

Werkend landschap

kansen voor de verbetering van de ruimtelijke
kwaliteit op en rond bedrijventerreinen in Fryslân



A yellow outline map of the province of Friesland, serving as a background for the text.

Werkend landschap

kansen voor de verbetering van de ruimtelijke
kwaliteit op en rond bedrijventerreinen in Fryslân

Inhoudsopgave

The background of the slide features a complex, abstract pattern of thin, light blue lines. These lines are irregular and overlapping, creating a network-like structure that resembles a map or a web. The lines vary in thickness and direction, filling the left and central portions of the page.

4

(o) Inleiding



6

‘ Het land is in een soort versnelling geraakt die zichzelf alleen maar versterkt, als een kar die van de heuvel afdendert. Stilstand is achteruitgang, die gedachte. Dit land kan alleen zo snel veranderen, omdat het nauwelijks over zichzelf nadenkt, of heel slecht over zichzelf denkt, en daarom zo snel mogelijk wil lijken op iets dat overal op kan lijken. ‘

(uit: Joe Speedboot, Tommy Wieringa)

Aanleiding voor het advies

Bedrijventerreinen kunnen zelden op positieve reacties rekenen wanneer het gaat om de ruimtelijke kwaliteit. In de ranglijst van onderwerpen in het debat over de “verrommeling” van Nederland staan de “anonieme, grijze dozen” hoog genoteerd. Ook uit recent onderzoek omtrent welke elementen burgers als het meest storend in het landschap ervaren, blijken bedrijventerreinen hoog te scoren (Krassen op het landschap, WUR/PBL, 2010).

In Fryslân lijken bedrijventerreinen een steeds grotere impact op het landschap te krijgen. Langs de snelwegen is er de laatste jaren sprake van een explosieve groei en domineren de bedrijventerreinen in toenemende mate het beeld. Maar ook op kleinere schaal spelen de terreinen een belangrijke rol: vrijwel elk dorp van enige omvang heeft zijn eigen bedrijventerrein. Daarbij is er in toenemende mate sprake van een ‘verouderings’-probleem: bestaande bedrijventerreinen dreigen te verpauperen, terwijl er veelal vlakbij een nieuw terrein wordt ontwikkeld. Tegelijkertijd is er door de huidige economische crisis sprake van een adempauze in de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Laten we dit momentum gebruiken om kritisch te reflecteren op de huidige stand van zaken en gezamenlijk te zoeken naar kansen voor ruimtelijk kwalitatieve verbeteringen.

Vraagstelling

De problematiek van de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen en hun impact op het landschap is urgent en divers. Juist in een landschap als het Friese, waar ruimte en vergezichten belangrijke kwaliteiten zijn, doemen de bedrijventerreinen op als een belangrijke ontwerpogave. Bedrijventerreinen zijn van belang voor de Friese economie. Maar hoe kunnen we vormgeven aan deze weerslag van economische activiteit op een manier die recht doet aan de kwaliteiten van het Friese landschap? Beiden zijn namelijk belangrijk. Bedrijventerreinen zijn noodzakelijk uit het oogpunt van economische vitaliteit. Tegelijkertijd wordt breed onderkend dat het landschap in Fryslân in essentie het duurzame kapitaal vormt. De centrale vraag is hoe deze beide zaken met elkaar verbonden kunnen worden.

De volgende aanvullende vragen staan in dit advies centraal. Wat zijn de mechanismen die een rol spelen bij de totstandkoming van de bedrijventerreinen in hun huidige vorm? Aan welke knoppen kunnen we nu en in de toekomst draaien? Wat is ruimtelijke kwaliteit in relatie tot ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen? Hoe kunnen we voortbouwen op de ingezette en veelbelovende beleidsmatige koers (SER-ladder, Commissie Noordanus)?

Aanpak

Gezien de complexiteit van de opgave is gekozen voor een aanpak in drie stappen.

Om de problematiek letterlijk beter in beeld te krijgen is aan fotograaf Hans Peter Föllmi gevraagd een groot aantal bedrijventerreinen in Fryslân te fotograferen. Met deze fotoreportage is beoogd een beeld te schetsen van de huidige stand van zaken: hoe liggen de bedrijventerreinen in het landschap, hoe ziet de interne structuur er uit, wat is de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde ruimte?

Aan de Stec Groep is gevraagd vanuit een meer economisch oogpunt de Friese situatie in beeld te brengen. Hoe ziet de markt van bedrijventerreinen in Fryslân eruit en hoe ontwikkelt die zich in de toekomst? Hoe verhoudt zich die tot de rest van Nederland? Welke mechanismen liggen ten grondslag aan de manier waarop bedrijventerreinen momenteel worden ontwikkeld. Wat zijn de ‘knoppen’ waaraan gedraaid kan worden om de ruimtelijke kwaliteit te beïnvloeden?

Een derde stap was de vraag aan een drietal ontwerpteams om ruimtelijke strategieën te ontwikkelen en ontwerpen te maken voor een aantal uiteenlopende locaties in Fryslân. Als cases zijn drie gemeenten gekozen:

- Lemsterland
- Smallingerland
- Dongeradeel



Locaties van de uitwerkingen

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

De keuze voor deze gemeenten komt voort uit de ligging in verschillende landschapstypen en in zones met verschillende vormen van economische dynamiek. Maar ook de problematiek en kansen zijn per gemeente verschillend. In Lemsterland biedt het waterfront kansen voor ruimtelijke kwaliteit en een afwijkend bedrijvenprofiel. In Smallingerland speelt met name de herstructureringsopgave in Drachten-West een belangrijke rol in de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit. In Dongeradeel tenslotte is de verhouding tussen de dorpen en de stad Dokkum een interessante om verder te onderzoeken, ook in het licht van de krimp in Noord-Fryslân.

In deze rapportage worden de resultaten van bovengenoemde stappen samengebracht. De uitkomsten hebben geleid tot een aantal conclusies en aanbevelingen, die de kern van het advies van Atelier Fryslân vormen.

Opbouw rapport

Het rapport bestaat uit twee delen.

Deel één bevat de kern van het advies. Een samenvatting van de verschillende onderzoeken maakt hiervan deel uit. In dit deel zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen opgenomen en een beeldessay van de fotograaf.

Deel twee bestaat uit de afzonderlijke deelstudies die ten grondslag liggen aan het advies. Hierin zijn de rapportages van de Stec Groep en de drie ontwerpteams opgenomen.

Status

Atelier Fryslân is een onafhankelijke werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit. Het Atelier brengt gevraagd en ongevraagd advies uit over ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in de provincie Fryslân. Het advies “Werkend landschap” is een ongevraagd advies.

Een werkgroep bestaande uit ambtenaren van de provincie, betrokken gemeenten en vertegenwoordigers van relevante partijen, heeft het ontwerpproces begeleid. In juni 2010 heeft op basis van het concept-advies een brede consultatieronde onder maatschappelijke organisaties plaats gevonden in Leeuwarden. Ook de ondernemers, de belangrijkste en dagelijkse gebruikers van de bedrijventerreinen, kwamen daarbij uitgebreid aan het woord.

Hoewel tot stand gekomen in nauwe samenspraak met gemeenten, provincie en andere partijen is dit een onafhankelijk advies van Atelier Fryslân.

*Peter de Ruyter, landschapsarchitect
leider Atelier Fryslân*



Aslior Fydan, werkplaats voor natuurlijke kwaliteit

DEEL 1

ADVIES



(1) De oogst: samenvatting van de onderzoeksresultaten

12

“Ik heb vaak mensen hun brood zien opeten, zittend op geïmproviseerde stoelen van kistjes, curvers, vuilnisemmers of anderszins. Deze constatering staat haaks op het feit dat iedereen weet dat mensen in een aantrekkelijke groene omgeving een grotere productiviteit vertonen met minder ziekteverzuim. Na het fotograferen van 85 Friese bedrijventerreinen denk ik dat ruimtelijke kwaliteit hand in hand gaat met een inspirerende en gezonde leefomgeving, of je er nu werkt of woont of allebei”

(H.P. Föllmi, fotograaf)







1.1 Inleiding

Uit de fotoreportage komt een weinig verheffend beeld naar voren van bedrijventerreinen in Fryslân. Gelukkig zijn er in Fryslân ook goede voorbeelden te vinden, maar dan moet je goed zoeken. Naar aanleiding van deze beelden en een eerste verkenning door het atelierteam is aan de ontwerpers een benaderingswijze meegegeven die de opgave in zijn volle breedte beziet en onderlinge vergelijking tussen de verschillende resultaten mogelijk maakt. Gesteld is dat de opgave zich naar drie schaalniveaus laat onderscheiden: landschap/omgeving, terrein en kavel/gebouw. Per schaalniveau zijn er verschillende aspecten te onderscheiden die van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit, zoals:

Landschap en omgeving:

- Herkenbaarheid landschappelijke structuren
- Relatie met de omgeving door middel van doorgaande routes
- Zichtbaarheid vanuit het landschap (randen)
- Aanwezige relictten van het oorspronkelijke landschap binnen het bedrijventerrein (groen- en waterstructuren, oude bebouwing).

Terrein:

- Openbare ruimte: maatvoering , groen, water, gebruik
- Functiemenging (wonen / werken / recreatie / natuur)
- Voor- en achterkanten
- Leegstand, verpaupering
- Samenhang tussen gebouwen (vorm, materiaal, hoogte, kleur)

Kavel en gebouw:

- Vorm, materiaal, kleurgebruik
- Cultureel erfgoed (hergebruik historische gebouwen)
- Mono-functioneel gebruik of te gebruiken voor meerdere functies
- Tijdelijk gebruik in de tijd mogelijk of permanent gebruik

Gezien de aard van de opgaven is aan de ontwerpbureaus gevraagd een multidisciplinair team samen te stellen dat in staat is op de verschillende schaalniveaus (landschap, stedenbouw en architectuur) te ontwerpen. Per gemeente zijn de teams als volgt samengesteld:

- Lemsterland (Lemmer): bureau V-eld landschapsarchitectuur i.s.m. Posad stedenbouw/architectuur
- Smallingerland (Drachten): DAAD architecten i.s.m. De Zwarte Hond stedenbouw
- Dongerdadeel (Dokkum en de dorpen): Enno Zuidema stedenbouw i.s.m. Veenbos en Bosch landschapsarchitecten en TWA architecten

1.2 Case Lemsterland

Karakteristiek

De gemeente Lemsterland ligt in het zuiden van de provincie. Lemmer is de belangrijkste plaats: een middelgrote kern. De kern ligt van oudsher aan het IJsselmeer, met het veenweide gebied in het achterland en de Noordoostpolder voor de deur. Lemmer ligt aan de snelweg A6 en vormt de toegang tot Fryslân vanuit het zuidwesten gezien. De N359 vormt de belangrijkste ontsluiting in westelijke richting. Lemmer vormt een belangrijke poort vanaf het water gezien. Van oudsher voor visserij en de kleine waterrecreatie, maar recenter ook voor de beroepsvaart dankzij het Prinses Margrietkanaal. Het PM-kanaal is vanaf 1951 opengesteld en vormt de verbinding tussen Amsterdam en Groningen.

Binnen de gemeente ligt zo'n 117 ha bedrijventerrein: Lemmer neemt daarmee een middenpositie in binnen de provincie. De belangrijkste terreinen zijn: Lemsterhoek (westelijk buiten de kern, langs de N359), Buitengaats (tussen oude kern en IJsselmeer) en Lemsterpark (in aanleg, langs de A6). Zo'n 43% van de bestaande bedrijventerreinen is als verouderd bestempeld.

Visie: Te Water

Het ontwerpteam van Lemmer stelt dat de kwestie van bedrijventerreinen allereerst op regionale schaal moet worden gezien. De praktijk van gemeenten die elkaar onderling beconcurreren zou plaats moeten maken voor een regionale grondbank waarin gemeenten beschikbare bedrijfsgrond kunnen inbrengen. Per terrein wordt een uniek (onderscheidend) profiel samengesteld op basis van eigenschappen van het terrein en de ambities (visie) van de gemeente. Op regioniveau zou onder supervisie van de provincie vraag en aanbod moeten worden gecoördineerd. Het team heeft als hulpmiddel hierbij een methodiek ontwikkeld om de terreinen te 'classificeren'. In zogenaamde 'rozetten' wordt op grafische wijze een overzicht gegeven van de belangrijkste kenmerken van een terrein en de waardering daarvan. Met behulp hiervan kunnen de bedrijventerreinen verder ontwikkeld worden tot duidelijk onderscheidende terreinen met een specifiek eigen profiel dat optimaal inspeelt op de gebiedskarakteristieken.

Lemsterpark is door zijn ligging aan de snelweg en de toegang tot Lemmer te ontwikkelen tot een representatieve entree. Intensivering van het ruimtegebruik in combinatie met een hoogwaardige architectuur zouden hier de koers moeten zijn. De (oudere) bedrijventerreinen dicht tegen het centrum (De Rien, Leeg) bieden juist kansen voor functiemenging en een opwaardering van de openbare ruimte. De terreinen Lemsterhoek en Buitengaats hebben weliswaar elk een eigen profiel maar vormen te samen het waterfront van Lemmer. De ontwikkeling en herstructurering van dit gebied tot een aantrekkelijk waterfront wordt als een belangrijke kans gezien. Functiemenging, het verbeteren van de verbindingen met het oude centrum en aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte worden daarbij als succesfactoren gezien.



Landschap en omgeving: aan het IJsselmeer

De ligging aan het IJsselmeer is een belangrijke kwaliteit die in de huidige situatie (te) weinig wordt benut. Voor Lemsterhoek geldt dat de ligging aan het water binnen het terrein tot dusverre vrijwel geen rol speelt. Voor het terrein Buitengaats geldt dat het hier (deels) om watergebonden activiteiten gaat. Het bedrijventerrein vormt echter een obstakel in de (historische) relatie tussen de oude binnenstad en het water van het IJsselmeer.

Terrein: duidelijke profilering

De ingrepen die worden voorgesteld binnen de terreinen zijn gericht op het realiseren van het gewenste bedrijfsprofiel. Afhankelijk van de huidige kenmerken van het terrein en de geformuleerde ambities leidt dit tot een specifieke opgave: dit kan van een bescheiden facelift tot een grondige transformatie zijn.

Voor Lemsterhoek is het profiel geformuleerd als een uniek, rustig, groen-blauw bedrijventerrein met een opvallende combinatie van bedrijvigheid en wonen. De eerste stap in de herinrichting behelst de aanleg van een stevige groenstructuur, met water en infrastructuur. De vervolgstap zet in op het opwaarderen van het bestaande terrein, o.a. door het verbeteren van de recreatieve toegankelijkheid en een impuls voor de openbare ruimte. Vervolgens kan er een doorontwikkeling zijn waarbij wordt ingezet op functiemenging (wonen en werken) en er een zwaarder accent komt op de watergebondenheid van de activiteiten.

18 Voor Buitengaats is het bedrijfsprofiel geformuleerd als integraal onderdeel van het stadscentrum: een openbaar en gemengd terrein met een duidelijk gezicht aan het IJsselmeer. De omgeving van de locatie is top, met centrum, strand en IJsselmeer. Het terrein zelf is echter zwak. De eerste stap is dan ook de ontwikkeling van 'de Boulevard van Lemmer'; een nieuwe verbinding tussen centrum en IJsselmeer. De openbare ruimte (kades) worden opgewaardeerd. Nieuwe functies (recreatie, winkels, horeca) worden toegevoegd en fungeren als nieuwe economische dragers. De tweede stap behelst de vergroting van het centrumgebied. Het stadscentrum wordt daarmee sterker gekoppeld aan de Boulevard. Als vervolgstap is een verdere ontwikkeling van centrumfuncties richting het water mogelijk.

Kavel en gebouw: de schuifpuzzel

Op het niveau van kavel en gebouw, met een sterke relatie met het terreinniveau, wordt de metafoor van de schuifpuzzel geïntroduceerd. Voorgesteld wordt om bewust 'speelruimte' te creëren om de ruimtelijke puzzel bij herstructurering makelijker oplosbaar te maken. Door binnen de bestaande contouren van de bedrijventerreinen vrije ruimte over te houden, bijvoorbeeld door dit als gemeente in eigendom te houden, ontstaan mogelijkheden voor een "schuifpuzzel" strategie. De vrije ruimte kan benut worden wanneer zich een verzoek tot (her)vestiging voordoet, onder de voorwaarde dat eenzelfde areaal elders weer beschikbaar komt. De 'speelruimte' kan verschillende vormen van tijdelijk gebruik accommoderen; bijvoorbeeld standplaats voor het circus of tijdelijke natuur.



1.3 Case Smallingerland

Karakteristiek

De gemeente Smallingerland ligt in het oosten van de provincie met Drachten als belangrijke kern. Hoewel geen historische plaats is Drachten na Leeuwarden de grootste kern van Fryslân, met zo'n 45.000 inwoners. Drachten ligt tussen de landschappen van veenweiden en plassen in het westen, de Friese wouden in het oosten en de bossen van Beetsterzwaag in het zuiden. De plaats ligt in de oksel van de snelweg A7 (Heerenveen - Groningen) en de N31 (Leeuwarden – Drenthe). Drachten is een echte werkgemeente met een omvangrijk areaal bedrijventerrein: zo'n kleine 600 ha. Een belangrijk aandeel daarin heeft het industrieterrein de Haven aan de westrand van de kern. Meer recent zijn de ontwikkelingen langs de snelweg rond het klaverblad aan de oostkant van Drachten, met de bedrijventerreinen Azeven en Azeven-Noord.

Van de bestaande terreinen is 21% als verouderd bestempeld.

Visie: Drachten XL

Het ontwerpteam stelt dat vitaliteit een belangrijke voorwaarde is voor het ontstaan van schoonheid en ruimtelijke kwaliteit. Drachten is een vitale kern: een groeikern die met name de laatste decennia is uitgegroeid tot een echte werkstad. Drachten onderscheidt zich qua schaal van bedrijvigheid. De Haven is één van de grootste bedrijventerreinen in Noord Nederland en heeft als enige in Friesland een milieucategorie V. Daarbij ligt Drachten goed bereikbaar aan de snelweg, maar ook aan het water. Het voortbouwen op dit werkarakter van Drachten, met grootschaligheid en ruimte als trefwoorden, wordt gezien als een belangrijke kans.

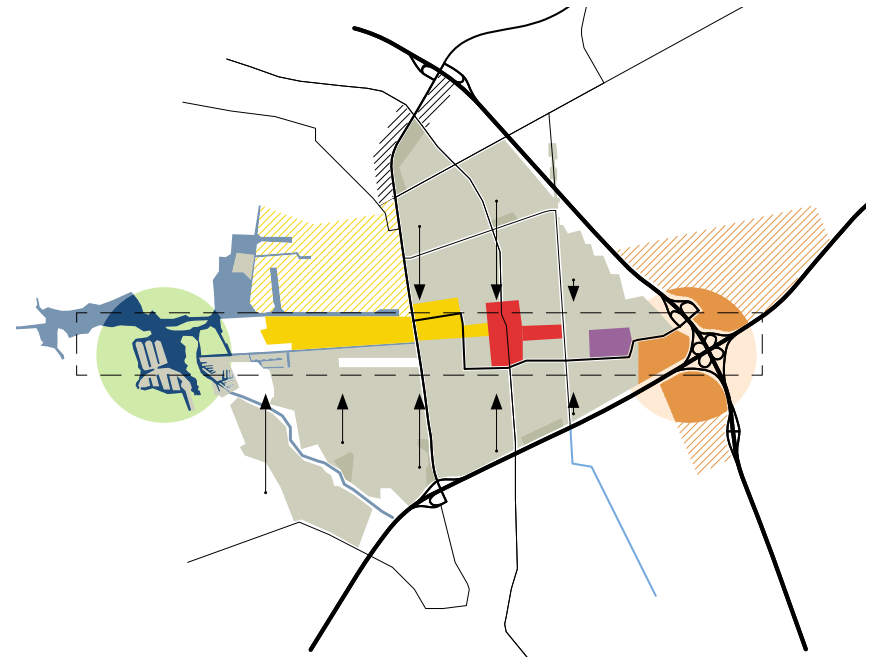
Landschap en omgeving: verbinden van stad en landschap

Drachten ligt tussen drie fraaie landschappen: het waterrijke veengebied in het westen als poort naar de Friese meren, het kleinschalige singellandschap van de Wouden in het noordoosten en de beslotenheid van de bossen rond Beetsterzwaag in het zuiden.

De landschappelijke ligging wordt echter niet of nauwelijks benut; is niet voelbaar in de plaats zelf. Toeristisch scoort Drachten laag. Grote infrastructurele lijnen,

geluidswallen, maar ook de bedrijventerreinen zelf vormen belangrijke obstakels in de verbinding tussen Drachten en landschap. Nieuwe aantrekkelijke routes moeten gerealiseerd worden om deze verbinding (opnieuw) te leggen.

Het ontwerpteam stelt dat een verdere occupatie van het landschap door nieuwe bedrijventerreinen ongewenst en onnodig is. Binnen de bestaande contouren zijn voldoende mogelijkheden om middels herstructurering, verplaatsing en intensivering te kunnen voldoen aan de vraag. De bedrijventerreinen zelf vormen eigenlijk te weinig een onderdeel van de plaats: het zijn te veel 'no go areas'. Functiemenging en het aantrekkelijker en toegankelijker maken van het gebied voor recreanten is daarbij van groot belang. De Drachtstervaart krijgt binnen die visie een centrale positie als ruggengraat voor herontwikkeling van het gebied tussen landschap, haven en centrum.



Terrein: De Strip

De zone langs de Drachtstervaart wordt ontwikkeld tot een "strip": een samenhangende zone met ruimte voor intensivering met meer publiekgerichte bedrijvigheid. De Strip biedt kansen voor bedrijvigheid, maar ook onderwijs, kennis en centrumfuncties (cultuur) kunnen hier een plek krijgen. De Strip legt tevens de verbinding met het omliggende landschap.

Binnen deze structuur wordt ruimte gecreëerd voor 'XL': bijzonder programma met een (boven) regionale functie en een grote ruimtevraag. Door hier ruimte te creëren kan de (geplande) ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen worden voorkomen. Ruimte kan worden gemaakt door herstructurering en intensivering en door het verplaatsen van bedrijven naar meer geschikte locaties elders.

Het ontwerpteam pleit voor het voorkomen van mono-functionaliteit. Door functiemenging ontstaan aantrekkelijker terreinen die ook flexibeler zijn in het licht van mogelijke toekomstige veranderingen. De gemeente zou een actieve rol in de ontwikkeling moeten spelen door een deel van de gronden zelf in eigendom te houden. Hierdoor wordt het mogelijk te schuiven met functies en bedrijven. Ook

biedt dit goede kansen voor andere vormen van (meer informeel) gebruik; door niet alles "vol te bestemmen" ontstaat ruimte voor het ongeplande, het onverwachte, wat ook een eigen kwaliteit kan hebben.

De opbrengsten van de nieuwe terreinen moeten benut worden voor het investeren in herstructurering. Door bewust schaarste te creëren kan ook de grondprijs omhoog, waardoor de inkomsten en investeringen, gericht op ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit, kunnen toenemen.

Kavel en gebouw: Een rol voor de Bethelkerk

Op het niveau van kavel en gebouw wordt in het gebied van de Haven een belangrijke rol toegedicht aan de Bethelkerk. De snelgroeiende kerkgemeente zoekt een andere locatie binnen het gebied en kan als voorloper dienen voor het schuiven met functies in het gebied van de Haven. Daarnaast gaat de Strip fungeren als filter voor type bedrijvigheid op kavel- en gebouwniveau. In de Strip komen zoveel als mogelijk openbare functies die de doorgaande recreatieve routes versterken tussen centrum en landschap.



1.4 Case Dongeradeel

Karakteristiek

De gemeente Dongeradeel ligt in de uiterste noordoosthoek van de provincie. Dokkum is de belangrijkste kern, op enige afstand ligt een reeks van dorpen met als belangrijkste Holwerd, Ternaard, Oosternijkerk en Metslawier.

Dokkum en de dorpen liggen in het prachtige open kleilandschap van de Friese Waddenkust. De oude havenstad Dokkum ligt aan de Ee en het Dokkumer Diep. Het Dokkumer Diep vormde van oudsher de verbinding met de Lauwerszee. In de huidige tijd is vooral de ontsluiting via de weg van belang. Voor Dokkum is dat met name de N356; de aantakking richting Drachten die onder de noemer Centrale As in de toekomst zal worden opgewaardeerd. Voor de dorpen is de ligging aan de provinciale weg N358 van belang.

De gemeente Dongeradeel heeft ruim 140 ha aan bedrijventerreinen. Belangrijke terreinen in Dokkum zijn Betterwird (in de noordwesthoek), Hogedijken (in het oosten) en het recentere Zuiderschans langs de zuidelijke invalsweg. Voor de dorpen geldt dat ieder dorp zijn eigen, veelal kleinschalige, bedrijventerrein heeft. Van het bestaande areaal bedrijventerreinen binnen de gemeente is 53% als verouderd aangemerkt.

Visie: Werken in stad en dorp

Het publieke domein is een belangrijk vertrekpunt geweest voor het ontwerpteam. Bedrijventerreinen in Fryslân liggen dikwijls in of aan de rand van het landschap, vaak ook aan de rand van stad of dorp en bepalen daarmee het silhouet.

Toegankelijkheid, zichtbaarheid en verschijningsvorm zijn belangrijke factoren bij de beleving van de ruimtelijke kwaliteit. Verandering is een constante factor: het landschap verandert, bedrijven(terreinen) veranderen en ook de daarmee gepaard gaande ruimtelijke kwaliteit. Het is dan ook van belang niet in eindbeelden te denken, maar de juiste voorwaarden te creëren om ruimtelijke kwaliteit te laten ontstaan.

Het ontwerpteam onderscheidt verschillende typen bedrijventerreinen in Friesland:

- Dorpse bedrijventerreinen (lokaal, midden- en kleinbedrijf)
- Stedelijke terreinen (modern gemengd, in mindere mate industrie)
- Snelweglocaties in economische ontwikkelingszones (A7 + Westergo)
- Havens (watergebonden, regionaal)

Binnen de gemeente Dongeradeel gaat het met name om de eerste twee typen: de dorpse terreinen bij de kernen Holwerd, Ternaard, Oosternijkerk, Metslawier en de stedelijke terreinen bij Dokkum. Beide typen vragen een eigen benadering.

De Dorpen

Voor de dorpen wordt de zogenaamde ‘analoge methode’ gepresenteerd in aansluiting op de drie eerder genoemde schaalniveaus. Het gaat hierbij om de volgende stappen:

- Benoem de dragers (beeldkenmerken op verschillende schaalniveaus)
 - Landschap/omgeving: verkaveling, dijken, beplanting, wegen, water, etc.
 - Terrein dorp/stad: bebouwingsstructuur, wegen, vaarten, etc.
 - Kavel/gebouw: bebouwingsgrootte, plaatsing, hoofdvorm, etc.
- Waardeer het terrein
 - Passend binnen landschap./stedelijke/architect. karakteristieken?
 - Openbaarheid, zichtbaarheid
- Gebruik en/of ontwikkel de dragers (herstel of ontwerp het terrein met gebiedseigen middelen).

Hierbij geldt dat ook nieuwe beelden zijn te maken met gebiedseigen middelen en daarmee ‘nieuwe verhalen’ te vertellen zijn.

Per dorp wordt de methode uitgewerkt. Voor Oosternijkerk wordt een stevige verankering van het bedrijventerrein voorgesteld door de aanleg van nieuwe groenelementen. De groengebieden vervullen tevens een functie voor andere vormen van gebruik (bos met ijsbaan, volkstuinten met singel). Er wordt aansluiting gezocht bij de dorpsstructuur door verdichting en schaalverkleining in de overgang naar het dorp.

Ternaard wordt gezien als een geslaagd voorbeeld van een 'passend' terrein. De gebouwen zijn uitgewerkt in een kop-hals-romp analogie, in gedekte kleuren, een passende bebouwingsgrootte (korrel) en gevat in een landschappelijk casco.

Voor Holwerd wordt een stevig groen raamwerk voorgesteld als decor voor de bedrijven. Een landmark op de kop van het terrein markeert het terrein op de doorgaande weg richting de boot naar Ameland.

Mede naar aanleiding van de als 'passend' gewaardeerde situatie in Ternaard komt het team tot de volgende lessen:

- Houd afstand tussen weg en bebouwing
- Verbind het terrein met zijn omgeving
- Een schaa sprong in het dorp vraagt om een schaa sprong in het landschap.
- Pas bebouwing aan de omgeving aan door middel van vorm, type en/of materiaalgebruik
- Organiseer kavels, bedrijven en openbare ruimte op passende wijze

Het huidige aanzicht van Oosternijkerk



Het toekomstige aanzicht van Oosternijkerk

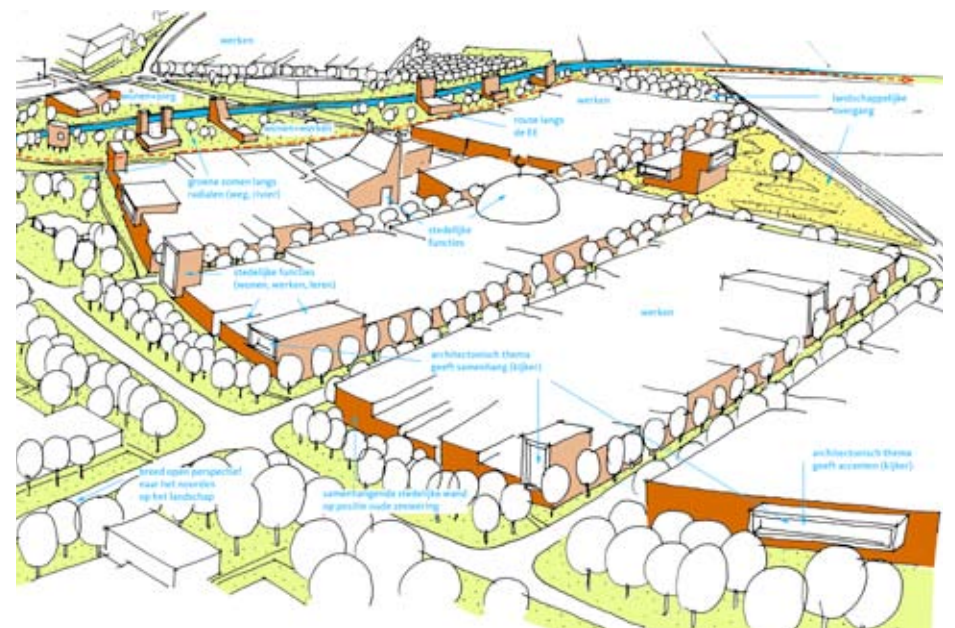
Dokkum

Voor Dokkum is gekeken naar twee bedrijventerreinen: Betterwird en Hoge Dijken. De voorstellen voor Betterwird zetten in op een betere verankering van het gebied in zijn omgeving. Speciale aandacht gaat uit naar een goede vormgeving van de randen van het bedrijventerrein. Nieuwe routes over het bedrijventerrein vormen de verbinding met het aangrenzende landschap. De Dokkumer Ee wordt versterkt als landschappelijke en recreatieve structuur. De interne terreinstructuur wordt verbeterd door het maken van een heldere, makkelijk uitbreidbare routing. De toegang tot het terrein wordt vormgegeven als een aantrekkelijke representatieve groene ruimte met hoogwaardige architectuur op de kavels langs de randen. In het voorstel wordt de nieuwe westelijke randweg niet noodzakelijk geacht. Juist de opwaardering van de bestaande westelijke route met een verbeterde kruising (aquaduct) met de Ee kan tot een impuls leiden voor herstructurering op deze



mooie, maar lastig te ontwikkelen locatie. Een nieuwe westelijke randweg, hoe goed ook landschappelijk ingepast, zal vroeg of laat leiden tot de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen langs die weg. Juist het creëren van schaarste kan in Dokkum leiden tot de zo gewenste impuls voor herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Voor Hoge Dijken wordt eveneens ingezet op het toegankelijk en beleefbaar maken van de hier aanwezige landschappelijke structuren: in dit geval de oevers van het Dokkumer Grootdiep / Strobosser Trekvaart. Door het terrein wordt een recreatieve fietsverbinding voorgesteld die de omliggende wijken met elkaar verbindt. De interne structuur wordt verbeterd door het maken van een heldere, herkenbare hoofdroute over het terrein.



(2) Conclusies: een werkend landschap

2.1 Inleiding

Eerste indruk

Onverschillig. Dat is de term die bovenkomt bij een beschouwing van de bedrijventerreinen in Fryslân. Onverschillig in de zin dat er doorgaans weinig aandacht lijkt voor een zorgvuldige situering, inrichting en vormgeving van terrein en gebouw. Maar onverschillig ook in de zin dat er letterlijk weinig verschil is te bespeuren tussen de bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen lijken overal hetzelfde, zijn inwisselbaar en ontworteld.

Bedrijventerreinen zijn de snelst groeiende vorm van stedelijk grondgebruik en vertegenwoordigen een groot economisch belang. Voor gemeenten is het kunnen aanbieden van ruimte voor huisvesting van bedrijven dan ook van belang; bedrijven brengen werkgelegenheid en inkomsten met zich mee. Gemeenten zijn dan ook gebaat bij het 'binnen' houden van bestaande bedrijven en het aantrekken van nieuwe. Daarbij lijkt de focus meer op kwantiteit dan op kwaliteit te liggen.

Problematiek

Een nadere beschouwing leert dat bedrijventerreinen veelal als enclaves in hun omgeving liggen; goed bereikbaar via de grote doorgaande weg, maar niet of nauwelijks verbonden met stad, dorp of landschap. De kenmerken van het landschap, de cultuurhistorie, waarin het bedrijventerrein zich heeft 'genesteld' zijn zelden terug te vinden in het terrein zelf. Doorgaande (recreatieve) structuren ontbreken en de uitstraling naar de omgeving laat vaak te wensen over.

Ook binnen de terreinen zelf is vaak weinig aandacht voor de openbare ruimte; aantrekkelijke verblijfsplekken om bijvoorbeeld tussen de middag een boterham te eten, ontbreken. De terreinen zijn doorgaans mono-functioneel en bieden weinig tot geen ruimte voor andere vormen van gebruik (wonen, recreatie en natuur). De betekenis van bedrijventerreinen voor een brede laag van de bevolking (sociale duurzaamheid) is dan ook veelal beperkt.

De gebouwen zijn vaak specifiek toegesneden op de eerste gebruiker. Dit 'maatpak' voor specifiek functies maakt de terreinen kwetsbaar voor veranderingen. Er is weinig flexibiliteit om veranderingen in gebruik op een goede manier in te passen. Hierdoor verouderen bedrijventerreinen relatief snel en ligt verloedering en verrommeling om de hoek.

2.2 Kansen voor kwaliteit, de randvoorwaarden

Van bedrijventerrein naar werkend landschap

Bedrijventerreinen verdienen een andere aanpak. De lat moet hoger. Onverschilligheid moet daarbij plaatsmaken voor aandacht en locatie-specifieke oplossingen. Bedrijventerreinen moeten niet langer als een noodzakelijk kwaad worden gezien, maar als onderdeel van stad en landschap functioneren en worden vormgegeven met aandacht voor de gebruikswaarde, de toekomstwaarde en de belevingswaarde; van bedrijventerrein naar ‘werkend landschap’.

De gebruikswaarde van bedrijventerreinen kan beter en meer divers; er liggen met name kansen voor functiemenging en een meer gevarieerde profilering van de terreinen ten opzichte van elkaar.

De toekomstwaarde kan worden vergroot door meer aandacht te besteden aan flexibiliteit en aanpasbaarheid van zowel de (stedenbouwkundige) structuur van het terrein als de gebouwen zelf. Een toekomstbestendig, duurzaam bedrijventerrein weet zich makkelijk aan te passen aan veranderende omstandigheden.

De belevingswaarde kan worden vergroot door het ontwikkelen van herkenbare en eigenzinnige bedrijventerreinen, met een duidelijk eigen gezicht. Terreinen die onlosmakelijk onderdeel uitmaken van stad en landschapstype, met een aantrekkelijke openbare ruimte.

Kies voor regie op regioniveau: stuur op prijs, locatie en profilering

Ruimtelijke kwaliteit is van veel zaken afhankelijk die lang niet allen met een ‘ruimtelijke’ gereedschapskist zijn aan te pakken. Voor bedrijventerreinen geldt dat zaken als grondprijs, concurrentie tussen gemeenten en regio’s en profilering van bedrijventerreinen ten opzichte van elkaar in belangrijke mate bepalen waar wat gebeurt. Dergelijke niet-ruimtelijke aspecten bepalen in feite de randvoorwaarden waarbinnen ruimtelijke kwaliteit al dan niet tot stand kan komen.

Alles begint dus met een goede regie op locatiekeuze en profilering. Waar maak je wat, wat ontsluit je wel en wat ontsluit je niet? Daarbij is het van groot belang niet overal hetzelfde te maken, maar juist gebruik te maken van de specifieke omstandigheden, zowel landschappelijk, stedelijk als programmatisch. De dynamiek van ontwikkeling is niet overal hetzelfde in Fryslân en moet dat ook niet worden. De sturende invloed van infrastructuur moet daarbij meer dan tot op heden worden betrokken. Een dergelijke regie zal op regionaal/provinciaal niveau gevoerd moeten worden. Gemeenten concurreren zo niet langer met elkaar, maar werken samen aan betere bedrijventerreinen.

Naast een heldere profilering van de bedrijventerreinen ten opzichte van elkaar zijn ook afspraken met betrekking tot de grondprijs van belang. Uit het onderzoek van de Stec groep blijkt dat op dit moment vanuit concurrentie-overwegingen te lage grondprijzen worden gehanteerd in Fryslân. Een meer reële grondprijs maakt het mogelijk meer kwaliteit op de locatie te realiseren.

Kies radicaal, geef herstructureringsopgave prioriteit

De tijden van groei lijken zo langzamerhand voorbij. Decennia lang stond de ruimtelijke ordening in het teken van groei. Inmiddels is duidelijk dat we ons moeten bezinnen op een andere toekomst. Een toekomst met grenzen aan de groei, krimp in grote delen van Nederland, waaronder Fryslân.

De huidige praktijk van de ‘makkelijke’ aanleg van nieuwe bedrijventerreinen leidt tot problemen. Bedrijven verkassen graag naar de nieuwe terreinen als eenvoudige en goedkope manier om uit te breiden. Daarbij oude terreinen en gebouwen achterlatend die niet of slechts moeizaam weer in gebruik worden genomen en daardoor verpauperen. De transformatie-opgave van deze terreinen wordt dé opgave voor de toekomst. Met het eind van de groei in zicht is een herbezinning nodig op de uitleg van nieuwe locaties. Zolang nieuwe terreinen een (te) goedkoop en makkelijk alternatief blijven komt de herstructurering niet op gang en creëren we een toekomstig probleem. Dit betekent dat nu ingezet moet worden op herstructurering en gestopt moet worden met de aanleg van nieuwe terreinen. We moeten schaarste creëren om de herstructurering op gang te brengen.

De rekenmeesters stellen dat prognoses aantonen dat in de toekomst toch nog nieuwe hectares nodig zijn. Onze stelling is dat pas tot nieuwe aanleg overgegaan zou moeten worden, wanneer de herstructureringsopgave voltooid is en bestaande terreinen volledig benut zijn. Geen nieuwe terreinen zolang er nog sprake is van leegstand en verouderde, slecht benutte terreinen. Nu kan de economische ontwikkeling en de beperkte groei die in de markt zit nog worden aangewend om de nodige kwaliteitsslag te maken, straks is het daarvoor wellicht te laat.

26

2.3 Kansen voor kwaliteit, de ontwerp oplossingen

Wanneer de randvoorwaarden op een goede manier zijn ingevuld komt het ontwerp in beeld. Vanuit de verschillende schaalniveaus (omgeving, terrein, kavel) zijn op basis van de drie ontwerpverkenningen conclusies te trekken.



De omgeving: verbind het bedrijventerrein met stad en landschap

De verankering van het bedrijventerrein in zijn omgeving is van groot belang. Het dient niet langer een eiland tussen stad en landschap te zijn, maar juist met beiden verbonden te worden. Dit kan door het terrein als onderdeel van stad én landschap te beschouwen en door goede aansluitingen op de bestaande stad of het dorp te maken. Bij aansluitingen moeten we niet alleen aan autoverbindingen denken. Door juist ook aandacht aan waterverbindingen en fiets- en wandelroutes te geven wordt ruimte geboden aan andere belevingssnelheden (tempi) op de overgang van stad naar land en wordt de recreatieve kwaliteit van het Friese landschap ook in 'werkende landschappen' benut.

Door ruimte te bieden aan andere functies (wonen, recreatie, natuur) kan het terrein een interessantere bestemming worden. Het doortrekken van landschappelijke lijnen (waterlopen, beplantingsstructuren, paden en routes) zorgt voor een betere verankering in het landschap. Aandacht aan de vormgeving van de randen van het terrein speelt hierbij een belangrijk rol: niet zelden bepaalt het bedrijventerrein het aanzicht en het silhouet van dorp of stad en vormt het de entree.

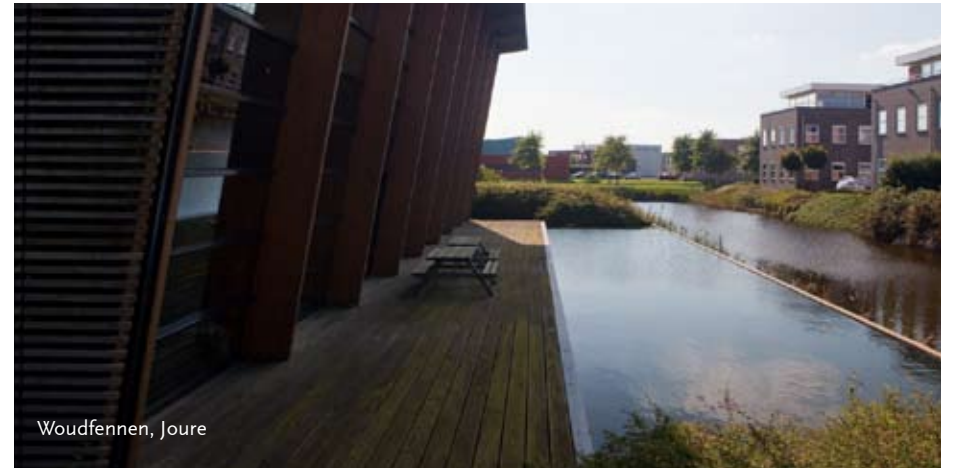


Bedrijventerrein Ternaard

Het terrein: publiek domein met een eigen karakter

Voor het terrein zelf is het van belang dat het meer dan in de huidige situatie deel gaat uitmaken van het publieke domein van dorp of stad. Dit betekent dat de terreinen aantrekkelijker en toegankelijker gemaakt worden voor andere gebruikers (goed voorbeeld: 't Oogh Oosternijkerk).

Een meer multifunctionele invulling van het terrein, zowel qua programma als openbare ruimte is daarbij van essentieel belang. Functiemenging leidt tot meer levendigheid en biedt kansen voor een meer flexibele invulling van het terrein naar de toekomst toe (goed voorbeeld: bedrijventerrein Ternaard). Het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte met verblijfsplekken maakt de terreinen ook voor gebruikers en passanten waardevoller en biedt mogelijkheden voor een lunch-ommetje. Daarbij biedt het de bedrijven een meer representatieve setting (goed voorbeeld: Woudfennen Joure).



Woudfennen, Joure

Een stevige structuur met groen, water, zichtlijnen en een recreatieve ontsluiting biedt goede mogelijkheden om het gebied een eigen gezicht te geven. Voorwaarde is dat hierbij aansluiting wordt gezocht bij het specifieke landschapstype waarin het terrein ligt. Niet alleen een goede aansluiting op de landschappelijke omgeving is gewenst; ook een goede aansluiting op de stedelijke of dorpsomgeving is essentieel.

Flexibiliteit zou op bedrijventerreinen ook letterlijk de ruimte moeten worden gegeven. Door binnen een terrein niet alle beschikbare hectares uit te geven aan bedrijven, ontstaat speelruimte die gebruikt kan worden voor verschillende vormen van tijdelijk gebruik. Pioniersnatuur, speelplek, evenementen (merke, iepenloftspul) kunnen hier (tijdelijk) gebruik van maken. Hiermee ontstaat ruimte voor het informele, spontane en ongeplande. Het vormt daarmee een verrijking van het werkende landschap. De vrije tussenruimte zou als in een 'schuifpuzzel' van plek kunnen veranderen binnen een terrein. Op deze wijze kan optimaal worden ingespeeld op veranderende wensen van ondernemers.

Kavel en gebouw: maak het passend en aanpasbaar, zorg voor industrieel erfgoed

De vormgeving van kavel en gebouw vormt een essentieel onderdeel van het werkende landschap. In de publieke opinie is de kritiek op bedrijventerreinen vaak (mede) gericht op de gebouwen (de 'anonieme grijze dozen'). Ook hier geldt dat 'onverschilligheid' een belangrijke factor is. Uiteraard hoeft niet elk bedrijfspand de architectuurbladen te halen. Waar het om gaat is dat de gebouwen met zorg en aandacht worden ontworpen. Aandacht voor detail, kleur en vorm is daarbij van groot belang. Maar ook de positionering van het gebouw in relatie tot zijn omgeving (afstand) is bepalend. Een gebouw dat je met grote belevingssnelheid nadert (vanuit de auto op de snelweg) vereist een bepaalde afstand tot de beschouwer om door die beschouwer rustig te kunnen worden aanschouwd. Een gebouw dat bijvoorbeeld (ook) is gesitueerd aan een vaart of fietspad vereist een andere detaillering dan een gebouw dat alleen zichtbaar is vanuit de auto. Een gebouw dat goed past in zijn omgeving is geen 'luxe': het hoeft niet duurder of ingewikkelder te zijn, maar het is een kwestie van kennis, zorg en aandacht (goed voorbeeld: De Stripe Earnewâld).

28



Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



De aanpasbaarheid van gebouwen laat vaak te wensen over. Vaak wordt niet of nauwelijks rekening gehouden met een toekomstig ander gebruik dan dat van de eerste gebruiker. Daarmee is de flexibiliteit naar de toekomst gering en leidt het vertrek van een gebruiker al gauw tot achteruitgang en uiteindelijk verpaupering. Daarom is het van belang bij nieuwbouw van bedrijven aanpasbaarheid en uitbreidbaarheid als vast onderdeel van het programma van eisen te maken.

In de Friese situatie valt op het schaalniveau van kavel en gebouw nog een ander punt op. Hergebruik van industrieel erfgoed vindt nog maar mondjesmaat plaats. In het verleden was Fryslân bijvoorbeeld rijk bedeed met melkfabrieken, veelal gesitueerd aan het water. Met de introductie van de hogere snelheid van de auto is de zorg voor deze veelal prachtige gebouwen omgekeerd evenredig gedaald. Veel oude fabrieken zijn gesloopt, gunstige uitzonderingen daar gelaten (melkfabriek Burdaard, melkfabriek Oldeberkoop). Grote zorg is vereist voor de huidige industriële complexen (Skarsterbregge, DE Joure, steenfabriek Oostrum, Philips Drachten, Prins Dokkum) die in de toekomst bij uitstek plaats kunnen bieden aan een kruisbestuiving van functies.



(3) Elf bouwstenen voor een werkend landschap



30

Samenvattend vormen deze bouwstenen het fundament voor de ombouw van bedrijventerreinen naar kwalitatief hoogwaardige werkende landschappen:

REGIE

1. Voer een sterke regie op regionaal niveau: alleen dan kan je de juiste randvoorwaarden ontwikkelen voor ruimtelijke kwaliteit. De provincie heeft hierin een centrale rol.
2. Maak het verschil: creëer bedrijventerreinen met duidelijk onderscheidende profielen (gezichten), inspeland op lokaal specifieke kenmerken en marktsituaties.
3. Stop met aanleg nieuwe bedrijventerreinen: kies radicaal voor transformatie, herstructurering en benutten huidige terreinen. Creëer schaarste om het proces van transformatie op gang te brengen.

OMGEVING

4. Verknop bedrijventerreinen met de omgeving (stad en landschap), door middel van doorgaande routes en de landschappelijke onderlegger (cultuurhistorie). Houd bij de ontwikkeling van routes rekening met de verschillende belevingssnelheden (tempi) tussen stad en land.
5. Maak een goede overgang tussen bedrijventerrein en landschap als kenmerkend onderdeel van het stad- of dorpsilhouet.

TERREIN

6. Maak bedrijventerrein deel van het publieke domein: maak het toegankelijk en stimuleer recreatieve gebruiksvormen.
7. Meng en maak multifunctionele werklandschappen: meng werken met wonen, recreëren, natuur, waterberging, etc.
8. Maak een robuuste hoofdstructuur waarbinnen ruimte voor verandering en aanpassing mogelijk is.
9. Creëer een schuifpuzzel: maak (verplaatsbare) “overruimte” binnen bedrijventerreinen, en gebruik dit als speelruimte voor tijdelijke, informele vormen van gebruik.

GEBOUW

10. Maak bij de omgeving passende en aanpasbare gebouwen. Houd bij de detaillering van gebouwen rekening met de omgeving en belevingssnelheid (tempi) van passanten.
11. Zorg voor industrieel erfgoed in Fryslân: nu en in de toekomst.

Vervolg vragen

De bouwstenen en de drie cases roepen ook een aantal vervolgvragen op die het waard zijn om in de toekomst nader te onderzoeken:

1. Hoe definieer en creëer je een regio: wat is de invloed van infrastructuur, landschapstype en herstructureringsopgave?
2. Hoe kan een regionale grondbank gaan functioneren? Is de provincie het aangewezen loket daarvoor?
3. Hoe creëren we een nieuw verdienmodel voor bedrijventerreinen: hoe kunnen we inbreiding belonen en uitbreiding onaantrekkelijk maken?
4. Hoe kunnen we de methodiek van de 'schuifpuzzel' binnen bedrijventerreinen organiseren, beheren en financieren?
5. Hoe kom je procesmatig daadwerkelijk tot mengen en verbinden in werkende landschappen, welke partijen en afdelingen zitten aan tafel?
6. Wat is de invloed van een andere marktwerking (grotere rol private partijen) op de regie en ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen in Fryslân (interessant voorbeeld Ecommunity Ooststellingwerf)?



Asliar Fyssen, werkplaats voor uitstekende kwaliteit

DEEL 2

ONDERZOEK





Avler Eryslán, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Beleid en sturing

(1) Huidig beleid

Marktbeeld

Ruim 280 bedrijventerreinen

Fryslân telt ruim 280 bedrijventerreinen; circa 4.500 hectare bruto in totaal. Dit is 4% van het landelijk areaal (circa 105.000 hectare bruto) en vergelijkbaar met andere noordelijke provincies: Groningen telt ruim 5.930 en Drenthe 3.400 hectare bruto, respectievelijk 6 en 3%.

Fryslân telt veel kleine bedrijventerreinen

Bijna de helft van alle Friese bedrijventerreinen is kleiner dan 5 hectare bruto. Dat is veel; Fryslân heeft een relatief sterk lokaal en regionaal gebonden bedrijfsruimtemarkt. Voor Fryslân geldt bij uitstek: elke kern zijn eigen bedrijventerrein.

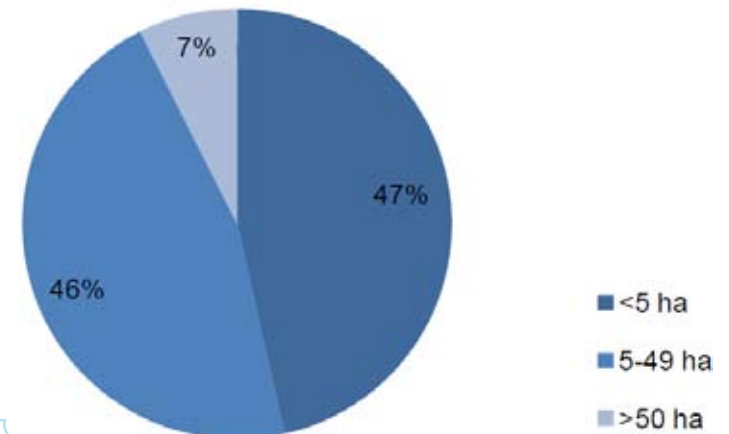
Bedrijventerreinen groter dan 100 hectare bruto liggen in Leeuwarden (Leeuwarden West en Hemrik), Heerenveen (IBF) en Smalingerland (Bedrijvenpark Drachten en De Haven).

Uitgifte hoogste in A7-zone en Westergo-zone

Afgelopen jaren werd gemiddeld 77 hectare bedrijventerrein uitgegeven. De A7-zone en Westergo-zone lieten de hoogste uitgiftecijfers zien; vergelijkbaar met sommige regio's in Gelderland, Utrecht en Zuid-Oost-Brabant.

Vraag en aanbod zijn redelijk in balans

Vraag en aanbod zijn op dit moment redelijk in balans. Als alle zachte plannen die nu in de pijplijn zitten tot ontwikkeling komen, is wel sprake van overaanbod; in het



Figuur 1: areaal bedrijventerreinen Fryslân Bron: IBIS

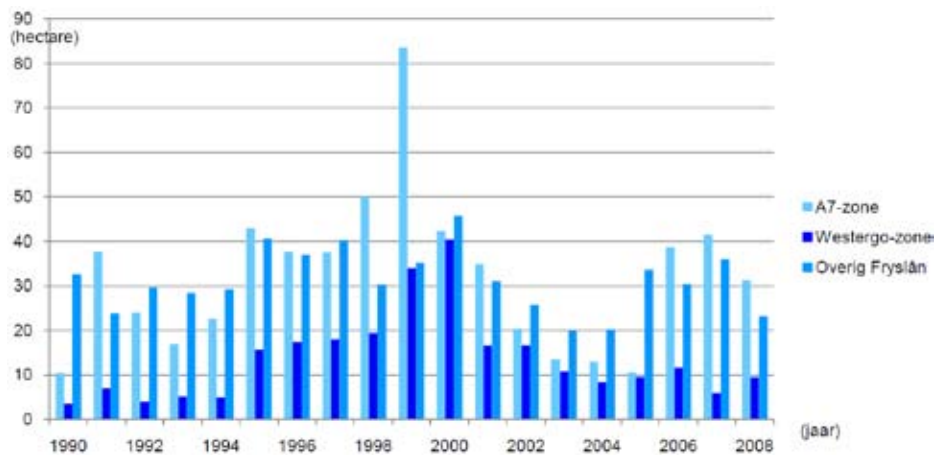
TM-scenario voor economische groei gaat het dan om circa 400 hectare.

De Friese stedelijke centra – Leeuwarden, Drachten en Heerenveen – hebben volgens het Streekplan een opvangtaak voor bedrijven in alle segmenten. Kenmerkend zijn hier de goede ontsluiting en de relatief korte afstand tot economische centra buiten Fryslân. Hier zullen komende jaren naar verwachting de meeste plannen tot uitvoer komen.

15% areaal is nu verouderd

In 2009 is onderzoek uitgevoerd naar de veroudering van bedrijventerreinen in Fryslân en naar de leegstand op die terreinen. Enkele conclusies daaruit zijn:

- op bijna 100 terreinen is veroudering geconstateerd;
- in totaal gaat het om circa 650 hectare bruto veroudering; dit is 15% van het totale areaal bedrijventerreinen in Fryslân;

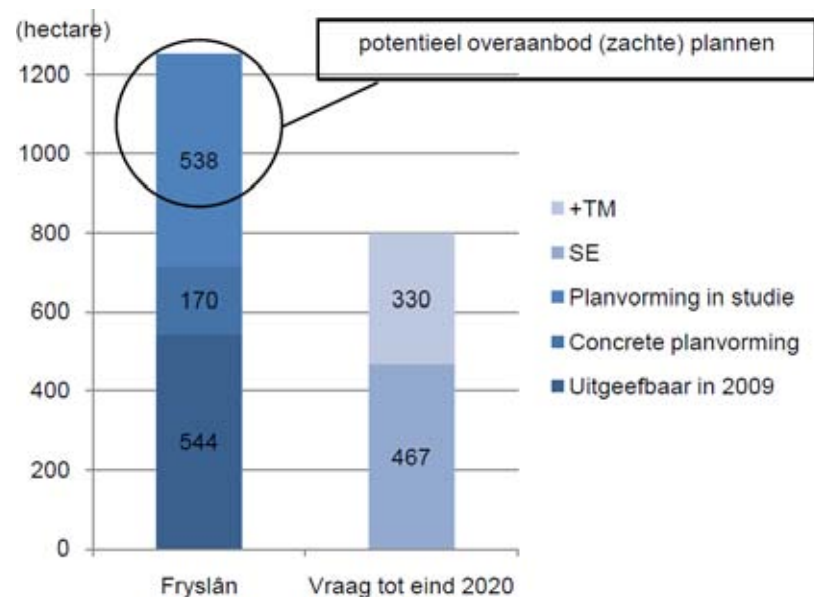


Figuur 2: uitgifte bedrijventerreinen Fryslân 1990-2008 Bron: provincie Fryslân (2010).

- vergeleken met andere provincies zit Fryslân daarmee in de middenmoot;
- driekwart van de veroudering betreft lichte veroudering (zoals de inrichting, beeldkwaliteit, wegen, parkeren, openbare ruimte, buitenopslag) – Dit is relatief gunstig overigens;
- circa een kwart betreft een normale of zware herstructureringsopgave;
- de kosten om alle verouderde terreinen in Fryslân aan te pakken variëren van circa € 85 tot 205 miljoen (volgens een schatting op basis van ruwe kengetallen).

Beperkte regionale samenwerking

Regionale samenwerking op het vlak van bedrijventerreinen staat in Fryslân nog in de kinderschoenen. Op de schaal van de A7-zone en de Westergo-zone vond gedurende de afgelopen jaren al wel afstemming plaats over met name nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen.



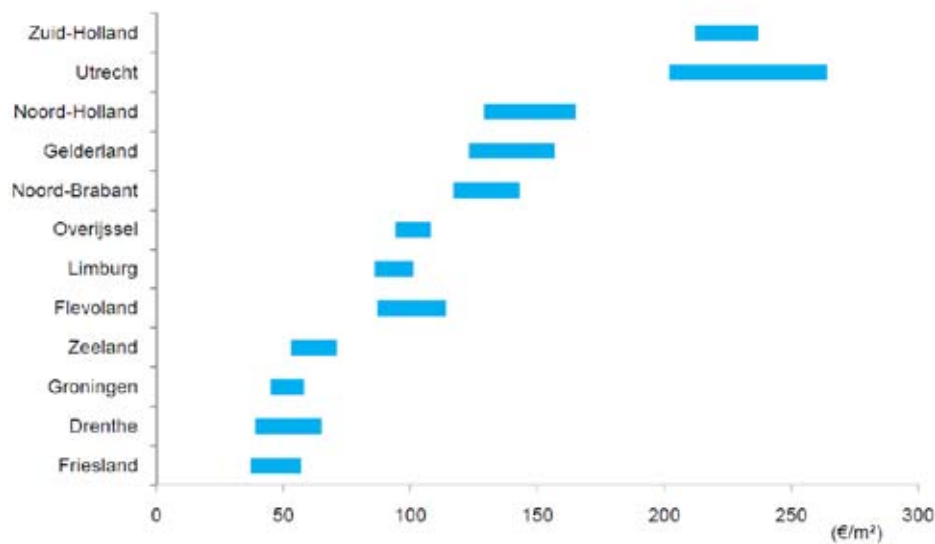
Figuur 3: vraag en aanbod bedrijventerreinen Fryslân 2020 Bron: provincie Fryslân (2010).

Op dit moment worden de nieuwe regio's gevormd (grootweg gaat het om een vierdeling; in oost, west, noord en zuid). De samenwerking en regionale afspraken op het vlak van bedrijventerreinen moeten in drie van de vier regio's nog zijn beslag krijgen.

Grondprijzen Fryslân blijven achter

De grondprijzen die op bedrijventerreinen in de provincie Fryslân gehanteerd worden zijn in vergelijking met regio's elders in Nederland, relatief, laag. Andere noordelijke provincies - Groningen, Drenthe – zijn redelijk vergelijkbaar. Wel is in de regio Groningen-Assen de grondprijs recent al aangepast.

Verwacht mag worden dat de grondprijs in verschillende gemeenten op grond van de commerciële waarde van het vastgoed hoger zou kunnen zijn dan nu gevraagd.



Figuur 4: grondprijzen bedrijventerreinen Nederland (€/m²) Bron: IBIS Werklocaties (2010).

Rijks- en provinciaal beleid

Mooi Nederland biedt goed momentum

Als onderdeel van het rijksprogramma Mooi Nederland is in de afgelopen paar jaar aan de beleidszijde van bedrijventerreinen veel veranderd. Dit is gedaan om invulling te geven aan het realiseren van ruimtelijke kwaliteit en het aanbieden van voldoende vestigingslocaties op maat. Het nieuwe beleid stuurt vooral op regionale samenwerking, de aanpak van de herstructurering en het verbeteren van de (ruimtelijke) kwaliteit bij bedrijventerreinen.

Taskforce bracht kansen voor kwaliteit in beeld

Op verzoek van de ministers Cramer (VROM) en Van der Hoeven (EZ) bracht een Taskforce onder leiding van de heer Noordanus in 2008 het advies Kansen voor Kwaliteit uit.

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

De Taskforce gaf aanbevelingen voor een versnelde aanpak van herstructurering van bedrijventerreinen en adviseerde een consequente toepassing en verankering van de SER-ladder van de Sociaal Economische Raad. Die stelt dat overheden eerst kritisch moeten kijken naar de bestaande capaciteit op bedrijventerreinen, dan zoeken naar ruimtewinst door herstructurering van verouderde terreinen, en daarna pas eventueel een nieuw bedrijventerrein mogen ontwikkelen. Mede op basis van dit advies heeft het kabinet haar beleid nader geconcretiseerd.

Rijksbeleid langs drie sporen

De hoofdlijnen van het rijksbeleid zijn:

1. voorkomen van versnippering, verstening en verrommeling van het Nederlandse landschap;
2. zuinig en slim omgaan met de ruimte en een betere ruimtelijke kwaliteit realiseren, ook op bedrijventerreinen;
3. bestuurlijke afspraken met provincies en gemeenten over regionaal bedrijventerreinenbeleid, aanleg van nieuwe en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Nieuw convenant geeft stimulans

Najaar 2009 hebben Rijk, IPO en VNG een akkoord bereikt over de nieuwe aanpak en dit in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 vastgelegd. Belangrijke afspraken uit dit convenant zijn:

- de implementatie van de SER-ladder;
- het doorvoeren van een strakkere raming van bedrijventerreinen;
- regionale planning en regie;
- concrete doelstelling in de aanpak van verouderde bedrijventerreinen; circa 6.500 hectare versneld, waarvoor € 400 miljoen rijksgeld beschikbaar is gesteld.

Aan de slag met de BWU

Vervolgens heeft de Bestuurlijke Werkgroep Uitvoeringsstrategie (BWU) een handreiking geschreven voor de uitvoeringspraktijk, heeft het Ministerie van BZK onderzoek laten doen naar bestuurlijke succesfactoren voor regionale samenwerking op het vlak van bedrijventerreinen en hebben alle provincies met gemeenten herstructureringsprogramma's opgesteld.



Figuur 5: werking van de SER-ladder voor bedrijventerreinen Bron: Stec Groep (2010).

Provincie Fryslân volgt Rijk gestaag

Centraal in het Streekplan Fryslân staat de Kwaliteit fan de Romte; ruimtelijke kwaliteit, zuinig ruimtegebruik en goede landschappelijke inpassing zijn de kernbegrippen waaromheen het beleid vorm is gegeven. De noodzaak om ook in Fryslân verouderde terreinen aan te pakken past binnen de doelen van het Streekplan – het PHP 2009-2013 is in feite het ‘startsein’ maar direct ook de leidraad voor de aanpak van herstructurering. Marktconforme grondprijzen kunnen – aldus de provincie – een oplossing zijn voor het financieringsprobleem.

Ruimtelijke kwaliteit: eerste stappen zijn gezet

- Een Provinciaal Ruimtelijk Kwaliteitsteam is ingezet; Dit kwaliteitsteam werkt op dit moment aan het programma ‘Bedrijventerreinen in het landschap’
- Op dit moment wordt bezien of er, en zo ja welke minimale kwaliteitseisen kunnen worden opgesteld en die ook relatief eenvoudig zijn uit te voeren.
- De provincie financiert ook, voorlopig voor een periode van 4 jaar, het Atelier Fryslân. Dit Atelier staat op afstand van de provincie en geeft gevraagd en ongevraagd advies op het gebied van ruimtelijke kwaliteit.
- Ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen is een verplicht onderwerp in de te maken regionale werkprogramma’s.
- Recentelijk hebben Provinciale Staten van Fryslân aangedrongen

op een Aanvalsplan herstructurering, waaronder ook de herstructurering van bedrijventerreinen moet worden begrepen. Het PHP 2009-2013 past binnen die opdracht.

Omslag in Friese planning en beleid

De provincie Fryslân geeft uitvoering aan het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 door:

- een goede regionale kwantitatieve afstemming van vraag en aanbod van bedrijventerreinen, zodat overaanbod op termijn wordt voorkomen;
- een kwalitatieve verbeterslag van bestaande terreinen waarmee mogelijk ook additionele ruimtewinst kan worden geboekt.

Samenwerkingsagenda's landen in de regio's

Inmiddels gaat de provincie Fryslân op diverse terreinen met gemeenten samenwerkingsagenda's maken, onder andere op het gebied van bedrijventerreinen. Dit is in lijn met het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020, dat IPO, VNG en het Rijk ondertekenden. Doel is te komen tot regionaal afgestemde bedrijventerrein visies, waarin afspraken worden vastgelegd met de in de regio samenwerkende gemeenten.

De afspraken gaan over:

- programmering: behoefteplanning en fasering;
- uitvoering: zoals de herstructureringsopgave en financiering ervan, uitgiftevoorwaarden en kwaliteitsbewaking.

Ook ruimtelijke kwaliteit en andere vormen van kwaliteitsbewaking en duurzaam beheer en de hulp daarbij van de provincie, zullen bij de afspraken met de regio's worden betrokken.

Het regionaal afgestemde bedrijventerreinprogramma is het kader waarbinnen nieuwe bedrijventerreinontwikkelingen in de betrokken gemeenten planologisch ten uitvoer kunnen worden gebracht. In de provinciale Verordening Romte – in voorbereiding – zal de intergemeentelijke bedrijventerreinvisie de basis zijn voor de planologische regelingen. De Verordening Romte Fryslân onderschrijft ook de toepassing van de SER-ladder.

(2) Huidige kwaliteit en sturing

Ruimtelijke kwaliteit bedrijventerreinen

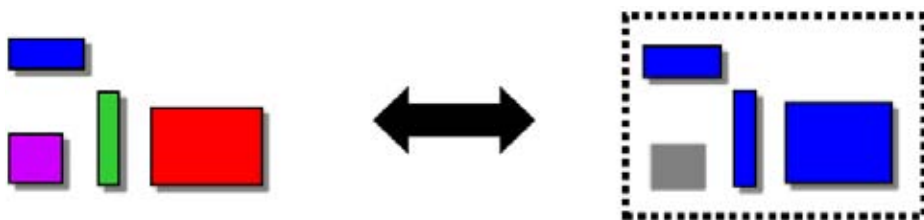
Ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen betreft in feite drie aspecten: de functionaliteit en waarde voor de ondernemer, de belevingswaarde en toekomstwaarde van het bedrijventerrein.

Ondernemers die extra willen investeren in een kwalitatief aantrekkelijk bedrijfspand doen dat vooral om economische redenen: om consumenten te trekken, om een bepaalde uitstraling te hebben en/of om te investeren/beleggen in waardevast onroerend goed. Voor deze bedrijven geldt dat ze zich willen vestigen op de meest prominente plekken, waar het bedrijfspand zichtbaar is; aan de entree van een bedrijventerrein en langs hoofdontsluitingswegen.

Het gaat overigens niet alleen om mooi of lelijk. Hoewel de ruimtebeleving zeker een rol vervult, worden bedrijventerreinen in de eerste plaats vanwege hun functie aangelegd. Bovendien zal er ook voldoende ruimte moeten zijn voor laagwaardige, of functionele bedrijvigheid, die zich niet of moeilijk laat inpassen.

Ruimtelijke kwaliteit is nu vaak sluitstuk in ontwikkelproces

Ruimtelijke kwaliteit bij bedrijventerreinen is doorgaans de sluitpost in het ontwikkelproces. De focus ligt nog te vaak op kwantiteit in plaats van kwaliteit. Het ontbreekt bovendien nogal eens aan duidelijke en strikte ontwerpkeuzes en een sterk en overkoepelend stedenbouwkundig en architectonisch plan. Laat staan dat er consequent aan deze keuzes wordt vastgehouden. Bedrijventerreinen ontbeert het als gevolg daarvan aan eenheid. Landschappelijke inpassing – als dit aspect al is meegenomen – volgt in de praktijk vaak pas op het uitgifteplan. Functiescheiding was de afgelopen decennia bovendien dominant in het economische en ruimtelijk beleid, wat heeft bijgedragen aan eenvormige en monofunctionele bedrijventerreinen.



Figuur 6: kaveluitgifte versus gebiedsontwikkeling bij bedrijventerreinen Bron: Stec Groep (2010).

Invloed marktwerking op ruimtelijke kwaliteit

Eén van de oorzaken voor de huidige kwaliteit van bedrijventerreinen ligt in de beperkte marktwerking. In circa 80% van de gevallen leggen gemeenten nieuwe bedrijventerreinen aan en geven deze kavel-voor-kavel uit aan eindgebruikers. Hierdoor raakt de eigendomstructuur sterk versnipperd. Private spelers die een bedrijventerrein als geheel in de markt zetten en exploiteren zijn er (nog) nauwelijks.

In de praktijk leidt dit regelmatig tot een matige kwaliteit van bedrijfsbebouwing, een gebrek aan gebiedsgerichte bedrijventerreinontwikkeling zonder georganiseerd parkmanagement en uiteindelijk tot relatief snelle veroudering. Er wordt nog nauwelijks actief gestuurd op waardebehoud en waardegroei van bedrijventerreinen als geheel.

Sturing op drie schaalniveaus

Drie niveaus

Ruimtelijke kwaliteit bij bedrijventerreinen laat zich grofweg op drie schaalniveaus sturen: landschap/stad, terreinniveau en het niveau van de kavel en het bedrijfspand.

Hieronder passeren de drie schaalniveaus de revue. Telkens staan we kort stil bij wat het niveau behelst, waar belangrijke keuzes worden gemaakt, die leiden tot een bepaalde – hoge of lage – ruimtelijke kwaliteit en welke aspecten bepalend zijn voor die ruimtelijke kwaliteit.

Niveau 1: landschap en stad

Op het hoogste schaalniveau gaat het om de inbedding van het bedrijventerrein in zijn (landschappelijke) omgeving. Vooral dit aspect is in de planvorming nu nog onderbelicht. Dit terwijl juist die inpassing grotendeels de beleving van de passant van het bedrijventerrein bepaalt.

Bedrijventerreinen liggen steeds vaker op zichtlocaties langs snelwegen, spoorzones en aan de stadsrand. Zij zijn hiermee het visitekaartje van steden en kernen. Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is dit geen probleem; mits het bedrijventerrein ook past in het silhouet van de stad of kern. Er ontstaat pas een probleem als het bedrijventerrein een hinderlijke barrière vormt tussen de stad of kern en het buitengebied.

Aspecten die op het niveau van landschap en stad bepalend zijn voor ruimtelijke kwaliteit:

- herkenbaarheid landschappelijke ondergrond
- inpassing randen
- overgang bebouwing en/of landschap
- zichtlijnen
- benutting bestaand cultuurhistorische waarden
- entree en poortwerking
- doorlopende (langzaam) verkeerroutes
- aanhechting aan stedelijke/dorpse structuur
- locatiekeuze
- segmentering

Niveau 2: terrein

Op het niveau van het bedrijventerrein zelf gaat het vooral om het ontwikkelen van een duurzame en heldere ruimtelijke structuur. Op dit niveau zien wij veel praktische aspecten van ruimtelijke kwaliteit en daarmee tevens concrete sturingsmogelijkheden. Zo zien we dat in de situering en inrichting van bedrijventerreinen nog weinig rekening wordt gehouden de specifieke kwaliteiten van de plek. Dit leidt tot uniformiteit en non-descripte bedrijventerreinen.

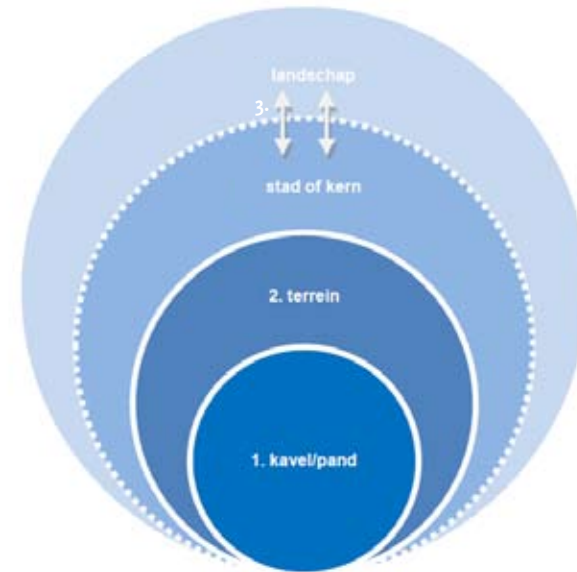
Aspecten die op terreinniveau bepalend zijn voor ruimtelijke kwaliteit:

- structuur: opbouw, hoofd- en zijwegen
- samenhang in beeldkwaliteit bedrijfspanden
- verblijfswaarde
- profiel en maatvoering wegen
- herkenbaarheid, overgang publiek/privaat gebied
- groen en waterstructuur
- voorzieningen
- toegankelijkheid
- beheer

Niveau 3: pand en kavel

Op kavelniveau gaat het om de aard, schaal en beeldkwaliteit van bedrijfspanden en de inrichting van de openbare ruimte.

Op dit niveau geven bestemmingsplanbepalingen richting en de norm voor ruimtelijke kwaliteit. In aanvulling op het bestemmingsplan kan de gemeente bebouwingsvoorschriften vaststellen. Eventueel aangevuld met stedenbouwkundige programma's van eisen en typologiestudies. Een gemeente is niet verplicht om een beeldkwaliteitplan op te stellen. In praktijk zien we provincies gemeenten soms wel (in meer of mindere mate) verplichten om bij het indienen van een bestemmingsplan dit ook een beeldkwaliteitplan toe te voegen. Waar het gaat om private ontwikkelingen, leggen gemeenten eisen aan welstand, beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing steeds vaker in privaatrechtelijke contracten vast.



Figuur 7: drie schaalniveaus voor ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen Bron: Stec Groep (2010).

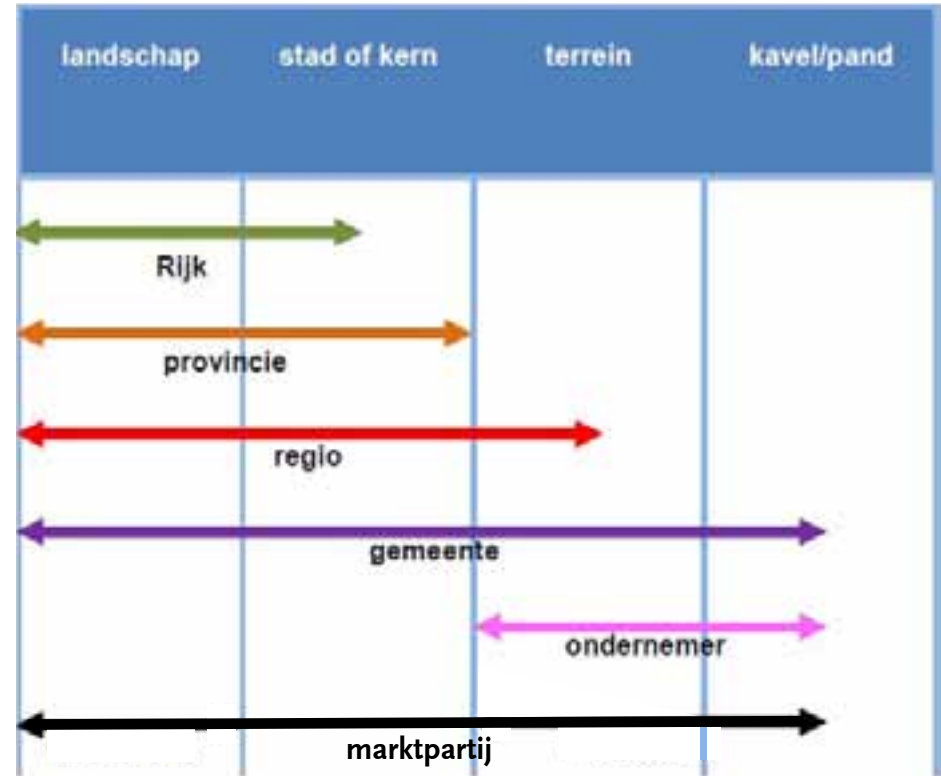
Aspecten die op pand- en kavelniveau bepalend zijn voor ruimtelijke kwaliteit:

- maat en schaal bebouwing
- vorm, materiaal en kleurgebruik
- inrichting buitenruimte (parkeren, groen, opslag)
- multifunctioneel ruimtegebruik (wonen, werken, verblijven, etc)

Sturing per niveau

Maar wie zit nu aan de knoppen? Wie bepaalt de ruimtelijke kwaliteit en op welk niveau? En welke sturingsmogelijkheden zien wij?

- Het Rijk heeft vooral een kaderstellende rol voor een goed vestigingsklimaat en ruimtelijke basiskwaliteit op bedrijventerreinen. Daarnaast heeft het Rijk een faciliterende rol in de aanpak van oude bedrijventerreinen.
- De provincie heeft vooral een regiefunctie waarbij zij actief kan sturen op ruimtelijke kwaliteit binnen de provinciale beleidskaders: de Structuurvisie (of Streekplan) en bijbehorende Verordening (eventueel aangevuld met haar juridisch instrumentarium op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening. De provincie heeft vooral invloed op de randvoorwaardelijke sfeer; hoeveel, op welke plek wel en waar geen bedrijventerreinen, wat is de basiskwaliteit en waarover moeten op regionale schaal afspraken gemaakt worden tussen gemeenten.
- Gemeenten zijn initiator, opsteller en uitvoerder van (inter)gemeentelijk bedrijventerreinbeleid. Hoewel de uitwerking van ruimtelijke kwaliteit hoofdzakelijk betrekking heeft op de laagste schaalniveau's, liggen belangrijke sturingsmogelijkheden vooral op een niveau hoger. Denk aan de locatiekeuze, segmentering en programmering van bedrijventerreinen.
- Ondernemers bepalen voor een groot deel welke investering zij doen bij de inrichting van de kavel en bouw (materiaal, omvang et cetera) en beeldkwaliteit van het bedrijfspand. Bovendien is de aanpak van oude bedrijventerreinen vanwege de eigendomsverhoudingen een gemeenschappelijke opgave voor gemeente en de zittende ondernemers.
- Marktpartijen – ontwikkelaars, beleggers en bouwbedrijven – kunnen zowel invloed uitoefenen op de landschappelijke inpassing (bij gebiedsontwikkeling met name) als de feitelijke inrichting, uitstraling en beeldkwaliteit en beheer van een bedrijventerrein op terrein en kavelniveau. In praktijk komt het echter nog nauwelijks voor dat bedrijventerreinen in Nederland in één geheel, als gebied ontwikkeld worden. Goed voorbeeld waarbij dat wel zo is, is Park15 van Giesbers Gebiedsontwikkeling in Arnhem, waarbij de uitgifte in één hand gehouden wordt en middels een landlord principe ook het toekomstig beheer geborgd is.



Figuur 8: sturingsmogelijkheden bij bedrijventerreinen per niveau Bron: Stec Groep (2010).

(3) Adviezen voor beleidskwaliteit

In dit hoofdstuk geven wij concrete adviezen aan de drie belangrijkste Friese bestuurslagen hoe te komen tot ruimtelijke kwaliteit op nieuwe en bestaande bedrijventerreinen:

- provincie;
- (nieuw te vormen) regio's;
- gemeenten.

Provincie is regisseur

Het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 zegt specifiek over de rol van provincies op het vlak van bedrijventerreinen:

"Provincies regisseren het bedrijventerreinenbeleid door middel van de Structuurvisie en bijbehorend juridisch en financieel instrumentarium. Aanvullend daarbij gebruiken zij de provinciale herstructureringsprogramma's om de uitvoering van de herstructureringsopgave te regisseren."

Het convenant beoogt een niet-vrijblijvende samenwerking tussen gemeenten, met name waar het gaat om de regionale planning, inclusief fasering, segmentering en locatiekeuze voor nieuwe en te herstructureren bedrijventerreinen. Van de provincies wordt hierin een regierol verwacht. Ofwel het is aan de provincie Fryslân om de gewenste regionale samenwerking te stimuleren, te sturen en te ondersteunen.

Juist in deze regierol kan de provincie ook actief sturen op ruimtelijke kwaliteit. In feite kan zij vijf belangrijke RO-instrumenten inzetten:

1. In het Streekplan (of de Structuurvisie) kan zij richtlijnen aangeven voor de aanleg van bedrijventerreinen, onder andere voor wat betreft de ligging (bijvoorbeeld aan hoofdinfrastructuur) en een efficiënt ruimtegebruik.
2. In de bijbehorende Verordening kan Provinciale Staten onderwerpen van provinciaal belang regelen, zoals instructies aan gemeenten over welke beleidsuitgangspunten ze, binnen welke termijn, in hun bestemmingsplannen (voorschriften en/of toelichting) moeten opnemen en bijvoorbeeld aan welke eisen en wensen (uitgangspunten) voor ruimtelijke kwaliteit de plannen moeten voldoen.
3. Planbegeleiding en het bieden van kennis kan op verschillende manieren worden ingezet; het gaat zowel om vroegtijdig overleg met gemeenten als om aanbieden van specifieke kennis en expertise voor bepaalde onderwerpen zoals ten aanzien van herstructurering, ruimtelijke kwaliteit of parkmanagement.
4. Indien een plan strijdig is met het provinciale beleid kunnen Gedeputeerde Staten middels het geven van een reactieve aanwijzing interveniëren in de gemeentelijke bestemmingsplanprocedure. Hieraan voorafgaand door een zienswijze.
5. Het inpassingsplan tot slot biedt de mogelijkheid om voor projecten van provinciaal belang (gemeentegrensoverstijgend) een eigen ruimtelijk regime vast te stellen.

Ook op andere manieren kan de provincie positive druk uitoefenen op gemeenten om te komen tot duidelijke afspraken over meer ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen. Grofweg gaat het om drie soorten stimulansen:

- Subsidies: geld blijft altijd een belangrijke prikkel om bestuurders in beweging te krijgen. Maar de provincie kan duidelijke voorwaarden stellen aan het verlenen van subsidie.
- Koppeling met andere beleidsvelden: de provincie kan een regio belonen door koppelingen te leggen met andere beleidsvelden en provinciale investeringstrajecten. Een goede herstructurering van een bedrijventerrein kan dan bijvoorbeeld resulteren in (aanvullende) investeringen infrastructuur of een verruiming van het woningbouwprogramma.
- PR: regio's of gemeenten die sterk presteren op ruimtelijke kwaliteit kunnen beloond worden met extra publiciteit: een gezamenlijk persbericht, spreken op een provinciaal congres of seminar, een prominente plek op de provinciale website, stimuleringsprijs

Concrete adviezen aan de provincie:

1. Voer een stevig en doelgericht flankerend beleid. Dit beleid bevat in elk geval de verplichte implementatie van de SER-ladder (op regionaal niveau) en – de al ingezette – verplichte regionale werkprogramma's. Ruimtelijke kwaliteit is hierin een verplichte paragraaf.
2. Stel een handreiking ruimtelijke kwaliteit op, als leidraad voor gemeenten, met concrete tips en wensen en eisen en het minimaal te behalen niveau van ruimtelijke kwaliteit.
3. Ontwikkel ter inspiratie 5 of 10 pilots en een inspiratieboek Ruimtelijke Kwaliteit. Het kennisniveau over bedrijventerreinen is binnen Nederland en ook binnen Fryslân wisselend en versnipperd. Tegelijkertijd worden op veel plekken hele goede dingen gedaan en uitgewerkt. Niets is zo inspirerend als concrete en goed uitgewerkte voorbeelden.
4. Stimuleer gebiedsontwikkeling en functiemenging. Zowel in de landelijke kernen als de stedelijke opvangregio's.
5. Zet uw bestuurskracht in. Dit betekent concreet ingrijpen, bijvoorbeeld door een bedrijventerrein te schrappen. Maar ook duidelijke bestuurlijke prestatieafspraken maken met de – nieuw te vormen – Friese regio's over

de voor u belangrijke onderwerpen op het vlak van bedrijventerreinen, zoals ruimtelijke kwaliteit.

Regio kiest en geeft focus

Gemeenten werken niet meer vrijblijvend samen bij de ontwikkeling van nieuwe en herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, zo is afgesproken in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020. Die regionale samenwerking vindt plaats in economisch of bestuurlijk logische regio's. Regionale samenwerking en afspraken op het vlak van bedrijventerreinen heeft een aantal voordelen:

Ten eerste is dit nodig om een eind te maken aan de commerciële drive van gemeenten om – in concurrentie – te scoren met nieuwe bedrijventerreinen. Door de gemeentelijke concurrentie op grondprijzen en de (veelal) ruime programmering van nieuw terrein is het herontwikkelen of herstructureren van bedrijventerreinen in Fryslân lastig en investeren door professionele vastgoedontwikkelaars en beheerders weinig interessant. Deze hardnekkige situatie is niet bevorderlijk voor de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit.

Ten tweede sluit dit aan bij de marktdynamiek: een groot deel van de bedrijven verhuist over een afstand van 15 tot 25 kilometer.

Ten derde kan er een betere planning tot stand komen met ruimte voor thematisch ingerichte bedrijventerreinen, experimenten met functiemenging (wonen met werken en onderwijs bijvoorbeeld). Op regionale schaal kan kortom een meer integrale ruimtelijke afweging gemaakt worden.

Concrete adviezen aan de regio's:

1. Cruciaal voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen is een strakkere ruimtelijke planning- en aanbodprogrammering op regionaal schaalniveau. Beperk niet tot de kwantitatieve kant van de zaak, maar segmenteer aanbod goed.
2. Houdt focus; realiseer liever één sterk terrein, dan meerdere kleinere. Met

de SER-ladder in de hand bepaalt u vooraf of de ruimtebehoefte gedekt kan worden vanuit herstructurering en of in regionaal verband reeds andere plannen aan deze behoefte kunnen voldoen. En als u dan heeft vastgesteld dat het terrein er kan komen, dan stelt u de vraag: moet dat terrein juist op deze plek? En welke ruimtelijke kwaliteit gaan we realiseren?

3. Tuig samen een marktconform grondprijnsbeleid op. Zet de verkregen opcenten in voor ruimtelijke kwaliteit op nieuwe én oude bedrijventerreinen; de praktijk wijst uit dat u hiermee een substantieel deel van uw herstructureringsopgave kunt bekostigen of (zoals in de regio Groningen-Assen nu gebeurt met een regionaal kwaliteitsfonds) extra ruimtelijke kwaliteit kunt realiseren.
4. Maak een regionale investeringsagenda oude terreinen. Stop dan niet; vertaal deze in een uitvoeringsstrategie. Welke terreinen pakt u eerst aan? Welke financiële instrumenten en samenwerkingsvormen passen het best bij uw marktsituatie, uw huidige organisatiestructuur en de ambitie van uw bestuurders? Welke ruimtelijke kwaliteit wilt u realiseren?
5. Leg de afspraken, inclusief uw ambitieniveau over bedrijventerreinen en deelonderwerpen – zoals ruimtelijke kwaliteit – vast; in een regionaal uitgifteprotocol of convenant.

Gemeenten vertalen in praktijk

De uitvoering van het bedrijventerreinenbeleid is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Een sleutelrol voor de praktische invulling van ruimtelijke kwaliteit ligt dan ook bij gemeenten.

Zoals al eerder aan de orde kwam, zijn het bestemmingsplan met bebouwingsvoorschriften en het beeldkwaliteitsplan belangrijke RO-instrumenten om ruimtelijke kwaliteit af te dwingen.

Buiten dat, heeft een gemeente nog andere instrumenten in handen om te sturen op ruimtelijke kwaliteit. In feite kan een gemeente actief sturen op ruimtelijke kwaliteit in haar beleid, in de uitvoering en bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen (zie ook de toolbox).

- | | |
|------------------------|---|
| 1. beleid | <ul style="list-style-type: none">✓ programmeer en segmenteer✓ bestemmingsplan met beeldkwaliteitsplan✓ gebruik bouw- en welstandtoets goed✓ vul aan met flankerend beleid (RO, infra, milieu)✓ houd privaatrechtelijke instrumenten achter de hand |
| 2. uitvoering | <ul style="list-style-type: none">✓ betrek marktpartijen✓ stop 2x zoveel tijd in matchmaking✓ handhaaf strikt✓ ken uw bestaande areaal en vastgoed✓ loop SER-ladder goed af |
| 3. ontwikkeling | <ul style="list-style-type: none">✓ altijd landschaps- en stedenbouwkundig plan✓ houd uitgifte in 1 hand✓ liever 5 sterke, dan 25 slappe eisen✓ veranker parkmanagement in uitgifte✓ maak GREX 30-40% langer |

Figuur 9: toolbox gemeenten om te sturen op ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen Bron: Stec Groep (2010).

Concrete adviezen aan gemeenten:

1. Ook voor gemeenten geldt: plan en programmeer uw bedrijventerreinen goed. Door een strakke, vraaggerichte programmering te hanteren (en dus nieuw aanbod te beperken), kunt u als gemeente ruimtelijke kwaliteit stimuleren. Immers, er is noodzaak om de ruimte goed te benutten en de kwaliteit langdurig op peil te houden.

Gemeenten zijn over het algemeen zeer huiverig om dit instrument in te zetten, maar het is één van de meest effectieve manieren om ervoor te zorgen dat bestaande bedrijventerreinen goed gebruikt en benut blijven, omdat het de verhuisdynamiek omlaag brengt.

Naast programmeren is ook het segmenteren van (nieuwe) bedrijventerreinen en vastgoedtypen belangrijk; met duidelijke verankerde kwaliteitseisen, afgestemd op de doelgroep, in een beeldkwaliteitsplan en in het bestemmingsplan en een

logische zonering. Dit betekent ook inspelen op nieuwe locatietypen, zoals werklandschappen en/of gemengde economische zones.

2. Voer stevig accountmanagement. Meer en betere aandacht voor (bestaande) bedrijventerreinen en de ondernemers die daar actief zijn is cruciaal voor een beter bedrijventerreinenbeleid, zo blijkt uit de praktijk. Door echt te weten wat er speelt ontstaat het juiste gevoel voor knelpunten en kansen voor ruimtelijke kwaliteit en haalbare plannen en ambities met betrekking tot kwaliteit met draagvlak. De gemeentelijke accountmanager speelt daarin een sleutelrol.
3. Overweeg een langere exploitatie ('opbrengstdenken'). De vestigings- en inrichtingseisen van bedrijventerreinen worden in praktijk regelmatig in de uitgifteperiode ter discussie gesteld en verlaagd. Een langere uitgifteperiode geeft rust en ruimte om vast te houden aan ruimtelijke kwaliteitseisen. Een mooie ambitie formuleren is één; hier ook aan vasthouden is twee!
4. Veranker ruimtelijke kwaliteit in de gronduitgifte. U kunt als gemeente, wanneer u zelf grond uitgeeft, deze grond onder specifieke voorwaarden uitgeven. In de grondakte bijvoorbeeld. In aanvulling op het bestemmingsplan kunt u ook specifieke bouwvoorschriften vaststellen, waaraan de bouwaanvraag wordt getoetst. Hiermee kunnen zaken geregeld worden als maximale bouwhoogte, maximale en minimale bebouwingspercentages en afstand tot de rooilijn.

Bij nagenoeg alle bedrijventerreinen gelden dergelijke voorschriften, alleen wel beperkt en niet altijd ten dienste van ruimtelijke kwaliteit. Door tot slot te sturen op specifieke gebruiksvoorschriften kunt u het toegelaten gebruik op een bedrijventerrein verregaand concretiseren. 'Toekomstig bedrijventerrein' of 'bedrijfsdoeleinden' is een te vage omschrijving.

5. Investeer in langdurige handhaving en beheer. In veel gevallen wordt na afronding van de uitgifte slechts beperkt aandacht besteed aan onderhoud, relatiebeheer en parkmanagement, terwijl dit van groot belang is om de ruimtelijke kwaliteit van bestaande terreinen te behouden. Veel verrommeling is het gevolg van onjuist handelen door de eigenaar van panden of gronden en het onvoldoende handhaven bij ongewenste of ontoelaatbare situaties op bedrijventerreinen.

Aanvullende aanpak bij oude bedrijventerreinen

Voor de ruimtelijke kwaliteitsverbetering van bestaande bedrijventerreinen zijn vaak aanvullende acties noodzakelijk

Dan is vaak een flinke opknopbeurt (facelift of lichte revitalisering) nodig, of nog meer. De ingrepen die nodig zijn en bijbehorende kosten lopen sterk uiteen, afhankelijk van de ligging (binnenstedelijk of aan de rand van een stad of kern), de aard en zwaarte van de veroudering, eventueel uit te plaatsen bedrijven en de ambitie voor de te behalen ruimtelijke kwaliteit.

Voor een succesvolle herstructurering zijn vier acties cruciaal:

1. Interesse van ondernemers en eventuele marktpartijen op het oude bedrijventerrein;
2. De juiste timing (zie ook hierna);
3. Slimme keuzes maken; wat wel (en wanneer) en wat niet;
4. Strategische (investerings-)prijkkels uitdelen.

Goed voorbeeld is de herstructurering van bedrijventerrein Leeuwarden-West. De gemeente Leeuwarden kocht – in samenhang met de aanpak van de infrastructuur – op enkele strategische locaties panden aan en nam zo grondposities in. Hier ontwikkelde zij nieuw aanbod van bedrijfskavels en kansen voor kwaliteitsimpulsen op prominente plekken.

Landelijke inhaalslag herstructurering:

Om de landelijke herstructureringsopgave op te pakken, maken Rijk, provincies en gemeenten in 2009 een uitvoeringsprogramma "Inhaalslag herstructurering bedrijventerreinen 2010-2020".

Het Friese PHP 2009-2013 (en 2020) is een provinciale uitwerking van deze afspraak. De provincie Fryslân zet zich met de andere provincies in voor de gezamenlijke, versnelde aanpak van verouderde bedrijventerreinen. Hiervoor stelt het Rijk € 400 miljoen beschikbaar, waarvan € 5,2 miljoen voor Fryslân, voor de periode tot en met 2013. De provincie Fryslân stelt eenzelfde bedrag (als Provinciale Staten positief beslissen) beschikbaar.

Juiste moment van herstructurering is kosten besparen

Bedrijventerreinen hebben een levenscyclus, waardoor het, net als bij producten, nodig is soms de zaak op te knappen en nieuw leven in te blazen. Net uitgegeven of nog in uitgifte is het terrein helemaal up-to-date: bedrijfspanden zien er netjes uit, de bereikbaarheid is goed en de economische vitaliteit hoog. In de loop der jaren ontstaan op de meeste bedrijventerreinen knelpunten: bedrijven vertrekken, we zien symptomen van veroudering en steeds meer bedrijfspanden blijven structureel leeg of trekken een ander soort, laagwaardige groep gebruikers aan.

Het moment van ingrijpen bepaalt voor een groot deel de slagingskans, ook vanuit kostenoptiek. In figuur 15 is dit schematisch voorgesteld.

Fase I

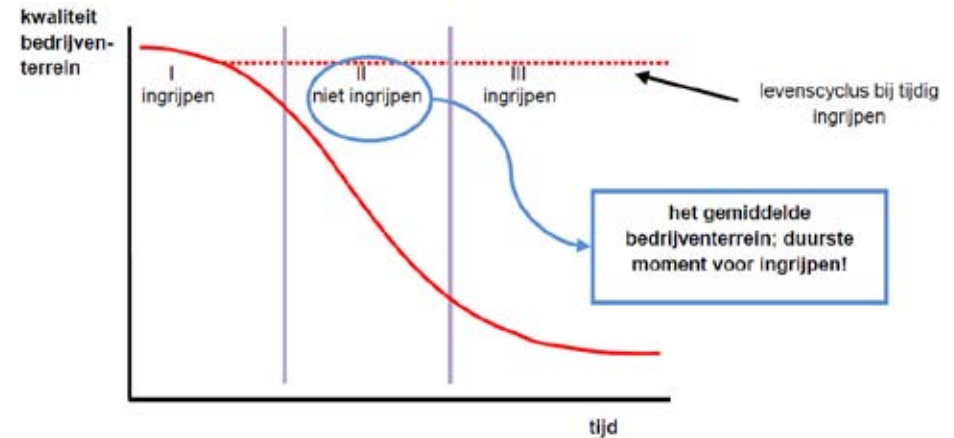
Als er vroegtijdig ingegrepen wordt, bijvoorbeeld door een facelift van de openbare ruimte, hoeven de opstallen niet verworven te worden omdat deze nog in een goede staat verkeren. Daardoor zijn de verwervingskosten minimaal.

Fase II

Dit is een relatief minder aantrekkelijke periode om in te grijpen. De kwaliteit van het terrein is verder gedaald waardoor de ingreep forser moet zijn om in vergelijking met fase I, dezelfde kwaliteit op het bedrijventerrein te krijgen. Wel biedt de verwerving in incidentele gevallen soms zeer grote potentiële ruimtewinsten, of wordt de uitstraling van een heel gebied beter door verplaatsing van één of enkele bedrijfsruimtegebruikers op een strategische plek.

Fase III

De benodigde ingreep is nog forser, maar de opstallen vertegenwoordigen een veel lagere economische waarde. Ze zijn in veel gevallen (economisch) afgeschreven. Ingrijpen in deze fase is dus veel efficiënter dan in de tweede fase.



Figuur 10: levenscyclus van bedrijventerreinen Bron: Stec Groep (2010).



A yellow outline map of the Lemsterland region, showing its irregular shape and coastline. The map is positioned on the left side of the slide.

Lemsterland

Te water

(1) Inleiding

Bedrijventerreinen

Er van uitgaande dat we een groot deel van onze wakkere tijd doorbrengen op het werk, is het lastig te begrijpen waar de onverschilligheid voor de werkomgeving vandaan komt. Steeds weer zijn voorbeelden van de gebieden waar we werken verrassend vreselijk en de uiterlijke verschijningsvorm van bedrijventerreinen is wellicht het enige onderwerp waar werkelijk iedereen in Nederland, onafhankelijk van politieke voorkeur, professionele achtergrond, kerkelijke gezindheid, sexe of leeftijd hetzelfde vernietigende oordeel over heeft.

Het aantal aspecten dat van invloed is op deze crime is schier eindeloos. Economische omstandigheden, politieke prioriteiten, sociale conventies en collectieve cultuurverschuivingen bieden alle voldoende stof tot het schrijven van een boek (en voor het afschuiven van verantwoordelijkheden).

In ieder geval verdient het onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen een belangrijke plaats in de ruimtelijke ordening. Tussen 1 januari 1991 en 1 januari 2008 groeide het areaal bedrijven terreinen met 43% tot ruim 51.000 ha. en daarmee vormen bedrijventerreinen de snelst groeiende vorm van stedelijk grondgebruik (Olden, 2010).

Ook is de hoeveelheid nieuwe bedrijventerreinen inmiddels zo groot geworden dat we er niet meer naast kunnen kijken. De groeiende verontwaardiging leidt

inmiddels al een jaar of tien tot steeds indringender studies naar mogelijke verbeteringen voor de architectuur, de terreinen en voor de omstandigheden waarin de ontwerpvrage van een bedrijventerrein vaak tot stand komt. Het wordt immers langzamerhand steeds duidelijker dat de politiek economische omstandigheden waarbinnen de ontwerpvrage voor een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein wordt geformuleerd mede verantwoordelijk zijn voor de grenzen aan het ontwerpinstrumentarium en de aard van de bedrijventerreinen die we kennen.

Dit onderzoek

Een belangrijke vrage in dit onderzoek is: welke mechanismen / instrumenten kunnen worden ingezet om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te bereiken? Het eindproduct van dit ontwerpend onderzoek biedt een keur aan ideeën voor de mogelijke verbetering voor de case Lemmer. Als het project succesvol is, worden wellicht suggesties overgenomen en concreet gemaakt in de betreffende gebieden. Dat is echter niet zeker. Belangrijker is, dat getracht wordt betrokkenen en vooral opdrachtgevers en beleidsmakers een houvast te geven bij de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen. In de kern gaat het bij de case dus om een virtuele ontwerpstudie. In een virtueel project is het relatief eenvoudig om verbeteringen aan te brengen in gebieden die weinig ruimtelijke kwaliteit hebben.

Het risico ontstaat dan dat het onderzoek daarmee een wat gratuit karakter krijgt. Niet dat de ingrepen niet bruikbaar zouden kunnen zijn, maar zolang voorgestelde ingrepen niet gekoppeld zijn aan financiële haalbaarheid en politiek draagvlak, blijven het ideeën.

Tegelijkertijd leveren studies die zich uitsluitend richten op de meer algemene achtergronden van de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen vaak onbevredigende conclusies en aanbevelingen op. Dat zou te maken kunnen hebben met het gegeven dat de cijfers en de procedures meestal wel kloppen. Zo concludeert Buck Consultants in een studie uit 2006 dat het beschikbare instrumentarium om te komen tot ruimtelijke kwaliteit voldoet (Buck Consultants, 2006). Daarnaast wordt een exploitatie nou eenmaal dichtgerekend. En ten slotte zijn er altijd ambities ten opzichte van het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. Iedereen vindt ruimtelijke kwaliteit belangrijk. Zeker bestuurders en ontwikkelaars laten geen moment onbenut om dat te benadrukken. Hoe kan het dan dat het resultaat zo ver afstaat van de in het begin geformuleerde ambities? Hier dringt zich de overeenkomst met de watertomaat op. Ook bij de watertomaat klopten alle getallen en waren de procedures efficiënt. Alleen: hij had geen smaak! De insteek die daarom in dit onderzoek is gekozen, richt zich vooral op de schakel tussen het meer algemene instrumentarium en de concrete ruimtelijke opgave die voorligt. De ruimtelijke uitwerking van de case kan gezien worden als een illustratie, een mogelijke uitkomst van het inzetten van het beschreven instrumentarium. Het gaat er in de studie onder andere om de consequenties van politiek economische beslissingen voor de ruimtelijke mogelijkheden in beeld te brengen. Het gaat dan bijvoorbeeld om te laten zien dat de concurrentie tussen gemeenten rechtstreeks van invloed is op de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Op dezelfde manier moet duidelijk worden dat de uitgifte van een nieuw terrein consequenties heeft voor de ruimtelijke kwaliteit van de oudere bedrijventerreinen. De aanbevelingen in deze studie hebben daarmee een tweeledig karakter gekregen. Enerzijds de ruimtelijke voorstellen met bijbehorende beelden die gericht zijn op de specifieke opgave van de case; anderzijds aanbevelingen die ingrijpen in de processen die voorafgaan aan het tot stand komen van de ontwerpvrage en daarmee meer gericht zijn op de generieke opgave voor kwaliteit op bedrijventerreinen.

Schaalniveaus

De beslissingen die de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen beïnvloeden spelen zich af op verschillende schaalniveaus. Van het Rijksniveau waar het nationale beleid geformuleerd wordt tot het niveau van het gebouw, waar uiteindelijk de kwaliteit van architectuur en kavelinrichting wordt vastgelegd. Het is niet mogelijk om het op één van deze niveaus te laten versloffen. Het beleid moet goed zijn, de provinciale sturing moet goed zijn, de regionale samenwerking is wezenlijk evenals de landschappelijke inpassing en de inrichting van terrein en kavel.

In dit onderzoek worden vier schaalniveaus onderscheiden:

- De regio
- Het terrein
- De stad
- De kavel

Daarbij ligt de nadruk op ingrepen en aanbevelingen op de eerste drie schaalniveaus. Op het niveau van de regio gaat het er om hoe sturing gegeven kan worden aan de planning van bedrijventerreinen, hoe een halt toegeroepen kan worden aan de planningstraditie die heeft geleid tot grondoverschotten en hoe de angel uit de gemeentelijke concurrentie gehaald kan worden. Maar ook gaat het om het sturen op herkenbare profielen van bedrijventerreinen, zodat de functionele samenstelling van het terrein kan bijdragen aan de identiteit en kwaliteit. Op het niveau van de stad gaat het om het bepalen van herkenbare profielen (segmentering) van de bedrijventerreinen en om hoe voorkomen kan worden dat er voor iedere herstructurering nieuwe gronden nodig zijn. Op het niveau van de stad gaat het ook om de inpassing in het landschap en de specifieke kwaliteit van de plek. Op het terrein zelf komt het meer traditionele landschapsarchitectonische en stedenbouwkundige instrumentarium aan de orde, waarmee structuur en samenhang in de terreinen kan worden gebracht en op het niveau van de kavel gaat het in hoofdzaak om de beeldkwaliteit die er voor zorgt dat individuele uitingen ook bijdragen aan een gemeenschappelijke kwaliteit, in plaats van dat ze elkaar negatief beïnvloeden.

(2) Problematiek / de herstructureringsopgave

Introductie

Bij de totstandkoming van bedrijventerreinen speelt op de achtergrond van het planningsproces een aantal mechanismen die direct van invloed zijn op de latere ontwerpogave. Een aantal van deze mechanismen komt in dit hoofdstuk aan bod. Voor dit hoofdstuk is uitgebreid gebruik gemaakt van het promotieonderzoek van Han Olden: 'Uit voorraad leverbaar' (Olden, 2010), maar ook van artikelen uit Binnenlands Bestuur, de Blauwe Kamer en van gegevens uit IBIS.

In dit hoofdstuk wordt eerst kort ingegaan op het overaanbod van grond en de consequenties daarvan voor de herstructureringsopgave en voor de kwaliteit van nieuwe bedrijventerreinen. Daarna wordt ingegaan op de prijs van grond en de consequenties die dat met zich mee brengt. Daarna wordt ingegaan op de herstructureringsopgave.

Overaanbod grond

Ondanks de afspraken die er door de verschillende overheden zijn gemaakt in het convenant bedrijventerreinen 2010-2020, zijn verschillende deskundigen van mening dat er nog steeds sprake is van overaanbod van bouwrijpe grond voor

bedrijventerreinen (VROM, 2009). Voor dit overaanbod worden verschillende redenen gegeven. Ten eerste bestaan ongegronde verwachtingen die niet zozeer op de vraag zijn gebaseerd als wel op ramingen uit het verleden. Daarnaast heeft de gemeente bij de uitgifte van grond vaak de rol van grondexploitant. Doordat in de gemeente ook andere aspecten meespelen zoals werkgelegenheid en politieke exposure ontstaat de neiging om te positieve ramingen te maken. Dit inzetten van bedrijventerreinen als middel om de lokale werkgelegenheid te verbeteren, blijkt in de praktijk vaak ongegrond. Bedrijven migreren in het overgrote deel van de gevallen slechts over korte afstand. In plaats van dat met bedrijventerreinen werkgelegenheid wordt gecreëerd is vaker sprake van verschuiving van werkgelegenheid.

Bovendien zijn veel gemeentelijke begrotingen voor een groot deel afhankelijk van de inkomsten uit grondverkoop. Als er geen grond uitgegeven wordt komt de begroting onder spanning.

Dit overaanbod heeft verschillende consequenties. Uiteraard is het overaanbod één van de oorzaken van de te lage prijs van een vierkante meter grond. Hierop wordt later ingegaan. Daarnaast draagt het overaanbod ook bij aan de groei



Braakliggende grond op bedrijventerrein Buitengaats

van de herstructureringsopgave. Veroudering van vastgoed op de bestaande bedrijventerreinen treed immers versneld op als er meer nieuwbouw op de markt komt dan nodig en als de prijs-kwaliteitverhouding van de nieuwbouw beter is dan die van de bestaande bouw. Bedrijfsruimte verbruikers verhuizen dan sneller uit een nog geschikt bestaand gebouw naar de nieuwbouw. Deze relatieve veroudering wordt door gemeenten aangejaagd met het overaanbod van bouwrijpe grond. Hiermee wordt de herstructureringsopgave op lange termijn vergroot en trekt het beleid dus een wissel op de gemeentelijke begroting van de toekomst. Een andere consequentie van de huidige situatie is dat het voor bedrijven mogelijk en aantrekkelijk is om alvast een reservering aan grond te kopen voor toekomstige uitbreidingen. Zo liggen op strategische plekken in de stad vaak grote lappen grond braak. Tegelijkertijd is er in oudere gebouwen vaak sprake van gelegenheidsgebruikers die op zoek zijn naar goedkope bedrijfsruimte. Zo ontstaat

er zowel in het grondgebruik als in het vastgoed een toenemende extensivering van het ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Deze extensivering komt niet ten goede aan ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld meer ruimte voor landschappelijke inpassing of een lager percentage uitgifbaar).

De prijs van grond

Zoals gezegd is het overaanbod van bouwrijpe grond één van de oorzaken van de lage prijs van grond. Daarnaast helpt de concurrentie van gemeenten om bedrijven binnen te halen niet om een marktconforme prijs te bereiken. Bedrijven hebben altijd de mogelijkheid om binnen beperkte afstand grond te vinden die nauwelijks boven de kostprijs wordt verkocht. Hoe belangrijk de concurrentie tussen gemeenten op dit moment nog is, wordt geïllustreerd door een enquête uit 2009 (Renes et al., 2009). Van de 64 gemeenten gaven er 47 aan de grondprijs



Bedrijfspand te koop in het nieuwe terrein Lemsterpark

- 58 comparatief te bepalen, wat betekent dat vooral naar buurgemeenten gekeken wordt. Slechts 6 gemeenten hanteerden een residuele grondwaarde en 7 gemeenten hanteerden zelfs de kostprijs! Door deze lage prijs is het vaak lastig om een sluitende grondexploitatie te krijgen. Eén van de manieren om dat toch voor elkaar te krijgen is door een hoog uitgiftepercentage te hanteren. Meestal ligt dit bij bedrijventerreinen tussen de 70 en 80 procent. Dit vermindert de kansen op ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld omdat er minder ruimte is voor landschappelijke inpassing of voor een riant beplanting van het openbaar gebied. In dit kader is het illustratief dat het bedrijventerrein dat hoog gewaardeerd wordt in Fryslân, Woudfennen, een uitgiftepercentage van 60% heeft.

Toch is het realiseren van ruimtelijke kwaliteit amper terug te vinden in de grondprijs getuige het voorbeeld van bedrijventerrein Azeven in Drachten waar de gemeente werd verplicht (verdrag van Malta) om een pingo-ruïne als landschappelijk relict in de plannen op te nemen. Wanneer deze verplichting er niet was geweest waren de aardkundige monumenten waarschijnlijk verdwenen. Uiteindelijk zijn de kosten voorbehoud vertaald in een verwaarloosbare hogere grondprijs. Wanneer op voorhand een marktconforme prijs wordt gerekend ligt er minder druk op de exploitatie, kan er een lager uitgiftepercentage gehanteerd worden en is het eenvoudiger om ruimte te vinden voor het realiseren van landschappelijke kwaliteit.



lage dichtheid



auto-gericht



weinig groen



weinig blauw



monofunctioneel



versnipperd eigenaarschap



korte levensduur



lage grondkosten



geïsoleerd



consumentgerichtheid

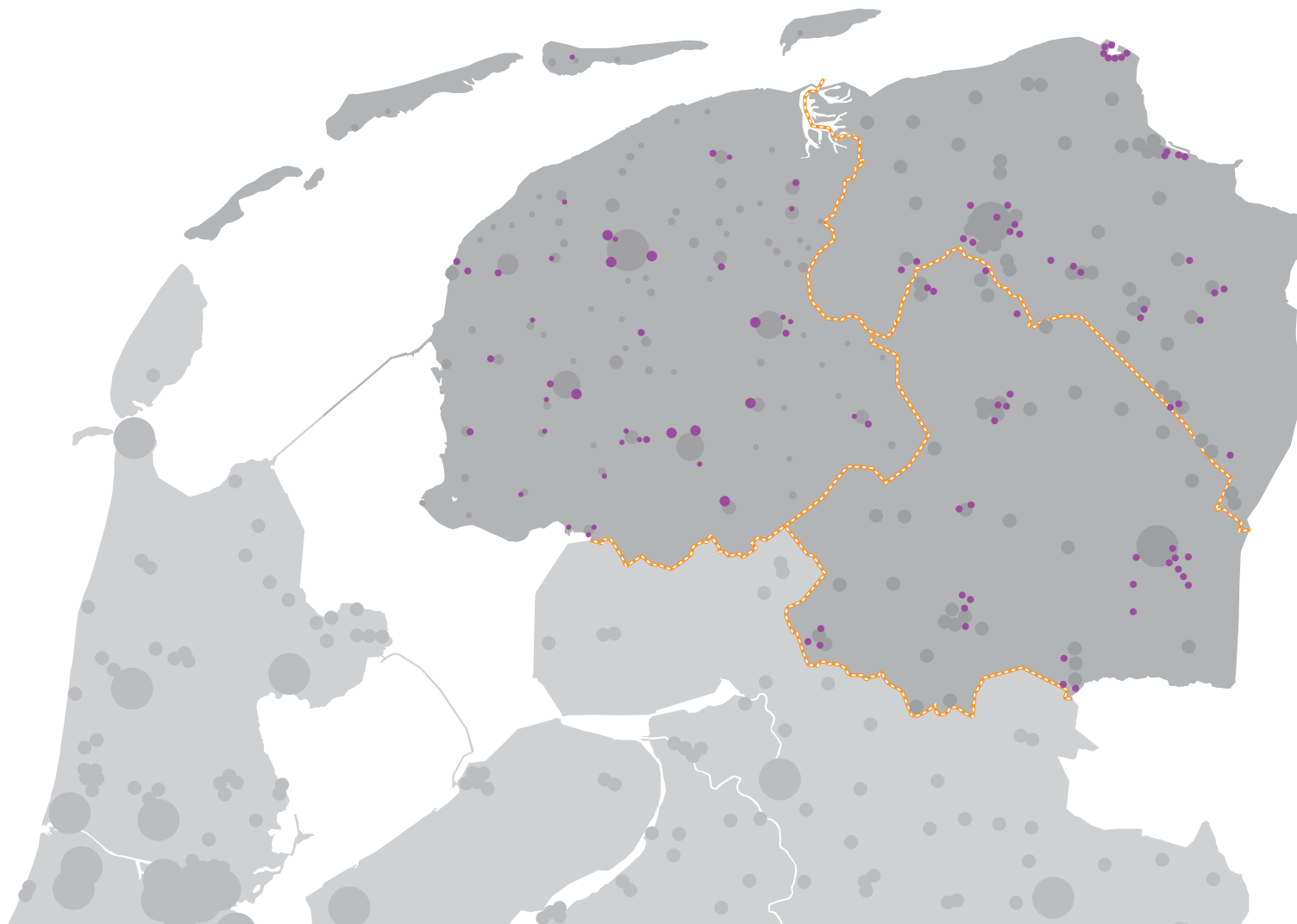


anonieme dozen



semi-private terrein

Kenmerken van Nederlandse
bedrijventerreinen (IPSV)



De 'standaard' paarse vlekken voor bedrijventerreinen doen geen recht aan de diversiteit en functie van de bedrijventerreinen.



Bedrijventerreinen binnen de A7-zone, deel ontsloten via de gemeente Lemsterland

Een regionale opgave

De indeling van bedrijventerreinen op basis van hun ruimtelijke kenmerken (Innovatie Programma Stedelijke Vernieuwing 2006) kan nuttig zijn voor het adresseren van de sterke en zwakke punten van specifieke terreinen. Bovendien, de ruimtelijke indeling leent zich voor de ontwikkeling van context-specifieke identiteiten, die gebaseerd zijn op de regionale economie, zoals de agrarische sector in de Bollenstreek, of locatie-specifieke voorzieningen en infrastructuur, zoals het Business Park langs de A7-zone in Friesland. Dit is van belang omdat regionale samenwerking wordt gezien als een belangrijk instrument voor het beperken van het overaanbod van bouwrijpe grond.

Bedrijven migreren vooral over korte afstand (Pellenbarg, 2005; van Oort et al., 2007). En bedrijven verplaatsen zelden hun activiteiten naar nieuwe regio's



De bedrijventerreinen in Lemmer hebben een unieke positie: direct aan het water van het IJsselmeer, als toegang tot Fryslân

(Weterings et al., 2008). De strijd tegen het overaanbod moet dus worden bestreden op een regionale schaal.

Het verslag van 2006, 'Werklandschappen', van de VROM-raad stelt dat, "om een te veel aan laaggewaardeerde terreinen te voorkomen kunnen gemeenten beter concurreren op basis van locatiespecifieke kwaliteiten i.p.v. grondprijzen" (VROM-raad, 2006).

De oplossingen in deze studie zijn gericht op een regionale aanpak voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en gelijktijdig gebaseerd op de ontwikkeling van terreinen met een unieke identiteit.

De herstructureringsopgave

Prioriteit en belemmering

Steeds vaker wordt, ook in beleid, benadrukt dat de prioriteit bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen moet liggen bij de herstructureringsopgave. Deze opgave wordt, zoals eerder geïllustreerd, belemmerd door het ruime aanbod aan bouwrijpe grond. Ondernemers worden door de betere prijs-kwaliteitverhouding op de nieuwe terreinen verleid om te verhuizen in plaats van te investeren in hun bestaande kavel en laten een incourant pand achter dat vaak slechts deels wordt gevuld door gelegenheidsgebruikers en later leeg komt te staan. Dit leidt tot waardevermindering en een steeds lastigere opgave voor herstructurering. Zo leidt het gewin voor de begroting op de korte termijn tot een grotere druk op de begroting op de lange termijn door de hoge kosten van herstructureringsopgaven. Reductie van het aanbod is dus niet alleen van belang voor de bescherming van het landschap of voor het beter afstemmen van het aanbod op de vraag, maar ook voor de haalbaarheid van de herstructureringsopgave.

Dit wordt nog versterkt doordat de overheid er van uitgaat dat 70 procent van de kosten van de herstructureringsopgave gedekt wordt door de markt. Het ligt echter niet voor de hand dat een ondernemer zal investeren in een complexe opgave die mede afhankelijk is van andere ondernemers als hij voor hetzelfde geld ook kan kiezen voor verhuizen naar een nieuw terrein.

Opgave gericht op openbaar gebied

De huidige aanpak van de herstructureringsopgave is gericht op het openbaar gebied. Dit is mede af te leiden uit de budgetten die provincies hebben aangedragen bij het rijk in het kader van de opgave uit het convenant. Fryslân rekent daar nog relatief veel per hectare voor. Dit is geruststellend in het licht van de vaak onbegrijpelijk lage budgetten per hectare die door sommige andere provincies worden aangedragen. Maar ook de Friese getallen geven aan dat het slechts in beperkte mate mogelijk zal zijn om in te grijpen in het uitgegeven gebied. Voor het aankopen van kavels, laat staan voor het uitvoeren van een sanering, lijken de budgetten ontoereikend; zeker in het licht van de genoemde 70 procent die door private partijen opgebracht moet worden. Voorbeelden die in het kader van dit onderzoek aan de orde zijn geweest, zijn niet bemoedigend en bevestigen dit beeld.

Het vervangen van het asfalt (Betterwird, Dokkum) kan met de beste wil van de wereld niet als herstructurering gezien worden en het voorbeeld van de Haven van Drachten laat zien dat er snel naar cosmetische maatregelen als het gebruik van rode lantaarnpalen gegrepen wordt. Structurele verbeteringen zijn niet te melden. De kern van de herstructureringsopgave ligt echter niet in het openbaar gebied. Het is veelal de veroudering van het vastgoed die aanleiding is voor een herstructureringsopgave; of het is de structuur van het terrein, die ook niet verbeterd kan worden zonder in te grijpen in het private domein. Het lijkt er op dat dit soort opgaven niet van de grond zullen komen zonder eigenaren of ontwikkelaars. Om deze partijen over de streep te trekken, moeten de commerciële potenties van locaties de drijvende kracht achter herontwikkeling zijn (Korteweg, 2002). Marktpartijen zullen niet investeren als het alleen gaat om een reactie op de veroudering (Olden, 2010).

Waardevermeerdering en commerciële potenties

Om de herontwikkeling van verouderd vastgoed daadwerkelijk van de grond te trekken is waardevermeerdering een belangrijke voorwaarde (Korteweg, 2002). Opeenvolgende functies moeten dus hogere opbrengsten genereren. Op dit moment is vaak nog sprake van waardevermindering die versterkt wordt door het ruime aanbod van grond. Na het vertrek van de eerste gebruiker wordt het pand verhuurd aan gelegenheidsgebruikers. Deze ontwikkeling gaat vaak gepaard met minimalisering van de kosten voor onderhoud, zodat de veroudering doorgaat, ondanks het feit dat het pand nu nog niet leeg staat. De problemen dienen zich echter wel al aan.

Van waardevermeerdering kan sprake zijn als de functie kan veranderen naar een functie met een hogere opbrengst; als de omgeving aantrekkelijker wordt of als de locatie intensiever gebruikt kan worden. Of er voldoende commerciële potenties voor functiewijziging zijn hangt onder meer af van de ligging van het oude bedrijventerrein in de stad, van de vraag naar vastgoed in de marktsegmenten waar de herontwikkeling zich op richt en van de beperkingen die uitgaan van nog gevestigde bedrijven in de omgeving van de te herontwikkelen kavels (Olden, 2010). Dit biedt kansen voor de herontwikkeling van bedrijventerreinen die dicht tegen het centrum van steden aan liggen, of voor oude havens, omdat deze locaties kunnen profiteren van de nabijgelegen voorzieningen of van de mooie locatie aan



buitenopslag op uitgegeven kavel in Lemsterhoek

het water. Voor de gemiddelde snelwegterreinen zijn de toekomstige mogelijkheden vaak minder.

Het lijkt naast de aspecten die direct van invloed kunnen zijn ook de moeite waard om te kijken naar meer indirecte factoren die wellicht bij kunnen dragen aan de commerciële potentie. In dat licht is in dit onderzoek gekeken naar de herkenbaarheid, het gezicht of het profiel van het bedrijventerrein. Op dit moment bevindt het overgrote deel van de bedrijventerreinen zich in de categorie 'modern gemengd', wat er mede oorzaak van is dat alle terreinen op elkaar lijken.

Peter Verburgt zegt hier over : "Nieuwe terreinen zijn met een beetje geluk uitstekend ingericht, er is uitstekend parkmanagement en dan is het weer klaar. Dat is dodelijk. Dodelijk voor het gebied en dodelijk voor degene die dacht zich daar te moeten vestigen. Hij heeft zijn meters, zit daar achter zijn façade en heeft niets



opgeknapte openbare ruimte in Buitengaats

met zijn burens. Het zijn ontzield terreinen. Roestvrij staal." En even verderop stelt hij dat ondernemers het beste gedijen in netwerken, en fysieke herkenbaarheid is daarvoor nog steeds een voorwaarde, want: "netwerken moeten een begin hebben en moeten gevonden kunnen worden". (Witsen, 2010)

Het lijkt voor de hand te liggen dat als er gezocht wordt naar een succesvollere profilering op basis waarvan gestuurd kan worden, dat deze gefundeerd is in de kwaliteiten van de bestaande bedrijventerreinen en hun omgeving. In dit onderzoek wordt een poging gewaagd een middel te ontwikkelen om de bedrijventerreinen op basis van hun kwaliteiten ten opzichte van elkaar te positioneren en zo houvast te krijgen bij de herontwikkeling die gericht kan zijn op identiteit en herkenbaarheid.

Koppeling van bestaande en nieuwe terreinen

Vaak wordt de herstructureringsopgave gekoppeld aan de uitbreidingsopgave. Dit gebeurt op twee manieren. Enerzijds wordt gesteld dat het nodig is om nieuw terrein aan te bieden, zodat ruimte gemaakt kan worden op de bestaande terreinen. Dan kan immers een begin gemaakt worden met de herstructurering. Het nieuwe terrein wordt dan als een ruimtelijke voorwaarde gezien om te kunnen beginnen met de herstructurering van de oude terreinen. De tweede vorm koppelt de exploitatie van het nieuw te ontwikkelen terrein aan de herstructurering van het oude. De winst die op het nieuwe terrein wordt gemaakt kan ingezet worden bij de herstructurering. Het nieuwe terrein is dan een financiële voorwaarde voor de herstructurering.

Bij de tweede vorm kan de vraag gesteld worden in hoeverre die kwaliteitsverbetering van het oude terrein ten koste gaat van de mogelijk te realiseren kwaliteit van het nieuwe terrein. Als nu geconstateerd kan worden dat er in Fryslân nauwelijks terreinen zijn die om hun ruimtelijke kwaliteit gewaardeerd worden, zonder dat de exploitatie van die terreinen bij heeft hoeven te dragen aan de herstructurering van oude terreinen dan is de vraag gelegitimeerd hoe de kwaliteit van de nieuwe terreinen nu geborgd kan worden, terwijl ook nog bijgedragen moet worden aan de herstructureringsopgave. Het lijkt niet onwaarschijnlijk dat deze financiële koppeling ten koste gaat van de kwaliteit van het nieuwe terrein, zodat de herstructureringsopgave op de lange termijn alleen maar groter wordt.

64 Bij de eerste vorm springt in het oog dat er blijkbaar altijd nieuwe grond nodig zal blijven. De vraag is of dit niet anders kan. In dit onderzoek wordt daarom ingegaan op een mogelijk middel waarmee bij de ontwikkeling van terreinen flexibiliteit voor toekomstige herstructurering ingebouwd kan worden.

Conclusies

De ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen wordt beïnvloed door tal van factoren die op het eerste gezicht niet direct ruimtelijk zijn. In navolging van deze uitspraak kan gezegd worden dat de ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen verbeterd kan worden door de achterliggende mechanismen, die spelen bij de totstandkoming van bedrijventerreinen, te beïnvloeden.

Een marktconforme prijs verhoogt de kans op ruimtelijke kwaliteit. Wellicht verdient het dus aanbeveling om naar Engels model de bedrijventerreinen veel meer door private ontwikkelaars te laten ontwikkelen. De gemeente kan zich dan terugtrekken als grondexploitant en zich concentreren op de herstructureringsopgave.

Ingrepen die de onderlinge concurrentie tussen gemeenten verminderen verhogen de kans op ruimtelijke kwaliteit. Daarbij kan gedacht worden aan gemeentelijke herindeling, of minder rigoureuus, aan het hanteren van een grondbank voor bedrijventerreinen, wat verderop in dit document wordt uitgelegd.

De reductie van het aanbod van bouwrijpe grond verhoogt de kans op private participatie in herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen en zo de haalbaarheid.

Het rekening houden met de herstructurering van de toekomst bij de planning van nu voorkomt dat voor elke herstructurering weer een stukje nieuwe bedrijventerrein nodig is.

In het volgende zal op een aantal van deze zaken nader ingegaan worden. Verder zal de ruimtelijke problematiek geïllustreerd worden aan de hand van de case Lemmer.

(3) Methodiek / aanpak op vier schaalniveaus



Introductie

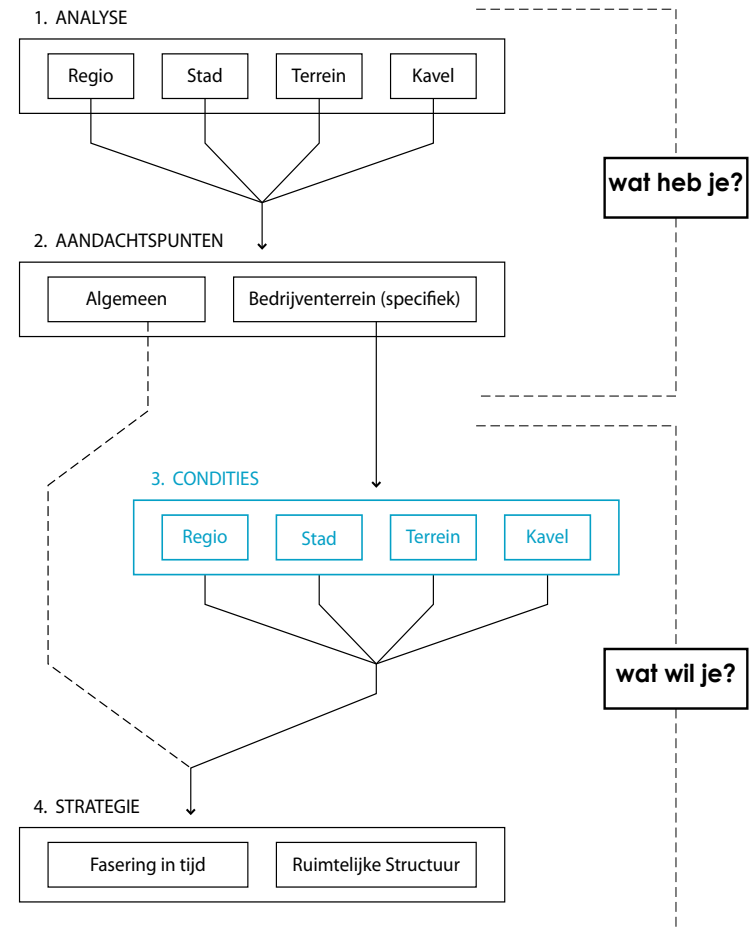
De methodiek van dit project is gebaseerd op twee sleutelvragen: "wat heb je?" en "wat wil je?". Met de eerste vraag wordt gezocht naar de huidige conditie als basis voor de toekomst. Er wordt gekeken naar de fysieke gebouwde omgeving en naar de problemen en kansen die er liggen. Ook worden hierin de omliggende toekomstplannen opgenomen en de bestemmingsplannen, zoals ze bij de gemeente vast liggen. De vraag "wat wil je" wordt gesteld om de bestaande situatie te herdefiniëren in de vorm van doelen en strategieën om die doelen te bereiken.

De gebruikte methodologie bestaat uit analyse en oplossingen op vier verschillende schaalniveaus: regio, stad, terrein en kavel. Deze opsplitsing in fases zowel als schaalniveaus deelt een project op in overzichtelijke deelprojecten maar zijn onderling sterk met elkaar verbonden. Oplossingen op kleine schaal staan in dienst van de visie op hogere schaal.

Proces

Voor de aanpak van deze methodiek is het belangrijk om bij de regionale schaal te beginnen en naar beneden te werken tot de architectonische schaal. Hiernaast is een schema te zien van deze manier van werken. Zoals ook naar voren komt in het Convenant bedrijventerreinen 2010-2020 en het rapport Werklandschappen van VROM is regionale coördinatie belangrijk voor het creëren van integrale, diverse en 'gezonde' bedrijventerreinen.

Door van regionale schaal naar beneden te werken wordt er gezorgd dat een bedrijventerrein blijft concurreren met andere terreinen uit de regio. Zo ontstaat er een gezondere marktwerking.



	REGIO	STAD	TERREIN	KAVEL
Wat heb je?				
	Bedrijventerreinen in het Noorden van Nederland: een grote diversiteit	Stedelijke gebieden, vaak ingesloten door bedrijventerreinen	Ruimte voor bedrijfsfuncties, vaak historisch gegroeid; hierdoor soms sterk verouderd, in conflict met andere functies of te klein	Alle kenmerken van een bedrijventerrein: veel prive, weinig openbaar en een beperkte ruimtelijke kwaliteit of imago.
Wat wil je?	<div data-bbox="705 734 1019 850" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>3 havenlocatie kantoren en bedrijven (categorieën II, III, (III)) 15 h.a.</p> </div> <p style="text-align: center;">+</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Facelift 2. Revitalisering 3. Zware revitalisering 4. Herprofilering 5. Transformatie 			
Visualisatie: uitwerking van de methodologie op vier schaalniveaus	Uniciteit en specialisatie: functies die passen bij de plaats en identiteit van de regio	Bedrijventerreinen die passen in de visie en identiteit van de stad	De relatie tussen terreinen en bestaande stedelijke gebieden versterken, nieuwe functies toevoegen en groei mogelijk maken	Kwaliteit, toekomstbestendigheid en identiteit op kavelniveau

Type herstructurering bepalen

Op basis van het promotierapport van H. Olden en de ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen van de Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen worden er vijf categorieën van herstructurering onderscheiden; we houden deze categorieën aan binnen onze methodiek:

1. Facelift – Dit betreft een grote opknapbeurt van de openbare ruimte door achterstallig onderhoud en beheer.
2. Revitalisering – Dit wordt gedaan bij aanzienlijke veroudering van het volledige terrein. Naast de openbare ruimte waaronder de infrastructuur worden ook private panden en kavels aangepakt voor een grote opknapbeurt
3. Zware revitalisering – Dit is revitalisering, waarbij delen van het terrein worden herontwikkeld voor nieuwe bedrijfspanden. Het verwerven van grond en vastgoed, het uitplaatsen van bedrijven, het slopen van de bebouwing, bodemsanering en de aanleg van nieuwe infrastructuur maken veelal onderdeel uit van de investeringen.
4. Herprofilering – Revitalisering waar sprake is van functiewijziging naar een andere economische functie (kantoren, detailhandel). De maatregelen zijn vergelijkbaar met die van de vorige categorie. Door de functiewijziging is het mogelijk hogere opbrengsten te genereren (vaak een combinatie van hogere grondprijzen en een hogere bebouwingsdichtheid).
5. Transformatie – Onttrekking van een bedrijventerrein ten gunste van een niet economische functie (vaak woningbouw). In veel gevallen is er sprake van de totale herinrichting van een terrein. Dit kan gepaard gaan met functiewijziging naar nieuwe economische functies als kantoren en detailhandel.

(Olden, 2010; VROM en MinEZ, 2008)

Deze categorieën gaan in op verschillende maten van veroudering voor een terrein. De eerste categorieën passen als oplossing voor technische veroudering. Ze gaan met name over ingrepen in de openbare ruimte. Er wordt hier gerekend met budgetten vanaf zo'n 50.000 euro per hectare. De middelste categorieën worden toegepast bij structurele veroudering en de laatste gaan over volledige verandering waarbij bedragen gemoeid zijn tot 10 miljoen per hectare.

Bij de interventies in het volgende hoofdstuk zijn de kansen voor deze niveaus van herstructurering bekeken op de korte en de lange termijn. Daarbij zijn de kansen voor transformatie met name aanwezig op plekken in het stedelijk weefsel waar ook andere functies graag willen zitten, zoals dicht tegen het centrum en bij het IJsselmeer.

Kansen voor herprofilering zijn denkbaar aan de snelweg en voor revitalisering of een facelift komen uiteindelijk alle terreinen in aanmerking, ergens tijdens hun levenscyclus.

(4) Interventie / schaalwijze aanpak voor Lemsterland



70

Introductie

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal oplossingen die we ontwikkeld hebben voor de problemen van bedrijventerreinen. In het algemeen denken wij dat het werken met interventies op verschillende schaalniveaus en in verschillende fases het beste werkt voor de herstructurering van een bedrijventerrein. De losse ingrepen werken in principe per schaalniveau met een uitstraling naar andere schalen: ze zijn individueel te ontwikkelen maar in hun succes/slagen beïnvloeden ze elkaar onderling vaak wel. De generieke ideeën die in dit hoofdstuk besproken worden zijn toegepast op de gemeente Lemsterland. Zo wordt de werking van de ingrepen duidelijk gemaakt maar hebben we ook specifieke oplossingen voor de stad Lemmer ontwikkeld. Tijdens het werken met de gemeente Lemsterland en

de stad Lemmer is bij ons de overtuiging ontstaan dat dit bij uitstek een plaats is waar de herstructurering van bedrijventerreinen veel kan bijdragen aan de positieve ontwikkeling van de stad als geheel. Voor de toepassing van de ideeën zijn de terreinen Lemsterhoek en Buitengaats uitgekozen. Deze twee blijken grote potentie te hebben voor de ontwikkeling van de stad en het oplossen van een aantal problemen op stadsniveau. Lemsterhoek is gekozen vanwege de grote potentie van zijn groenblauwe omgeving en zijn interessante menging van bedrijven en woningen op het terrein. Buitengaats is gekozen vanwege de grote potentie die het heeft door zijn ligging tussen het IJsselmeer en het historische stadscentrum en vanwege zijn unieke karakter als stadshaven.

Regio

Een nieuwe aanpak voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen op regionale schaal: de Grondbank

Uit het eerste hoofdstuk is gebleken dat één van de oplossingen voor het verouderen van bedrijventerreinen zal liggen in het reduceren van het aanbod nieuwe terreinen. Het verminderen van de uitgifte zal hand in hand moeten gaan met een goede (nieuwe) strategie voor het ontwikkelen van de bestaande verouderde terreinen zodat deze gebruikt kunnen blijven in plaats van dat de gebruikers doorverhuizen naar een moderner terrein als het huidige uitgeput is. Duidelijke behoeftes bij de herontwikkeling van deze bestaande terreinen zijn het creëren van een eigen identiteit en commerciële waardevermeerdering. De gezochte waardevermeerdering kan gevonden worden in efficiëntie (minder verlies van middelen), locatie (beter inpassen in de omgeving) en functie (aantrekkelijk programma creëren).

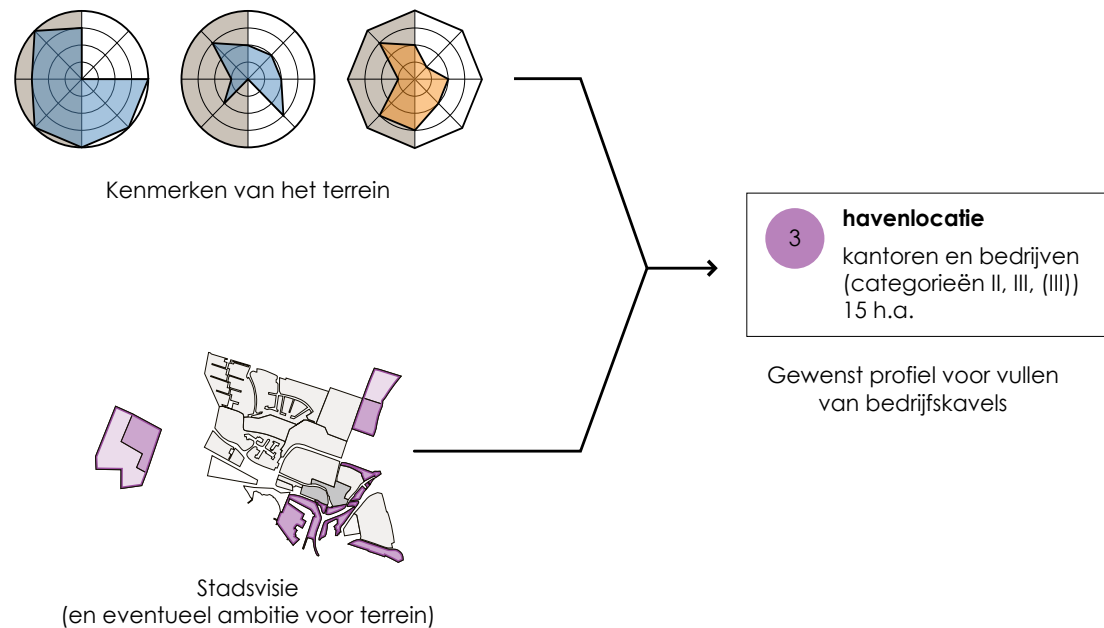
De huidige oplossing tegen de veroudering van terreinen bestaat veelal slechts uit de uitbreiding van het huidige areaal en oppervlakkige herstructureringsplannen die zich meestal richten op de openbare ruimte. In de praktijk blijken deze oplossingen de waardevermindering niet tot staan te kunnen brengen, zowel op het terrein als op de nieuwe uitbreidingen van het terrein. Er moet dus gezocht worden naar een nieuwe methode om bedrijventerreinen te herontwikkelen waarbij er oog is voor de omgeving van het terrein en de functionaliteit. Hierbij geloven veel mensen dat een regionale aanpak van de problematiek de oplossingen kan bieden.

Hoe deze regionale aanpak vorm moet krijgen is echter nog onduidelijk. Deze regionale aanpak hebben wij vormgegeven als zogeheten Grondbank. De Grondbank is een marktplaats die opereert op een regionaal niveau onder supervisie van de provincie. Door de vraag van bedrijven en het aanbod van gemeenten en de regio aan elkaar te koppelen kan er op regionale schaal gecoördineerd worden waar ieder bedrijf zich gaat huisvesten. Hierdoor is het mogelijk om er voor te zorgen dat er unieke bedrijventerreinen ontwikkeld worden. Daarnaast kunnen bedrijven die baat hebben bij een bepaalde locatie geclusterd worden. Denk aan aanwezigheid snelweg, station of haven of denk aan de afwezigheid van woningen in de directe nabijheid in verband met veiligheid,- en hinderzones.

Voor gemeenten is het mogelijk bedrijven te trekken die passen in het profiel of de wens van de gemeente; ze krijgen zo meer grip op de inhoud en zijn minder overgeleverd aan de markt

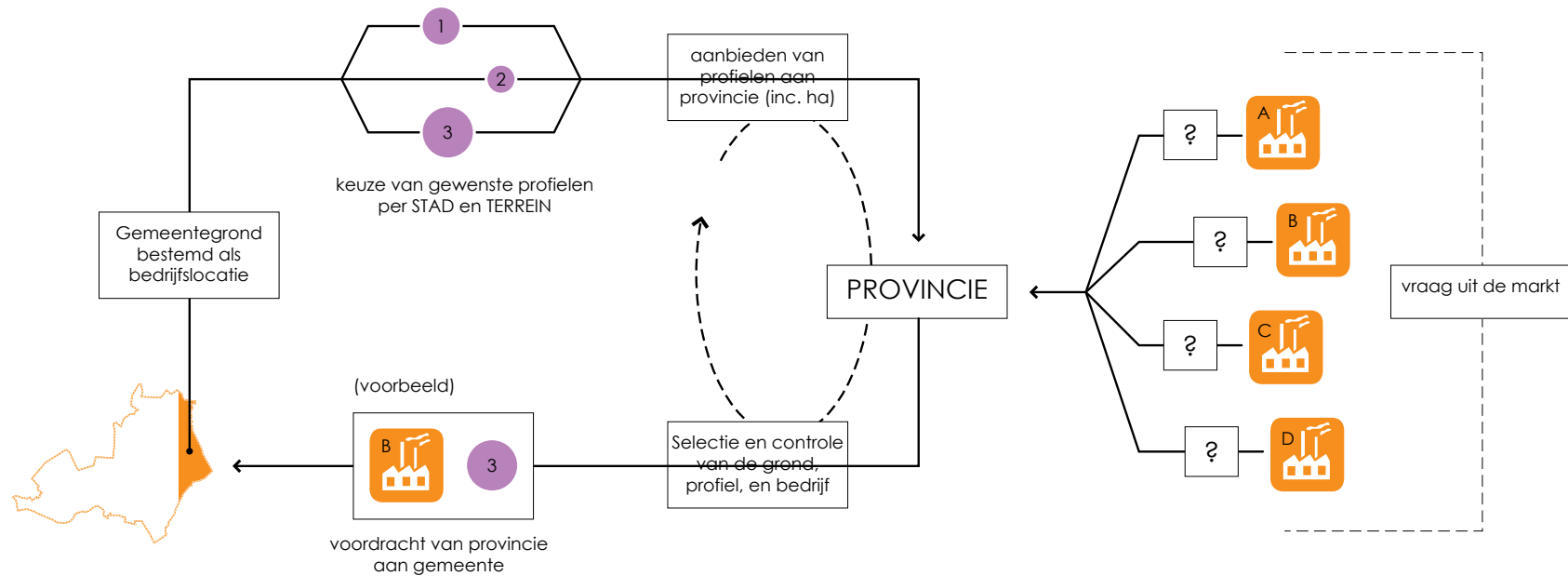
In de afbeelding is te zien hoe de grondbank werkt. Ten eerste maken de gemeenten een inventarisatie van de bestaande bedrijventerreinen en de gebieden die gereserveerd zijn voor toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen binnen hun gemeentegrenzen. Deze verschillende locaties worden allemaal naast elkaar gezet en los bekeken. Door per terrein vervolgens te kijken naar de specifieke eigenschappen wordt er een profiel van ieder terrein opgesteld. Hierin zijn de specifieke eigenschappen van zowel het terrein en zijn directe omgeving meegenomen als de visie op hogere schaal. De gemeente kan hier laten zien hoe de visie van de stad zich verhoudt tot een bepaald type bedrijf.

De karakteristieke eigenschappen van het terrein worden beschreven aan de hand van een methode met drie zogenoemde rozetten. Met deze analysemethode worden de zwaktes en de kwaliteiten van het bedrijventerrein blootgelegd.



Er wordt vervolgens op basis van dit huidige profiel van het terrein een wenselijk profiel gemaakt. Voorbeelden van profielen kunnen dan zijn: 'terrein dat geïsoleerd langs een snelweg ligt', 'kantorenpark', 'terrein dat zich dicht bij een binnenstad bevindt', 'terreinen met specifieke bedrijven clusters gemengd met woningen' of juist een 'terrein met een grote hinderzone'. Dat wenselijke profiel wordt aan de

provincie gegeven voor de regionale grondbank. Naast deze profielen van de verschillende terreinen ontvangt de provincie ook aanvragen van individuele bedrijven. Wanneer een bedrijf een nieuwe locatie zoekt zal het een aanvraag indienen bij de provincie met daarbij specifieke wensen betreffende bijvoorbeeld de omgeving, bereikbaarheid en



De provincie als loket tussen markt en gemeente: gezamenlijk sturen op wens en identiteit

uitbreidingsmogelijkheden. Vervolgens zoekt de provincie een passende match tussen de vraag van de bedrijven en aanbod van terreinen. De provincie doet vervolgens een voorstel aan de gemeente voor de plaatsing van een bedrijf. Zo maakt de gemeente de uiteindelijke beslissing voor de plaatsing. Uiteraard kan het zijn dat het bedrijf op meerdere locaties goed op zijn plaats zal zijn. Dan krijgt

het bedrijf een keuzemogelijkheid van de selectie geschikte terreinen, evenals de gemeenten die kunnen beslissen of ze het bedrijf willen huisvesten.

Rozetten

Bij het gebruik van de groundbank, zoals hiervoor beschreven, wordt er per bedrijventerrein een uniek profiel opgesteld op basis van zijn huidige karakteristieken en de toekomstplannen van het terrein in de context van de stad waar het terrein gepositioneerd is. Als hulp bij het maken van dit profiel hebben wij een analysemethode ontwikkeld. Door de zwakke punten van een terrein bloot te leggen wordt het duidelijk waar grote verbeteringen gemaakt kunnen worden en door de unieke kwaliteiten te herkennen kan er een specifieke identiteit aan een terrein gegeven worden. Met behulp van schema's in de vorm van een rozet worden de verschillende karakteristieken visueel gemaakt.

Er is voor gekozen om per terrein drie rozetten te maken waarvan de eerste twee de objectieve eigenschappen beschrijven en de derde de wat moeilijker te definiëren, subjectieve elementen. Ieder rozet beschrijft een set van acht specifieke eigenschappen die een onderdeel van het terrein beschrijven.

Het eerste rozet beschrijft de context van het bedrijven terrein. De parameters van de rozet beschrijven in hoeverre de kwaliteiten van de omliggende omgeving aanwezig zijn. De parameters beschrijven de aanwezigheid van natuur, woonwijken, recreatie en voorzieningen in de nabijheid van het terrein en daarnaast infrastructuur bereikbaarheid zoals een snelwegaansluiting, station, vaarwater en haven.

Het tweede rozet beschrijft het terrein zelf. Het geeft ten eerste een indicatie voor de ruimtelijke kwaliteit door de beschrijving van de aanwezigheid van groen, water en verharding op het terrein. Er wordt beschreven of er functiemenging is in de vorm van voorzieningen en woningen. En tot slot geven de dichtheid, oppervlakte en klasse van bedrijven een beeld van het soort bedrijventerrein.

Het derde, sterk subjectieve, rozet is toegevoegd om meer nuance aan de objectieve eerste twee te geven. Door de waardering van een aantal kenmerkende eigenschappen ook te vermelden is het mogelijk om ook de subjectieve ervaring, namelijk de waardering van het terrein en de context, in beeld te brengen. De parameters architectuur, openbare ruimte en verblijfskwaliteit zeggen iets over de kwalitatieve waardering en ervaring van het terrein. De oriëntatie, bereikbaarheid en de leefbaarheid zeggen iets over de functionele waardering. En de inpassing en

overlast zeggen iets over de waardering van het omliggende gebied.

Door deze parameters voor een bedrijfsterrein indicatief in te vullen wordt er visueel duidelijk gemaakt welke kenmerken sterk en welke minder aanwezig zijn. Het geeft geen gedetailleerde beschrijving maar juist wel een heel snel leesbare globale analyse. Uit het gearceerde oppervlak in de rozetten wordt in één keer afgelezen of het om een grote of kleine kwaliteit gaat.

Vervolgens kan afgelezen worden welke eigenschappen van het terrein in grote mate aanwezig zijn. Hier zijn de punten van het rozet uitgeslagen naar de buitenkant van de cirkel en vergroten zo het gearceerde oppervlakte. Deze punten bepalen wat de positieve karakteristieken zijn en deze kunnen daarom aangegrepen worden om het gewenste profiel te bepalen.

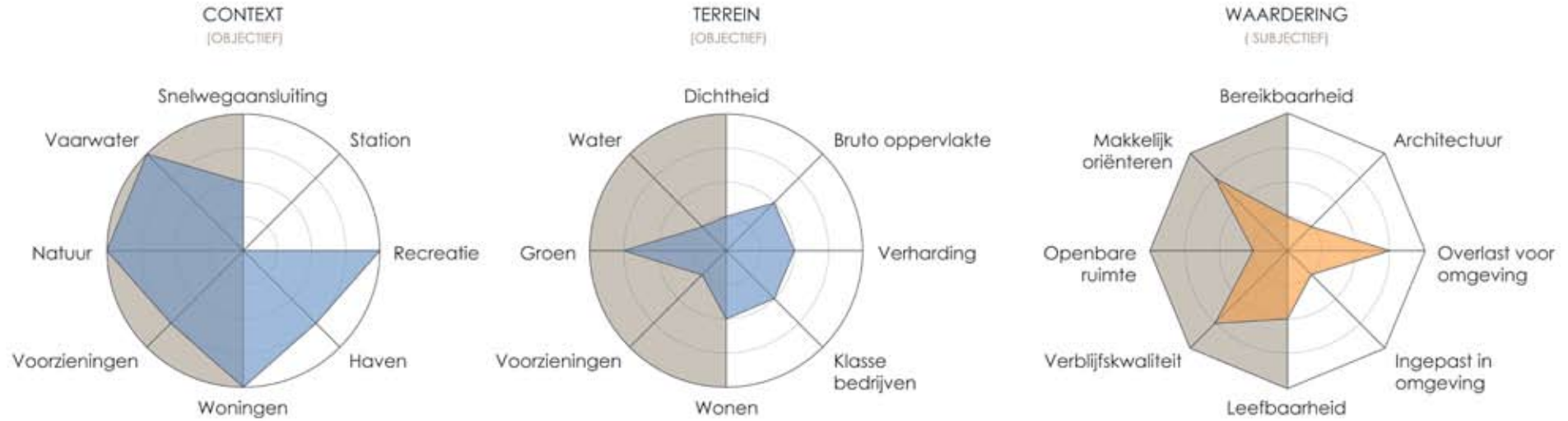
De punten die naar binnen uitslaan laten zien waar de pijnpunten van het terrein liggen. Hier kunnen de grootste winsten liggen bij herstructurering of eerste stappen naar een duidelijke profilering (en meer samenhang met de stad).

Lemsterhoek

De rozetten van Lemsterhoek geven een goed beeld van de opbouw en de bruikbaarheid van de methodiek. Wat direct opvalt is dat de context in principe een hoge score geeft, afgezien van de bereikbaarheid per trein en (in mindere mate) de auto. Opvallend is de aanwezigheid van water, groen, recreatie en woningen. Als de ontwikkeling van het bedrijventerrein consistent is met de kwaliteiten van de omgeving dan pleit dat voor een relatief groen, 'relaxed' bedrijventerrein met aandacht en mogelijkheden voor wonen en recreatie. Daarnaast heeft het terrein zelf een vrij lage uitslag met een uitschieter bij het groen.

Wat ook opvalt is dat er veel woningen op het terrein zijn, een combinatie die - zeker in deze hoeveelheid - zelden voorkomt. Deze elementen zie je terug komen in de derde rozet: de waardering. Dit rozet laat met zijn hoekige model zien dat er grotere diversiteit is in de waardering van de verschillende parameters.

De parameters die positief gewaardeerd worden zijn de oriëntatie binnen het terrein, de overlast voor de omgeving en de verblijfskwaliteit en leefbaarheid. Deze



Voorbeeld van Rozetten:
bedrijventerrein Lemsterhoek

laatste twee hangen samen met de aanwezigheid van woningen op het terrein. Erg negatief blijken echter de bereikbaarheid, de architectuur van de gebouwen op het terrein, de inpassing in de omgeving en de kwaliteit van de openbare ruimte. Hier zullen in de ontwikkelingsvisie (of in een herstructureringsopgave) voor het gebied dus antwoorden op gegeven moeten worden. Vooral de combinatie van woningen en lage waardering van de openbare ruimte behoeft aandacht in de ontwikkelingsvisie. Ook zal het interessant zijn om een

aantal voorzieningen te implementeren als de functiemenging van wonen en bedrijvigheid wordt doorgezet in de toekomstige ontwikkeling. Afgaande op het eerste rozet zou de inpassing in de omgeving gerealiseerd moeten worden door het gebruik van landschappelijke en recreatieve middelen.



Historisch beeld van Lemmer



Huidig beeld

76

Dorp

Ontwikkeling Lemmer

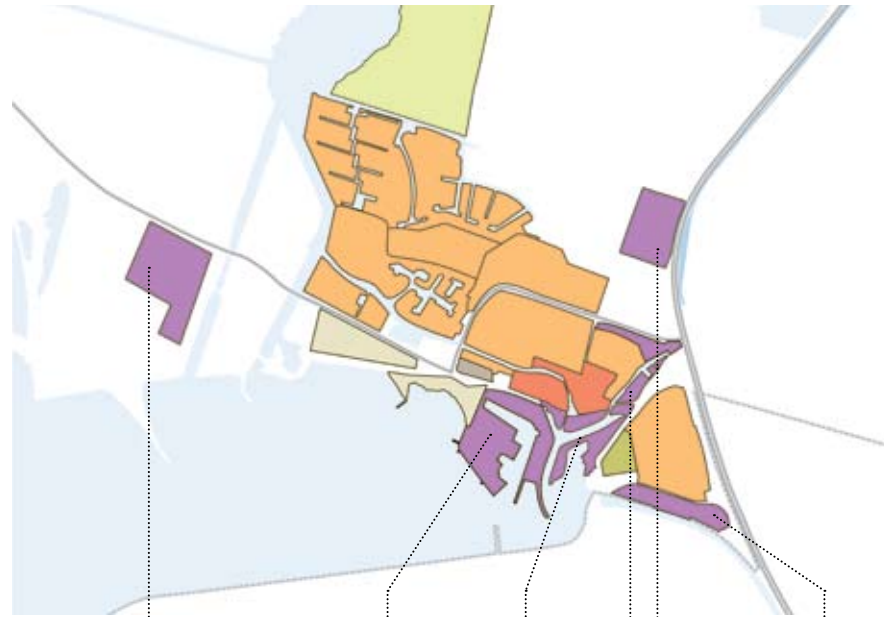
Het dorp Lemmer is waarschijnlijk gesticht ergens in de late Middeleeuwen. De eerste Lemsters vestigden zich op de plek waar de Rien en de Zijlroede in de Zuiderzee uitmondde. Een strategische plaats voor koop- en ambachtlieden. Met een vloot van 146 schepen werd Lemmer in de loop van de tijd één van de belangrijkste vissersplaatsen van Nederland. In het historische centrum van de kern is nog steeds de op water gerichte handelsgeest en de voormalige visserfunctie van de haven zichtbaar.

Na de bouw van de Afsluitdijk in 1932 kreeg de visserij van de Zuiderzee een enorme klap. Het nieuwe IJsselmeer werd steeds zoeter en verschillende

vissoorten verdwenen. Hiermee verloor ook de haven van Lemmer haar functie als vissershaven. Vishandelaren, zeilmakers en scheepsbouwers rondom de voormalige Zuiderzee verloren hun werk. In Lemmer is de scheepsbouw echter altijd een belangrijke bron van inkomsten gebleven.

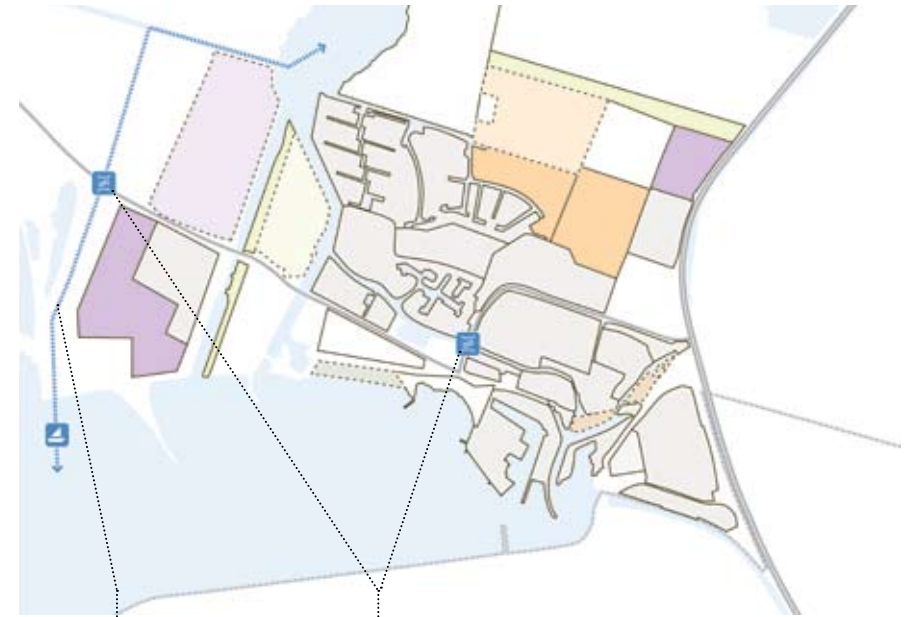
Sinds het afsluiten van de Zuiderzee is er veel veranderd in Lemmer. Om te kunnen overleven zonder visserij is de bedrijvigheid getransformeerd naar andere richtingen. Voor het centrum is Buitengaats, een nieuwe industriële haven gebouwd en er zijn verschillende bedrijven ternein rondom de kern gebouwd. Wat opvalt is dat er nog steeds veel water-gebonden bedrijfsfuncties zijn. Er is een scheepswerf ontwikkeld aan de oostkant van het centrum, er zijn veel botenbouwers en bedrijven

Bestaande structuur van Lemmer



Lemsterhoek Buitengaats Sluisweg De Rien Lemsterpark Lemstervaart

Uitbreidingslocaties van Lemmer



Vaarroute pleziervaart Aquaduct

- | | | | | | |
|--------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------------|-----------------|
| Historisch centrum | Bestaande woongebieden | Bestaande bedrijventerreinen | Bestaande natuurgebieden | Sportvelden | Snelweg |
| Water | Gepland woongebieden | Gepland bedrijventerreinen | Gepland natuurgebieden | Bestaande strandgebied | Provinciale weg |
| Parkeerterrein | Studielocatie woongebieden | Studielocatie bedrijventerreinen | Studielocatie natuurgebieden | Studielocatie strandgebied | Gemeentegrens |

die profiteren van de mogelijkheden van vervoer over water. Momenteel heeft de kern een centrumfunctie voor zuidelijk Fryslân en het noorden van Flevoland op het gebied van recreatie. Vooral in de zomermaanden trekken veel mensen uit de omgeving naar Lemmer om te genieten van het oude centrum, het grote strand en de haven. Deze seizoensdrukte zorgt vanzelf weer voor zijn eigen problemen: de piekdruk veroorzaakt files rondom de stad en vraagt om veel parkeercapaciteit die in de andere seizoenen overbodig blijkt. Voor de ontwikkeling van de stad in de toekomst biedt deze enorme aantrekkingskracht op het gebied van waterrecreatie potentie.

Problemen en kansen

De opzet van Lemmer kent een aantal problemen. De ruimtelijke opzet kan gezien worden als een haven met het (historische) centrum daaraan vast, met daaromheen een ring woonwijken met daar omheen weer een ring bedrijventerreinen. Door de uitgifte van steeds nieuwe stukken polder, voor nieuwe goedkope bedrijventerreinen, worden er steeds nieuwe 'ringen' aan de randen van de stad gelegd. Dit zorgt er steeds meer voor dat de identiteit van de stad meer en meer bepaald wordt door de buitenste 'ringen': de bedrijventerreinen. Eén van de bijkomende nadelen hiervan is het al eerder besproken probleem van veroudering van de bestaande bedrijventerreinen in de stad door de concurrentie van de goedkope grond aan de rand van de stad. Zo ontstaat de kans dat de terreinen die het dichtst langs het centrum liggen verloederen en leeglopen. Een ander nadeel van de bedrijventerreinen aan de rand van de stad is de anonieme entree die dit oplevert. Bij nadere inspectie blijken alle stadsentrees ingepakt met bestaande of geplande bedrijventerreinen: bij de afrit op de snelweg, langs de provinciale weg en als havenentree voor het waterverkeer. Hierdoor heeft Lemmer straks alleen maar laagwaardige industriële stadsentrees, wat ook de identiteit van de kern mede bepaalt. Hieruit kan men concluderen dat door de herstructurering van de diverse bedrijventerreinen de gezichten van de stad opgewaardeerd kunnen worden. Dit betekent dus dat een herstructureringsplan van een terrein niet alleen invloed heeft binnen zijn eigen grenzen maar ook op stadsniveau.

De bedrijventerreinen van Lemmer

Aansluitend bij het idee om ieder bedrijventerrein een profiel te geven met een eigen identiteit kunnen de verschillende bedrijventerreinen van Lemmer een andere rol vervullen binnen de stadsvisie.

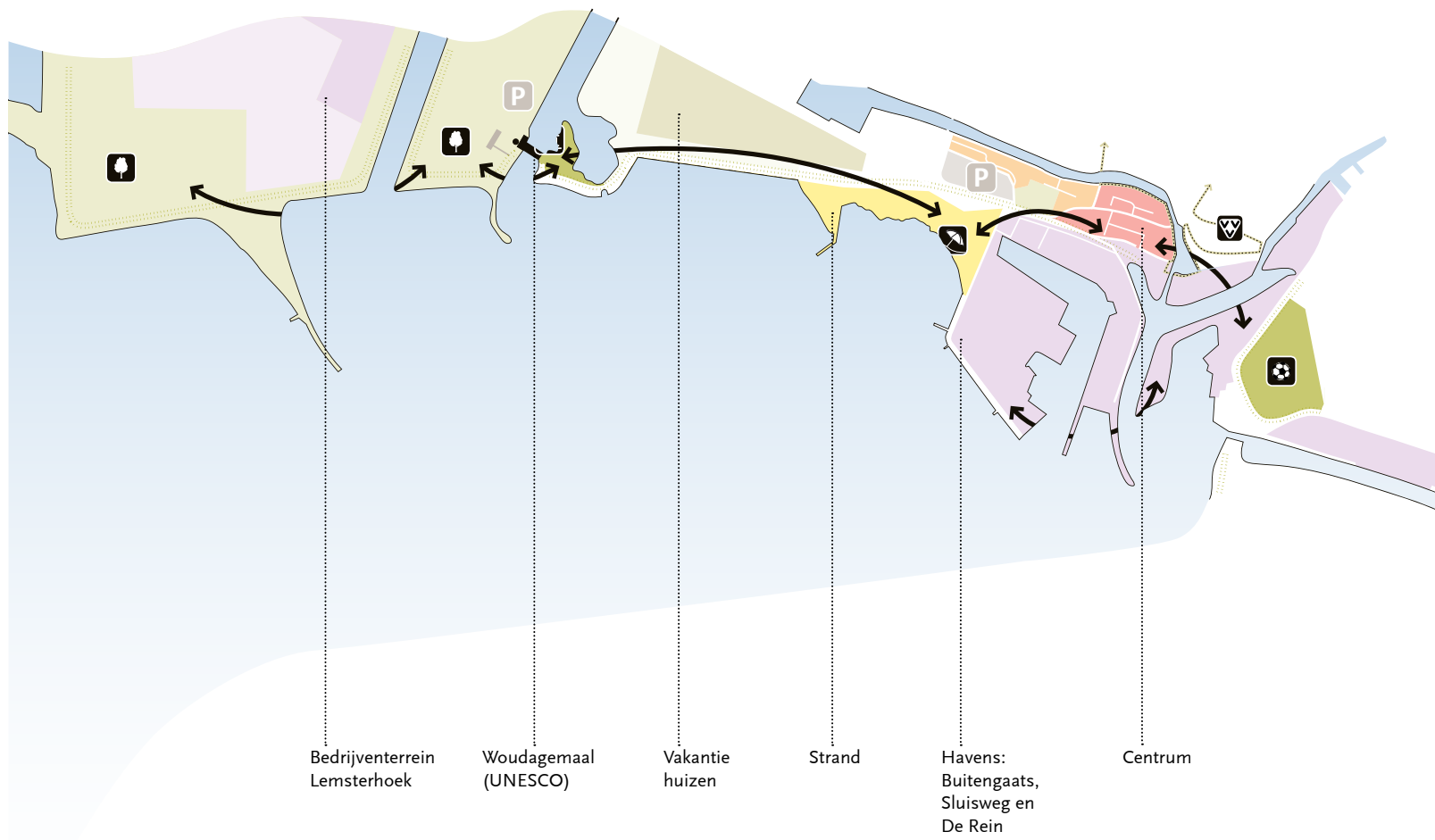
Het Lemsterpark zal hierin de hoofdentree van de stad worden door zijn ligging langs de afrit van de A6. Door zijn locatie langs de snelweg zal het neigen naar een typisch 'snelwegterrein'. Zoals deels al opgenomen in de plannen voor het gebied kan een aantal ingrepen ervoor zorgen dat het een volwaardige stadspoort kan worden in plaats van een standaard kantorenlocatie zoals we ze overal in Nederland vinden. Door middel van hoogwaardige architectuur kan het terrein een ambitieuze voorvarende uitstraling krijgen. Een hogere dichtheid zal ook bijdragen aan deze uitstraling. Ook wordt dan de potentie van zijn strategische ligging langs de snelweg benut zonder teveel ruimte in te nemen. Door de functiemenging met onder andere het geplande sportpark zal het terrein beter aansluiten op de naast gelegen woonwijk en de rest van Lemmer.

De centraal gelegen bedrijventerreinen de Rien en Leeg bevinden zich beiden naast het centrum en hebben daarom veel potentie om door functiemenging, opwaardering van de openbare ruimte en het publiek toegankelijk maken een onderdeel van het stadscentrum te worden.

Toekomstige plannen voor het bedrijventerrein Lemstervaart zullen afgesteld moeten worden op de plannen voor de nieuwe vaarroute. Dit heeft veel invloed op de relatieve ligging en de nieuwe zuidelijke stadspoort. Het terrein heeft veel potentie omdat het een omgeving is met veel verschillende functies. Zo ligt het ingeklemd tussen het grootste sportpark van Lemmer, een woonwijk en het water.

De bedrijventerreinen Lemsterhoek, Buitengaats en Sluisweg hebben alle drie een heel verschillend profiel, maar voorzien samen in een grote kans voor Lemmer: de ontwikkeling van het waterfront. Door de (toekomstige) ligging aan het water hebben ze grote potentie voor recreatieve ontwikkeling naast hun primaire bedrijfsfunctie.

Als in de toekomst langs Lemsterhoek een nieuwe waterweg gegraven wordt dan



Lemmer gezien vanaf het water: één waterfront, kenmerkend voor een eigen gezicht

biedt dat enorme nieuwe kansen. Hier kunnen hoge ambities tot uiting komen. Een nieuwe IJsselmeerhaven kan de groen/blauwe kwaliteiten van de omgeving gebruiken om samen een uniek terrein te maken. De grote hoeveelheid woningen in het huidige bedrijventerrein kan vergroot worden in de uitbreiding van het terrein, en het omliggende groen heeft een hoge recreatieve waarde. Doordat dit groen 'aangevuld' wordt met openbare voorzieningen zal het een hoogwaardiger recreatieve waarde krijgen.

Het huidige haventerrein van Buitengaats biedt grote kansen voor koppeling aan het centrum. Net als bij Leeg en de Rien geldt hier dat door het verwijderen van bedrijven met een grote hinderzone, door functiemenging, door het publiek toegankelijk maken van de kades en opwaardering en vergroting van het openbaar gebied een uniek geheel kan ontstaan. Het zal de typische Lemmerse kwaliteit hebben: een aantrekkelijke stad voor waterliefhebbers met een bijzondere, industriële identiteit.

Het gebied van Sluisweg biedt ook potentie door zijn markante ligging aan het waterfront. Als het in de toekomst beter met de stad verbonden kan worden heeft het veel aan de stad te bieden.

Deze drie bedrijventerreinen rijgen zo het waterfront van Lemmer aan elkaar. Het toekomstige groene haventerrein van Lemsterhoek ligt naast het groene terrein waar het historische Unesco-icoon van Lemmer zich bevindt; het Ir. D.F. Woudagemaal. Daarnaast, ter hoogte van het bungalowpark Plattedijk, zal in de toekomst het strand beginnen. Deze zal dan doorlopen tot aan de 'boulevard van Lemmer': de Industrieweg. Daar zal de bedrijvige haven het stadscentrum van Lemmer ontmoeten.

Terrein

Wanneer er gebruik wordt gemaakt van de regionale Grondbank is het op terreinniveau essentieel om te ontwikkelen tot het 'gewenste profiel'. Zoals we gezien hebben kunnen de specifieke kenmerken van een bedrijventerrein substantieel bijdragen aan de ontwikkeling van de stad als geheel. De vraag op het niveau van het terrein zelf is: hoe bereik je dit gewenste profiel?

Zoals beschreven wordt er met behulp van de kwaliteitsrozetten blootgelegd wat de positieve en negatieve karakteristieken van een terrein zijn. Met het destilleren van de unieke kwaliteiten van het gebied kan het gewenste profiel medebepaald worden. Met behulp van de zwaktes wordt blootgelegd waar de herstructurering op gericht moet zijn. Vanuit het verschil tussen de nieuwe ambitie van het gewenste profiel en de bestaande staat van het terrein wordt ook bepaald hoe heftig de ingrepen moeten zijn voor het terrein. Zoals beschreven zijn er voor een ontwikkelingsperspectief voor een verouderd bedrijventerrein vijf niveaus van herstructurering die een oplopende intensiteit en omvang hebben; van een simpele ingreep als een facelift tot een ingrijpende transformatie.

Eén van de generieke ideeën die ontwikkeld zijn op het schaalniveau van het terrein is de implementatie van collectieve flexibele ruimte. Bij de herstructurering van bedrijventerreinen is één van de problemen dat er vaak geen ruimte is om met de herstructurering te beginnen. De herstructurering komt pas op gang op het moment dat een bedrijf zich elders wil vestigen. Dan ontstaat er ruimte voor ingrepen ter verbetering van het terrein. Dat betekent echter dat er altijd een nieuw stuk grond aangeboden moet worden om die herstructurering op gang te krijgen. Dit proces moet een kantelpunt krijgen, al was het maar omdat de hoeveelheid grond eindig is.

In dit onderzoek is gezocht naar een principe waarbij er binnen de totale hoeveelheid grond op een bedrijventerrein een margeruimte beschikbaar komt, die gebruikt kan worden bij herstructureringsvraagstukken: de schuifpuzzel.



Maquette van de binnenstad
en haventerreinen van
Lemmer

Principe schuifpuzzel

Het principe gaat er van uit dat er bij de aanleg van bedrijventerreinen een substantieel stuk grond in eigendom blijft bij de gemeente, of ontwikkelaar, dat onbebouwd blijft. In eerste instantie kan dit terrein een tijdelijke functie krijgen als bijvoorbeeld pioniersnatuur.

Wanneer zich een herstructureringsopgave van het terrein aandient, wanneer een bedrijf wil groeien, wanneer een bedrijf een ander bedrijf op het terrein wil overnemen, wanneer een bedrijf vertrekt of failliet gaat of wanneer de ontsluiting van het terrein aangepast moet worden, kan dit stuk grond ingezet worden om de ruimtelijke puzzel op te lossen.



Visualisatie: principe schuifpuzzel

Voorwaarden en voordelen

Voorwaarde hierbij is dat na het oplossen van de puzzel een vergelijkbare ruimte is overgebleven die beschikbaar is voor toekomstige herontwikkelingen. Bovendien blijft de totale hoeveelheid grond hetzelfde. Eventuele uitbreiding van een bedrijf is dus altijd gekoppeld aan intensivering van het grondgebruik (meer verdiepingen, efficiënter gebruik van de kavel) of overname van een verdwenen bedrijf of dubbelgebruik van de grond.

Een tweede voorwaarde is dat wanneer een bedrijf binnen het terrein of de stad verplaatst wordt, het vrijmaken van de oude kavel deel uitmaakt van de herontwikkeling. Dit zou gezien kunnen worden als een 'verwijderingsbijdrage' die afgesproken wordt met bedrijven voor hun verouderd vastgoed. Uiteraard vergt dit een flexibele benadering. Wanneer het pand courant en gewild is, wordt de puzzel anders. De vrije ruimte kan dan gezocht worden op de plek waar de nieuwe gebruikers vandaan komen.

Eén van de voordelen van deze benadering is zoals gezegd dat er niet steeds extra grond nodig is voor elke herstructurering van een bedrijventerrein. Daarnaast is het ook voor bedrijven minder nodig of aantrekkelijk om bij de aanschaf van hun kavel meteen extra grond te kopen voor eventuele toekomstige veranderingen. Er is immers al flexibiliteit op het terrein aanwezig. In die zin is het verschil met het huidige ruimtegebruik van bedrijventerreinen gering. Het enige verschil is dat de onbebouwde ruimte nu ingezet kan worden in algemeen belang in plaats van dat deze jaren braak ligt totdat de eigenaar er iets mee wil (zie bijvoorbeeld de braakliggende grond in de haven van Drachten). Door het collectief maken van de flexibiliteit wordt de efficiëntie van het ruimtegebruik verhoogd.



Braakliggende grond in de haven van Drachten als voorbeeld van een perfecte locatie om te beginnen met de het schuifpuzzel principe

Programmering van de vrije ruimte

Naast deze voordelen is het van belang om de margeruimte zo te programmeren dat deze ruimte ook betekenis heeft voor het hele bedrijventerrein of de hele stad. In de loop van de jaren is het denkbaar dat de ontwikkeling van dit terrein ook een waarde stijging laat zien. Zo zou het zich bijvoorbeeld kunnen ontwikkelen van tijdelijke natuur tot evenemententerrein, waarna het parkeergebied kan worden, in het geval van Lemmer bijvoorbeeld als oplossing voor de seizoenspiek. Ook kan gedacht worden aan collectieve oplossingen voor het bedrijventerrein, zoals collectief parkeren, of collectieve opslag. Dit collectieve gebruik van vrije ruimte is overigens in verschillende haventerreinen al gebruikelijk. In het eindstadium van deze successiereeks is het zelfs denkbaar dat de vrije ruimte gekoppeld wordt aan ander grondgebruik (bouwen boven of onder het collectieve gebied).

Tenslotte

De knelpunten van deze benadering zijn groot. Zullen bedrijven afzien van de wens om eigen reserveringen aan te schaffen in ruil voor het zicht op collectieve flexibiliteit? Hoe kan de verwijderingsbijdrage op een flexibele manier worden verankerd in contracten? Hoe wordt de financiering van het terrein verhaald op de bedrijven en hoe wordt de aanspraak van de bedrijven op deze ruimte gereguleerd? En niet te vergeten: hoe worden herstructureringsopgaven binnen het terrein gefaseerd? Een bedrijf moet immers wel door kunnen werken, en het tijdelijk opheffen van collectieve parkeerplaatsen zal op niet geringe weerstand stuiten. Hoewel dit veel, en soms complexe vragen zijn verdient de benadering verdere aandacht en uitwerking. Het is niet acceptabel is dat er aan de ene kant steeds nieuw bedrijventerrein wordt gerealiseerd, terwijl er elders steeds lastiger te herstructureren bedrijventerrein achterblijven.

(5) Uitwerking Lemmer

84

Voorbeelduitwerking

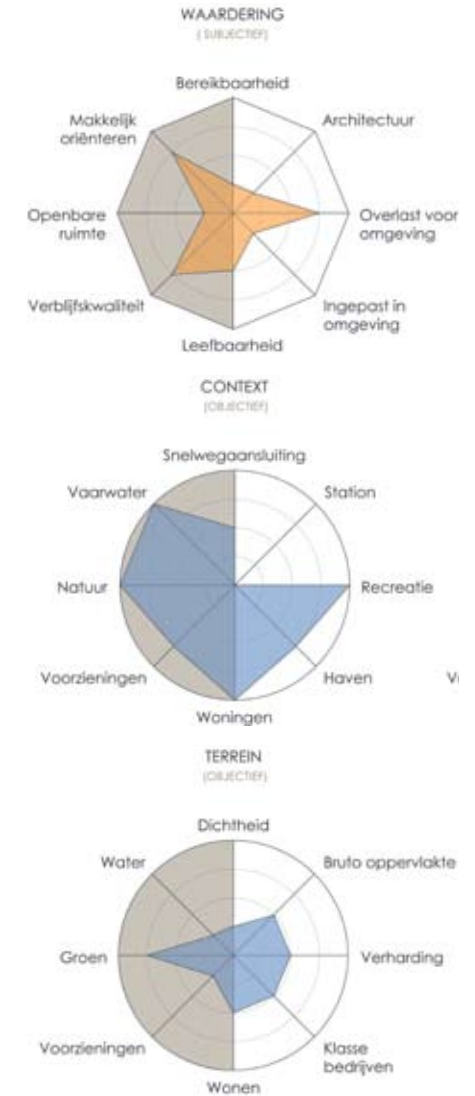
Om te laten zien hoe de verschillende ingrepen op het schaalniveau van het terrein er uit kunnen zien hebben we twee ontwikkelingsperspectieven opgesteld voor de gekozen bedrijventerreinen in Lemmer: Lemsterhoek en Buitengaats. Met behulp van de analysemethode van de rozetten in combinatie met de ideeën die gevormd zijn op stadniveau wordt in beeld en woord het gewenste profiel opgesteld.

Lemsterhoek

Gewenst profiel

Als basis voor het ontwikkelingsperspectief van Lemsterhoek wordt zoals gezegd gebruik gemaakt van de analyse van de rozetten in combinatie met de visie voor het terrein op stadsniveau.

In de afbeelding van de analyse is te zien welke elementen de basis vormen voor de strategie. Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor dit terrein is het nieuwe kanaal dat het IJsselmeer met de Lange Sleat (en dus het Tjeukemeer) moet gaan verbinden. De beroepsvaart die door het Prinses Margriet kanaal vaart wordt door de komst van het toekomstige kanaal gescheiden van de massale pleziervaart in de zomer. Het nieuwe kanaal biedt de kans om de toegankelijkheid over het water te integreren in de toekomstige uitbreidingen van Lemsterhoek. Andere opvallende eigenschappen zijn de aanzienlijke hoeveelheid groen en blauw in de omgeving van het terrein en een unieke hoeveelheid woningen binnen het terrein. Eén van de negatieve kanten van het terrein is de laagwaardige openbare ruimte. Deze ruimte bestaat uit enkel geasfalteerde wegen zonder stoepen en fietspaden. Juist de nadrukkelijke aanwezigheid van woningen op het terrein pleit er voor om het verblijfsklimaat te vergroten. Daarnaast is de bereikbaarheid van het terrein matig door de afwezigheid van een treinverbinding en nabijheid van een snelweg. Het gewenste profiel voor Lemsterhoek is dan uiteindelijk te omschrijven als een uniek rustig en groen-blauw bedrijven terrein met een opvallende combinatie van bedrijvigheid en wonen.



Rozetten voor bedrijventerrein Lemsterhoek: door twee objectieve rozetten, context en het terrein, te combineren met de (subjectieve) waardering van het terrein is het mogelijk een profiel te maken voor het terrein. Dit kan dan gebruikt worden om het profiel voor de toekomst te schetsen en de invulling op af te stemmen.

Ontwikkelingsperspectief Lemsterhoek in fasen.



Huidige structuur



Analyse



Fase 1

Fase 1

De eerste fase voor de doorontwikkeling van Lemsterhoek zal bestaan uit het aanleggen van een structuur van groen, water en infrastructuur. Een dubbele vorkstructuur zorgt voor een goede bereikbaarheid van het terrein. De haakse kanalen zorgen er voor dat er sprake is van een dubbele bereikbaarheid; over land en water. Daarnaast bieden de kanalen ook mogelijkheden voor een prettig verblijfsklimaat en voor potentiële hoogwaardige openbare ruimte. Voorwaarde hierbij is dat het merendeel van de kades openbaar moet zijn. Daarnaast worden de kwaliteiten van het omliggende landschap benut. Door groene reserveringen in en rondom het gebied zal er in een groot gedeelte van Lemsterhoek het groene ommeland voelbaar en zichtbaar zijn.

Fase 2

De tweede fase bestaat uit het opwaarderen van het huidige terrein. Hiervoor wordt de rozetten-analyse gebruikt. Ten behoeve van de bewoners van Lemsterhoek zal er grote winst gehaald kunnen worden in de aanpak van de openbare ruimte. Door ruimte te maken voor voetgangers en fietsers verbetert de leefkwaliteit aanzienlijk. Het rommelige karakter van het terrein wordt momenteel grotendeels veroorzaakt door de 'voortuinen' van de bedrijven. Deze zones tussen de openbare weg en de bedrijfspanden zijn vaak bestrachte gebieden waar het laden en lossen plaats vindt, waar spullen liggen en waar de auto's voor de deur geparkeerd worden. Door dit aan te pakken en de architectuur op zwakke plaatsen te vernieuwen kan het terrein een grote kwaliteitsslag maken.












Fase 2



Fase 3



Fase 4

 bedrijf havengerelateerd	 strand	 bedrijventerrein
 bedrijf	 woongebied	 groen
 woning	 boerenbedrijf	 polder

Fase 3 & 4

Vervolgens wordt in fase 3 en 4 het gereserveerde terrein verder doorontwikkeld. In de nieuwe delen van het bedrijventerrein zullen naast de bedrijven ook woningen gebouwd worden om het unieke gemengde karakter van Lemsterhoek te versterken. Door de ervaring van het groen en water in het terrein is de leefkwaliteit hoog. Binnen de nieuw te ontwikkelen delen van het bedrijventerrein zal enige differentiatie ontstaan. De zuidrand van het gebied grenst aan de groene reserveringen van het natuurlijke gebied tussen het bebouwde terrein en de kust van het IJsselmeer. Een park brengt het groen ver de wijk in. Er zal hier naar

verhouding een grote hoeveelheid woningen komen. Er kan optimaal genoten worden van wonen in het groen. In het westelijke deel dat in fase 4 gebouwd wordt, ligt de nadruk meer op bedrijvigheid. De dubbele bereikbaarheid over de weg en over water biedt grote potentie voor bedrijven. Het biedt gelegenheid voor meer watergebonden bedrijvigheid. De woningen die zich in dit gebied bevinden profiteren hiervan mee doordat ze hun bootjes voor de deur kunnen leggen. De kanalen in het terrein zorgen naast een verhoogde bereikbaarheid ook voor een hoge kwaliteit van de openbare ruimte.



Kavel op bedrijventerrein
Lemsterhoek:
"Te koop. Grond voor:
woonhuis / loods"

Buitengaats

Gewenst profiel

Ook het ontwikkelingsperspectief van Buitengaats (waar de terreinen Leeg en Sluisweg ook in meegenomen zijn) is gebaseerd op de combinatie van de rozetten-analyse en de stadsvisie. Op grotere schaal is gezegd dat het gebied een onderdeel van het stadcentrum kan worden. Door transformatie naar een meer openbaar en gemengd terrein moet het een gebied worden dat een recreatieve aantrekkingskracht heeft naast zijn primaire bedrijfsfunctie. In het historische centrum is het oude gevoel van bedrijvigheid als vissersdorp nog voelbaar. Zo zal ook in het nieuwe gebied van Buitengaats de combinatie van bedrijvigheid met een centrumfunctie een karakteristiek en aantrekkelijk gebied opleveren. Het genieten van het water voor zowel bedrijvigheid als vrije tijd is het typisch Lemmerse gevoel. De ontwikkeling van Buitengaats zal dit versterken. Door de ontwikkeling van Buitengaats als nieuwe centrumlocatie krijgt de stad weer een gezicht naar het IJsselmeer. Ook wordt het oude centrum verbonden met het populaire strand.

In de tekeningen van ons ontwikkelingsperspectief is gebruik gemaakt van de bestaande VVV-wandelroute door het historische centrum. Deze is als stippellijn in de tekeningen aangegeven en breidt zich langzaam uit over het nieuwe gedeelte van het stadscentrum. Hierdoor wordt er zichtbaar gemaakt hoe het toeristische centrum zich uitbreidt over de verschillende havenhoofden.

Rozetten analyse

Vanuit de rozetten valt een aantal dingen op. Ten eerste scoort de omgeving van het terrein hoog, terwijl het terrein zelf laag scoort. De kwaliteiten van de top-locatie worden weerspiegeld: tussen het IJsselmeer, het strand en het stadscentrum in. Hierbij springt de aanwezigheid van het water er als haven terrein logischerwijs uit. Ondanks de lage scores van het terrein zelf zorgt de aanwezigheid van het water er dan ook voor dat de waardering van de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid relatief hoog scoren, terwijl de openbare ruimte, de bereikbaarheid en de architectuur toch laag scoren. Opvallend op het terrein is dat de kades langs het gehele binnen bassin van de haven van Buitengaats privé terrein zijn en het openbaar gebied bestaat uit een doodlopende arm rond het terrein.

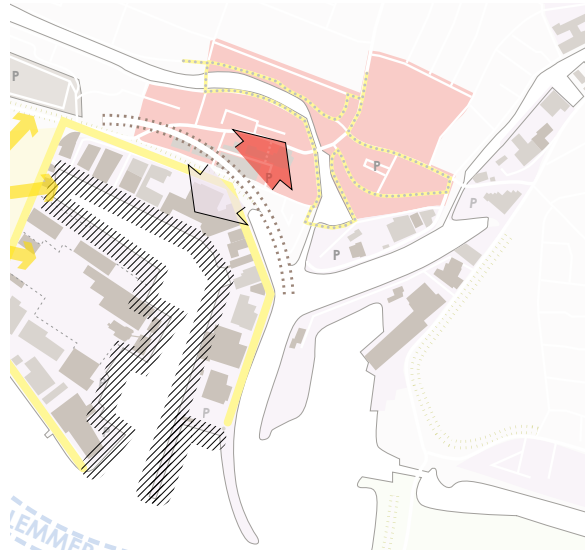
Rozetten voor
bedrijventerrein Buitengaats



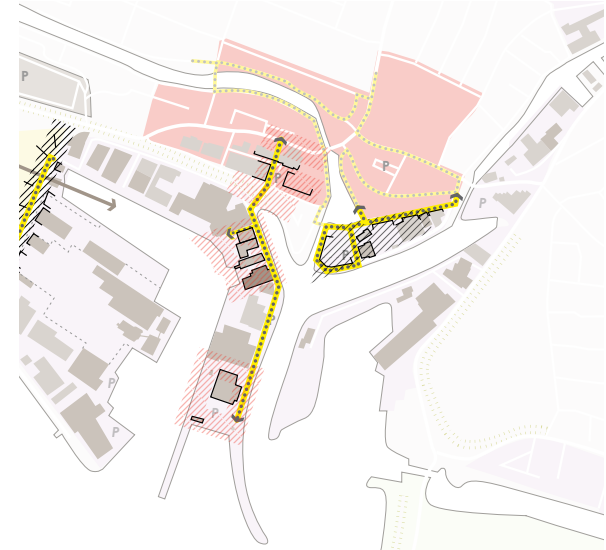
Ontwikkelingsperspectief voor Buitengaats, Leeg, en Sluisweg in fasen.



Huidige structuur



Analyse



Fase 1

Fase 1

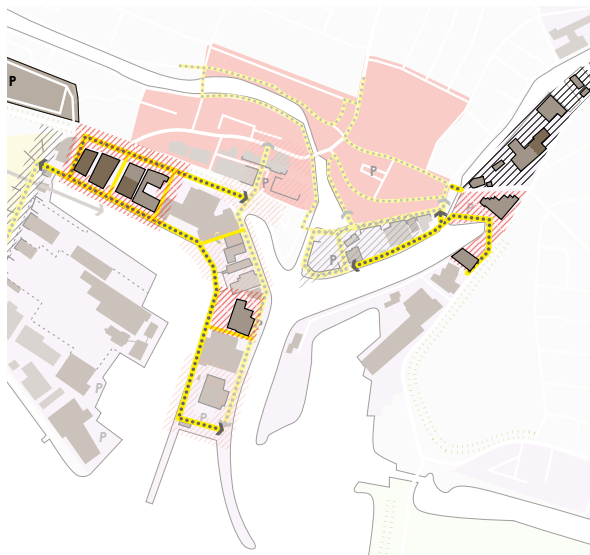
90

De eerste fase van het ontwikkelingsperspectief verzorgt een aantal basale ingrepen waar de stad op korte termijn al veel baat bij heeft. Deze fase bestaat uit drie delen. Het eerste is het ontwikkelen van de 'boulevard van Lemmer'. Aangezien het strand van Lemmer enorm populair is, maar niet verbonden is met het andere populaire deel van de stad, het historische centrum, krijgt het een eigen subcentrum. De ontwikkeling van de boulevard zal een enorme boost geven aan het toerisme van Lemmer. Daarnaast wordt er een eerste verbinding gelegd tussen Buitengaats en het centrum. De VVV-route zal verlengd worden over de Vuurtorenweg. Hierbij zal de laatste kavel getransformeerd moeten worden tot een openbare kop van het havenhoofd als trekker voor de nieuwe uitbreiding. Sleutellocatie hierbij is ook de koppeling van de Vuurtorenweg naar het centrum zelf. De route loopt over een laagwaardig parkeerterrein en langs een grote supermarkt. Hier zal het parkeerterrein geofferd moeten worden voor een hoogwaardiger openbare

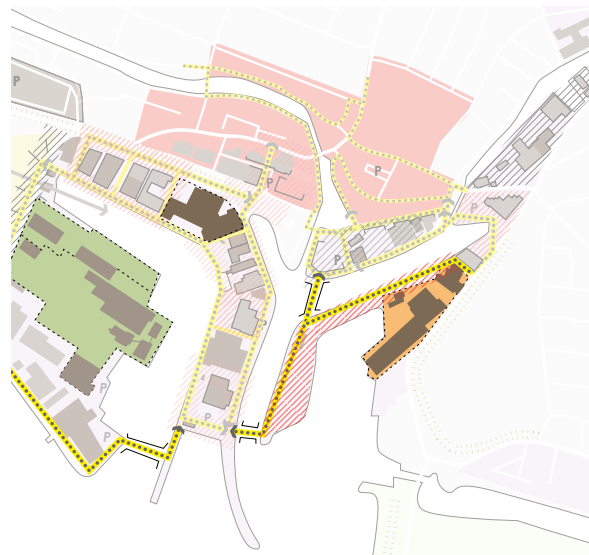
ruimte met aantrekkelijke functies. Tot slot wordt ook het Leeg aangepakt. De openbare ruimte wordt opgewaardeerd tot aantrekkelijke kades. Door daarbij functies als hotels, horeca en winkels toe te voegen aan het areaal bedrijven of bedrijfspanden te transformeren naar een andere economische drager wordt het aantrekkelijk voor bezoekers. Door dit gebied aan te pakken wordt het rondje rondom de historische haven afgemaakt. Ook het rondje rondom het oostelijk deel van het centrum wordt gesloten. Zo krijgt het centrum een waardig gezicht naar bezoekers vanaf het IJsselmeer.

Fase 2

In de tweede fase wordt het centrumgebied aanzienlijk vergroot. Ten eerste wordt de koppeling gelegd tussen de boulevard en het stadscentrum. De route over de dijk die ten noorden van het terrein loopt wordt opgewaardeerd en de noordelijke en



Fase 2



Fase 3

- bedrijf havengerelateerd
- bedrijf
- terrein IJsselmeerbeton
- strand
- woongebied
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- sportvelden
- VVV wandelroute
- P P** prive / openbaar parkeerterrein

oostelijke kades van de haven van Buitengaats worden openbaar gemaakt. Hierbij moet oog zijn voor de connectie van de Vuurtorenweg met de openbare kades langs het binnenbassin om het gebied aantrekkelijk te maken voor bezoekers.

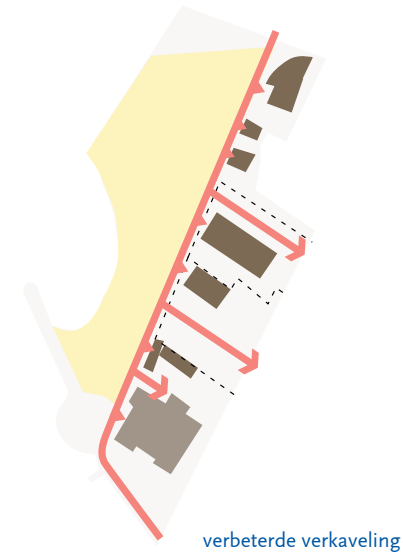
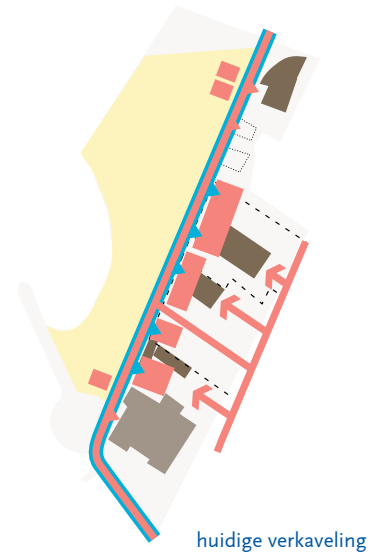
Daarnaast worden ook de oostelijke terreinen de Rien en een gedeelte van Sluisweg aangepakt. Doet verbetering van de openbare ruimte en functiemenging kunnen ze bij het centrum getrokken worden.

Het ten westen gelegen parkeerterrein Ijsbaan bepaalt momenteel de aanblik van de westelijke entree van het centrum. Dit parkeerterrein voorziet nu voornamelijk in de piekdruk van de seizoensfluctuatie en doet daarnaast af en toe dienst als evenemententerrein voor bijvoorbeeld een circus of de ijsbaan in de winter. Wanneer dit terrein, dat er momenteel sober bij ligt, een opknappbeurt krijgt kan het de aanblik van het terrein zelf en de centrumtree verbeteren. Op dat moment kan er gekeken worden naar de potentie om de functionaliteit buiten het seizoen te vergroten. Zo kan het omvangrijke parkeerterrein met een kleine opwaardering in de toekomst een groter rendement opleveren.

Fase 3

De slotfase van het ontwikkelingsperspectief van Buitengaats richt zich op de vraag hoe het terrein in de verre toekomst een geheel kan worden. Het richt zich op deelprojecten die door hun omvang of ambitie niet in een vroege fase zullen plaats vinden. Ten eerste wordt het openbaar centrumgebied uitgebreid met het momenteel braakliggende terrein Sluisweg. Door middel van een langzaam-verkeersbrug wordt de verbinding met het oude centrum versterkt. Wonen werken en recreëren zullen samenkomen op dit havenhoofd zonder de op andere plaatsen aanwezige grootschalige bedrijvigheid. Door de uiteinden van de verschillende havenhoofden te verbinden met bruggetjes zal het nieuwe centrum Buitengaats de strandboulevard ook aan de IJsselmeer-kant verbinden met het oude centrum. Er ontstaat zo een langzaam verkeersrondje tussen het oude centrum, het nieuwe havencentrum en het strand.

Daarnaast kan een studie gedaan worden naar de herontwikkeling van de scheepswerf op Sluisweg. Door het gebouw met zijn imposante uitstraling wel



te behouden, maar te laten ontwikkelen met een nieuwe functie kan het beter aansluiten op het centrum. Het zal bijdragen aan het karakter als een bedrijvige recreatiekern.

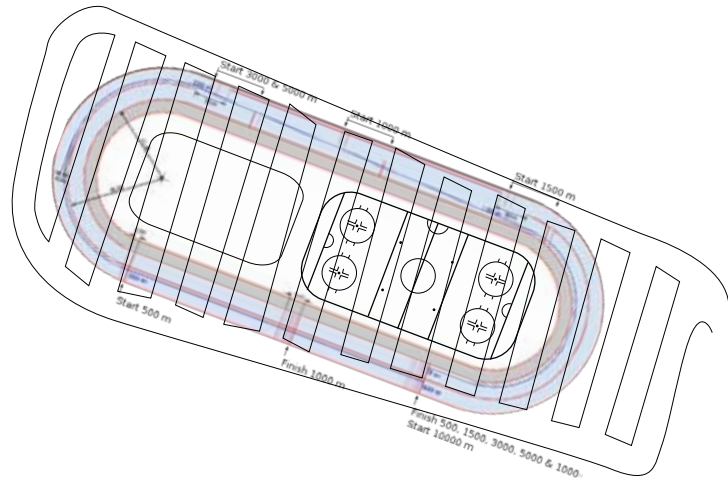
Tot slot wordt er gekeken naar de mogelijkheden van het gebruiken van het IJsselmeerBeton-terrein als 'Schuifpuzzel' locatie. Wat zijn de mogelijkheden voor Buitengaats als dit centraal gelegen mega-terrein ineens vrij zou komen? Is er dan iets voor te zeggen om dit in gemeenschapsbezit te nemen en te gebruiken als terrein met tijdelijke functies en margeruimte voor de herontwikkeling van het terrein als geheel?

Kavel

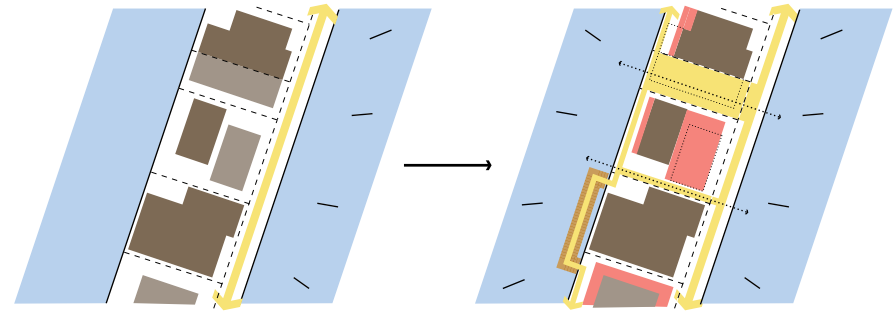
Uit het ontwikkelingsperspectief zijn opgaven op kavelniveau gedefinieerd. De sleutelopgaven kunnen daarbij van cruciaal belang zijn voor een succesvolle ontwikkeling van het terrein en zo ook de stad. Een aantal hiervan wordt hieronder toegelicht.

Boulevard van Lemmer

Eén van de typische eigenschappen van het haventerrein Buitengaats is de aanwezigheid van private kades. Iets dat je ook ziet in het bedrijventerreinen de Rien, Sluisweg en Lemstervaart. In het ontwikkelingsperspectief zullen deze terreinen een aansluiting gaan vinden op het centrum, meer functiemenging herbergen en een meer openbare en toegankelijker karakter krijgen om zo een aantrekkelijk havengebied te worden voor bezoekers. Om deze transformatie tot stand te kunnen brengen moet een gedeelte van de private grond openbaar gemaakt worden. Een belangrijk onderdeel daarvan zijn de kades. Het water en de kades geven een havengebied zijn unieke karakter. Door deze toegankelijk te maken en van een doorlopende route te voorzien kan dit karakter goed tot zijn recht komen. Op de delen waar de kade moeilijke doorgang kan bieden wegens gebouwen of nog private kavels kan een doorlopende steiger overwogen worden.



Ijsbaan annex parkeerterrein



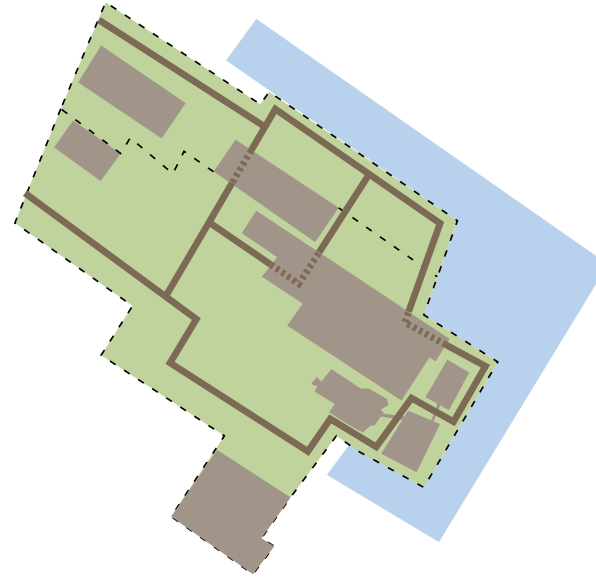
Transformatie havenkavels

De ijsbaan

Eén van Lemmer's typische problemen is de seizoensfluctuatie. Een interessante ontwikkelingen die hierop ingaat betreft het omvangrijke parkeerterrein langs de Plattedijk. De parkeerplaats bij de westentree van het centrum is ontwikkeld om de piekdrukke op te vangen in het zomerseizoen en staat daarbij een groot deel van het jaar grotendeels leeg. Daarom wordt deze in de winter gebruikt als ijsbaan. Wanneer het parkeerterrein in de toekomst opgewaardeerd wordt, zoals voorgesteld in fase 2 van het perspectief voor Buitengaats, dan kan deze wisselende seizoensfunctionaliteit in het ontwerp tot uiting komen. Door vast straatmeubilair en bomenrijen in te passen met inachtneming van één of verschillende soorten ijsbanen en de structuur van het parkeerterrein krijgt het ontwerp een gelaagdheid waarbij je de gebruikers herinnert aan andere tijden.

Transformeren havenkavels

Eén van de sleutelopgaven van Buitengaats is de ontwikkeling van de Industrieweg in Buitengaats. Door de open ligging aan het enorm populaire strand van Lemmer biedt deze weg veel potentie als toekomstige strandboulevard. Om deze transformatie tot stand te brengen zal er gekeken moeten worden naar de bedrijfscategorieën op het terrein. Deze moeten niet in strijd zijn met de nieuwe functies. Langs de bestaande bedrijven op de Industrieweg zullen nieuwe gebouwen geïmplementeerd kunnen worden met daarin winkels, horeca en hotels. Door de ontsluiting van de bestaande bedrijven naar de achterkant van de kavels te verplaatsten ontstaat er aan de voorkant ruimte voor voetgangers, fietsers en terrasjes.



Het IJsselmeerBeton-terrein in Buitengaats leent zich uitstekend voor de toepassing van het schuifpuzzelprincipe

94

IJsselmeerBeton als schuifpuzzelterrein

In het geval dat het IJsselmeerBeton ooit uit Buitengaats zal verhuizen, ontstaan er nieuwe kansen voor het terrein. Dit terrein leent zich uitstekend voor de toepassing van het schuifpuzzelprincipe. Zoals beschreven zal dit stuk grond dan een tijdelijke functie krijgen totdat het nodig is als marge, wanneer er ruimte nodig blijkt binnen het terrein. Om het ondertussen voor waardevermeerdering te laten zorgen kan er pioniersnatuur toegelaten worden. Het terrein kan dan bijvoorbeeld in zijn

huidige staat gefixeerd worden om vervolgens de natuur de vrije loop te laten. Door simpele ingrepen zoals bijvoorbeeld een wandelroute over het terrein en een aantal ingrepen in de bebouwing kan het terrein een industrieel landschapspark worden als de NDSM werf in Amsterdam-Noord of de 'landschapsparken' in het Ruhrgebied. Het is dan een park dat ruimte kan bieden aan evenementen. Een gedeelte kan tijdelijke parkeerruimte herbergen.

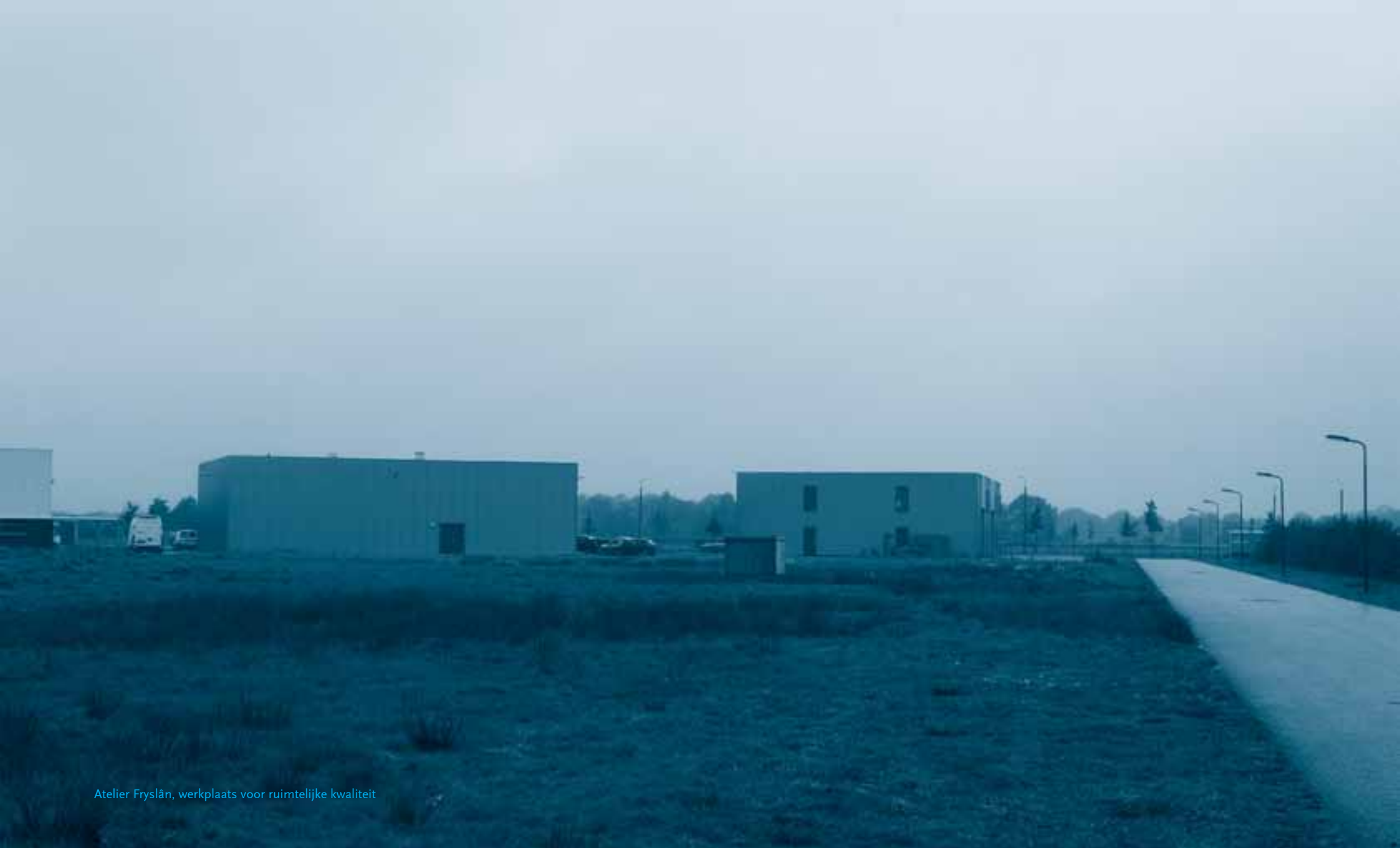


De servicestraat

De servicestraat

Eén van de kwaliteiten van het terrein Lemsterhoek is de toevoeging van woningen op het terrein. Hierdoor ontstaat er een levendig terrein als een buurt, met spelende kinderen op straat, mensen die aan hun auto sleutelen en de hond uitlaten. De huidige inrichting van de openbare ruimte is echter niet geschikt voor een dergelijke gebruik. Opvallend aan het straatprofiel is de typische bedrijventerrein indeling waar de kavelgrenzen tot aan de weg lopen. De weg is simpel geasfalteerd zonder stoep of fietspad. Daarnaast gebruiken de meeste bedrijven in tegenstelling tot de

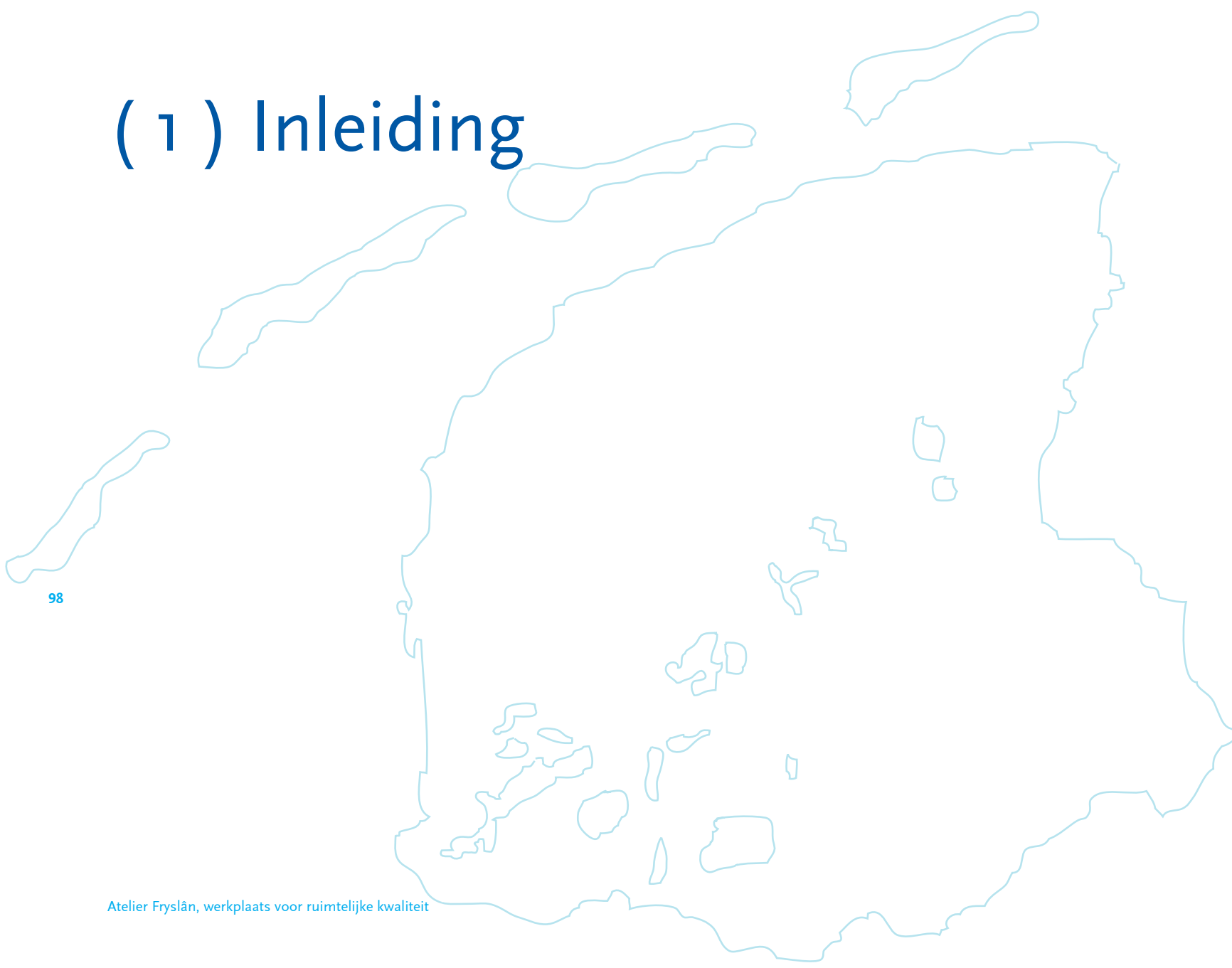
verzorgde voortuinen van de woningen op het terrein de ruimte voor hun bedrijf als rommelige zone waar vooral auto's geparkeerd staan. Door de openbare wegen in het bestaande terrein van Lemsterhoek een substantiële facelift te geven kan de kwaliteit voor de bewoners enorm vergroot worden. Door een hiërarchie in de straten aan te brengen kan een aantal wegen een hoge kwaliteit krijgen met groen en ruimte voor langzaamverkeer, terwijl andere wegen ruimte bieden voor parkeerplaatsen. Door deze ingreep wordt het voor de uitbreidingen van Lemsterhoek ook interessant om meer woningen toe te voegen in het terrein.



A yellow outline map of the Smallingerland region, showing its irregular coastline and internal boundaries. The map is positioned on the left side of the slide, with the title text overlaid on its right side.

Smallingerland Drachten XL

(1) Inleiding



Algemeen

De enorme productie van nieuwe bedrijventerreinen in de laatste twee decennia heeft een rondreizend circus op gang gebracht van zich al maar verplaatsende bedrijven. In de onderlinge concurrentie tussen steden moeten allen mee in het aanbieden van telkens nieuwe vestigingsmogelijkheden. Met een desastreus effect op de kwaliteit van nieuwe- en oude terreinen en een enorm ruimtebeslag op het ommeland. Deze ongebreidelde groei is alleen mogelijk bij de gratie van voldoende ruimte. In het Noorden is deze ruimte nog aanwezig, hoewel dit ook een relatieve afweging is. De groei van terreinen is misschien wel te begrijpen vanuit het economisch tij en gemeentepolitieke overwegingen, maar vanuit de ruimtelijke kwaliteit van het landschap, de overgangen tussen stad en land en duurzaam ruimtegebruik zou deze ontwikkeling zo snel mogelijk een halt toegeroepen moeten worden.

Op plekken waar deze ruimte niet meer voorhanden is vindt al geruime tijd een (noodgedwongen) herbezinning plaats op dit continue aanbod van locaties. Nieuwe strategieën moeten hier ingezet worden om aan nieuwe vragen te kunnen voldoen. De herbezinning mag dan noodgedwongen zijn, maar bij de meeste betrokkenen wordt al vrij snel de omslag naar enthousiasme over de nieuw ingeslagen weg gemaakt.

We focussen in dit advies op de levensduur en kwaliteit van bestaande terreinen. Hoe kunnen deze terreinen vitaal, vol van leven zijn en zich zelf blijven vernieuwen?

Daarbij hebben we een aantal vragen gesteld en uitgangspunten geformuleerd:

- Is door herprogramming, transformatie, meervoudig ruimtegebruik een ontwikkeling denkbaar waarbij de vraag naar kavels binnen de bestaande voorraad opgelost kan worden?
- Kan een bedrijventerrein weer onderdeel worden van de stad en eventueel het landschap, in plaats van een 'no go area' te zijn?
- Wat zijn mogelijke duurzame, robuuste stedenbouwkundige en architectonische typologieën voor bedrijventerreinen om zo langdurig aan de ruimtevragen uit de markt een plek te kunnen geven?
- Schoonheid volgt uit vitaliteit. Meer dan gedragsregels, ver- en geboden die de esthetische kwaliteit moeten waarborgen zijn we geïnteresseerd in een zich ontwikkelende, transformerende en vernieuwende omgeving die een langdurige en daarmee duurzame omgeving biedt aan bedrijven inwoners en gebruikers. Hierin ligt de schoonheid.

(2) Drachten regio en kern

Drachten ligt enigszins verscholen achter geluidswallen en bedrijventerreinen op een bijzonder knooppunt van drie landschapstypen in Fryslân. Het imago van Drachten voor de buitenwereld is niet bijzonder sterk of uitgesproken. Dat is jammer want er zijn genoeg interessante condities en aanleidingen die tot een hogere waardering zouden kunnen leiden. Er zijn overigens veel gemeenten in Nederland met een vergelijkbare bescheiden score in de beeldvorming, voornamelijk snelle groeiers die in de wederopbouw enorme veranderingen hebben doorgemaakt.

De tijd van deze gemeenten komt er aan. Net zoals de snelle groeiers uit de 19e eeuw nu meer gewaardeerd worden zal dit bij Drachten straks ook gebeuren. In wederopbouwgemeentes als Drachten is er letterlijk veel ruimte aanwezig om ruimtelijke, programmatische en sociale vragen in de toekomst op te kunnen lossen. En daar ligt juist de kracht. Hoe om te gaan met de vraag en het aanbod van bedrijventerreinen, is er daar één van.

De relatieve onuitgesprokenheid van Drachten binnen de context van Fryslân zal straks juist een sterke kant blijken. Tussen zand en veen, bos en water, op de rand van Fryslân naar Groningen en Drenthe ligt de kracht van Drachten. Logistiek sterk en sterker wordend op water, de weg en straks het spoor. Een bovenregionaal aanbod van klasse V bedrijventerrein en mogelijk toeristisch knooppunt tussen water- en landrecreatie zijn factoren die kansen bieden voor de toekomst.

De ruime opzet van de naoorlogse stedenbouw biedt mogelijkheden tot verdichting en programmatische intensivering binnen de huidige contouren. Er is ook alle reden toe om dit binnen die randen van de stad op te lossen want juist de rijkdom van gave landschappen rondom Drachten, het hoge voorzieningsniveau in de stad

en de betrekkelijke onderlinge nabijheid van woning en werk, zijn belangrijke factoren in de waardering van Drachten als woon- en werkplaats.

In de regionale context heeft Drachten een aantal bijzondere, onderscheidende kenmerken:

- Strategisch gelegen in een logistiek netwerk
- Bedrijventerrein De Haven is één van de grootste bedrijventerreinen in Noord Nederland en heeft als enige in Fryslân een milieucategorie V
- Het oppervlak bedrijventerrein per inwoner en het aantal arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen ligt ver boven het Nederlands gemiddelde
- Toeristisch scoort Drachten nog laag ten opzichte van grote delen van Fryslân maar er liggen wel potenties.

Samenvattend zou je kunnen zeggen dat Drachten anders is dan de rest van Fryslân door de schaal van de ontwikkelingen die afwijkt van het gemiddelde. Zowel in de enorme en snelle groei van de stad als in de omvang van de bedrijventerreinen in relatie tot Drachten als geheel. Ook het type bedrijven onderscheidt zich. Zo kent de stad een aantal bijzondere gebruikers zoals de Bethelkerk met elk weekend 5000 bezoekers; de snelst groeiende kerk in Nederland.

In Drachten liggen mogelijkheden voor een onderscheidend toerisme in Fryslân op de overgang van water en land: Drachten is een potentiële vestigingsplaats voor een grote toeristische attractie.

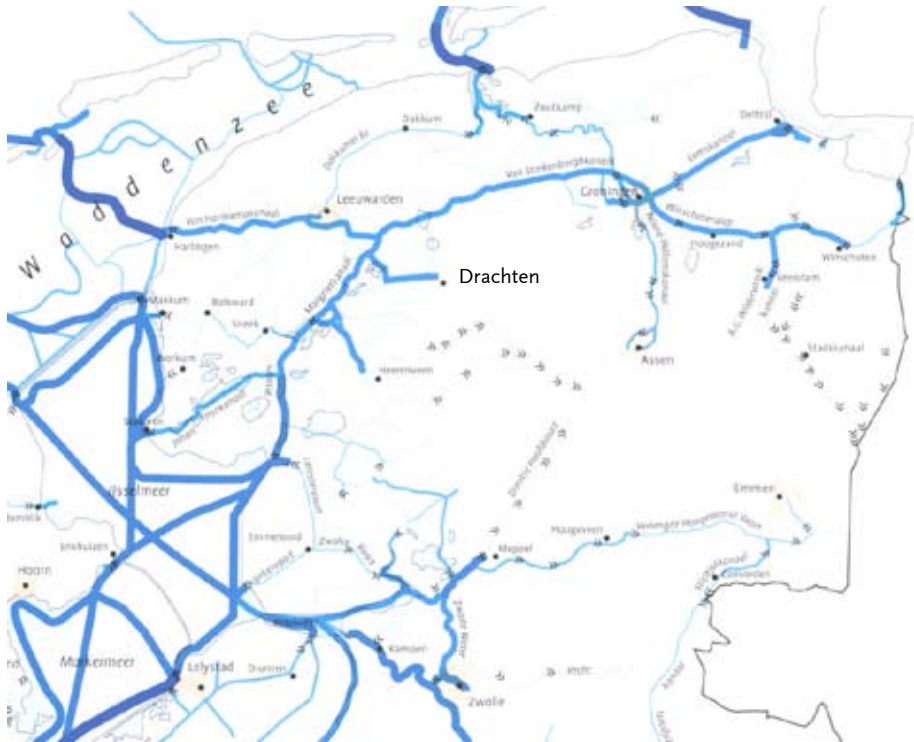




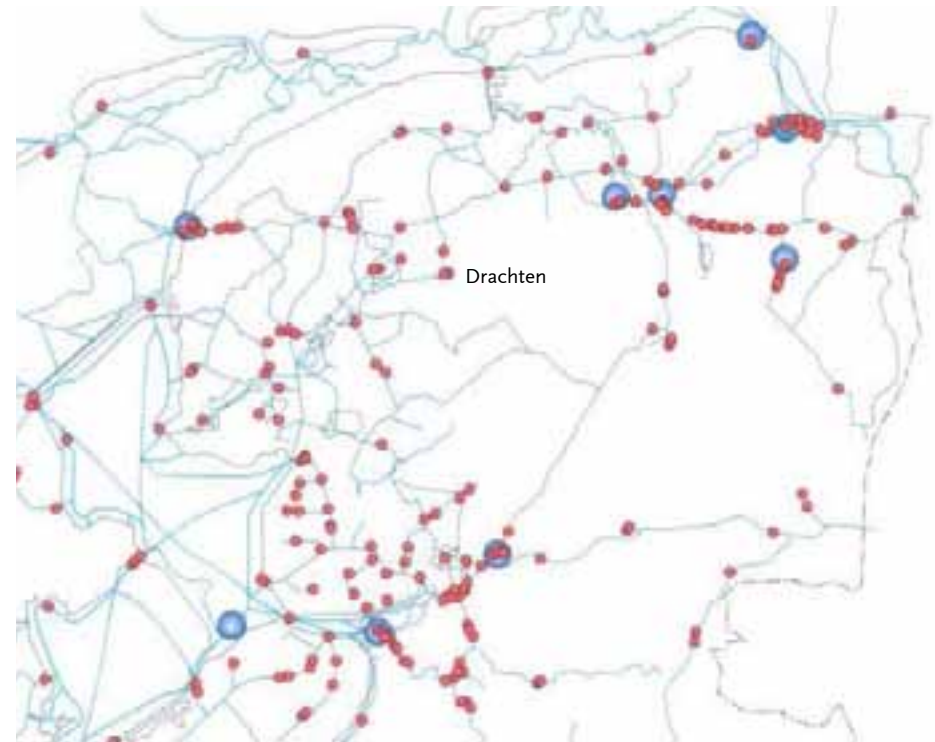
Strategische gelegen in regionaal netwerk; aan het knooppunt van A7 en N31.



Het toekomstig treintracé Groningen, Drachten, Heerenveen.



Binnenhaven voor beroepsvaart en recreatie, aan klasse IV vaarweg [schepen tot 1500 ton].

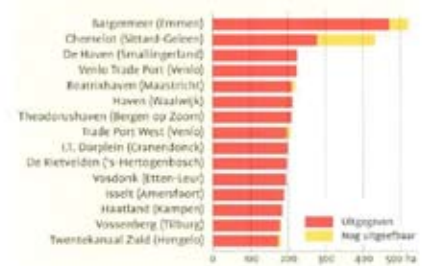


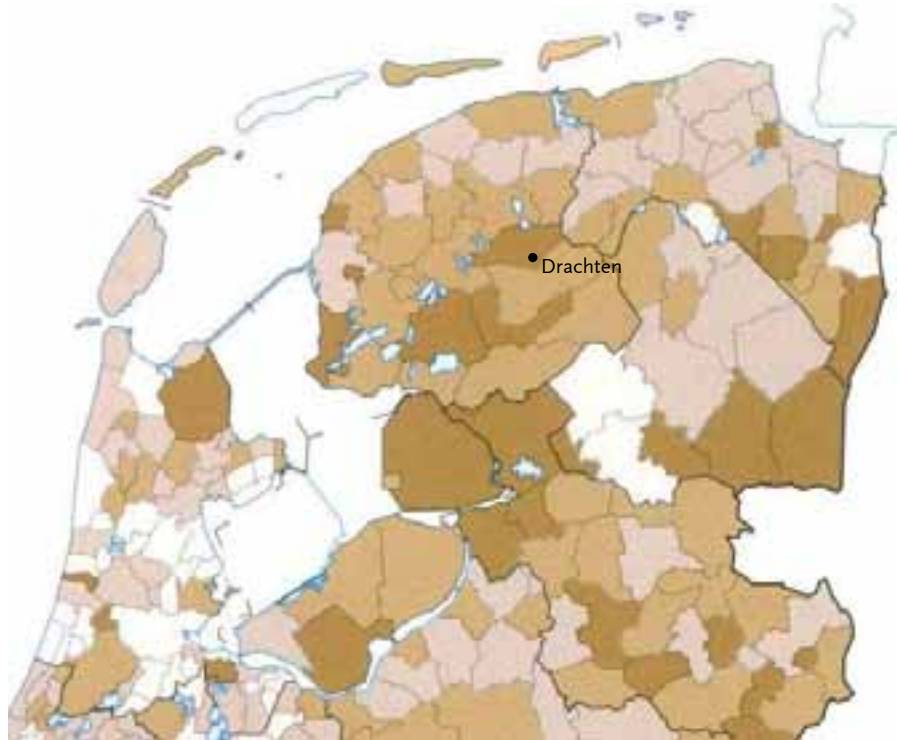
Economie: overslag in 'De Haven', één van de grootste bedrijventerreinen van Noord-Nederland.

E. Overslagpunten voor de binnenvaart



E. Top 15 (droge) bedrijventerreinen

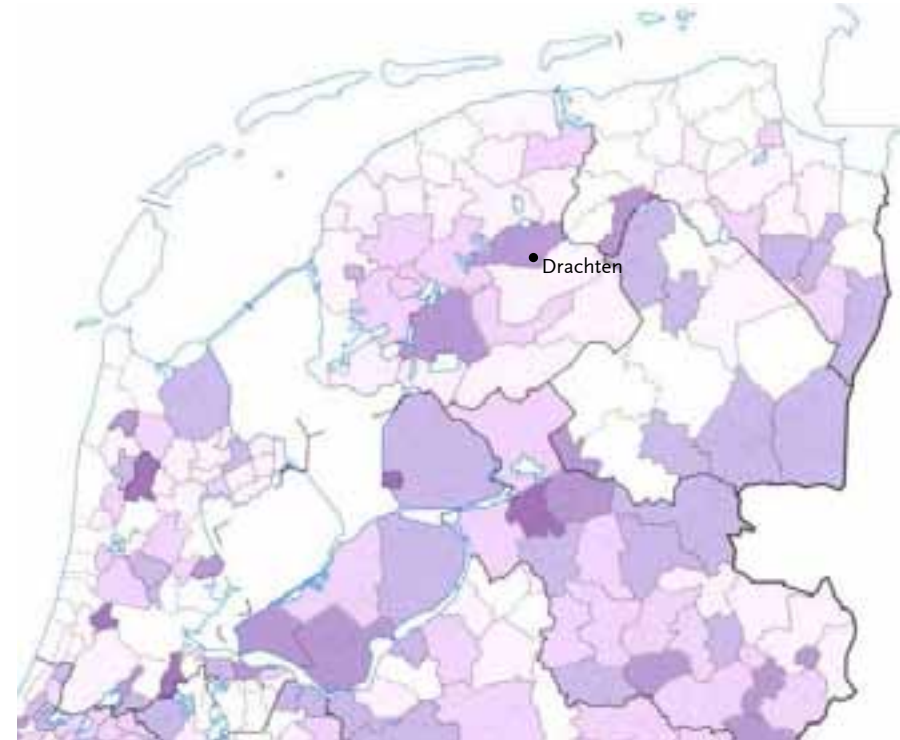




Ruim 8 ha bedrijventerrein per 1000 inwoners ...

A. Uitgegeven bedrijventerreinen

Netto uitgegeven hectares bedrijventerrein (excl. zeehaventerrein) per 1000 inwoners van 15 - 64 jaar, per gemeente, 2006



... en ruim 1/3 van de totale werkgelegenheid komt van bedrijventerreinen

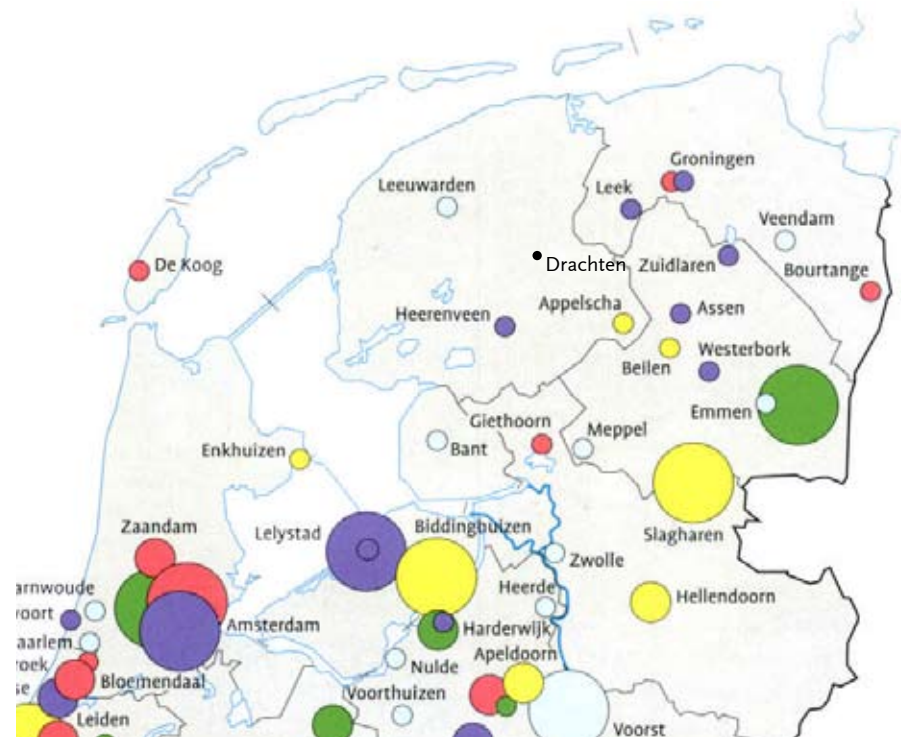
B. Arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen

Aandeel van de arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen per gemeente, 2004





Toerisme: Friese merengebied en geen attracties

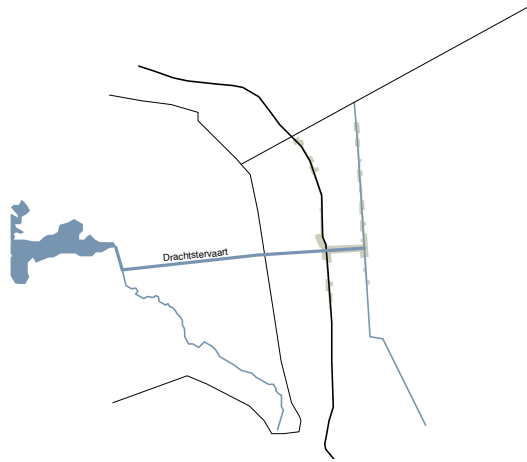


(3) Historische ontwikkeling Drachten

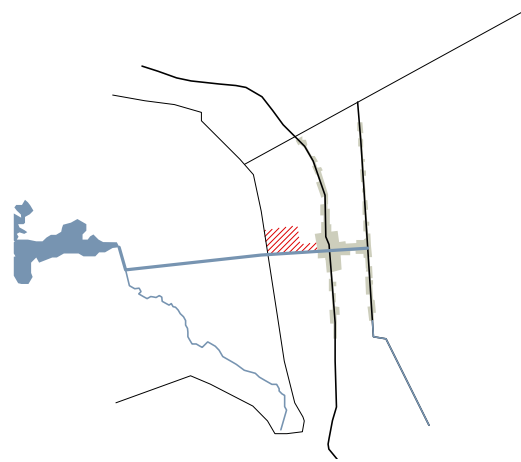
De groei van Drachten is altijd gedragen geweest door infrastructuur en bedrijvigheid, zoals de bedrijvigheid aan de Drachtstervaart. Haaks daarop zijn 'Het Noord' en 'Het Zuid' nog steeds duidelijk leesbare lijnen waar langs werk (Drachtstervaart) en wonen zich ontwikkelde.

Drachten heeft na de oorlog een enorm sterke groei gekend, vooral na de komst van Philips in de jaren '50 en de verdere ontwikkeling van de Haven in de jaren '70. De watergerelateerde bedrijvigheid, het transport over water is tot op de dag van vandaag een belangrijke activiteit gebleven in de haven en zal dat naar verwachting in de toekomst ook blijven.

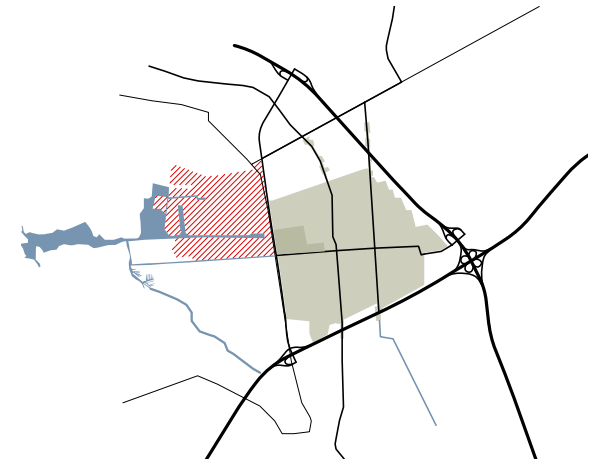




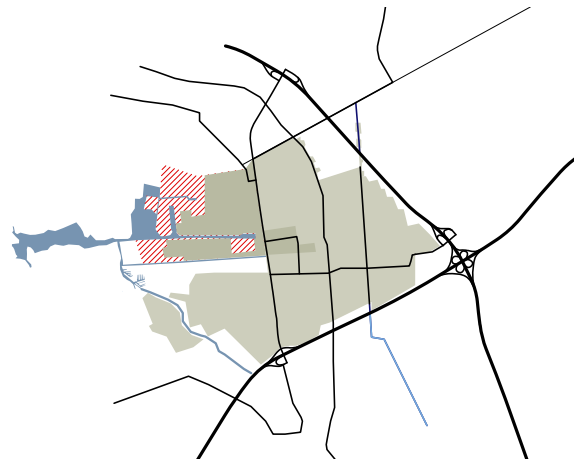
1850: Ontwikkeling langs de Drachstervaart



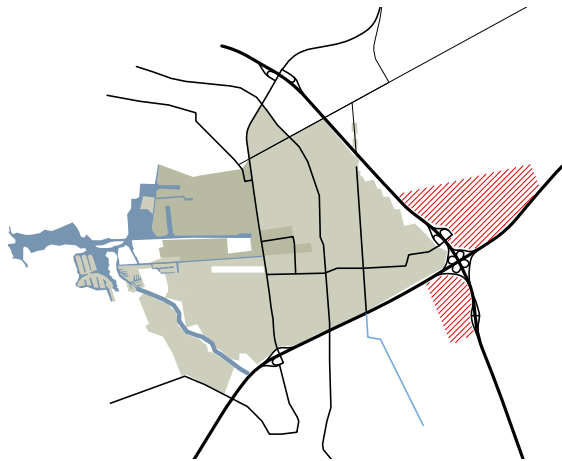
1950: Aanleg "De Swetten" en vestiging van Philips



1970: Snelle groei. Ontwikkeling "De Haven" en aanleg van nieuw kanaal met havenbekken



1995: Groei van Drachten en "De Haven"



2010+: Sprong over de A7 en N31

Kansen:

- Strategische gelegen in regionaal netwerk
- Havengerelateerde bedrijvigheid
- Categorie V bedrijvigheid
- Drachten = werkstad = XL

(4) Landschap / Drachten op de grens van drie landschappen



Drachten ligt op een prachtige positie in Fryslân tussen drie landschappen. Dat is een nog te benutten kwaliteit want van een uitwisseling of zelfbewuste relatie tussen stad en landschap is nog nauwelijks sprake .

108 Drachten heeft daarmee de kenmerken van een echte compacte kern. Drachten is het dorp al lang voorbij en heeft de dorps kenmerken waar het landschap verweven is met de bebouwde kern goedgevoelverlaten. Het landschap is nog wel heel dichtbij en die kwaliteit kan de plaats beter benutten.

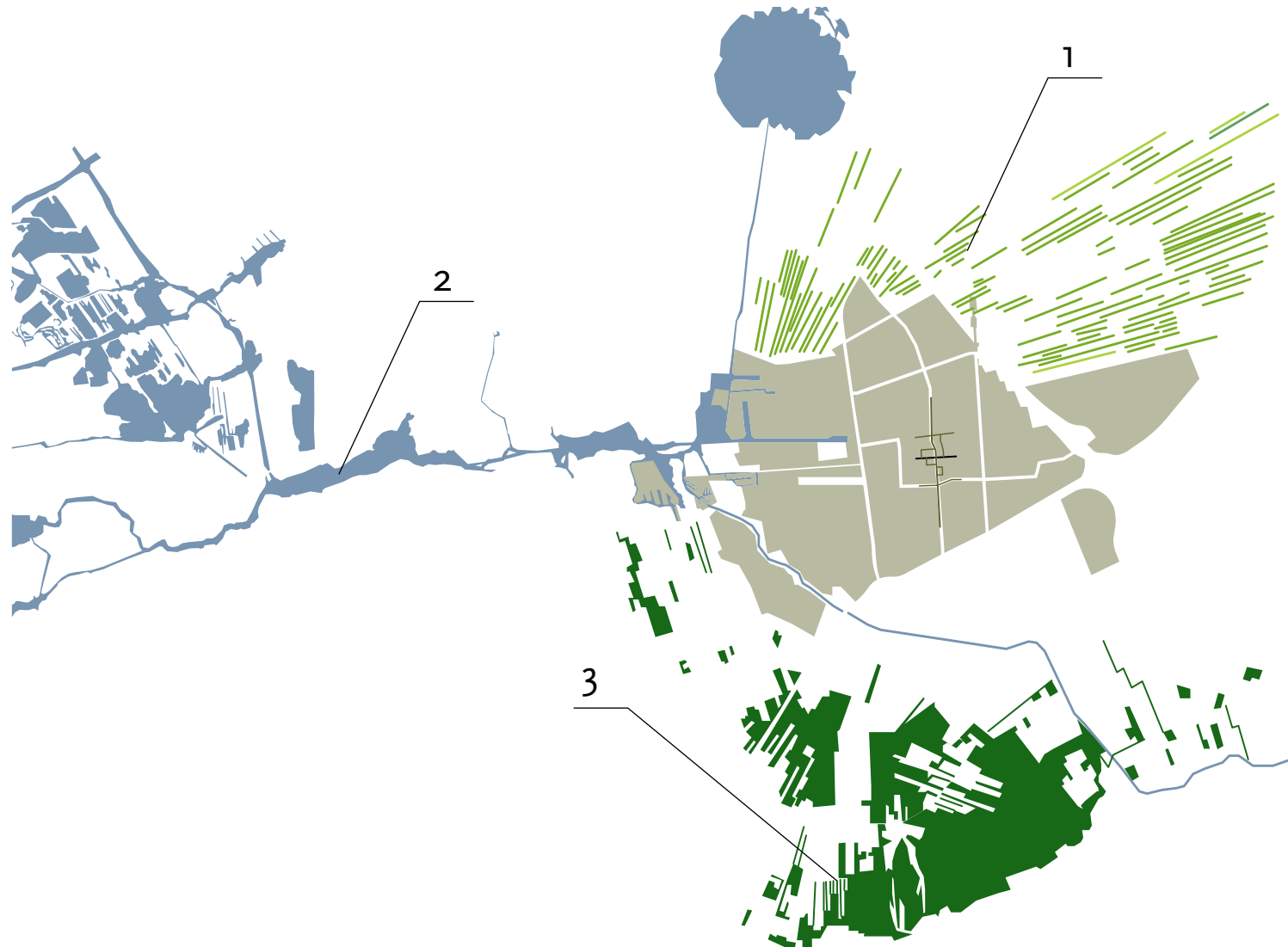
De kracht van Drachten ligt in de sterke verschillen tussen stedelijk gebied en de drie landschappen. Die overgang tussen de twee is niet geleidelijk, maar vindt abrupt plaats, bijvoorbeeld daar waar de oude linten de A7 en N31 kruisen. Drachten ligt opgesloten tussen infrastructuur en bedrijventerreinen. Vanuit het landschap is Drachten nauwelijks waarneembaar op een paar hoge accenten als de Agrifirm en Tjaardaflats na. Ook vanuit Drachten is het landschap weinig aanwezig. De oude lijnen waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft zijn ook nog

steeds aanwezig en als zodanig herkenbaar. Zij vormen de verbindinglijnen tussen stad en land. Dit geldt zowel voor de straten als voor de Drachtstervaart. In het verlengde van het tracé van de Drachtstervaart is de open ruimte van de Friese meren niet letterlijk te zien, maar zeker wel voelbaar.

Het zuidelijk deel van bedrijventerrein de Haven kan een belangrijke schakel gaan vormen om de historische verbinding langs de Drachtstervaart van Drachten-centrum naar de Friese meren opnieuw te ontwikkelen. Niet als formele lijn, maar als de vitale levendige verbinding die het ooit was.

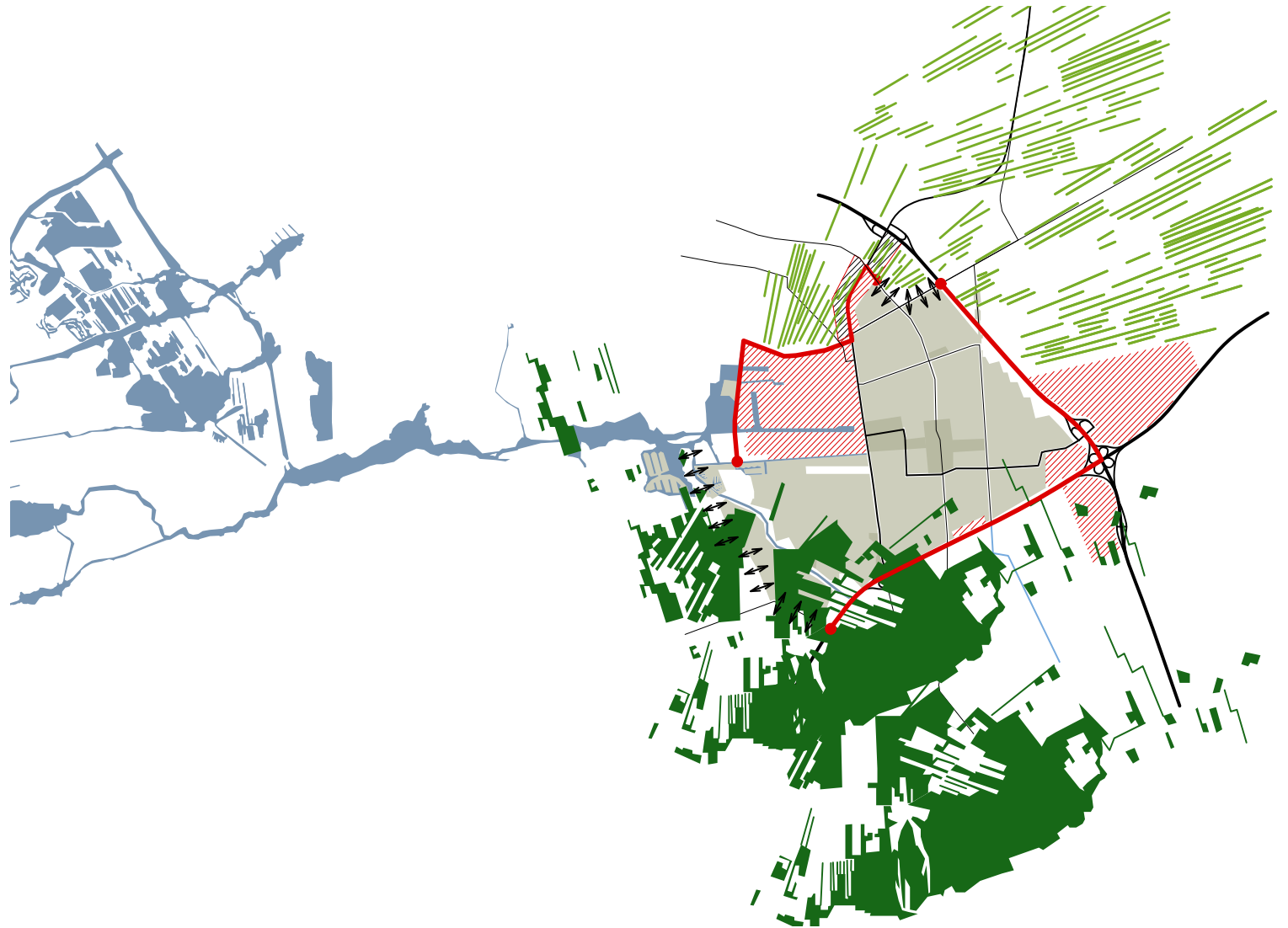
Om de kwaliteiten van Drachten te behouden is het essentieel dat er geen nieuwe occupatie van het landschap plaats vindt. Daar waar er een open relatie is tussen stad en landschap, zoals aan het Noordelijk deel van de Noorderhogeweg richting Opeinde en in het zuidwesten richting Boombergum moet deze vrij gehouden worden. Daar waar de overgang duidelijk gemarkeerd is door de scherpe scheiding van de aanwezig infrastructuur, de A7 en N31 is bouwen aan de landschappelijke kant van de scheidslijn niet wenselijk.





Drie landschappen

1. De Wouden:
ontgonnen hoogveen
2. Friese meren:
ontgonnen laagveen
3. Bossen Beesterzwaag:
esdorpen



Drachten ingesloten
tussen infrastructuur en
bedrijventerreinen

(5) Drachten / Bedrijventerreinen en kernstructuur

Drachten kent een behoorlijk areaal aan bedrijventerreinen. Eigenlijk zijn alle terreinen redelijk up-to-date behoudens enkele kleine delen met lichte verouderingskenmerken. Binnen de bestaande terreinen is een oppervlak van 134 hectare beschikbaar voor nieuwe vestigingen, het grootste deel hiervan, 92 ha, ligt op de A7 noord en bedient het marktsegment modern gemengd. 24,6 Ha ligt in het nieuw te ontwikkelen terrein Noorderhogeweg. 12 hectare is beschikbaar in de Haven, met name rondom de nieuwe insteekhaven.

Volgens de inventarisatie van de Stecgroep is er een tekort aan locaties voor het segment ABC (auto,boot caravan) en PDV (perifere detailhandel vestiging) en ontstaat op termijn, na 2016, mogelijk een tekort in de grootschalige havengerelateerde activiteiten. De ontwikkeling langs de Noorderhogeweg is bedoeld om het ABC PDV segment op te vangen en komt in plaats van de uitvoeringsfasen 4 en 5 van de A7 noord.

De voorgenomen ontwikkeling van de bedrijventerreinen Vrijburg en Noorderhogeweg staat haaks op de wens tot het behouden van eerder genoemde kwaliteiten van Drachten; de bijzondere positie tussen drie landschappen en

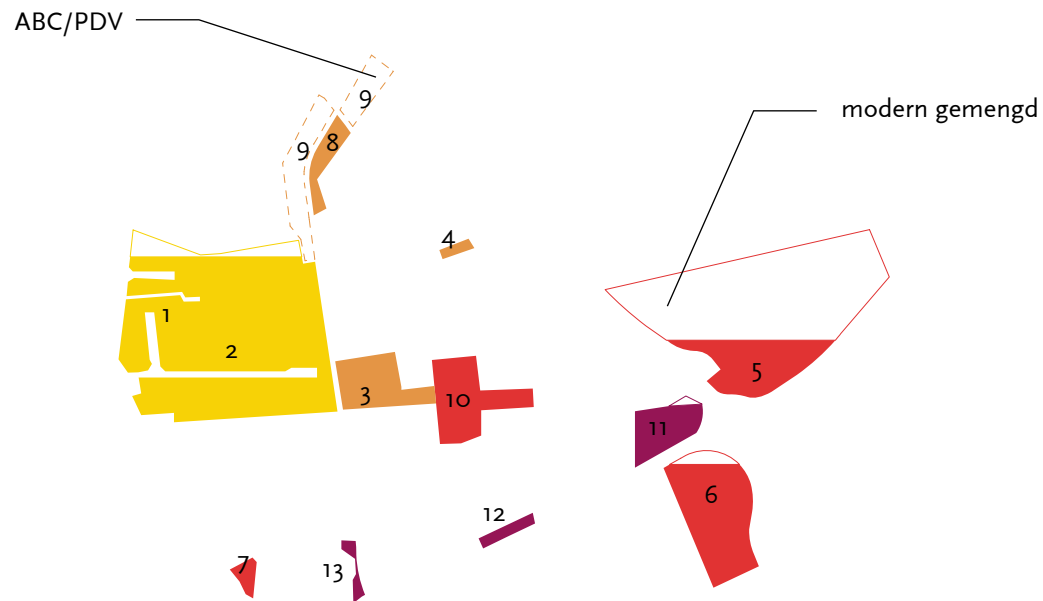
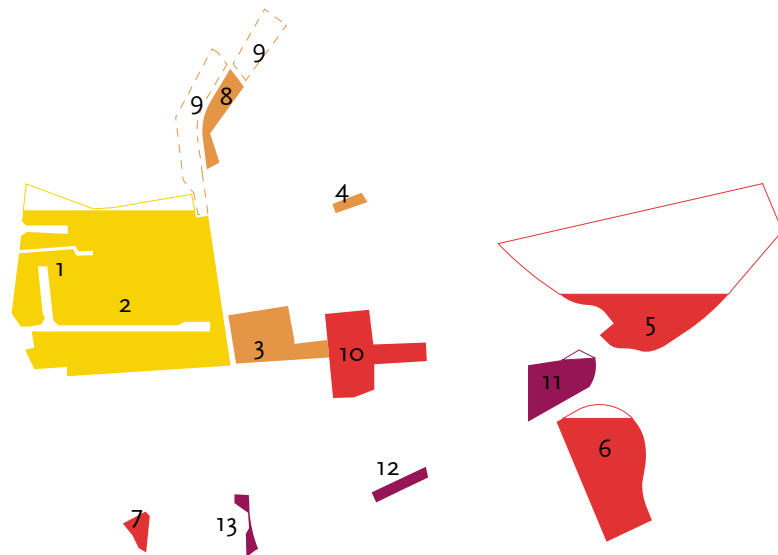
de wijze waarop stad en land verbonden zijn. Om deze relatie en kwaliteit te borgen zal de ruimtevraag naar nieuwe bedrijfskavels binnen de bestaande bedrijventerreinen moeten worden opgelost, bij voorkeur in De Haven.

Met name in De Haven zuid is gezien de lichte gedateerdheid van het gebied een herstructureringsopgave te verwachten. Grote bedrijven als Philips en Kijlstra houden al lang grote stukken grond in reserve in de Haven zuid. Het is niet te verwachten dat deze bedrijven dit bezit ooit volledig zelf in gebruik zullen nemen.

Er zit dus ruimte in de Haven zuid en enorme kansen voor Drachten om tot een scala aan bedrijfsactiviteiten en publieksgerichte bedrijfsfuncties te komen in de zone langs de Drachtstervaart.

De herontwikkeling van de drie hectare grote productiehal van Philips, en van bedrijventerrein de Swetten, vormen een eerste stap in een proces waarin de al aanwezige oost-west zone in Drachten met voornamelijk publieksgerichte functies (het scholencluster oostelijk van het centrum en het centrum zelf met winkels en voorzieningen) uitgebreid wordt naar het westen. Langzaam transformeert deze zone tot een doorlopende strip met voornamelijk openbare en publieke functies.





locatie	oppervlakte [ha]	beschikbaar [ha]	
1 en 2	236	12	
3	40		
4	3		
5	119	92	
6	43	4	
7	1,6		
8	8		
9		24,6	[gepland]
10			
11	19	1,7	[kantoor]
12	9		[kantoor]
13			
totaal	478,6	134,3	

Oppervlakte en beschikbaarheid: op dit moment 108 ha beschikbaar, vooral op A7 Noord

Modern gemengd wordt bediend door A7 Noord
 Tekort op termijn ABC/PDV kan worden opgevangen door Noorderhogebrug en Vrijburg.
 Op lange termijn (na 2019) blijft een tekort bij gematigd positief scenario.
 Tekort na 2018 bij gematigd positief scenario voor haven en kade gerelateerde activiteiten

Bestaande en geplande
bedrijventerreinen



Zware industrieterrein:
1/2 Insteekhaven /
De Haven



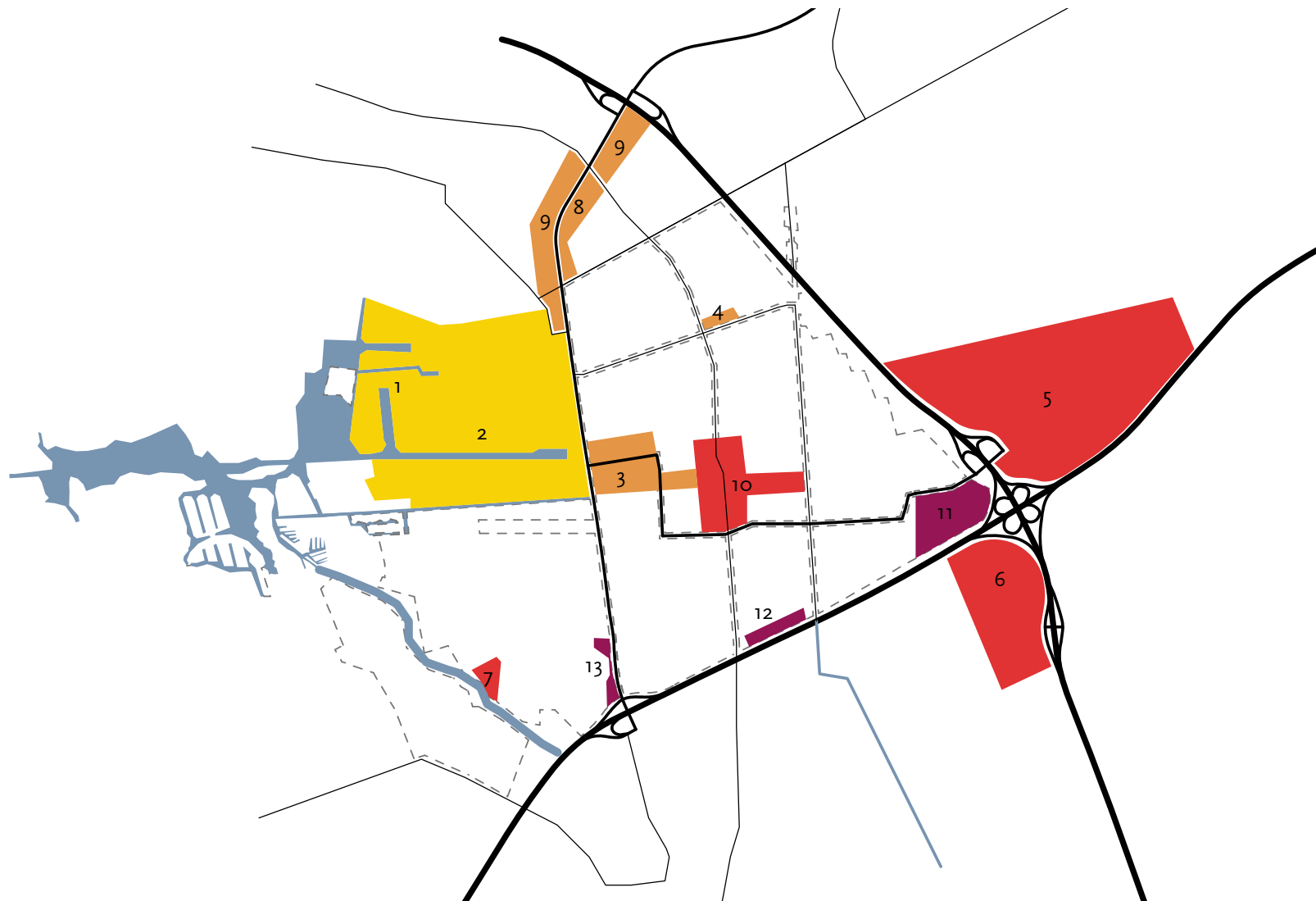
Gemengd terrein:
3 De Swetten
4 Ringweg
5 A7 Noord fase 1
t/m 5
6 A7 Zuid
7 Morra park
8 Burmania
9 Vrijburg,
Noorderhogeweg
(gepland)



Centrumlocatie:
10 Centrum



Kantorenlocatie:
11 Kantorenpark
12 MLK Boulevard
13 Maartenswouden
(in ontwikkeling)



(6) Drachten 'De Haven'

116

De haven bestaat uit twee te onderscheiden delen, noordelijk en zuidelijk van de Loswal. Het noordelijk deel wordt gekenmerkt door havengerelateerde grootschalige bedrijven en zogenaamde milieubedrijven in het westelijk deel. De bebouwingsdichtheid is hier relatief laag, maar dat komt omdat het bedrijven betreft die veel grond gebruiken voor opslag en bedrijfsactiviteiten (Van Ganswinkel, vd Wiel, Veenbaas). Meer naar het centrum wordt de korrel kleiner, een distributiecentrum van Aldi en de Bethelkerk zijn hier grote functies te midden van kleinere gemengde bedrijven. Er zijn relatief veel ABC bedrijven. Langs de Loswal ligt een openbare kade. Agrifirm gevestigd tussen de Meerpaal en haven, is hier een gezichtbepalend en belangrijk bedrijf voor Drachten en Noord Nederland. In het zuidelijk deel zijn twee grote bedrijven gevestigd: Philips en Kijlstra beton. Zij bezitten grote stukken niet bebouwde grond. Anders dan in het noordelijk deel van de haven is deze grond niet in gebruik voor de bedrijfsuitoefening maar is het een

ruimtereservering. Tussen deze twee grote spelers bevindt zich een mix van diverse typen bedrijven soms water/haven gerelateerd. Het gebied kent enige mate van veroudering.

Er is niet veel openbaar gebied in de Haven, maar wat opvalt is dat de kleine plukjes die er zijn vaak op onverwachte wijze gebruikt worden. De haven is daarmee niet alleen een gebied voor bedrijven en hun klanten maar ook andere bezoekers vinden redenen om ernaar toe te gaan. Dergelijk 'oneigenlijk' gebruik zorgt er voor dat de Haven onderdeel is van de stad, en meer levendigheid en meer veiligheid in het gebied genereert zonder de bedrijfsactiviteiten te belemmeren. Het draagt er ook aan bij dat de Haven zich onderscheidt van zo maar een willekeurig bedrijventerrein.





Bebouwd|onbebouwd



Openbaar|prive

Kansen:

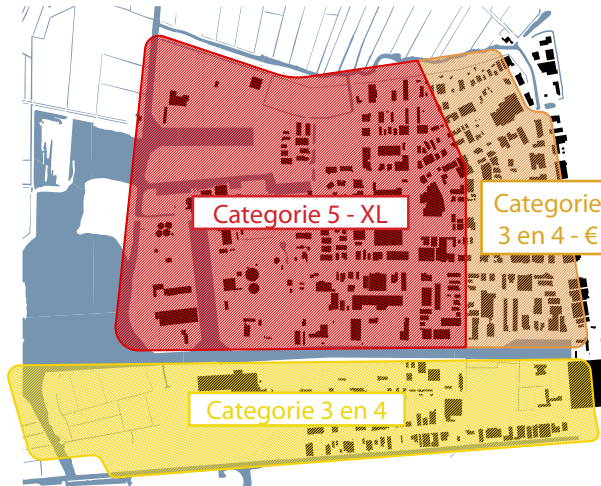
- Categorie V
- Havengerelateerde bedrijvigheid
- Programma XL
- Starters [prijs en locatie]
- Recreatieve kop|strip Drachtstervaart
- Programma bewoners

118

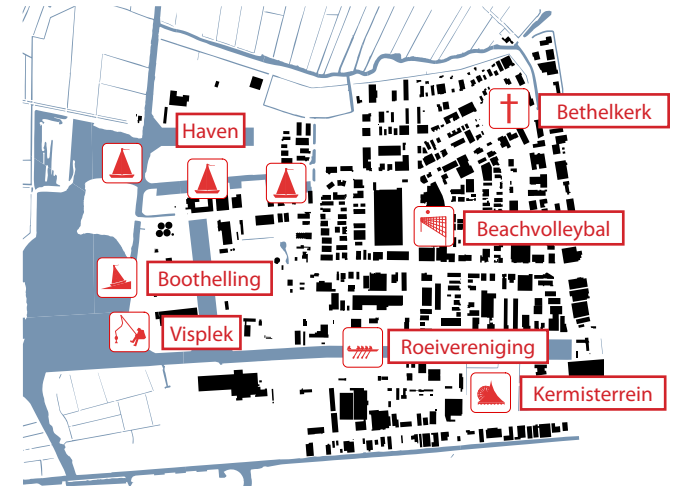


Restruimte hindercontouren

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Milieucategorieën



Bijzonder programma

XL



PHILIPS

Kleine en grote korrel: XL en budget bedrijven|starters



€

'HART IN FRIESLAND'



(7) Drachten XL / visie

Binnen de bestaande voorraad bedrijventerreinen en overige arealen in de gemeente wordt gezocht om aan de vraag naar nieuwe vestigingslocaties te kunnen voldoen. Het nieuwe bedrijventerrein langs de Noorderhogeweg tegenover Burmania en Vrijburg zouden hiermee kunnen vervallen, evenals mogelijke nieuwe ontwikkelingen buiten de bestaande voorraad.

De ontwikkeling van de Loswal, Meerpaal en Tussendiepen langs de Drachtstervaart biedt ruimte om de toekomstige vraag naar ABC / PDV bedrijven op te vangen. Voorgesteld wordt dat de opstal in het noordelijk deel van de haven door de gemeente wordt overgenomen en voorlopig wordt geëxploiteerd als ruimte voor startende ondernemers en lage huren bedrijven. Voor bedrijven met voornamelijk een kantoorfunctie wordt ook binnen de (te herstructureren) woongebieden en in en langs de Drachtster strip naar een plek gezocht. Bijzondere aandacht is nodig voor het industrieel erfgoed in dit gebied. Een inventarisatie en waardering moet op korte termijn plaatsvinden.

Op termijn zouden ook met het verplaatsen van kleine watergeoriënteerde bedrijven, nu gevestigd rond de kleine insteekhaven tussen de Steven en Bakboord, naar de Loswal en Tussendiepen dit gebied verrijkt kunnen worden met interessante (kijk)bedrijven. De functie van Drachten als op en overstappunt voor watersporters tussen water en land wordt daarmee versterkt. Deze verplaatsingen geven grootschalige havengerelateerde functies meer ruimte in het noordelijk plangebied waarmee aan de vraag die na 2016 ontstaat voldaan wordt.

Langs de zuidkant van de insteekhaven is na herstructurering ruimte voor nieuwe havengerelateerde bedrijven. Langs de Drachtstervaart ontstaat een nieuwe invulling met meer publieksgerichte bedrijvigheid. Dit sluit aan op een recreatieve ontwikkeling aan de westzijde: in het verlengde van het Tussendiepen vormt de kop van de strip de recreatieve beëindiging en de sprong naar de Friese meren. Daarmee wordt de al aanwezige publieksgerichte oost-west zone van Drachten versterkt en doorgezet tot in de haven; er ontstaat een 'Drachtsterstrip'.

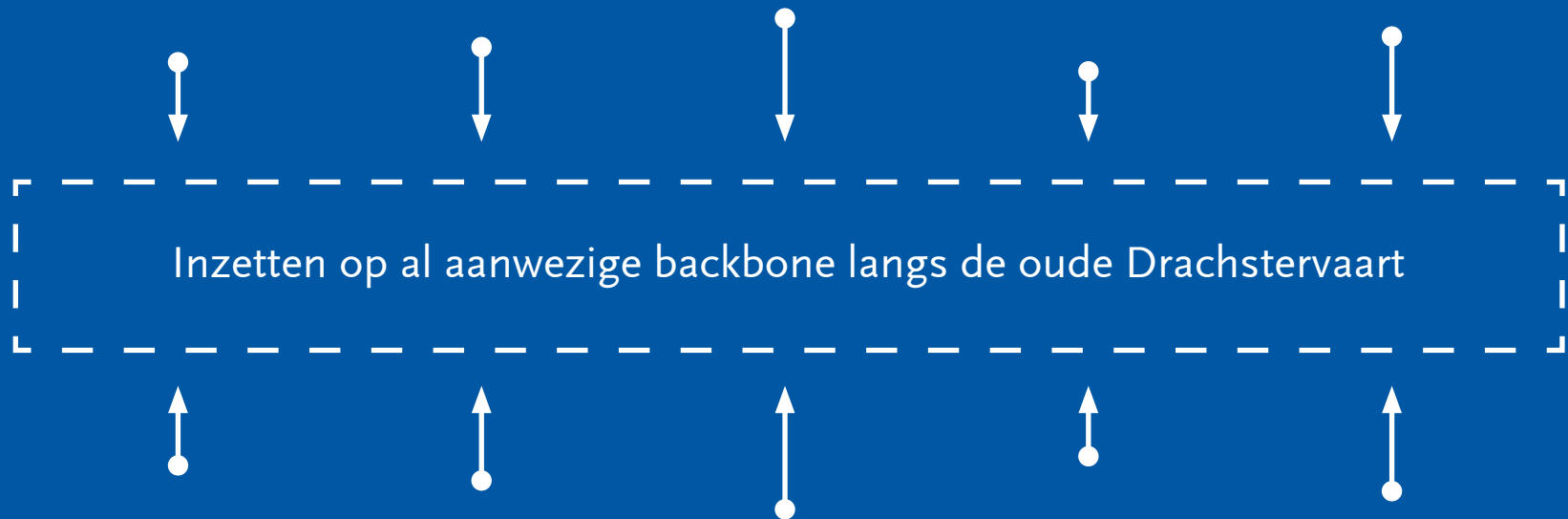
In de Haven-Noord blijft ook ruimte voor bijzonder programma. De Bethelkerk, maar ook inofficiële activiteiten als een viswal, botenhelling en een beachvolleybalterrein zorgen er voor dat de Haven ook voor de inwoners van Drachten en daar buiten een interessant gebied is en blijft. Het institutionaliseren van dergelijk gebruik luidt vaak tegelijkertijd het einde er van in. Het is van belang om bij herstructurering plekken over te laten waar dit onvoorziene gebruik kan landen, niet alles vol te bestemmen. Een fietsroute vanuit het centrum naar het westen gaat niet om de haven heen, maar er dwars door heen, langs plekken waar bovengenoemde activiteiten plaatsvinden.

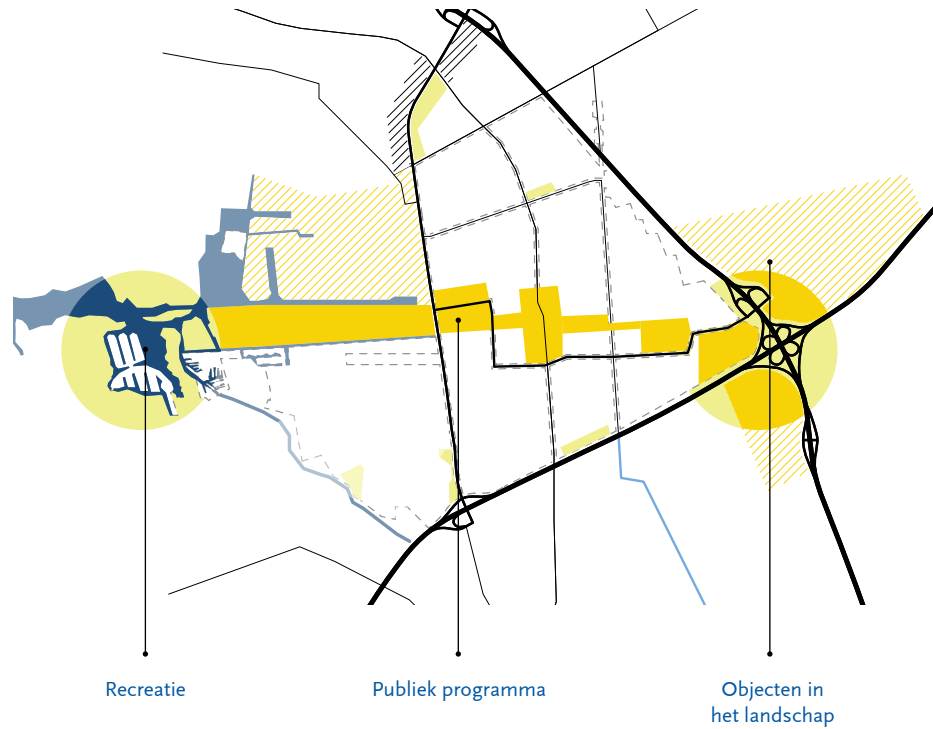
De A7 noord fase 1 tot 3 biedt tot ver in de toekomst plaats aan de vraag naar het segment modern gemengd. Voor zover deze bedrijven aanwezig zijn in de Haven kunnen ook zij gestimuleerd worden te vertrekken naar de A7 noord. Het open karakter van het landschap zal hier zijn weerslag moeten krijgen in de bebouwing; los geplaatste objecten in het landschap.

Bedrijventerrein wordt weer onderdeel van de stad in plaats van een 'NO GO AREA'

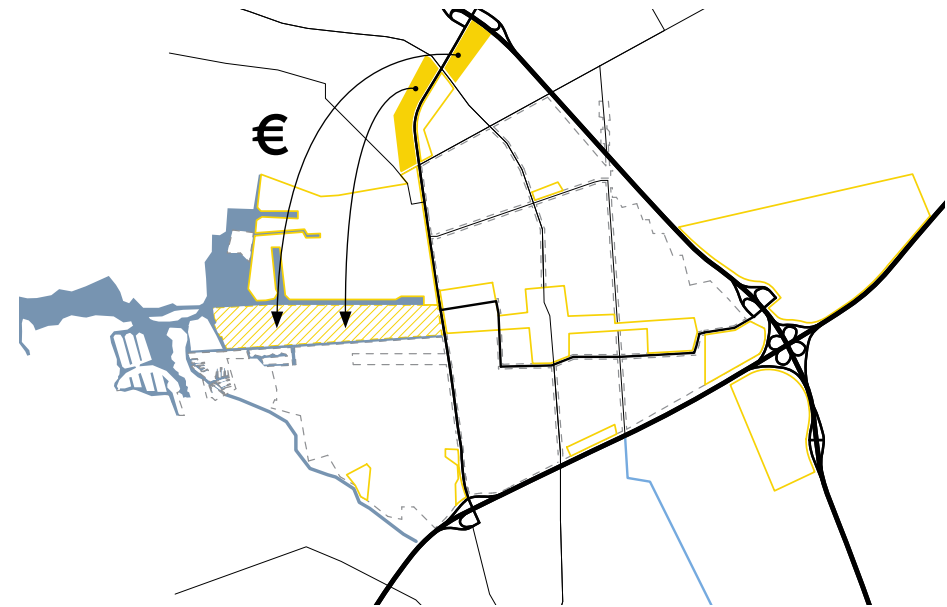
Geen verdere occupatie van het landschap en insluiting van Drachten door bedrijventerreinen: vraag oplossen binnen de bestaande voorraad

Transformatie van 'De Haven' tot een duurzaam, robuust en waardevast bedrijventerrein





Drachten, de Strip, lopend van recreatie via publiek programma en cultuur naar objecten in het landschap.



Geen verdere occupatie van het landschap maar investeringen inzetten voor transformatie 'de Haven'



1



2



3



4



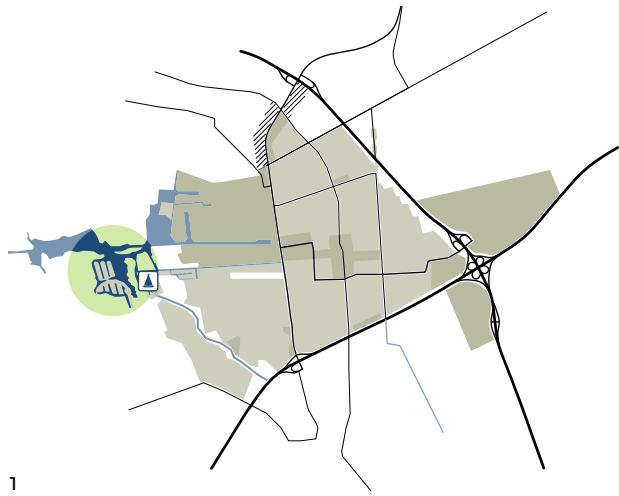
5



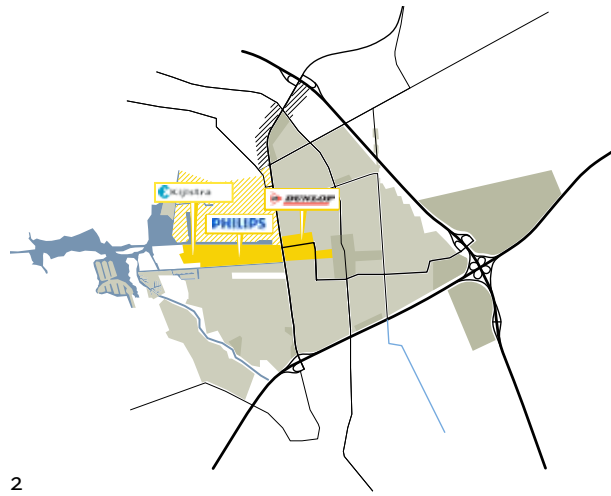
6

Ruimte voor ABC/PDV, klasse V/XL en recreatiehaven

1. De haven bestaand. 2. Ruimte creëren aan de zuidzijde van de Haven. 3. ABC/PDV verhuizen. 4. ABC/PDV verhuizen, toevoegen Reli XL. 5. Uitbreiding klasse V/XL bedrijven. 6. Toekomstbeeld.



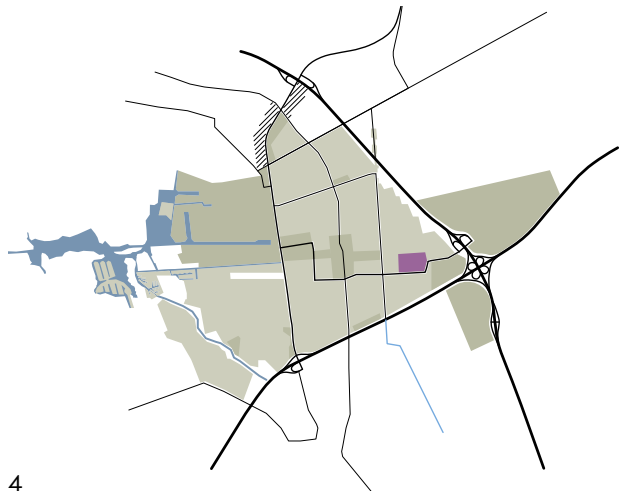
1



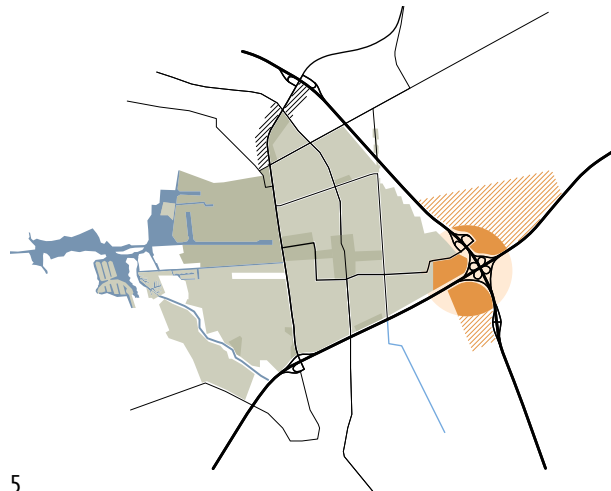
2



3



4

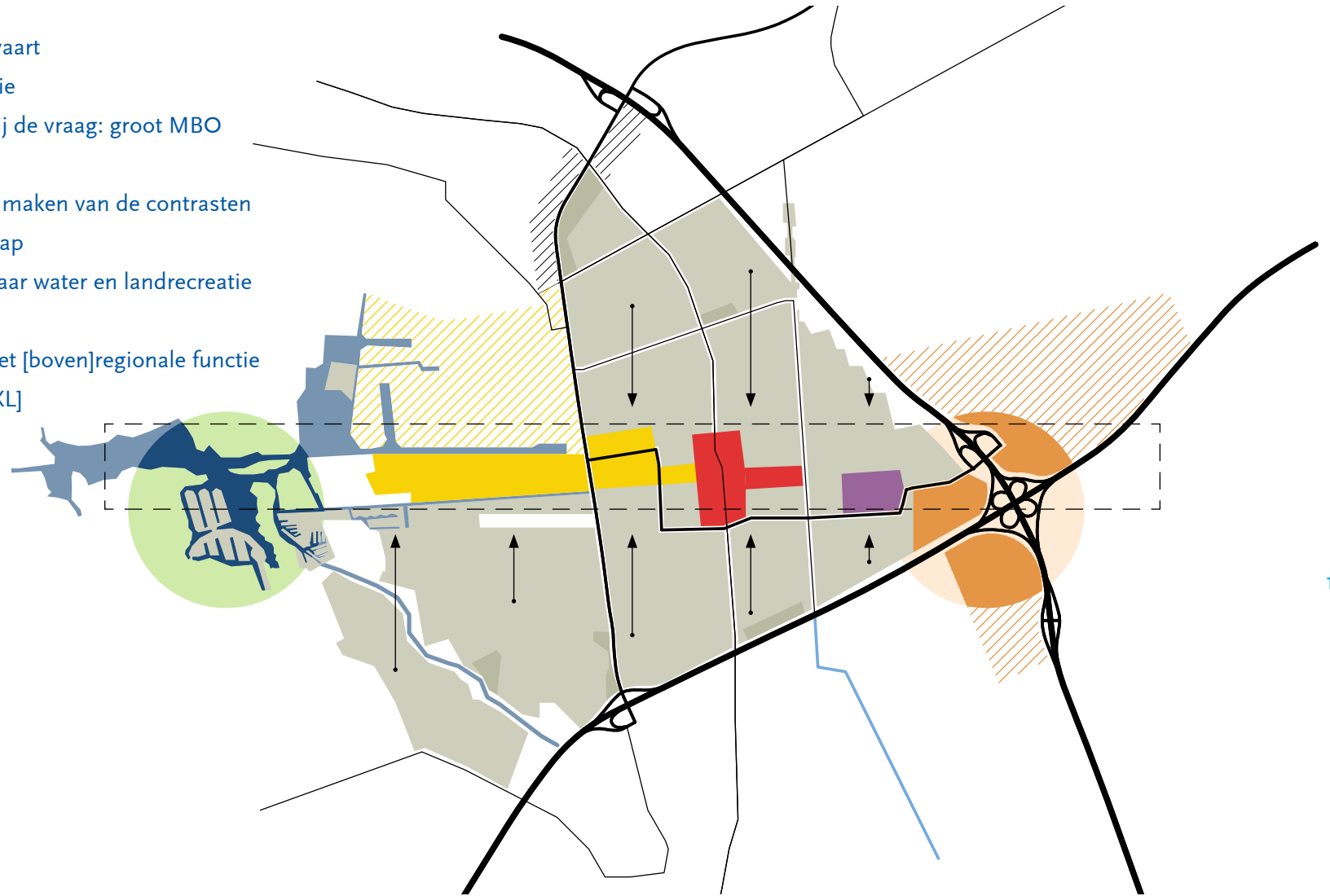


5

1. Jachthaven: recreatiezone. 2. Kennisintensieve industrie: Philips, Dunlop en Milieutechniek. 3. Centrum en cultuur. 4. Onderwijs: groot MBO cluster. 5. Bedrijvigheid rondom knooppunt in regionaal netwerk.

Kansen:

- Publieke strip Drachstervaart
- Kennisintensieve industrie
- Onderwijs dat aansluit bij de vraag: groot MBO cluster
- Versterken en beleefbaar maken van de contrasten tussen stad en landschap
- Toeristisch knooppunt waar water en landrecreatie bij elkaar komen
- Bijzonder programma met [boven]regionale functie en grote ruimtevraag [XL]



Strip langs de oude Drachtstervaart met onderwijs, kennis, centrum en bedrijvigheid.

Smalle Eesterzanding/
Gaasterdiep

Transformatiezone
De Haven zuidzijde

De Haven

Reli XL

Transformatiezone
Philipsterrein
wonen/werken

Cultureel
hart

Wonen inbreiden
met publieke
functies

Onderwijscluster

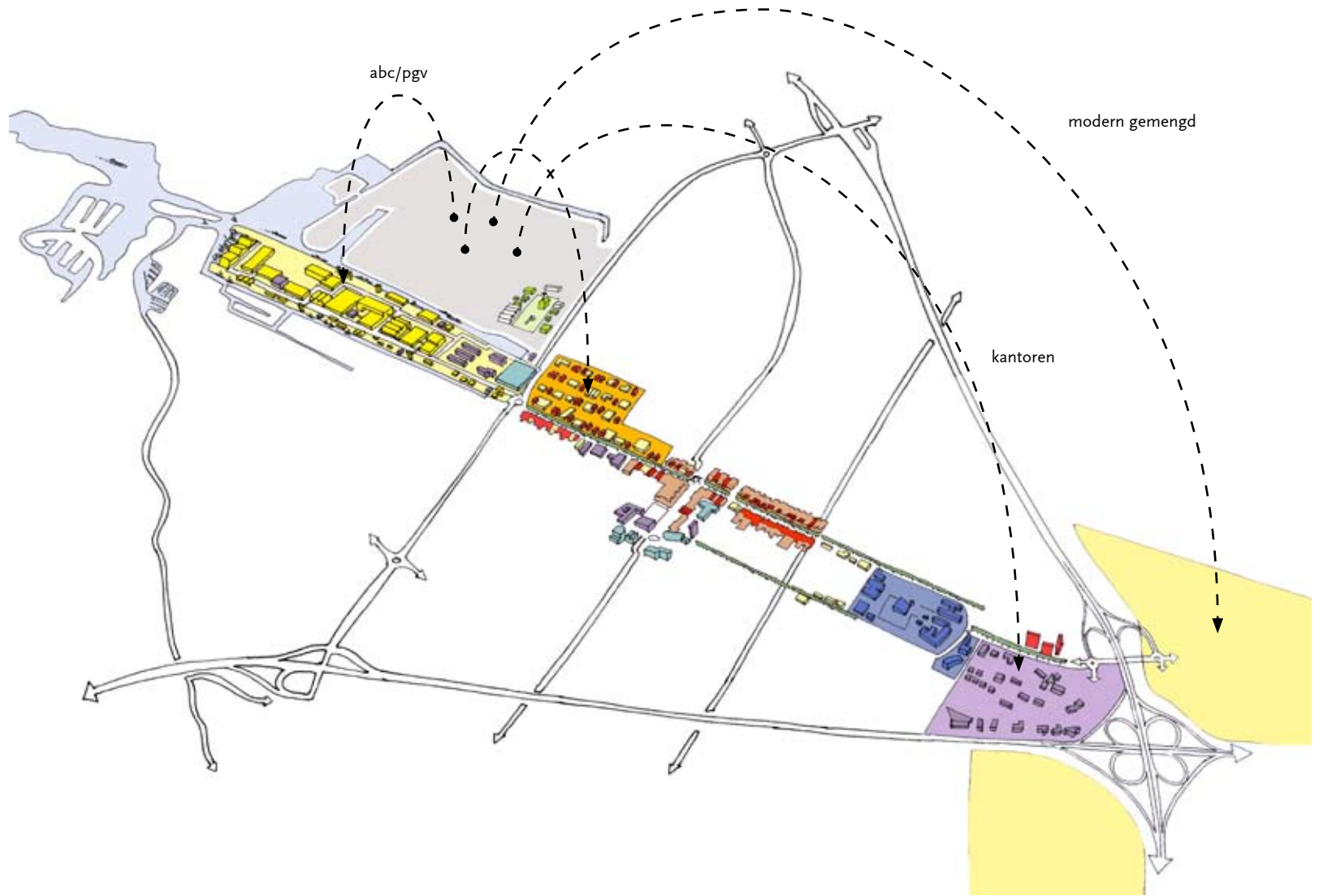
Kantorenpark

Bedrijventerrein in
het landschap



Intensivering met publiek programma.

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit





De Strip verbonden met de drie
landschappen van Drachten.



(8) Drachten XL: aanbevelingen



Transformatie van bedrijventerreinen komt vaak maar lastig van de grond. Dit komt onder andere door de beperkte waardetoevoeging die gerealiseerd kan worden. Bovendien valt de intensivering van het ruimtegebruik vaak tegen. Het maken van nieuwe terreinen is bijna altijd goedkoper. Er zijn een paar redenen om te denken dat herstructurering in Drachten meer kans van slagen heeft.

In de Haven zuid is een behoorlijk oppervlak aan niet bebouwd terrein (Philips, Kijlstra), en grote bedrijfshallen die tegen herbestemming aanzitten (Philips, Dunlop). Weliswaar niet in handen van de gemeente Smallingerland maar qua oppervlakte groter dan de geplande nieuwe locatie Noorderhogeweg. Er is dus te verdichten zonder bestaande opstallen te moeten verwijderen.

De haven is uniek in Fryslân vanwege de combinatie van een milieucategorie V, de ligging aan het water en de grote van de kavels. Dat resulteert in een goede concurrentiepositie met naar verwachting een toename van de vraag naar dit specifieke type vestigingslocatie. Die vraag kan alleen beantwoord worden binnen De Haven en binnen de bestaande milieucategorieën.

Er zal dus ruimte gemaakt moeten worden wil de gemeente aan de vraag kunnen voldoen. Een beweging van bedrijven die niet gebonden zijn aan de specifieke condities van het noordelijk deel van de haven naar gebieden buiten de milieucategorie IV en V schept op termijn deze ruimte.

Er wordt al een aantal aanpassingen gedaan in de Haven en Haven zuid, zogenaamde quickwins om de positie als haven te verbeteren, deze versterken de uitgangspositie bij herstructurering

Nog altijd zal het een grote inspanning vragen om dit proces op gang te brengen en de vicieuze cirkel van telkens nieuwe terreinen te doorbreken.







Dongeradeel Stad en dorpen

(1) Inleiding

Silhouet

Bedrijventerreinen in Fryslân liggen in of aan de rand van het landschap. Bedrijven en terreinen liggen ook aan de rand van steden en dorpen en zijn bepalend voor hun silhouet. Ze presenteren zich op belangrijke knooppunten in het netwerk van routes en aan doorgaande verbindingen in stad, dorp en landschap. De mate van toegankelijkheid, zichtbaarheid en beleefbaarheid van bedrijventerreinen is mede bepalend voor de beleving van hun ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit is geen statisch begrip, het is continu aan verandering onderhevig, zoals het publieke domein dat ook is. Bedrijven veranderen ook continu, van binnen – in de bedrijven – en van buiten. Dit advies geeft geen eindbeeld en ook geen recept, maar het geeft de voorwaarden weer die nodig zijn voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit in het ontwerp, in het beheer en in het gebruik van bedrijventerreinen.

Fryslân

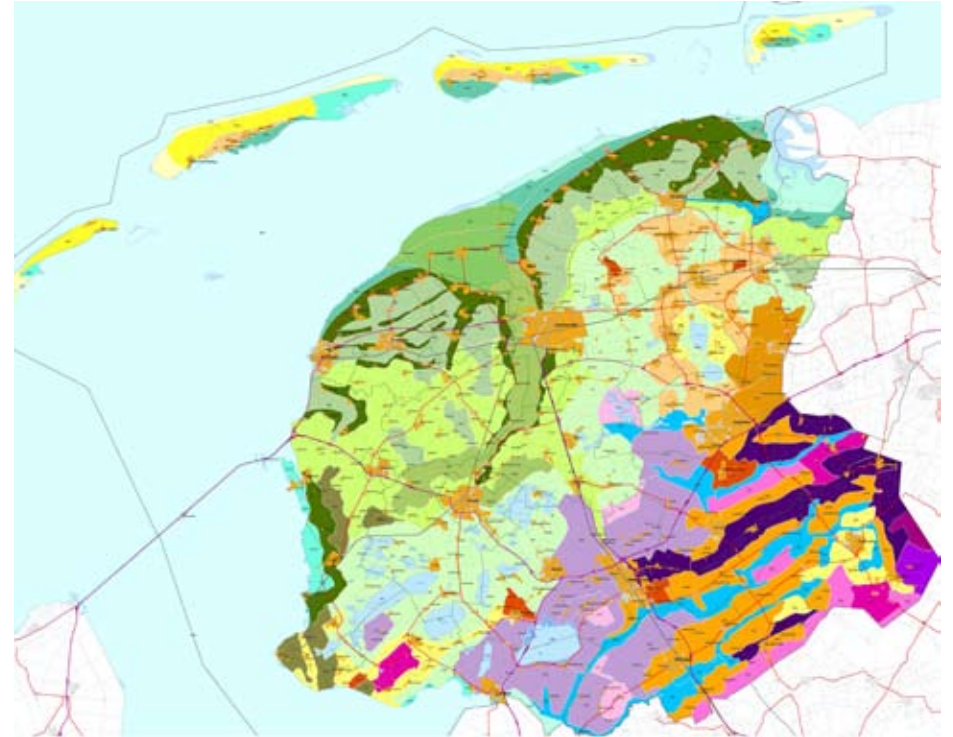
Bij een studie naar bedrijventerreinen in de provincie Fryslân mogen niet alle terreinen op één hoop gegooid worden. Vanuit verschillende oogpunten moet er onderscheid gemaakt worden. Twee aspecten zijn daarbij met name belangrijk: enerzijds de diversiteit van het Friese landschap en anderzijds het ruimtelijk economische beleid.

Landschappen

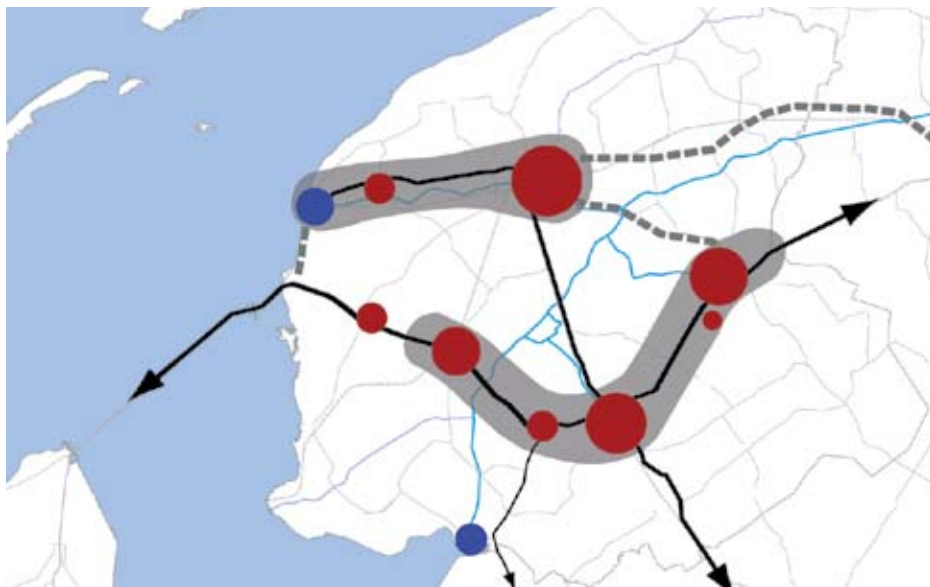
Bij een nadere blik kent het Friese landschap veel meer diversiteit dan dat de meeste mensen denken. De ondergrond van Fryslân bestaat in het zuidwesten uit zand en in het noordoosten, langs zowel de IJsselmeerkust als de Waddenzee uit klei. Tussen beide in ligt een brede strook waar veel veen voor komt. Het zandgebied van de provincie, de Wouden, is rijk aan bos en houtwallen. Het is een besloten landschap. Het Veengebied is veel afwisselender in zijn voorkomen. Door afgravingen en afslag zijn in dit landschap meren en plassen ontstaan. Het is een heel waterrijk gebied. Het kleilandschap is relatief open. Het beeld wordt hier gedomineerd door weiden, akkers, dorpen die in het landschap liggen en zicht op de horizon. Een goede inbedding in het landschap vormt een belangrijke voorwaarde voor kwaliteit bij bedrijventerreinen. Daarbij is het dus nodig om goed te weten in welk landschap men zich bevindt en wat de karakteristieken daarvan zijn.

Beleid

Ook het provinciale ruimtelijk economisch beleid maakt dat de ene plek de andere niet is. Inzet van dit beleid is om de vestiging van de bedrijven te sturen en de grootste economische activiteit te concentreren in twee ontwikkelingszones namelijk rond de A7 en in Westergo. Beide gebieden liggen langs de snelweg en zijn goed bereikbaar. Concentratie in deze zones zou moeten leiden tot synergie en koppeling van functies.



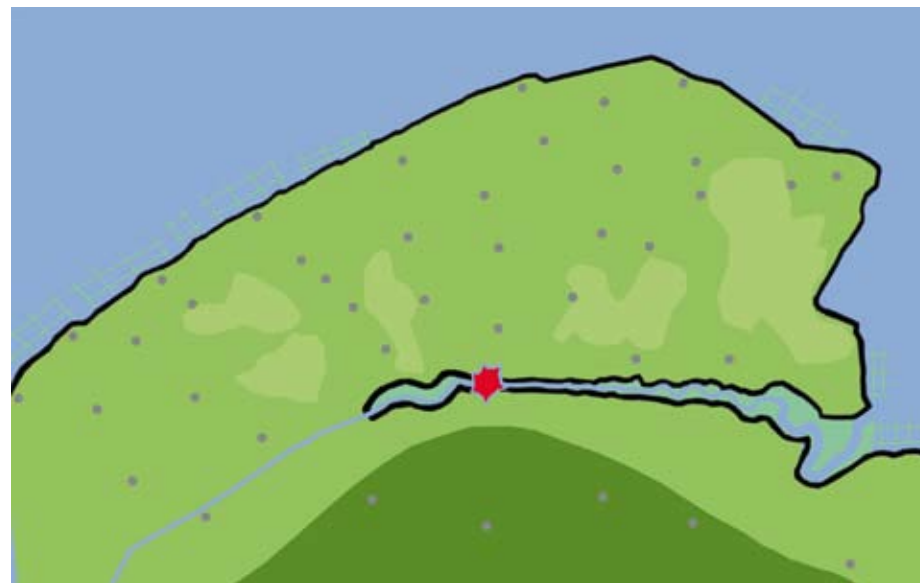
Landschapstypen in Fryslân



Economische zones in Fryslân

Vier profielen

136 Op basis van deze twee aspecten zijn voor de bedrijventerreinen ruwweg een viertal profielen te onderscheiden. Het eerste profiel betreft de bedrijventerreinen in het dorp. Die terreinen zijn vooral bestemd voor het lokale midden- en kleinbedrijf. Een tweede categorie wordt gevormd door de steden. Kijkend naar de clustering in vier regio's zijn dit vooral de locaties voor moderne gemengde terreinen en in mindere mate, voor industrie. De snelweglocaties in de ontwikkelingsassen vormen een derde profiel. Hier is ruimte voor de grotere bedrijven die regionaal en nationaal georiënteerd zijn. Een buitenbeentje vormen de havens in Fryslân, ze kennen vanwege hun gebondenheid aan water en hun regionale karakter een heel eigen opbouw en wetmatigheden.



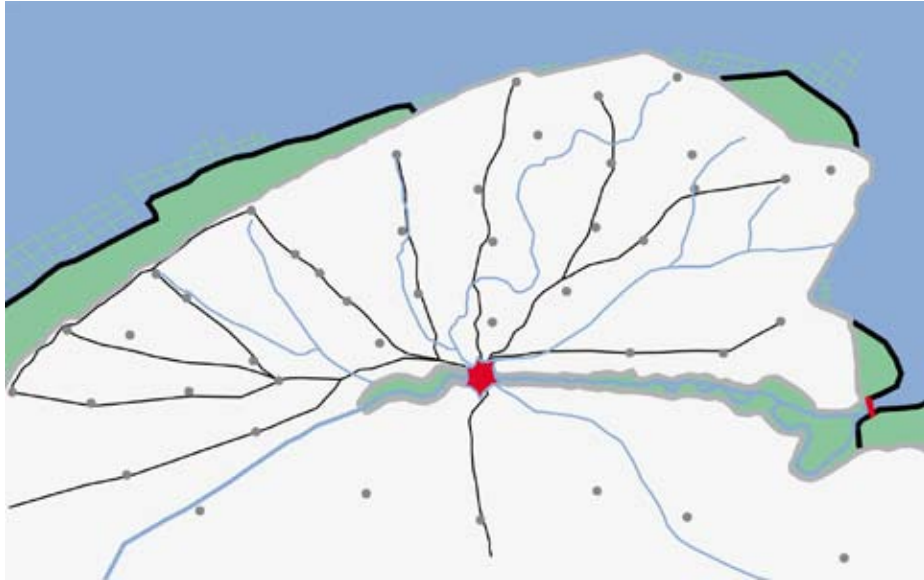
Dongeradeel anno 1700

Dongeradeel

De gemeente Dongeradeel ligt in het noordoosten van de provincie Fryslân, in de klei. In het zuiden van de gemeente, net ten noorden van het besloten land van de Friese Wouden, ligt de stad Dokkum. In het noorden, verspreid in de openheid, liggen verschillende dorpen.

Havenstad en ommeland

Dokkum is van oorsprong een havenstad. De directe verbinding met de Waddenzee is al heel lang geleden verzand. Langs de waddenkust ligt al vroeg, rond 1200, een stevige dijk. Maar via het Dokkumer Diep kende de stad tot begin 1700 nog een open verbinding met de Lauwerszee. Daarna werd bij het begin van het Diep een zeesluis gebouwd omdat de waterloop voortdurend verzandde. Dit betekende



Dongeradeel anno 1900

het einde van de zeevaart en de daarbij horende welvaart. De vestingwallen en de grachten herinneren nog steeds aan dit verleden.

Ten noorden van Dokkum in het open land lagen verspreid over het land verschillende nederzettingen. De buurtschappen en dorpen lagen, vanwege de oorspronkelijke bescherming tegen de zee, op natuurlijke hoogten en of kunstmatig opgeworpen terpen. Ten noordoosten en noordwesten van Dokkum lagen enkele veengebieden.

Centrum van de regio

Op de kaart van rond 1900 is te zien hoe de stad Dokkum als een spin in het web van de regio ligt. Lange tijd vormden de waterwegen hier in het noorden de belangrijkste transportassen. Vanuit de stad liepen opvaarten naar de noordelijk gelegen buurtschappen en dorpen. Maar ook alle landwegen op de kaart zijn



Dongeradeel anno 2000

gericht op de centrale stad. De stad Dokkum en ook de dorpen zijn slechts weinig in omvang gegroeid. Buiten de zeedijk is er nieuw land gewonnen.

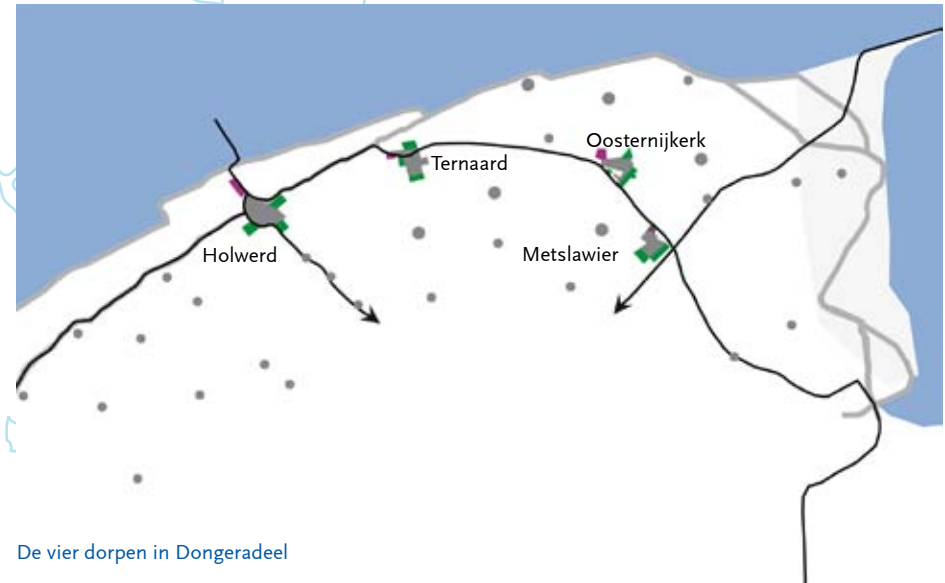
Schaalsprong

In vergelijking tot het kaartbeeld van 1900 laat de huidige topografische ondergrond een aantal forse veranderingen zien. Zowel voor wat betreft de bebouwing als het wegennet vindt er een schaalsprong plaats. De stad Dokkum en enkele van de noordelijke dorpen zijn heel fors uitgebreid. Opvallend is daarnaast de bijna complete omslag in het wegennet. Waar de wegen vroeger vooral stad en ommeland verbonden is de oriëntatie nu juist op de omgeving gericht. Er is een provinciaal wegennet over de bestaande kaart gelegd wat enerzijds Dokkum verbindt met Leeuwarden en Drachten en anderzijds een aantal noordelijke dorpen aaneenrijgt tot een reeks. Juist deze dorpen, Holwerd, Ternaard, Oosternijkerk en Metslawier kennen de grootste groei en met lokale bedrijventerreinen.

(2) De Dorpen

De dorpen met bedrijventerreinen in de gemeente Dongeradeel liggen langs de N358: Metslawier, Oosternijkerk, Ternaard en Holwerd. Ieder van de vier dorpen heeft een eigen terrein, met een eigen verhaal, geschiedenis en gebruik. Dit hoofdstuk beschrijft de bedrijventerreinen bij de dorpen, verbeterpunten per terrein en een algemene methode voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit in dit soort situaties.

138



Metslawier

Het bedrijventerrein van Metslawier - de Oerslach - is een verrassing. Het ligt aan de oude doorgaande route Roptawei en op korte afstand van de afslag van de nieuwe provinciale weg, de Dongerawei. De Dongerawei ligt op afstand van het dorp waardoor het dorpsilhouet met de kerk en woningen eromheen goed waarneembaar is. Vanaf de Roptawei is het terrein nauwelijks herkenbaar als bedrijventerrein, twee woonhuizen passen precies in het diverse lint dat de bebouwing langs de Roptawei vormt. De woonhuizen zijn in architectuur niet bijzonder, de eenvoudige bakstenen architectuur laat ze goed passen in het lint. Het terrein zelf is opgebouwd als een groot asfalt erf, waaraan witte stalen loodsen staan en achteraan enkele woningen met aanliggende bedrijfshallen. Vanuit het terrein is er een doorsteek voor voetgangers naar de dorpsrand, waarlangs ook een pad loopt. De inrichting van het terrein is sober, het gebruik van het erf zal in onderling overleg plaatsvinden. Het enige verbeterpunt van het terrein betreft de kleur van de bedrijfshallen: het wit overheerst in het beeld en zorgt voor een harde sfeer. Net naast het terreintje is de vestiging van een schildersbedrijf in een schuur van hout en grijze platen. Dat voegt zich beter in de situatie van het dorpslint. Andere dorpen kunnen leren van de Oerslach in Metslawier. Dit bedrijventerrein is onderdeel van een schaa sprong die het dorp ruimte heeft gegeven voor verdere groei. Die schaa sprong ontstond door het dorpsbosje en ruilverkaveling zo te plaatsen dat het dorp een nieuwe ruime rand kreeg, met genoeg ruimte voor nieuwe woonbuurtjes en het bedrijventerrein tussen de groene dorpsrand en de Roptawei.



Oerslach is goed ingepast: omgeven door het dorpsbosje en achter de lintbebouwing



Het bedrijventerrein past in de dorps structuur

De lessen van Metslawier zijn:

- houd afstand tussen weg en bebouwing;
- een schaa sprong in het dorp vraagt om een schaa sprong in het landschap;
- pas qua vorm, type of materiaalgebruik (of meerdere van deze elementen) de bebouwing aan de omgeving aan;
- organiseer kavels, bedrijven en openbare ruimte op een passende wijze;
- verbind het terrein met zijn omgeving (doorgaande voet- en fietsroutes)

De lessen getest op Oosternijkerk, ontwikkeling van een methode

Het blijkt schier onmogelijk te zijn een algemeen toepasbare toolbox te maken die specifiek genoeg is om voor de meest voorkomende bedrijven-situaties pasklare antwoorden te geven. Wel is er behoefte aan een generieke lijst 'agendapunten' die aan de orde zouden moeten komen om de specifieke aspecten te kunnen benoemen. Hierna wordt een werkwijze beschreven die de mogelijkheid geeft juist de ruimtelijke aspecten van de opgave te benoemen en te toetsen. Programmatische en procesmatige aspecten blijven hierbij in eerste instantie buiten beschouwing. Juist bij de opgave in het kwetsbare open landschap van Dongeradeel wordt de wijze waarop bedrijventerreinen zich presenteren in dit landschap, als storend of 'niet passend' ervaren. Feitelijk is het zo dat de terreinen en bedrijfsgebouwen zich vaak op alle drie te onderscheiden schaalniveaus (landschap, dorp/stad en gebouw) niet verhouden tot de plaatselijke specifieke karakteristiek. De beschreven werkwijze hebben we 'de analoge methode' of kortweg 'de methode' genoemd omdat de gebouwen en terreinen analoog aan de bestaande karakteristieken worden ontworpen.

Hierbij worden drie stappen onderscheiden:

Stap 1: benoem de plaatselijke ruimtelijke dragers en beeldkenmerken op de verschillende schaalniveaus.

Stap 2: waardeer het terrein of de locatie naar deze dragers en kenmerken.

Stap 3: herstel of ontwerp het terrein met de gebiedseigen middelen.

Stap 1: benoem de dragers

Op landschappelijk niveau zijn dat ondermeer het verkavelings- of slotenpatroon, de dijken, de begroeiingstructuur, de wegen, de vaarten en rivieren. Op dorps/ stedelijk niveau zijn dat ondermeer de bebouwingsstructuur en de wegen en vaarten binnen de dorpen en steden. Op gebouw niveau is dat de korrelgrootte, de plaatsing en de hoofdvorm van de gebouwen. De beeldkenmerken zijn ook op deze drie niveaus te onderscheiden.

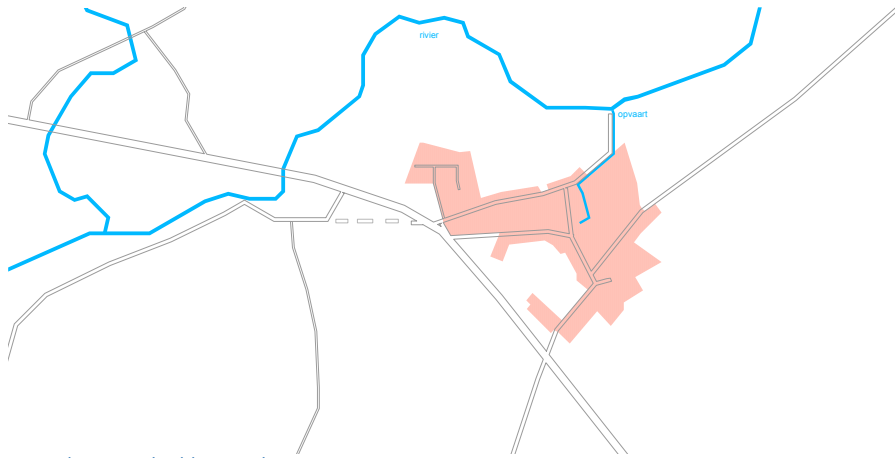
Stap 2: waardeer het terrein

De vragen die hierbij aan de orde kunnen komen zijn bijvoorbeeld: voegen het terrein en de gebouwen zich naar de landschappelijke kenmerken en/of de dorps/ stedelijke structuur en passen de gebouwen in het kenmerkende architectonisch beeld? De mate van openbaarheid (lees zichtbaarheid) is hier wel als weegfactor van groot belang.

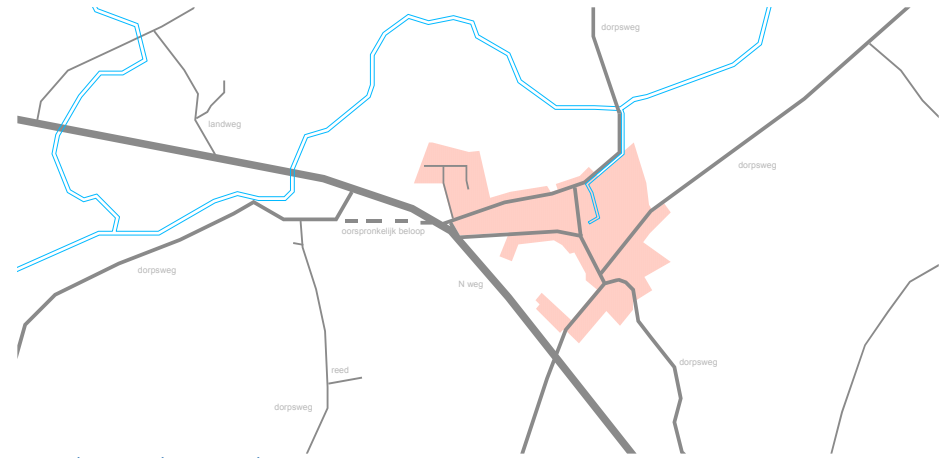
Stap 3: gebruik de dragers

De aangetroffen ruimtelijke dragers en beeldkenmerken kunnen het ontwerp gereedschap vormen waarmee herstructureringen en/of nieuwe terreinen (nauwelijks aan de orde) ontworpen kunnen worden. Het is overigens niet zo dat met de gebiedseigen middelen geen nieuwe beelden en structuren zouden kunnen ontstaan. Hoe de inzet van middelen tot een plan leidt is ontwerperswerk, hiervoor is geen recept te geven.

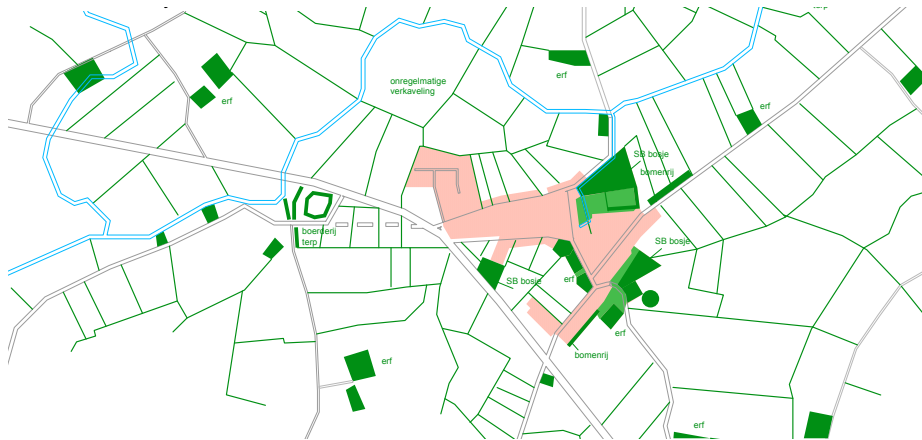
Om de bruikbaarheid van de methode te toetsen is deze getest op één van de dorpen te weten Oosternijkerk. Toen uit deze case de bruikbaarheid bleek, zijn ook de overige dorpen en daarna de terreinen in de stad Dokkum met de methode geanalyseerd, gewaardeerd en zijn hiervoor verbetervoorstellen opgesteld. Bij het benoemen van de ruimtelijke dragers zijn deze onderverdeeld in blauwe- (water), grijze- (wegen), groene- (begroeiing) en rode- (bebouwing) dragers. Bij het benoemen van dragers wordt een generalisatie toegepast; alleen kenmerkende ruimtelijke elementen en beelden worden benoemd waarbij details en verbijzonderingen worden weggelaten. In de tekenwijze worden ze gestileerd en vereenvoudigd. Het gaat om het snel kunnen herkennen van hoofdstructuren. In de volgende stap worden de ruimtelijke kenmerken van het dorp/ de stad en van de locatie gewaardeerd. Deze waardering kan niet volledig objectief zijn. Natuurlijk wordt er in de waardering al vooruitgeblikt naar de verbeteringsopgave. Daarnaast bleek bijvoorbeeld bij Metslawier en Oosternijkerk dat, voorheen als storend gekwalificeerde, elementen zoals de ruilverkavelingbosjes, een plek hebben veroverd en goede diensten bewijzen voor het groene silhouet van de dorpen. Het bleek prima bruikbaar ruimtelijk gereedschap om nieuw landschap te maken en daarmee een ruimtelijk casco voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen te vormen.



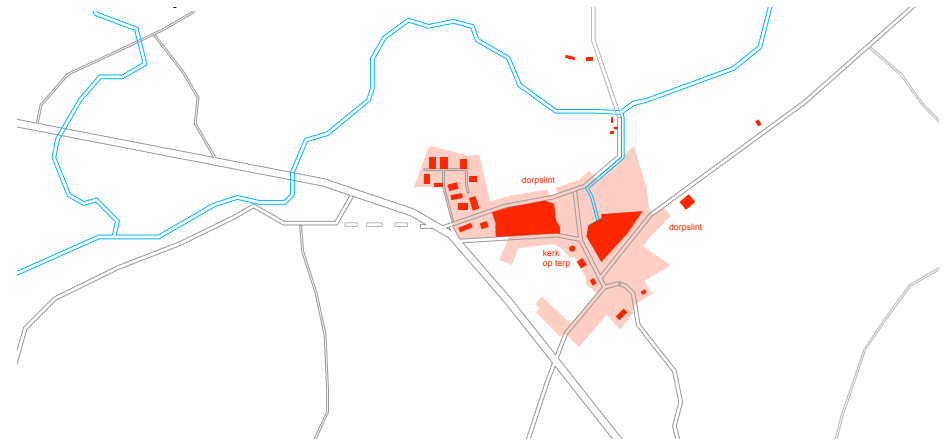
Stap 1: benoem de (blauwe) dragers



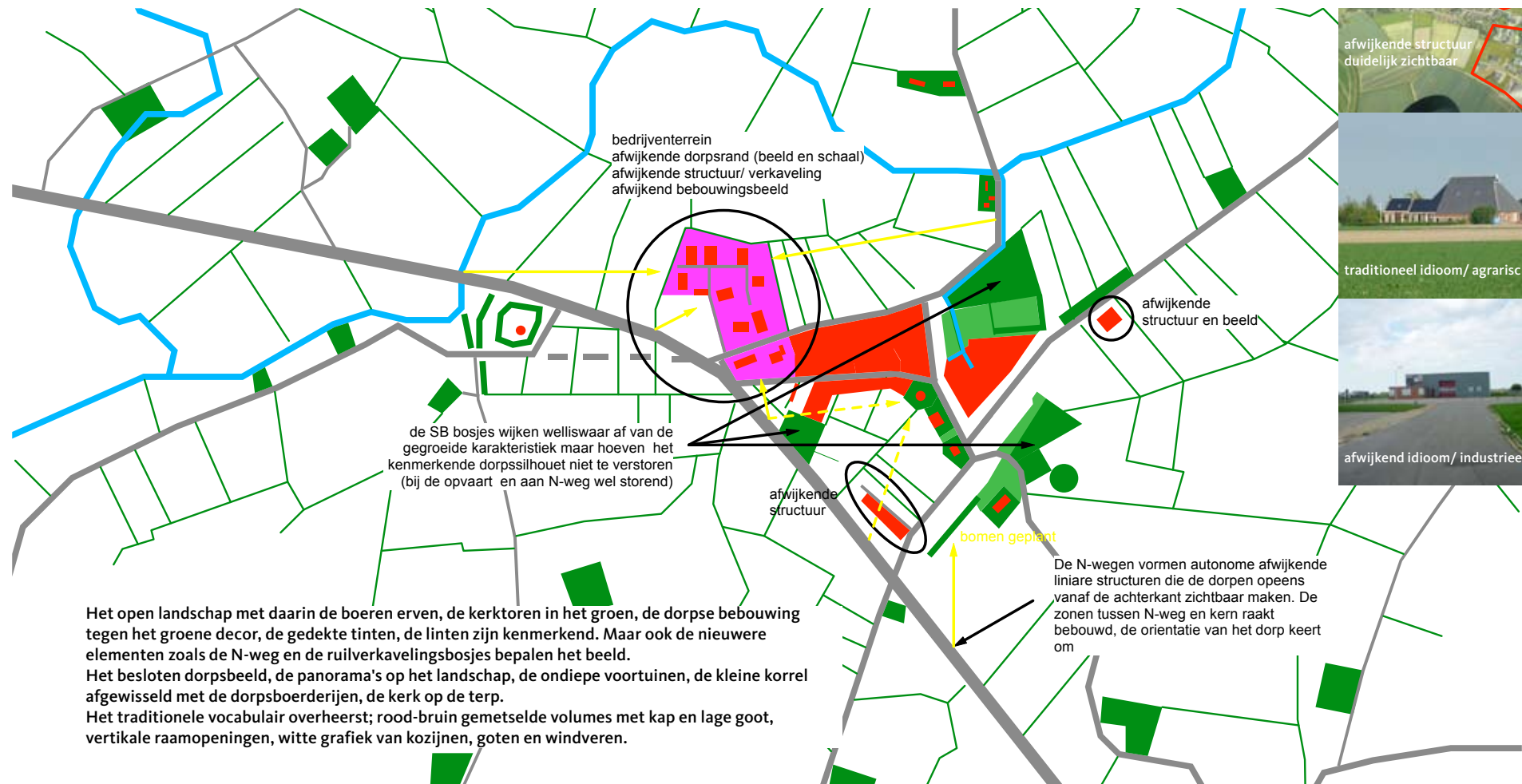
Stap 1: benoem de (grijze) dragers



Stap 1: benoem de (groene) dragers



Stap 1: benoem de (rode) dragers



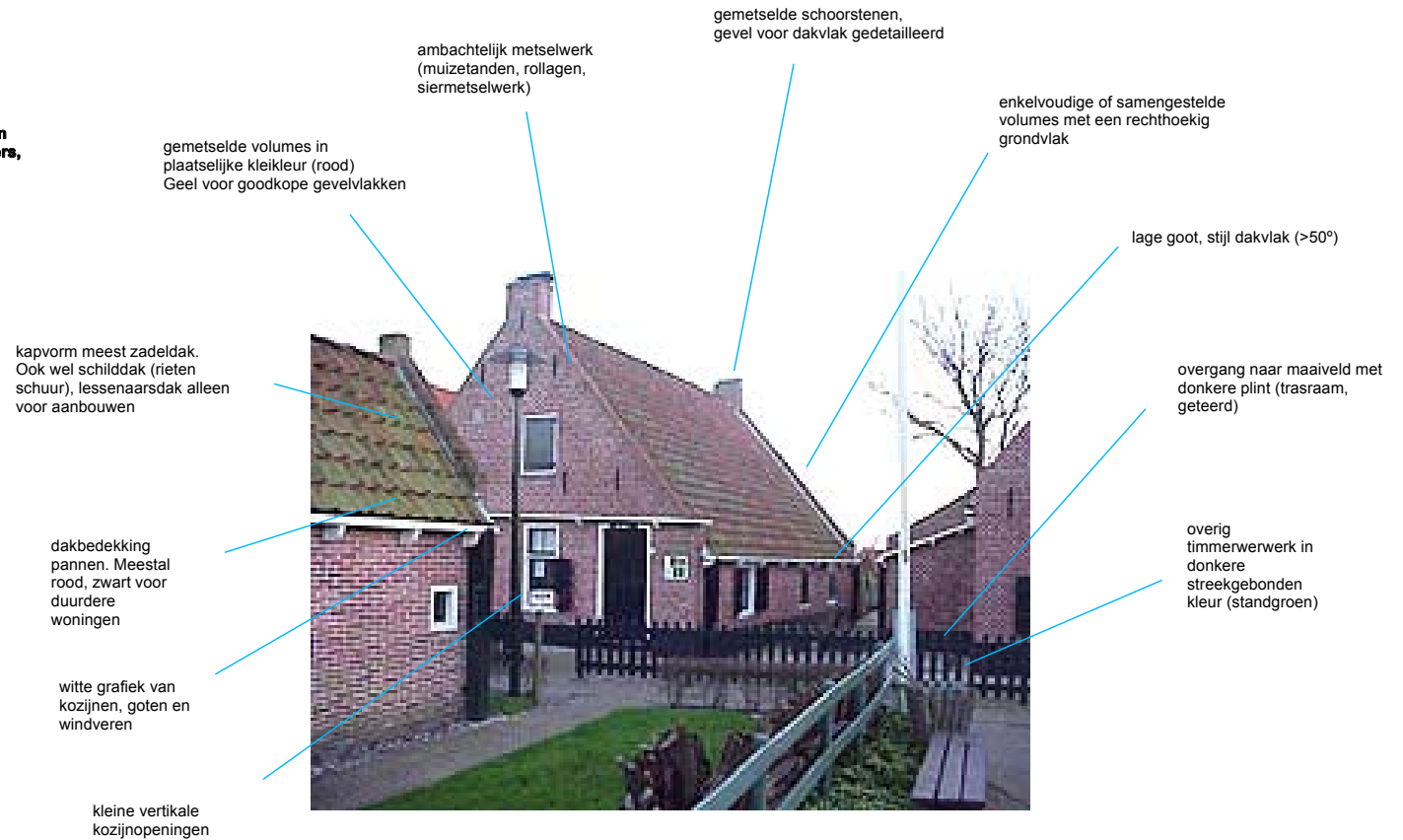
Stap 2: waardeer de dragers



Stap 2: waardeer de beeldkenmerken

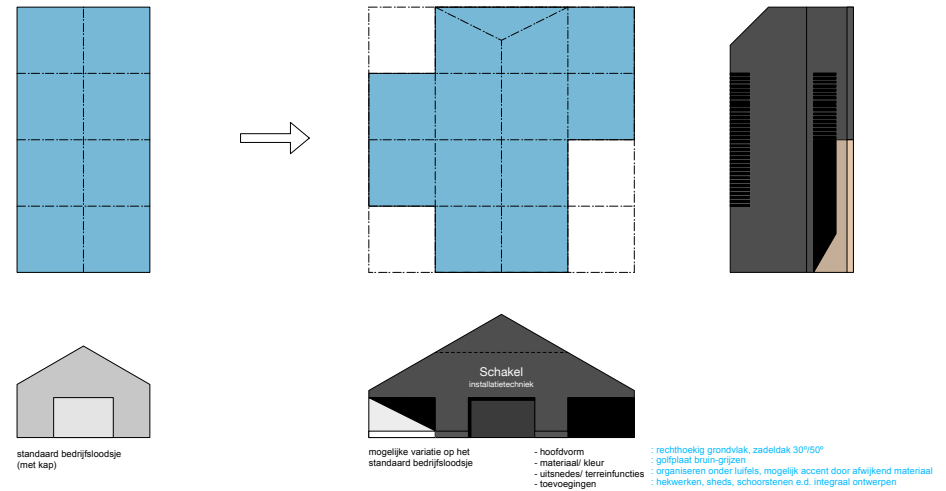
**algemeen:
beperkt voorkomende
vormen en materialen
(organisch)**

**ambachtelijke
constructiemethoden zijn
zichtbaar (o.a. muurankers,
gootklossen e.d.)**



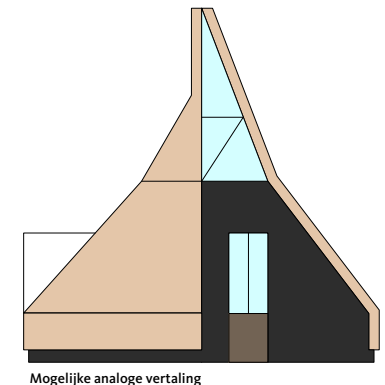
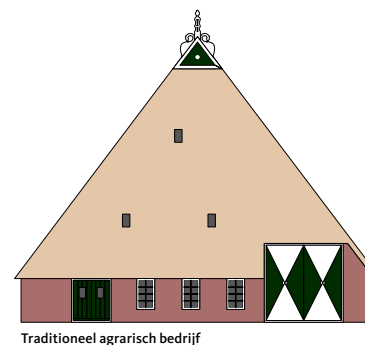
Het traditioneel vocabulair verklaard

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Waardering beeldkenmerken

Vooraf bij de waardering van de dorpen blijkt dat het aangetroffen beeld vaak bepaald wordt door eeuwenoud gebruik en een eeuwen oude ontstaansgeschiedenis. Juist deze cultuurgeschiedenis is waardevol, maar ook kwetsbaar. De karakteristieke beelden zijn geschreven in een ruimtelijke taal die gekenmerkt wordt door beperking. Beperking van beschikbaar materiaal, constructiewijzen en (landbouw-) technieken. Niet zozeer nieuw gebruik, maar vooral de enorme veelheid aan (goedkope-) materialen en technieken die ons tegenwoordig ten dienste staan en de vaak gedachteloze wijze waarop ze worden toegepast zijn een gevaar voor karakteristieke dorpsbeelden. Bij de waardering van de beeld dragers leren we de oude vormtaal spreken. Het traditionele vocabulaire moet eerst worden verklaard. Dan blijkt (vaak tot ieders grote verrassing) dat met deze oude taal inspirerende nieuwe verhalen kunnen worden verteld.



Stap 3: Ontwerpen bedrijf met gebiedseigen middelen

Flexibiliteit en gebruik

Nieuwe verhalen, nieuw gebruik, anticiperen op de toekomst. Dat is de opgave, niet het conserveren van de huidige toestand want verandering is altijd de meest onveranderlijke factor geweest in het Friese buitengebied. Niet de status quo is de garantie voor behoud, maar de ontwikkeling. En nieuwe ontwikkelingen dienen zich aan. Schaalvergroting in de landbouw, demografische krimp, vergrijzing van de bevolking, de braindrain naar de steden, het verdwijnen van oude economieën en het aandienen van nieuwe. Daarbij is het van belang dat de leefbaarheid van het landelijk gebied en de ruimtelijke kwaliteit behouden blijft. Want de ruimtelijke kwaliteit is het kapitaalgoed van het Friese landschap.

Zowel bij de stedelijke als de landelijke opgave is gebleken dat het ruimtelijk en functioneel betrekken van de terreinen bij de plaats, een mogelijkheid kan zijn voor veranderend gebruik en levensvatbaarheid. Eerder is al gebleken dat het toestaan van wonen op bedrijventerreinen de veiligheid en zorg voor het terrein doen toenemen. Op de terreinen die de laatste jaren ontwikkeld zijn bij de dorpen is steeds vaker sprake van leegstand. Van belang wordt hoe om te gaan met deze leegstand:

- We zoeken nieuwe gebruikers voor de bedrijfsgebouwen. De bestaande gebouwen kunnen een nieuwe invulling krijgen. Kartbaan, disco en jongerencentrum vormen voorbeelden van activiteiten die na eenvoudige aanpassingen prima passen in de bestaande gebouwen. Daarnaast vormt hinder een steeds groter probleem. Door de relatief afgelegen ligging kunnen activiteiten die hinder veroorzaken verplaatst worden naar deze terreinen.
- We zoeken nieuwe gebruikers van het terrein. Zorginstellingen zouden op deze, in veel gevallen mooi gelegen locaties, zorgvoorzieningen kunnen ontwikkelen.
- Het terrein kan weer teruggegeven worden aan de landbouw.
- Een steeds belangrijker wordend thema in Nederland is het produceren van eigen energie en voedsel. De terreinen zouden ingericht kunnen worden voor het produceren van nieuwe energieën en de aanleg van moestuinen.

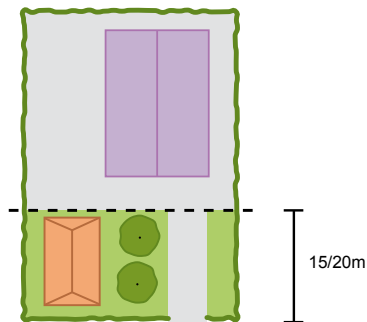


We doen niets, de natuur neemt over

- We doen niets en de natuur neemt over. De natuur neemt bezit van het terrein en ontwikkelt zich tot een gebied waar een bijzondere biodiversiteit ontstaat. Spelen en ontdekken vormen activiteiten die van waarde kunnen zijn voor de inwoners in het dorp.
- Krimp kan ook leiden tot leegstand van woningen. In de dorpslinten is het voorstelbaar dat bedrijfsactiviteiten nabij de woning een nieuw impuls kan geven aan de dorpen. Het zal in dit geval gaan om bedrijfsactiviteiten met een lage milieucategorie en van een kleine omvang.



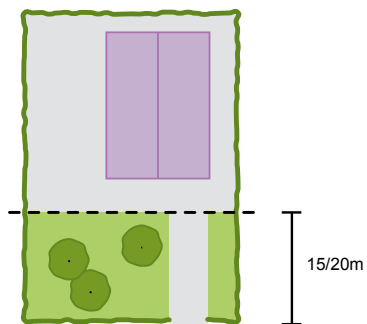
Het bedrijfsgebouw staat achter de woningen in het lint



De voorruimte met een woning



De voortuin draagt bij aan de groene sfeer van het lint



De voorruimte als tuin ingericht

Oosternijkerk

Op de kaart van rond 1960(!) is te zien dat Oosternijkerk in feite bestaat uit lintbebouwing langs de wegen. Op het knooppunt van deze wegen is het dorp ooit ontstaan. Het dorp heeft een bijzondere 'diabolo vorm' waarbij het scharnierpunt wordt gevormd door de terp met de kerk en omloop met eiken. In het centrum burgerhuizen en detailhandel, schouder aan schouder gebouwd in traditioneel vocabulaire. Naar de randen enkele dorpsboerderijen waar je over het erf het achterliggende landschap zag. Naar de randen toe wordt de bebouwing opener. Vanuit het landschap ervaar je het dorp komend over de landwegen waarbij de eerste huizen aan het lint het dorp aankondigden.

Op het kaartje 'Oosternijkerk nu' zijn de latere ontwikkelingen duidelijk herkenbaar. De N-weg ten zuiden van het dorp loopt aan de westzijde van het dorp over een oud weg tracé maar loopt ten zuiden van het dorp op afstand van de oude

kern. Deze nieuwe route trekt als een magneet verkeer en bebouwing aan. Het dorp groeit naar de N-weg toe waarbij de groene marge tussen dorp en weg onder druk komt te staan. Dit geldt in belangrijke mate voor het bedrijventerrein (paars gebied). Rijdend over deze N-weg ervaar je het dorp van wat eens de achterkant was. Verder vallen de groen gekleurde ruilverkavelingsbosjes op die het dorps silhouet een groene voorgrond geven. Hierdoor ontstaan distantie en een afwisselend beeld van groene plukken met daartussen rode en zwarte daken. Inzoomend op het bedrijventerrein valt op dat de wegenstructuur (doodlopend) en bebouwingsstructuur (schaal, maat, samenhang) sterk afwijkt van die van het oorspronkelijke dorp. Ook het bebouwingsbeeld (grijze loodsen, soms met plat dak) en de overgang naar het landschap (zonder overgang) wijkt af van het karakteristieke beeld.



Oosternijkerk rond 1960



Oosternijkerk nu



Het bedrijventerrein voegt zich
in het lint

Een groei van het terrein is, gezien de beschikbaarheid van kavels in Ternaard en Dokkum eigenlijk niet realistisch. Toch bestaat de kans dat wanneer de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt wordt genomen, een beperkte uitbreiding van het terrein juist hand in hand gaat met de verbeteringen.

Aan de westzijde wordt een bosje geplant met hierin een ijsbaan. Aan de oostzijde wordt een volkstuinten complexje met boomsingel aangelegd. Aan de zuidzijde van het terrein wordt de bebouwing verdicht tot een lint waarbij woningen zich richten naar de weg. Dit lint sluit aan op het bestaande dorpslint. De wegen op het terrein worden verbonden waarbij er twee 'erven' worden gemaakt waaraan bedrijven hun 'adres' hebben en een gemeenschappelijk expeditie en parkeerterrein. De wegen worden vervolgens verbonden met paden die naar het dorpscentrum en Bollingwier leiden. Een bestaand erf met bebouwing ten zuiden van het terrein wordt voorzien van een boomsingel. Nieuwe gebouwen op het terrein en wellicht bestaande gebouwen aan de randen hebben een kap, zijn donker van kleur en hebben een sobere expressie. Vlaggen, reclameborden e.d. komen niet voor.

Ruilverkavelingsbosjes, paden, erven, functioneel groen zoals singels, dorpslinten en dorpsfuncties zoals een ijsbaan en volkstuinten zijn plaatselijk specifiek ruimtelijk gereedschap. Door de genoemde ingrepen wordt de landschappelijke overgang gemaakt door een stevig ruimtelijk casco en het storend afwijkende dorpsilhouet vanaf de N-weg hersteld. Het terrein gaat door het aantakken op de wegenstructuur en bebouwingsstructuur een integraal onderdeel van het dorp vormen. Dit wordt versterkt door functiemenging zoals wonen op het terrein en kampje met vee op de open kavels.



Het huidige aanzicht van Oosternijkerk



Het toekomstige aanzicht van Oosternijkerk

Ternaard

In Ternaard is recent een bedrijventerrein gereed gekomen aan de Holwerderweg, aan de westkant van het dorp. Komend vanuit het westen verlaat de Holwerderweg de dijk. Naar beneden rijdend ligt het terrein in het perspectief van de weg waardoor de locatie zeer in het zicht is. Op deze plaats, aan de overzijde van de weg waren al sinds jaar en dag enkele bedrijfsgebouwen aanwezig maar door begroeiing, het beloop van de weg en de terugliggende positie niet zo prominent in het zicht.

Het terrein wordt ontsloten met een centrale, haaks op de Holwerderweg lopende ontsluiting met daaraan twee secundaire wegen, waardoor zes rijen kavels zijn gevormd. Hierdoor worden de bedrijven, gezien vanaf de Holwerderweg, aan de achterzijde ontsloten. Dit geeft bijna altijd een verkeerde oriëntatie van de bedrijven omdat dan de expeditiezijde aan de meest openbare route (in dit geval de Holwerderweg) komt te liggen. Maar door te kiezen voor een bedrijfswoning aan de Holwerderweg wordt niet alleen front gemaakt naar deze openbare zijde maar ook gerefereerd aan de karakteristieke kop-hals-romp boerderij. Ook het mengen van wonen met bedrijvigheid is – zoals hiervoor al genoemd – een goede keuze. Ook stedenbouwkundig past de gekozen structuur in het bebouwingslint. Hierbij is overigens wel een bewerking toegepast; het lint is twee maal naar achteren gespiegeld waardoor er een drie-dubbel lint is ontstaan. Een analoge bewerking van een kenmerkende karakteristiek.

De schaal van het terrein past goed binnen de maat en schaal van het dorp en het landschap, zie de kaart voor de vergelijking met de begraafplaats en de kern van het dorp. Het landschappelijk casco is reeds aangebracht door de aanplant van boomsingels op de kavelgrenzen. In basis een goede ingreep. De vraag dringt zich wel op of deze nog iele sprieten de functie van groendecor op termijn kunnen waarmaken.

In de architectonische uitwerking van de gebouwen is duidelijk sprake van beeldregie. De woningen zijn alle gemetseld en voorzien van een donker pannendak, de beeldtaal is afgeleid van het traditionele idioom. De bedrijfsloodsen zijn hoofdzakelijk van plaatmateriaal maar alle gedekt van kleur. Bij alle woningen is sprake van een architectonische verbinding tussen woning en bedrijfsloods. Of in dakhelling dan wel in materiaal of kleur.

Concluderend kan worden gezegd dat dit bedrijventerrein een geslaagde poging lijkt te gaan worden een terrein te maken dat zich op alle schaalniveau goed voegt in de aanwezige karakteristiek. De voorwaarde voor een 'passend' terrein.



Het aanzicht van Ternaard



Het bedrijventerrein voegt
zich in het lint

Holwerd

In Holwerd neemt het gedateerde bedrijventerrein een bijzondere positie in; gelegen aan de Grandyk, de toegangsweg naar de pier richting Ameland. Deze locatie bevindt zich landschappelijk gezien in het poldergebied tussen de oude en nieuwe dijk. De richting van het terrein volgt die van het onderliggende landschap; lange opstreckende kavels welke van dijk naar zee lopen.

Ook hier staat de smalle marge tussen het oude dorp aan de oude dijk en het bedrijventerrein onder druk. Voor de leesbaarheid van de ruimtelijke context is het echter van groot belang dat het bedrijven terrein los blijft van het dorp en dat de open groene marge ook in de toekomst open blijft.

Het terrein heeft een gelaagde opbouw die waarschijnlijk als groeiringen in de tijd is ontstaan. Een 'eerste rang' aan de Grandyk en vervolgens twee achterliggende posities. De landschappelijke overgang van het terrein naar het open polderlandschap ontbreekt. De laatste 'groeiring' is die van het ongebruikt laten van

een van de zuidelijke bedrijfskavels: het oude fabrieksgebouw ligt er vervallen bij. Het voorstel is hier om op termijn de inkrimping van het terrein te gebruiken voor een versterking van de uitstraling ervan.

Een kenmerkende opgaande groenstructuur is niet aanwezig in het polderlandschap. Toch is er een aanzet van een laanbeplanting langs de Grandyk en die zou ook heel goed versterkt kunnen worden om de route naar de pier aan te duiden. Hiermee zal bovendien een groen decor ontstaan waarin zich het silhouet van de gebouwen zullen voegen. Hiervoor is het wel van belang dat de kleur van de gebouwen donker zal zijn. Het is niet logisch de gebouwen een agrarisch volume te geven of te refereren aan karakteristieke bebouwing omdat dit idioom behoort tot het oude land. Wel zou het terrein gebaat zijn met een 'icoongebouw'. Een landmark op de meest zuidelijke kavel aan de Grandyk voor het markeren van het terrein. Een locomotief waaraan de overige gebouwen aan de Grandyk opgehangen kunnen worden.

156

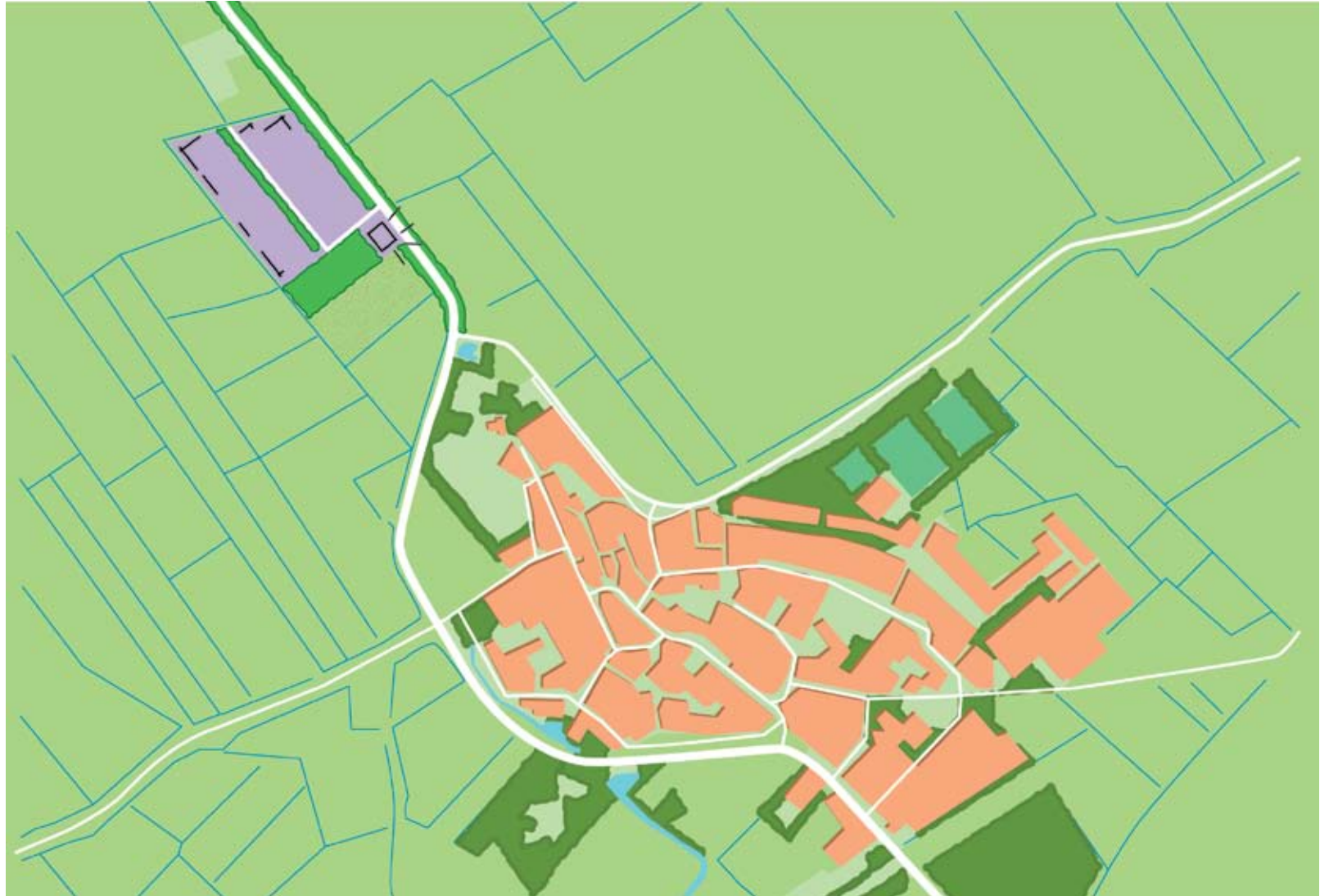


De ligging van Holwerd in het landschap

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Holwerd nu



Het bedrijventerrein ligt los in het landschap



Het huidige aanzicht van Grandijk

158



Het toekomstige aanzicht van Grandijk



Het huidige aanzicht van Grandijk



Het toekomstige aanzicht van Grandijk

(3) Dokkum

Dokkum is een regiostad. Dat perspectief spreekt uit de Structuurvisie voor het Bundelingsgebied, maar ook uit het functioneren van stad, dorpen en regio. Dokkum is een centrale plek voor bedrijvigheid in Noordoost Fryslân en heeft de ambitie om dat te blijven. Die ambitie spreekt uit de Structuurvisie en blijkt ook uit de cijfers voor de bedrijventerreinenopgave in Dongeradeel. In de looptijd van deze studie kregen wij meerdere cijfers voor de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen, vermeerderd of verminderd met het oppervlak te herstructureren en te transformeren gebied.

Uit ervaringen in eerdere studies naar werklandschappen, bedrijventerreinen en regio's blijkt steeds weer dat de gehanteerde getallen eerder richtingen zijn, dan harde feiten. Ook in de omgeving van Dokkum zal snelheid van bedrijventerreinontwikkeling afnemen. Vervangingsbehoefte op lange termijn is namelijk wat anders dan uitbreidingsbehoefte.

Wij pleiten er daarom voor om allereerst de behoefte in een bandbreedte weer te geven. Ten tweede willen wij voorstellen om de behoefte niet in hectares alleen uit te drukken, maar ook te relateren aan het totale areaal bedrijventerrein en de herstructurering en transformatieopgave in een gebied. Omdat ook uit onderzoek blijkt dat de ruime meerderheid van nieuw-vestigings uit de regio komt, weten we dat nieuwe bedrijventerreinen vooral veel verouderde bedrijventerreinen opleveren: want verhuizende bedrijven zorgen met hun verhuizing voor sneller verouderende terreinen.



Economische opgave (bron: Structuurvisie Bundelingsgebied Regiostad Dokkum)

De gemeente Dongeradeel stelde een visie op de stadsrand van Dokkum vast: de visie 'It Nije Bolwurk'. Deze visie toont de verbinding tussen stad en landschap middels een aantal scheggen en ruimten die tussen de lobben van de stad het landschap bereiken. De visie behandelt de groene stadsranden, de aanwezigheid van het open en toegankelijke landschap, de verbindingen tussen het landschap en de stad. Dokkum is in de ruimtelijke visie een compacte stad die in het landschap ligt.



Stad in het landschap (bron: Stadsrandvisie It Nije Bolwurk)

De Structuurvisie geeft deze ambities weer, in combinatie met alle programmatische uitgangspunten. Opvallend is dat in de Structuurvisie Dokkum aan de zuidzijde, westzijde en oostzijde van doorgaande infrastructuur voorzien wordt. Deze infrastructuur lijkt dicht om de stad heen getrokken.



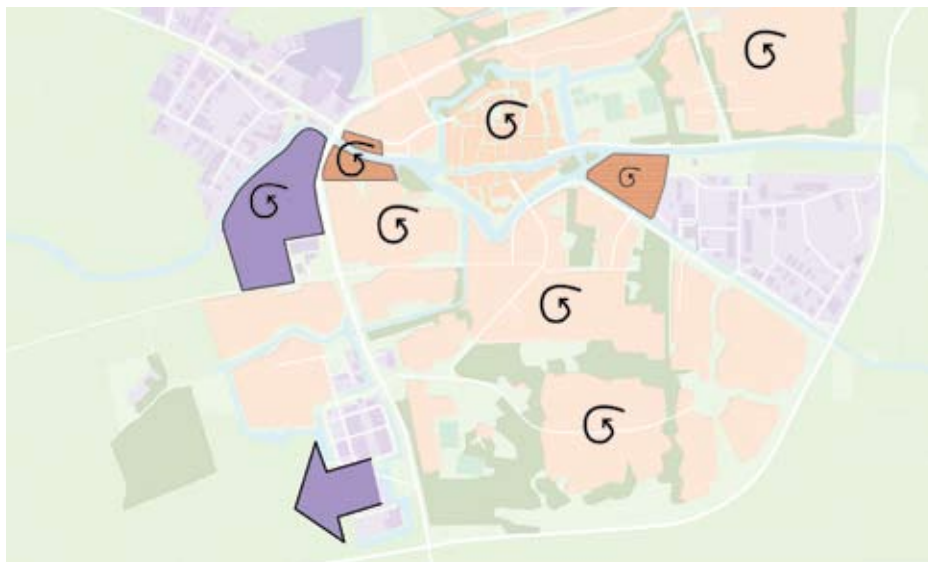
Visiekaart (bron: Structuurvisie Bundelingsgebied Regiostad Dokkum)

Dokkum vernieuwt het stedelijk gebied in de naoorlogse wijken op een aantal plekken, deze vernieuwing is al in gang. De stad is nooit af, dit is een doorgaand proces van vernieuwing, verbetering en aanpassing op de nieuwe woningbouwvragen. Hierbij speelt de bevolkingsdaling een rol, evenals het maken van woonmilieus voor specifieke wensen.

Daarnaast voorziet de Structuurvisie in een forse transformatie van de bedrijventerreinen Hoge Dijken West en Betterwird Zuid (ten zuiden van de Ee) en van de bedrijfsgebieden tussen de Rondweg West en de binnenstad aan weerszijden van de Ee.

Hier zit de kern van de opgave voor de stad Dokkum: de uitbreiding en herstructurering van de bedrijventerreinen in Dokkum staan in het teken van verbetering en vernieuwing van de ruimtelijke kwaliteit van Dokkum en van de kwaliteit van wonen en werken en ondernemen in de regio. Daarbij wijzen zowel de ruimtelijke visie als de Structuurvisie op belangrijke kwaliteiten van Dokkum.

162



Herstructureringsopgaven voor Dokkum

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Impressie westelijke stadsrand en rondweg van Dokkum

(bron: Landschapsplan voor de Westelijk stadsrand en rondweg van Dokkum)

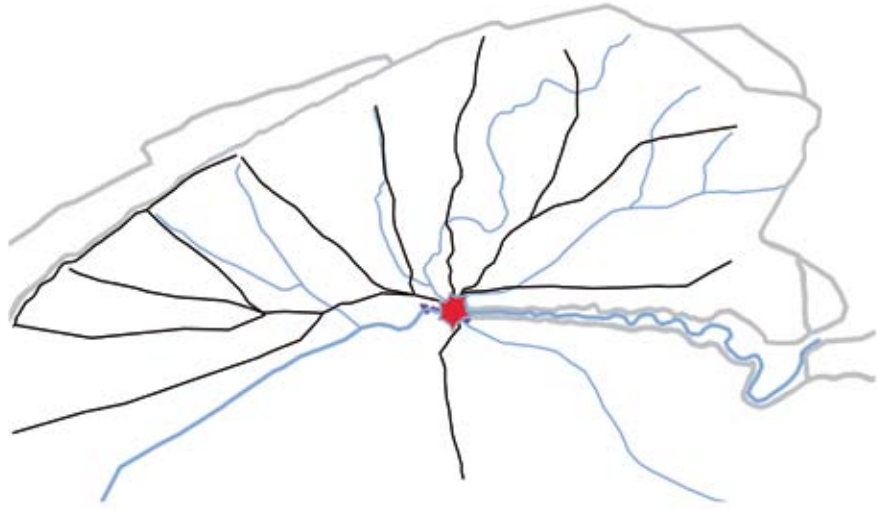
Dokkum is als een spin in het web van waterwegen en verbindingen met de omliggende landschappen. Het loont de moeite om Dokkum als compacte woon- en werkstad verder te ontwikkelen.

De stad blijft compact en wordt daarnaast stevig verbonden met het landschap via de bestaande en ook (op)nieuw te maken routes, randen en ruimten.



Landschappelijke opgave voor Dokkum

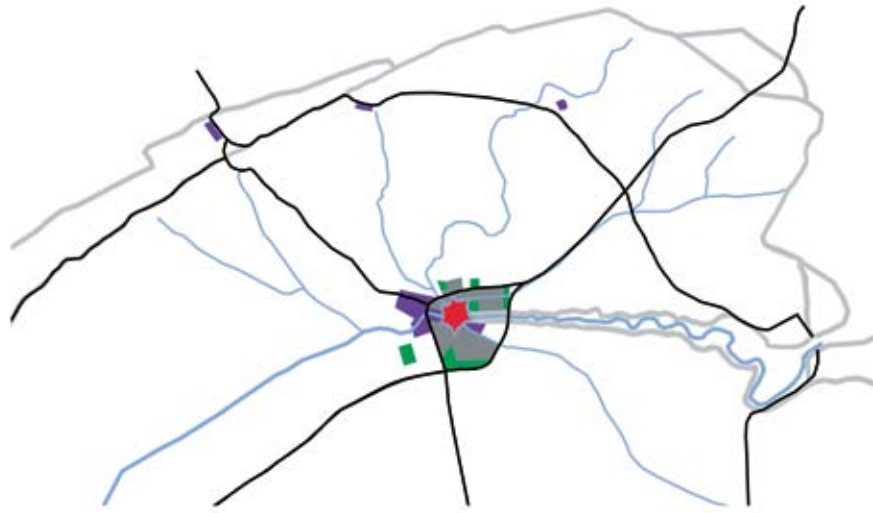




164 1930: Dokkum bedient de regio en vice versa, vanuit de vestingstad met een dunne schil van buurten en linten.



1960: In de regio zijn snellere en langzamere verbindingen, de snellere verbindingen zijn tegelijk met enkele nieuwe grootschalige woonwijken aangelegd.



1990 De regio is verbonden met andere regio's door een nieuw netwerk, Dokkum groeit uit tot woonstad aan het netwerk.



2010 (2020?) Dokkum verbindt zich sneller en beter met het zuiden, de A7, waarbij bedrijventerreinen zich met de infrastructuur verbinden.

Betterwird

Het bedrijventerrein Betterwird heeft een aantal knelpunten:

1. De Dokkumer Ee is niet zichtbaar vanuit het bedrijventerrein. De ruimtelijke kwaliteiten van de Ee liggen verborgen achter uitgeefbaar terrein.
2. De bebouwing presenteert zich met achterkanten aan de Dokkumer Ee. Buitenopslag, geparkeerde vrachtwagens en laagwaardige opstallen bepalen de sfeer aan de Dokkumer Ee.
3. De westelijke stadsentree van Dokkum is het bedrijventerrein Betterwird. Het is een weinig aantrekkelijke binnenkomst van de stad door een grote verscheidenheid aan bebouwing met een laagwaardige uitstraling.
4. Het bedrijventerrein mist een duidelijk profiel en bijbehorende zoning, waardoor er allerlei typen bedrijven naast en door elkaar staan. Met name de uitstraling langs belangrijke openbare ruimten, waaronder de Ee, is zodoende rommelig en laagwaardig.
5. Inmiddels staan enkele bedrijfsgebouwen leeg. Het verval van het bedrijventerrein lijkt begonnen.

Het bedrijventerrein Betterwird bezit een aantal kwaliteiten en potenties om de vernieuwing en herstructurering van het terrein op gang te brengen:

1. Aan de noordzijde van de Holwerderweg bevinden zich tussen het uitgeefbaar terrein routes naar het achterliggende landschap. Wanneer deze routes worden ingericht met ruimtes voor wandelen en fietsen (de andere 'tempo's' in het landschap) worden de bedrijfsstraten interessante routes voor bewoners van Dokkum en recreanten. De nieuwe inrichting van de bedrijfsstraten kan ook van waarde zijn voor de gebruikers van de aanliggende bedrijven.
2. De Dokkumer Ee is één van de belangrijke landschappelijke structuren die tot ver in de stad reiken. De ruimtelijke kwaliteiten van de Ee kunnen worden ingezet als nieuwe belangrijke ruimtelijke kwaliteit voor het terrein. Door de ruimte tussen de interne wegenstructuur en Dokkumer Ee niet volledig uit te geven kan deze ruimte benut worden voor hoogwaardige bedrijfssegmenten in een groene setting. Wanneer in deze ruimte ook recreatieve routes en plekken worden aangelegd wordt het bedrijventerrein ook interessant voor een wandeling of fietstocht voor bewoners uit Dokkum en recreanten. Zodoende wordt het terrein ook buiten werktijden bezocht, dit komt de sociale veiligheid op het terrein ten goede (sociale duurzaamheid).
3. De centrale ruimte Holwerderweg - Betterwird kan een aantrekkelijke ruimte zijn voor passanten en gebruikers van het bedrijventerrein. Door de ruimte tot een grote groene ruimte in te richten en bedrijfsgebouwen minder dominant te maken (door de grotere afstand tot entreeroute) kan de stadsentree van Dokkum een aantrekkelijke uitstraling krijgen.
4. Het landschap rond de Foudgum Meervaart is een landschappelijke structuur die de oostelijke entree van het bedrijventerrein een nieuwe uitstraling kan geven. Daarnaast vormt deze groene ruimte een belangrijke oriëntatie in de routing naar de stad en bedrijventerrein.
5. De heldere en orthogonale wegenstructuur is eenvoudig door te trekken in de uitbreiding van het terrein. Zodoende wordt de uitbreiding van het terrein makkelijk samen met het bestaande terrein tot een eenheid ontwikkeld.



De kwaliteiten van Betterwird



De Dokkumer Ee

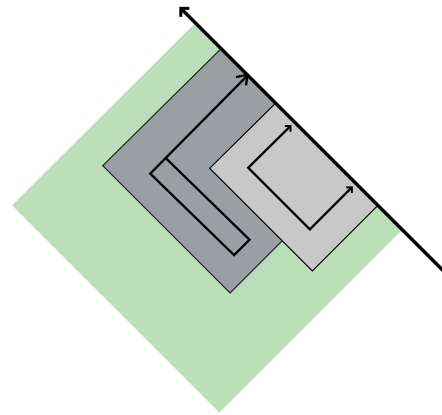


De Holwerderweg

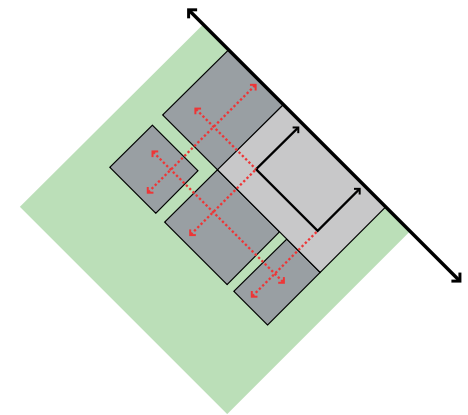


Bestaande infrastructuur doortrekken

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Lob



Doortrekken bestaande wegenstructuur

Uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein

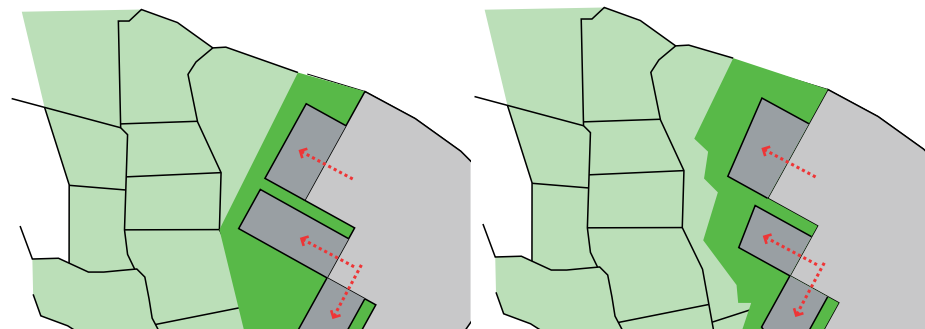
De uitbreiding van het bedrijventerrein kan op een tweetal manieren. Middels een nieuwe lob of door de bestaande organiserende structuren op te nemen in de uitbreiding. Door aan te haken bij de bestaande structuren is eenzijdig een nieuwe uitbreiding te realiseren met een sterke samenhang tussen oud en nieuw. Dit is in tegenstelling tot de vorming van een nieuwe lob, waarbij het nieuwe terrein op zich zelf staat en weinig betekent voor de bestaande terreinen.

Door de bestaande bedrijfsstraten door te trekken in het nieuwe terrein ontstaan logische functionele en ruimtelijke verbindingen:

- Doorgaande bedrijfsstraten zorgen voor overzicht in het terrein.
- De nieuwe bedrijfsbebouwing aan de doorgaande bedrijfsstraten zorgt voor een hoogwaardige uitstraling van de bestaande bedrijfsstraat.
- De nieuwe bedrijfsbebouwing aan de doorgaande bedrijfsstraten kan leiden tot een aanpak van de huidige uitstraling van de bedrijfsgebouwen.



Aan de zuidzijde van Betterwird bepaalt de logica van het bedrijventerrein de rand



Het bedrijventerrein dicteert de overgang

Het landschap dicteert de overgang

De overgang tussen bedrijventerrein en landschap

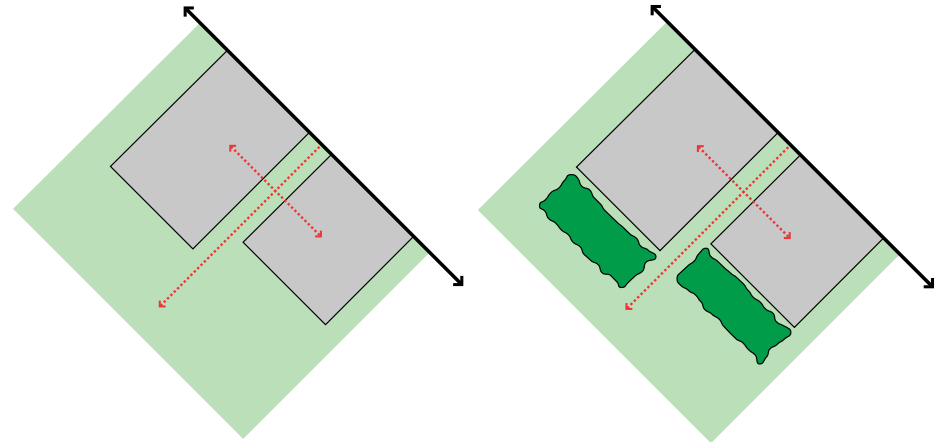
De inrichting en opzet van de overgang tussen bedrijventerrein en het landschap kan op een tweetal manieren. Het is de maat, schaal en richtingen van het landschap dat de rand dicteert of het juist de logica van het bedrijventerrein dat de rand dicteert.

De strenge logica van bedrijfskavels en wegenstructuur kan worden ingezet tot een hardere overgang tussen bedrijventerrein en landschap. Lange rechte bedrijfsstraten beplant met grote bomen en begeleid door bedrijfsgebouwen vormen een heldere rand met het landschap. Deze overgang is voorgesteld voor de west- en zuidzijde van het terrein, vanwege het grootschalige open landschap en het silhouet van Dokkum.



Aan de noordzijde van Betterwird wordt de rand door het landschap bepaald

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Routes en inrichting

De richtingen en vorm van de huidige landbouwkavels vormen de aanleiding tot een meer grillige ruimte ten opzichte van de orthogonale wegestructuur van het bedrijventerrein aan de noordzijde. Deze ruimte met wisselende breedtes wordt met landelijke ingrediënten ingericht. De bestaande watergangen worden opgedikt tot brede natte zones met passende boomsoorten. De overgang tussen bedrijventerrein en landschap wordt zacht en biedt ruimte voor flora en fauna. Deze overgang naar het landschap is voorgesteld voor de noordzijde van het terrein, in combinatie met de vergrote toegankelijkheid van het gebied rond de Oude Paessens.

Een nieuwe entree van het bedrijventerrein

Maak een ruimtelijke identiteit door één grote ruimtelijke ingreep:

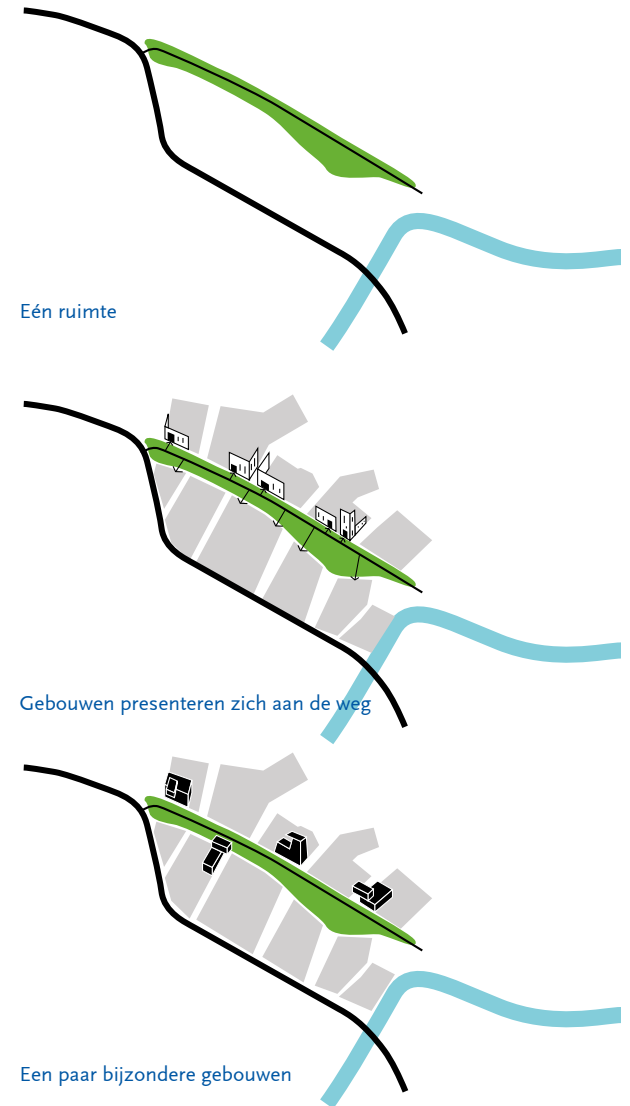
- een bomenweide
- de ruimte wordt begrensd door de aangrenzende bedrijfskavels
- richt de gehele ruimte in als één ruimte

De bedrijfsbebouwing presenteren zich aan de entree. Voorkanten en entrees bevinden zich aan deze ruimte.

Bijzondere bedrijfsgebouwen en programma bevinden zich aan de entree. Van bedrijfsgebouwen aan de entree wordt verwacht dat ze meer aandacht besteden aan de uitstraling en detaillering. Middels hoogteaccenten en modellering van de bedrijfsvolumes kan de bebouwing bijdragen aan een aantrekkelijke entree.



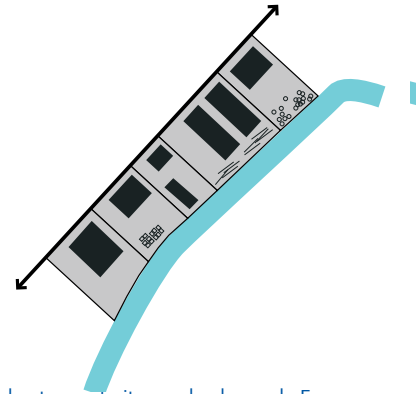
Een nieuwe entree voor Betterwird



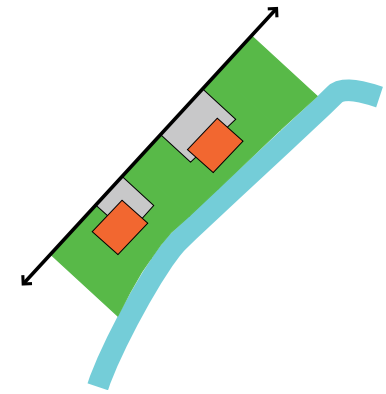


Groene ruimte, nieuwe types en een route langs de Dokkumer Ee

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Achterkanten en buitenopslag langs de Ee.



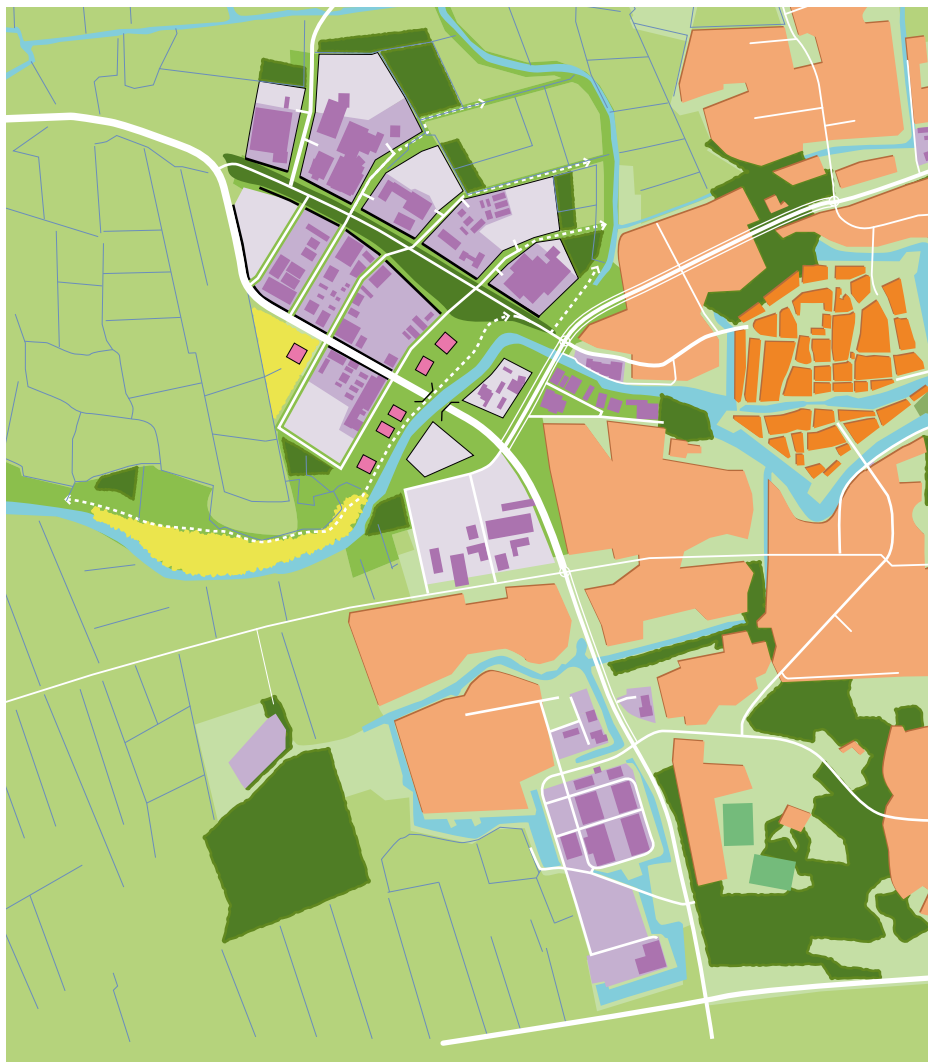
Aantrekkelijke openbare ruimte langs de Ee, bedrijfsgebouwen richten zich op de 'lagere snelheid' in het landschap.

De Dokkumer Ee-oever

De Dokkumer Ee vormt een belangrijke landschappelijke structuur. Door de oriëntatie van de bedrijfsgebouwen op de interne wegenstructuur bevinden zich achterkanten en buitenopslag aan de Ee. Deze situatie leidt tot een weinig aantrekkelijke oever voor de waterrecreatie, fietsers, wandelaars en voor de gebruikers van het bedrijventerrein. Een boterhammetje eten aan de oever is nu onmogelijk. Door de ruimte tussen wegenstructuur en de Ee anders in te richten kan deze zichtbaar worden en onderdeel worden van het bedrijventerrein:

- huidige bedrijfskavels en bedrijfsgebouwen verplaatsen naar elders
- relatief kleine kavels in een ruime groene openbare ruimte aanbieden
- aantrekken bedrijven zonder buitenopslag
- aantrekken bedrijven met een hoogwaardige uitstraling
- recreatieve routes door het groen of langs de oever aanleggen
- zitplaatsen langs de oever aanleggen

De nieuwe groene ruimte biedt niet alleen nieuwe bedrijfskavels in het groen, het is tevens een nieuwe ruimte waaraan de huidige aangrenzende bedrijven zich kunnen presenteren. Mogelijkerwijs leidt dit tot initiatieven om de uitstraling van de bedrijfsgebouwen (architectonische detaillering) aan te pakken. Parkmanagement zou een middel kunnen zijn om tot een gezamenlijk aanpak van bedrijfsgebouwen te komen.



De nieuwe westelijke randweg als aanjager voor de herstructurering van Betterwird

Een nieuwe doorgaande route als motor voor de herstructurering

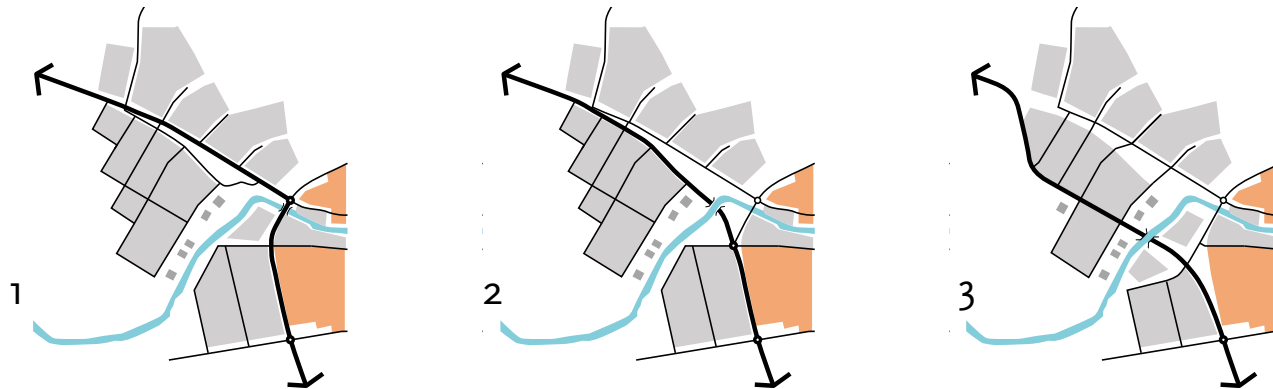
Dokkum kiest voor het aanleggen van een nieuwe westelijke rondweg om de stad. Het tracé van de rondweg is in samenhang met de nieuwe uitbreiding van Betterwird ontworpen. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is die gecombineerde oplossing hoogwaardig, omdat zowel over de ligging van de weg in het landschap, de overgang tussen landschap en bedrijventerrein en de relatie tussen weg en bedrijventerrein is nagedacht en vormgegeven.

Deze studie naar ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen stelt de herstructurering en vernieuwing van bestaande terreinen centraal, vanuit het idee dat het bestaande onbebouwde landschap van waarde is, uit het oogpunt van rust en ruimte. De groei van de stad in het landschap moet daarom kritisch worden bekeken. De werkelijke opgave ligt in het zoeken naar hoogwaardige en vernieuwende oplossingen in de stad zelf.

Vanuit die achtergrond is het de opgave om de herstructurering van Betterwird Zuid (locatie Prins e.o.) juist te combineren met de huidige ontsluitingsstructuur. Hiermee ontstaan kansen om in het stedelijk gebied tot oplossingen te komen voor de doorgaande route vanaf de Lauwersseewei / Centrale As naar Betterwird en Holwerd, door voldoende afstand te nemen ten opzichte van de woonbebouwing van Hoedemakerspolder en de weg goed in te passen in Betterwird Zuid. Dat gebied kan daardoor een totaal andere positie krijgen in Dokkum.

Voor deze westelijke doorgaande route zijn de volgende drie alternatieven bekeken:

1. De huidige N356 wordt zo ingericht dat het straatprofiel de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid aankan.
2. Mocht blijken dat de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid niet te verenigen zijn met de aangrenzende gebieden en de Eebrug dan wordt een nieuw tracé noodzakelijk. De doorgaande route buigt af in westwaartse richting. Middels een aquaduct wordt de routing met de zuidzijde van het entreegebied in Betterwird verbonden.
3. Een aantrekkelijk alternatief voor de bypass is het aanleggen van een routing door het verouderde deel van Betterwird. Door de routing juist door dit gedeelte aan te leggen ontstaan er kansen om de herstructurering een impuls te geven. Een nieuwe doorgaande weg zal meer ruimte innemen dan het huidige straatprofiel van de Oostergoweg. Dit betekent dat men de aangrenzende bedrijfskavels moet aanpakken. Zodoende kan men zowel de inrichting van de openbare ruimte als de bedrijfsbebouwing opnieuw ontwikkelen tot een aantrekkelijk en concurrerend bedrijventerrein met een eigen gezicht.



Drie alternatieven voor de westelijke rondweg

Betterwird Zuid

In deze studie hebben wij de transformatieopgave voor Betterwird Zuid vertaald naar een herstructureringsopgave. Uit de beschrijving van de plannen en visies voor Dokkum blijkt dat er een fors aanbod van transformatielocaties is, mogelijk gecombineerd met een achterblijvende vraag naar woningen in Dokkum. Vanuit het perspectief van het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen en de visie It Nije Bolwurk zien wij in herstructurering een mogelijk alternatief voor transformatie naar wonen. Herstructurering levert minder uitbreiding van bedrijventerreinen in het landschap op en kan evenzeer bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de Ee-oeveren.

Door de leegstand op de Prins-locatie wordt het mogelijk om dit gebied te gaan herstructureren tot een nieuw bedrijventerrein.

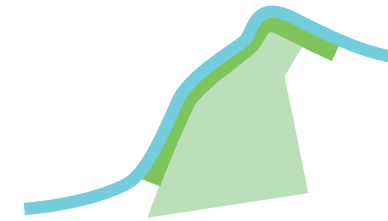
De landschappelijke kwaliteiten van de Dokkumer Ee zullen aan deze zijde kunnen worden ingezet om een groene kop van het terrein aan te leggen. De groene setting vormen een aantrekkelijke ruimte waarin zowel de nieuwe doorgaande route door Betterwird als een tweetal hoogwaardige bedrijfslocaties kunnen worden ingepast. De doorgaande route zal middels een aquaduct onder de Dokkumer Ee worden aangelegd en behoeft de nodige inpassingsruimte. De twee bedrijfslocaties presenteren zich aan de groene parkachtige ruimte. Deze groene ruimte vormt tevens een nieuwe aantrekkelijk openbare ruimte voor de bestaande aangrenzende woongebieden.

176

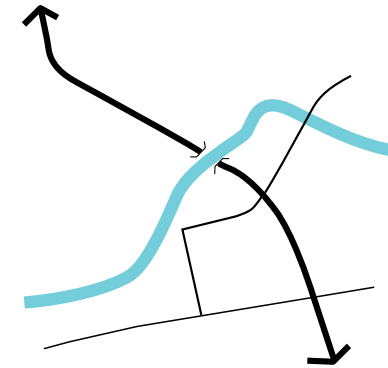


De nieuwe ruimtelijke opzet voor Betterwird Zuid

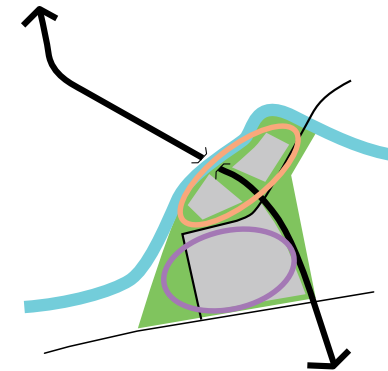
Beide bedrijfslocaties kunnen een ander profiel hebben dan het resterende terrein. Kleine bedrijfjes die gericht zijn op de stedelijke consument en zich daarom willen presenteren aan mogelijke klanten. Op het zuidelijke deel kan zich een bedrijfssegment ontwikkelen dat thuis hoort op een traditioneel bedrijventerrein. De aanpak van dit gedeelte is vooral het maken van een eenvoudige wegenstructuur die verschillende kavelgroottes mogelijk maakt. Door de wegenstructuur te oriënteren op de Dokkumer Ee ontstaat zicht op het landschap.



Groene oevers



Nieuwe doorgaande route



Twee gebieden

**algemeen:
beperkt voorkomende
vormen en materialen**

**stedelijk karakter door
verschijningsvorm en
functies (gemengd wonen,
werken, dienstverlening)**

idioom:
verschillend (traditioneel: vlak
met gaten vs. modern: skelet
van schijven) maar wel
samenhangend door
overeenkomsten (geleding)

grafiek:
verschillend: lijnen vs.
vlakken met gaten

volume:
- kubische volumes
- gedifferentieerd in hoogte
- schaal in overeenstemming
met de maat van de ruimte en
aansluitende bebouwing

orientatie:
front naar stedelijke ruimte

volume:
enkelvoudige of samengestelde
volumes met een rechthoekig
grondvlak

geleding op straatniveau
geleding op gebouwniveau
geleding op gevelniveau

toevoegingen:
elevator en tank zijn
functionele toevoegingen
die expressie verlenen

koppeling:
eenvoudig. Hier hoofdvolume
op plint

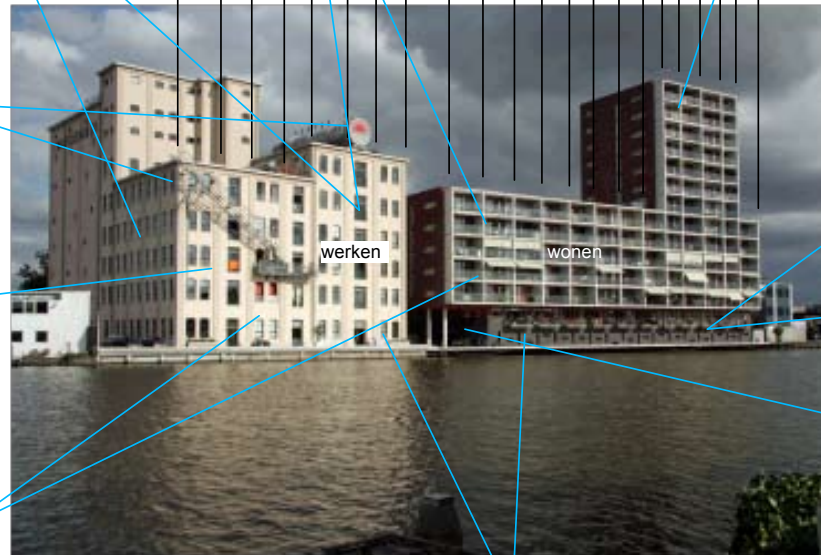
toevoegingen:
gebouwen kennen
nauwelijks toevoegingen
zoals balkons en luifels

plaatsing:
- in de rooilijn
- aaneengesloten
- ondiep voorerf (geen
terreinfuncties)

compositie:
kleine kozijnopeningen vs.
open skelet.
Regelmatige plaatsing

materiaal en kleur:
Hier: verschillend maar
samenhangend (bruin-grijzen)

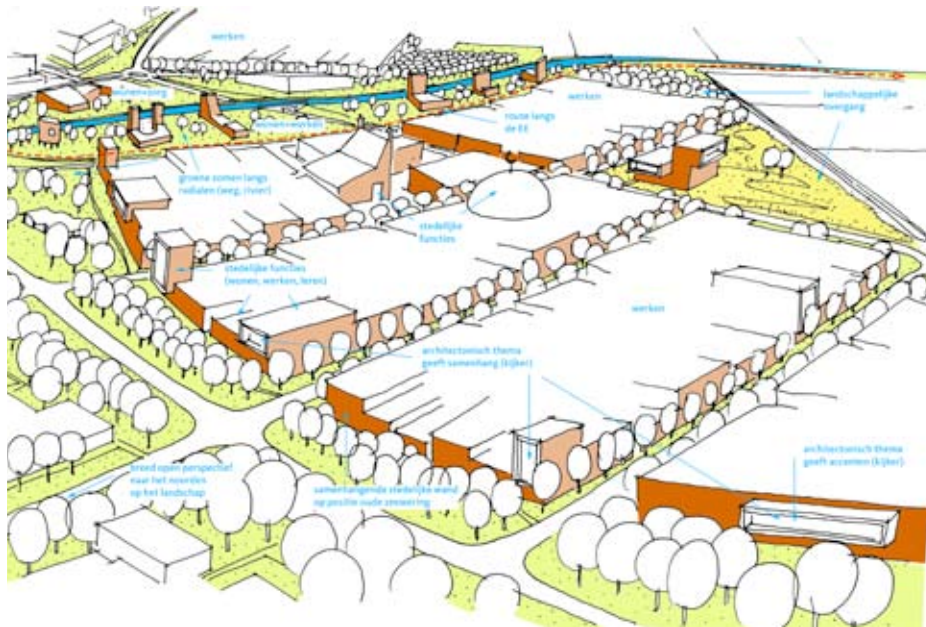
plaatsing:
- toegangen zijn onderdeel
van de gevelwand



Architectuur Betterwird

De stedelijke functie van Betterwird vraagt om een stedelijk gebruik van vorm en materiaal. De bouwstenen hiervoor zijn beschikbaar in Dokkum en omgeving, in de vorm van de architectuur van industriële gebouwen en grote complexen. De architectuur van bedrijfsgebouwen verhoudt zich altijd tot:

- het gebied: hoe staat het gebouw aan de straat, stadsrand, park, etc.?
- het gebouw als geheel: wat vertelt de architectuur over het gehele gebouw en de verschillende volumes?
- de gevel: wat is in de gevel te zien, wat vertelt de gevel?



Entree van Dokkum vanuit Holwerd

Voor het nieuwe beeld van Betterwird dat uit deze studie ontstaat zijn drie verschillende beeldtalen gewenst:

1. de entree: de architectuur van de bedrijfsgebouwen spreekt op het niveau van de stadsentree, gebouwen vertegenwoordigen zowel het bedrijf, als Dokkum. De architectuur mag extravert zijn, de uitstraling en volumewerking kan individueel bepaald worden, steeds is de voorgevel het belangrijkste. Door de ligging van gebouwen en gevels naast elkaar ontstaat hiermee een rijk beeld aan de grotere entree ruimte van Betterwird.
2. de rand naar het landschap: de gebouwen vormen gezamenlijk een wand die de basis is voor het silhouet van Dokkum. De wand bestaat uit gedekte kleuren en materialen.
3. de oever van de Ee: architectuur heeft hier als functie om de diepte en alzijdigheid van gebouwen te tonen. Gebouwen staan als losse volumes in de groene oever, zelfs het terrein van het gebouw kan onderdeel van het gebouw of van de architectuur zijn. De gebouwen langs de straat gedragen zich gezamenlijk als neutrale wand, in volumeopbouw, kleur en materiaal.

Hoge Dijken

Hoge Dijken is een terrein dat eigenlijk klaar is. Het meest westelijke en oudste deel zal in de toekomst veranderen van bedrijventerrein naar een woongebied, op steenworp van de binnenstad.

Het bedrijventerrein huisvest enige regionale bedrijven uit de bouw en installatietechniek en verder veel lokale bedrijven.

De visie van Dokkum als stad met groene verbindingen met het landschap leidt tot vier voorstellen voor de verbetering van het bedrijventerrein.

1. Opening van de oeverstrook van het Dokkumer Grootdiep, middels het weghalen en concentreren van bedrijvigheid in enkele zeer geconcentreerde complexen in de oeverzone, hierdoor blijft de fiets en voetroute zicht houden op het Diep en blijft de entree van de stad verbonden met het kenmerkende profiel van deze waterverbinding.
2. Het weer opengraven van de Strobosser Trekvaart en het aanbrengen van bruggen op de plaatsen waar een oversteek nodig is, inclusief het verder landschappelijk begeleiden van de fietsroute van binnenstad naar het landschap.
3. Het verbinden van de twee wijken aan weerszijden van Hoge Dijken middels een fietsverbinding, waardoor het bedrijventerrein een meer volwaardig onderdeel van het stedelijk weefsel wordt.
4. Inrichten van een centrale route door het bedrijventerrein. Op deze route is afwisselend zeer weinig ruimte en veel ruimte in het profiel. Voor deze route denken wij aan een laan, eventueel gecombineerd met bomen aan een zijde van de straat, of erfscheidingen langs de gehele straat (haag, schanskorven als muurtje).

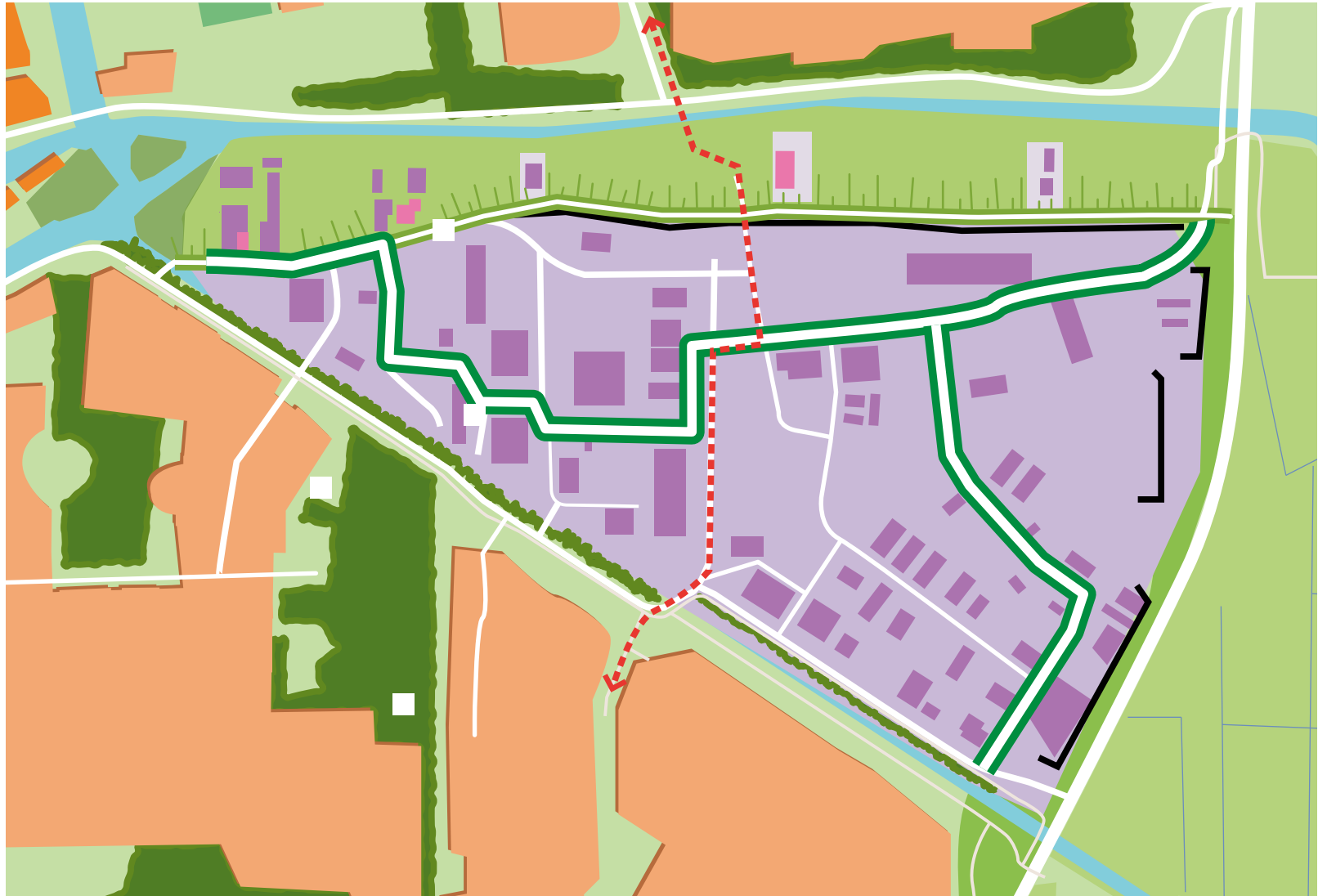
180



Bestaande groene kwaliteiten



Bedrijfsstraat



Hoge Dijken als groene vinger
van Dokkum

Totaalbeeld



182

De bedrijventerreinen zijn onderdeel van de stad Dokkum

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Groene lobben vanuit de stad
naar het landschap

Literatuurlijst



184

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

- 2by4-architecten, Provincie Gelderland, Ondernemers Coöperatie Tiel en Gemeente Tiel (2009), *Wonen op bedrijventerreinen*. Innovatie Programma Stedelijke Vernieuwing van het ministerie van VROM. Internetversie.
- Buck Consultants International (2006), *Leegstand van bedrijfsruimten in Noord-Holland*. Nijmegen.
- Buitelaar, S. (2010), *Nog steeds te veel nieuwe bedrijventerreinen*. In: Binnenlands Bestuur.
- Dohmen, J., H. Kunneman (2005). *Vorbij het dikke-ik: Bouwstenen voor een kritische humanisme*. Humanistics University Press, Amsterdam.
- Gaag, S. van der (2004), *Vademecum bedrijventerreinen*. Uitgeverij 010, Rotterdam.
- Martinus, J.O. (2005). *Een doos als ontwerpogave*, over bedrijfshallen en bedrijventerreinen. Architectuur Lokaal, nr. 50.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2009). *Convenant bedrijventerreinen 2010-2020*. Publicatienummer 9304, Den Haag,
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Economische Zaken, Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen, (2008). *Kansen voor kwaliteit, een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen*. Internetversie, den Haag.
- Pellenbarg, P.H. (2005), *Bedrijfsverplaatsingen*. In: Pellenbarg P., P. van Steen en L. van Wissen, Ruimtelijke aspecten van de bedrijvendynamiek in Nederland. Van Gorcum, Assen, pp. 101-125.
- Oort, F. van, R. Ponds, J. van Vliet, H. van Amsterdam, S. Declerck, J. Knob, P. Pellenbarg en J. Weltevreden (2007), *Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid*. RuimtelijkPlanbureau, NAI Uitgevers, Rotterdam.
- Olden, H. (2010), *Uit voorraad leverbaar, de overgewaardeerde rol van bouwrijpe grond als vestigingsfactor bij de planning van bedrijventerreinen*. Proefschrift Universiteit Utrecht.
- Renes, G., A. Weterings en H. Gordijn (2009), *De toekomst van bedrijventerreinen; van uitbreiden naar herstructureren*. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag.
- VROM-raad (2006), *Werklandschappen; een regionale strategie voor bedrijventerreinen*. Advies 053, OBT bv, Den Haag.
- Warbroek, B. (2010), *Bedrijventerrein op de plaats rust*. Interview met Tineke Huizinga en Maria van der Hoeven. In: Binnenlands Bestuur.
- Warbroek, B. (2010), *Lof voor aanpak van bedrijventerreinen*. In: Binnenlands Bestuur.
- Weterings, A., J. Knob en H. van Amsterdam (2008), *Werkgelegenheidsgroei op bedrijventerreinen*. Achtergrondstudies Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag/Bilthoven.
- Witsen, P.P. (2010), *Bedrijventerreinen, hoe kunnen ze beter*. In: De Blauwe Kamer.

Colofon

Atelier Fryslân

Eewal 66
8911 GT Leeuwarden

t 058 - 2333980
e info@atelierfryslan.nl
w www.atelierfryslan.nl

Abe Veenstra
Mark Berger
Peter de Ruyter

Projectgroep:

Akke Groenewoud (VNO/NCW)
Janko Lolkema (KvK)
Arnoud de Vries (FMF)
Wim Boetze (DLG)
Els van Loon (Landschapsbeheer Friesland)
Jan Piet de Boer (Landschapsbeheer Friesland)
Sandra van Assen (Provincie Fryslân)
Frans Kleijns (Provincie Fryslân)
Mariët Tefi-Dontje (Gemeente Smallingeland)
Henny Bruynzeel (Gemeente Smallingeland)
Jocien van der Hout (Gemeente Dongeradeel)
Marcus Noordmans (Gemeente Lemsterland)
Lourens Bergsma (Gemeente Skasterlân)

186

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Lemsterland

uitvoerend adviesbureau:
V-eld

Duvenvoordestraat 54
2013 AG Haarlem
t 06 - 13086576
e info@v-eld.nl

Berrie van Elderen

in samenwerking met:
Posad

Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
t 070 - 8900673
w www.posad.nl

Boris Hocks, Chandler Hatton en Anna Dijk

Fotografie

uitvoerend adviesbureau:
I See For You

Zonnelaan 31
2012 TB Haarlem
t 06 - 52646701
e info@ic4u.org

Hans Peter Föllmi

Smallingerland

uitvoerend adviesbureau:
DAAD architecten BV

Postbus 5
9410 AA Beilen
t 0593 - 582450
w www.daad.nl

Michel Melenhorst en Erik Roerdink

in samenwerking met:
DeZwarteHond

Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
t 010 - 2409030
w www.dezwartehond.nl

Jeroen de Willigen, Bas van Bolderen
en Miriam Ram

Economisch onderzoek

uitvoerend adviesbureau:
Stec Groep B.V.

Willemsplein 5
6800 AE Arnhem
t 026 - 7514100
e info@stec.nl

Peije Bruil en Laura Engelbertink

uitvoerend adviesbureau:
Enno Zuidema Stedebouw

Frijtumerweg 3
9884 TD Nihove
t 0594 - 507577
w www.ezstedenbouw.nl

Wilco Otte en Enno Zuidema

in samenwerking met:
Veenbos en bosch landschapsarchitecten

Zijpendaalseweg 51
6814 CD Arnhem
t 026 - 3515195
w www.veenbosbosch.nl

Harm Veenbos

TWA-architecten

Bourboomweg 26
9112 HL Burdaard
t 0519 - 241550
w www.TWA-architecten.nl

Doeke van Wieren



