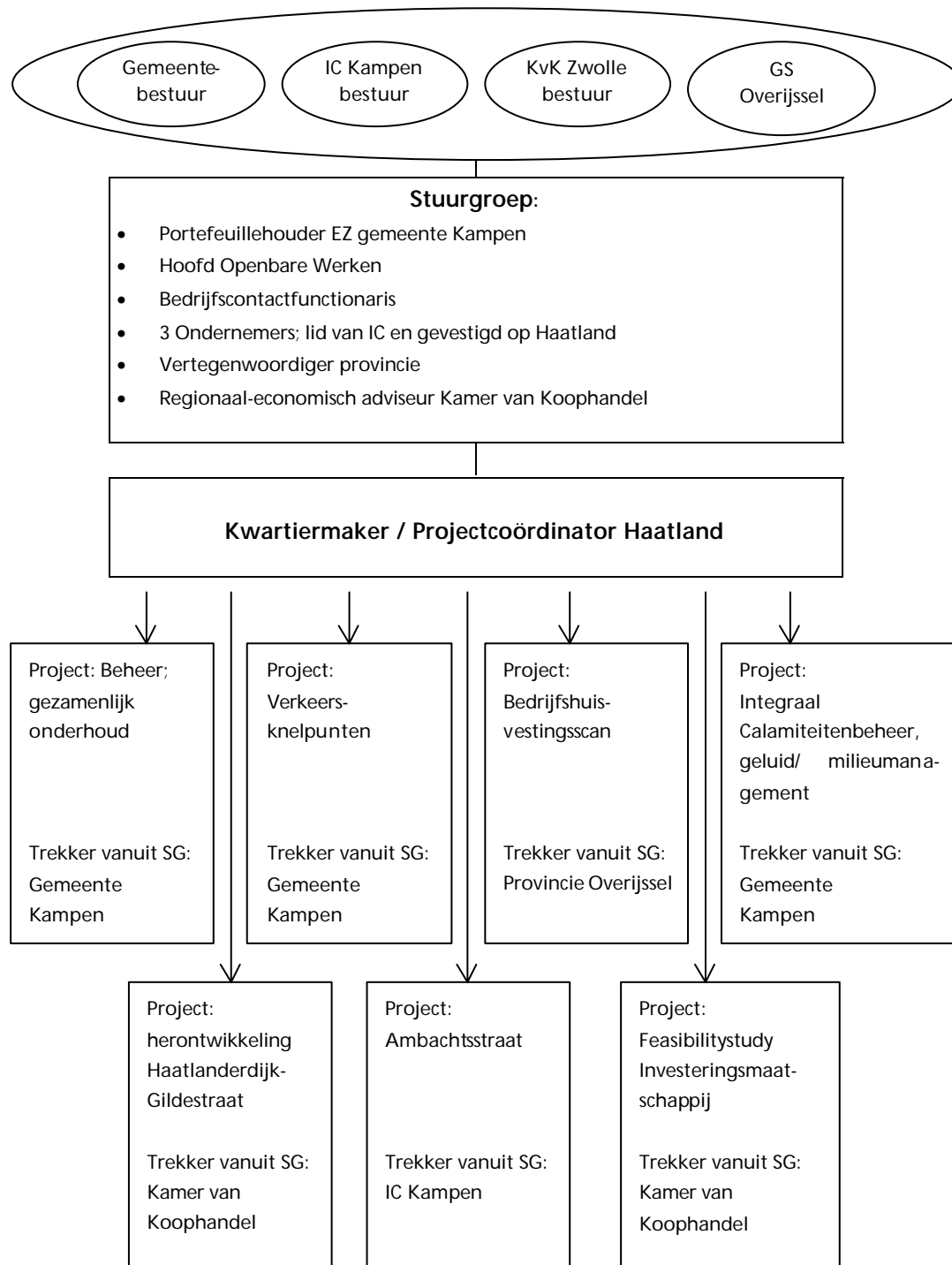
Teneinde de uitvoering van het Masterplan ter hand te kunnen nemen is een budget benodigd voor de technische ondersteuning van € 345.000,=, waarvan € 135.000,= voor 2004 (Fase 2 'Kwartiermaken').

Voor de uiteindelijke realisering van de maatregelen is een veelvoud van dit bedrag nodig, dat thans nog niet is te schatten. Met name het op gang brengen van de investeringen in locaties heeft een multiplier van minimaal 10 – 20 maal de kosten van de technische ondersteuning.

Ter voorzien van de kosten en baten van revitalisering en parkmanagement zijn in de bijlagen voorbeelden opgenomen.

3.6.2 Organisatie uitvoering Masterplan

Het realiseren van de duurzame versterking vraagt een op de maatregelen toegesneden organisatie:



4. FASE 1: BESLUITVORMING MASTERPLAN

4.1 Voorstel voor de uitvoering

Gezamenlijke visie en ambitie

De eerste stap bestaat uit het afgesloten convenant (31 januari 2003), het opstellen en vaststellen van het voorliggende Masterplan en afspraken over de vervolgaanpak.

Voor het convenant zijn in de volgende paragraaf enkele aanvullingen opgenomen. Deze zijn in stap 2004; Kwartiermaken vertaald naar de organisatieopzet van de stuurgroep in het komende jaar.

Ten behoeve van de uitvoering van de stappen zijn aanvullende budgetten nodig. Er wordt van uitgegaan, dat de eigen inzet van betrokkenen ook door de eigen organisaties wordt gedragen, maar dat voor de out-of-pocketkosten aanvullende financiering nodig is. Alle betrokken partijen worden geacht een financiële bijdrage te leveren.

Per project zal worden bezien of en zo ja op welke wijze subsidie kan worden verkregen. De kosten van herontwikkeling in bedrijfsonroerend goed worden, voor zover mogelijk, gefinancierd door samenwerking met de private sector (PPS).

Een overzicht van de kosten per stap treft u aan in de Bijlage.



4.2 Projectendraaiboek

De opgaven zijn:

Deelgebied		Opgave voor uitvoering	Aanvulling convenant
	1	Aanvullingen op het convenant	x
Sint Nicolaasdijk (A)	4	Transformatie tot woongebied; bedrijvigheid aan huis	
	5	Vaststellen veroorzakers en verbetering huidige dB(A) contour	
Loswal (C)	18	Geen (her)ontwikkelingen	

- De transformatie van de Sint Nicolaasdijk is reeds ver gevorderd;
- Het vaststellen van de veroorzakers en verbetering van de huidige dB(A) contour wordt door de gemeente reeds uitgevoerd;
- De beperkingen voor herontwikkeling van de loswal zullen in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgesteld.

4.2.1 Aanvullingen op het convenant

De volgende elementen worden aanbevolen in het convenant op te nemen:

Overwegingen

De IC Kampen, de gemeente Kampen, de provincie Overijssel en de Kamer van Koophandel Regio Zwolle zijn gezamenlijk van mening:

- Dat een duurzame vestigingsomgeving en meer specifiek de kwaliteit van het bedrijventerrein Haatland een belangrijke bijdrage levert aan de duurzame economische ontwikkeling van Kampen en omgeving;
- Dat onder een duurzame vestigingsomgeving verstaan dient te worden een voor de gevestigde bedrijven passende functionele inrichting van het bedrijventerrein (openbare en private ruimte), de milieutechnische kwaliteit, de uitstraling, representativiteit en sociale en verkeerstechnische veiligheid van Haatland;
- Dat behoud van de duurzame vestigingsomgeving een voortdurende werkzaamheid vraagt ten aanzien van (nieuwe) ontwikkelingen op het terrein, de staat van onderhoud van de openbare en private bebouwde en onbebouwde ruimte en de prijs/kwaliteit verhouding van de op het terrein aangeboden voorzieningen;
- Dat het bewaken en verbeteren van de kwaliteit van Haatland en het herontwikkelen van locaties een gezamenlijk belang en een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de gevestigde ondernemers (eigenaren, eigenaren/gebruikers, huurders) en van de gemeente Kampen, ieder binnen de eigen wettelijke kaders.

De samenwerking

Gezamenlijke verantwoordelijkheid impliceert, dat de samenwerking geen vrijblijvende activiteit van de partners kan zijn. IC Kampen, gemeente Kampen, provincie Overijssel en Kamer van Koophandel Regio Zwolle zullen zich committeren aan en elkaar aanspreken op de uitvoering van de gemaakte en in de toekomst te maken afspraken over uit te voeren activiteiten; waarbij rekening wordt gehouden met de eigen verantwoordelijkheden en (wettelijke) taken en bevoegdheden van de partijen.

De IC Kampen, de provincie Overijssel en de Kamer van Koophandel Regio Zwolle kunnen geen directe verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van Haatland. In nauw overleg met de respectievelijke achterbannen en besturen zullen de resultaatgebieden nader worden vastgesteld.

De Convenantpartners maken de volgende afspraken:

- De leden van de Stuurgroep vertegenwoordigen hun organisaties en zijn hiertoe ook gemandateerd;
- Tijdens de voorbereiding en uitvoering van de revitalisering zal voortdurend en zonder terughoudendheid aan alle leden van de Stuurgroep inzicht in het verloop van de werkzaamheden gegeven worden, tenzij daarbij informatie verstrekt dient te worden die het belang van individuele betrokkenen en bedrijven zou kunnen schaden;
- De duurzame revitalisering en herontwikkeling wordt uitgevoerd in fasen, zoals deze zijn beschreven in het Masterplan, en per fase in concrete projecten;
- Voor de uitvoering van elk project zal een lid van de Stuurgroep als projecttrekker en verantwoordelijke worden aangewezen. De verantwoordelijkheid voor de projecten zal gelijkelijk worden verdeeld over alle leden van de Stuurgroep;
- De projecttrekker draagt zorg voor een duidelijke communicatie naar de ondernemers over de doelstelling van het project; de voortgang van het project en de financiële haalbaarheid van maatregelen;
- Bij het voorbereiden en uitvoeren van de projecten zal de projecttrekker overleg voeren met individuele ondernemers. Aan dit overleg kunnen noch door de leden van de Stuurgroep, noch door de betreffende ondernemers rechten worden ontleend;
- De duurzame revitalisering en herontwikkeling wordt in fasen uitgevoerd waarbij telkens een go - no go beslissing door de Stuurgroep wordt genomen voor de betreffende fase en voor de binnen de fase uit te voeren projecten, met ruggespraak van de betreffende achterbannen.

5. FASE 2: KWARTIERMAKEN

5.1 Voorstel voor de uitvoering

Voor de verdere samenwerking en voor het uitbouwen van wederzijds vertrouwen en draagvlak is het noodzakelijk het komende jaar tot enkele aansprekende, zichtbare, resultaten te komen en tevens een eerste herontwikkeling ter hand te nemen. In Fase 2: Kwartiermaken wordt derhalve een eerste begin gemaakt met het opzetten en uitvoeren van projecten (quick wins) en wordt de basis gelegd voor de structurele samenwerking op de lange termijn (parkmanagement).

Looptijd

1 januari 2004 – 31 december 2004.

Organisatie

De huidige Projectgroep Haatland onder voorzitterschap van de Kamer van Koophandel wordt de Stuurgroep Haatland en blijft in de huidige opzet functioneren. Elk lid van de Stuurgroep treedt op als trekker/verantwoordelijke voor een of meer projecten. De ondersteuning en het secretariaat wordt gevoerd door de nog aan te stellen Kwartiermaker/Projectcoördinator. De kwartiermaker kan zich nadrukkelijk laten ondersteunen door de bedrijfscontactfunctionaris van de gemeente.

Aan de Stuurgroep wordt deelgenomen door:

- Kamer van Koophandel Regio Zwolle, tevens voorzitter
- 3 ondernemers, lid van de IC en gevestigd op Haatland;
- Burgemeester van de gemeente Kampen;
- Hoofd openbare werken gemeente Kampen;
- Bedrijfscontactfunctionaris gemeente Kampen.
- Vertegenwoordiger Provincie Overijssel;
- Kwartiermaker/ Projectcoördinator.

Als adviserend lid wordt gevraagd deel te nemen: Politie en Brandweer.

De stuurgroep komt maandelijks bijeen. Agenda onderwerpen zijn:

- Onderhoudsprogramma van de openbare ruimte op Haatland en de actuele staat van onderhoud van openbare en private ruimte, bebouwd en onbebouwd;
- Actuele ontwikkelingen, die van invloed kunnen zijn op de kwaliteit van de terreinen, waaronder ook bedrijfsmutaties en/of (tijdelijke) leegstand gerekend kunnen worden en milieutechnische en juridisch-planologische beleidskaders;
- Klachten- en vragenopvolging;
- Voortgang van de projecten en besluitvorming dienaangaande.

Afhankelijk van behoefte kunnen derden voor toelichting, informatie of advies voor het periodiek overleg worden uitgenodigd. Dit ter beoordeling van de voorzitter en de secretaris.

Aanstellen "kwartiermaker"/ projectcoördinator

De Stuurgroep neemt de regie ter hand van de voorgestelde projecten. Ter ondersteuning wordt voor de duur van 2004 een projectcoördinator aangesteld in de functie van kwartiermaker voor het parkmanagement. De projectcoördinator legt verantwoording af aan de stuurgroep.

De projectcoördinator heeft zowel proces- en projectmanagement ervaring als de inhoudelijke expertise (eventueel door middel van een eigen backoffice) en neemt een objectieve positie in tussen de partijen. De projectcoördinator is derhalve niet de parkmanager voor de lange termijn.

Uitgegaan wordt van een gemiddelde inzet van de projectcoördinator van anderhalve – twee dagen per week gedurende 2004. Als werkplek kan zowel gedacht worden aan het gemeentehuis als het op te zetten service point (beschreven in een van de volgende projecten).

De projectcoördinator krijgt als taken:

- het opstellen van een planning voor de uitvoering van de prioritaire projecten;
- uitvoeren van de in fase 2 voor 2004 afgesproken projecten;
- versterken van de samenwerking en verder verbreden van het draagvlak door zo veel mogelijk ondernemers bij de duurzame revitalisering actief te betrekken;
- het voorbereiden van de parkmanagementorganisatie;
- traceren en verkrijgen van aanvullende financiële middelen voor de uitvoering van (onderdelen) van de projecten.

De kosten van de projectcoördinator worden vooralsnog geraamd op circa € 50.000,= tot € 60.000,=.

Communicatie

Terugkoppeling en open communicatie naar alle betrokkenen bedrijven van Haatland zijn van groot belang voor het opbouwen van draagvlak en vergroten van de betrokkenheid bij het beheer van de bedrijventerreinen.

Als communicatiemiddelen zullen worden ingezet:

- eenmaal per jaar een brede bijeenkomst voor alle betrokkenen van de bedrijventerreinen, waarin verslag wordt gedaan van de verrichte activiteiten en bereikte resultaten en gediscussieerd kan worden over (nieuw) op te pakken activiteiten;
- driemaal per jaar een schriftelijke briefing aan alle betrokkenen, via de reeds bestaande kanalen of via een eigen nieuwsbrief;

- website virtuele parkmanagement;
- persberichten of bijeenkomsten inzake specifieke onderwerpen of activiteiten, te bepalen door de deelnemers aan het periodieke overleg.

5.2 Projectendraaiboek

De opgaven worden gebundeld in de volgende projecten:

1. Beheer: gezamenlijk groenonderhoud en gevel- en glasreiniging (private en openbare ruimte);
2. Verkeersknelpunten;
3. Bedrijfshuisvestingsscan;
4. Integraal calamiteiten beheer/virtueel bedrijfsraadpleegsysteem.

De opgaven zijn:

Deelgebied	Opgave voor uitvoering	Beheer	Verkeers- kneelpunten	BHVscan	ICB/BRP
	3 Onderzoek verkeersafwikkeling		x		
Sint Nicolaasdijk (A)	5 Vaststellen veroorzakers en verbetering huidige dB(A) contour			x	x
Ambachtsstraat – Handelsstraat – Reigerweg (B)	8 Gevelplan Oostzijde Ambachtsstraat	x			
	10 Uitplaatsen bedrijfsactiviteiten met stof- en geluidsoverlast			x	x
	11 Aandacht voor hinder door geur			x	x
	13 Handhaven parkeerverboden (overzichtelijkheid)		x		
	15 Aandacht voor beeldkwaliteit en onderhoudssituatie	x			
Loswal (C)	17 Verbeteren onderhoud openbare gebied	x			
Industrieweg – Dieselstraat – Gil- destraat e.o. (D)	20 Herontwikkeling Haatlanderdijk - Gildestraat			x	
	25 Voldoende brede rijbaan tussen BP RW50 en Gildestraat		x		
	26 Verbeteren routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50		x		
	27 Aanpassen voorrangssituaties kruisingen Energiestraat–Diesel- straat; Energiestraat–Gildestraat.		x		
	28 Aanpassen voorrangssituatie kruising Haatlanderdijk – Diesel- straat – Industrieweg		x		
	30 Verbeteren onderhoud openbare gebied	x			
	31 Aandacht voor hinder door geur, geluid en stof			x	x
Constructieweg– Betonstraat– Productieweg (E)	36 Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil	x			
	37 Aandacht voor hinder door geur en stof			x	x
	41 Onderhoudsplan	x			
Haatlandhaven - Zuiderzeehaven (F)	42 Onderzoek haalbaarheid extra aansluiting N50		x		
	45 Aandacht voor hinder door geur			x	x
	47 Oplossen hinder bij bedrijven door zwerfvuil	x			
	48 Verbeteren onderhoud openbaar gebied	x			
Geluid	59 Opzetten virtueel data- en informatiesysteem, geluid/milieumanagement			x	x

Het gevelplan Ambachtsstraat (8) en de herontwikkeling van de locatie Haatlanderdijk – Gildestraat (20) maken onderdeel uit van het Parallelfase: Investeringslocaties en worden in het betreffende hoofdstuk besproken.

5.2.1 Beheer: gezamenlijk onderhoud

Door het afsluiten van een collectief contract kan de algehele kwaliteit verbeteren, de kosten per deelnemer dalen en een zichtbare start met het gezamenlijk beheer gemaakt worden.

Thans is het groenonderhoud van de openbare ruimte door de gemeente in contract ondergebracht bij I&M, gevestigd op Haatland. I&M heeft daarnaast meer dan 30 contracten met ondernemers op het terrein.

BRO heeft I&M bereid gevonden met de Stuurgroep te komen tot een collectief contract, waarin zowel de openbare ruimte als deelname van ondernemers in ondergebracht kunnen worden, en tegen lagere kosten.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Gemeente Kampen;
- Voor de uitvoering is de ondersteuning van de projectcoördinator noodzakelijk.

Investering/kosten

Behoudens de inzet van de projectcoördinator worden geen kosten voorzien.

De projectonderdelen zijn:

- Groenonderhoud
- Gevelreiniging en glazenbewassing
- Servicepoint

Collectief groenonderhoud

Gezamenlijk afsluiten van contract voor het onderhoud van het groen op Haatland.

Op een bestaand terrein zoals Haatland kan collectief groenonderhoud op ieder moment worden opgezet. Het verdient aanbeveling te starten met de ondernemers die reeds een individueel groencontract hebben. Deze ondernemers hebben een trekkersrol. Geïnteresseerde ondernemers sluiten zich aan bij het gezamenlijke contract.

Om tot sluitende afspraken te komen dient met de Stuurgroep voorafgaande aan de contractvorming overeenstemming bereikt te worden over in ieder geval:

- Gewenst ambitieniveau;
- Periodieke schouw ondernemers, gemeenten en groenbedrijf.

Verbeteren van het groenonderhoud impliceert tevens het terugbrengen van de overlast van zwerfvuil.

Financiering

Er is binnen de gemeente Kampen een standaardregeling voor de aankoop van openbaar groen van de gemeente. De regeling zal bij de uitwerking van het project worden betrokken.

De gemeente Kampen zou het deel van de groenbegroting, dat voor het betreffende werkgebied is gereserveerd, kunnen afkoppelen en dit inbrengen in het collectieve contact. Bedrijven kunnen het bedrag wat zij al aan groenonderhoud besteden inbrengen. Bij een eigenaar – huurdersituatie ligt het voor de hand de eigenaar en de huurder de kostenbijdrage te laten delen.

Gevelreiniging en glazenbewassing

Ten behoeve van gevelreiniging en glazenbewassing kan een soortgelijk traject worden gevolgd.

Servicepoint Haatland

Herkenbaarheid en bereikbaarheid van de Stuurgroep en de projectcoördinator is gewenst om de werkzaamheden efficiënt uit te kunnen voeren en het contact met de ondernemers te kunnen intensiveren. Hiertoe is het wenselijk op Haatland een servicepoint op te zetten.

Op termijn kan het servicepoint uitgroeien tot een (virtuele) concentratie van activiteiten zoals bancaire en postfaciliteiten, horeca, uitzendbureau, koeriersdiensten, etc.

Derhalve wordt voorgesteld op Haatland te realiseren een klein servicepoint. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Loge bij een bedrijf, I&M heeft zich hiertoe reeds bereid verklaard ruimte ter beschikking te stellen;
- Centraal telefoonnummer, bij voorkeur GSM-netwerk;
- Website/service: leveren van actuele informatiediensten;
- Melden: 24x7 aannemen, doorsturen, archiveren en managen van meldingen van klanten;
- Virtueel bestellen: aannemen van bestellingen zoals zaalverhuur, broodjes etc.;
- Communicatie: bevorderen van onderlinge communicatie tussen, met en voor en door klanten.



5.2.2 Verkeersknelpunten

De verkeersknelpunten zijn de grootste bron van ergernis van de ondernemers. De oplossing, zeker daar waar het recent aangelegde wegen betreft zal financieel gezien niet eenvoudig zijn. In eerste instantie kan worden aangesloten bij de (geplande) inzet van reguliere budgetten.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Gemeente Kampen

Investering/kosten

De kosten van de verbetering van de infrastructuur komen ten laste van de gemeente en kunnen thans nauwelijks worden begroot. Eerste inschatting is € 100.000,= tot € 300.000,=. Dit is met name afhankelijk van de herinrichting van de kruising Haatlanderdijk – Dieselstraat – Industrieweg; VRI of rotonde.

De kosten voor een onderzoek naar de mogelijkheid voor een aansluiting worden geschat op € 5.000,= voor een eerste fase. Hieruit moet blijken of er wel of geen mogelijkheden zijn voor een aansluiting. Hierbij wordt er van uit gegaan dat gegevens worden aangeleverd door de gemeente (telling, ondergrond). Vervolgkosten voor een schetsontwerp ca. € 5.000,=.

Aanpak

Voor de verbetering van de verkeersknelpunten wordt een werkgroep geformeerd van ondernemers aangevuld met een vertegenwoordiging van de gemeente Kampen en onder voorzitterschap van een lid van de Stuurgroep Haatland. De werkgroep ontwerpt de uitgangspunten voor het oplossen van de verkeersknelpunten. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen knelpunten die op de korte termijn kunnen worden opgepakt en in de 'overgangssituatie' van nut zijn en maatregelen die meer op structuurniveau moeten worden genomen. Deze zullen voortvloeien uit het onderzoek naar de nieuwe verkeersafwikkelingssituatie.

De verbeteringen aan de infrastructuur betreffen:

- Onderzoek naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een extra ontsluiting vanaf de N50 naar Zuiderzeehaven/Bedrijvenpark RW50;
- Voorrangssituaties op de kruisingen Energiestraat – Dieselstraat en Energiestraat – Gildestraat aanpassen;
- Kruising Haatlanderdijk – Dieselstraat – Industrieweg aanpassen;
- Parkeerverbod nabij onoverzichtelijke kruisingen instellen;
- Rijbaan verbinding bedrijvenpark – Gildestraat moet breed genoeg zijn voor twee passerende vrachtwagens;
- Vluchtheuvels makkelijk overrijdbaar maken;

- Bij plaatsing van verkeersborden rekening houden met rijcurves van zwaar verkeer;
- Handhaven verbod bedrijfsmatig (stallen van bedrijfsmiddelen als auto's en pallets) gebruik openbare ruimte (bijvoorbeeld in Ambachtsstraat).

Voor de uitwerking hiervan dient aangesloten te worden op de planning van infrastructurale werken van de gemeente en dient ook de samenwerking met de politie te worden gezocht.

De verbeteringen in het openbaar vervoer en aan de bewegwijzering zijn in fase 3: beheer en parkmanagement opgenomen,

5.2.3 Bedrijfsniveau: Bedrijfshuisvestingsscan

Een aanzienlijk aantal bedrijven heeft aangegeven investerings- en verhuisplannen te hebben. Verder lijken verschillende bedrijven onzeker te zijn over hun uitbreidingsruimte binnen de vigerende geluidzone van Haatland. Om te voorkomen, dat bedrijven wellicht onnodig Haatland verlaten en het terrein in een proces van verdere downgrading geraakt, is het gewenst waar mogelijk ondernemingen voor het terrein te behouden. Verder wordt gekeken naar de aspecten geur en geluid.

Hulp bij het in kaart brengen van de mogelijkheden op eigen perceel/in eigen pand in combinatie met verbetering van de omgeving van het bedrijf kan in een aantal gevallen uitkomst bieden. Dergelijke scans, of onderdelen daarvan, worden reeds in de markt aangeboden, onder andere door PriceWaterhouseCoopers.

Verantwoordelijk stuurgroep lid:

- Provincie Overijssel
- Voor de uitvoering is de ondersteuning van de projectcoördinator noodzakelijk.

Investering/kosten:

Er wordt een bedrag van € 10.000,= voorzien ten behoeve van bijdragen als "subsidie" op de kosten van de scans voor de deelnemende ondernemer.

Behoudens de inzet van de projectcoördinator worden geen kosten voorzien.

Aanpak

Er zal gebruik gemaakt worden van methodes, zoals deze door derden in de markt reeds worden aangeboden.

Met de vraag of de bedrijfshuisvesting wel efficiënt en goed is, houdt het management van een organisatie zich over het algemeen niet dagelijks bezig. Daarom is het kantoor en/of de bedrijfsruimte vaak een onderbelicht onderdeel van de bedrijfs-

voering, terwijl het in hoge mate de kosten, de cultuur en de kwaliteit van de werkomgeving beïnvloedt.

De scanonderdelen betreffen de organisatie, haar toekomstvisie en daarin de plaats van het huidige pand, het perceel en de locatie. Resultaat van de scan is:

- Inzicht in de huidige en toekomstige huisvestings situatie van het bedrijf (kansen en knelpunten);
- Overzicht van keuzes die het bedrijf moet maken ten aanzien van huisvesting;
- Inzicht in de milieugebruiksruimte-situatie van het bedrijf;
- Inzicht in de mogelijke besparende projecten vanuit energie, water, afval, vervoer, en dergelijke (milieu/duurzaamheid);
- Mogelijke oplossingen op de huidige vestigingsplaats;
- Vergelijking kosten/opbrengsten van verplaatsing en aanpassing op de huidige locatie.

5.2.4 Terreinniveau: Integraal calamiteitenbeheer / virtueel bedrijfsraadpleegsysteem

Gedurende het opstellen van het Masterplan is geconstateerd, dat veel bedrijven beperkt op de hoogte zijn van de vigerende regelingen en dat gegevens met name op het gebied van milieu en veiligheid niet snel toegankelijk en centraal beschikbaar zijn.

Het project Integraal calamiteitenbeheer is erop gericht relevante gegevens inzake veiligheid en vergunningen via een virtueel systeem voor persoon, bedrijf en instantie beschikbaar te maken. Als voorbeeld kan gedacht worden aan digitale bestemmingsplannen, welstandsraadpleegsysteem en beveiligingsystemen.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Gemeente Kampen;
- Ondersteuning van brandweer en politie, IC Kampen, de projectcoördinator, de provincie.

Om het integraal calamiteitenbeheer tot stand te brengen is een brede werkgroep nodig, waarin alle betrokken instanties nauw samenwerken.

Investering/kosten

Voor de opzet van het systeem wordt een bedrag voorzien van € 50.000,=.

Mogelijk dat het Verbond van Verzekeraars kan worden geïnteresseerd in deelname in het project. Een integrale benadering van het beheer van alle relevante risico's kan leiden tot extra kortingen op aanschaf apparatuur en verzekeringen, met name voor brand.

De kosten van de hosting van het systeem kunnen in de exploitatie van het parkmanagement worden verrekend. De individuele bijdrage van bedrijven wordt bepaald door de eigen inbreng van risico binnen het totale risico (kostenomslag). Bedrijven

die tussentijdse maatregelen nemen om bepaalde risico's te verminderen, betalen minder vanwege het kleinere aandeel binnen het totale risico. Dit stimuleert de bedrijven om maatregelen te nemen.

Onderdelen integraal calamiteitenbeheer

Integraal calamiteitenbeheer bestaat uit beheersing van risico's van, brand, criminaliteit, ongevallen, milieu en schade-, en verloederingsrisico's. Preventie van calamiteiten heeft onder meer betrekking op brand en wateroverlast. Door goede waterafvoer en vluchtwegen, blusvoorzieningen, eisen aan opslag van goederen worden risico's en gevolgen zo veel mogelijk beperkt.

Bij criminaliteitspreventie kan gedacht worden aan surveillance, hang- en sluitwerk en camera's. Activiteiten kunnen variëren van periodieke (risico)controles tot snelle detectie en alarmopvolging (bewaking, politie, brandweer).

Inzicht in de milieubelasting van de bedrijfsactiviteiten is van belang. Bedrijven veranderen en nieuwe milieuvriendelijke technieken en innovaties blijven zich voordoen. Dit leidt tot nieuwe mogelijkheden voor verdergaande beperking van de milieubelasting; bij voorkeur wordt aangesloten bij investeringsmomenten in bedrijven. Analyse van de milieubelasting van individuele bedrijven binnen een gebied kan essentiële informatie opleveren voor een (gezamenlijke) inspanning van bedrijven en overheid op thema's waarop nog substantiële milieuwinst te behalen is. In aansluiting op een advies van de stuurgroep ICTU zou gebruikt kunnen worden gemaakt van 'freeware' voor overheden en een digitaal milieuloket voor handhavers kunnen worden ingericht⁹.

Het op te zetten virtuele systeem biedt tevens de mogelijkheid milieudoelen te formuleren, meetbare indicatoren te benoemen en de voortgang te monitoren.

Voor het nemen van gezamenlijke maatregelen en opzetten van het collectief virtueel systeem is het noodzakelijk "eigen" systemen van participanten toegankelijk te maken. Dit impliceert, dat de wettelijke kaders van de privacy wetgeving in beeld worden gebracht (en uiteraard gerespecteerd en technisch gezien de systemen op elkaar afgestemd dienen te zijn).

Het integraal beheer bestaat uit:

- opstellen procedures binnen de bedrijven;
- activering medewerking van personeel;
- bouwkundige aanpassingen;
- technische aanpassingen;
- aanvullende collectieve maatregelen;
- virtueel raadpleegsysteem;
- integraal meld- en signaleringssysteem.

⁹ Uit een onderzoek van VROM van begin 2003 blijkt dat nog geen 5% van de handhavers zijn informatie-uitwisseling goed op orde heeft. Dit komt vooral door de versnipperde structuur ervan: politie, rijksdiensten gemeenten, waterschappen en provincies werken vaak langs elkaar heen in een ook al complex samenstel van regels. Bron: Nederlandse Staatscourant, 25-09-2003.

Relatie met de milieuvergunning

Met de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer en de gebruikmaking van andere milieuwetten, zoals de WVD, kunnen tot op zekere hoogte stromen van en naar de inrichting via de milieuvergunning worden gereguleerd. Voorschriften met deze strekking richten zich vooral op de productieprocessen, maar door een koppeling met de bouwvergunning kunnen de voorschriften ook op het bouwproces (duurzaam bouwen) toegepast worden. Complicerende factor daarbij is dat voor verschillende wetten of installaties verschillende instanties als bevoegd gezag zijn aangewezen.

De vergunningverlening richt zich steeds meer op doelvoorschriften, ondersteund door eisen om stromen te meten en te registreren en vervolgens beschikbaar te stellen aan het bevoegd gezag.

Deze tendens is ook zichtbaar in de nieuwe algemene maatregelen van bestuur (AMvB) voor groepen bedrijfsactiviteiten, waarin doelen worden vastgelegd en de keuze van de maatregelen aan de individuele bedrijven wordt overgelaten, mede gebaseerd op de specifieke plaatselijke situatie.

Een gedetailleerde milieuvergunning is minder noodzakelijk als het bedrijf over een gecertificeerd milieuzorgsysteem beschikt. De vergunning beperkt zich dan tot de hoofddoelen en het bedrijf toont jaarlijks aan in welke mate en op welke wijze ze aan de milieudoelen heeft voldaan. De hoofddoelen zijn wel vastgesteld met toestemming van het bevoegd gezag.

6. PARALLELFASE: INVESTERINGSLOCATIES

6.1 Voorstel voor de uitvoering

In de enquête geeft 45% van de bedrijven aan knelpunten te hebben in de bedrijfs-huisvesting en naar oplossingen te zoeken. De grootste potentiële investeringslocaties hebben een gezamenlijke oppervlakte van ruim 25 ha. (>10% oppervlakte Haatland).

De grootste uitdaging van Haatland is dan ook gelegen in investeringen in locatieverbetering. Door middel van investeringen in het bedrijfsroerend goed wordt de meest directe impuls gegeven aan het realiseren van het Masterplan. De investeringen kunnen betrekking hebben op verbeteringen aan de gevel en buitenruimte, in pandige verbeteringen (Arbo, routing, lay-out), verbouw, volledige herontwikkeling of invulling van braakliggende gronden.

Investeren in herontwikkeling

Mogelijkheden voor locatieverbetering zijn over vrijwel geheel Haatland te vinden.

De vijf grootste potentiële locaties zijn het:

- westelijk deel van de locatie Betonson, thans niet in gebruik;
- fietscrossbaan: ongewenste functie op Haatland;
- MOB-complex: verbeteringen aan de panden worden reeds uitgevoerd;
- I&M-Kampen: herhuisvesting in verband met ruimte tekort;
- entree: verbetering van de uitstraling.

De herontwikkelingskosten van een locatie betreffen de verwervingskosten grond onbebouwd, verwervingskosten vastgoed met gebruikers (uitkoop), sloop- en stortkosten, saneringskosten; en bouwkosten (aanneemsom + bijbekomende bouwkosten). Op basis van normcijfers is een indicatie te geven van de mogelijke kosten (maar niet van de te verwachte opbrengsten) van de vijf grootste locaties:

	Bebouwings %	Opp in m ²	Verwervingskosten
1 Deel locatie Betonson	+/- 20%	50.000	€ 3,5mio
2 Fietscrossbaan	+/- 0%	27.000	€ 1,9mio
3 MOB-complex	+/- 15%	80.000	€ 5,6mio.
4 Haatlanderdijk-Gildestraat	+/- 35%	70.000	€ 4,9mio.
5 Entree	+/- 5%	26.000	€ 1,8mio.
Totaal* ¹⁰		253.000	€ 17,7mio.

¹⁰ Uitgaande van de minimale uitgiftegrondprijs op RW 50 en excl. opstallen. De grondprijzen in de regio variëren van ca. € 35 (Zwartsluis) tot € 102 (Kampen). De verwervingskosten voor de grond incl. de opstallen zijn uiteraard hoger

Aan de hand van normcijfers wordt de herontwikkeling van panden op de vijf locaties gezamenlijk geraamd op minimaal € 43 mio.

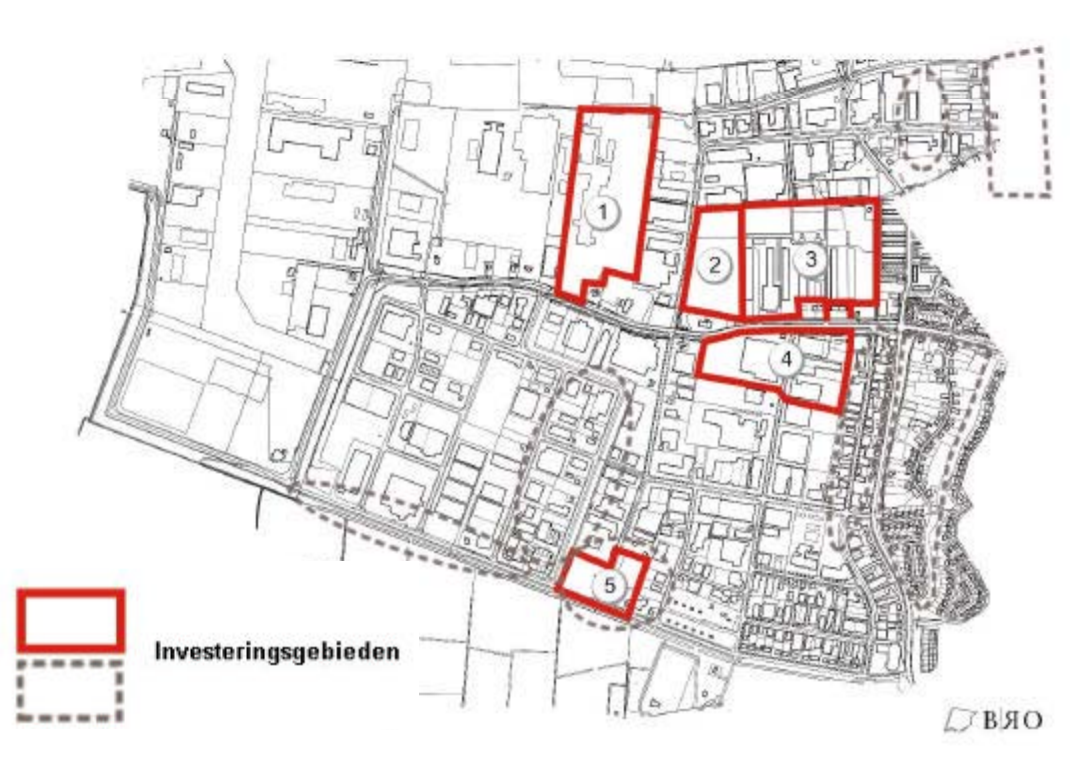
De realisatiekansen van de investeringslocaties hangen nauw samen met de ontwikkelingen in de markt en het aanbod aan vestigingsruimte in de omgeving. Het huidige aanbod op Haatland en directe omgeving is ruim. Dit aanbod wordt voor Haatland (excl. RW50) nog versterkt door het vrijkomen van bedrijfsonroerend goed van bedrijven die naar RW 50 verhuizen.

Aanbod bedrijfsruimten Haatland

• Bedrijfsruimten	huur:	4 bedrijfspanden, totaal 3.538m ²
• Bedrijfsruimten	koop:	2 bedrijfspanden, totaal: 2435m ²
• Woon-werkeenheden	koop:	3 bedrijfspanden, totaal 500 m ²
• Vraagprijs grond + opstallen:		€ 221/m - € 282/m ²
• Gronduitgifte Bedrijvenpark R50:		1 ^e fase: 25 hectare
• Uitgiftetermijn:		onbekend

NVM BOG, peildatum 03/10/03

Investeringsgebieden



Voorwaarden deelname in investeringslocaties

Actief opereren op de bedrijfsonroerendgoed markt in het kader van de duurzame versterking vraagt naast forse financiële armslag ook duidelijke vooraf geformuleerde keuzes voor deelname in de investeringen op de locaties

De keuzes hebben betrekking op:

- Financiële bijdrage / subsidie als stimulans op de verbetering van het aanzien van het bedrijfspand;
- Tijdelijk financieel participeren in herontwikkeling van een locatie;
- Tijdelijke aankoop en verhuur van bedrijfsonroerend goed en verkoop aan passende bedrijvigheid;
- Voor eigen rekening en risico herontwikkeling van een locatie.

Verstrekken van een achtergestelde lening tegen gunstige voorwaarden lijkt onnodig, gelet op de huidige ruimte kapitaalmarkt en lage rentevoet.

Om te voorkomen, dat op de meest 'lastige' locaties niet tot investeringen gekomen wordt, dient de haalbaarheid onderzocht te worden van een investeringsbedrijf Haatland met vereveningsmogelijkheden en een revolving fund.

Herontwikkeling van de locatie Haatlanderdijk – Gildestraat voldoet aan deze criteria en is dan ook als concreet project in de parallelfase: investeringslocaties opgenomen voor 2004 e.v.. De uitwerking van de overige locaties is voorzien voor eind 2004/2005 e.v.. De locaties zijn in het kaartbeeld aangegeven.

Onder de huidige omstandigheden kunnen de investeringslocaties alleen tot ontwikkeling worden gebracht, indien:

- Voor de betreffende locatie de eindgebruiker reeds bekend is, dit kan ook de eigenaar zijn;
- Goede afstemming plaats vindt tussen de ontwikkeling van Bedrijvenpark RW 50 en Haatland, waarbij voor Bedrijvenpark RW50 de uitgiftecriteria ook strikt blijven worden gehanteerd, ook bij tegenvallende uitgiftesnelheid;
- Binnen de visie van het Masterplan de betreffende locatie een duidelijke kwaliteitsverbetering en daarmee waardegarantie voor het bedrijfsonroerend goed biedt;
- De bereidheid bij de gemeente en provincie bestaat tot een actief beleid op de onroerend goed markt;
- Tot een vorm van verevening van de opbrengsten van de locaties gekomen kan worden.

De potentiële investeringslocaties zijn allen in particulier bezit en derhalve afhankelijk van het particulier initiatief.

Dat impliceert, dat die investeringslocaties prioritair worden opgepakt, waarbij met de eindgebruiker, in veel gevallen tevens de eigenaar in gezamenlijkheid tot ont-

wikkeling gekomen kan worden. Daarbij zouden eventueel ook complexgeschakelde bedrijfshallen voor (bekende) huurders worden meegenomen.

Investeren in bedrijfsverplaatsingen

Het actief amoveren van bedrijfspanden, welke niet binnen de principes van de structuurvisie passen, is niet aan de orde. In de juridisch-planologische verankering van de visie in het bestemmingsplan zal voor dergelijke locaties een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen.

Dit betekent, dat op basis van normale afschrijving en herinvestering gedurende de gehele planperiode van de structuurvisie de noodzakelijke herinrichting van het studiegebied op basis van 'normale' investeringspatronen van de bedrijven zal plaatsvinden en er geen extra of vroegtijdige investeringen nodig zijn.

Wel is een actieve inzet van de gemeente en leden van de stuurgroep nodig. Bij urgente problemen wordt meegedacht en meegeholpen met de bedrijven. Er wordt alleen over actief verplaatsen gesproken als het probleem urgent is. Daarbij wordt een natuurlijk investeringsmoment van het bedrijf benut. Het behoort dan tot de mogelijkheden dat een sanering onderdeel wordt van de nieuwe investering van een bedrijf.

Door vroegtijdig overleg te plegen met private partijen is het vaak mogelijk tot een ontwikkeling te komen, die strookt met de visie van het Masterplan en met de plannen van de betreffende ondernemer. Dergelijke win-win situaties zijn sterk afhankelijk van de positieve wil van beide partijen. Ook zijn de juiste instrumenten nodig om invloed uit te kunnen oefenen, bijvoorbeeld met een Investeringsmaatschappij (zie §6.2.3). Een voorbereidingsbesluit en een concept-voorontwerp bestemmingsplan zijn nuttige instrumenten om het overleg met private partijen in te gaan.

Investeren in pandverbetering

Over het bevorderen van het verbeteren van de gevels beschikt de gemeente Kampoen reeds over een regeling. Deze regeling dient te worden herbezien en aangepast.

6.2 Projectendraaiboek

De opgaven zijn:

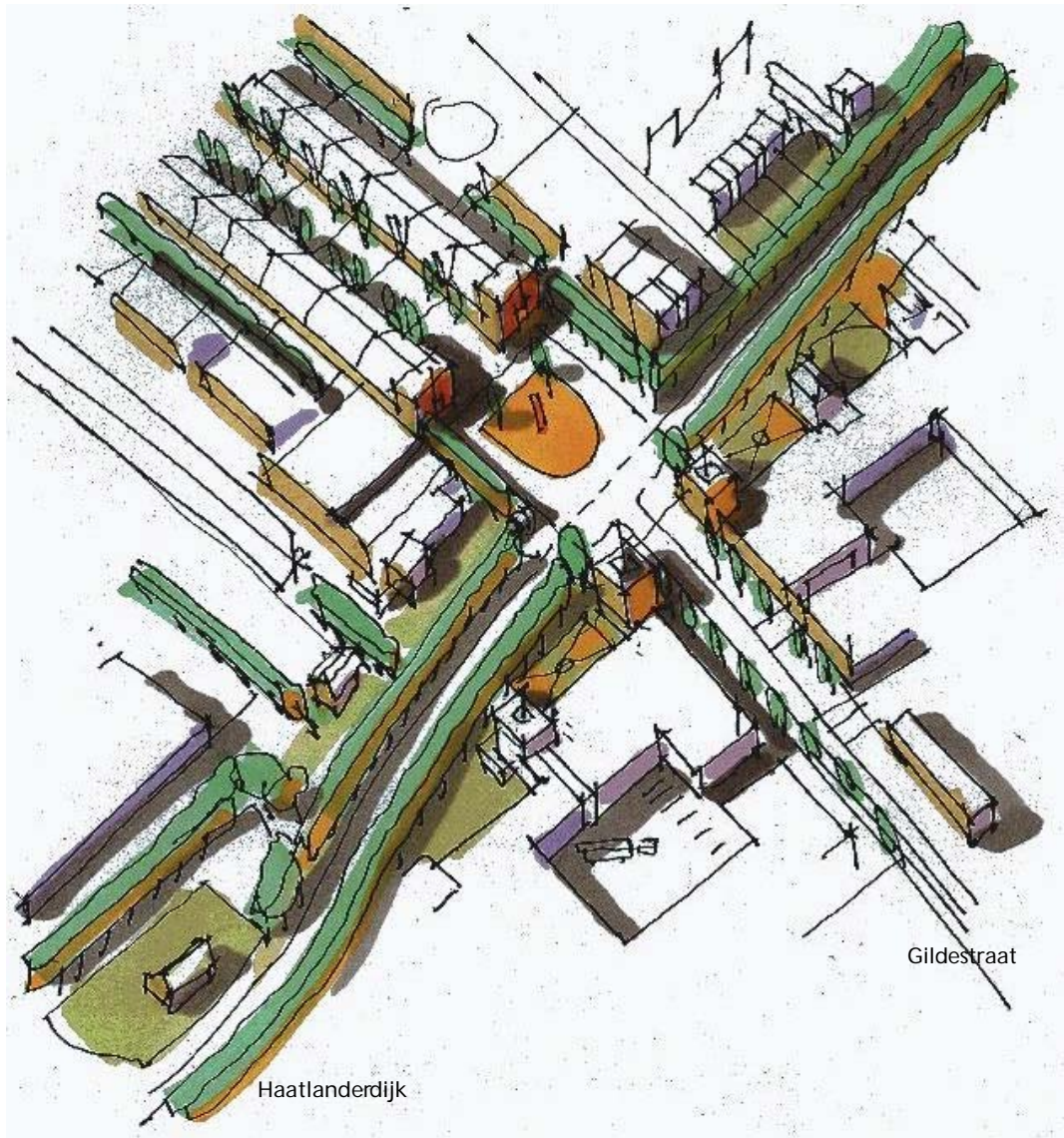
- Gevelplan voor de oostzijde van de Ambachtstraat;
- Herontwikkeling van de locatie Haatlanderdijk – Gildestraat;
- Feasibility study naar een investeringsmaatschappij voor Haatland.

Deelgebied		Opgave voor uitvoering	Gevelplan	Hlid-Gildest.	FS IM	Inv.locaties 2005 e.v.
	2	Feasibility study Investeringsmaatschappij Haatland			x	
Ambachtsstraat	-6	Herontwikkeling locatie MOB-complex				x
Handelsstraat	-7	Ontwikkeling bedrijfsverzamelgebouwen Industrieweg				x
Reigerweg (B)	8	Gevelplan Oostzijde Ambachtsstraat	x			
	9	Intensievere benutting perceel hoek Energiestraat – Ambachtsstraat				x
	14	Aandacht voor bodemverontreiniging				x
Loswal (C)	18	Geen (her)ontwikkelingen				x
Industrieweg	-20	Herontwikkeling Haatlanderdijk - Gildestraat		x		
Dieselstraat – Gildestraat eo (D)	-21	Herontwikkeling locatie fietscross				x
	22	Duidelijke markering overgang BP RW50 naar Haatland (hoofdtoegang)				x
	23	Ondersteunen opknappen bedrijfspan				x
	24	Randvoorwaarden voor inpassing				x
	29	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk				x
	32	Aandacht voor bodemverontreiniging en asbest				x
Constructieweg–	33	Ontwikkelen aansluiting bedrijvenpark 'RW50' - Haatland				x
Betonstraat–	38	Aandacht voor bodemverontreiniging				x
Productieweg (E)	39	Invulling braakliggende percelen				x
Haatlandhaven	-43	Invulling van de grootschalige kavel Haatlanderdijk				x
Zuiderzeehaven (F)	49	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk				x

Het gevelplan Ambachtsstraat en de herontwikkeling van de locatie Haatlanderdijk – Gildestraat is tevens opgenomen in 2004; Kwartiermaken, waarmee de start is voorzien voor januari 2004. Deze zijn als projecten in het Masterplan beschreven, evenals de feasibility study naar een Investeringsmaatschappij Haatland.

Voor de overige locaties dient in de loop van 2004, begin 2005 een nadere uitwerking op te worden gesteld. Een dergelijke uitwerking is momenteel niet opportuun.

Inrichtingsschets Gildestraat-Haatlanderdijk



Uitgangspunten voor (her)ontwikkeling:

- karakter Haatlanderdijk inpassen en 'zorgvuldig' bewaren, groen en soort bebouwing;
- ontsluiting panden Gildestraat 'van binnen uit';
- gemeenschappelijke open ruimte (centraal punt/ruimte), bijvoorbeeld in te richten als plein of parkeerplaats;
- gevelverbetering MOB-complex;
- markering 'kop' Gildestraat;
- bij voorkeur zo min mogelijk rechtstreekse ontsluitingen op Haatlanderdijk.

6.2.1 Herontwikkeling Haatlanderdijk - Gildestraat

De Haatlanderdijk vormt een centrale as op Haatland. Herontwikkeling van de hoek Haatlanderdijk – Gildestraat leidt tot een aanzienlijk en direct zichtbare versterking van de kwaliteit van geheel Haatland.

Nabij deze hoek is de vestiging van I&M gelegen. Als gevolg van ruimtebeperkingen en uitbreidingsbehoefte wordt door het bedrijf momenteel onderzoek verricht naar mogelijke oplossingen. Het bedrijf heeft de bereidheid uitgesproken in overleg met de stuurgroep te bezien of tot een win-win situatie gekomen kan worden.

Voorgesteld wordt op korte termijn te komen tot een kleine werkgroep onder voorzitterschap van een lid van de stuurgroep om de mogelijkheden van samenwerking in beeld te brengen en met concrete voorstellen te komen.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Kamer van Koophandel;
- Voor de uitvoering zal de medewerking en ondersteuning van in ieder geval de gemeente en de provincie noodzakelijk zijn.

Investing/kosten

De investeringen van de herontwikkeling zijn op dit moment niet te ramen.

De uitvoering van de werkzaamheden zoals hieronder aangegeven komen voor een belangrijk deel ten laste van het budget voor de projectcoördinator. Voor aanvullend onderzoek wordt voorlopig uitgegaan van een budget van circa € 50.000,=.

In grote lijnen zijn de te nemen stappen

1. Opstellen gezamenlijk programma van eisen;
2. Opstellen verkavelingsschets en massastudie;
3. Financiële haalbaarheid gevolgd door go-no go beslissing;
4. Contractvorming en uitvoering.

Stap 1: Programma van eisen

Het is van eminent belang, dat in het project de belangen van alle betrokkenen in voldoende mate worden meegewogen. Daarbij is het bedrijfsbelang een ander dan dat van de **stuurgroep** of dat van mogelijk andere betrokken bedrijven. Immers: de uitstraling van het project gaat verder dan alleen van het betrokken bedrijf/bedrijven. Met alle betrokken bedrijven zal contact moeten worden opgenomen.

Het plan van eisen dient derhalve in detail in te gaan op:

- Bedrijfsactiviteiten en ruimtebehoefte;
- Beoordeling van de vestigingslocatie;
- Eventuele bereidheid mee te werken aan herontwikkeling/revitalisering van het bedrijventerrein;

- Bestaande functies en de planologische situatie (o.a. bestemmingsplan, Masterplan).

Stap 2. Verkavelingsschets en massastudie

Het programma van eisen wordt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in een verkavelingsschets en een massastudie en omvat:

- Maatvast (Cad-) schetsontwerp
- Visualisering van het schetsontwerp in 3-D vanuit meerdere aanzichthoeken en één beeld vanuit vogelvluchtperspectief;
- Beeld van de gewenste architectuur (met behulp van referentiebeelden);
- Aansluiting tussen de bebouwing, de buitenruimte en het omliggende gebied;
- Ontsluiting, erfafscheiding;
- Bebouwingshoogte, omvang van de bedrijfsgebouwen in vierkante meters, footprint en bouwlagen.

Stap 3: Financiële haalbaarheid gevolgd door go-no go beslissing

De financiële haalbaarheid en -constructie is het meest cruciale element op de weg naar realisatie. Er zal niet alleen een globale schatting exploitatieopzet worden gemaakt, maar ook van de dekkingsmogelijkheden.

Deze stap zal moeten worden afgesloten met een go-no go beslissing op basis waarvan de contractvorming en verdere voorbereiding van de uitvoering ter hand kan worden genomen.

Stap 4: Contractvorming en uitvoering.

Deze werkzaamheden worden niet meer voorzien voor de periode 2004; Kwartiermaken.

6.2.2 Gevel- en pandverbetering Ambachtsstraat

In de Ambachtsstraat is de openbare ruimte reeds volledig heringericht. De kwaliteit van een aantal van de bedrijfspanden laat echter te wensen over. Het project Gevel- en Pandverbetering voorziet in het verbeteren van het aanzien van de bedrijfspanden en het beter benutten van de ruimte tussen en achter de panden.

Om tot uitvoering te kunnen komen is nauwe samenwerking nodig met de eigenaren en eigenaren gebruikers en huurders. Derhalve kan niet van achter de tekentafel tot een plan gekomen worden, maar zal in stappen samen met de ondernemers aan de verbetering moeten worden gewerkt. De verbetering van de bedrijfspanden kan immers niet worden afgedwongen.

Verantwoordelijk stuurgroep lid:

- IC Kampen, bij voorkeur ondernemer gevestigd aan de Ambachtsstraat.
- Voor de uitvoering is de ondersteuning van de projectcoördinator noodzakelijk zijn.

Referentiebeeld



Investering/kosten

De investeringen voor de gevel- en pandverbetering per pand zijn op dit moment niet te ramen. Gebaseerd op ervaringscijfers elders kan voorlopig uitgegaan worden van ca. € 10.000,- tot € 15.000,- per gevel.

De uitvoering van de werkzaamheden zoals hieronder aangegeven komen voor een belangrijk deel ten laste van het budget voor de projectcoördinator.

Het verdient aanbeveling de subsidiebijdrage voor de pandverbetering van de gemeente te herijken. Van de huidige regeling wordt geen actief of passief gebruik gemaakt. Voorlopig wordt uitgegaan van een budget van circa € 25.000,-.

In grote lijnen zijn de te nemen stappen:

1. Inrichtingsschets en panduitwerkingen;
2. Draagvlakontwikkeling;
3. Besluitvorming en uitvoering.

Stap 1: Gevelschets en panduitwerkingen

In de eerste stap wordt nog geen contact gelegd met alle ondernemers aan de Ambachtsstraat. Er kan immers nog niets aangeboden worden.

In de startnotitie zijn reeds gegevens opgenomen over de Ambachtsstraat en eventuele plannen van ondernemers. Aan de hand van deze gegevens wordt een eerste schets gemaakt van de verbeteringen aan de gevel, zo mogelijk, uitwerkingen per pand.

Stap 2: Draagvlakontwikkeling

De vertegenwoordiger van IC Kampen en de projectcoördinator bezoeken vervolgens alle ondernemers aan de Ambachtsstraat om hun belangstelling en eventuele speciale wensen in beeld te krijgen.

Aan de hand van de gespreksresultaten worden de inrichtingsschetsen en panduitwerkingen aangepast.

Aansluitend zullen ook een of meer bijeenkomsten voor alle ondernemers aan de Ambachtsstraat nodig zijn om tot afstemming te komen. Op voorhand is dit proces echter niet te beschrijven.

Stap 3: Besluitvorming en uitvoering

Aansluitend kunnen de plannen per pand gedetailleerd worden uitgewerkt en kan ook de kostenraming per pand in beeld gebracht worden.

Pas daarna kan tot besluitvorming en uitvoering worden overgegaan.

Subsidie pandverbetering

Ten einde de verbeterplannen op elkaar afgestemd worden is het wenselijk, de kosten voor de bouwtekeningen te laten financieren uit het budget van de stuurgroep.

Als stimulans voor het verbeteren van de bedrijfspanden wordt voorgesteld de bestaande gevel verbeteringssubsidie te activeren.

6.2.3 Feasibilitystudy Investeringsmaatschappij Haatland (IMH)

Om tot besluitvorming inzake een Investeringsmaatschappij Haatland (IMH) te komen is het gewenst een feasibilitystudy uit te voeren in meerdere fasen en met tussentijdse go-no go beslissingen. Allereerst dient inzicht verkregen te worden in de potenties van de mogelijk te herontwikkelen locaties en de criteria voor participatie. Pas daarna is het zinvol te onderzoeken of er voldoende draagvlak voor een IMH gevonden kan worden en binnen welke constructie.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Kamer van Koophandel;
- Ondersteuning van gemeente en provincie.

Investing/kosten

Voor de feasibility studie wordt een bedrag voorzien van € 50.000,=.

Inhoud

De IMH krijgt als expliciete opdracht mee het investeren in locaties op Haatland en kan daarbij gebruik maken van een eigen herstructureringsfonds, PPS-constructies en projectfinanciering, samen met private partijen.

Kritische succesfactor voor de IMH is het kunnen beschikken over de juiste en voldoende "tools", te weten voldoende vakkundig personeel, voldoende financiële instrumenten en middelen. Kortom, een gezonde organisatie. Daarbij speelt met name de vraag onder welke voorwaarden de te verkrijgen financiële middelen kunnen en mogen worden ingezet en in welke mate c.q. onder welke participatiecriteria de in te zetten financiële middelen een revolving karakter kunnen krijgen.

De participatiecriteria dienen een functie te vervullen bij:

- het maken van een keuze voor het al dan niet participeren in een herontwikkeling;
- het sturen op de financiële en andere parameters in de herontwikkeling;
- de communicatie met andere partners (stakeholders) en de omgeving van individuele projecten, het vooraf duidelijk stellen van de positie van de IMH;
- het sturen van beleidskeuzen en het bewaken van het revolving karakter van het fonds en het communiceren daarover met de financiers van het fonds (maatschappelijke verantwoording).

Aanpak

Stap 1. Startnotitie

De eerste stap is het opstellen van een startnotitie met de te benoemen themagroepen (en de daarbinnen te formuleren criteria) voor de participatie door de IMH. Dat zijn voor dit moment de vast te leggen aspecten op juridisch gebied, fiscale aspecten, ruimtelijke aspecten, organisatorische aspecten, financiële aspecten en plan-economische aspecten. Bij deze opsomming van criteria behoren de kenmerken van de

toetscriteria en de meetbaarheid. De toepassing moet voor iedere belanghebbende duidelijk zijn en vooral te volgen zijn in haar applicatie. De meest werkbare vorm hiervoor is een tabel per themagroep met:

- de criteria;
- omschrijvingen van de items behorende tot het criterium;
- meetindicatoren.

Stap 2. Geïntegreerde toepassing van de criteria door de IMH (operationeel)

De vervolgstap is om de verkregen criteria in hun samenhang te confronteren met de toepassingssituatie en de eisen die daarbij aan het werkapparaat van het IMH worden gesteld.

Stap 3. Opstellen bidbook

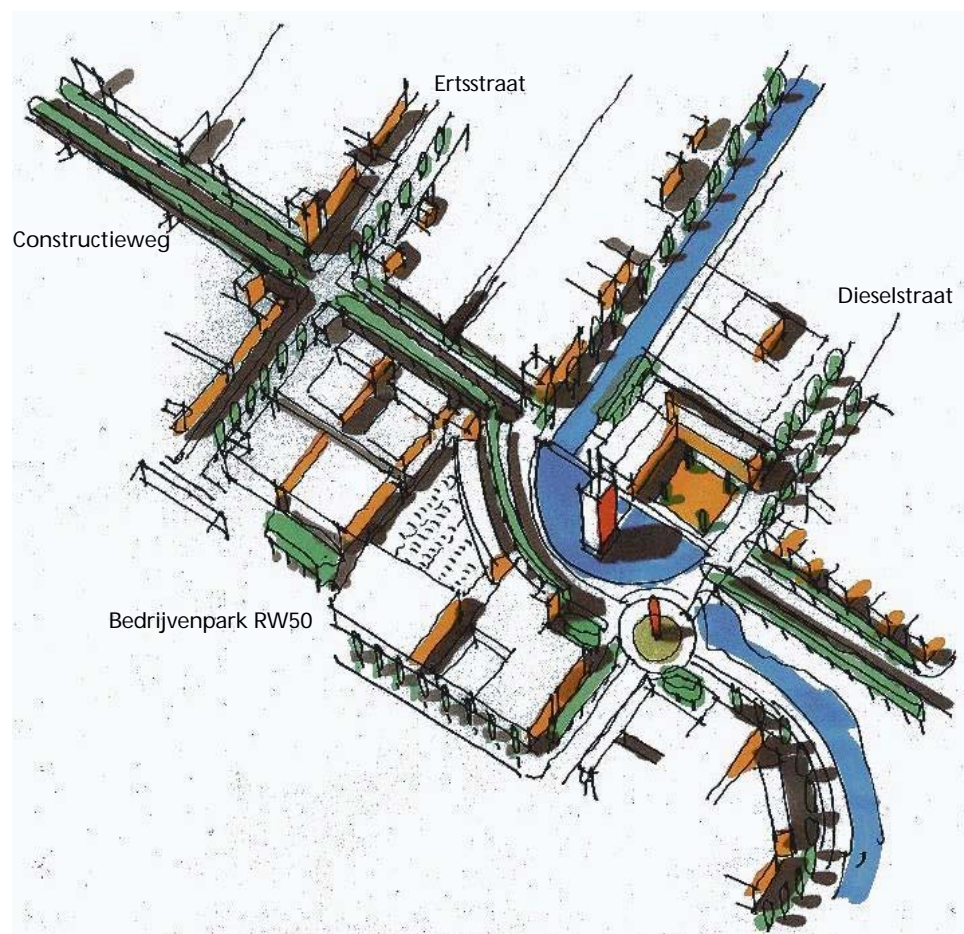
De inhoudelijk verkregen resultaten vormen een bidbook voor de volgende stap in het proces: Na het go-no go besluit van alle partijen in de Stuurgroep het uitvoeren van de eigenlijke feasibility study (2005).

Daarbij moet, naast de financiële insteek, gedacht worden aan de organisatie; taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, het formuleren van strategie en beleid, een formatie, een keuze voor samenwerkingspartners, manier van omgaan met geschillen, risicomanagement, manieren van genereren en uitwisselen van managementinformatie, en dergelijke.

6.2.4 Investeringslocaties; 2005 e.v.

Als voorbeeld van een van de investeringslocaties is een uitwerking opgenomen van de aansluiting van Haatland op het Bedrijvenpark RW50 bij de Dieselstraat. Dit punt speelt een belangrijke rol in de beeldvorming dat Haatland niet de 'achtertuin' is van het Bedrijvenpark. Voorgesteld wordt hier een markante invulling te geven aan de overgangszone, zodat de kwaliteit en herkenbaarheid van Haatland versterkt worden en de bedrijvengebieden geen losstaande vestigingslocaties zijn, maar een geheel vormen.

Inrichtingsschets aansluiting bedrijvenpark RW50 met Haatland



Uitgangspunten voor (her)ontwikkeling:

- markering van hoofdtoegang Haatland: op rotonde met 'kunstwerk' (bijvoorbeeld een 'reclamezuil' met een duidelijke verwijzing naar het servicepunt van Haatland), zichtbaar vanaf de bestaande afrit van de N50;
- markante bebouwing in het water in overgangsgebied van Bedrijvenpark RW50 naar Haatland;
- bestaande waterloop zichtbaar terug laten komen;
- geen achterkantsituaties van bedrijven, geen open opslag;
- bestaande wegen Haatland door laten lopen op Bedrijvenpark RW50.

7. FASE 3: BEHEER EN PARKMANAGEMENT

7.1 Voorstel voor de uitvoering

In 2004 in fase 2: Kwartiermaken worden de voorbereidingen getroffen voor de periode 2005 en verder; fase 3: Beheer en Parkmanagement. Deze fase vormt de structurele vertaling van de samenwerking in een formeel juridisch verband. De feitelijke werkzaamheden van het beheer worden op commerciële basis uitbesteed aan een parkmanagement organisatie. Op voorhand wordt aansluiting op het parkmanagement van Bedrijvenpark RW50 niet uitgesloten.

Gelet op het belang worden werkzaamheden ten behoeve van de herontwikkeling niet in het parkmanagement onder gebracht, maar wordt hiervoor een separaat traject gevolgd.

Looptijd

2005 en verder.

Organisatievormen

De meest geschikte organisatievorm van parkmanagement is afhankelijk van het niveau waarop of de intensiteit waarmee parkmanagement wordt ingezet. De parkmanagement niveaus zijn:

1. Basisniveau: in het onderhoud van de zichtbare buitenruimte, de veiligheid en de bewegwijzering is het gezamenlijke belang zo duidelijk dat er een gezamenlijke (publiek-private) aanpak wordt gerealiseerd met afspraken over het te realiseren streefbeeld en de gezamenlijke inschakeling van één dienstverlener. Het basisniveau wordt met het project Beheer in fase 2 reeds voor een groot deel ingevuld.
2. Plusniveau: de gezamenlijke aanpak wordt uitgebouwd tot een actieve bevordering van de kwaliteit door een gezamenlijke inkoop van diensten en faciliteiten; individuele bedrijven worden over de streep getrokken tot afname van deze diensten en faciliteiten door een gunstige prijs-kwaliteitverhouding.
3. PlusPlusniveau: de gezamenlijke aanpak wordt nog verder uitgebouwd tot sturing op kwaliteit door gezamenlijke vastgoedinterventies; hiermee behoudt een gemeenschappelijke organisatie zicht op de fysiek-ruimtelijke kwaliteit, het gebruik en de sociaal-economische cohesie.

Voor Haatland wordt uitgegaan van het Niveau Plus.

Organisatie Plusniveau

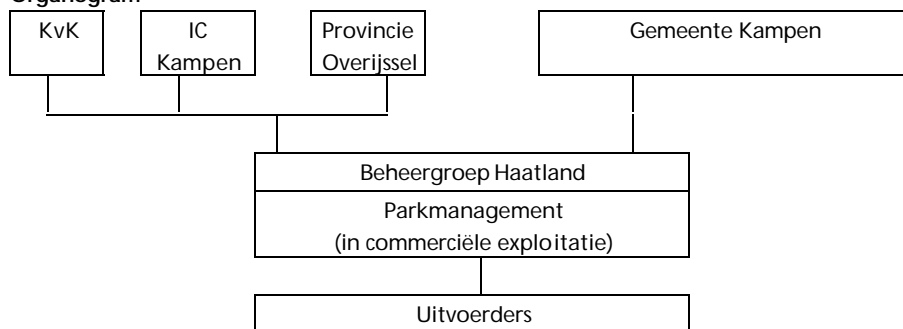
Het parkmanagement opereert bedrijfsmatig, door het in opdracht verzorgen van onderhoud van openbare en private en bebouwde en onbebouwde ruimte (basis-

pakket) en door middel van het aanbieden van collectieve voorzieningen op commerciële basis (pluspakket).

Het pluspakket bevat (naast het basisniveau van gezamenlijk onderhoud) onderdelen die niet voor alle partijen relevant zijn. Voorzieningen als energie-inkoop, afvalinzameling, kinderopvang, schoonmaakdiensten kunnen aan alle bedrijven op een terrein worden aangeboden. Het gebruik en daarmee de mogelijkheden voor financiering zal echter afhankelijk zijn van de behoefte van elk bedrijf. Hoe meer bedrijven gebruik maken van bepaalde voorzieningen hoe sneller het rendabel zal zijn om die voorzieningen aan te bieden en/of uit te breiden.

Om aanbieders te interesseren in het realiseren van voorzieningen zal een zekere mate van zekerheid over afname moeten bestaan. Dit kan worden gerealiseerd indien een coördinerende organisatie tevens een bepaalde vorm van contractbevoegdheid bezit. Daarbij hoort een organisatievorm die het actieve karakter ook in zich draagt.

Organogram



7.2 Projectendraaiboek

De opgaven worden gebundeld in de volgende projecten:

1. Juridisch-planologische verankering;
2. Businessplan Parkmanagement Haatland;
3. Bereikbaarheid;
4. Aanvullende duurzame voorzieningen.

De opgaven zijn:

Deelgebied		Opgave voor uitvoering	Jur.-plan.	Bus.planPM	Bereikbh.	Aanv.Dzm voorz.
Sint Nicolaasdijk (A)	4	Transformatie tot woongebied; bedrijvigheid aan huis	x			
	5	Vaststellen veroorzakers en verbetering huidige dB(A) contour	x			
Ambachtsstraat	- 10	Uitplaatsen bedrijfsactiviteiten met stof- en geluidsoverlast	x			
Handelsstraat	- 12	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk	x			
Reigerweg (B)	14	Aandacht voor bodemverontreiniging		x		
	15	Aandacht voor beeldkwaliteit en onderhoudssituatie		x		
	16	Verbeteren routing en bewegwijzering			x	
Loswal (C)	19	Verbeteren routing en bewegwijzering			x	
Industrieweg	- 24	Randvoorwaarden voor inpassing	x			
Dieselstraat – Gildestraat eo (D)	25	Voldoende brede rijbaan tussen BP RW50 en Gildestraat			x	
	26	Verbeteren routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50			x	
	28	Aanpassen voorrangssituatie kruising Haatlanderdijk – Dieselstraat – Industrieweg			x	
	29	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk	x			
	30	Verbeteren onderhoud openbare gebied		x		
	31	Aandacht voor hinder door geur, geluid en stof	x	x		
	32	Aandacht voor bodemverontreiniging en asbest		x		
Constructieweg– Betonstraat– Productieweg (E)	33	Ontwikkelen aansluiting bedrijvenpark 'RW50' - Haatland			x	
	34	Aandacht voor routing, bewegwijzering en ontsluiting vanaf N50			x	
	35	Ondersteunen opknappen bedrijfspan		x		
	37	Aandacht voor hinder door geur en stof	x	x		
	38	Aandacht voor bodemverontreiniging		x		
	40	Beoordeling veiligheid palletopslag		x		

Haatlandhaven –	42	(Onderzoek haalbaarheid) Extra aansluiting N50			x	
Zuiderzeehaven (F)	44	Verruiming geluidzone aan de kant van Zuiderzeehaven	x			
	45	Aandacht voor hinder door geur	x	x		
	46	Aandacht voor routing en bewegwijzering			x	
	49	Inpassing functies langs de Haatlanderdijk	x			
	50	Ondersteunen opknappen bedrijfspand		x		
Water	51	Afvalwater van betonbedrijven				x
	52	Alternatieven voor grondwater betonbedrijven				x
Energie	53	Gebruiken van restwarmte				x
	54	Gezamenlijke energie-inkoop				x
	55	Duurzame energiebron				x
Afval	56	Gezamenlijke puinbreker				x
Personenvervoer	57	Verbeteren van de openbaar vervoersverbinding			x	x
	58	Verbeteren fietspadennetwerk			x	
Geluid	59	Opzetten virtueel data- en informatiesysteem, geluid/milieumanagement				x
Sociale veiligheid	60	Collectieve beveiliging				x
	61	Aanwezigheid van een terreinbeheerder		x		
	62	Verlichting fietsroutes			x	
	63	Concentratie van langzaam verkeer op de hoofdroutes			x	
	64	Behoud overzicht op de omgeving			x	x

Het vaststellen van de veroorzakers en verbetering huidige dB(A) contour wordt door de gemeente reeds uitgevoerd.

De opgaven uit de visie worden zoveel mogelijk in grotere projecten samengevoegd. Daarnaast wordt ook een tweede tranche van projecten uit de Parallelfase: Investeringslocaties ingezet. Daarbij kan gedacht worden aan het uitplaatsen bedrijven met stof- en geluidsoverlast, inpassing functies langs de Haatlanderdijk, ondersteunen opknappen bedrijfspanden.

7.2.1 Juridisch-planologische verankering

De ambities en het concept van de visie zullen juridisch-planologisch worden verankerd in een nieuw bestemmingsplan voor geheel Haatland. De voordelen van een bestemmingsplan voor geheel Haatland zijn:

- samenhang en betere onderlinge afstemming van het ruimtelijke vestigingsklimaat voor de bedrijven in de verschillende deelgebieden van Haatland;
- één actueel juridisch kader biedt meer rechtszekerheid en rechtsgelijkheid voor de bedrijven in de verschillende deelgebieden;
- inzichtelijkheid, duidelijkheid en toegankelijkheid van de voorschriften, hetgeen de handhaafbaarheid van het bestemmingsplan ten goede komt.

Het Masterplan wordt in het bestemmingsplan Haatland juridisch vertaald naar:

- de plankaart;
- de gebruiksvoorschriften/doeleinden;
- de bouwvoorschriften;
- de beschrijving in hoofdlijnen.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Gemeente Kampen

Investering/kosten

De kosten voor het opstellen voor het concept voorontwerp bestemming, inclusief aanvullende studies wordt geraamd op circa € 50.000,=.

Inhoud

Uitgangspunt bij de opstelling van het bestemmingsplan is de bestaande feitelijke situatie en de bereidwilligheid van de grondeigenaren en –gebruikers om bij te dragen aan de revitalisering.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan de voorwaarden van zoals deze uit de visie zijn afgeleid en in het bestemmingsplan Haatland zijn vastgelegd. Daarnaast moet het bestemmingsplan voldoende waarborgen bieden zodat ongewenste ontwikkelingen kunnen worden tegengehouden.

Ook zal in het bestemmingsplan Haatland een goede beheerregeling opgenomen worden. Hieronder wordt verstaan een juridisch kader, waaraan ook kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden getoetst, zoals ruimtelijke vestigingsvoorwaarden voor nieuwe bedrijven in bestaande panden of op een van de herontwikkelingslocaties.

Verder kan in het bestemmingsplan een nadere eisenregeling opgenomen worden, waarin verwezen wordt naar documenten, waaraan vervolgens indirect rechtskracht wordt verleend, zoals beeld-milieukwaliteitsplan, waarin zaken worden opgenomen

die niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden, zoals kleurstelling en materiaalgebruik.

Aanpak

De werkzaamheden betreffen:

- opstellen van het eerste concept voorontwerp bestemmingsplan (plankaart, voor-schriften en toelichting);
- overleg inzake het eerste concept met de gemeente Kampen;
- bijstellen van het eerste concept;
- overleg inzake de bijstellingen met de gemeente Kampen;
- opstellen definitief concept Voorontwerp Bestemmingsplan;
- overleg en fijnafstemming van het definitief Voorontwerp Bestemmingsplan;
- aanbieden van het definitief concept aan het College van B&W van Kampen.

De geplande werkzaamheden binnen fase 3: beheer en parkmanagement gaan tot het aanbieden van het concept-Voorontwerp Bestemmingsplan aan het College van Burgemeester en Wethouders van Kampen, met verzoek om verdere behandeling. Dat wil zeggen dat vanuit de Stuurgroep Haatland het concept niet meer mee begeleid wordt tot het vooroverleg ex artikel 10 WRO (wettelijke vooroverleg en de inspraak).

7.2.2 Businessplan Parkmanagement Haatland

Voor de opzet van het parkmanagement dient gestart te worden met het opstellen van het businessplan. De betreffende werkzaamheden kunnen starten in het 4^e kwartaal van 2004.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- IC Kampen
- Ondersteuning van brandweer en politie, de projectcoördinator.

Investing/kosten

Voor de opzet van het systeem wordt een bedrag voorzien van € 20.000,=.

Aanpak

In het businessplan wordt ingegaan op:

1. mission-statement op basis van de visie uit het Masterplan;
2. uitwerking geselecteerde activiteiten;
3. definitie van een basis- en pluspakket van aan te bieden voorzieningen;
4. organisatorische uitwerking;
5. kosten en dekking;
6. (juridische) verankering.

In te schakelen derden

Bezien zal worden of en zo ja in welke vorm aangesloten kan worden op het parkmanagement van het bedrijvenpark 'RW 50' en Zuiderzeehaven en op andere aanbieders van parkmanagement in de markt.

Go -no go

Inzake het businessplan Parkmanagement Haatland neemt de stuurgroep een go-no go besluit.

7.2.3 Bereikbaarheid: openbaar vervoer, bewegwijzering

De bereikbaarheid van Haatland is voor de ondernemers een van de belangrijkste items. De aanpassingen aan de infrastructuur zijn reeds in fase 2: Kwartiermaken opgenomen.

In dit vervolgproject wordt de aandacht gericht op het openbaar vervoer en bewegwijzering.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- Gemeente Kampen

Investering/kosten

Voorlopig wordt er van uitgegaan, dat er geen out-of-pocket kosten gemaakt zullen worden.

De kosten van de externe bewegwijzering komen ten laste van het gemeentelijk budget, de kosten van de interne bewegwijzering ten laste van de ondernemers.

Openbaar vervoer (op maat)

Bedrijventerrein Haatland is niet ontsloten per openbaar vervoer. De bushaltes in de woonwijk ten zuiden van het terrein liggen voor de meeste bedrijven niet op loopafstand. Ondernemers en personeel moeten nu zelf vervoer regelen van en naar het bedrijventerrein.

Mogelijke oplossingen voor dit mobiliteitsprobleem:

- Openbaar vervoer: extra halteplaatsen op Haatland;
- Shuttle service: transfer tijdens spits tussen treinstation en (arbeidsintensieve) bedrijven;
- Vanpooling: woon-werkverkeer met minibusjes voor max. 9 personen. Dit concept wordt elders in Nederland op commerciële basis reeds met succes toegepast;
- Carpooling: ontwikkelen van een (onderdeel van een) website, waarmee mogelijke carpoolers elkaar makkelijker kunnen vinden (Matching van mobiliteitsaanbod)
- Besloten busvervoer;
- Vervoer op maat voor (een cluster van) bedrijven.

Aanpak

- 1 Benaderen openbaarvervoersbedrijf (Connexion) voor wijziging lijnen en halteplaatsen in Kampen
- 2 Opstellen vervoerplan
- 3 Haalbaarheidsonderzoek onder bedrijven voor verschillende concepten
- 4 Afsluiten individuele contracten



Bewegwijzering

Gericht op verbetering bewegwijzering naar Haatland; met name vanaf de hoofdwegen. Mogelijk extra straatnaamborden plaatsen aan het begin van de wegen.

Uit de enquête blijkt dat veel bedrijven het gehanteerde interne bewegwijzeringsysteem lastig vinden. De gehanteerde nummering wordt door leveranciers niet gebruikt. Daarnaast is ook het zoeken op straatnaam lastig. Aan het begin van de wegen staan de straatnaamborden slechts aan één zijde.

Bewegwijzering op Haatland kan op vier schaalniveaus:

- Naar Kampen vanaf de hoofdwegenstructuur
- Naar Haatland vanaf de hoofdwegenstructuur
- Naar straten op Haatland
- Naar individuele bedrijven

Aanpak

Voor de verbetering van de interne en externe bewegwijzering wordt een werkgroep geformeerd van ondernemers aangevuld met een vertegenwoordiging van de gemeente Kampen en onder voorzitterschap van een lid van de Stuurgroep Haatland. De werkgroep ontwerpt de uitgangspunten voor de bewegwijzering en kan aan de hand van offertes bij gespecialiseerde bedrijven komen tot een concreet voorstel, inclusief gevraagde bijdrage van de ondernemers.

Stappen

- Overleg ANWB en gemeente (vanaf hoofdwegen)
- Overleg bedrijven en gemeente (op het terrein)
- Opstellen bewegwijzeringsplan
- Plaatsen borden



7.2.4 Aanvullende voorzieningen

Binnen het aan te bieden zogeheten pluspakket van het parkmanagement kan aan zeer veel voorzieningen gedacht worden. Uitgangspunt is dat de voorziening voorziet in een behoefte en dat deze behoefte manifest gemaakt wordt door contracten en minimaal kostendekkende exploitatie.

Verantwoordelijk stuurgroep lid

- IC Kampen

Investing/kosten

De kosten van de voorziening dienen uit de deelname-opbrengsten te worden gedekt.

De aanpak van de duurzame samenwerkingskansen zijn in deze fase nog niet uitgewerkt. Uitwerking is pas opportuun, wanneer de betreffende bedrijven hiertoe bereid zijn. Het aftasten tot bereidbaarheid tot samenwerken behoort tot de werkzaamheden van de projectcoördinator (fase 2:kwartiermaken).

De mogelijke voorzieningen zijn:

Collectieve diensten

- Infrastructuur en parkeren: Gezamenlijk parkeerterrein op maaiveld tijdens en na productietijd. Ook ondergrondse oplossingen zijn mogelijk. Deze zijn aanzienlijk duurder dan bovengrondse oplossingen.
- Afvalinzameling: Reststoffen worden ingezameld middels een raamcontract met afvalbedrijf die de afvalstoffen op verantwoorde manier verwerkt tegen een gunstige prijs
Eventueel gezamenlijke, centraal gelegen, goed toegankelijke inzamelingslocatie voor bijv. kunststoffen, folie, hout, pallets enz.
- Groenvoorziening: Reeds als project in fase 2 opgenomen.
- Schoonmaak- en onderhoudswerkzaamheden: Reeds als project in fase 2 opgenomen. De dienst kan worden uitgebreid met kantoorruimten, productieafdelingen en sanitair.
Ook kan gedacht worden aan een pool van dienstverleners voor het onderhoud binnen de gebouwen, loodgieter/installateur, elektriciens, schilder, stukadoor, timmerbedrijf, een dakbedekkingsbedrijf, metselbedrijf, waarmee ieder bedrijf een onderhoudscontract kan afsluiten dan wel in geval van nood een beroep op de pool kan doen.
- Energiemanagement: Onderzoek naar de mogelijke koppeling met de restwarmte van Nutricia.
- Vervoersmanagement: Reeds als apart project in fase 3 opgenomen.

- Bewaking: Op de traditionele wijze, patrouillerende bewakers die rondes over het terrein maken, of het kan op een meer geavanceerde leest geschoeid worden. De laatste mogelijkheid wordt bij de dienstengroep telematica nader belicht.
- Papiervernietiging.

Directe dienstverlening

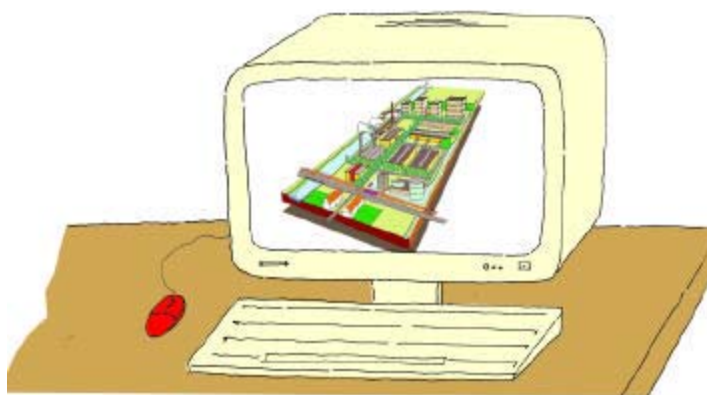
- Catering en beverage (koffie, thee en drank voor bijvoorbeeld recepties).
- Opslagfaciliteiten.
- Repro-afdeling.
- Postverzorging.
- Secretariaatsdiensten: tekstverwerking/correspondentie; telefoonservice/ boodschappendienst; mailings; archivering; vertaalservice.
- Vergaderfaciliteiten.
- Personeels-/arbeidspool.

Telematica

- Virtueel informatiepunt parkmanagement.
- Beeldtelefonie.
- Teleworking.
- Beveiliging: Door middel van een elektronisch videocircuit kan tegelijkertijd vanuit één centraal adres de bewaking en beveiliging van meerdere objecten worden uitgevoerd. Eventueel kan deze alarmcentrale ook door middel van een zogenaamde calamiteiten-schakelingsysteem de vereiste hulpdiensten, brandweer, politie, dan wel ambulance inschakelen indien zich een calamiteit voordoet.

Dienstverlening aan personeel

- Winkelvoorzieningen.
- Bank.
- Persoonlijke service (kapper, fitnessclub, stomerij).
- Kinderopvangmogelijkheden.



BIJLAGEN

Gronduitgifteprijsen regio Zwolle

Plaatsnaam	Locatie	Grondprijs in euro's per m ²
Kampen	Bedrijvenpark R50 - Zichtlocatie	102
Kampen	Bedrijvenpark R50 - Overige locaties	70-95
Zwolle	Marslanden (kleine en middelgrote bedrijven)	73
Zwolle	Hessenpoort	82
Genemuiden	De Zevenhont	60
Zwartsluis	De Kranerwaard	32-41
Hardenberg		43-64
Dronten		55-74

Juni 2002

Businessplan parkmanagement

Aanpak

In het businessplan wordt ingegaan op:

1. mission-statement op basis van de visie uit het Masterplan;
2. uitwerking geselecteerde activiteiten;
3. definitie van een basis- en pluspakket van aan te bieden voorzieningen;
4. organisatorische uitwerking;
5. kosten en dekking;
6. (juridische) verankering.

Ad 1: Mission-statement op basis van de ambitieniveaus

De geformuleerde visie op de duurzame versterking wordt vertaald in de "mission-statement" van het parkmanagement voor Haatland.

Ad 2: Uitwerking geselecteerde activiteiten

De geselecteerde activiteiten worden omgezet in concrete taken voor het parkmanagement. Per activiteit wordt aangegeven:

- wat de betekenis is van de activiteit voor het halen van het gestelde ambitieniveau;
- welke randvoorwaarden de activiteit stelt aan een verantwoorde uitvoering / exploitatie en aan de wijze van organisatie;
- of de activiteit door het parkmanagement in eigen beheer uitgevoerd zou moeten worden, dan wel uitbesteed (out-sourcing), of door de gemeente Kampen zal worden uitgevoerd.

Het onderhoud van de openbare ruimte van de locatie is thans een taak van de gemeente. De daarmee gemoeide budgetten zijn echter niet gebiedsgericht, maar sectoraal begroot. Voor het parkmanagement dient met name duidelijkheid verkregen te worden op welke wijze de inzet van gemeentelijke diensten plaats zal vinden en of een koppeling tussen het beheer van de openbare en private ruimte tot stand zal worden gebracht.

Van alle activiteiten wordt een korte beschrijving van kenmerken, kansen en knelpunten opgesteld. Daarna wordt uit de activiteiten het zogeheten basispakket en pluspakket samengesteld.

Ad 3: Basis- en pluspakket

Bij het samenstellen van de activiteitenpakketten kan aan twee niveaus gedacht worden:

- Voorzieningen, die vanuit de stuurgroep Haatland al in fase 3: beheer en parkmanagement zijn opgezet en in het parkmanagement kunnen worden in gebracht;
- Nieuw aan te bieden voorzieningen. Een overzicht van mogelijke voorzieningen is in het project Aanvullende voorzieningen beschreven.

Ad 4: Organisatorische uitwerking

Voor het parkmanagement wordt vooralsnog uitgegaan van de variant Plusniveau. In het businessplan wordt ingegaan op:

- de besturing van en de controle op de organisatie van het parkmanagement door de coöperatie;
- de verantwoordelijkheden taken en bevoegdheden van het parkmanagement apparaat;
- het apparaat / de bemensing;
- de fysiek plaats van het parkmanagement;
- huishoudelijke zaken.

Ad 5: Investerings- en exploitatieopzet

Gelijktijdig met de uitwerking van de activiteiten en de organisatie wordt ook de investerings- en exploitatieopzet opgesteld. Ingegaan wordt op:

- benodigde initiële investeringen en dekking;
- startbalans;
- startexploitatie;
- doorzicht naar exploitatieresultaat na 2 of 3 jaar;
- mogelijke dekkingsmiddelen van derden (subsidies).

Ad 6: De (juridische) verankering

De verankering van het parkmanagement gaat verder dan alleen de juridische vorm van de organisatie. Voorlopig wordt uitgegaan van de coöperatie als bestuursvorm. De verankering is van belang voor:

- bewaken van de beleidsdoelstellingen van de gemeente en de ambitieniveaus;
- in standhouden en versterken van het brede draagvlak;
- de wijze waarop flexibel op mogelijke veranderende of nieuwe ambities van de betrokkenen kan worden ingespeeld;
- de wijze waarop de kwaliteit van de gezamenlijke voorzieningen die door derden worden verstrekt kunnen worden bewaakt en zo nodig bijgestuurd;
- de wijze waarop met wijzigingen in de kosten en opbrengsten wordt omgegaan in relatie tot de beide aan te bieden pakketten.

Onderhoudskosten

Onderstaand schema biedt een handvat om de onderhoudskosten voor het basispakket in kaart te brengen.

- de eerste kolom bevat een korte beschrijving van de beheeractiviteit;
- kolommen 2 en 3 beschrijven beheeractiviteiten en kosten op dit moment en in de naaste toekomst (ongewijzigd beleid);
- de laatste kolom geeft de kosten per eenheid. Deze kolom geeft informatie over de kosten van toename van de intensiteit van het beheer met één eenheid, bijvoorbeeld één keer per jaar extra vegen, etc.

Activiteit	Huidige intensiteit	Huidige totale kosten per jaar	Kosten per eenheid per jaar
onderhoud van openbare verhardingen			
vegen	keren/jr	€/jr	€/jr
verwijderen zwerfvuil en grofvuil op openbare weg	keren/jr	€/jr	€/jr
verwijderen graffiti	keren/jr	€/jr	€/jr
onkruidbestrijding	keren/jr	€/jr	€/jr
gladheidsbestrijding	reactietijd	€/jr	€/jr
overige:	keren/jr	€/jr	€/jr
onderhoud groenvoorzieningen			
bomen en heesters, regelmatig onderhoud	keren/jr	€/jr	€/jr
bomen en heesters, ziektebestrijding en groot onderhoud	frequentie	€/jr	€/jr
grasmaaien	keren/jr	€/jr	€/jr
onderhoud van graskanten (borstelen)	keren/jr	€/jr	€/jr
groot onderhoud van grasvelden	frequentie	€/jr	€/jr
papierprikken	keren/jr	€/jr	€/jr
verwijdering zwerfvuil en grofvuil	keren/jr	€/jr	€/jr
bladverzameling	keren/jr	€/jr	€/jr
overige:	keren/jr	€/jr	€/jr

Onderhoud van de ondergrondse voorzieningen (voor zover gemeentelijk)			
regelmatig onderhoud riolering (bv inspecties)	keren/jr	€/jr	€/jr
groot onderhoud riolering	frequentie	€/jr	€/jr
overige kabels en leidingen:			
Onderhoud bewegwijzering en inrichtingselementen			
dagelijks onderhoud bewegwijzering	keren/jr	€/jr	€/jr
groot onderhoud bewegwijzering	frequentie	€/jr	€/jr
dagelijks onderhoud straatverlichting	keren/jr	€/jr	€/jr
groot onderhoud straatverlichting	frequentie	€/jr	€/jr
dagelijks onderhoud andere inrichtingselementen	keren/jr	€/jr	€/jr
groot onderhoud andere inrichtingselementen	frequentie	€/jr	€/jr
overige:	keren/jr	€/jr	€/jr
Afvalinzameling			
inzameling afvalcontainers bij bedrijven	frequentie	€/jr	€/jr
Groot onderhoud			
wegen (groot onderhoud wegen en verhardingen)	beschrijving	€/jr	€/jr
groen	beschrijving	€/jr	€/jr
riolering	beschrijving	€/jr	€/jr
TOTAAL		€/jr	€/jr

Vergelijking parkmanagement - revitalisering

De noodzaak tot revitalisering van een bedrijventerrein ontstaat in de regel:

- omdat het onderhoud van het openbare gebied niet voldoende intensief is om de kwaliteit van de bedrijfsomgeving blijvend op peil te houden;
- omdat noodzakelijke investeringen niet of niet op tijd worden uitgevoerd (voorbeelden zijn groot onderhoud of het oplossen van knelpunten in de bedrijfsomgeving die in de loop der tijd zijn ontstaan).

Dergelijke processen leiden er toe dat de kwaliteit van de bedrijfsomgeving na verloop van tijd achteruit gaat. Om de kwaliteit weer op het gewenste niveau te brengen is dan een inhaalslag nodig: revitalisering. Indien het beheer ná de revitalisering niet intensiever dan vóór de revitalisering wordt uitgevoerd, zal het bedrijventerrein na verloop van tijd opnieuw toe zijn aan een opknapbeurt.

Kosten van revitalisering

Revitalisering kan vanzelfsprekend op verschillende ambitieniveaus worden uitgevoerd. Om de gedachten te bepalen kunnen drie soorten revitalisering met verschillende reikwijdte en kostenniveaus van de maatregelen worden onderscheiden:

Kostenniveau van revitalisering

Reikwijdte maatregelen en indicatie kostenniveau	Toelichting op maatregelen
FACELIFT	<ul style="list-style-type: none">Aanpak van de kwaliteit van de openbare ruimte op enkele strategische punten
indicatie kostenniveau per m ² : Per werknemer: € 0,23 - € 0,91- € 45,=- - € 225,=	<ul style="list-style-type: none">Relatief goedkope maatregelenStimulerende en voorwaardenscheppende maatregelen (bevorderen overleg, activeren bedrijfsleven, optimaliseren juridisch en beleidskader)
OPKNAPBEURT	<ul style="list-style-type: none">Vernieuwing van openbare en particuliere ruimte op essentiële plaatsen
indicatie kostenniveau per m ² : Per werknemer: € 2,25- - € 6,80- € 455,=- - € 2.270,=	<ul style="list-style-type: none">Meer ingrijpende maatregelenStimulerende en voorwaardenscheppende maatregelen (idem hierboven, aangevuld met financiële en materiële stimulansen)
HERONTWIKKELING	<ul style="list-style-type: none">Beperkt deel van het bedrijventerrein: opnieuw inrichten van de openbare en particuliere ruimte (behelst in de regel verwerving en opnieuw uitgeven van terreindelen)
indicatie kostenniveau voor gehele bedrijventerrein per m ² : Per werknemer: € 9,10- - € 22,70,= € 2.270,=- - € 5.670,=	<ul style="list-style-type: none">Elders: opknapbeurt

Kosten van parkmanagement

De kosten van parkmanagement van een bedrijventerrein variëren, afhankelijk van de situatie van het bedrijventerrein. Bepalende factoren zijn onder andere:

- het economische (of vestigings-)profiel van het bedrijventerrein;
- de aard en de intensiteit van de uitgevoerde beheertaken;
- de oppervlakte van het bedrijventerrein;
- het aandeel van het openbare gebied in de totale oppervlakte van het bedrijventerrein.

Kosten van onderhoud van de openbare ruimte

Om de vergelijking met de kosten van revitalisering mogelijk te maken zijn voor enkele bedrijventerreinen gegevens verzameld over de kosten van het dagelijks onderhoud van de openbare ruimte. Het is relevant de kosten van revitalisering te vergelijken met de kosten van het onderhoud van de openbare ruimte. Goed beheer van de openbare ruimte is immers het belangrijkste ingrediënt om de noodzaak tot revitalisering te voorkomen.

Uit het navolgende overzicht (gebaseerd op onderzoek van BRO aan enkele gemengde bedrijventerreinen) blijkt dat de jaarlijkse kosten van het dagelijks onderhoud van het openbare gebied van een traditioneel gemengd bedrijventerreinen grofweg uitkomen op enkele kwartjes per m² per jaar. Dit kostenniveau is exclusief de kosten van forsere beheermaatregelen aan de openbare ruimte (zoals b.v. groot onderhoud en herinrichting van wegen om de bereikbaarheid over de weg op peil te houden).

Kostenniveau beheer (onderhoud openbare ruimte)

Case	Activiteiten waarvoor kosten geraamd zijn	Kosten per m ² bedrijventerrein per jaar	Idem, uitgedrukt in constante waarde
a	• Onderhoud van openbare verhardingen	€ 0,10 voor opstellen	€ 1,80
	• Onderhoud van openbare groenvoorzieningen	beheerplan € 0,16 na opstellen	€ 2,90
b	• Onderhoud van openbare verhardingen	€ 0,13 voor opstellen beheerplan	€ 2,36
c	• Onderhoud van openbare verhardingen	€ 0,27 na opstellen	€ 4,90
	• Onderhoud van openbare groenvoorzieningen	beheerplan	
	• Onderhoud van de riolering		
d	• Onderhoud van openbare verhardingen	€ 0,25 na opstellen	€ 4,55
	• Onderhoud van openbare groenvoorzieningen	beheerplan	

Om een vergelijking tussen de kosten van revitalisering en parkmanagement mogelijk te maken, is het handig de kosten van parkmanagement uit te drukken in een totaalbedrag. Je stelt je dan de vraag hoe groot het bedrag zou moeten zijn dat je éénmalig zou moeten reserveren om daaruit tot in lengte van dagen het parkmanagement te kunnen betalen. Deze bewerking, bekend uit de financiële rekenkunde, staat bekend als 'contant maken van een eindeloze stroom'.

Contante Waarde Kosten van Parkmanagement kan in formulevorm worden uitgedrukt:

$$(\text{jaarlijkse beheerkosten}) / (\text{marktrente} / 100)$$

Voorbeeld: € 0,55 per jaar bij een rentestand van 5½% leidt tot een CW (contante waarde) van € 0,55 gedeeld door 0,055. Dat is € 10,=.

Indicatie kostenniveau beheer (onderhoud openbare ruimte)

	€ per m ² per jaar	€ (CW)
Kosten onderhoud openbare ruimte <i>voor</i> beheerplan	± € 0,11	± € 2,=
Kosten onderhoud openbare ruimte <i>na</i> beheerplan	± € 0,23	± € 4,18

Uit het overzicht blijkt dat in de onderzochte gevallen de kosten van het onderhoud van de openbare ruimte *voor* het opstellen van een beheerplan lager zijn dan *na* het opstellen van een beheerplan. Zoals uit de gevallen a t/m d blijkt, zal het kostenniveau van adequaat onderhoud van de openbare ruimte op bestaande bedrijventerreinen in het algemeen lager zijn dan de kosten van revitalisering. Hierbij dient het volgende bedacht te worden:

De voorbeelden geven de indicatie dat de kosten door het opstellen van een adequaat plan voor parkmanagement leiden tot extra beheerkosten; in de onderzochte gevallen tot extra kosten van ± € 2,= per m² bedrijventerrein. Deze *extra* kosten om revitalisering te voorkomen zijn de juiste vergelijkingsgrondslag voor vergelijking met de kosten van revitalisering.

Ook al wordt een terrein goed beheerd, onverwachte investeringen zullen af en toe noodzakelijk zijn. Veranderende omstandigheden op en rond het bedrijventerrein kunnen b.v. leiden tot een investeringsnoodzaak. Over de hoogte van noodzakelijke investeringen is op voorhand geen algemeen geldende uitspraak te doen. Welke omvang zou een reservering voor investeringen kunnen hebben? Om de ordegrrootte te bepalen, zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan een verdubbeling van de bijdrage voor regelmatige onderhoudsactiviteiten.

Rekenvoorbeeld theoretische reservering voor tussentijdse investering

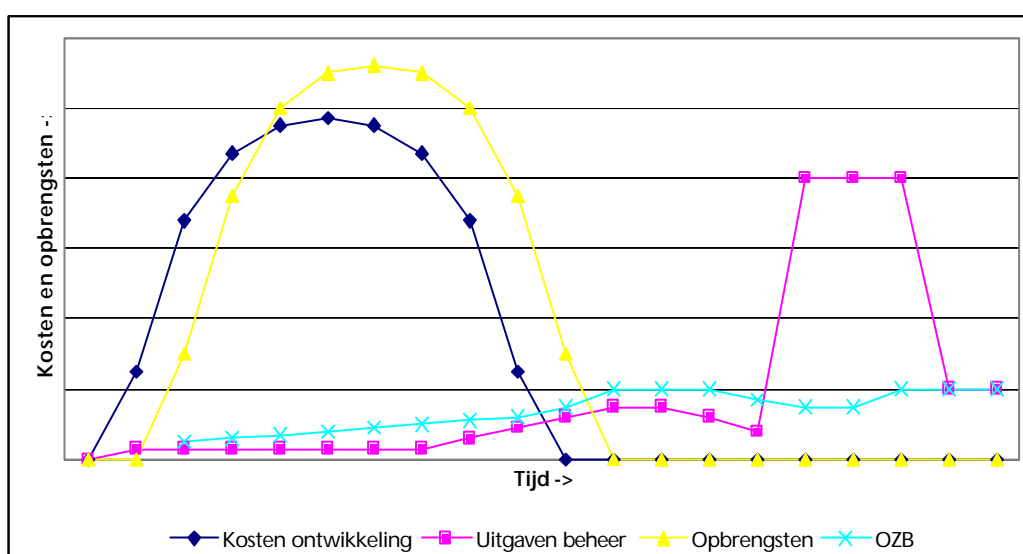
Indien we uitgaan van € 0,50 per m² per jaar als bijdrage voor onderhoud van de openbare ruimte, dan zou de totale bijdrage wellicht uitkomen op rond € 1,= per m² per jaar. Bij een rente van 5½% is de Contante Waarde van de jaarlijkse bijdragen dan ca. € 18,= per m². Bij een terrein van 30 hectare leidt dit tot een totale Contante Waarde (=gewenste reservering) van ruim 5 miljoen Euro.

Conclusie: voorkomen is beter dan genezen; parkmanagement is beter dan revitaliseren. Het is uit financiële overwegingen beter te voorkomen dat revitalisering noodzakelijk wordt (vergelijk € 2,= per m² -de extra kosten van adequaat onderhoud van de openbare ruimte- met de normaal gesproken hogere gemiddelde kosten van revitalisering).

Kosten en baten van parkmanagement

De veroudering van bedrijventerreinen is terug te voeren op het feit dat het huidige beheer van het (openbare) terrein niet voldoende intensief is om de kwaliteit van het bedrijventerrein blijvend op peil te houden. De kwaliteit van het bedrijventerrein gaat dan na verloop van tijd achteruit. Om de kwaliteit weer op het gewenste niveau te brengen is dan een inhaalslag nodig: revitalisering. De indruk bestaat dat in veel gevallen gedurende de beheerfase de gemeentelijke uitgaven voor onderhoud van bedrijventerreinen lager zijn dan de inkomsten uit het bedrijventerrein, met name uit de OZB. Daaruit blijkt dat er in beginsel mogelijkheden en extra middelen zijn.

Kostenplaatje met revitalisering



Inzicht in de kosten en baten van een bedrijventerrein bieden de mogelijkheid naar parkmanagement toe te werken. Daarbij ligt het voor de hand dat de gemeente de uitgaven voor het parkmanagement afstemt op de inkomsten uit het bedrijventerrein. Indien uit het plan blijkt dat de verwachte kosten hoger liggen dan de verwachte inkomsten uit het bedrijventerrein, dan dienen er extra middelen beschikbaar te komen.

Ook bij een nieuwe ontwikkeling zal een beheerexploitatie gemaakt moeten worden. Afhankelijk van de gewenste kwaliteit over pakweg 30 jaar is een bepaald onderhoudsniveau van de buitenruimte noodzakelijk. De kosten hiervan zijn op voorhand te ramen en terug te brengen naar een jaarlijkse opgave. De totale kosten zijn niet alleen afhankelijk van de oppervlakte van het terrein, maar vooral ook van de gewenste kwaliteit van het bedrijventerrein zoals vastgelegd in bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Voor het maken van de beheerexploitatie moet rekening gehouden worden met alle elementen zoals verhardingen, groen, verlichting en riolering. De werk-

zaamheden beslaan niet alleen het dagelijks onderhoud (bijvoorbeeld vegen), maar ook groot onderhoud (bijvoorbeeld nieuwe asfaltlaag elke 10 jaar) en vervanging (bijvoorbeeld nieuwe weg elke 30 jaar).

Naast kosten kent adequaat parkmanagement ook baten. Voor de gemeente tellen zowel de directe financiële baten als de indirecte (sociaal-economische) baten. Het bedrijfsleven kijkt vanzelfsprekend het meest naar de directe bedrijfs-economische baten, maar het heeft ook indirecte baten. Een aantal mogelijke baten van adequaat beheer wordt in het volgende schema samengevat (vet gedrukt: waar de zwaartepunten liggen):

	Overheid	Bedrijfsleven
Directe baten	<ul style="list-style-type: none"> • (op peil houden) opbrengst OZB • verkoop van (nog) niet verkochte percelen • op peil houden van de waarde nog niet verkochte grond 	<ul style="list-style-type: none"> • op peil houden van de waarde van grond en perceel (waardoor investeringsmogelijkheden blijven bestaan) • adequate afstemming van de bedrijfsomgeving op de eisen van de bedrijfsvoering (b.v. bereikbaarheid, presentatie) • goed imago pand en omgeving (locatie als marketinginstrument) • verhuisbewegingen niet/minder snel nodig • bedrijfs-economische kansen door collectieve voorzieningen en beheer milieu/ stromen
Indirecte baten	<ul style="list-style-type: none"> • positief effect op directe werkgelegenheid (op het bedrijventerrein) en indirecte werkgelegenheid (elders) • positief effect op particuliere investeringen (o.a. d.m.v. op peil blijven waarde onroerend goed van bedrijven) • positief effect op investeringsklimaat en acquisitie • efficiënt gebruik van schaarse ruimte • vasthouden van het vertrouwen van marktpartijen in de kwaliteit van het plaatselijke investeringsklimaat (positief effect op de acquisitie) • goed contact met het bedrijfsleven • voorkomen en oplossen van knelpunten in de bedrijfsomgeving • bijdrage aan milieukwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • goed contact met gemeente, andere overheden en andere bedrijven • werkomstandigheden (o.a. veiligheid, bereikbaarheid, parkeren) • bijdrage aan milieukwaliteit • imago

In het onderstaande overzicht worden de directe kosten en opbrengsten van twee grote, bestaande bedrijventerreinen tijdens de beheerfase weergegeven (onderzoek BRO). Uit deze verkenning ontstaat de indruk dat met parkmanagement de gemeentelijke inkomsten uit het bedrijventerrein hoger kunnen zijn dan de kosten. De conclusie is vanzelfsprekend voorlopig omdat het aantal onderzochte gevallen beperkt is.

Kosten en opbrengsten in de beheerfase

Kostenpost/bron van opbrengsten	Casus 1: raming € per hectare	Casus 2: raming € per hectare
KOSTENPOSTEN		
<i>beheer van het fysiek-ruimtelijke subsysteem</i>		
Beheer van wegen	1.150 + pm	2.050 + pm
Beheer van groen en water	1.050 + pm	225 + pm
Beheer van de riolering	570 + pm	pm
Andere aspecten	pm	pm
<i>beheer van het sociaal-economische subsysteem</i>		
Functioneel beheer/handhaving	pm	pm
Andere aspecten	pm	pm
<i>milieubeheer</i>		
Afvalinzameling	455	kostendekkend
Andere aspecten	pm	pm
<i>andere beheeraspecten</i>		
overleg en coördinatie	pm	225
overig	pm	pm
TOTAAL KOSTEN	3.225 + pm	2.500 + pm
OPBRENGSTEN		
OZB	7.700	7.950
overige rechten	Pm	140 + pm
leges	455 + pm	kostendekkend
overige opbrengsten	pm	pm
BRUTO OPBRENGSTEN	8.155 + pm	8.090 + pm
NETTO OPBRENGSTEN	4.930 + pm	5.590 + pm

De voorlopige conclusie is, dat er - indien kosten en opbrengsten op terreinniveau worden bekeken - met parkmanagement veelal ruimte zal zijn om het parkmanagement te intensiveren. Dit is ook wenselijk omdat voldoende intensief beheer de noodzaak tot revitalisering kan voorkomen.

Enquêteresultaten

1. Start vestiging op huidige locatie		
	Aantal	Percentage
1960-1969	10	6,9
1970-1979	9	6,3
1980-1989	36	25,0
1990-2000	50	34,7
2000-2003	24	16,7
Onbekend	15	10,4
Totaal 144 respondenten		

2. Aard werkzaamheden		
	Aantal	Percentage
Industrie	44	30,6
Bouw	24	16,7
Reparatie/handel	49	34,0
Horeca	1	0,7
Transport/communicatie	7	4,9
Zakelijke dienstverlening	7	4,9
Overige dienstverlening	2	1,4
Onbekend	10	6,9
Totaal 144 respondenten		

3. Afzetmarkt		
	Aantal	Percentage
Lokaal (Kampen)	18	12,5
Regionaal (Zwolle en omgeving)	46	31,9
Nationaal	44	30,6
Internationaal	27	18,8
Onbekend	9	6,3
Totaal 144 respondenten		

4. Totaal aantal personen in dienst		
	Aantal	Percentage
Vaste dienst	4068	75,8
Tijdelijke dienst	1300	24,2
Totaal	5368	100,0
Totaal 144 respondenten		

5. Totaal aantal personen werkzaam op locatie		
	Aantal	Percentage
Vaste dienst	2538	62,2
Tijdelijke dienst	1543	37,8
Totaal	4081	100,0
Respondenten:	144	
Totaal 144 respondenten		

6. Aantal m2 huidige perceel en pand(en)

	Oppervlakte
Totaal alle percelen	1020605
Gemiddelde perceel per bedrijf	8036
Totaal alle panden	300321
Gemiddelde pand per bedrijf	2503
Totaal 144 respondenten	

7. Huisvestingsvorm

	Aantal	Percentage
Zelfstandig kantoor	3	2,1
Zelfstandig bedrijfspand/hal	10	6,9
Zelfstandig bedrijfspand/hal in combinatie met kantoor-ruimte	86	59,7
Zelfstandig bedrijfspand/hal in combinatie met woning	18	12,5
Unit in bedrijfsverzamegebouw	6	4,2
Anders, nl	13	9,0
Onbekend	8	5,6
Totaal 144 respondenten		

8. Eigendomssituatie

	Aantal	Percentage
Gehuurd	31	21,5
In eigendom	102	70,8
Onbekend	11	7,6
Totaal 144 respondenten		

9a. Gebruik van buitenopslag

	Aantal	Percentage
Ja	82	56,9
Nee	53	36,8
Onbekend	9	6,3
Totaal 144 respondenten		

9b. Aantal m² grondoppervlakte in gebruik voor buitenopslag

	Oppervlakte
Totaal buitenopslag	175355
Gemiddelde buitenopslag per bedrijf	2307
Totaal 144 respondenten	

Wensen t.a.v. de bedrijfsvoering

10a. Knelpunten met betrekking tot huisvesting?

	Aantal	Percentage
Nee	69	47,9
Ja	64	44,4
Onbekend	11	7,6
Totaal 144 respondenten		

10b. Knelpunten met betrekking tot huisvesting?

	Aantal	Percentage
Beschikbare ruimte	30	46,9
Indeling van de bedrijfsruimte	21	35,0
Aan- en afvoer van goederen	13	20,3
Bereikbaarheid voor klanten en relaties	10	15,6
Parkeren	15	23,4
Representativiteit van het pand	9	14,1
Representativiteit van de omgeving	19	29,7
Overig	10	15,6
Totaal 64 respondenten		

11. Plannen binnen 3 jaar te investeren in huidige vestiging?

	Aan- tal	Percentage
Ja, uitbreiding en/of kwaliteitsverbetering van machine- park	23	16,0
Ja, renovatie van bedrijfspand en/of verbetering van aanzicht	18	12,5
Ja, verbetering van aanzicht van perceel	14	9,7
Ja, efficiënter inrichten/intensiever benutten bedrijfs- pand	21	14,5
Ja, efficiënter inrichten/intensiever benutten private buitenruimte	8	5,6
Nee	74	51,4
Totaal 144 respondenten		

12. Wie neemt de investeringsbeslissingen?

	Aantal	Percentage
Door de bedrijfsvoering op de locatie Haatland	106	73,6
Door een concernonderdeel elders	22	15,3
Onbekend	16	11,1
Totaal 144 respondenten		

13a. Heeft u plannen voor uitbreiding of verplaatsing van uw bedrijf

	Aantal	Percentage
Nee	88	61,1
Ja	41	28,5
Onbekend	15	10,4
Totaal 144 respondenten		

13b. Indien ja, waar heeft u daar plannen

	Aantal	Percentage
Op de huidige locatie	20	48,8
Op een andere locatie binnen de gemeentegrenzen	22	53,7
Buiten de gemeentegrenzen	0	0,0
Nog niet duidelijk	5	12,2
Totaal 41 respondenten		

Uitbreiding op-/aansluitend aan de huidige locatie

Binnen welke termijn	Aantal	Percentage
Binnen 1 jaar	6	30,0
Binnen 1 tot 3 jaar	12	60,0
Na 3 jaar	2	10,0
Totaal 20 respondenten		

15. Indien ja, waar heeft u daar plannen

	Aantal	Percentage
interne wijziging van de indeling uitbreiding op eigen terrein	4	20,0
aankoop aanliggend perceel/pand nog niet bekend	12	60,0
	5	25,0
Totaal 20 respondenten	3	15,0

Uitbreiding/verplaatsing binnen de gemeentegrenzen

Binnen welke termijn	Aantal	Percentage
Binnen 1 jaar	6	27,3
Binnen 1 tot 3 jaar na 3 jaar	12	54,5
Onbekend	2	9,1
Totaal 22 respondenten	2	9,1

17. Naar welke type locatie gaat de voorkeur uit

	Aantal	Percentage
Bedrijfsverzamegebouw	0	0,0
Woon-werklocatie	3	13,6
Kleinschalig verkavelde locatie	2	9,1
Moderne representatieve locatie	8	36,4
Locatie met showroom	4	18,2
Productiehal	2	9,1
Locatie voor activiteiten buiten	0	0,0
Nat industrieterrein	1	4,5
Transport- en distributieterrein	0	0,0
Terrein voor bedrijven met een hoge milieubelasting	0	0,0
Exclusieve locatie	1	4,5
Anders	2	9,1
Totaal 22 respondenten		

18. Voorkeur voor bedrijventerrein

	Aantal	Percentage
Haatland	6	27,3
Bedrijvenpark RW 50	15	68,2
Zuiderzeehaven	1	4,5
IJsseldijk	0	0,0
Spoorlanden	0	0,0
Zendijk	1	4,5
Totaal 22 respondenten		

19. Hoe groot moet de kavel zijn voor realisering van uw plannen

	Aantal	Percentage
500 - 1.000 m ²	3	13,6
1.000 - 2.500 m ²	7	31,8
2.500 - 5.000 m ²	4	18,2
> 5.000 m ²	7	31,8
Onbekend	1	4,5
Totaal 22 respondenten		

20. Meer dan 5.000 m², namelijk

	Aantal	Percentage	Valid Percentage
7500	1	0,7	14,3
9000	1	0,7	14,3
10000	1	0,7	14,3
12000	1	0,7	14,3
15000	1	0,7	14,3
20000	2	1,4	28,6
Totaal 7 respondenten			

Uitbreiding/verplaatsing buiten de gemeentegrenzen

21. Blijven er activiteiten over op de huidige locatie?

	Aantal	Percentage
Nee, het hele bedrijf verhuist	0	0,0
Ja	0	0,0
Geen respondenten		

Bereikbaarheid en Parkeren

24. Oordeel over de algehele bereikbaarheid in %

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
Per auto/vrachtwagen tijdens de spits	37,5	36,8	16,0	2,1	7,6
Per auto/vrachtwagen buiten de spits	58,3	28,5	4,9	0,7	7,6
Per openbaar vervoer	8,3	5,6	16,7	59,7	9,7
Per fiets	52,1	25,7	7,6	2,8	11,8
Totaal 144 respondenten					

26. Hoe vindt u (in %):

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
De bewegwijzering op het terrein	20,8	38,2	19,4	13,2	8,3
De bereikbaarheid per vrachtwagen	53,5	27,1	7,6	2,8	9,0
De bereikbaarheid per fiets	67,4	16,0	3,5	3,5	9,7
De vindbaarheid van bedrijven	18,1	39,6	22,9	10,4	9,0
De inrichting van de weg	25,0	41,0	16,7	6,9	10,4
De bereikbaarheid per ov	6,3	4,2	14,6	61,8	13,2
De parkeermogelijkheden	22,9	36,1	13,2	8,3	12,5
De uitrit van uw bedrijf	54,2	23,6	8,3	4,2	90,3
Totaal 144 respondenten					

27a. Indien aanwezig: aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens op eigen terrein

	Aantal
Totaal aantal parkeerplaatsen	348
Gemiddeld aantal parkeerplaatsen	4,6
Totaal 68 respondenten	

27b. Indien aanwezig: aantal parkeerplaatsen voor personenauto's op eigen terrein

	Aantal
Totaal aantal parkeerplaatsen	2265
Gemiddeld aantal parkeerplaatsen	17,7
Totaal 128 respondenten	

28a. Beschikt u over voldoende parkeerplaatsen?

	Aantal	Percentage
Ja	104	72,2
Nee, tekort aan parkeerplaatsen voor personenauto's	28	19,4
Nee, tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens	5	3,5
Totaal 144 respondenten		

28b. Aantal parkeerplaatsen tekort

	Aantal
personenauto's	228
vrachtwagens	20
Totaal 33 respondenten	

29. Indien tekort: Waar wordt in nood geparkeerd?

	Aantal	Percentage
Openbare weg	35	42,7
Bij de burens	35	42,7
Elders	12	14,6
Totaal 82 respondenten		

30. Ondervindt u parkeeroverlast?

	Aantal	Percentage
Nooit	71	49,3
Soms	45	31,3
Vaak	13	9,0
Altijd	4	2,8
Onbekend	11	7,6
Totaal 144 respondenten		

31. Waar laadt en lost uw bedrijf?

	Aantal	Percentage
Op eigen terrein	109	75,7
Op de openbare weg	1	0,7
Beide	23	16,0
Niet van toepassing	1	0,7
Onbekend	10	6,9
Totaal 144 respondenten		

32. Hoeveel transportbewegingen heeft uw bedrijf?

	Aantal
Totaal aantal transportbewegingen	3669
Gemiddeld aantal transportbewegingen	28,7
Totaal 128 respondenten	

Beheer, onderhoud en presentatie

33. Hoe vindt u de uitstraling(in %):

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
Bedrijventerrein	13,9	45,8	25,7	6,9	7,6
Bedrijfspercelen	11,1	46,5	27,8	6,9	7,6
Bedrijfspanden	12,5	46,5	25,7	6,9	8,3
Totaal 144 respondenten					

34. Hoe vindt u (in %):

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
Onderhoudstoestand bedrijfspanden	14,6	54,6	18,8	2,1	9,7
Onderhoudstoestand wegen	18,1	53,5	14,6	5,6	8,3
Onderhoudstoestand verhardingen	13,2	52,1	19,4	4,9	10,4
Onderhoudstoestand groenvoorzieningen	6,3	45,1	22,9	17,4	8,3
Uitstraling/presentatie buitenopslag	3,5	43,1	31,3	11,8	10,4
Gladheidsbestrijding	27,8	40,3	14,6	6,9	10,4
Vegen en verwijderen zwerfvuul	13,9	38,9	20,1	16,7	10,4
Totaal 144 respondenten					

35. Ervaart uw bedrijf de volgende zaken als een probleem (in %):

	Ja	Nee	Onbekend
Aanwezigheid van (dienst)woningen	9,0	82,3	7,6
Nabijheid van woonwijken	8,3	84,7	6,9
Buitenopslag op percelen	20,1	73,6	6,3
Opslag bedrijfsmiddelen op weg	41,7	51,4	6,9
Aanwezigheid van asbest	22,2	66,7	11,1
Aanwezigheid van zwerfvuul	52,8	40,3	6,9
Hinder door geur	28,5	64,6	6,9
Hinder door geluid	16,7	75,7	7,6
Hinder door stof	26,4	66,7	6,9
Bodem en/of grondwatervervuiling	25,7	66,0	8,3
Aanwezigheid milieubel. bedrijven	22,9	67,4	9,7
Totaal 144 respondenten			

Veiligheid

36. Hoe vindt u (in %):

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
Algehele verkeersveiligheid	23,6	47,9	11,8	9,7	6,9
Veiligheid van fietsers	15,3	38,2	22,2	16,7	7,6
Totaal 144 respondenten					

37. Hoe vindt u (in %):

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht	Onbekend
Verkeersveiligheid laden/lossen	15,3	49,3	17,4	7,6	10,4
Beveiliging van bedrijfsgebouwen	33,3	45,8	7,6	1,4	11,8
Gevoel van veiligheid overdag	43,8	36,1	5,6	6,9	7,6
Gevoel van veiligheid 's nachts	16,7	48,6	18,1	6,9	9,7
Openbare verlichting	30,6	45,1	11,1	3,5	9,7
Brandveiligheid percelen	20,8	46,5	5,6	2,8	24,3
Totaal 144 respondenten					

38. Heeft u last van criminaliteit op het bedrijventerrein?

	Aantal	Percentage
Nee	71	49,3
Ja, is één keer voorgekomen	52	36,1
Ja, regelmatig	11	7,6
Onbekend	10	6,9
Totaal 144 respondenten		

Milieuaspecten

39. Wordt er in uw bedrijf water gebruikt (buiten huishoudelijk/ sanitair gebruik)?

	Aantal	Percentage
Ja, productiewater	13	9,0
Ja, proceswater	6	4,2
Ja, water voor reiniging	30	20,8
Ja, koelwater	6	4,2
Nee	85	59,0
Onbekend	4	2,8
Totaal 144 respondenten		

40. Kunt u bij benadering aangeven hoeveel m³ water u gebruikt?

	Aantal	Percentage
0 – 100 m ³	38	26,4
101 – 500 m ³	20	13,9
501 – 1500 m ³	2	1,4
1501 – 2500 m ³	5	3,5
2501 – 5000 m ³	4	2,8
> 5001 m ³	4	2,8
Onbekend	71	49,3
Totaal 144 respondenten		

41. Heeft u aardgas nodig voor uw productieproces?

	Aantal	Percentage
Ja	24	16,7
Nee	107	74,3
Onbekend	13	9,0
Totaal 144 respondenten		

42. Kunt u bij benadering aangeven hoeveel m³ gas u verbruikt?

	Aantal	Percentage
0-1.500m ³	5,0	3,5
1.501-5.000 m ³	22,0	15,3
5.001-10.000 m ³	8,0	5,6
10.001-25.000 m ³	5,0	3,5
25.001-50.000 m ³	5,0	3,5
>50.001	6,0	4,2
Onbekend	93,0	64,6
Totaal 144 respondenten		

43. Heeft u krachtstroom nodig voor uw productieproces?

	Aantal	Percentage
Ja	84	58,3
Nee	46	31,9
Onbekend	14	9,7
Totaal 144 respondenten		

44. Kunt u bij benadering aangeven hoeveel Kwh krachtstroom u verbruikt?

	Aantal	Percentage
0 - 100.000 kWh	17	11,8
100.001 – 200.000 Kwh	8	5,6
>200.001 Kwh	9	6,3
Onbekend	110	76,4
Totaal 144 respondenten		

45. Worden er in uw bedrijf gevaarlijk stoffen gebruikt?

	Aantal	Percentage
Ja	26	18,1
Nee	105	72,9
Onbekend	13	9,0
Totaal 144 respondenten		

46. Zijn er in uw bedrijf andere voorzieningen/installaties aanwezig die voor de omgeving en het milieu gevaarlijk/schadelijk kunnen zijn?

	Aantal	Percentage
Ja	107	74,3
Nee	25	17,4
Onbekend	12	8,3
Totaal 144 respondenten		

Gezamenlijke voorzieningen

47. Neemt uw bedrijf deel aan collectieve beveiliging?	Aantal	Percentage
Ja	39	27,1
Nee	94	65,3
Onbekend	11	7,6
Totaal 144 respondenten		

48. Heeft u bedrijf interesse in:	Aantal	Percentage
Collectief onderhoud van de buitenruimte (openbaar en particulier)	17	11,8
Gezamenlijke inkoop van telefonie/ datalijnen	21	14,6
Gezamenlijke inkoop van elektriciteit	34	23,6
Anders	9	6,3
Totaal 144 respondenten		

49. Heeft uw bedrijf interesse in gezamenlijk te gebruiken faciliteiten

	Aantal	Percentage
Openbare wasstraat voor auto's/vrachtwagens	8	5,6
Afvalpunt voor motorbrandstoffen	4	2,8
Collectieve parkeervoorzieningen	5	3,5
Gezamenlijke afval-/reststoffeninzameling/verwerking	23	16,0
Gezamenlijke bestrijding/ preventie van brand en calamiteiten	19	13,2
Centrale horecafaciliteit	11	7,6
Vergader ruimten	8	5,6
Kinderopvang	11	7,6
Gezamenlijke pauzefaciliteit (horeca, sport, etc.)	9	6,3
Arbeidspool	4	2,8
Collectief vervoer voor personeel (vervoersmanagement)	1	0,7
Anders	2	1,4
Totaal 144 respondenten		

49b. Heeft uw bedrijf faciliteiten die het (tegen vergoeding) beschikbaar wil stellen voor gezamenlijk gebruik?

	Aantal	Percentage
Openbare wasstraat voor auto's/ vrachtwagens	1	0,7
Afvalpunt voor motorbrandstoffen	1	0,7
Collectieve parkeervoorzieningen	2	1,4
Gezamenlijke afval-/reststoffeninzameling/verwerking	2	1,4
Gezamenlijke bestrijding/ preventie van brand en calamiteiten	2	1,4
Centrale horecafaciliteit	1	0,7
Vergader ruimten	2	1,4
Kinderopvang	1	0,7
Gezamenlijke pauzefaciliteit (horeca, sport, etc.)	1	0,7
Arbeidspool	1	0,7
Collectief vervoer voor personeel (vervoersmanagement)	2	1,4
Anders	1	0,7
Totaal 144 respondenten		