

Integrale Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden

Behoort bij het besluit van
Burgemeester en Wethouders

d.d. 10-09-2013 nr. 2013-0309

mij bekend,
de gemeentesecretaris



TER INZAGE

30-05-2013

Gemeente Heumen



Opgesteld door:
L. Timmermans

Projectburo B.V.
Stationsweg 73 B
6711 PL Ede
0318 - 668280

In opdracht van:
Bramex Beuningen B.V.
Klok Ontwikkeling B.V.

Datum: 24 juli 2012

 Projectburo B.V.


landschap stedenbouw

Inhoud

1	Ruimtelijke visie	4
2	Gedachtewisseling / schema	34
3	Verkeersonderzoek	40
4	RO onderzoek	52
5	Programma van Eisen	58
6	Motivatatie afwijken contour bestaand stedelijk gebied	62
7	Aspecten m.b.t. concurrentie en leegstand	80
8	Omgeving	84
9	Planning	88
10	Conclusie Integrale ruimtelijke visie Sluispoort	92

1

Ruimtelijke visie

(Grounds)

Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	8
Inleiding	9
Analyse	12
Historie	13
Lierdal	15
Bagijnenhoff	17
Bedrijventerrein	19
Ruimtelijke visie	22
Uitgangspunten	23
Concept	25
Plankaart	27
Kop	28
Poort	29
Scharnier	30
Het groene hof	31
Colofon	32

Inleiding

Aanleiding

Grounds is door Bramex benaderd om een ruimtelijke visie voor het gebied Sluispoort Malden op te stellen, waarin wordt geadviseerd over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Grounds heeft in het verleden een drietal plannen voor Sluispoort Malden opgezet, welke hieronder kort worden besproken.

Variant 1: diverse voorzieningen

In de eerste rapportage van 18 december 2009 door Grounds zijn de uitgangspunten vertaald naar een concept waarin gespeeld kan worden met de zichtbaarheid en de representativiteit van functies door middel van een opgetild landschap en het uitbreiden van het bestaande Bagijnenhoff.

Variant 2: werken

Uitgangspunt voor het opstellen van deze ruimtelijke visie is het rapport 'Ontwikkeling Sluispoort Malden' d.d. 22 juli 2010. Deze variant op het stedenbouwkundig plan is concreet opgesteld voor het deel dat ten noorden van het Bagijnenhoff is gelegen en wordt beschreven in een door Grounds opgestelde rapportage d.d. 22 juli 2010. Het gedeelte ten zuiden van het Bagijnenhoff is een concept-voorstel. In het plan wordt efficiënt gebruik gemaakt van de ruimte, door bebouwinglagen te stapelen en het parkeren halfverdiept op te lossen. De bebouwing is ter hoogte van het kruispunt het hoogst en bestaat uit 3 lagen. Om de entree te markeren is een gedeelte van de bebouwing als het ware naar voren geschoven. Zo ontstaat er een poort naar het bedrijventerrein. Vanaf de Ludenlaan en de rijksweg vanaf Malden is deze eyecatcher goed zichtbaar. Het aantal lagen neemt richting het Bagijnenhoff geleidelijk af.

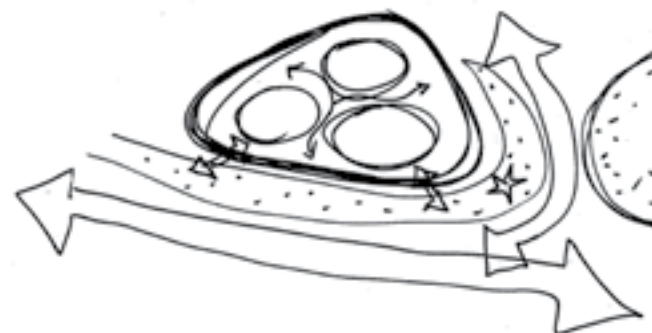
Variant 3: '3 keien onder één kap'

Deze variant is gepresenteerd op 14 juni 2011. Het plan is programmatisch enkel uitgewerkt voor de kop van Sluispoort. In het concept vormen drie functies, een tankstation, carwash en foodcorner, een geheel doordat zij tezamen geplaatst zijn onder een grote kap.

De analyses, visies en uitgangspunten uit deze voorgaande rapportages zijn in dit rapport gebundeld tot een ruimtelijke visie op Sluispoort Malden.



Variant 22 juli 2010



Concept 'drie keien onder één kap'

Locatie

De locatie, gelegen aan de rijksweg de N271 van Malden naar Molenhoek, vormt niet alleen de entree van het bedrijventerrein Sluisweg, maar bevindt zich ook aan één van de toegangswegen van het dorp Malden.

De locatie is tevens aan de rand van het Lierdal gelegen. Het Lierdal kenmerkt zich door opvallende hoogteverschillen. Deze hoogteverschillen zijn ontstaan door afgravingen.

Doel

De ontwikkeling Sluispoort markeert de entree van Malden en zet ook het bedrijventerrein Sluisweg met een nieuwe entree op de kaart. De locatie vormt een overgangsgebied tussen het bedrijventerrein Sluisweg en het Lierdal. De nieuwe uitstraling van deze tweezijdige entree benadrukt de verschillende kwaliteiten van dit overgangsgebied in plaats van het te bestempelen tot restzone zonder duidelijke identiteit zoals in de huidige situatie het geval is. Met de ontwikkeling Sluispoort sluiten we aan bij de bijzondere landschappelijke kwaliteit van het Lierdal.

Met deze ontwikkeling wordt ruimtelijk en programmatisch ingespeeld op de omliggende landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Het benut de potenties van het gebied door aan te sluiten bij de genius loci. Daarbij is een passende ruimtelijke vertaling en programmatische invulling gezocht. De ontwikkeling Sluispoort geeft een ruimtelijke impuls aan een nu rommelige en identiteitsloze plek.

Potenties

De locatie kan beschouwd worden als een entree van Malden en de entree van het bedrijventerrein Sluisweg. Dit gegeven wordt bij de huidige inrichting van de locatie genegeerd. Wij zien het als een potentie voor de ontwikkeling van de locatie Sluispoort.

Gebiedsvisie

De ontwikkeling Sluispoort speelt ook in op de gebiedsvisie Lierdal die de gemeente Heumen en de gemeente Mook en Middelaar samen hebben opgesteld (2009). In deze gebiedsvisie is voor het gebied ten noorden van de rijksweg gekozen voor een visie gericht op natuur, landschap en extensieve recreatie. Voor de rijkszone richt de visie zich vooral op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de weg en de bebouwing. Voor het gebied ten zuiden van de rijksweg kiest men voor het versterken van de huidige waarden, het agrarisch landschap en de invloedsfeer van de rivier en het kanaal.

Daarnaast sluit de ontwikkeling Sluispoort aan bij een aantal keuzes uit de visies: het landschappelijk inpassen van bebouwingsranden, het aanleggen van uitzichtpunten of verblijfsplekken en het openhouden van mogelijkheden voor een bezoekerscentrum of horeca.



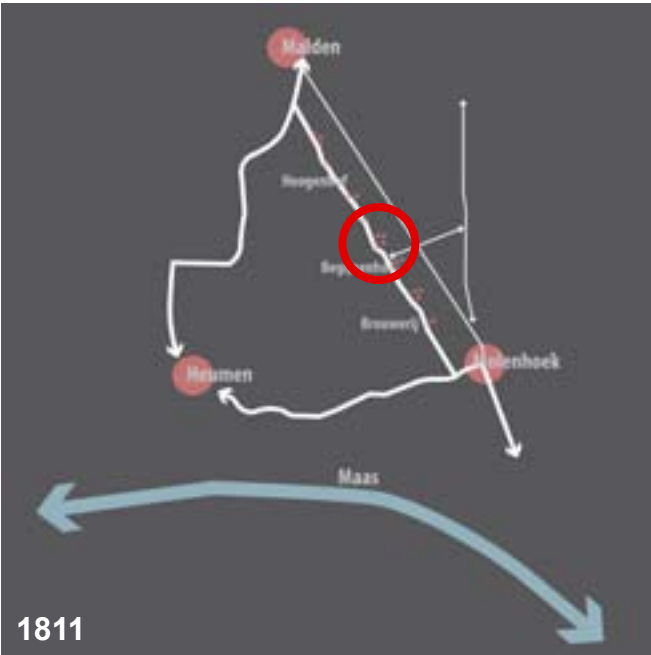
Analyse

Historie

Historische structuur

De historische structuur uit 1811 en 1910 is gedeeltelijk nog aanwezig in de huidige situatie. Malden en Molenhoek waren al verbonden met elkaar, door wat nu de rijksweg N 271 is. Parallel aan deze rijksweg is de Hoogenhofseweg gelegen die het bebouwingslint ontsloot. Gedurende de jaren is het gebied verder versnipperd door de uitbreiding van het wegennet op lokaal en regionaal niveau: zo is het Maas-Waalkanaal gegraven, zijn er dwarsverbindingen tussen de

Hoogenhofseweg en het Lierdal gelegd en is na afsluiten van de Sluisweg over het kanaal de Jan. J. Ludenlaan aangelegd. Door het aanleggen van de Ludenlaan en het bedrijventerrein Sluisweg wordt het bebouwingslint aan de Hoogenhofseweg onderbroken. Ook de zuidelijke uitbreiding van Malden zorgt ervoor dat het lint opgaat in het dorp. Het bedrijventerrein Sluisweg steekt als het ware in het bebouwingslint.



Lierdal

Landschapsstructuur

De Hoogenhofseweg is nog deels aanwezig en ligt parallel aan de huidige rijksweg. Het oude lint is herkenbaar door een afwisseling van open en besloten ruimtes die vanaf de Rijksweg waar te nemen zijn. Het bedrijventerrein Sluisweg neemt als het ware een hap uit de structuur van het oude lint. Ook de rijksweg (Ludenlaan) doorsnijdt het oude lint.

De overzijde van de rijksweg wordt gevormd door het Lierdal, dat gekenmerkt wordt door opvallende hoogteverschillen. Deze hoogteverschillen zijn ontstaan door afgravingen. Het zuidelijk deel van het bebouwingslint vormt ook in de structuurvisie van het Lierdal een groene verbinding tussen het Lierdal ten oosten van de rijksweg en het agrarische landschap ten westen ervan.



Bagijnenhoff

Monument

Grenzend aan de locatie ligt een rijksmonument, het Bagijnenhoff. Deze waardevolle bebouwing is één van de overblijfselen van het voormalige lint aan de Hoogenhofseweg tussen Malden en Molenhoek, net als de voormalige brouwerij De Raaf, met de villa Bergzicht. De kwaliteiten van het Bagijnenhoff zijn samen met de kwaliteiten van het Lierdal als uitgangspunt genomen voor de kwaliteitsverbetering van het bedrijventerrein en de Rijksweg, zoals in de gebiedsvisie voor het

Lierdal beschreven is. Het groen en de opeenvolging van open en gesloten ruimten zijn terug te vinden in de diverse stedenbouwkundige plannen en dienen terug te komen in de inrichting van de openbare ruimte. Het Bagijnenhoff dient door de voorgenomen ontwikkeling gewaardeerd te worden en zal een meer prominente plaats in nemen. Dit wordt gedaan door het Bagijnenhoff letterlijk de ruimte te geven en een zichtrelatie met het Lierdal en de Rijksweg aan te laten gaan.



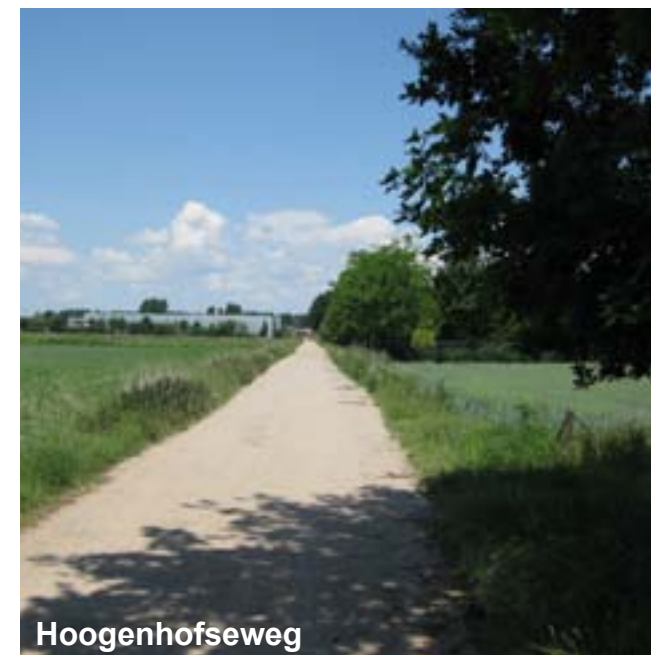
Bagijnenhoff



Bergzicht



Zicht



Hoogenhofseweg



Bagijnstraat

Bedrijventerrein

Entree

Het bedrijventerrein Sluisweg is aan een belangrijk kruispunt gelegen. Dit kruispunt vormt de zuidelijke toegangsweg van de A73 tot Malden en ontsluit tevens de dorpen Molenhoek, Mook, en Middelaar. Het huidige beeld van het bedrijventerrein is niet representatief en vormt geen visitekaartje. De ontwikkeling van Sluispoort brengt hier verandering in.

De locatie vormt een overgangsgebied tussen het bedrijventerrein Sluisweg en het Lierdal. De nieuwe uitstraling van deze tweezijdige entree dient de verschillende kwaliteiten van dit overgangsgebied te benadrukken.



Ruimtelijke visie

Uitgangspunten

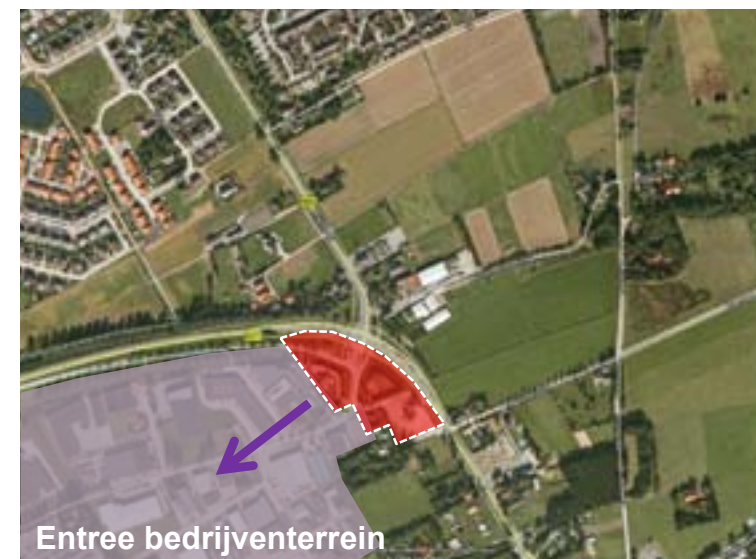
Ruimtelijk

- Creëren eyecatcher
- Markeren entree bedrijventerrein
- Beeldkwaliteit verbeteren middels hoogwaardige entree
- Waardering lint (incl. monument Bagijnenhoff)
- Aandacht voor ligging ten opzichte van het Lierdal
- Beeldkwaliteit passend bij landschappelijk karakter Lierdal
- Efficiënt inpassen van verschillende functies

Ontwerp

Het markeren van de entree wordt middels het stedenbouwkundig ontwerp verder vormgegeven. Dit geldt ook voor het creëren van een eyecatcher, waarbij de vormgeving van de gebouwen ook een belangrijke rol speelt.

De ontwikkeling Sluispoort waardeert het monument de Bagijnenhoff door deze letterlijk de ruimte te geven, zodat deze zicht houdt op het Lierdal en zichtbaar blijft vanaf de Rijksweg. Zo wordt het oude lint voor zover mogelijk in zijn waarde gelaten. De ontwikkeling ten zuiden van het Bagijnenhoff borduurt verder op de waardering van het landschappelijk lint.



Concept

Ontwikkeling Sluispoort

De ontwikkeling maakt onderdeel uit van het bestaande bedrijventerrein Sluisweg. Het stedenbouwkundig plan voorziet in de afronding van dit bedrijventerrein in noordoostelijke richting. Het gaat hier dus nadrukkelijk om het 'aanhelen' van het bestaande terrein, niet om een geheel nieuwe autonome ontwikkeling. Naast een afronding, zorgt de voorgestelde ontwikkeling ook voor een kwaliteitsverhoging van het bestaande terrein. In de eerste plaats vindt er verbetering plaats van de ruimtelijke structuur. Door het heldere ruimtelijke concept krijgen ruimtelijke onderdelen een duidelijke 'kop' en 'staart'. Hierdoor wordt het gebied 'leesbaarder'.

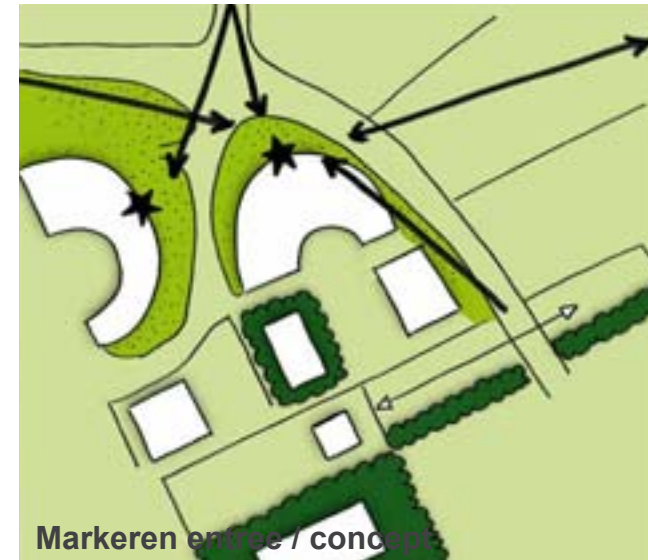
Het bedrijventerrein presenteert zich door de nieuwe bebouwing duidelijk en op een kwalitatief hoogwaardige manier aan de doorgaande weg. Het bestaande bedrijventerrein krijgt een duidelijke, representatieve entree (poort) en een zone met bedrijvigheid (strip). Daarnaast worden deze poort en strip omarmd door groen. Door kwaliteitsimpulsen op het gebied van beeldkwaliteit en duurzaamheid zal het bedrijventerrein zich beter voegen in en aansluiten op de kwaliteiten van de omliggende omgeving.



Bedrijventerrein zonder kop



Bedrijventerrein met kop



Markeren entree / concept



Poort en strip



Groene omarming

Plankaart

Zones

De ruimtelijke visie op Sluispoort Malden is schematisch weergegeven in de vorm van een viertal zones:

1. Kop
2. Poort
3. Scharnier
4. Het groene hof

Op onderstaande kaart worden deze vier zones aangeduid; in de volgende paragrafen volgt per zone een toelichting met betrekking tot de ruimtelijke inpassing, het programma en overige voorwaarden die gesteld worden.

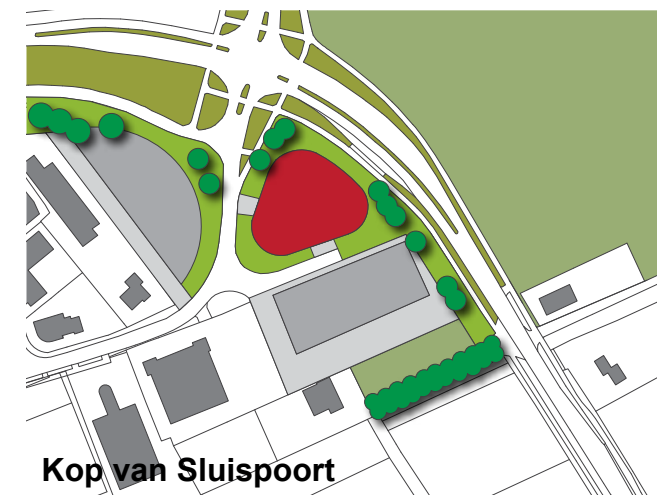
Routing

De bebouwing in zone 1 en 2 vormt de daadwerkelijke Sluispoort, de entree naar het bedrijventerrein. Zone 3 en 4 zijn ook via deze entree te bereiken. In het hiernaast afgebeelde kaartje is de gewenste ontsluiting van het toekomstige terrein aangegeven.



Plankaart

Kop - Automotive zone



Kop van Sluispoort



Representatieve architectuur



Meerdere functies onder één dak

Ruimtelijk

De Kop van Sluispoort vormt samen met de ten westen gelegen Poort (zie volgende paragraaf) de entree van Sluispoort. Deze twee bouwvlakken vormen letterlijk een toegangspoort tot het bedrijventerrein Sluisweg vanaf het kruispunt Rijksweg / Ludenlaan. De functies die worden geherbergd in de representatieve architectuur van de Kop gaan een relatie aan met het Lierdal; door zichtrelaties kunnen bebouwing en groen elkaar versterken. Het groene karakter van het Lierdal wordt niet over de Rijksweg getrokken: Sluispoort houdt zijn meer zakelijke karakter met een groenstructuur die aansluit op de bestaande structuren en het 'lint' van de Rijksweg. De bebouwing wordt 'omarmd' door groen met een wat formeler karakter dan het landschappelijke groen van het Lierdal.

Programmatisch

Onder een automotive programma vallen bijvoorbeeld een tankstation, carwash, showroom, foodcorner en andere autogerelateerde bedrijvigheid.

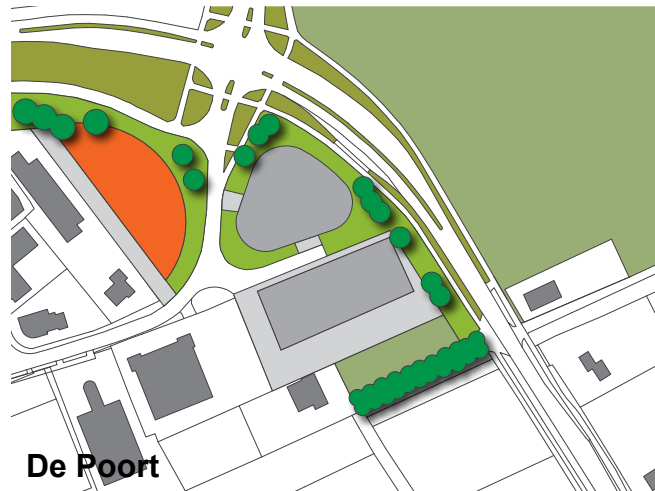
Voorwaarden

- Maximale bouwhoogte van 12 meter
- Parkeren wordt geregeld op eigen terrein



Overgang binnen / buiten

Poort - Diverse voorzieningen



Ruimtelijk

De zone met diverse voorzieningen vormt samen met de Kop letterlijk een Poort, de entree naar de achterliggende bedrijvigheid. Ook de functies in de bebouwing in deze vlek worden gehuisvest in representatieve architectuur die 'omarmd' wordt door een meer formele groene structuur.

Programmatisch

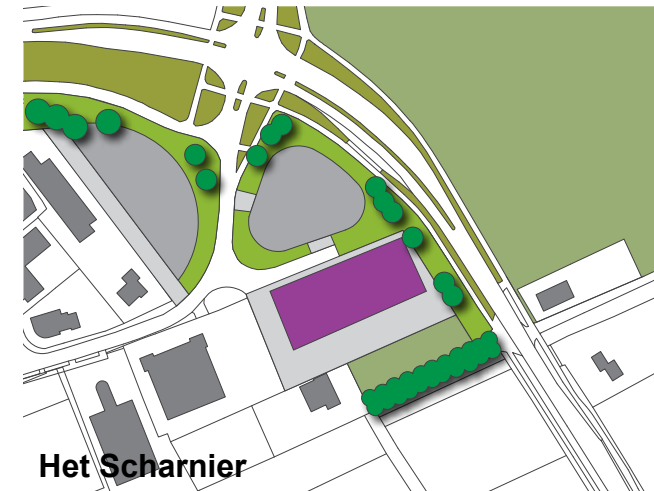
De voorzieningen kunnen bestaan uit gezondheidsgerelateerde functies, zoals bijvoorbeeld een huisartsenpost, dierenkliniek, sport of fitnesscentrum, maar ook meer commerciële voorzieningen zijn mogelijk, bijvoorbeeld een hotel, showroom, functies die gerelateerd zijn aan de de automotive zone of kantoren die ondersteunend zijn aan de overige functies.

Voorwaarden

- Maximale bouwhoogte van 12 meter
- Parkeren wordt geregeld op eigen terrein



Scharnier - Commerciële vlek



Ruimtelijk

Het Scharnier maakt zowel deel uit van de bestaande bedrijvenstrip op Sluisweg en de langs de Rijksweg gelegen lintbebouwing. Het is de schakel tussen de Poort en de bestaande strip en lintbebouwing. Het bebouwingsvolume past met zijn langzijde (west-oostelijke richting) in de ritmiek van de bestaande bebouwing op het bedrijventerrein en is met zijn kopse kant (oostzijde) gericht op de Rijksweg en het Lierdal. Door deze oriëntatie doet de Schakel recht aan beide bestaande ruimtelijke structuren.

Programmatisch

Bij de programmatische invulling van deze commerciële zone valt te denken aan perifere detailhandel, zoals bijvoorbeeld een bouwmarkt, tuincentrum, automotive gerelateerde bedrijvigheid (waaronder een carwash, auto-onderdelen/reparatie).

Voorwaarden

- Maximale bouwhoogte van 9 meter
- Minimale afstand van nieuwe bebouwing tot het Bagijnenhoff is 10 meter
- Parkeren wordt geregeld op eigen terrein en eventueel met uitloop naar het groene hof (zie voor beschrijving van deze zone de volgende paragraaf)
- Parkeren op het dak is denkbaar, mits uit het zicht (bijvoorbeeld door middel van een borstwering)

Het groene hof - Multifunctionele zone



Ruimtelijk

Het groene hof biedt onbebouwde ruimte rondom het Bagijnenhoff en respecteert daarmee dit monument door het vrije uitzicht op het Lierdal te behouden. Het karakter van deze multifunctionele open ruimte is aan te duiden als 'grijsgroen', wat inhoudt dat er (eventueel verdiept gelegen) parkeervoorzieningen mogen worden gerealiseerd in een overwegend groene setting.

Programmatisch

In dit deelgebied wordt voorzien in een vrij uitzicht vanuit het Bagijnenhoff. In het groen, kunnen ter ondersteuning van de commerciële functies uit het Scharnier parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voorwaarden

- geen bebouwing in deze zone
- groen karakter met mogelijkheden tot het realiseren van parkeerplaatsen



Colofon

Titel:

Ruimtelijke Visie - Sluispoort Malden

Datum:

5 december 2011

Status:

Definitief

Gewijzigd:

24 juli 2012

Opdrachtgever:

Bramex

Projectnummer:

P2011 - 110630

Documentnummer:

P110630_20111205_434_EFR

grounds
landschap stedenbouw

Grounds:

Hans Hofman, MA - Stedenbouwkundige
Ir. Eline Fraters - Architect

Vrijgegeven:

Th. Gieling - directeur Projectburo b.v.

© Projectburo B.V. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotoko-

2

Gedachtewisseling / schema

(03-04-2012)

Op 3 april heeft een bijeenkomst plaatsgehad op kantoor bij Oost N.V. te Arnhem. Tijdens deze bijeenkomst is door de initiatiefnemers een toelichting gepresenteerd op de ruimtelijke visie Sluispoort aan zowel vertegenwoordigers van de gemeente Heumen, de ondernemersvereniging, Provincie Gelderland als Oost N.V.

Het doel van de bijeenkomst is het verkrijgen van een eerste gezamenlijke verkenning naar positieve aspecten van het plan en mogelijke onderzoeksvragen en/of knelpunten. Deze aspecten worden uitgewerkt in uitgangspunten voor het vervolg.

Uitgangspunten

Na de presentatie van de visie heeft een ieder zijn positieve en negatieve bevindingen opgegeven. Deze zijn verzameld op de poster en worden hieronder nader toegelicht.

Positieve aspecten van de ruimtelijke visie

- Uitstraling van het plan. De algemene uitstraling van het gepresenteerde plan wordt positief beoordeeld, het geheel is goed ingepast in een groene setting en straalt ambitie en kwaliteit uit, mede in relatie tot overige bedrijventerreinen in de omgeving.
- Kansen voor extra werkgelegenheid, door nieuwe bedrijvigheid.
- Het plan past binnen het RPB (Regionaal Programma Bedrijventerreinen), de uitwerking van de Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties, vastgesteld op 30 juni 2010.
- Het plan wordt hoofdzakelijk gezien als sluitstuk op de revitalisering van het bedrijventerrein Sluisweg.
- Het plan gaat uit van functies die te combineren zijn.
- Het plan biedt potentieel voor de verbetering van de sociale veiligheid.
- Er is momenteel een unieke kans om de visie te realiseren en er bestaat de mogelijkheid om meer aandacht te besteden aan het groter geheel van het gebied inclusief het verhogen van de beeldkwaliteit.
- Wanneer deze positieve aspecten integraal worden meegenomen in de verdere uitwerking van de ruimtelijke visie zal dit de synergie van het initiatief ten goede komen en zal er sprake

zijn van een groot draagvlak, zowel bestuurlijk als maatschappelijk.

Aandachtspunten van de ruimtelijke visie

- Leegstand. Door de beoogde ontwikkeling zou er leegstand kunnen ontstaan. Zowel leegstand op het bedrijventerrein Sluisweg zelf als in de omgeving, waaronder het centrum van Malden en de overige bedrijventerreinen. In het kader van de economische uitvoerbaarheid zal leegstand op de locatie zelf niet te verwachten zijn, gezien er reeds gegadigden zijn, die graag een overeenkomst willen aangaan voor de vestiging op de locatie. Voor wat betreft de leegstand in de omgeving valt dit vooralsnog niet te verwachten en zal bij de verdere uitwerking van het plan rekening dienen te worden gehouden evenals te worden gemotiveerd hoe leegstand wordt voorkomen.
- Ontsluiting van het plangebied. Het plangebied vormt de poort richting het bedrijventerrein Sluisweg. Recentelijk is het kruispunt gereconstrueerd. Toekomstige ontwikkelingen dienen te passen in de huidige wegconfiguratie. Een nader onderzoek is hiervoor benodigd.
- Concurrentie / Samenhang met bedrijventerrein Sluisweg. De toe te voegen ontwikkeling mag niet ten koste gaan van het huidige functioneren van de omgeving, met name het bedrijventerrein Sluisweg zelf en het nabij gelegen centrum van Malden. Het ontwikkelen van een brandstofverkooppunt kan mogelijk een concurrerende werking met zich brengen. Initiatiefnemers hebben aangegeven dat er vooralsnog geen sprake is van het wegtrekken van een bestaande onderneming uit de omgeving van het plangebied. Deze motivering is van belang om bestuurlijk draagvlak te verkrijgen. Ook de invulling van de Poort (het westelijk deel van het plan) dient in samenhang met het achterliggende bedrijventerrein te worden ontwikkeld, hetgeen zich met name zal vertalen in een architectonische ontwerpogave en het toevoegen van een niet-concurrerende functie.
- Ontwerpogave / inpassing in de omgeving. Zowel het aanwezige rijksmonument Bagijnenhoff als het tegenoverliggende groene Lierdal vragen om een goede, kwalitatief hoogwaardige inpassing in de omgeving. Het betreft met name een



RUIMTELIJKE VISIE

SLUISPOORT MALDEN



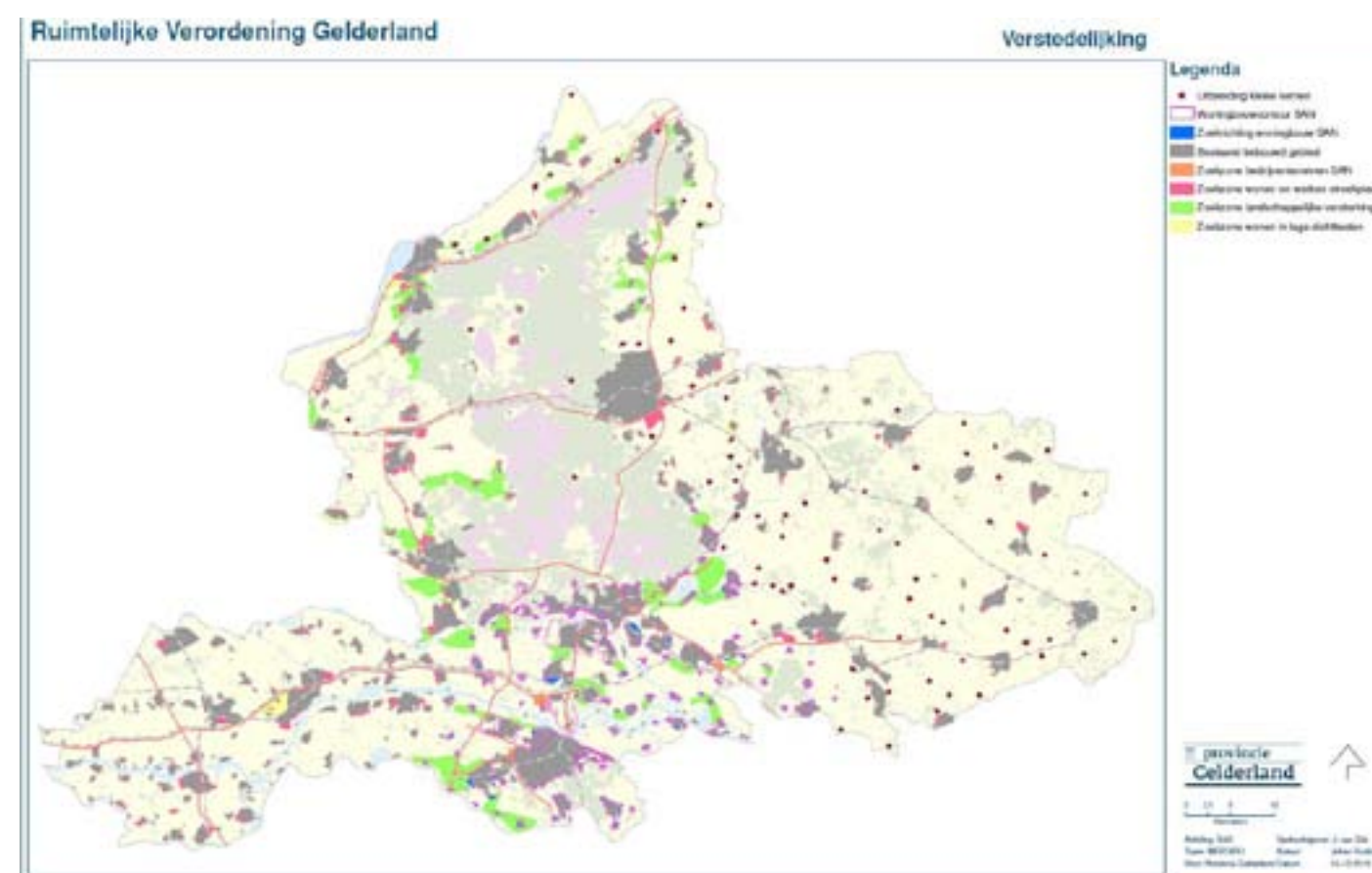
Positieve aspecten	Reactie	Onderzoek	JA / NEE
Uitstraling	↑		
Werkgelegenheid	++		
RPB = Beleidsmatig positief draagvlak	++		
Ambitie / kwaliteit / groene setting	↑		
Aansluiting revitalisering - sluitstuk Sluisweg	+		
Combineren functies	+		
Potentieel verbetering sociale veiligheid	+		
Unieke kans, meer aandacht "groter geheel" / meer beeldkwaliteit	↑		
Integraal → RANDVOORWAARDE!	Randvoorwaarde		
Aandachtspunten			
Leegstand op locatie centrum & overige bedrijventerreinen	voldoet aan economische uitvoerbaarheid uitgangspunt = voorkomende werking!	Verkeersonderzoek (scope: alleen aansluiting t.b.v. plangebied)	
Ontsluiting	Actie gem. / Prov o.l.v. PB		
Concurrentie ook brandstofverkooppunt bestaand terrein Sluisweg centrum			
Buiten bestaand stedelijk gebied	Ontheffing provincie navraag bij Wim v/d Broek (Prov)		
Massaliteit i.r.t. Lierdal	aandachtspunt bij ontwerpogave		
Functies: Hotel	geen typische centrumfunctie, geen supermarkt		
Samenhang met Sluisweg	ontwerpogave		
! → Tijd / procedure	realisatie gewaarborgd -> Randvoorwaarde		
Planologie procedure toelatingsaspect			
Zonering (milieuhinder) i.r.t. omgeving	ontwerpogave, maar niet te veel verknopen		
Niet genoeg in het groter geheel	presentatie 3D weergave / communicatie / actie Ben Braam e.a.		
Bezwaren omgeving m.n. Bagijnenhoff (dhr. Schreurs)			
Restaurant eigendom Musa Kunt • Roelofs • Bos & Kuil			

- ontwerpopgave die moet passen in het groter geheel van het gebied, die echter niet mag leiden tot een te grote verknoping. De beoogde ontwikkeling moet niet worden gezien als een toevoeging van een geheel nieuw bedrijventerrein. De ontwikkeling wordt gezien als de afronding van het bestaande bedrijventerrein. Het huidige terrein Sluisweg is 'nog niet af'. Door het hanteren van een hoogwaardige beeldkwaliteit wordt respect voor het Lierdal getoond. De ontwikkeling vormt echter geen onderdeel van het Lierdal. Bij de verdere uitwerking van het plan dient zorgvuldig te worden gecommuniceerd met de omgeving om ook hier draagvlak te verkrijgen en bezwaren te voorkomen. Functies. Het plan is momenteel nog globaal en er zijn geen duidelijke functies toegewezen. Vanuit de gemeente en de provincie wordt als randvoorwaarde gesteld dat er geen typische centrumfuncties worden toegestaan, zoals een supermarkt.
- Planologie. Onze Nederlandse planologie kent een systematiek van toelating, dat wil zeggen dat de daadwerkelijke realisatie ervan niet kan worden afgedwongen. Gemeente en provincie willen graag de daadwerkelijke realisatie gewaarborgd zien en daaraan medewerking verlenen. De realisatie van het plan binnen de geldigheidstermijn van het bestemmingsplan is een harde randvoorwaarde voor bestuurlijk draagvlak.
 - Restaurant / eigendom Musa Kunt. Onderdeel van het plan is de locatie welke momenteel in eigendom is van Musa Kunt. Hier was een Grieks restaurant gevestigd, dat is afgebrand. De eigenaar staat op het punt om vanuit haar verzekering de herbouw veilig te stellen, hiertoe zal uiterlijk vóór 1 juni 2012 een besluit worden genomen.
 - Zonering van milieuhinder. Bij de nadere uitwerking van het plangebied dient aandacht te worden besteed aan de zonering betreffende milieuhinder, zowel t.a.v. van het huidige bedrijventerrein als t.a.v. de toe te voegen bedrijvigheid in relatie tot de gevoelige (woon) bestemmingen in de omgeving.
 - Tijd / Procedures. In verband met de herbouwplannen van Musa Kunt is het zaak om nu de handen ineen te slaan en deze integrale ontwikkeling draagvlak te geven. Wanneer niet

tijdig een solide draagvlak tussen initiatiefnemers, gemeente en provincie is gesmeed zal de kans op een integrale ontwikkeling van dit plangebied verkleinen.

- Contour. Het plan ligt momenteel buiten het bestaand stedelijk gebied. Momenteel staat een herziening van de provinciale verordening op stapel, naar verwachting wordt deze medio 2012 vastgesteld. In de huidige verordening is een ontheffingstelsel opgenomen, waarbij het bevoegd gezag d.m.v. een aanvraag om ontheffing kan afwijken van hetgeen in de verordening is vastgesteld. Bij de herziening van de verordening is dit stelsel niet meer van toepassing, hetgeen betekent dat de gemeente in de toelichting van bestemmingsplannen mag afwijken.

Bij de nadere uitwerking van de ruimtelijke visie zullen de aandachtspunten moeten worden meegenomen en uiteindelijk dienen te worden omgebogen naar kansen om de integrale ontwikkeling van het plangebied te laten slagen.



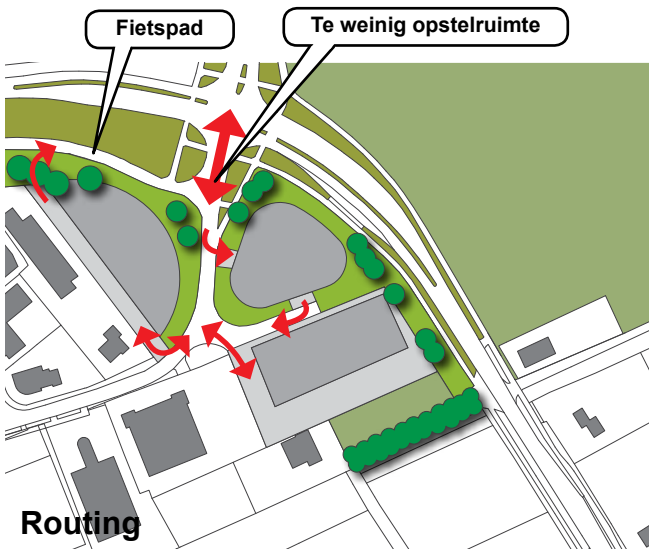
3

Verkeersonderzoek

(Projectburo B.V. / provincie Gelderland /
gemeente Heumen)

Op 10 april heeft overleg plaats gehad ten kantore van de provincie met de gemeente over de scope van het verkeersonderzoek.

De voorgestelde routing voor de ontsluiting zoals in de ruimtelijke visie is weergegeven is tijdens dit overleg besproken. Hieruit blijkt dat de ontsluiting van de “Poort” niet wenselijk is over het bestaande fietspad. Ook is er waarschijnlijk te weinig opstelruimte voor het uitwegen van de “Kop” vlak voor de kruising. Alle onderdelen van het plan zullen waarschijnlijk via de kruising met de Sluisweg ontsloten worden. De kruising Sluisweg met de J.J. Ludenlaan is



recentelijk gereconstrueerd. Vooralsnog wordt de initiatiefnemers aangegeven dat een reconstructie van de wegindeling buiten beeld is. De provincie heeft een verkeersmodel van de kruising en zal op basis van de huidige vervoersbewegingen een berekening maken, eind week 18 2012 zal dit worden verstrekt. De resultaten van de berekening maken inzichtelijk of er voldoende capaciteit op de bestaande kruising en verkeersregeling is om de vervoersbewegingen van en naar de geplande ontwikkeling te faciliteren.

Tijdens het overleg bleek ook dat de Stadsregio plannen heeft voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, waarbij mogelijk een op/ instappunt gewenst is ter hoogte van het plangebied. Uit berekeningen zou moeten blijken dat er een behoefte bestaat van circa 20 parkeerplaatsen in een transferium-achtige omgeving.

Geleverde gegevens

Verwacht wordt dat er ca. 75.000 voertuigen op jaarbasis gebruik zullen maken van deze faciliteit. Dat betekent ca. 1.500 wassingen per week. Daarbij dient van de volgende dagbezettingen te worden uitgegaan.

Maandag:	75 voertuigen
Dinsdag:	100
Woensdag:	175
Donderdag:	250
Vrijdag:	300
Zaterdag:	375
Zondag:	150

Totaal: 1.425 voertuigen per week.

Men kan er vanuit gaan dat ca. 1/3 van de wasstraatbezoekers tevens gebruik maakt van het brandstofverkooppunt om ook brandstof te gaan tanken. Wat betreft het brandstof tanken: thans is uitgegaan van ca. 22.000 voertuig bewegingen per etmaal. Dat betekent 11.000 per etmaal per richting, hiervan maakt ca. 3% gebruik van de tankmogelijkheid en komen we hiermee op ca. 330 voertuigen per dag die het tankstation aandoen. Uitgaande van een piekdag waarbij 1/3 van de voertuigen zowel gaat wassen als tanken komen we op de hiernavolgende voertuigen uit op een piekdag gecombineerd:

Piekdag wassen:	375 stuks
Gemiddeld tanken:	330 stuks
Totaal:	705 stuks (waarvan 1/3 gecombineerd gebruik wassen/tanken maakt 1380 voertuig bewegingen per etmaal).

Bij de project woning inrichter komen op piekdagen maximaal ca. 75 voertuigen x 2 komt neer op 150 voertuig bewegingen per etmaal.

Van de food corner doen buiten het tanken en wassen ca. 100 voertuigen deze faciliteit aan, hierdoor ontstaan ca. 200 extra voertuig bewegingen.

Met betrekking tot de showroom ruimte zijn de vervoersbewegingen te verwaarlozen.

Resumé:

De totale vervoersbewegingen kunnen we stellen op 1.730 voertuigen, welke van de Sluispoort gebruikmaken (komen en gaan). Stel dat tussen 8.00 en 18.00 uur 60% van het verkeer de Sluispoort aandoet. Dan is de bezetting ca. 1.000 vervoerbewegingen in 10 uur = 100 : 2 zijn 50 voertuigen per uur.

De hierboven vermelde te ontwikkelen activiteiten hebben geen verkeersaantrekkende werking van de A 73. De Sluispoort moet het hebben van het langs komende verkeer.

Resultaten quickscan verkeer

Met de quickscan is onderzocht in hoeverre er nog ruimte (capaciteit) is binnen de huidige VRI-regeling van het kruispunt N844/N271 in Malden voor de ruimtelijke ontwikkeling in de vorm van onder meer een tankstation aan de Sluisweg. De quickscan is uitgevoerd door Royal Haskoning, zie bijgevoegde notitie (referentie 9X2432.A0/N001/MVES/Nijm).

Bij de berekening is uitgegaan van de verkeerstellingen verkregen met behulp van de detectielussen bij de VRI, uit de periode tussen 25 en 31 maart 2012.

Op basis van de huidige verkeersintensiteiten blijkt dat de VRI het verkeersaanbod in de avondspits nu al niet adequaat kan verwerken. De cyclustijd bedraagt 148 seconden terwijl de norm op 120 seconden ligt. In de ochtendspits is nog wel enige ruimte met een cyclustijd tijdens het spitsuur van 98 seconden.

Met de ontwikkeling “Sluispoort”, zonder capaciteit verhogende maatregelen (in de vorm van extra en langere opstelstroken) stijgt de cyclustijd bij de huidige configuratie tijdens het avondspitsuur naar 198 seconden. Vanwege de beperkte capaciteit binnen de regeling is er geen ruimte om meer groen te geven vanaf de Sluisweg. Het gevolg is dat verkeer vanaf Sluisweg tijdens de avondspitsuur niet in één groenfase kan worden afgewikkeld en er wachtrijen ontstaan.

Dit is een onacceptabele hoge cyclustijd die leidt tot te lange wachtrijen op alle takken van het kruispunt. Het instemmen met deze ontwikkeling zonder aanpassingen van het kruispunt betekent een beperkte verkeersafwikkeling vanaf de Sluisweg.

Om meer capaciteit aan te brengen zal de gecombineerde linksaf-rechtdoor richting gesplitst moeten worden in een aparte linksafstrook. Op basis van een eerste inschatting zal de extra opstelstrook, op de Sluisweg, voor linksaf minimaal 60 meter moeten worden.

Uit een nader VRI-onderzoek zal moeten blijken wat de nieuwe kruispuntconfiguratie moet worden met deze ruimtelijke ontwikkeling om de verkeersafwikkeling op het huidige niveau te houden.

Inschatting van de kosten

De projectgroep heeft op basis van de resultaten van de quickscan, plenair een inschatting gemaakt van de kosten om de infrastructuur aan te passen. De kosten worden geschat tussen de € 50.000 en € 100.000. De provincie hanteert bij wijzigingen het principe van de initiatiefnemer/veroorzaker draagt de kosten.



Notitie

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTE & MOBILITEIT

Aan : Peter van der Dussen
Van : Marek Veselý
Datum : 9 mei 2012
Kopie :
Onze referentie : 9X2432.A0/N001/MVES/Nijm

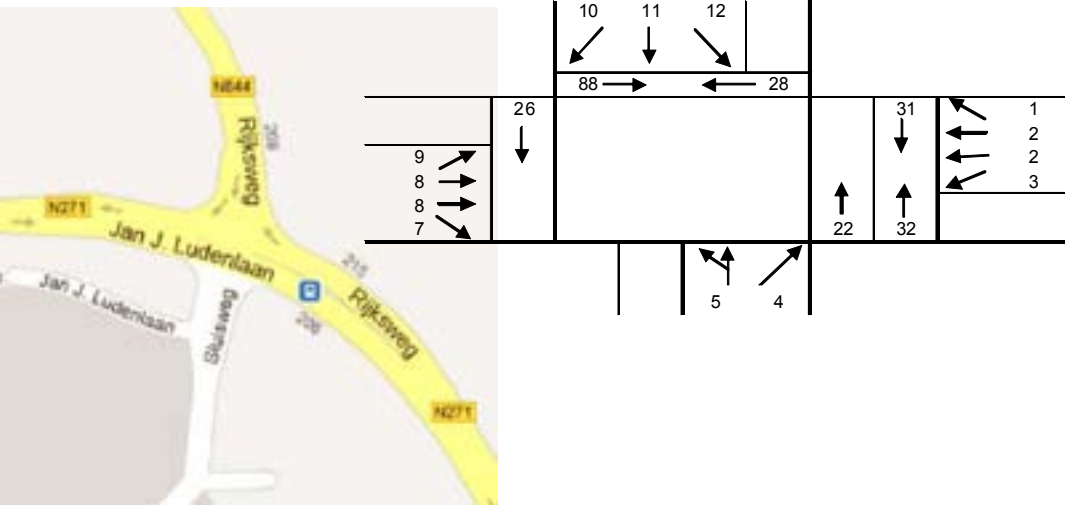
Betreft : VRI berekening op kruispunt N271 / N844

Opdrachtschrijving

Uitvoeren van een VRI-berekening om de impact van de ontwikkeling van een tankstation op de afwikkeling van de VRI in de huidige situatie te bepalen.

1. Is er nog ruimte in de VRI?
2. Is die ruimte voldoende?

Signaalgroepen kruispunt N271 / N844



Verkeersintensiteiten 2012

De verkeersintensiteiten zijn verkregen op basis van de verkeerstellingen met behulp van de detectielussen bij de VRI. Er is geteld in de periode tussen 25 en 31 maart 2012. In de onderstaande tabel staan de verkeersintensiteiten op een maatgevende werkdag voor het ochtend- en avondspitsuur weergegeven (intensiteiten in motorvoertuigen).

Signaalgroepnr.	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	totaal
Ochtendspits	387	752	9	17	37	108	515	506	494	44	207	3076
Avondspits	313	458	29	58	127	55	650	456	505	48	507	3206

Voor de COCON-berekening moeten de verkeersintensiteiten van motorvoertuigen naar personenauto-equivalenten worden omgerekend. Hierbij is uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer op provinciale wegen van 10% en op de Sluisweg van 2%.

A company of Royal Haskoning

9 mei 2012

9X2432.A0/N001/MVES/Nijm 1/7



	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	totaal
Ochtendspits	426	827	9	17	38	110	567	557	543	45	228	3366
Avondspits	344	504	30	59	130	56	715	502	556	49	558	3501

COCON-configuratie

In het aangeleverd COCON-bestand is een VRI-regeling opgenomen voor de voor de verkeersintensiteiten in 2016 op de huidige kruispuntvorm. In de onderstaande tabel staan de in de COCON-berekening gebruikte verkeersintensiteiten voor 2016 weergegeven (intensiteiten in personenauto-equivalenten).

Signaalgroepnr.	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	totaal
Ochtendspits	410	659	9	24	118	124	421	509	494	30	192	2990
Avondspits	334	506	26	46	217	61	691	325	542	54	473	3275

De verkeersintensiteiten in de bovenstaande tabel (voor 2016) hebben lagere waarden dan de intensiteiten in 2012. In de ochtendspits liggen de waarden 12% lager, in de avondspits is die 6%. De cyclustijden voor 2016 bedragen 94 seconden in de ochtendspits en 104 seconden in de avondspits.

COCON-berekening situatie 2012 zonder ontwikkeling van het tankstation

De verkeersintensiteiten van de telling uit 2012 zijn aan de geleverde COCON-configuratie van het kruispunt gekoppeld en er is een nieuwe VRI-regeling berekend. De berekeningsresultaten (fasediagram en evaluatiegegevens) staan in de bijlagen 1 en 2. De berekende cyclustijden bedragen:

- in de ochtendspits 98 seconden;
- in de avondspits 148 seconden.

De cyclustijd in de avondspits is hoger dan het maximum dat door de Provincie wordt gehanteerd. De maximum cyclustijd voor een vierarmig kruispunt dient maximaal 120 seconden te bedragen. De hoge cyclustijd wijst erop dat de huidige kruispuntvorm het verkeersaanbod in de avondspits 2012 (aanbod conform de telling) niet goed kan afwikkelen. Geconcludeerd wordt dat de bezetting van het kruispunten tegen of over de capaciteit gaat.

Verkeersgeneratie tankstation

In de onderstaande tabel staan de aannames weergegeven die voor de bepaling van de verkeersgeneratie van het tankstation tijdens het spitsuur zijn gebruikt.

Faciliteit	voertuigen		Toelichting
	per dag	per spits	
Wasstraat + tankstation	300	30	hoogste aantal op een werkdag 10 uur open, evenredige spreiding over 10 uur
Alleen tankstation	230	23	3% van 11.000 - 1/3 van wasstraatklanten 10% in het spitsuur
Project Woning Inrichter	75	7	maximale aantal op piekdagen 10 uur open, evenredige spreiding over 10 uur
Food Corner	100	10	maximale aantal op piekdagen 10 uur open, evenredige spreiding over 10 uur
Totaal	705	70	70 in en 70 uit

Op basis van deze aannames wordt berekend dat er in het spitsuur 70 voertuigen van het kruispunt naar het tankstation toe rijden en 70 voertuigen rijden van het tankstation naar het kruispunt toe. De verdeling van dat verkeer over de signaalgroepen is gebaseerd op de verdeling van het verkeer op de Sluisweg, en wordt in de onderstaande tabel weergegeven (in mvt/uur).



	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	
Ochtendspits			4	22	48	47				19		
Avondspits			15	22	48	29				25		

De totale kruispuntstromen (in pae/uur) in de situatie 2012 inclusief de ontwikkeling van het tankstation zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	totaal
Ochtendspits	426	827	13	40	87	158	567	557	543	64	228	3509
Avondspits	344	504	45	82	179	86	715	502	556	75	558	3644

COCON-berekening situatie 2012 met ontwikkeling van het tankstation

De verkeersintensiteiten 2012 inclusief de ontwikkeling van het tankstation zijn aan de COCON-configuratie van het kruispunt gekoppeld en er is een nieuwe VRI-regeling berekend. De berekeningsresultaten (fasediagram en evaluatiegegevens) staan in de bijlagen 3 en 4. De berekende cyclustijden bedragen:

- in de ochtendspits 98 seconden;
- in de avondspits 198 seconden.

De bestaande VRI-regeling heeft in de ochtendspits voldoende ruimte om de verkeersstromen gegenereerd door het tankstation te kunnen verwerken. De cyclustijd in de situatie met het tankstation is gelijk aan de cyclustijd in de situatie zonder het tankstation.

In de avondspits is de verkeersafwikkeling van de verkeersintensiteiten conform de detectielustellingen 2012 slecht. Bij de toename van het verkeer op één van de maatgevende signaalgroepen met hoge verzadigingsgraad, wordt de cyclustijd nog langer. Signaalgroep 5 is maatgevend en heeft in de situatie zonder het tankstation de verzadigingsgraad van 85%. Door de realisatie van het tankstation wordt de kans vergroot dat óf op de Sluisweg wachtrijen gaan ontstaan omdat niet al het verkeer in één groenfase kan worden afgewikkeld, óf dat overige zwaarbelaste richtingen minder ruimte voor (extra) groen krijgen. Dit houdt in dat de toekomstige verkeersstromen onvoldoende kunnen worden afgewikkeld.

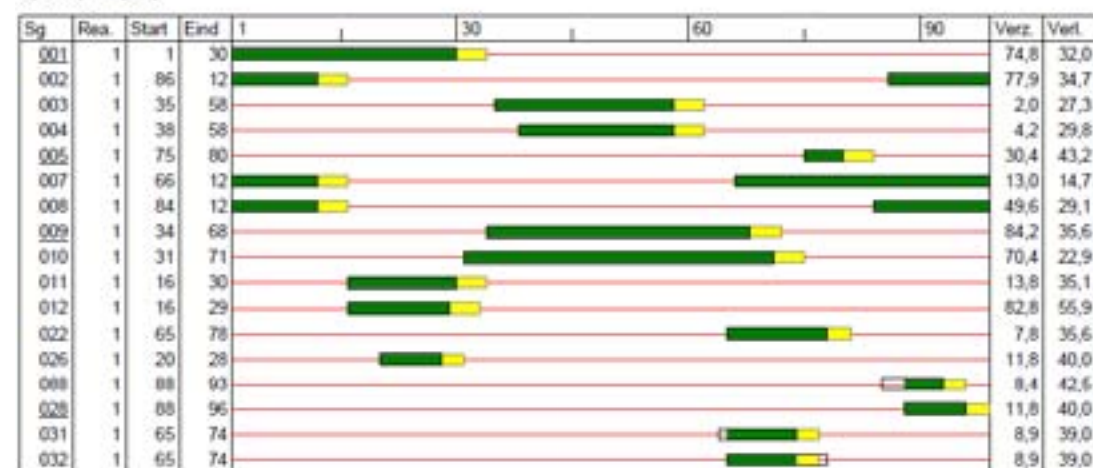


Bijlage 1: VRI regeling op basis van COCON voor situatie 2012 ochtendspits zonder tankstation

Kruispunt: N271 JJ Ludenlaan - N844 Rijksweg
Vormgevingsvariant: variant 2, tek.nr. 44A-43920
Belastingsvariant: Ochtendspits 2012
Regelingsvariant: Royal Haskoning

Fasendiagram

Cyclustijd 98 [sec]



Evaluatie gegevens

Rich-ting	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtnj	Overf. queue	Opstel. cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	426	1800	31	75	32,0	3,8	0,10	9,1	0,3	100	0	90	84
002	827	4000	26	78	34,7	8,0	0,20	18,4	0,4	200	0	156	150
003	9	1800	25	2	27,3	0,1	0,00	0,2	0,0	100	0	12	12
004	17	1800	22	4	29,8	0,1	0,00	0,4	0,0	100	0	12	12
005	38	1750	7	30	43,2	0,5	0,01	1,0	0,0	100	0	24	18
007	110	1800	46	13	14,7	0,4	0,02	1,6	0,0	100	0	30	24
008	567	4000	28	50	29,1	4,6	0,12	11,5	0,0	200	0	108	102
009	557	1800	36	84	35,6	5,5	0,14	12,5	1,3	100	4	114	108
010	543	1800	42	70	22,9	3,5	0,11	9,6	0,0	100	1	96	90
011	45	2000	16	14	35,1	0,4	0,01	1,0	0,0	100	0	24	18
012	228	1800	15	83	55,9	3,5	0,07	6,8	1,2	100	0	72	66
022	60	5000	15	8	35,6	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
026	60	5000	10	12	40,0	0,7	0,01	-	0,0	100	-	-	-
088	30	5000	7	8	42,5	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	60	5000	10	12	40,0	0,7	0,01	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	11	9	39,0	1,1	0,02	-	0,0	100	-	-	-
032	100	9999	11	9	39,0	1,1	0,02	-	0,0	100	-	-	-

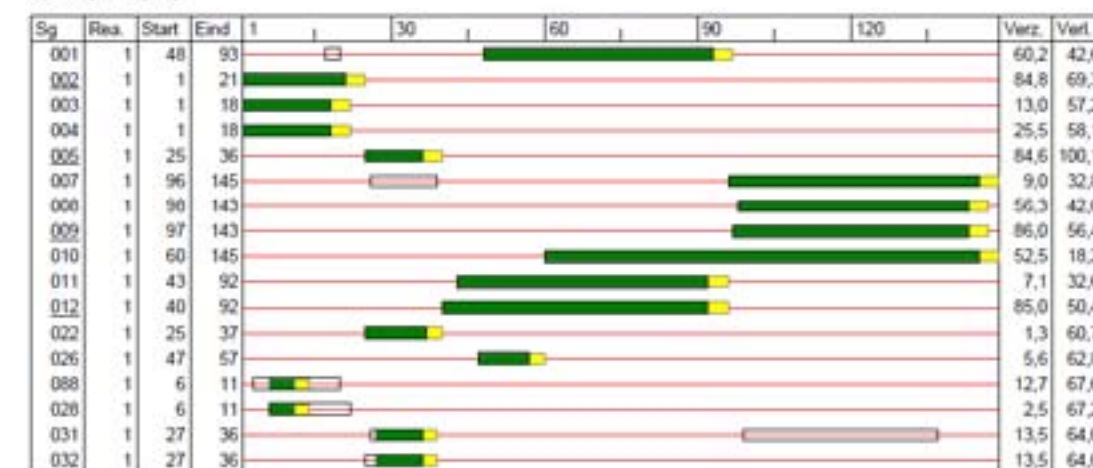


Bijlage 2: VRI regeling op basis van COCON voor situatie 2012 avondspits zonder tankstation

Kruispunt: N271 JJ Ludenlaan - N844 Rijksweg
Vormgevingsvariant: variant 2, tek.nr. 44A-43920
Belastingsvariant: Avondspits 2012
Regelingsvariant: Royal Haskoning

Fasendiagram

Cyclustijd 148 [sec]



Evaluatie gegevens

Rich-ting	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtnj	Overf. queue	Opstel. cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	344	1800	47	60	42,6	4,1	0,07	10,5	0,0	100	1	102	96
002	504	4000	22	85	69,3	9,7	0,13	19,9	1,3	200	0	168	156
003	30	1800	19	13	57,2	0,5	0,01	1,1	0,0	100	0	24	18
004	59	1800	19	26	58,1	1,0	0,01	2,1	0,0	100	0	36	30
005	130	1750	13	85	100,1	3,6	0,04	6,5	1,4	100	0	66	60
007	56	1800	51	9	32,8	0,5	0,01	1,5	0,0	100	0	30	24
008	715	4000	47	56	42,0	8,3	0,15	21,6	0,0	200	0	180	174
009	502	1800	48	86	56,4	7,9	0,13	17,7	1,5	100	15	156	144
010	556	1800	87	52	18,2	2,8	0,08	10,8	0,0	100	1	102	96
011	49	2000	51	7	32,6	0,4	0,01	1,3	0,0	100	0	24	24
012	558	1800	54	85	50,4	7,8	0,14	18,4	1,3	100	15	156	150
022	6	5000	14	1	60,7	0,1	0,00	-	0,0	100	-	-	-
026	22	5000	12	6	62,8	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
088	30	5000	7	13	67,6	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	6	5000	7	2	67,2	0,1	0,00	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	11	14	64,0	1,8	0,02	-	0,0	100	-	-	-
032	100	9999	11	14	64,0	1,8	0,02	-	0,0	100	-	-	-

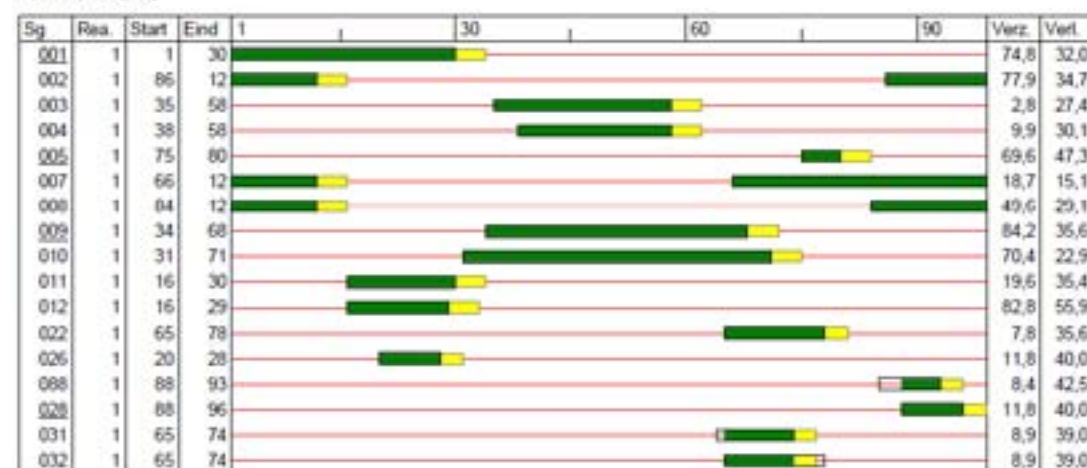


Bijlage 3: VRI regeling op basis van COCON voor situatie 2012 ochtendspits met tankstation

Kruispunt: N271 JJ Ludenlaan - N844 Rijksweg
Vormgevingsvariant: variant 2, tek.nr. 44A-43920
Belastingsvariant: Ochtendspits 2012 + tankstation
Regelingsvariant: Royal Haskoning

Fasendiagram

Cyclustijd 98 [sec]



Evaluatie gegevens

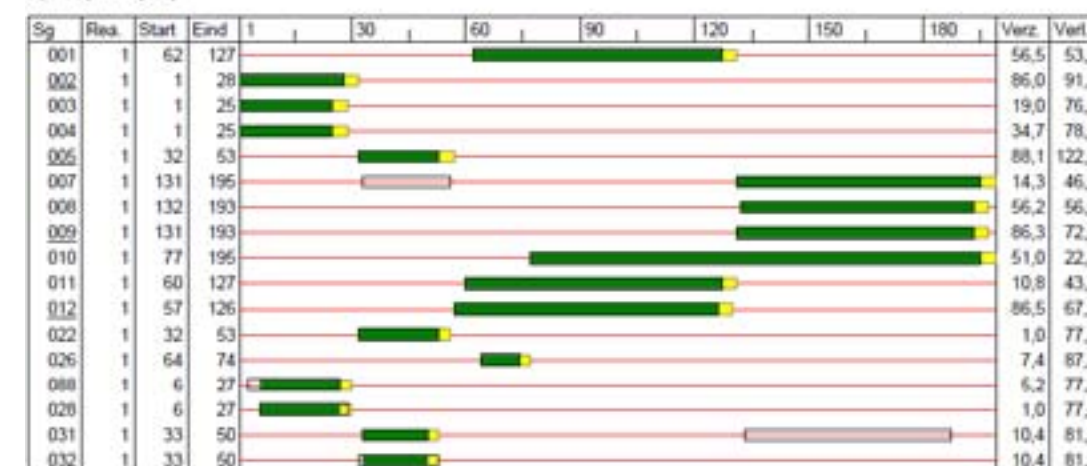
Rich-ting	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl. tijd	Delay	Gem. stops	Gem. max. wachtnj	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst. cap. P=5[%]	Benod. opst. cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	426	1800	31	75	32,0	3,8	0,10	9,1	0,3	100	0	90	84
002	827	4000	26	78	34,7	8,0	0,20	18,4	0,4	200	0	156	150
003	13	1800	25	3	27,4	0,1	0,00	0,3	0,0	100	0	12	12
004	40	1800	22	10	30,1	0,3	0,01	0,8	0,0	100	0	24	18
005	87	1750	7	70	47,3	1,1	0,02	2,3	0,1	100	0	36	30
007	158	1800	46	19	15,1	0,7	0,02	2,3	0,0	100	0	36	30
008	567	4000	28	50	29,1	4,6	0,12	11,5	0,0	200	0	108	102
009	557	1800	36	84	35,6	5,5	0,14	12,5	1,3	100	4	114	108
010	543	1800	42	70	22,9	3,5	0,11	9,6	0,0	100	1	96	90
011	64	2000	16	20	35,4	0,6	0,01	1,4	0,0	100	0	30	24
012	228	1800	15	83	55,9	3,5	0,07	6,8	1,2	100	0	72	66
022	60	5000	15	8	35,6	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
026	60	5000	10	12	40,0	0,7	0,01	-	0,0	100	-	-	-
088	30	5000	7	8	42,5	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	60	5000	10	12	40,0	0,7	0,01	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	11	9	39,0	1,1	0,02	-	0,0	100	-	-	-
032	100	9999	11	9	39,0	1,1	0,02	-	0,0	100	-	-	-

Bijlage 4: VRI regeling op basis van COCON voor situatie 2012 avondspits met tankstation

Kruispunt: N271 JJ Ludenlaan - N844 Rijksweg
Vormgevingsvariant: variant 2, tek.nr. 44A-43920
Belastingsvariant: Avondspits 2012 + tankstation
Regelingsvariant: Royal Haskoning

Fasendiagram

Cyclustijd 198 [sec]



Evaluatie gegevens

Rich-ting	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl. tijd	Delay	Gem. stops	Gem. max. wachtnj	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst. cap. P=5[%]	Benod. opst. cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	344	1800	67	56	53,6	5,1	0,07	13,6	0,0	100	4	126	114
002	504	4000	29	86	91,2	12,8	0,13	26,5	1,4	200	2	216	204
003	45	1800	26	19	76,6	1,0	0,01	2,2	0,0	100	0	36	30
004	82	1800	26	35	78,3	1,8	0,02	4,0	0,0	100	0	48	48
005	179	1750	23	88	122,6	6,1	0,05	11,2	2,1	100	1	102	96
007	86	1800	66	14	46,2	1,1	0,02	3,2	0,0	100	0	42	42
008	715	4000	63	56	56,0	11,1	0,15	29,0	0,0	200	4	234	222
009	502	1800	64	86	72,0	10,0	0,12	23,1	1,5	100	16	192	180
010	556	1800	120	51	22,2	3,4	0,08	13,9	0,0	100	4	126	120
011	75	2000	69	11	43,7	0,9	0,01	2,7	0,0	100	0	42	36
012	558	1800	71	86	67,1	10,4	0,14	24,6	1,5	100	17	198	186
022	6	5000	23	1	77,4	0,1	0,00	-	0,0	100	-	-	-
026	22	5000	12	7	87,8	0,5	0,01	-	0,0	100	-	-	-
088	30	5000	23	5	77,8	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	6	5000	23	1	77,4	0,1	0,00	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	19	10	81,7	2,3	0,02	-	0,0	100	-	-	-
032	100	9999	19	10	81,7	2,3	0,02	-	0,0	100	-	-	-

4

RO onderzoek

(Projectburo B.V. / provincie Gelderland)

Provinciale verordening

Strikt gezien is de herziening van de provinciale verordening nog niet vastgesteld. Op basis daarvan dient een ontheffing te worden aangevraagd om af te wijken van de verordening in casu uitbreiding van het bestaand stedelijk gebied. Deze procedure heeft een doorlooptijd van 8 weken waarmee het reëel gezien niet haalbaar is om voor de vaststelling van de herziende verordening een ontheffing te verkrijgen. In gesprek met de provincie (dhr. W. van den Broek) is dat bevestigd.

De verordening biedt het gemeentebestuur de mogelijkheid om van de regeling in de verordening af te wijken ten behoeve van het bouwen buiten bestaand stedelijk gebied, buiten de woningbouwcontour, de zoekrichting woningbouw van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, buiten de zoekzones bedrijventerreinen van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en buiten de zoekzones wonen en werken.

De verordening biedt de omgeving mogelijkheden om beroep aan te tekenen wanneer ontwikkelingen plaats vinden buiten de contour van het bestaand stedelijk gebied en de vastgelegde zones.

Hoe nu verder: Wanneer alle partijen voldoende draagvlak vinden voor de geplande integrale ontwikkeling kan middels het in procedure brengen van een nieuw bestemmingsplan gemotiveerd worden afgeweken van de provinciale verordening. De gemeente (of initiatiefnemers) dient te motiveren aan de hand van ruimtelijke kwaliteitseisen waarom de ontwikkeling gewenst is. De motivatie dient aan te tonen dat de voorziene ontwikkeling elders niet past en er sprake is van een kwaliteitsverbetering. Uitgangspunt hierbij is dat functies in relatie moeten staan met de betreffende omgeving (bedrijventerrein, binnen stedelijk gebied of buitengebied) of anders gezegd thuishoren of passen in het betreffende ruimtelijke gebied.

Het vooroverleg is van cruciaal belang om te voorkomen dat de provincie in het kader van de bestemmingsplanprocedure een zienswijze en/of aanwijzing geeft.

Tijdens het overleg van 24 april 2012 heeft de provincie te kennen gegeven dat het RPB (Regionaal Programma Bedrijventerreinen) niet geheel gelijk loopt met het spoor van de verordening. Hetgeen een juridisch hiaat oplevert.

RPB

Het plangebied van het project 'Sluispoort' maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Heumen. Het plangebied is in het kader van de Regionale afspraken programmering bedrijventerreinen (RPB) aangewezen als zoeklocatie.

Regionale afspraken programmering bedrijventerreinen (RPB)
In juni 2010 is door de Provinciale Staten van Gelderland de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties vastgesteld. De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft op grond van de concept structuurvisie het EPO (Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument van 2009) opgesteld en nu is dit verder uitgewerkt in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Het RPB is een bestuurlijk document en bevat regionale afspraken over regionale programmering van bedrijventerreinen.

Het RPB is een belangrijk document voor de uitvoering van het provinciale bedrijventerreinenbeleid en de planning en programmering van bedrijventerreinen. Het RPB is echter geen statisch document. Jaarlijks zal er bestuurlijk overleg met de Gelderse regio's worden gevoerd waarin de stand van zaken met betrekking tot de afspraken in het RPB worden geagendeerd. Daarbij speelt monitoring van de feitelijke ontwikkelingen (feitelijke uitgifte, het beschikbare aanbod en de vraag) een belangrijke rol. Afhankelijk van feitelijke ontwikkelingen worden de afspraken uit het RPB bijgesteld of aangescherpt.

In het kader van het EPO zijn in 2009 afspraken gemaakt om overaanbod te voorkomen. Op grond van het overleg in de subregio's zijn de exploitaties van de bestaande uitgifbare terreinen en de geplande terreinen nu opnieuw beoordeeld en aangepast.

Er wordt voor het bepalen van het aanbod onderscheid gemaakt naar:

- regionale- en lokale bedrijventerreinen;

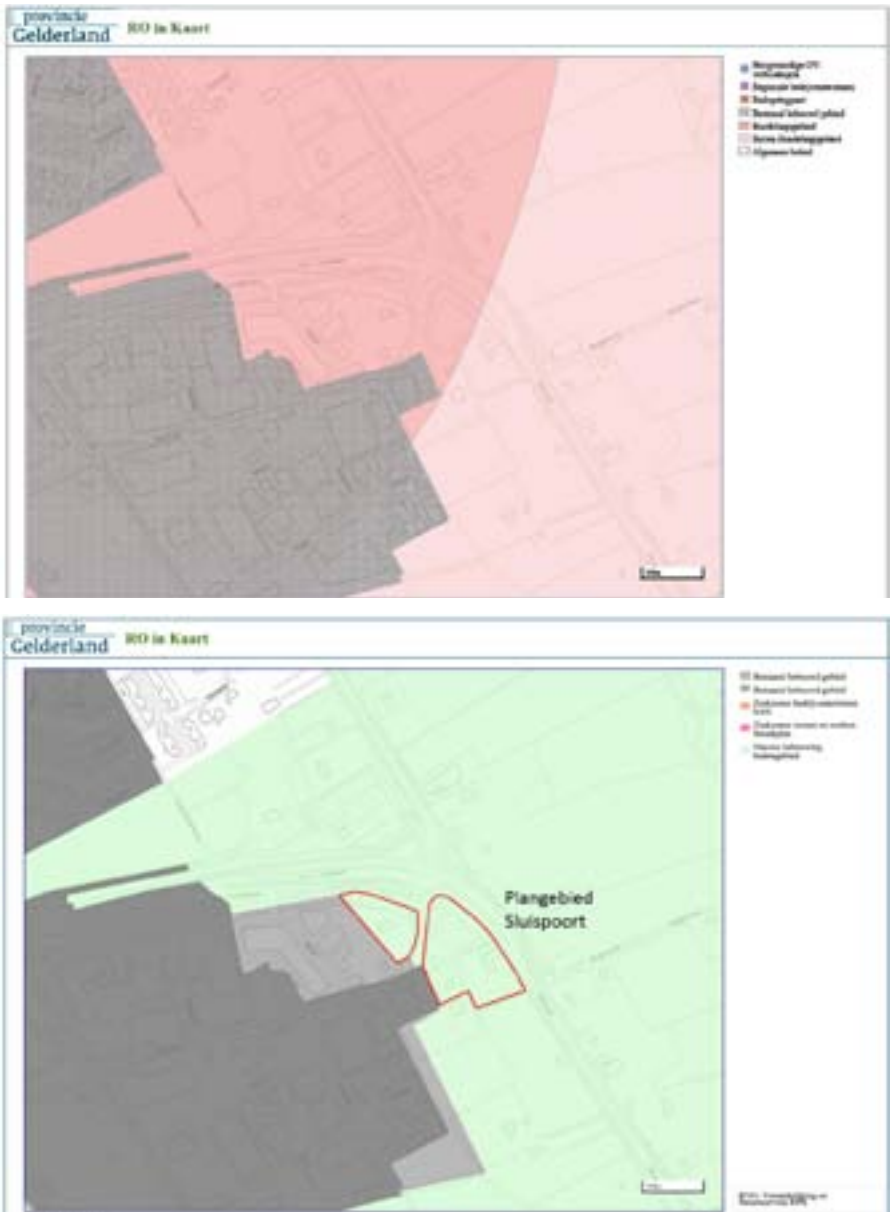
- bestaande bedrijventerreinen, die uitgifbaar zijn;
- geplande bedrijventerreinen die per 1 april 2010 nog niet uitgifbaar zijn doordat bijvoorbeeld het bestemmingsplan nog niet is vastgesteld.

Het in EPO gedefinieerde aanbod bestaat uit de uitgifbare bedrijventerreinen, de plannen die worden ontwikkeld en de plannen die "doorgaan". Afweging status plannen doorgaan en on-hold.
Op grond van criteria is bepaald of plannen de status doorgaan of on-hold hebben gekregen. De criteria betreffen:

1. Vraag-aanbod situatie in subregio; is er voldoende vraag op grond van het RPB;
2. Wordt de SER-ladder toegepast op subregio niveau;

3. Grondposities: heeft de gemeente c.q. private ontwikkelaar al veel gronden verworven;
4. Stand van zaken van de planvorming;
5. (Sub)regionaal belang;
6. Lokaal passend: past het bedrijventerrein qua beoogde doelgroep en kavelomvang;
7. Segmentering: is sprake van de juiste doelgroep op de juiste plaats.

Op grond van deze criteria is binnen het RPB bepaald dat het plan Sluispoort kan worden voortgezet. Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft het RPB per 15 mei 2012, waarin het plan Sluispoort is opgenomen, vastgesteld.



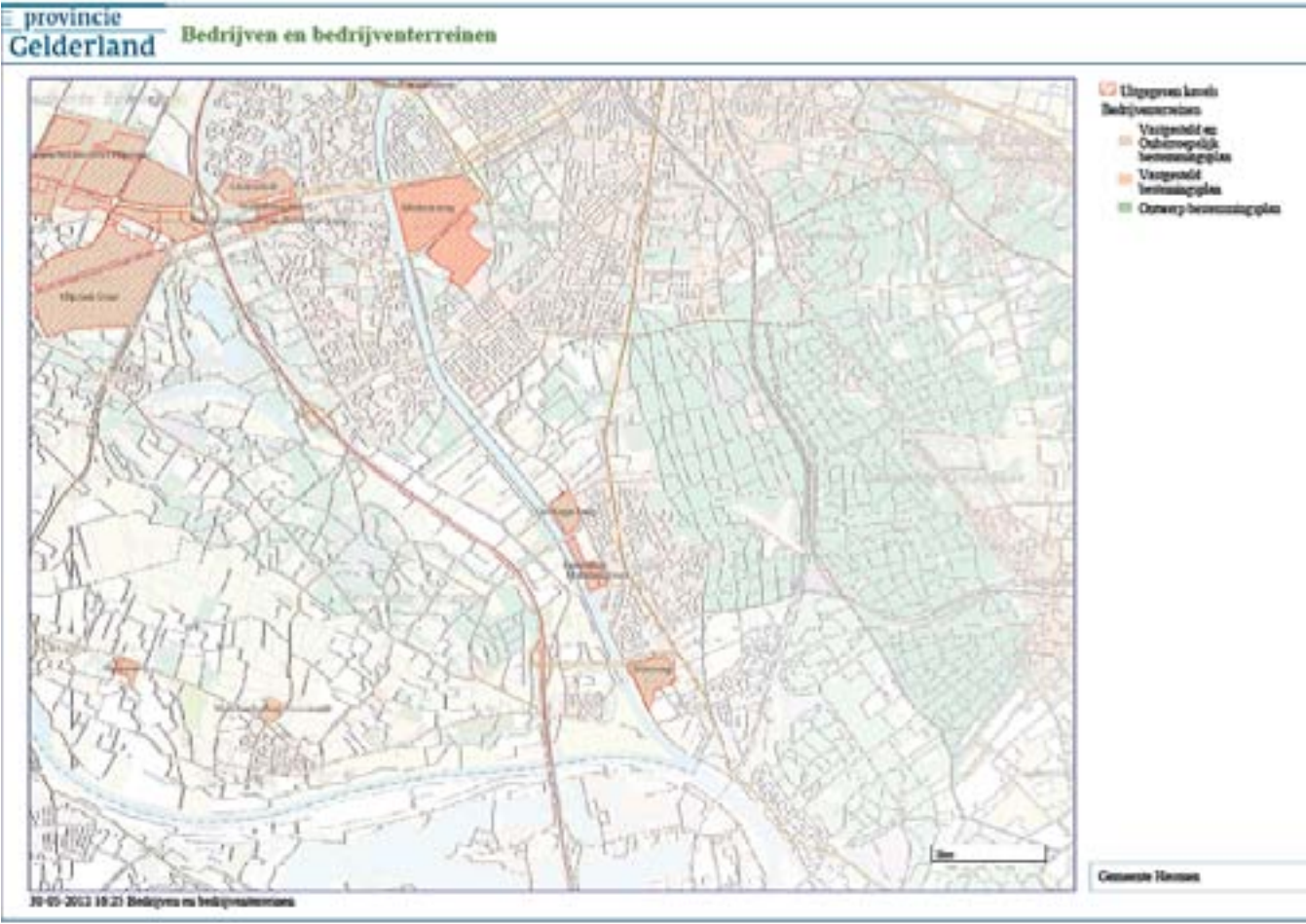
Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties

In juni 2010 hebben Provinciale Staten de nieuwe structuurvisie vastgesteld. Hierin staat dat er eerst optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande bedrijventerreinen voordat er nieuwe worden ontwikkeld. In 2010 was het niet meer mogelijk om dit beleid in de RVG op te nemen en daarom gebeurt dat nu. De structuurvisie is een aanpassing van het beleid voor bedrijventerreinen van het in 2005 vastgestelde streekplan Gelderland.

Uitgangspunt van het nieuwe beleid is dat er eerst optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande bedrijventerreinen voordat er nieuwe worden ontwikkeld. Voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft beleidsuitgangspunt, maar overschot aan bedrijventerrein moet worden voorkomen. Verder vraagt de provincie Gelderland aan de gemeenten om extra aandacht te besteden aan kwalitatieve aspecten, zoals een goede ruimtelijke inpassing, een zorgvuldige vormgeving en een zo laag mogelijke milieubelasting. De provincie Gelderland investeert de komende jaren in:

- het herstructureren van verouderde terreinen
- zorgvuldige regionale planning bij de aanleg van nieuwe terreinen
- hogere kwaliteit, zodat de faciliteiten modern zijn en bedrijventerreinen langer meegaan
- het combineren van bedrijvigheid en andere functies, zoals wonen en groen.

De ontwikkeling van Sluispoort Malden wordt gezien als onderdeel van de revitalisering van het bestaande bedrijventerrein Sluisweg.



5

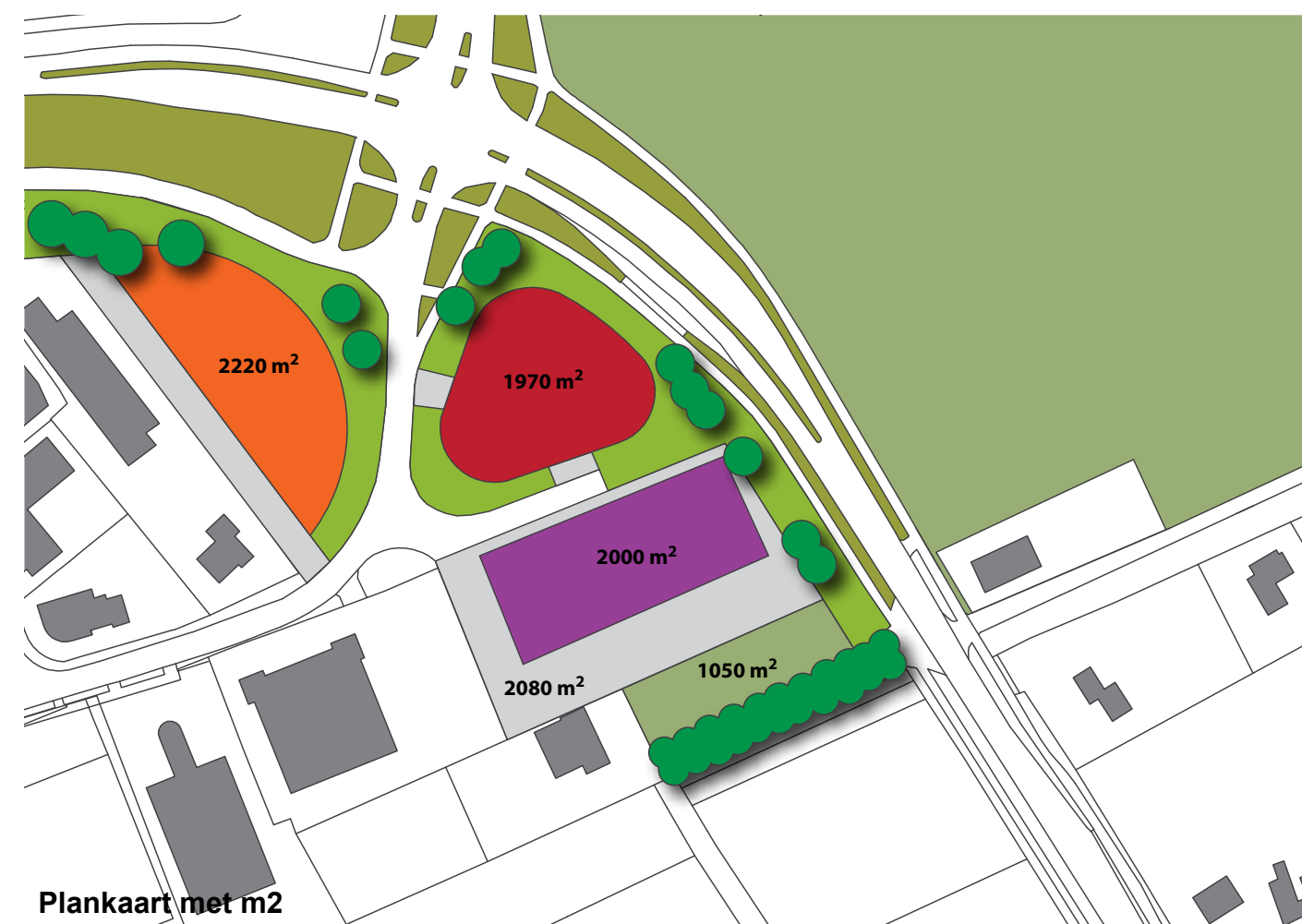
Programma van Eisen

(Projectburo B.V.)

Voor het plangebied is momenteel voorzien in de volgende invulling van functies:

- Deelgebied 'Poort': Showroomvoorziening voor een woning- en project inrichter;
- Deelgebied 'Kop': Automotive waaronder bemand brandstoffenverkooppunt met foodcorner en/of (moderne) wasstraat;
- Deelgebied 'Scharnier': Automotive waaronder showroom en/of moderne wasstraat en/of reparatie/onderdelen bedrijvigheid gerelateerd aan auto's / perifere detailhandel;
- Deelgebied 'Groene Hof': flexibele functie, onbebouwd, mogelijk parkeren.
- Optioneel: Transferium voor hoogwaardig vervoersopstappunt, bestaande uit een twintigtal parkeerplaatsen – oppervlak 300 m². Deze functie invulling biedt kansen om samen met de voorziene 'Automotive' functie, beide ontwikkelingen wederzijds te versterken en economisch nog draagkrachtiger te maken.
- Bouwenvelopen: Voor de verschillende deelgebieden is een bouwenvelop gedefinieerd. Deze geeft het maximaal te bebouwen oppervlak binnen het bouwvlak aan in combinatie met de maximale hoogte. Hiermee wordt aangegeven wat het maximale volume is dat men binnen de verschillende deelgebieden kan verwachten.
- Deelgebied 'Poort': oppervlak bouwvlak: 2.220 m² (te bebouwen: maximaal 65%, maximale hoogte: 10 m1);
- Deelgebied 'Kop': oppervlak bouwvlak: 1.970 m² (te bouwen: maximaal 65%, maximale hoogte: 10 m1);
- Deelgebied 'Scharnier': oppervlak bouwvlak: 2.000 m² (te bebouwen: maximaal 100%, maximale hoogte: 8 m1), onbebouwd: 2.080 m² (te bebouwen: 0%);
- Deelgebied 'Groene Hof': oppervlak: 2.080 m² (te bebouwen: 0%)
- Beeldkwaliteitplan: Om het in de Ruimtelijke visie Sluispoort geponeerde ambitieniveau m.b.t. beeldkwaliteit te waarborgen, zal er een afzonderlijk beeldkwaliteitplan worden opgesteld. Hierin zal een zelfstandig beeldkwaliteitplan worden opgesteld, waarin zowel voor het plangebied als totaal als voor de deelgebieden afzonderlijk criteria t.a.v. de gewenste beeldkwaliteit worden opgesteld. Dit betreft

zowel de stedenbouwkundige aspecten als aspecten m.b.t. architectuur en inrichting van de buitenruimte. Het betreft hier een zelfstandig document dat samen met het bestemmingsplan door het college zal worden vastgesteld. Het stuk zal als inspiratiestuk dienen voor de te selecteren architecten, als communicatiestuk t.b.v. de afstemming met de omgeving en als toetsingsdocument voor Welstand.



6

Motivatie afwijken contour bestaand stedelijk gebied

(Projectburo B.V. / gemeente Heumen)

Nader onderzoek naar aanleiding van het overleg d.d 23 april 2012

In dit hoofdstuk is een motivatie opgenomen in het kader van het afwijken van de contour bestaand stedelijk gebied, zoals deze geldt op grond van de provinciale verordening. In de motivatie komen twee aspecten aan bod, namelijk een studie naar alternatieve locaties in de directe regio en de wijze waarop met de ontwikkeling wordt bijgedragen een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

1. Redelijkerwijs geen gelijkwaardig alternatief

Deelgebieden

In de Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden wordt een aantal deelgebieden onderscheiden, te weten:

- **Deelgebied De Kop**

Beoogd programma: "Automotive"

Het handelt hier om een combinatie van functies binnen het thema 'Automotive', waaronder een bemand brandstofverkoopspunt met foodcorner en/of (moderne) wasstraat, het totale oppervlak van het bouwvlak is een kleine 2.000 m2.

- **Deelgebied De Poort**

Beoogd programma: Showroom woon- en projectinrichter

Het gaat hier om een bedrijf voor woon- en projectinrichting met een bedrijfsoppervlak van ca. 1.000 m2. Daarnaast is sprake van een vergelijkbaar oppervlak aan buitenruimte voor parkeren en overige functies.

- **Deelgebied Het Scharnier**

Beoogd programma: 'Automotive'- gerelateerd

Het gaat hier om een terrein met een bouwvlak van maximaal 2.000 m2 met programma dat is gerelateerd aan het Automotive-programmma op het naastgelegen deelgebied 'De Kop'. Men

kan hierbij denken aan een moderne wasstraat showroom en/of en/of bedrijvigheid gerelateerd aan auto's zoals reparatie/onderdelen etc.

Gezien de aard van de bij een wasstraat behorende bebouwing zal het te bebouwen oppervlak naar verwachting veel kleiner zijn. Naast het bouwvlak bestaat het terrein uit een niet te bebouwen oppervlak van ca. 2000 m2. Dit zal worden gebruikt voor de benodigde infrastructuur, parkeren en de groene inrichting van het terrein.

- **Deelgebied De Groene Hof**

Beoogd programma: flexibel terrein, overloop parkeren deelgebied Het Scharnier, kleinschalig transferium.

Functioneel kan dit terrein op flexibele wijze worden ingezet. Voorbeelden zijn een overloop voor parkeren, behorende bij de naastgelegen functie ('t Scharnier), of een kleinschalig transferium.



Afbeelding 1: Plankaart Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden met oppervlakken bouwvlakken

Integrale ontwikkeling

Om een goede afweging te kunnen maken, is gekeken of er redelijkerwijs een goed alternatief is te bedenken binnen de in de Ruimtelijke Verordening Provincie Gelderland onder 2.2 vernoemde locaties. De meerwaarde van de voorziene integrale

ontwikkeling ligt met name in de onderlinge relaties tussen de deelgebieden en hun functies. Hierdoor ontstaan kansen voor synergie-effecten. Door de bundeling van functies kunnen mogelijke negatieve aspecten, bijvoorbeeld de verkeersaantrekkende werking, door dubbelgebruik tot een minimum worden beperkt. Een ander belangrijk winstpunt van een integrale ontwikkeling is de structurele verbetering van de ruimtelijke structuur van het gebied. Bij een gedeeltelijke ontwikkeling bestaat de kans dat het huidige fragmentarische karakter in stand blijft. De gemeente Heumen hecht dan ook grote waarde aan een integrale ontwikkeling van het gehele terrein. Ondanks de uitgesproken voorkeur voor en noodzaak van een integrale ontwikkeling, is naast de inpasbaarheid van het totaal ook gekeken naar de mogelijkheden van inpassing van de separate functies.

Sluisweg

Revitalisering

De ontwikkeling van Sluispoort Malden wordt gezien als onderdeel van de revitalisering van het bestaande bedrijventerrein Sluisweg. Het bestaande bedrijventerrein is 'nog niet af'. De ontwikkeling van Sluispoort zorgt voor een goede afronding van het bestaande bedrijventerrein. Sluisweg krijgt hierdoor een aantrekkelijke entree met een kwalitatief hoogwaardige beeldkwaliteit. Dit zal de zichtbaarheid en presentatie van het bedrijventerrein verhogen en daarmee een kwaliteitsimpuls geven aan het gehele terrein. Ook deze meerwaarde van de beoogde ontwikkeling is meegenomen bij de afweging van mogelijke alternatieven.

Ontsluiting

Het bedrijventerrein Sluisweg wordt gekenmerkt door goede ontsluitingsmogelijkheden. Dit maakt het terrein geschikt voor bedrijvigheid met een verkeersaantrekkende werking en zwaar vrachtverkeer. Als gevolg daarvan is het terrein vooral geschikt voor bedrijven met een grote omvang en bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. De vestiging van kantoren is op het bedrijventerrein Sluisweg dan ook niet toegestaan. Op het bedrijventerrein Sluisweg kan momenteel geen plek worden geboden aan lichte categorieën bedrijvigheid en kleinere bedrijven met kantoren.

In het geval van het plangebied 'Sluispoort', de 'kop' van Sluisweg, is sprake van een knooppunt. Het plangebied is in meerdere richtingen en op meerdere schaalniveaus aan een knooppunt van wegen gekoppeld. Daarnaast is de locatie ook met het openbaar vervoer (bus) goed te bereiken. Stadsregio en gemeente denken daarnaast na over de realisatie van een transferium van een beperkte omvang (enkele parkeerplaatsen) in de nabijheid van of in combinatie met de ontwikkeling van het plangebied.

Bereikbaarheid

Het belang van een goede bereikbaarheid kent meerdere positieve aspecten. Op de eerste plaats hebben de beoogde functies een zeer goede bereikbaarheid nodig om economisch levensvatbaar te zijn, hiermee doelend op voldoende potentiële klandizie in kwantitatieve zin door langskomend verkeer. Op de beoogde locatie Sluispoort liften de functies in grote mate mee op de bestaande verkeersstromen en -intensiteiten. Hierdoor wordt met een minimale investering een maximaal effect bereikt. Deze investering doelt niet alleen op de financiële investeringen die op een andere locatie nodig zijn om de zelfde mate van bereikbaarheid te verkrijgen, maar ook op de fysieke ingrepen die in dat geval benodigd zijn. Een ander voordeel van het benutten van bestaande verkeersstromen en -intensiteiten is dat een substantiële toename van de verkeersaantrekkende werking hiermee wordt voorkomen en hierdoor tevens de daarmee samenhangende eventuele negatieve gevolgen voor de omgeving.

Fysieke ruimte

Bij de afweging of er binnen de in de nieuwe provinciale Verordening onder 2.2 genoemde gebieden redelijkerwijs geen gelijkwaardig alternatief is te vinden voor de beoogde ontwikkeling, is allereerst gekeken of en waar binnen de contour 'bestaand stedelijk gebied' fysieke ruimte aanwezig is om het aan de ontwikkeling gekoppelde programma te realiseren. Fysiek gezien is er binnen de kern Malden geen ruimte voor de inpassing van het totaal van functies met een grootte, zoals die van het in de Ruimtelijke Visie beschreven beoogde programma (totaal ruim 9.000 m2). Ook voor inpassing van één van de separate functies (ca. 2.000 m2 per deelgebied), wat gezien de noodzaak tot en de wenselijkheid van een

integrale ontwikkeling niet te verkiezen is, is binnen het bestaand stedelijk gebied niet of nauwelijks ruimte te vinden. Hiervoor is theoretisch slechts ruimte op de bestaande bedrijventerreinen en op één locatie langs de Rijksweg te Malden. De hier beschikbare ruimte zou echter slechts voldoende zijn voor één of twee van de beoogde functies. Vanuit de hierboven beschreven wens en noodzaak van een integrale ontwikkeling is dit echter niet wenselijk. In het navolgende wordt nader ingegaan op de alternatieve locaties.

Mogelijke alternatieve locaties

Afbakening zoekgebied

Alvorens te onderzoeken welke locaties mogelijk in aanmerking komen als alternatief voor de beoogde locatie, is het van belang te bepalen hoe het zoekgebied wordt afgebakend. De gemeenten Heumen, Groesbeek, Mook en Middelaar, Ubbergen en Millingen aan de Rijn vormen samen de subregio Zuid Oost, samen met Nijmegen (overigens behoort Heumen voor wat betreft woningbouw bij een andere regio, te weten: zuid-west). Gezien de schaal van de beoogde ontwikkeling de daarbij behorende aspecten ligging en verzorgingsgebied, sluit een afbakening in de vorm van de subregio hier goed op aan. Gezien de afstand tot het plangebied en de geheel andere aard, schaal en ruimtelijke situatie in de grootstedelijke context, is de gemeente Nijmegen niet meegenomen in de afweging van mogelijke alternatieven. Het RPB kent weer een andere indeling waarbij Heumen valt in de A73-zone (Beuningen, Groesbeek, Heumen, Mook & Middelaar, Millingen aan de Rijn, Nijmegen exclusief De Grift, Ubbergen en Wijchen). De projectgroep heeft het zoekgebied als volgt afgebakend: Heumen (Malden, Overasselt en Nederasselt), gemeente Millingen aan de Rijn, gemeente Groesbeek, gemeente Ubbergen en gemeente Mook & Middelaar).

Locaties binnen de gemeente Heumen

Bij beschouwing van mogelijke alternatieve locaties voor de beoogde ontwikkeling worden allereerst de locaties binnen de gemeente Heumen besproken. Daarna worden de overige bedrijventerreinen en werklocaties uit de afbakening tegen het licht gehouden. Het gaat binnen de gemeente Heumen om

de volgende locaties:

- Malden: Dorpslint Rijksweg en centrum Malden;
- Malden: Sluisweg (bestaand);
- Malden: De Hoge Brug en Taaiensdijk / Maldensbroek;
- Overasselt: werklandschap Overasselt;
- Nederasselt: Molenweg.

Dorpslint Rijksweg en centrum Malden

De Rijksweg wordt in de structuurvisie Malden getypeerd als een 'dorpslint' met de daarbij behorende passende schaal en functies van de bebouwing. Het lint is een aaneenschakeling van particuliere eigendommen waar dynamiek te verwachten is. Het beeld van de bestaande stedenbouwkundige korrelgrootte van individuele panden langs de Rijksweg in een groene setting is iets wat de gemeente ruimtelijk wil handhaven. De gemeente Heumen streeft zoveel mogelijk naar het behoud van de huidige functie (overwegend wonen).

Aan de zuidzijde van Malden heeft de entree van de



Afbeelding 2: Plankaart Structuurvisie Malden met aanduiding alternatieve locatie

kern een onduidelijk beeld. Achterkanten keren zich naar de weg. Ruimtelijk kunnen hier, zeker aan de westzijde, voorkanten worden gerealiseerd. Het betreft voorkanten passend in de korrel van het lint, namelijk vrijstaande kloeke panden met een individueel karakter. Voor bestaande grotere panden, die nu nog worden bewoond, is het denkbaar dat deze een kantoorfunctie krijgen (zakelijke dienstverlening). Een lichte schaalvergroting is mogelijk: twee kleine panden worden één grotere, zolang die op zich nog past bij de algemene 'stedenbouwkundige korrel' van het lint.

Fysieke ruimte voor de totale, integrale ontwikkeling is langs de Rijksweg en in het centrum van Malden niet aanwezig. In het centrum van Malden is de ruimte voor zowel de totale ontwikkeling als voor één van de separate functies überhaupt niet aanwezig en/of beschikbaar. Door hun omvang zijn de beoogde functies niet geschikt voor vestiging in het centrum van Malden. Ook de vanuit bedrijfseconomisch perspectief gewenste zichtbaarheid kan hier niet voldoende worden gegarandeerd en maakt het centrum van Malden ongeschikt als alternatieve vestigingslocatie.

In het 'dorpslint' is theoretisch gezien, en zoals hiervoor beschreven, ruimte voor één van de separate functies te vinden op slechts één locatie langs de Rijksweg, namelijk aan de zuidzijde van de kern Malden (zie afbeelding 2, 'Plankaart Structuurvisie Malden met aanduiding alternatieve locatie'). Separate ontwikkeling van één van de functies is om de hierboven genoemde redenen echter niet wenselijk. Bovendien is hier conform de Structuurvisie Malden een andersoortig programma beoogd. Gedacht wordt aan woningbouw met het accent op 'starters'. Voor het overige past het in de Ruimtelijke Visie beoogde programma zowel wat betreft haar aard, schaal en omvang (korrelgrootte) als wat betreft de beoogde architectonische uitstraling niet in binnen de in de Structuurvisie Malden aangegeven wensbeelden voor dit 'dorpslint'. Tot slot kan op deze locatie de vanuit bedrijfseconomisch perspectief gewenste zichtbaarheid niet voldoende worden gegarandeerd, waarmee de locatie ongeschikt is als alternatieve vestigingslocatie.

Bestaande bedrijventerreinen kern Malden

Zoals gezegd is binnen het bestaand stedelijk gebied van Malden, waaronder de bestaande bedrijventerreinen, nauwelijks tot geen ruimte voor realisatie van het programma van een ontwikkeling van deze omvang. Zeker niet wanneer deze integraal wordt gezien. Op het bestaande bedrijventerrein Sluisweg is nog een groot terrein / kavel beschikbaar. Dit terrein zou echter alleen groot genoeg zijn voor één van de separate functies. Knippen van de ontwikkeling in separate functies is om de hierboven reeds uiteen gezette redenen niet wenselijk. Ook ter plaatse van het bestaande bedrijventerreinen De Hoge Brug en Maldensbroek / Taaiensdijk is theoretisch gezien slechts ruimte voor de huisvesting van één van de afzonderlijke functies. Ter plaatse is momenteel geen uitgifbaar terrein beschikbaar.

Bereikbaarheid

Bij positionering van de beoogde functies binnen de bestaande bedrijventerreinen in Malden wordt geen optimaal gebruik gemaakt van bestaande verkeersstromen. Dit geldt met name voor de functies brandstofverkooppunt en wasstraat. Beide functies kunnen hier mogelijk leiden tot een ongewenste verkeersaantrekkende werking met mogelijke hinder voor de directe omgeving als gevolg.

Zichtbaarheid

Vestiging van één van de afzonderlijke functies op één van de bestaande bedrijventerreinen is in theorie fysiek (ruimtebeslag) mogelijk. Afgezien van de onwenselijkheid van afzonderlijke vestiging wordt hiermee echter niet beantwoord aan het bedrijfseconomische uitgangspunt van zichtbaarheid. Dit geldt naast de functies tankstation en wasstraat ook voor de showroom voor de project- en wooninrichting. Bovendien heeft deze laatstgenoemde functie een bovenlokale functie. De bestaande bedrijventerreinen binnen Malden zijn, door hun meer perifere ligging, veel geschikter voor bedrijven die minder afhankelijk zijn van zichtbaarheid en primaire bereikbaarheid.

Beeldkwaliteit

Met de vestiging van de beoogde functies op een perifere locatie binnen één van de bestaande Maldense bedrijventerreinen worden kansen om de



Afbeelding 3: Beeld bestaande situatie bedrijventerrein Molenweg te Nederasselt

beeldkwaliteit te verhogen door middel van de meer extraverte functies niet optimaal benut. Het gaat hier met name om de beoogde showroom, een bedrijf met een zeer extravert en representatief karakter, maar in zekere mate ook voor het tankstation. Een vestiging nabij de entree van Sluispoort is wenselijk.

Bedrijventerreinen Overasselt en Nederasselt

Naast de bedrijventerreinen in de kern Malden zijn er nog twee bedrijventerreinen binnen de gemeente Heumen, die mogelijk als alternatieve vestigingslocaties kunnen worden aangemerkt. Het gaat hier om de kleinschalige bedrijventerreinen 'Werklandschap Overasselt' en Molenweg in Nederasselt. Ter plaatse van deze terreinen bestaat, theoretisch gezien, fysieke ruimte voor de beoogde functies.

Het gaat hier om kleinschalige bedrijventerreinen met een sterk lokaal gerichte verzameling bedrijven. Het terrein 'Werklandschap Overasselt' is als werklandschap ingepast in het landschap en biedt ruimte aan lokale bedrijvigheid met bedrijfswoningen en een woonzorggebouw. De beoogde functies brandstofverkooppunt en wasstraat passen zowel wat betreft hun regionale karakter, de schaal van



Afbeelding 4: Plankaart Werklandschap Overasselt

de bebouwing, als de aard van de functies niet binnen deze terreinen. De showroom voor woon- en projectinrichting heeft een bovenlokale en zelfs regionale klantenkring. Het lokale karakter van beide terreinen past niet bij de actieradius van dit bedrijf. Vestiging van de in Sluispoort geplande functies op deze bedrijventerreinen is dus, met het oog op de bedrijfsvoering, niet wenselijk.

Bereikbaarheid

Beide voornoemde bedrijventerreinen zijn niet gekoppeld aan een bestaand knooppunt van infrastructuur. Men maakt om die reden bij vestiging op een van deze locaties geen optimaal gebruik van de bestaande verkeersstromen. Dit heeft mogelijk een ongewenste verkeersaantrekkende werking tot gevolg.

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid is zoals gezegd een belangrijk bedrijfseconomisch gegeven voor de beoogde functies. Door vestiging op een van deze meer perifeer en landelijk gelegen bedrijventerreinen wordt niet beantwoord aan dit uitgangspunt. Voorts zijn deze terreinen zeer sterk lokaal gericht wat betreft hun klandizie en actieradius, hetgeen in strijd is met de beoogde functies.

Beeldkwaliteit

Evenals de alternatieve locaties in Malden geldt voor deze bedrijventerreinen dat kansen om de beeldkwaliteit van Sluispoort door middel van de meer representatieve functies niet optimaal worden benut in het kader van de revitalisering.

Locaties buiten de gemeente Heumen

Zoals gezegd ligt de afbakening van de afweging t.a.v. alternatieve locaties, ook buiten de gemeente. Het gaat hierbij om de gemeenten Groesbeek, Mook en Middelaar, Ubbergen en Millingen aan de Rijn. Binnen de genoemde gemeenten gaat het om de volgende mogelijke alternatieve locaties:

- Gemeente Millingen a/d Rijn: Molenveld en Rijndijk
- Gemeente Groesbeek: Mies / bedrijventerrein I/II
- Gemeente Ubbergen: Leuth, Lieskes-Wengs (incl. uitbereiding)
- Gemeente Ubbergen, kern Ooij: De Bouwkamp
- Gemeente Mook en Middelaar (provincie Limburg): Mook, Korendal

Gezien de meer perifere ligging van de bedrijventerreinen binnen de gemeente Millingen, Groesbeek en Ubbergen, een ligging die niet gekoppeld is aan het regionale en nationale wegennet zoals dat bij Sluispoort (indirect) het geval is, zijn de

terreinen in deze gemeenten bij de afweging van de alternatieven samen genomen. Het bedrijventerrein Korendal in de gemeente Mook heeft een bijzondere positie door de ligging nabij de Rijksweg (N271) die ook door Malden langs het plangebied loopt.

Bedrijventerreinen gemeente Millingen, Groesbeek en Ubbergen

Fysieke ruimte

Het gaat hier om relatief kleinschalige bedrijventerreinen. Voor de ontwikkeling als geheel is hiervoor geen fysieke ruimte op deze terreinen. Er is op dit moment op geen van de aangegeven terreinen uitgifbare grond beschikbaar voor de totale ontwikkeling. Ontwikkeling van het totaal is dus alleen mogelijk bij verdwijnen van een of meerdere bestaande functies. Op bedrijventerrein De Bouwkamp te Ubbergen en Mies te Groesbeek is theoretisch gezien terstond uitgifbaar terrein beschikbaar voor een deel van de ontwikkeling. Zoals hierboven reeds aangegeven is een separate ontwikkeling van de functies op de locatie Sluispoort naar de mening van de gemeente Heumen echter niet wenselijk.

Bereikbaarheid

Zoals gezegd hebben de betreffende locaties een meer perifere ligging dan Sluispoort. Zij zijn geen van alle gekoppeld aan een bestaand (knooppunt van) regionaal getinte infrastructuur. Het bedrijventerrein Mies / bedrijventerrein I/II te Groesbeek ligt aan de rondweg van de kern. Deze staat slechts over een vrij grote afstand in verbinding met de Rijksweg (N271). De terreinen Molenveld en Rijndijk in Millingen en Lieskes-Wengs in Leuth en De Bouwkamp in Ooij zijn gekoppeld aan de N840. Deze loopt enerzijds door de Ooijpolder en gaat meer oostwaarts over in de Waaldijk. Deze weg kent, ondanks haar provinciale karakter veel minder verkeersbewegingen dan de Rijksweg (N271) door Malden. Zij is ook niet, zoals de Rijksweg, gekoppeld aan een weg van nationaal niveau (A73) zoals de N271 dat is. Een brandstofverkooppunt en de daaraan gelieerde functies maakt hier dus geen optimaal gebruik van de reeds aanwezige verkeersstromen. Deze functies zijn op deze locatie dan ook niet levensvatbaar. Daarnaast heeft vestiging op terreinen als deze mogelijk een ongewenste verkeersaantrekkende werking tot gevolg.

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid is zoals gezegd een belangrijk bedrijfseconomisch gegeven voor de beoogde functies. Door vestiging op een van deze meer perifeer gelegen terreinen wordt niet beantwoord aan dit belangrijke bedrijfseconomische uitgangspunt. Voorts zijn deze terreinen in hoofdzaak veel sterker lokaal gericht wat betreft hun verzorgingsgebied. De in Sluispoort beoogde showroom voor woon- en projectinrichting heeft een bovenlokale en zelfs regionale klantenkring langs de A73. Het lokale karakter van deze terreinen past niet bij de actieradius van het beoogde bedrijf. Ook het brandstofverkooppunt en de daaraan gelieerde functies kunnen hier geen gebruik maken van de op de locatie Sluispoort sterk aanwezige zichtbaarheid. Vestiging van de in Sluispoort geplande functies op deze bedrijventerreinen is dus ook met het oog op de bedrijfsvoering niet wenselijk.

Beeldkwaliteit

Behalve de verminderde zichtbaarheid heeft de meer perifere ligging van de betreffende gebieden ook tot gevolg dat de aanwezige kansen om de beeldkwaliteit te verhogen middels de meer extraverte functies niet optimaal wordt benut. Het gaat hier met name om de beoogde showroom, ofwel een bedrijf met een zeer extravert en representatief karakter, maar ook voor het tankstation. Door vestiging van deze functies op een meer perifeer gelegen locatie worden kansen om de beeldkwaliteit van de entree van Sluisweg te verhogen niet optimaal benut.

Bedrijventerrein Korendal, gemeente Mook en Middelaar

De gemeente Mook en Middelaar maakt in de definitie van de provincie Gelderland onderdeel uit van de subregio Zuidoost. Formeel gezien is de gemeente gelegen in de provincie Limburg. Gezien de ligging op korte afstand van het plangebied Sluispoort en de ligging op relatief korte afstand van de Rijksweg (N271) die ook door Malden en langs Sluispoort loopt, wordt dit terrein hier separaat behandeld. Bedrijventerrein Korendal is gelegen nabij de kern Mook en wordt begrensd door de spoorlijn Venlo-Nijmegen, woonwijken van en sportvelden bij de kern Mook, alsook door een (EHS-) natuurgebied. Op het bedrijventerrein van circa 13 hectare groot zijn bedrijven gevestigd die erg verschillend van aard zijn;

grootschalige, zware industrie afgewisseld met zeer kleinschalige lokale ondernemers komen hier naast elkaar voor.

Enkele jaren geleden is nabij Korendal een nieuw treinstation geopend, waar o.a. door forensen veel gebruik van wordt gemaakt. Ook heeft een aantal vastgoedeigenaren investeringsplannen, die moeten leiden tot kwaliteitsverbetering. En daarnaast is er vanuit o.a. de gemeenten Groesbeek en Mook en Middelaar gesproken over voor een nieuwe doorgaande verkeersroute tussen de kernen Groesbeek en Mook. Het beoogde tracé verloopt via bedrijventerrein Korendal. Dit kan bij doorgang van deze plannen, mogelijk in de toekomst een positieve impuls hebben op dit bedrijventerrein.

Fysieke ruimte

Voor de ontwikkeling als geheel is geen fysieke ruimte op dit terrein. Er is voor zover na te gaan op dit moment op dit terrein ook geen uitgeefbare grond beschikbaar voor de totale ontwikkeling. Ook voor een van de onderdelen is terstond geen uitgeefbare grond beschikbaar. Ontwikkeling is dus alleen mogelijk bij verdwijnen van een van de bestaande functies. Zoals hierboven reeds aangegeven is een separate ontwikkeling van de functies op de locatie Sluispoort naar de mening van de gemeente Heumen echter niet wenselijk.

Bereikbaarheid

Het terrein is via de Veldweg en de Bovensteweg met de Rijksweg (N271) verbonden. De afstand tot de Rijksweg is ca. 500 meter. Deze locatie is dus wat bereikbaarheid betreft niet vergelijkbaar met het



Bedrijventerrein Korendal

terrein Sluispoort. Zij is, weliswaar verbonden met de Rijksweg, maar hier niet zoals Sluispoort, direct aan gelegen. Verder is de locatie niet op korte afstand gekoppeld aan een weg van nationaal niveau (A73) zoals Sluispoort dat is. Een brandstofverkooppunt en de daaraan gelieerde functies maken op deze locatie dus geen optimaal gebruik van de reeds aanwezige verkeersstromen. Deze functies zijn op deze locatie dan ook minder levensvatbaar en hebben slechts een lokaal verzorgingsgebied. Daarnaast heeft vestiging op terreinen als deze mogelijk een ongewenste verkeersaantrekkende werking tot gevolg. Door de komst van het station is de locatie voor wat betreft het openbaar vervoer beter ontsloten dan Sluispoort, dat slechts per bus te bereiken is. Voor de beoogde functies is bereikbaarheid met het OV echter van ondergeschikt belang.

Zichtbaarheid

De locatie Korendal is, zoals hierboven beschreven, een meer perifeer gelegen terrein dan Sluispoort. Hiermee wordt in veel mindere mate beantwoord aan het belangrijke bedrijfseconomische uitgangspunt van zichtbaarheid voor de beoogde functies. Het terrein is dan ook veel sterker lokaal gericht wat verzorgingsgebied betreft. De in Sluispoort beoogde showroom voor woon- en projectinrichting heeft een bovenlokale en zelfs regionale klantenkring. Het lokale karakter van Korendal past dan ook veel minder goed bij de actieradius van het beoogde bedrijf. Ook het brandstofverkooppunt en de daaraan gelieerde functies kunnen op dit terrein geen gebruik maken van de op de locatie Sluispoort sterk aanwezige goede zichtbaarheid. Vestiging van de in Sluispoort geplande functies op het terrein Korendal is dus met het oog op de bedrijfsvoering niet wenselijk.

Beeldkwaliteit

De perifere ligging van Korendal heeft tot gevolg dat de kansen voor en noodzaak tot het verbeteren van de beeldkwaliteit veel minder groot zijn dan op Sluispoort. Het terrein ligt met twee zijden aan een vrij gesloten bos- en heidegebied. Aan de westzijde grenst het gebied aan het spoor. Gezien de maat van de ontsluiting en de aanhaking op de N271 is de zuidzijde als hoofdentree van het gebied aan te merken. Indien er sprake is van een wens tot verbetering van de beeldkwaliteit dan zal dit aan deze zijde zijn. Gezien

de ligging van de sportvelden en particulier terrein ter plaatse is hier geen ruimte voor ontwikkelingen die dit op kortere termijn kunnen bewerkstelligen. Gezien de meer perifere en ingesloten ligging van het terrein is de noodzaak van een hoogwaardige entree met een sterk extravert karakter ook minder noodzakelijk en wenselijk dan op de locatie Sluispoort.

Conclusie

Als gevolg van de veel mindere bereikbaarheid, met alle mogelijke bedrijfseconomische en verkeerskundige gevolgen van dien, de sterk verminderde zichtbaarheid en het niet optimaal benutten van de kansen tot verbetering op het vlak van revitalisering en verbetering van de beeldkwaliteit op de locatie Sluispoort zijn de bedrijventerreinen in de tot de afgebakende regio geen gelijkwaardig alternatief als alternatieve vestigings- en ontwikkelingslocatie voor de in de Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden beoogde functies.

2. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit

In de Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden (Grounds, 2011) is reeds aangegeven dat het bedrijventerrein Sluisweg ter plaatse van het plangebied het 'lint' behorende bij de Rijksweg doorbreekt. Het plangebied Sluispoort vormt als het ware de 'kop' van het bedrijventerrein, die door de ruimtelijke structuur van het lint heen prikt. Het plangebied maakt hierdoor tegelijkertijd deel uit van het bedrijventerrein en van het lint behorende bij de Rijksweg.

Het plangebied heeft daarnaast een strategische ligging langs een knooppunt van wegen (Rijksweg,

J. J. Ludenlaan, A73). Behalve de entree van de kern Malden, vormt het plangebied hierdoor ook de entree van de gehele gemeente Heumen en van het bijbehorende achterland (Gelderland én Noord Limburg).

Verbetering ruimtelijke structuur

Het plangebied presenteert zich in de huidige situatie echter niet goed zichtbaar en niet representatief aan de Rijksweg en het knooppunt van wegen. Het gebied kent bovendien geen heldere ruimtelijke opbouw. Het huidige beeld is zeer fragmentarisch, zowel ruimtelijk als functioneel gezien. Er wordt niet aangesloten bij

het karakter van het 'lint' van de Rijksweg en evenmin bij het karakter van het achtergelegen bedrijventerrein. Doordat het plangebied geen daadwerkelijk onderdeel uitmaakt van één van beide structuren, is het 'vlees noch vis'.

Planologisch gezien valt het plangebied onder het Bestemmingsplan Buitengebied. Op basis van ruimtelijk-functionele argumenten behoort Sluispoort hier echter in het geheel niet toe. Het plangebied vormt in potentie de afronding (de 'kop') van het aansluitende bedrijventerrein Sluisweg, dat zich aan het knooppunt presenteert. Het werkelijke buitengebied begint zowel ruimtelijk als functioneel gezien aan de overzijde van de Rijksweg. Dit beeld wordt ondersteund door het in de 'Structuurvisie Lierdal' geschetste wensbeeld. Hierin is het plangebied grotendeels binnen de contour 'stedelijk gebied' getrokken, hetgeen in de navolgende paragraaf nader wordt toegelicht.

De beoogde ontwikkeling van de locatie, conform de Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden, kan het onderscheid tussen de verschillende structuren en daarmee de ruimtelijke leesbaarheid ter plaatse verbeteren. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat het nadrukkelijk niet gaat om een nieuw bedrijventerrein in het buitengebied, maar om een afronding van het bestaande bedrijventerrein.

Structuurvisie Lierdal

De deelgebieden 'De Kop' en 'De Poort' vallen in het bij de Structuurvisie Lierdal horende kaartbeeld binnen de rode contour van 'bedrijventerrein' (zie afbeelding 9). Ontwikkeling van deze deelgebieden zorgt voor een goede ruimtelijke afronding van het bedrijventerrein (zie afbeeldingen 7 en 8). De deelgebieden 'Het Scharnier' en 'De Groene Hof' vallen binnen de zone overgangsgebied bedrijventerrein-landschap. Een wasstraat, die ter plaatse van 'Het Scharnier' is voorzien, is een functie met een relatief klein bebouwd oppervlak in relatie tot het grondgebruik. Deze functie leent zich hierdoor voor een zogenaamde 'randligging' of L-vormige opstelling. De overgang naar het landschap (het Lierdal) kan hiermee op een binnen de Structuurvisie Lierdal wenselijk geachte wijze worden vormgegeven. De bebouwing ligt in dit geval aan de zijde van bedrijventerrein Sluisweg, nabij het Lierdal is sprake van 'open ruimte'. Het geheel houdt zo een bepaalde luchtigheid. Ook de groene inrichting van deelgebied 'De Groene Hof' maakt het mogelijk om met dit terrein de overgang van bedrijventerrein naar landschap op een goede manier vorm te geven. Met de beoogde ontwikkeling wordt dan ook recht gedaan aan het in de Structuurvisie Lierdal geschetste ruimtelijke wensbeeld.

Beeldkwaliteit

Naast een verbetering van de ruimtelijke structuur heeft de ontwikkeling van Sluispoort ook een sterke verbetering van de architectonische en landschapsarchitectonische beeldkwaliteit tot gevolg.



Afbeelding 5: Ligging Sluisweg in grotere ruimtelijke context



Afbeelding 6: Ligging Sluisweg t.o.v. dorpslint Rijksweg Malden



Afbeelding 7: Sluispoort als representatieve entree



Afbeelding 8: Sluispoort als afronding van bedrijventerrein Sluisweg en ligging t.o.v. het landschap (Lierdal)



Afbeelding 9: Uitsnede kaartbeeld behorende bij 'Structuurvisie Lierdal'



De bebouwing bestaat op dit moment uit volumes die wat betreft hun schaal en representativiteit niet passen bij de entree van het bedrijventerrein Sluisweg, de kern Malden en het achterland van Gelderland en Noord-Limburg als totaal. De bebouwing is over het algemeen te weinig representatief en te weinig sprekend. Bovendien is één van de volumes door brand zwaar beschadigd. Naast de bebouwing is er sprake van een grote lege vlakte (het parkeerterrein bij het restaurant) en indifferent groen (coniferen op de locatie van deelgebied 'De Kop').

Bij het bepalen van de toekomstige beeldkwaliteit van Sluispoort zijn de bovenstaande ruimtelijke hoofdstructuren als uitgangspunt genomen. De deelgebieden 'De Kop' en 'De Poort' vormen de afronding van het bestaande bedrijventerrein Sluispoort en de entree van zowel de kern Malden als het achterland van Gelderland en Noord-Limburg. De hierop geprojecteerde bebouwing heeft een schaal, maat en aard die zowel past bij het aansluitende bedrijventerrein als bij de representatieve functie van de entree. Daarnaast past de bebouwing bij haar ligging aan het knooppunt van wegen.

De deelgebieden 'Het Scharnier' en 'De Groene Hof' vallen in de zone overgangsgebied bedrijventerrein-landschap. Op dit moment biedt deelgebied 'Het Scharnier' ruimte aan het bestaande, door brand beschadigde, restaurant en de direct omliggende omgeving (het parkeerterrein). Ter plaatse van deelgebied 'De Groene Hof' is op dit moment het



Afbeelding 10: Plankaart 'Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden'

overige parkeerterrein, behorende bij het restaurant, gesitueerd. Dit parkeerterrein betreft een (half) verhard oppervlak, met een matige beeldkwaliteit. Het oppervlak is erg kaal en er is weinig groen aanwezig.

De ontwikkeling van Sluispoort maakt het mogelijk om de terreinen binnen de zone overgangsgebied bedrijventerrein-landschap een groenere inrichting te geven. De geplande bebouwing is hier minder expressief en compacter dan in de overige twee deelgebieden. Door de lagere bebouwingsdichtheid en de positionering op de kavel kan een opener en groener beeld ontstaan. De beoogde inrichting geeft hierdoor beter invulling aan de overgang tussen bedrijventerrein en het aangrenzend landschap, dan de bestaande situatie. In de architectonische uitwerking wordt bovendien meer gebruik gemaakt van natuurlijke en zelfs groene materialen voor de gevels.

Beeldkwaliteit openbare ruimte

Om de gehele ontwikkeling heen zal sprake zijn van een groene omzoming. Dit om beter aan te sluiten op het dorpslint van de Rijksweg en het omliggende landschap.

Daarnaast kan het laantje naar het monumentale pand 'Bagijnenhoff' worden hersteld. Door herstel van dit laantje zal de aansluiting op de overzijde van de Rijksweg worden verbeterd. Deelgebied 'De Groene Hof' zorgt voor een groene voorruimte van dit monument die een groenere uitstraling heeft dan het huidige, indifferente parkeerterrein. Ook de overgang van bedrijventerrein naar dit pand kan op een goede manier worden vormgegeven. Het beeld zal, ondanks het groen, open zijn, zodat zichtbaarheid van en zicht vanuit de Bagijnenhoff gewaarborgd zijn.

De basis van De Groene Hof vormt een terrein met groene 'randen' en een groen 'bomendak'. Functioneel kan dit terrein op flexibele wijze worden ingezet, bijvoorbeeld als overloop voor parkeren behorende bij de naastgelegen functie (deelgebied Scharnier) of als kleinschalig transferium. De uitstraling zal echter niet die van een indifferent parkeerterrein zijn. De groene inrichting maakt het mogelijk om via dit terrein de overgang van bedrijventerrein naar landschap op een goede manier vorm te geven.



Afbeelding 11: Compilatie kaartbeeld 'Structuurvisie Lierdal' en plankaart 'Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden'



Afbeelding 12: Beeldkwaliteit bestaande bebouwing en openbare ruimte

Conclusie

De ontwikkeling van de locatie Sluispoort conform de 'Ruimtelijke Visie Sluispoort Malden' leidt tot een structurele verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit vindt plaats op meerdere schaalniveaus en op meerdere deelaspecten. Ten eerste verbetert de ruimtelijke structuur op de middelgrote schaal. Het onderscheid tussen de verschillende ruimtelijke hoofdstructuren verbetert sterk en daarmee de ruimtelijke leesbaarheid van het gebied. Hiermee wordt tevens recht gedaan aan het in de 'Structuurvisie Lierdal' geschetste ruimtelijke wensbeeld.

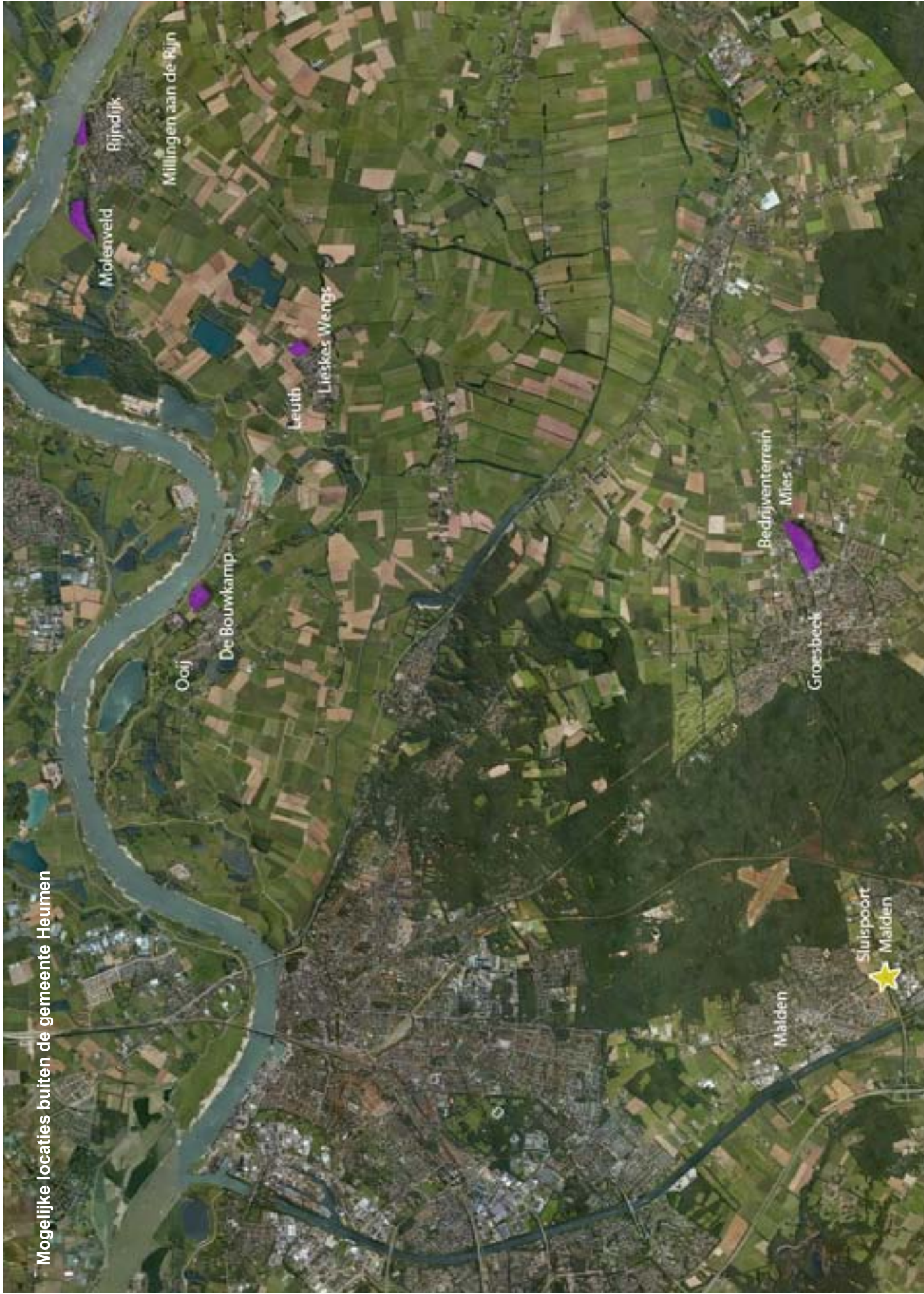
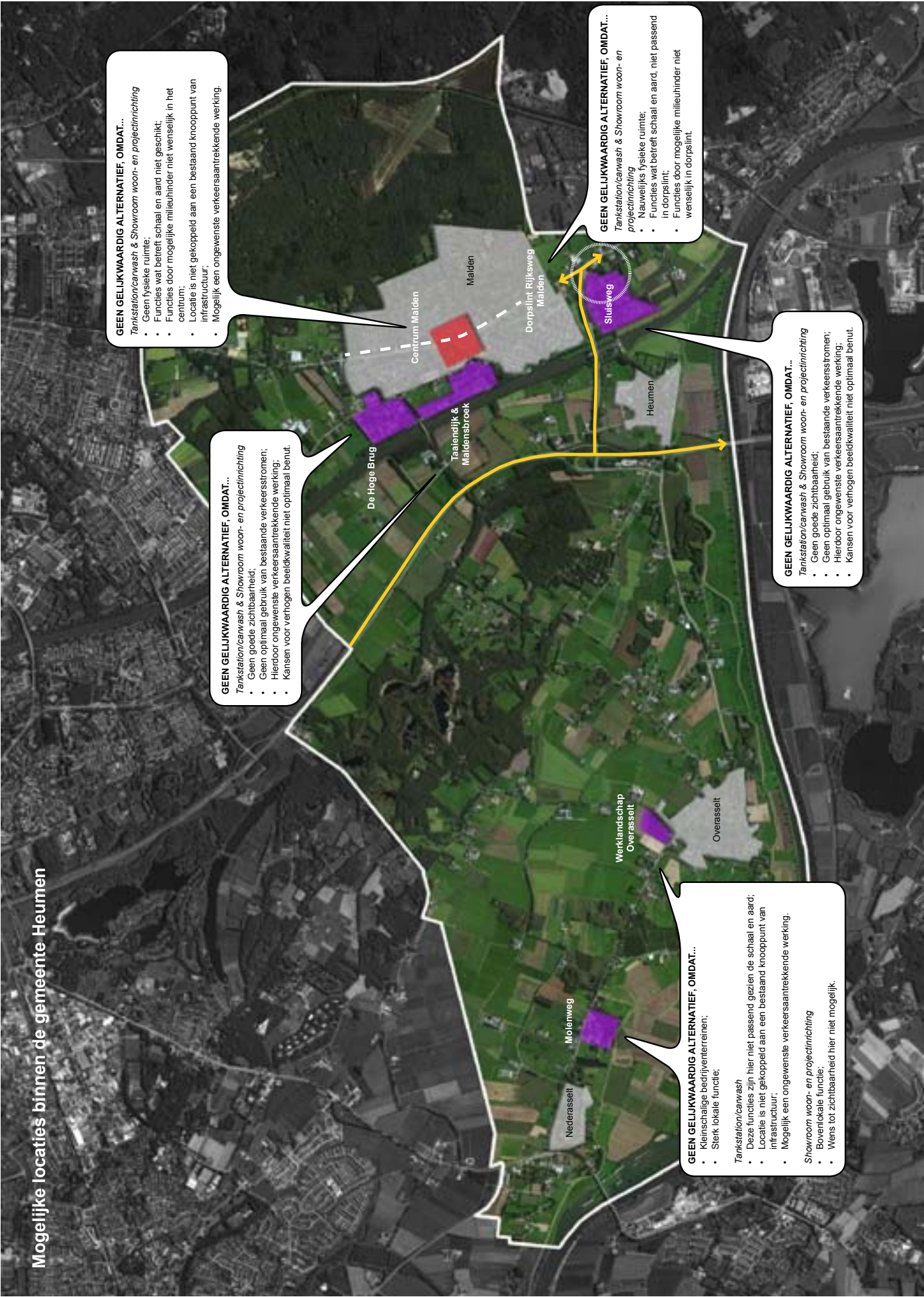
Naast een verbetering van de ruimtelijke structuur zal door de ontwikkeling ook een sterke verbetering van de architectonische en landschapsarchitectonische beeldkwaliteit plaats vinden. De geprojecteerde nieuwe

bebouwing heeft een schaal, maat en aard die zowel past bij het aansluitende bedrijventerrein als bij de representatieve functie van de entree. Naast de kwaliteit van de bebouwing zal ook de beeldkwaliteit van de openbare ruimte toenemen op een wijze die aansluit bij de op een hoger schaalniveau uitgesproken ambities (Structuurvisie Lierdal).

In het kader van de revitalisering van het bestaande bedrijventerrein Sluisweg heeft deze kwaliteitsverbetering tevens een positieve weerslag.



Afbeelding 13: Wensbeelden beeldkwaliteit toekomstige situatie Sluispoort



7

Aspecten m.b.t. concurrentie en leegstand

Inleiding

Tijdens de gedachtewisseling is aan de initiatiefnemers meegegeven dat de beoogde ontwikkeling niet mag leiden tot leegstand op de locatie (aangrenzende bedrijventerrein Sluisweg) en in de omgeving (zowel de kern van Malden als bedrijventerreinen in de omgeving). Daarnaast dient bij de beoogde ontwikkeling rekening te worden gehouden met aspecten op het vlak van concurrentie en economische levensvatbaarheid. Dit hoofdstuk gaat in op deze aspecten.

Dorpslint Rijksweg en centrum Malden

Het Dorpslint Rijksweg Malden en het centrum van Malden sluiten via de Rijksweg Malden (N271), aan op het beoogde plangebied. Ruimtelijk gezien is het onwenselijk om een functie als tankstation annex wasstraat te vestigen in de kern van Malden vanwege de gepaarde risico's op het gebied van externe veiligheid. Aan het dorpslint binnen de kern is momenteel geen tankstation aanwezig, derhalve zal de geplande ontwikkeling geen factor spelen voor de aspecten leegstand (wegtrekken van een huidig tankstation naar de nieuwe locatie) en onderlinge concurrentie. De functie van showroom voor de projectinrichter is wat betreft haar aard en omvang niet concurrerend en zal derhalve ook geen leegstand aan het Dorpslint en in het centrum van Malden veroorzaken door het ontbreken van dergelijke, vergelijkbare bedrijvigheid in de huidige situatie.

Bestaande bedrijventerreinen kern Malden

Bedrijventerrein Sluisweg.

Op het bestaande terrein Sluisweg is momenteel geen vergelijkbare bedrijvigheid aanwezig. De geplande ontwikkeling is een toevoeging op het bestaande areaal aan functies en bedrijven. Leegstand en ongewenste concurrentie zijn hier om die reden niet te verwachten.

Overige terreinen

Op bedrijventerrein De Hoge Brug is reeds een brandstofverkooppunt aanwezig in de vorm van het bedrijf Roelofs aan de Broekkant. Dit punt heeft een sterk gericht op lokale klandizie. Een tweede punt

binnen een beperkte afstand is onwenselijk. Een verkooppunt op Sluispoort kent echter een geheel afwijkend verzorgingsgebied en richt zich veel meer op langskomend bovenlokaal verkeer. Ook is er reeds een wasstraat De gemeente Heumen kent op dit moment twee locaties met wasboxen met een mechanisch wassysteem. Eén daarvan betreft een wasstraat aan de Ambachtsweg te Malden i.c.m. het bedrijf Brezan Automaterialen op bedrijventerrein Maldensbroek. Gezien de aanwezigheid van deze wasstraat, die een sterk lokaal gericht verzorgingsgebied kent, is vestiging van een tweede wasstraat op dit terrein vanuit economisch perspectief gezien onwenselijk.

De vestiging van een wasstraat binnen Sluispoort, gekoppeld aan een regionaal netwerk van wegen kent een geheel ander, meer regionaal getinte klandizie, gekoppeld aan langskomend verkeer. De vestiging zal de bestaande wasstraat op Maldensbroek hierdoor bedrijfseconomisch niet substantieel benadelen. Gezien de sterk lokaal gerichte binding van de bestaande bedrijvigheid is ook wegtrekken van deze functies naar de nieuw te ontwikkelen locatie Sluispoort niet te verwachten

Bedrijventerreinen Overasselt en Nederasselt

Overasselt is reeds voorzien van een brandstofverkooppunt en een wasstraat. Het gaat hier om de bedrijven Cito Derks aan de Hoogstraat en Autobedrijf Geerts aan de Broekstraat te Overasselt. Hier bevinden zich een wasstraat in combinatie met een brandstofverkooppunt en een autobedrijf met een wasstraat. Dit bedrijf heeft een sterk lokale functie en maakt geen gebruik van regionale verkeersstromen. Vestiging van de combinatie brandstofverkooppunt en wasstraat in de directe nabijheid van dit bedrijf is niet wenselijk. De vestiging van een combinatie van deze functies binnen Sluispoort, gekoppeld aan een (boven)regionaal netwerk van wegen kent een geheel ander, meer regionaal getinte klandizie, gekoppeld aan langskomend verkeer. Deze ontwikkeling zal de bestaande combinatie van tankstation en wasstraat te Overasselt om die reden bedrijfseconomisch niet (substantieel) benadelen, noch zal deze, vanwege de lokale binding van de bestaande functies, leiden tot leegstand.

Conclusie

In de omgeving van Sluispoort is er sprake van concurrerende functies echter de geplande ontwikkeling zal geen negatieve, duurzame ontvrchting veroorzaken. De geplande ontwikkeling biedt bestaande bedrijvigheid in de omgeving mogelijkheden tot uitbreiding. De ontwikkeling zal, gezien het strek lokaal gebonden karakter van de bestaande functies en bedrijven, naar alle waarschijnlijkheid niet leiden tot leegstand. De schaalgrootte en positie van de geplande ontwikkeling zullen geen negatieve impuls geven aan de bedrijvigheid in de omgeving gezien de bovenlokale/regionale aantrekkingskracht. Daarnaast zal de geplande ontwikkeling Sluispoort positief bijdragen aan de werkgelegenheid (circa 25 banen) binnen de gemeente Heumen.

8

Omgeving

Na 23 april hebben er diverse gesprekken en/of presentaties plaats gevonden met belanghebbenden uit de omgeving van het plangebied.

Fam. J. Wiltingh , Rijksweg 217

Belanghebbenden wisten niet van een mogelijke totale herontwikkeling van het gebied. Voor wat hen betreft staan de bomen en struiken prima, echter moet er wel iets gebeuren met het bouwval. Zij vroegen zich af of het bouwoppervlak dat nu staat ingekleurd op de plek van het Griekse restaurant niet heel erg veel groter werd ,waardoor dat zij in de toekomst tegen een toch wel grote bouwmassa kijken na realisatie. Herbouw van het restaurant is prima , dit geeft weer accent aan de lintbebouwing.

Het huis van belanghebbenden staat sedert een half jaar te koop, daar zij graag in de stad willen gaan wonen.

Fam. Verhoeven , Sluisweg 6

Dhr. Verhoeven had vernomen van de nieuwe ontwikkeling. Belanghebbenden vroegen aandacht voor het volgende:

- Afscheiding met de burenhandhaven. Nu staat er een beukhaag en een taksishaag.
- Wanneer de hoog opgegroeide bomen zouden worden weggehaald is de inkijk van het hoog gebouwde pand ernaast een inkijkbezwaar. Een alternatief voor de bomen is bespreekbaar aangezien deze overlast (rommel) veroorzaken, uitgangspunt hierbij dient te zijn het waarborgen van de privacy.
- Belanghebbende vrezen voor verkeersoverlast (lawaaï- en lichtoverlast) van het tankstation en naastgelegen parkeerterrein.

Kortom belanghebbende hebben verzocht om een goede ruimtelijke inpassing.

Afvaardiging Vereniging Bos en Kuil.

Op 9 mei 2012 heeft een gesprek plaats gevonden met een vertegenwoordiging van de Vereniging Bos en Kuil. Hierbij waren de voorzitter en een bestuurslid aanwezig. Zij waren zeer verguld met de uitnodiging om het plan toe gelicht te krijgen.

De vertegenwoordigers hebben een aantal aandachtspunten, met name ontwerputgangspunten ingebracht:

- Doorgaans wordt bekeken wat de invloed van het plangebied op de omgeving heeft en zelden wordt de invloed vanuit de omgeving op het plangebied bekeken (het temperen van het kunstlicht in avond en nacht, ondermeer door reclame met veel licht op de gevels);
- Het geheel een “groene” setting geven, die aansluit bij het Lierdal en de bestaande situatie;
- Het vóórkomen van grondwatervervuiling als gevolg van het tankstation;
- Het vóórkomen van een grote verkeers aantrekkende ontwikkeling;
- Voorkoming van zwerfvuil;
- Architectonische / verantwoorde uitstraling en hoogwaardig beeld kwaliteitsplan.

De afvaardiging van de vereniging staat niet negatief tegenover de ontwikkeling onder de voorwaarde dat deze kwalitatief goed wordt ingepast en onder voorbehoud van de reacties van de achterban.

Vergadering Ondernemersvereniging Gemeente Heumen op 9 mei jongstleden

Op 9 mei jongstleden heeft de ondernemersvereniging op een bijeenkomst een presentatie, bij monde van de heer Waas, gehouden over het initiatief en de geplande ontwikkeling. De heer Braam is aanwezig geweest om zo nodig nadere informatie te kunnen verstrekken. Over het algemeen was er sprake van een positieve sfeer en werd het plan gedragen om meerwaarde te verankeren. In vervolg op deze avond zijn er nog gesprekken in voorbereiding onder meer met de fam. Roelofs (autobedrijf Roelofs) en de eigenaren van het rijksmonument de Bagijnhoff.

Van Benthum Openhaarden , Sluisweg 1a /1b

Dhr. van Benthum sr. is positief gestemd over de voorgenomen ontwikkeling. In zijn ogen dient het industrieterrein en de toegang daartoe een betere uitstraling te krijgen alsmede meer toegankelijk te worden. De geplande ontwikkeling is een positieve bijdrage welk een synergetisch effect zal hebben. Belanghebbende is content vroegtijdig op de hoogte te zijn gesteld van de voorgenomen plannen.

Fam. J.Reijnen , Rijksweg 221

Mevr. en dhr. Reijnen geven aan het belangrijk te vinden dat er snel iets gedaan wordt aan de verrommeling van de omgeving. Een transferium en/

of de herbouw van het restaurant heeft niet geheel hun voorkeur. Echter de inpassing (groene setting) van de plannen wordt positief gewaardeerd. Belanghebbende geeft voorts aan geen bezwaar te hebben indien een tankstation wordt gevestigd op het deelgebied “de Kop”, zij geeft aan geen overlast te zullen ervaren gezien de afstand tot hun perceel.

Fam. Stiemsma, Sluisweg

Belanghebbende stellen het op prijs te worden geïnformeerd over de plannen echter zij zijn voornemens te vertrekken van hun locatie.

Fam. Roelofs

De Fam. Roelofs is van mening dat er iets met de toegang naar het industrieterrein Sluisweg moet gebeuren. Belanghebbende heeft geen bezwaar tegen functies gerelateerd aan automotive echter vraagt aandacht inzake de economische continuïteit van een brandstoffenverkooppunt in relatie tot concurrentie in de omgeving. Belanghebbende is zelf actief in de betreffende branche en heeft eerder poging gedaan een dergelijke voorziening aan de Rijksweg te realiseren. Daarnaast voorziet belanghebbende een mogelijk probleem met de verkeersafwikkeling in relatie tot de kosten van infrastructurele aanpassingen aan de Rijksweg.

Bewoners van het Bagijnenhoff - Dhr. Schreurs en Mevr. Arkenbosch

Belanghebbenden staan niet negatief tegenover de ontwikkeling maar zien het juist als een kans om de omgeving een kwalitatieve impuls (verbetering van de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid als verblijfsgebied) te geven. Zij zijn met name geïnteresseerd in de uiteindelijke vormgeving en inpassing (bouwwolumes en zichtlijnen) van de ontwikkelingen waarbij rekening dient te worden gehouden met aspecten van overlast (geluid- en lichthinder, zwerfvuil). Graag maken zij van de gelegenheid gebruik hun monumentale woning beter en meer zichtbaar in de groene omgeving in te passen (groene oprijlaan eventueel met recht van overpad naar het naastgelegen geplande transferium/ parkeerterrein) met het bedrijventerrein als directe buur.

9

Planning

Activiteiten die nodig zijn alvorens de daadwerkelijke realisatie van de ontwikkeling zijn als volgt in de tijd gezet. Met een grove indicatie van doorlooptijden.

ACTIVITEIT	DATUM (STARTDATUM – EIND DATUM)
Het aanbieden van de integrale ruimtelijke visie aan het college van B&W	<i>Uiterlijk 21 augustus 2012</i>
Aanbieden integrale ruimtelijke visie aan de gemeenteraad	<i>Eind september 2012</i>
Uitwerken Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan	<i>Eind september 2012 – medio oktober 2012</i>
Anterieure overeenkomst (ter vervanging van een exploitatieplan)	<i>Eind september –uiterste datum van vaststelling bestemmingsplan</i>
Ontwerp bestemmingsplan - Onderzoeken - Water - Geluid - Flora en fauna - Luchtkwaliteit - Archeologie en cultuurhistorie - Bodem - Overige milieuaspecten /-hinder - Verkeer - Concept ontwerp bestemmingsplan - Beoordeling gemeente (+ informeel ter beoordeling naar provincie) - Verwerken beoordeling gemeente - Wettelijk vooroverleg (provincie heeft aangegeven dat het overleg om te komen tot de integrale ruimtelijke visie wordt gezien als het vooroverleg) - Verwerken reacties tot een definitief ontwerp bestemmingsplan	<i>Eind september –december 2012</i>
Procedure bestemmingsplan - Ter visie legging ontwerp bestemmingsplan - Informatieavond (optioneel) - Verwerken zienswijzen - Vorbereiding voorstel - Vaststelling voorstel in B&W - Vorbereiding raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad - Ter visie legging vastgesteld bestemmingsplan - Beroepsprocedure - Onherroepelijk bestemmingsplan	<i>December 2012 – mei 2013</i>
Verwerving gronden / grondruil	
Vergunningen Omgevingsvergunning (14 weken)	<i>Mei 2013 – medio augustus 2013</i>
Bouw-/woonrijpmaken	<i>Medio augustus 2013 – medio september 2013</i>
Bouw vastgoed	<i>Eind september 2013</i>

10

Conclusie Integrale ruimtelijke visie Sluispoort

In vervolg op de opdracht van de gemeente Heumen (d.d. 14 september 2011, kenmerk DDS2009003519/0021/01) om overeenstemming te bereiken over een gezamenlijke ontwikkeling van een totaal plan voor het projectgebied Sluispoort kan Bramex Beuningen BV, penvoerder namens de initiatiefnemers dit einddocument aanbieden aan het college van B&W en de gemeenteraad.

Dit document valt te beschouwen als een ruimtelijke visie waarin in onderling overleg met een projectgroep bestaande uit deelnemers/vertegenwoordigers van de initiatiefnemers, gemeente, provincie, Oost NV en de ondernemersvereniging is gekomen tot een integraal plan voor de ontwikkeling van Sluispoort, de entree voor Malden en het sluitstuk van de revitalisering van het naastgelegen industrieterrein Sluisweg.

Deze ruimtelijke visie wordt gedragen door de projectgroep en zal als basis dienen voor het op te stellen bestemmingsplan, welke de juridische basis zal worden voor de daadwerkelijke realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen.

Voor het plangebied is momenteel voorzien in de volgende invulling van functies:

- Deelgebied 'Poort': Showroomvoorziening voor een woning- en project inrichter;
- Deelgebied 'Kop': Automotive waaronder bemand brandstoffenverkooppunt met foodcorner en/of (moderne) wasstraat;
- Deelgebied 'Scharnier': Automotive waaronder showroom en/of moderne wasstraat en/of reparatie/onderdelen bedrijvigheid gerelateerd aan auto's / perifere detailhandel (uitgezonderd supermarkten);
- Deelgebied 'Groene Hof': flexibele functie, onbebouwd, mogelijk parkeren.
- Optioneel: Transferium voor hoogwaardig vervoersopstappunt, bestaande uit een twintigtal parkeerplaatsen – oppervlak 300 m2. Deze functie invulling biedt kansen om samen met de voorziene 'Automotive' functie, beide ontwikkelingen wederzijds te versterken en economisch nog draagkrachtiger te maken.

**DE INITIATIEFNEMERS BRAMEX BEUNINGEN BV EN KLOKONTWIKKELING BV ZIJN
VERGULD MET DE GETOONDE SAMENWERKING EN DE SNELHEID WAARMEE TOT
DIT GEDRAGEN INTEGRALE PLAN IS GEKOMEN.**

DANK AAN ALLEN VOOR HUN INBRENG.

