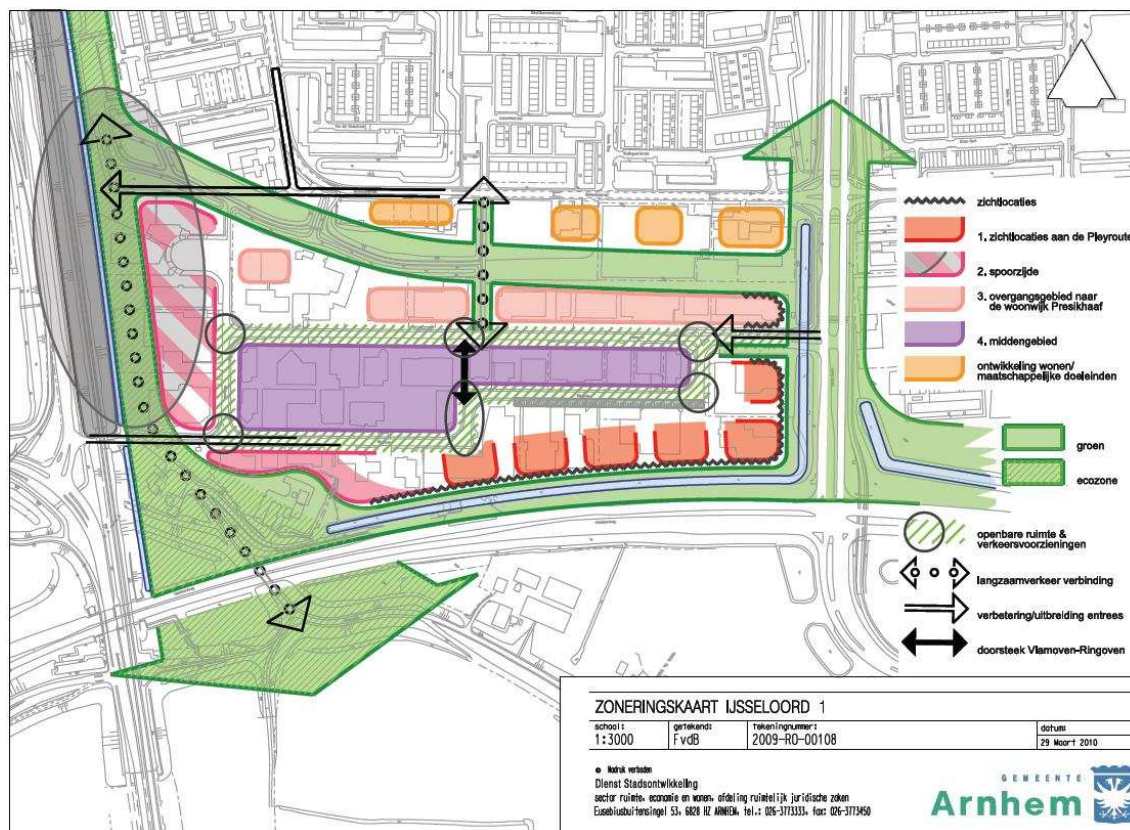


Masterplan en Uitvoeringsplan Ijsseloord 1



Stuurgroep Ijsseloord 1 Arnhem
 Frank Geerlings
 Versie 9 februari 2011

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	2
1.1	Algemeen	2
1.2	Status masterplan	3
1.3	Aanpak	4
1.3.1	<i>Werkgroep</i>	4
1.3.2	<i>Stuurgroep</i>	4
1.3.3	<i>Bedrijvenbijeenkomst</i>	4
2.	De Visie	5
2.1	Ruimte	5
2.1.1	<i>Analyse en probleemschets</i>	5
2.1.2	<i>Oplossingsrichting</i>	5
2.1.3	<i>Uitwerking in vier zones</i>	6
2.1.4	<i>Overige aspecten</i>	9
2.2	Bereikbaarheid	10
2.2.1	<i>Analyse en probleemschets</i>	10
2.2.2	<i>Oplossingsrichting</i>	11
2.2.3	<i>Uitwerking oplossingsrichting per knelpunt</i>	11
2.3	Duurzaamheid en energie	14
2.4	Maatschappelijke effecten	15
2.4.1	<i>Werkgelegenheid</i>	15
2.4.2	<i>Investerings</i>	15
2.5	Vervolgstappen	15
3.	Het projectplan	17
4.	Kostenbegroting en financiering	20
Bijlage 1	Fotoanalyse IJsseloord I	21
Bijlage 2	Conclusies fase 1	27
Bijlage 3	Zoneringskaart IJsseloord I	29

1. Aanleiding

1.1 Algemeen

Bedrijventerrein IJsseloord 1 is halverwege de jaren tachtig ontwikkeld op de locatie van een oude steenfabriek. De steenfabriek lag destijds buiten de stad maar door verdere ontwikkeling van de omgeving is het karakter van IJsseloord 1 veranderd van een buitenlocatie naar een meer in de stad geïntegreerde locatie. Toen het terrein ontwikkeld werd bleek er met name veel vraag naar bedrijfsruimte te zijn onder autobedrijven. In het ontwerp van het terrein is destijds te weinig rekening gehouden met dit type bedrijven en de ontwikkeling van de automobilititeit. Dit is één van belangrijkste oorzaken dat er al weer snel concrete knelpunten ontstonden, zoals te weinig parkeerplaatsen, een beperkte kwalitatieve uitstraling, een beperkte verkeersveiligheid en gebrek aan uitbreidings- mogelijkheden voor bedrijven. In 2000/2001 heeft de gemeente samen met OKA (Ondernemers Kontakt Arnhem) en een werkgroep van OKA geconstateerd dat dit tot een afnemende ruimtelijke kwaliteit heeft geleid. In de jaren erna heeft de gemeente de openbare ruimte op de schop genomen, zodat door middel van met name (fysieke) verkeerskundige ingrepen het verouderingsproces van het bedrijventerrein een halt wordt toegeroepen. De belangrijkste verkeerskundige maatregel is destijds het invoeren van eenrichtingsverkeer geweest. Deze ingreep maakte het mogelijk om bovendien extra parkeerplaatsen te realiseren, laden- en lossenplaatsen te creëren, trottoirs aan te leggen, fietsroutes te ontwikkelen én het sluisverkeer terug te dringen.

In 2008-2009 ontstonden echter een aantal nieuwe ontwikkelingen, zoals leegstand door het wegtrekken van autodealers naar het nabijgelegen De Beemd (gemeente Rheden) aan de A12, de bereikbaarheid van- en naar het Lange Water-Pleijroute, verkeersonveilige situaties voor fietsers en de invulling en consequenties van de ecologische zone over een deel van het terrein.

De (structurele) leegstand is ontstaan in panden waarin voorheen autobedrijven/showrooms waren gevestigd. Dit heeft enerzijds te maken met de malaise in de autobranche en anderzijds met de trend van de afgelopen jaren van opschaling van het dealership. Om de economische veroudering van het bedrijventerrein te stoppen – dat is het kernprobleem – is het noodzakelijk gebleken de problematiek op korte termijn onder de loep te nemen. De gemeente heeft begin 2009 samen met Stichting OKA Services en de werkgroep IJsseloord 1 een nieuwe inventarisatie naar knelpunten uitgevoerd (fase 1)¹.

De voornaamste conclusies en aanbevelingen van fase 1:

- Het uitgangspunt voor zowel de ondernemers als de gemeente is dat bestaande functies worden gehandhaafd en waar mogelijk versterkt;
- Automotive: Op IJsseloord 1 zijn veel autogerelateerde bedrijven gevestigd. Er zijn (voorlopig) voldoende aanwijzingen dat de autogarages toekomst hebben op IJsseloord 1 en dat de autobranche sterk vertegenwoordigd blijft;
- Detailhandel: er zijn kansen om IJsseloord 1 als perifere detailhandelslocatie te versterken;
- Profilering: De ondernemers zien mogelijkheden om een gedeelte van het terrein te thematiseren rondom automotive. Bovendien kan duurzaamheid volgens hen een aspect zijn waarmee IJsseloord 1 zich kan profileren;
- Het toestaan van nieuwe kantoorgebouwen of prostitutiegerelateerde bedrijvigheid is (op dit moment) uitgesloten. Wel reëel voor de toekomst is het faciliteren van kleinschalige horeca en verzorgende functies ten behoeve van de bedrijven;

¹ De uitgebreidere conclusies van fase 1 zijn opgenomen in bijlage 2.

- Parkeren en parkeernormen: onderzocht moet worden wat de consequenties zijn van de parkeernormen bij wijziging van de bestemmingen in het bestemmingsplan;
- Bereikbaarheid per auto dient te verbeteren vanaf de Pleijroute en op het terrein;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer en RegioRail-halte: Het realiseren van een (aansluiting op een bestaande) busverbinding is volgens de ondernemers een goede optie voor de korte termijn. Zowel de ondernemers als de gemeente erkennen het belang van de realisatie van de RegioRail-halte Koningspley;
- Bouwhoogtes: Verruiming van de bouwhoogtes is een reële optie, maar dit dient wel integraal te worden gezien met andere aspecten, zoals parkeren en beeldkwaliteit;
- Flexibele bestemmingen: De ondernemers pleiten voor flexibele, ruime bestemmingen in het herziene bestemmingsplan, zodat panden in de loop van de tijd verschillende functies kunnen herbergen. De gemeente kan zich hierin vinden, mits dit geen strijdigheid oplevert met haar kaders;
- Aangezicht bedrijventerrein in relatie tot 'middengebied': De gemeente wil dat bij het opstellen van de visie de voor- en achterkanten van het bedrijventerrein in samenhang met het 'middengebied' wordt gezien, om te voorkomen dat één of meerdere gebieden achterblijven;
- Milieu-aspecten: De gemeente vraagt bijzondere aandacht voor enkele milieu-aspecten, die de ontwikkelingen op IJsseloord 1 kunnen beperken;
- Wonen op bedrijventerrein: Hoewel het begrijpelijk is dat door de ondernemers mogelijkheden worden gezien voor (bedrijfs)woningen op het bedrijventerrein (zoals appartementen rondom het station), lijkt de kans gering dat dit in het herziene bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dit heeft onder andere te maken met de milieuwetgeving, omdat de aanwezigheid van woningen de ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven kan belemmeren.

1.2 Status masterplan

Op grond van fase 1 is medio 2009 gestart met fase 2, het opstellen van een masterplan en uitvoeringsplan voor IJsseloord 1. Naast de gemeente, OKA Services en de ondernemers is ook Oost NV als partner toegetreden voor deze fase. Er is een nieuwe structuur ingesteld met een stuurgroep en werkgroep die in de periode augustus 2009 – maart 2010 dit masterplan heeft opgesteld. Voor dit traject is gestart met de resultaten van fase 1, maar door voortschrijdend inzicht zijn die conclusies/aanbevelingen soms aangevuld, gewijzigd of vervallen. In mei 2010 is een eerste versie van het masterplan vastgesteld door de stuurgroep. In de periode vanaf mei 2010 heeft de gemeente uitgezocht op welke manier er ruimtelijk-juridisch (middels het bestemmingsplan) kan worden geanticipeerd op de uitvoering van de visie. Bovendien is een eerste peiling gedaan van het bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van (delen van) de visie én zijn de opties voor de spoorzijde verder verkend. Tot slot is in de periode november-december 2010 de visie – met het oog op marktkansen en -initiatieven – realistischer (her)geformuleerd voor wat betreft de zone 'zichtlocaties aan de Pleijroute'. Daarna is het masterplan in februari 2011 opnieuw vastgesteld door de stuurgroep.

Het onderhavige masterplan is een product van de stuurgroep IJsseloord 1 en betreft een advies aan het college van B&W, de gebruikers/eigenaren op IJsseloord 1 en de stichting OKA Services. Voor de visie en de daarin genoemde projectvoorstellen geldt dat:

- er géén garanties worden afgegeven voor of verplichtingen gelden ten aanzien van de uitvoering ervan;
- er nog géén financiële dekking is voor de kosten en;
- het nog onduidelijk is in hoeverre de visie en de projecten ruimtelijk vertaald kunnen en moeten worden, bijvoorbeeld in het herziene bestemmingsplan.

De stuurgroep vindt het belangrijk het bovenstaande expliciet te benoemen, zodat er geen verkeerde verwachtingen worden gewekt. Uiteraard zullen de betrokken partijen wel inspanningen verrichten om tot een (gedeeltelijke) uitvoering van het masterplan te komen. Daarom wordt er meegegeven dat:

- het de bedoeling is om op grond van dit plan de financiering te verkrijgen bij gemeente, provincie en ondernemers. Het masterplan en uitvoeringsplan kunnen dienen als basis voor het verkrijgen van de benodigde financiering om de projecten (zie projectplan in hoofdstuk 3) te kunnen uitvoeren;
- het advies voor de gemeente luidt om het projectplan mee te nemen bij begrotingsbehandelingen. De financiering van delen van het plan is dan een bestuurlijke afweging bij de gemeente;
- het masterplan kan dienen als één van de bouwstenen voor het te herziene bestemmingsplan.

1.3 Aanpak

Op grond van fase 1 zijn drie thema's – Ruimte, Bereikbaarheid en Duurzaamheid/Energie – door een nieuwe werkgroep uitgewerkt in een visie voor het gebied. De werkgroep heeft bestaan uit de projectleider en vertegenwoordigers vanuit verschillende beleidsdisciplines van de gemeente, vastgoedeigenaren/ondernemers op IJsseloord 1 en Oost NV. De werkgroep heeft haar advies voorgelegd aan de stuurgroep, bestaande uit de gemeente, Stichting OKA Services, een vertegenwoordiger vanuit de ondernemers uit de werkgroep en Oost NV.

1.3.1 Werkgroep

De werkgroep heeft bestaan uit:

- De vastgoedeigenaren/ondernemers: dhr. R. Ter Berg, dhr. R. Kruijen, dhr. T. Terpstra, dhr. P. Mol, dhr. N. Bruil en dhr. J. Arendsen;
- Gemeente, projectleider dhr. M. Kop. Verder hebben verschillende beleidsdisciplines een bijdrage verleend (afdelingen binnen de diensten Stadsontwikkeling en Stadsbeheer);
- Oost NV: projectleider dhr. F. Geerlings.

1.3.2 Stuurgroep

De stuurgroep heeft bestaan uit:

- OKA Services: dhr. B. Kobessen;
- Vanuit de vastgoedeigenaren/ondernemers uit de werkgroep: dhr. R. Ter Berg;
- Gemeente, voorzitter Hoofd Economische Zaken mevr. M. Molenaar en projectleider dhr. M. Kop;
- Oost NV: projectleider dhr. F. Geerlings.

1.3.3 Bedrijvenbijeenkomst

Op grond van het masterplan en uitvoeringsplan heeft er op 31 mei 2010 een bedrijvenbijeenkomst plaatsgevonden, waarbij de stuurgroep het masterplan heeft gepresenteerd en de aanwezigen hun reacties hebben kunnen geven.

2. De visie

In de visie worden de onderdelen Ruimte, Bereikbaarheid en Duurzaamheid/energie uitgewerkt. Daarnaast wordt aandacht geschonken aan de maatschappelijke gevolgen van de uitvoering van het projectplan. In bijlage 1 is een fotoanalyse opgenomen van de verschillende aandachtspunten op het bedrijventerrein. In dit hoofdstuk komen diverse oplossingsrichtingen voor deze aandachtspunten aan bod. Om de visie visueel te maken, is er een zoneringskaart gemaakt. Deze kaart geeft een visuele weergave van de (ruimtelijke) zonering en de voorgestelde (verkeerskundige) maatregelen. Een kleine versie van de kaart is opgenomen in dit hoofdstuk; in bijlage 3 is de zoneringskaart te vinden in een grotere versie, en is daarmee beter leesbaar.

2.1 Ruimte

2.1.1 Analyse en probleemschets

De huidige planologische situatie is als volgt:

- Er is sprake van bedrijfsvestigingen conform het bestemmingsplan uit 1985. Dit bestemmingsplan is gewijzigd in april 1994 om voor een bepaald deel meer in de hoogte te kunnen bouwen;
- Het betreft een bedrijventerrein met gemengde bedrijvigheid;
- De vestiging van detailhandel is niet van toepassing met uitzondering van nevenhandel (niet meer dan 10% van het bruto bedrijfsvloeroppervlak - bvo) en de vestiging van automobielen, boten, caravans, grove bouwmaterialen c.q. bouwstoffen, landbouwmachines en – werktuigen;
- De bouwhoogte bedraagt 12m, met uitzondering van de strook aan de zijde van de IJsseloordweg en een kleine strook bij het spoor en de wijk Presikhaaf, waar 6m is toegestaan;
- Er heerst in het huidige bestemmingsplan een parkeernorm van één parkeerplaats per 50m² bvo (voor de garagebedrijven geldt een norm van 30m² bvo). In het herziene bestemmingsplan wordt deze parkeernorm gehandhaafd.

De geldende regels zorgen ervoor dat de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven beperkt zijn. Dit, in combinatie met de toenemende leegstand, de ontwikkelingen met betrekking tot het spoor, de ecologische zone en de wens naar meer mogelijkheden voor perifere detailhandelsvestigingen (pdv)², maakt het noodzakelijk in te grijpen. Voorkomen moet worden dat meer bedrijven wegtrekken en het bedrijventerrein verpaupert.

2.1.2 Oplossingsrichting

In eerste instantie staat behoud van de kwaliteit van het terrein centraal. Uitgangspunt voor de toekomst is dan ook dat er niet meer bedrijven wegtrekken van IJsseloord 1, dat de leegstaande gebouwen weer een nieuwe invulling krijgen en dat de bestaande bedrijven kunnen uitbreiden. In het projectplan zijn hiervoor projecten opgenomen. Door het uitvoeren van deze projecten kan de continuïteit van de bedrijven en de werkgelegenheid worden gewaarborgd.

In tweede instantie wordt er geprobeerd te zorgen voor waardebehoud. Van de gemeente wordt daarom een voorwaardenscheppende rol gevraagd, zoals het verbeteren van de

² PDV en GDV:

Er wordt onderscheid gemaakt tussen Perifere Detailhandels Vestigingen (PDV) en Grootchalige Detailhandels Vestigingen (GDV). Met PDV worden de volgende branches bedoeld: auto's, boten, caravans (ABC goederen), keukens, badkamers en sanitair en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en /of materialen; bij rechtstreeks samenhangende artikelen kan gedacht worden aan inbouwapparatuur en tegels. Alle overige grootchalige detailhandelsvestigingen (>1500 m²) die niet onder de PDV vallen en zich vestigen buiten het kernwinkelgebied worden aangeduid als GDV.

openbare ruimte én het realiseren van nieuwe bestemmingen en uitbreidingsmogelijkheden via het opstellen en vaststellen van een nieuw bestemmingsplan. In het nieuwe bestemmingsplan gaat het onder andere om meer mogelijkheden qua bouwhoogten en het toestaan van andere bestemmingen. Bestemmingen die waardebehoud opleveren voor de eigenaren (behoud van vastgoed- en huurwaarden).

Qua uitstraling en imago wil IJsseloord 1 een gemengd bedrijventerrein blijven. De focus dient niet alleen op automotive te liggen, ook andere vormen van gemengde bedrijvigheid moeten mogelijk blijven. Het is echter niet de bedoeling dat er meer grootschalige detailhandel wordt gevestigd op IJsseloord 1.

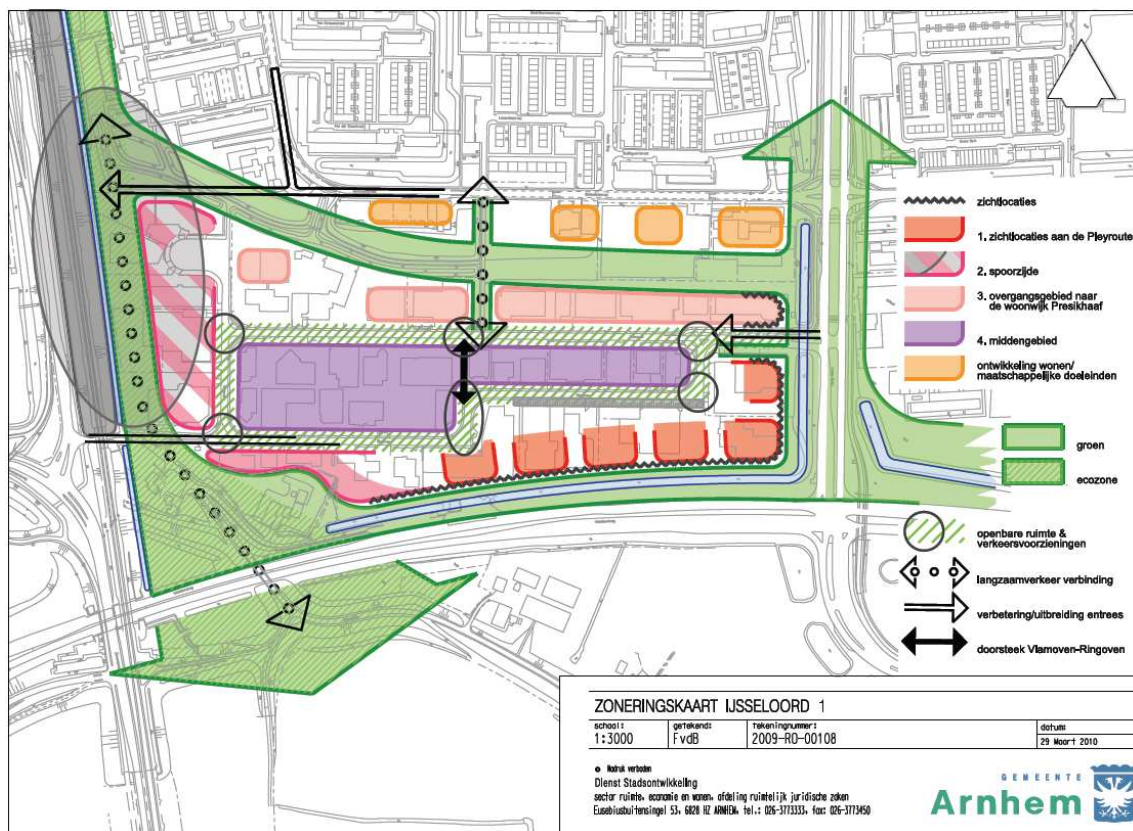
2.1.3 *Uitwerking in vier zones*

Wij zijn van mening dat het bedrijventerrein kan worden ingedeeld in vier zones, die elk hun eigen kwaliteiten en ontwikkelingskansen hebben. Hieronder wordt elke zone apart beschreven. De nieuwe zones betreffen:

1. De zichtlocaties aan de Pleijroute
2. De spoorzijde
3. Het overgangsgebied naar de woonwijk Presikhaaf
4. Het middengebied



Figuur 1: Luchtfoto huidige situatie IJsseloord 1



Figuur 2: Zoneringskaart IJsseloord 1

1. De zichtlocaties aan de Pleijroute

Deze zone (rode kleur op de kaart (figuur 2)), gelegen direct langs de doorgaande verkeersroute, leent zich ervoor om beter benut te worden als zichtlocatie. Het doel is dan ook om de kansen voor de zone als zichtlocatie beter te gebruiken. Weliswaar ligt showroomachtige bedrijvigheid – van automotive alsmede andere volumineuze artikelen – voor de hand, maar daartoe moet niet worden beperkt. In principe zijn alle typen bedrijfsruimtegebruikers in deze zone denkbaar, zolang het maar gaat om bedrijven die willen worden gezien en zich óók willen profileren aan de voorkant (Pleijroute). Het 'profilen' houdt in dat de representatieve ruimtes aan de kant van de Pleijroute worden gepositioneerd. Bij representatieve ruimtes moet vooral worden gedacht aan kantoorruimtes behorende bij de bedrijfsfunctie en showrooms; het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de zichtlocatie alleen wordt benut door het aanbrengen van reclame-uitingen. Doel is een bedrijventerrein te ontwikkelen dat een in architectuur en functie hoogwaardige (dus: op positieve wijze) uitstraling heeft richting de Pleijroute. Voor andere, de zone versterkende functies – die eveneens de zichtkansen willen benutten én die geen onevenredige negatieve effecten hebben op andere typen locaties – geldt dat in afstemming met de bedrijventerrein contactgroep per geval zal worden gekeken of vestiging wenselijk en mogelijk is. De gebouwen dienen in elk geval een 'open' karakter en transparante uitstraling te hebben. Dit kan door veel glas te gebruiken, maar het kan ook op andere manieren. Beeldkwaliteit zal een rol spelen bij het beoordelen van de ontwerpen van de gebouwen.

Er wordt voorgesteld om in deze zone de maximale bouwhoogte te verhogen tot 12 meter, onder voorwaarde dat de gebouwen zich ook daadwerkelijk profileren naar de Pleijroute én er vanuit de Pleijroute een fraaier zicht ontstaat op het bedrijventerrein. Door het verruimen van de hoogte worden de bouw mogelijkheden ruimer en zijn de gebouwen beter zichtbaar

vanuit de weg. Bovendien maakt het mogelijk om gebouwen te realiseren die twee voorkanten hebben (zowel aan de Pleijroute als aan de huidige voorkant naar de Ringoven). In die gevallen dat het parkeren op het dak wordt opgelost, moet er de mogelijkheid zijn om de maximale bouwhoogte te verhogen tot 13,5 meter. Dit alles vergroot de kans dat (huidige) vastgoedeigenaren en gebruikers bereid zijn om gevestigd te blijven op het terrein en om in de toekomst te gaan uitbreiden/investeren.

Het vergroten van het bouwoppervlak betekent waarschijnlijk meer parkeerdruk. Er is geen mogelijkheid om dit op de openbare weg te realiseren; dit dient binnen de private ruimte te geschieden, bijvoorbeeld op het dak. Hier is in het kader van het bestemmingsplan meer onderzoek voor nodig.

Daarnaast is het noodzakelijk dat het groen aan de Pleijroute aan beide kanten (op het bedrijventerrein en tussen het terrein en de weg) een uitstraling verkrijgt, die passend is bij een zichtlocatie. Zo nodig moet er kunnen gekapt, gesnoeid en beheerd, zodat sprake is van een goed zicht op de bedrijfsgebouwen. De groene strook tussen het bedrijventerrein en de weg is in eigendom van de provincie Gelderland; van deze partij is de medewerking nodig om dit te kunnen realiseren.

2. De spoorzijde

De spoorzijde – met een donkerroze kleur en gearceerd weergegeven in figuur 2 – is een deel dat veel aandacht verdient, omdat enerzijds de problematiek in dit gebied het grootst is en er anderzijds mogelijke ruimtelijke opgaven liggen. Het gaat om de volgende drie zaken:

1. Er is daar sprake van langdurige leegstand van twee gebouwen van voormalige autodealers. De eigenaren van deze bedrijfsgebouwen nemen noodgedwongen een afwachtende houding aan in verband met de huidige onduidelijkheid qua toekomstige bestemmingen;
2. Tevens is in de spoorzone (tot nu toe alleen beleidsmatig) een groen-blauw raamwerk (in vervolg: ecologische zone) ingetekend. De ecologische zone maakt onderdeel uit van een grotere ecologische zone, vanaf de woonwijk Presikhaaf naar de (uiterwaarden van de) IJssel. De zone over IJsseloord 1 betreft een strook met een breedte van circa 40m. Een smallere strook is niet wenselijk en mogelijk, omdat anders de werking van de zone beperkt is en doordat er geen compensatiemogelijkheden zijn binnen de overige ecologische zone. De ecologische en recreatieve zone grenst aan het spoor (spoorlijn Arnhem -Zevenaar);
3. Deze zone is eveneens in beeld als zoekgebied voor de mogelijke komst van een regionaal halte. Zowel de gemeente als de ondernemers hechten belang aan de realisatie van dit station; vanuit de ondernemers is het de wens uitgesproken dat de regiohalte zich in de toekomst op deze locatie vestigt.

Op dit moment is het nog niet duidelijk wat de consequenties zijn van de uitwerking van de ecologische zone en ook niet of het haalbaar is om in de toekomst op dit deel een regiohalte te plaatsen. Dit wordt verder onderzocht. Wel is duidelijk dat de realisatie van de ecologische zone en/of het station om een gedeeltelijke transformatie van dit gebied vraagt. De wens is in en aansluitend op de ecologische en recreatieve zone bedrijvigheid mogelijk te maken die de ecologische zone versterkt. Het is niet mogelijk om nu al actief te anticiperen op een mogelijke ecologische zone, door de huidige twee leegstaande bedrijfsgebouwen/auto showrooms te verwerven, vooruitlopend op de mogelijke nieuwe bestemming. Nadeel is dat de leegstaande bedrijfsgebouwen de komende periode leeg zullen blijven staan, omdat de eigenaren niet bereid zullen zijn te investeren in deze onzekere situatie en er voor de huidige bestemming weinig tot geen marktvraag is.

De stuurgroep ziet vier scenario's voor dit deelgebied, te weten:

1. De spoorzijde blijft gehandhaafd conform het huidige bestemmingsplan, zonder invulling als ecologische zone en zonder regionaal halte;

2. De spoorzijde wordt in het nieuwe bestemmingsplan bestemd als ecologische zone, waarmee de huidige bedrijfsbestemming grotendeels verdwijnt. In en aansluitend op de ecologische zone wordt geprobeerd bedrijvigheid mogelijk te maken die de ecologische zone versterkt;
3. De spoorzijde blijft haar bedrijfsbestemming behouden en wordt uitgebreid met een regiorail halte;
4. De spoorzijde krijgt een gecombineerde functie als regiorail halte én ecologische zone. De bedrijfsbestemming zal dan waarschijnlijk in zijn geheel moeten wijken.

Deze scenario's dienen zo spoedig mogelijk verder te worden uitgewerkt door de gemeente en er zal een keuze moeten worden gemaakt voor een voorkeursvariant. De ondernemers spreken hun sterke voorkeur uit voor een variant mét regiorailhalte, aangezien deze halte een zeer positieve impuls zal geven aan zowel IJsseloord 1 als de omliggende gebieden (te weten: 't Broek, Kleefse Waard, Presikhaaf en IJsseloord 2). Maar bovenal benadrukken de ondernemers het belang van een spoedige besluitvorming over de toekomstige ruimtelijke invulling van dit deel van het terrein. Zonder duidelijkheid zal het deelgebied verder verloederen, omdat de ondernemers logischerwijs niet zullen investeren in deze zone. Voor de kwaliteit van het terrein, en om goed te kunnen ondernemen, is het daarom noodzakelijk dat er grote snelheid wordt gemaakt in het benoemen van een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant dient ruimtelijk te worden vertaald in het te herziene bestemmingsplan.

3. Het overgangsgebied naar de woonwijk Presikhaaf

Deze (lichtroze) zone kan goed fungeren als overgangsgebied naar het woongebied Presikhaaf en de toevoeging van wonen direct naast het bedrijventerrein (oranje). Het gebied functioneert nu al als overgangszone, omdat er kleinschalige bedrijvigheid in lagere milieucategorieën en twee kantoorgebouwen zijn gevestigd. Het voorstel is om de werking van de overgangszone te versterken en vast te leggen in het bestemmingsplan. Dit kan door de milieucategorie te verlagen naar 2. Daar staan dan ruimere vestigingsmogelijkheden voor tegenover, zoals voor (perifere) detailhandelachtige vormen. Mogelijk dat ook wonen-werken in deze zone kan, maar dat is afhankelijk van de milieufactoren van de andere bedrijven. Bovendien mag de toevoeging van wonen de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven niet beperken.

Het overgangsgebied is gelegen op de voormalige stortplaats Bethaniënstraat en omgeving. De gemeente heeft eind 2009 een rapport laten opstellen over hoe moet worden omgegaan met de verontreinigde gronden. Deze saneringsvisie is in mei 2010 vastgesteld en geldt nu als officieel toetsingskader bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zo zal er bij een bouwvraag een saneringsplan moeten worden ingediend.

4. Middengebied

Deze zone is op de kaart (figuur 2) aangeduid met een paarse kleur. Er is behoefte aan passende bedrijvigheid in het middengebied, conform het huidige gebruik van dit middengebied. Het huidige gebruik komt grotendeels overeen met het toegestane in de lichtroze zone (overgangsgebied). Het voorstel is om het huidige gebruik vast te leggen in het te herziene bestemmingsplan. Dit betekent het bestemmen van de ruimere vestigingsmogelijkheden, zoals voor (perifere) detailhandelachtige vormen. Verder zijn er nauwelijks (faciliterende) ingrepen in het middengebied nodig, maar zijn het met name de ondernemers die moeten worden verleid te investeren in de private ruimte.

2.1.4 Overige aspecten

Overig gebied

De huidige bestemming van de boerderij en bebouwing onder aan de Schaapdijk/aan de Pleijroute geven op dit moment geen directe aanleiding om dit gebied bij het bedrijventerrein

te trekken. Daarbij komt dat dit gebied in beeld is als ecologische zone. Indien de situatie in de toekomst verandert, is het aan te raden de bestemming van dit gebied opnieuw te bezien.

Vastgoed en buitenopslag

Naast deze nieuwe zonering willen wij de vastgoedeigenaren stimuleren om hun private ruimte op te knappen. Er is sprake van (teveel) structurele leegstand en tevens kan op een aantal kavels de buitenopslag worden verbeterd door deze bijvoorbeeld uit het zicht te plaatsen. De ervaring met herstructureringsprojecten elders leert dat het niet voldoende is dat de overheden het bestemmingsplan aanpassen en alleen investeren in de openbare ruimte. Er is ook een financiële prikkel nodig om de eigenaren te stimuleren om de private ruimte aan te pakken en te gaan investeren. Voor de kavels waarvan het vastgoed en/of buitensopslag een kwaliteitsslag kan gebruiken zou een stimuleringsbijdrage kunnen worden verleend. Door de stimuleringsbijdrage wordt voorkomen dat de kavels verder verouderen, wat een slechte uitstraling heeft op het bedrijventerrein en het herstructureringsproject. Door deze prikkel is de eigenaar meestal bereid om zelf ook te gaan investeren omdat de vastgoedwaarde en de kwaliteit van het vastgoed en de omgeving zal toenemen. In het projectplan is het project stimuleringsbijdrage opgenomen.

Watergang

Het Waterschap Rijn & IJssel (WRIJ) en de gemeente zijn op zoek naar ruimte om een watergang aan te leggen, om te zorgen voor verbetering van de waterafvoer, waterdoorvoer en de kwaliteit van het oppervlaktewater in dit gedeelte van Presikhaaf. In eerste instantie is deze ruimte gezocht in de zone tussen de Bethaniënstraat en IJsseloord 1, aangezien hier ruimtelijke ontwikkelingen speelden. Er is in principe een ruimtevraag tussen de Carstensenstraat en het Lange Water. In een bestuurlijke afspraak tussen de gemeente en het waterschap is vastgelegd dat deze en andere zoeklocaties verder moeten worden onderzocht. In dat kader is er in deze visie aandacht voor het feit dat er een ruimtevraag in het gebied is voor een watergang. Er zijn drie mogelijke tracés, elk met hun eigen kansen en knelpunten. Globaal gaat het dan om:

1. Watergang in de ecologische en recreatieve zone langs het spoor (Noord-Zuid): verbinding tussen de watergang Bethaniënstraat en de bermsloot Pleyroute. Moeilijk in te passen en grote ruimtevraag, vanwege het hoogteverschil;
2. Watergang in het overgangsgebied naar de woonwijk Presikhaaf (West-Oost): dit zou gecombineerd kunnen worden met de ontwikkeling van de locatie Bethaniënstraat 250. Aandachtspunt zijn de te handhaven bomen;
3. Watergang dwars door overgangsgebied en middengebied (Noord-Zuid): de watergang sluit dan uiteindelijk aan op de bermsloot Pleyroute. Deze optie is ruimtelijke gezien ingrijpend, maar biedt kansen voor de creatie van een aantrekkelijk verblijfsgebied middenin het bedrijventerrein.

2.2 Bereikbaarheid

2.2.1 Analyse en probleemschets

Vanaf 2000 is er gewerkt aan de verbetering van de openbare ruimte en de bereikbaarheid, onder andere door eenrichtingsverkeer in te voeren. Hoewel een groot deel van de problemen hierdoor zijn opgelost, blijven er knelpunten bestaan. Het betreft de volgende:

- De autobereikbaarheid naar- en van IJsseloord 1 laat op bepaalde punten te wensen over. Zo hebben het knooppunt Velperbroek en de Pleijroute/IJsseloordweg tijdens de spitsuren capaciteitsproblemen om het aantal auto's te kunnen verwerken. Er ontstaat daardoor filevorming. Maar ook vanaf het kruispunt Lange Water naar en van het bedrijventerrein is de bereikbaarheid moeizaam. Met name om 's avonds het bedrijventerrein te verlaten geeft problemen, want ook daar ontstaan wachtrijen;
- Het eenrichtingsverkeer heeft gezorgd voor langere omrijafstanden. Dit geldt met name voor de bedrijven die aan het einde van de Ringoven zitten (aan de kant van

- o.a. Boels en Mercedes), omdat het autoverkeer de gehele ronde moet maken om dit deelgebied te bereiken;
- Er is sprake van een verkeersonveilige situatie, met name voor fietsers. Zij kunnen namelijk worden afgesneden door het autoverkeer in de scherpe bochten. Bovendien is de verkeerssituatie onduidelijk, omdat het eenrichtingsverkeer niet overal goed is aangegeven. Geregeld weten zowel fietsers als automobilisten niet waar zij mogen rijden, wat soms leidt tot rijden tegen het verkeer in of fietsers die op de fietsstrook aan de verkeerde kant van de weg gaan fietsen;
- De bereikbaarheid per openbaar vervoer is met 3 bushaltes in de omgeving op zich goed te noemen, maar er liggen potentiële kansen om de OV-bereikbaarheid te verbeteren;
- De entrees van het bedrijventerrein zijn bij het Lange Water en de Schaapdijk. Beide entrees hebben een minimale uitstraling en nodigen niet uit het bedrijventerrein te betreden;
- De ANWB bewegwijzering in de omgeving van IJsseloord 1 is voldoende. Vanwege het beperkte aantal wegen is er geen bewegwijzering of verwijsbord nodig op het bedrijventerrein zelf. Voor wat betreft reclame uitingen is er sprake van veel verschillende uitingen op het eigen private terrein. Dit is op zich geen probleem, maar voor de duidelijkheid streven wij naar meer uniformiteit. Voorkomen moet worden dat er verwijsborden op de openbare weg worden geplaatst.

2.2.2 Oplossingsrichting

In dit masterplan wordt voorgesteld om op verschillende manieren om te gaan met de hierboven genoemde knelpunten. In een aantal gevallen is er sprake van lopende activiteiten of acties, dat (voorlopig) voldoende is om het knelpunt aan te pakken. In andere gevallen worden er nieuwe wenselijke maatregelen aangedragen om zodoende de knelpunten te verminderen.

2.2.3 Uitwerking oplossingsrichting per knelpunt

Hieronder komen de oplossingsrichtingen voor de verschillende knelpunten aan bod.

1. Verbeteren bereikbaarheid per auto

De provincie, Rijkswaterstaat, de stadsregio en de gemeente werken samen aan de verbetering van de doorstroming van de Pleyroute. Als belangrijke route naar het bedrijventerrein, is de bereikbaarheid van IJsseloord 1 verbeterd door deze werkzaamheden. In december 2009 is begonnen met de werkzaamheden en medio 2010 is het grootste gedeelte afgerond. Er zijn werkzaamheden uitgevoerd aan beide zijden van de IJsseloordweg. Zo is tussen het Velperbroekcircuit en de aansluiting met het Lange Water een derde rijstrook aangelegd, evenals een vrije rechtsafer langs de IJsseloordweg naar het Velperbroek richting Duiven en Duitsland. Bovendien is op diverse locaties van de Pleijroute het asfalt gerepareerd. Daarnaast heeft de IJsseloordweg op meer plekken 3x3 in plaats van 2x2 rijbanen gekregen. Om deze verbreding mogelijk te maken, zijn op diverse plaatsen bomen gekapt. Het gaan op de volgende plekken locaties:

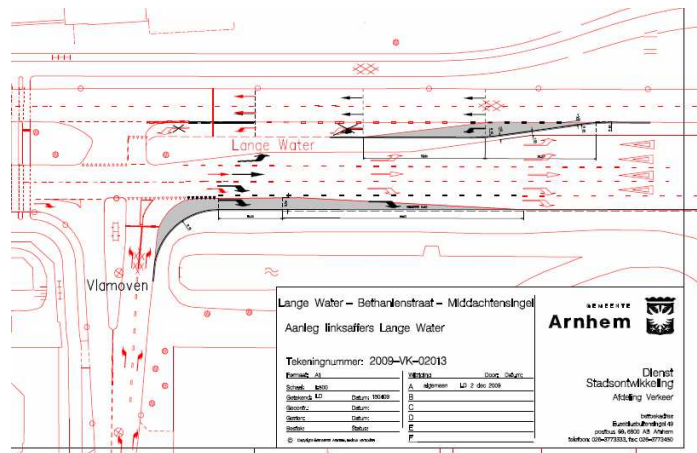
- Noordzijde van de IJsseloordweg tussen Velperbroek en Langewater;
- Zuidzijde van de IJsseloordweg na het brandstofverkooppunt en het Velperbroek;
- Zuidzijde van het Velperbroek en oprit richting Duiven en Duitsland.

Daarnaast zijn er verschillende maatregelen denkbaar om de bereikbaarheid vanaf het Lange Water naar en van IJsseloord 1 te verbeteren. De belangrijkste maatregel, namelijk de plaatsing van een Verkeerslichteninstallatie (VRI) op dit kruispunt, is rond de zomer van 2010 uitgevoerd. De stuurgroep pleit naast de VRI ook voor verlenging en verbreding (van 1 naar 2 stroken) van de uitvoegstrook van het bedrijventerrein naar het Lange Water en verlenging van de voorsorteerstroken op het Lange Water naar het bedrijventerrein en van het Lange Water naar de Pleijroute (zie figuur 3). Van deze laatste twee optionele

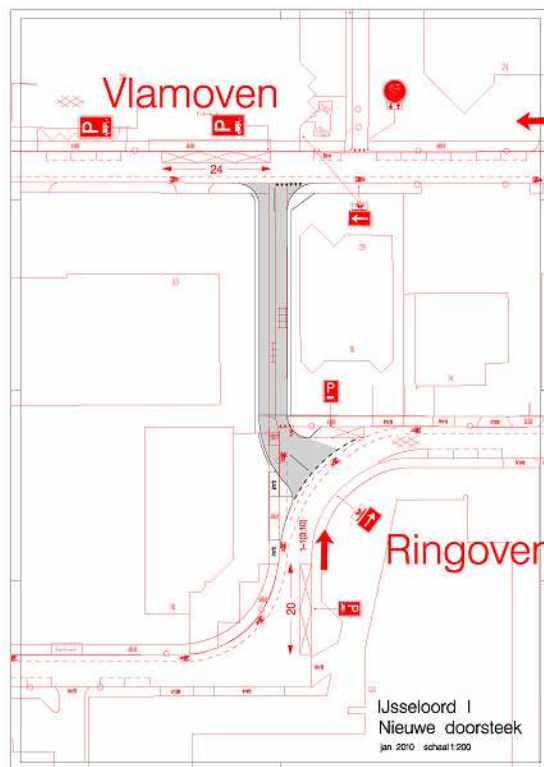
maatregelen zien de ondernemers de meeste heil in de verlenging van de voorsorteerstroken naar het Lange Water en de Pleyroute, omdat zij het verlaten van het bedrijventerrein als grootste knelpunt ervaren. Voor de gemeente is het verlengen van de voorsorteerstrook van het Lange Water naar het bedrijventerrein van net zo'n groot belang, vanwege de noodzakelijke doorstroming op het hoofdwegennet. Voor deze investeringen is echter op dit moment geen budget beschikbaar. Eerder zorgden hoge kosten vanwege de aanwezige bodemverontreiniging dat deze maatregelen niet zijn gerealiseerd. Om deze maatregelen in de toekomst te kunnen realiseren, is in het projectplan het project 'Verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein' opgenomen. Tot slot hebben de ondernemers gepleit voor het aanbrengen van een wit kruis op het kruispunt Vlamoven - Lange Water, zodat automobilisten het kruispunt beter vrijhouden. Vanuit de gemeente is het beleid juist om het gebruik van verkeersborden en -tekens zoveel mogelijk te beperken.



Figuur 3: Voorstel verlengde op- en afritten



2. Verbeteren interne routing bedrijventerrein



Het is mogelijk om de omrijafstanden te verminderen door een nieuwe doorsteek te maken tussen de Vlamoven en de Ringoven. Als deze doorsteek in beide richtingen gebruikt kan worden, dan ontstaan er twee kleinere 'rondes'. De eerste ronde maakt het mogelijk om op snellere wijze vanaf het Lange Water bij het einde van de Ringoven (o.a. Boels en Mercedes) te komen. De tweede ronde zorgt ervoor dat het verkeer vanaf de Schaapdijk eerder op de Vlamoven komt en de bedrijven aldaar kan bereiken. De doorsteek is beoogd tussen Ringoven en Vlamoven. Het betreft nu nog een fietsstrook van circa 3m breedte, met aan beide zijden private kavels. Technisch is de doorsteek haalbaar, al zal er altijd een private strook grond nodig zijn om de weg aan te kunnen leggen. Figuur 4 toont een schets hoe de doorsteek eruit zou kunnen zien. Op dit moment zijn er (nog) geen middelen om de doorsteek te financieren. Daarom is in het projectplan voor de doorsteek het project 'Verbetering interne routing bedrijventerrein' opgenomen.

Figuur 4: Een eerste schets van de mogelijke doorsteek tussen Vlamoven-Ringoven

Tijdens de werkgroepen is altijd uitgegaan van een doorsteek met tweerichtingsverkeer, zoals op het hierboven getoonde ontwerp is te zien (figuur 4). Eind 2010 en begin 2011 is er met meer nauwkeurige berekeningen een realistischer indicatief bedrag voor de doorsteek tot stand gekomen. Op basis van voortschrijdend inzicht is in dezelfde periode door de ondernemers geopperd om – mocht tweerichtingsverkeer financieel niet haalbaar zijn – een doorsteek met eenrichtingsverkeer als variant te onderzoeken. Dit laatste kan verder op wenselijkheid en haalbaarheid worden onderzocht.

3. Vergroten (verkeers)veiligheid (met name voor fietsers)

In de eerste plaats kan de veiligheid worden vergroot door de onduidelijke situatie met betrekking tot het eenrichtingsverkeer te verminderen. De stuurgroep adviseert verkeersborden langs de weg en pijlen op de weg aan te brengen, voor een betere richtingaanduiding voor fietsers en automobilisten.

In de tweede plaats is het van belang op bepaalde plekken, met name in de bochten, de snelheid uit het verkeer te halen. Dit kan door voorzieningen (bijvoorbeeld “pleinen”) te realiseren, zodat voor de automobilisten duidelijk is dat zij in een andere verkeerssituatie terecht komen. De verdere vormgeving en uitwerking van de voorzieningen is een inrichtingsvraag die in het vervolgtraject moet worden opgepakt. De geplande voorzieningen gelden voor de volgende aandachtsgebieden (zie figuur 5 en figuur 2 (zoneringskaart)):

- Bestaande kruising Vlamoven-Ringoven (bij Boels)
- Achterste deel Vlamoven (bij Opel)
- Nieuwe doorsteek Vlamoven-Ringoven



Figuur 5: De beoogde voorzieningen en doorsteek

De snelheid is al uit het verkeer gehaald dat vanaf de Schaapdijk de Ringoven op wil rijden. Automobilisten konden vanaf de Schaapdijk zonder fysieke belemmering (hard) de Ringoven op rijden, wat zorgde voor een verkeersonveilige situatie voor automobilisten en fietsers. Er is in 2010 een uitstulping in de weg aangelegd waardoor het voor automobilisten duidelijker is geworden dat zij een nieuwe weg (Ringoven) oprijden.

Ten derde kan de (fiets)veiligheid worden verbeterd door fietsers te verleiden niet meer dwars over het bedrijventerrein te fietsen, maar langs het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein wordt intensief befietst door fietsers uit Velp, Westervoort en Arnhem Zuid. Er loopt weliswaar een gescheiden fietspad aan de buitenkant van het bedrijventerrein (langs het spoor) naar Presikhaaf, alleen deze wordt niet door alle fietsers gebruikt. Het voorstel is daarom om bij de eventuele uitwerking van de ecologische zone aandacht te besteden aan het realiseren van een aantrekkelijke fietsroute richting Presikhaaf en richting IJssel.

In de vierde plaats speelt verlichting een belangrijke rol bij het gevoel van veiligheid op een bedrijventerrein. Volgens de stuurgroep zijn op dit punt verbeteringen mogelijk. Vanuit Stichting OKA Services zal er een Bedrijvencontactgroep IJsseloord 1 worden ingesteld. Deze Bedrijvencontactgroep houdt zich bezig met de zaken van alle dag, zoals nieuwe (bedrijfs)ontwikkelingen en beheer. Er wordt geadviseerd om deze groep nader te laten kijken naar de verlichting op het bedrijventerrein.

Tot slot de rol van beveiliging. Hoewel dit onderwerp niet direct past bij bereikbaarheid, wordt het hier wel meegenomen onder de kop 'veiligheid op het bedrijventerrein'. Er zijn nu 10 bedrijven aangesloten bij de collectieve beveiliging van Securitas; dit is een beperkt deel van de totale hoeveelheid ondernemers. Het advies is om dit onderwerp als agendapunt op te nemen voor de toekomstige Bedrijvencontactgroep IJsseloord 1 van Stichting OKA Services.

4. Kansen op het gebied van bereikbaarheid per openbaar vervoer

Er zijn toekomstplannen voor een regiohalte in het zoekgebied 't Broek, Presikhaaf en IJsseloord 1. Een regiohalte aan de spoorzijde van IJsseloord 1 biedt veel kansen voor de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein, de bereikbaarheid en de werkgelegenheid. In het kader van de herziening van het bestemmingsplan pleit de stuurgroep dat de spoorzijde van IJsseloord 1 wordt opgenomen in het locatieonderzoek voor de regiohalte.

Verder is er een voorkeur om de IJsselsprinter (vanaf Duiven-Nieuwgraaf naar het winkelcentrum Lange Water) via een lus over IJsseloord 1 te laten rijden. Daarover vindt overleg plaats. Dit onderwerp zal eveneens op de agenda van de Bedrijvencontactgroep IJsseloord 1 komen te staan. In ieder geval zal buslijn 5 – door het veranderen van de route en het verplaatsen van de halte – op de Middachtensingel aanstonds zo'n 250 meter dichterbij IJsseloord 1 ontsluiten.

5. Aantrekkelijker maken entrees bedrijventerrein

Het Lange Water

Verkeerstechnisch wordt de ontsluiting via het Lange Water verbeterd door de aanleg van de verkeersregelinstallatie. Wat nog wel verbetering behoeft, is de uitstraling van de entree van het bedrijventerrein. Er is behoefte aan een zichtbaar herkenningspunt van IJsseloord 1 bij de entree. De bezoekers moeten zien en ervaren dat ze het bedrijventerrein betreden. Het voorstel is om bij de entree bij het Lange Water zo'n herkenningspunt worden te plaatsen. Het dient niet alleen te verwijzen naar de automotieve bedrijvigheid, maar moet een verwijzing zijn naar de activiteiten op het gehele terrein. Verder wordt het verouderde bord aan het begin van het bedrijventerrein waarop de beveiliging van het terrein staat aangegeven, binnenkort vervangen door Stichting OKA Services.

De Schaapdijk

De entree via de Schaapdijk betreft een eenrichtingsweg naar het bedrijventerrein toe, maar dat wordt niet door iedereen zo begrepen. Met name tijdens de spitsuren rijden auto's ook soms tegen het verkeer in om zo de drukke ontsluiting via het Lange Water te ontlopen. Dat levert gevaarlijke situaties op. Er ligt op dit moment geen voorstel voor de verbetering van de entree. Indien er in de toekomst een regiohalte wordt gerealiseerd in de spoorzone, dan zal een ingrijpende verandering van de entree nodig zijn. Dat is het meest logische moment om na te denken over de entree bij de Schaapdijk.

2.3 Duurzaamheid en energie

Er is bij de ondernemers sprake van veel ambitie om van IJsseloord 1 een duurzaam bedrijventerrein te maken. De werkgroep heeft er over gesproken en ziet veel mogelijkheden voor duurzaamheid en energiebesparende maatregelen. De werkgroep meent dat het gezien de levenscyclus van de gebouwen (de meeste gebouwen zijn circa 25 jaar oud) juist nu

mogelijk zou moeten zijn om bij (vervangings) investeringen te kiezen voor duurzaamheid en besparingen. Gedacht wordt aan de volgende maatregelen:

- Energie uitwisseling (warmte-koudeopslag);
- Groene energie (via bijvoorbeeld een biomassa vergistingsinstallatie in de buurt);
- Energiebesparing via dak- en gevelisolatie. Bij dakisolatie kan gedacht worden aan “groene” daken of witte daken in plaats van zwarte daken;
- Mogelijkheden om op het dak te zorgen voor Solar LED voorzieningen die het gehele gebouw kunnen verlichten;
- Gebruik van warmtepompen;
- Verkrijgen van energielabels voor gebouwen.

Op grond van de ideeën van de ondernemers zijn er gesprekken gevoerd met onder andere Senter Novem en de Provincie Gelderland. De Provincie heeft op basis van die gesprekken ingestemd met de inzet van een energieconsulent voor IJsseloord 1. Via een energiescan zal worden nagegaan wat de concrete mogelijkheden zijn voor bovenstaande onderwerpen. Bovendien levert de Nota Groene Daken van de gemeente misschien mogelijkheden. Afsproken is dat het niet bij het invullen van enquêtes en het opstellen van adviezen in de vorm van energiescans zal blijven, maar dat daadwerkelijk aan de slag zal worden gegaan met maatregelen en investeringen in duurzaamheid.

2.4 Maatschappelijke effecten

2.4.1 Werkgelegenheid

Door de uitvoering van dit masterplan zal het aantal arbeidsplaatsen minimaal kunnen worden gehandhaafd, maar waarschijnlijk betekent dit een toename van het aantal arbeidsplaatsen. Het aantal extra arbeidsplaatsen hangt mede af van de bestemming van de spoorzijde, maar er wordt in totaal een toename van 50-100 arbeidsplaatsen verwacht. Als referentie: op 1 april 2009 waren 1120 personen werkzaam op het bedrijventerrein IJsseloord I (bron: Provinciale Werkgelegenheidsenquête).

2.4.2 Investerings

Wij verwachten dat bedrijven op IJsseloord 1 zullen gaan investeren, omdat er met dit plan duidelijkheid wordt gegeven over de toekomstige mogelijkheden op IJsseloord 1. Het gaat om investeringen op de private kavels (gevels en buitenterreinen). Wanneer de gemeente zich bereid toont om te investeren in de openbare ruimte en te faciliteren middels het bestemmingsplan³ zal dit kunnen fungeren als een vliegwiel voor de private investeringen. Afhankelijk van de bestemming van de spoorzijde en de mogelijkheden aan de zichtlocaties aan de Pleijroute zullen deze investeringen minimaal € 10 miljoen zijn. Het betreft met name de investeringen in vastgoed aan de zijde van de Pleijroute, de herontwikkeling van de nu leegstaande bedrijfspanden (voormalige autoshowrooms) en de invulling van de nog braakliggende kavels op het bedrijventerrein.

2.5 Vervolgstappen

Het plan is besproken met de ondernemers op IJsseloord 1 via een bijeenkomst van Stichting OKA Services. Het plan wordt nu door de stuurgroep voorgelegd aan het college van B&W van de gemeente.

³ Daarbij moet wel de opmerking worden geplaatst dat wanneer het bestemmingsplan nieuwe mogelijkheden creëert (bijvoorbeeld ruimere functiemogelijkheden of bouwmogelijkheden), de gemeente wettelijk verplicht is haar kosten (zoals ambtelijke-, eventuele planschade- en inrichtingskosten) te verhalen bij de eigena(a)r(en). Dit wordt kostenverhaal genoemd. De gemeente geeft er de voorkeur aan bij ontwikkelingen anterieure (private) overeenkomsten met de eigenaren te sluiten, in plaats van de kosten achteraf te verhalen via een exploitatieplan bij het bestemmingsplan.

Vervolgstappen kunnen zijn:

- Het overwegen van investeringen door de gemeente om de kwaliteit van het bedrijventerrein toekomstbestendig te maken. Op dit moment is geen geld gereserveerd voor de herstructurering van IJsseloord 1. Voor middelen zal een beroep moeten worden gedaan op de begroting van 2011 en zo nodig 2012;
- Aanvraag subsidie voor herstructurering bij provincie (tender) vóór 1 november 2011;
- Herziening bestemmingsplan IJsseloord 1

De samenwerking tussen de gemeente en de ondernemers, ondersteund door Stichting OKA Services, zal worden voortgezet via de oprichting van een eerdergenoemde Bedrijvencontactgroep die de dagelijkse gang van zaken op IJsseloord 1 gaat coördineren.

3. Het projectplan

Naar aanleiding van de visie kunnen er 4 projecten worden benoemd. Het feit dat de stuurgroep deze projecten wenselijk vindt, wil nog niet zeggen dat de financiering hiervoor beschikbaar is. Het college van B&W en gemeenteraad moeten hierover nog besluiten. Het projectplan zal worden ingebracht tijdens de begrotingsbehandelingen. Vanuit de provincie/rijk verwachten wij een bijdrage van minimaal 50%. De hieronder genoemde kosten zijn globaal en indicatief.

Beschrijving projecten (op prioriteitsvolgorde)

1. Visie en Planvorming ruimtelijke Intensivering

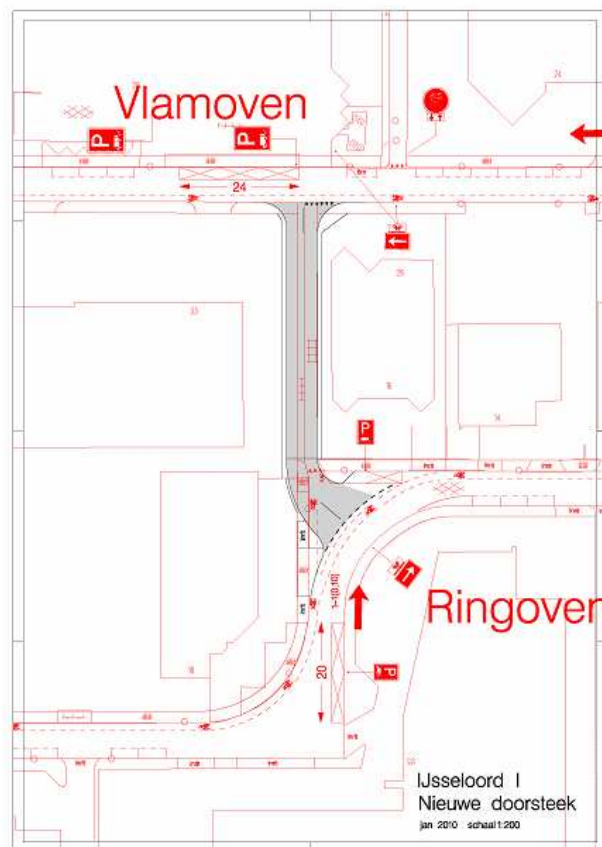
Dit betreft het maken van de plannen die nodig zijn om het masterplan ook ruimtelijk te kunnen gaan uitvoeren. Het gaat om het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en het opstellen van een beeldkwaliteitsplan op grond van de nieuwe zonering. Hierbij geldt dat de gemeente verplicht is haar kosten te verhalen bij de eigena(a)r(en), wanneer er in het bestemmingsplan ontwikkelingsmogelijkheden worden geschapen.

Kosten worden ingeschat op € : n.t.b.

2. Bereikbaarheid en verkeer

2.1 Verbetering interne routing bedrijventerrein en verbetering verkeersveiligheid

Het betreft het verkeersveiliger maken van IJsseloord 1 door het, zo mogelijk, plaatsen van voorzieningen op 2-3 bochten en het realiseren van een doorsteek tussen Ringoven en Vlamoven (zie figuur 6).

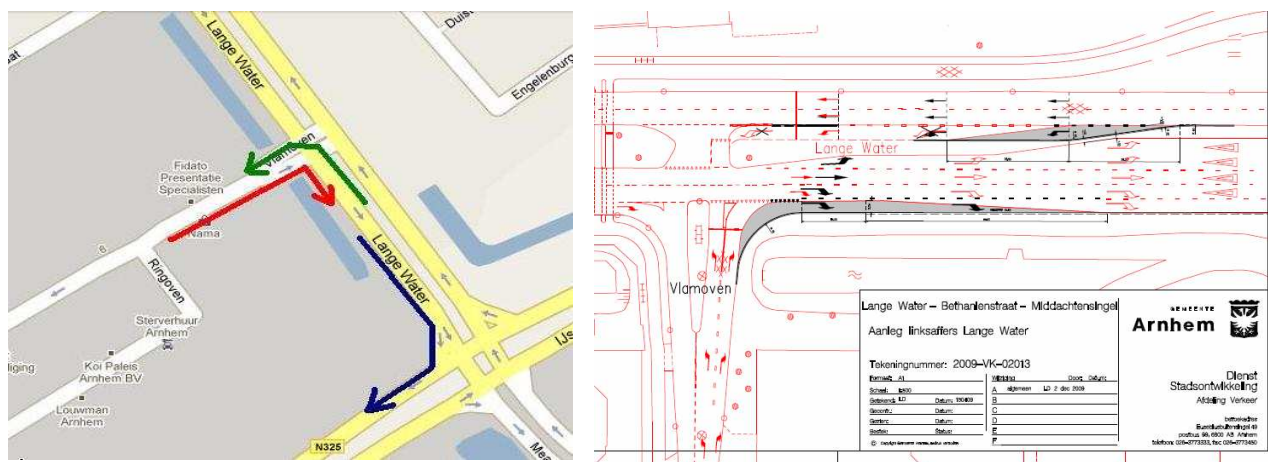


Figuur 6: Een eerste schets van de mogelijke doorsteek tussen Vlamoven-Ringoven

Op dit moment is alleen een indicatieve berekening gemaakt van de kosten voor de doorsteek. De kosten van de voorzieningen zijn naar verwachting aanzienlijk hoger, maar kunnen pas worden berekend als er eerste ontwerpen zijn gemaakt. De kosten voor de doorsteek zijn geraamd op circa € 150.000,-. Het is en blijft een indicatief bedrag. Dit betreft zowel verwerving als inrichting/aanleg van de doorsteek met tweerichtingsverkeer, omdat hiervan altijd is uitgegaan. Een alternatieve variant met eenrichtingsverkeer is – los van de vraag of het wenselijk is – qua inrichting/aanleg (dus zonder rekening te houden met verminderde kosten voor verwerving) ongeveer € 20.000,- goedkoper.

2.2 Verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein

Het gaat hierbij om de verlenging van een drietal invoeg- en uitvoegstroken vanaf en naar het Lange Water en vanaf IJsseloord 1 naar het Lange Water. Zie figuur 7.



Figuur 7: Voorstel verlengde op- en afritten

De kosten hiervoor bedragen € 360.000,-.

3. Energiebesparingen en duurzaamheidsmaatregelen

Gestart wordt met de inzet van de provinciale energieconsulent, die via een scan de mogelijkheden in kaart zal brengen. Op grond van zijn aanbevelingen zullen concrete projecten worden opgezet. Die investeringen zullen zo mogelijk nog voor de indiening van de subsidieaanvraag bij de provincie aan dit plan worden toegevoegd.

4. Stimuleringsbijdrage vastgoed en private buitenruimte

Voor de kavels waarvan het vastgoed en/of buitensopslag een kwaliteitsslag kan gebruiken, worden de mogelijkheden van een stimuleringsbijdrage verkend. Door de stimuleringsbijdrage wordt voorkomen dat de kavels verder verouderen, wat een slechte uitstraling heeft op het bedrijventerrein en het herstructureringsproject. Door deze prikkel is de eigenaar bereid om zelf ook te gaan investeren omdat de vastgoedwaarde en de kwaliteit van het vastgoed en de omgeving zal toenemen. Zonder deze prikkel is de eigenaar vaak niet bereid om zelf het initiatief te nemen om zijn vastgoed op te knappen.

Plankosten

Het betreft een bijdrage van maximaal € 5.000 voor het maken van een plan via een

architectenbureau of stedenbouwkundig bureau. Deze bijdrage wordt verleend onder de voorwaarde dat het bedrijf vooraf aan heeft gegeven bereid te zijn om minimaal 50% van de investeringskosten te dragen.

Investerings

Voor de investeringen kan een bijdrage worden verleend van maximaal 50% van de investeringen, met een maximum van € 25.000.

Totale kosten

Er komen maximaal 10 eigenaren in aanmerking voor de stimuleringsbijdrage. De totale subsidiabele kosten bedragen dan: $10 \times € 30.000 = € 300.000,-$. De eigenaren investeren zelf minimaal een gelijk bedrag maar waarschijnlijk aanzienlijk veel meer.

Generieke regeling of vaste lijst kandidaten?

Er zijn twee mogelijkheden: een generieke regeling op grond waarvan bedrijven zelf bepalen of ze wel/niet meedoen of het samenstellen van een lijst van X bedrijven waarvan Gemeente, eigenaren en ondernemers vinden dat het vastgoed en/of de private buitenruimte een kwaliteitslag kan gebruiken. In overleg met die bedrijven wil de stuurgroep komen tot afspraken over de beoogde kwaliteitslag.

4. Kostenbegroting en financiering

De hieronder opgenomen begroting en financieringswijze betreffen een eerste, globaal voorstel. De genoemde bedragen zijn indicatief. De keuze of en zo ja welke maatregelen worden uitgevoerd, moet nog door de gemeente worden gemaakt. Bovendien zijn er op dit moment geen gelden gereserveerd, noch is er reeds een subsidie ontvangen voor de uitvoering van de maatregelen. Tot slot geldt het eerdergenoemde kostenverhaal voor de eerste maatregel die wordt beschreven.

Kosten begroting en financiering

omschrijving		bedrag	subsidie	gemeente
1	visie en planvorming ruimtelijke intensivering	pm		
2.1	verbetering interne routing bedrijventerrein	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000
2.2	verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein	€ 360.000	€ 180.000	€ 180.000
3	energiebesparingen en duurzaamheidsmaatregelen	pm		
4	stimuleringsbijdrage vastgoed en private buitenruimte	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000
totaal		€ 810.000	€ 405.000	€ 405.000

Bijlage 1 Fotoanalyse IJsseloord 1

1. Het vastgoed kan beter: voorbeelden van locaties die in aanmerking kunnen komen voor een stimuleringsbijdrage?
2. Leegstand
3. Ecologische zone
4. Entrees
5. Zichtlocatie Pleijroute
6. Mogelijke “verkeerspleinen” en doorsteek
7. Braakliggende kavel
8. Parkeren
9. Buitenopslag
10. Fietspad
11. Bewegwijzering en reclame-uitingen

1. Het vastgoed kan beter: voorbeelden van locaties die in aanmerking kunnen komen voor een stimuleringsbijdrage?



2. Leegstand



3. Ecologische zone



4. Entrees



5. Zichtlocatie Pleijroute



6. Mogelijke “verkeerspleinen” en doorsteek



7. Braakliggende kavel



8. Parkeren



9. Buitenopslag



10. Fietspad



11. Bewegwijzering en reclame-uitingen



Bijlage 2 Conclusies fase 1

- Uitgangspunt: Het uitgangspunt voor zowel de ondernemers als de gemeente is dat bestaande functies worden gehandhaafd en waar mogelijk versterkt;
- Automotive: Op IJsseloord 1 zijn veel autogerelateerde bedrijven gevestigd. Er zijn (voorlopig) voldoende aanwijzingen dat de autogarages toekomst hebben op IJsseloord 1 en dat de autobranche sterk vertegenwoordigd blijft. Het zijn de ondernemers die zullen moeten investeren in de panden, maar het is de gemeente die met bijvoorbeeld ruimere bestemmingsplanmogelijkheden faciliterend kan optreden;
- Detailhandel: Op dit vlak hebben de beide partijen gedeeltelijk contrasterende opvattingen. De ondernemers willen graag ruimere detailhandelsmogelijkheden op het terrein én een duidelijk antwoord van de gemeente welke detailhandelsvormen wel en niet zijn toegestaan. Een pasklaar antwoord kan de gemeente echter niet geven. Bovendien geldt er stringent detailhandelsbeleid, wat de mogelijkheden beperkt. Toch zijn er ook kansen om IJsseloord 1 als perifere detailhandelslocatie te versterken;
- Profilering: De ondernemers zien mogelijkheden om een gedeelte van het terrein te thematiseren rondom automotive. Bovendien kan duurzaamheid volgens hen een aspect zijn waarmee IJsseloord 1 zich kan profileren, bijvoorbeeld door gebruik van duurzame energiebronnen (zonnepanelen);
- Kantoren, horeca en prostitutie: Het toestaan van nieuwe kantoorgebouwen of prostitutiegerelateerde bedrijvigheid is (op dit moment) uitgesloten. Wel reëel voor de toekomst is het faciliteren van kleinschalige horeca en verzorgende functies ten behoeve van de bedrijven;
- Parkeren en parkeernormen: De parkeernorm in het huidige bestemmingsplan IJsseloord 1 is 'gunstig' als je die vergelijkt met de parkeernorm in het recent vastgestelde bestemmingsplan 't Broek. De ondernemers voorzien grote problemen als bij de herziening van het bestemmingsplan de parkeernorm uit 't Broek wordt overgenomen, zeker gezien het streven naar intensiever ruimtegebruik. De kans is reëel dat de parkeernorm wordt overgenomen, aangezien het om een op stadsregionaal niveau vastgelegde beleidsregel gaat. Er moet worden onderzocht of het mogelijk en wenselijk is een uitzondering te maken voor bepaalde bedrijfscategorieën (zoals automotive). Een belangrijke kanttekening is dat de bovengenoemde, te verwachten aanpassing van de parkeernorm in het bestemmingsplan alleen betrekking heeft op *nieuwe ontwikkelingen*. Dit betekent dat ondernemers en pandeigenaren alleen te maken krijgen met deze nieuwe norm, wanneer zij veranderingen aanbrengen in de huidige situatie;
- Bereikbaarheid per auto en omrijafstanden: De ondernemers zijn tevreden met de verkeerskundige maatregelen die in de eerste jaren na de eeuwwisseling zijn doorgevoerd. Zij ervaren wel nog enkele verkeerskundige knelpunten die verband houden met de bereikbaarheid per auto. Deze knelpunten zijn bij de gemeente bekend en vragen om nadere bestudering;
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer en RegioRail-halte: De ondernemers zien het als een tekortkoming dat het bedrijventerrein niet is aangesloten op het openbaar vervoersnetwerk. Het realiseren van een (aansluiting op een bestaande) busverbinding is volgens hen een goede optie voor de korte termijn. Zowel de ondernemers als de gemeente erkennen het belang van de realisatie van de RegioRail-halte Koningspley. Wel pleit de gemeente ervoor realistisch te zijn over de mogelijke realisatietermijn. Er moet worden gekeken op welke manier kan worden geanticipeerd op de mogelijke komst van het station;
- Bouwhoogtes: De maximale bouwhoogtes in het bestemmingsplan IJsseloord 1 zijn laag in vergelijking met die uit de bestemmingsplanvoorschriften voor de bedrijventerreinen 't Broek, Rijkerswoerd en Overmaat. Volgens de ondernemers

vormen de bouwhoogtes aanzienlijke beperkingen voor de bedrijven. Verruiming van de bouwhoogtes is een reële optie, maar dit dient wel integraal te worden gezien met andere aspecten, zoals parkeren en beeldkwaliteit;

- Flexibele bestemmingen: De ondernemers pleiten voor flexibele, ruime bestemmingen in het herziene bestemmingsplan, zodat panden in de loop van de tijd verschillende functies kunnen herbergen. De gemeente kan zich hierin vinden, mits dit geen strijdigheid oplevert met haar kaders;
- Aangezicht bedrijventerrein in relatie tot 'middengebied': De gemeente wil dat bij het opstellen van de visie de voor- en achterkanten van het bedrijventerrein in samenhang met het 'middengebied' wordt gezien, om te voorkomen dat één of meerdere gebieden achterblijven;
- Milieu-aspecten: De gemeente vraagt bijzondere aandacht voor enkele milieu-aspecten, die de ontwikkelingen op IJsseloord 1 kunnen beperken. 'Zware' bedrijvigheid en kwetsbare objecten (zoals woningen) verdragen elkaar moeilijk in elkaars nabijheid. De kans dat er 'zwaardere' bedrijvigheid wordt toegestaan op IJsseloord 1 dan nu het geval is, is daarom klein. Bovendien gelden er in het kader van de externe veiligheid rondom bepaalde bedrijven en functies in het gebied (zoals het LPG tankstation) contouren, waarbinnen geen nieuwe objecten mogen worden gerealiseerd waarin mensen verblijven. Tot slot zorgt de bodemverontreiniging onder een deel van het bedrijventerrein voor gebruikbeperkingen;
- Wonen op bedrijventerrein: Hoewel het begrijpelijk is dat door de ondernemers mogelijkheden worden gezien voor (bedrijfs)woningen op het bedrijventerrein (zoals appartementen rondom het station), lijkt de kans gering dat dit in het herziene bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dit heeft onder andere te maken met de milieuwetgeving, omdat de aanwezigheid van woningen de ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven kan belemmeren.

