

**MASTERPLAN HERSTRUCTURERING
BEDRIJVENTERREIN KORENDAL**

GEMEENTE MOOK EN MIDDELAAR

Vastgesteld door de raad van Mook en Middelaar op 25 oktober 2012

6 juli 2012
076421721:0.5 - Definitief
B01055.000457.0100



Inhoud

1	Waarom dit Masterplan Korendal?	4
1.1	Doel van het Masterplan	4
1.2	Belangrijke ontwikkelingen in de omgeving	4
1.3	Proces van totstandkoming	5
2	Analyse van de huidige situatie	6
2.1	Analyse ruimte en milieu	6
2.1.1	Algemene kenmerken	6
2.1.2	Funcities	7
2.1.3	Omgevingsaspecten plangebied	8
2.1.4	Openbare ruimte	8
2.1.5	Kavels en panden	9
2.2	Marktanalyse	11
2.2.1	Trends en ontwikkelingen	11
2.2.2	Lokale markt	13
2.3	Beleid	15
2.4	SWOT-analyse	16
2.4.1	Sterke punten	16
2.4.2	Verbeterpunten	17
2.4.3	Bedreigingen	18
2.4.4	Kansen	18
2.4.5	Kaartbeeld SWOT	19
3	Toekomstvisie	21
3.1	Waarom is ambitie belangrijk?	21
3.2	Ambitieniveau's	21
3.3	Voorkeursambitie	22
3.4	Basisprincipes	22
3.5	Basisvariant: toekomstbeeld zonder verbindingsweg A73-Groesbeek	24
3.5.1	Kaartbeeld basisvariant	24
3.5.2	Kansen voor herstructurering	26
3.5.3	Beeldkwaliteit	27
3.5.4	Funcities	28
3.5.5	Infrastructuur en Openbare ruimte	28
3.5.6	Bedrijfskavels	30
3.5.7	Globale exploitatie	31
3.5.8	Maatregelen	32
3.6	Variant 1: toekomstbeeld met verbindingsweg A73-Groesbeek	33
3.6.1	Kaartbeeld variant 1	33
3.6.2	Kansen voor herstructurering	36
3.6.3	Funcities	37
3.6.4	Infrastructuur en openbare ruimte	37
3.6.5	Bedrijfskavels	37

3.6.6	Globale exploitatie	38
3.6.7	Maatregelen	39
3.7	Conclusies	40
4	Uitvoeringsplan	41
4.1	Inleiding	41
4.2	Noordwesthoek	41
4.3	Verbetering Bovensteweg	42
4.4	Ontwikkeling zuidoosthoek	43
4.5	Ontwikkeling Noordhoek	43
Bijlage 1	Onderzoeksgebied	44
Bijlage 2	Actoren, stakeholdersanalyse en werkatelier	46
Bijlage 3	Belemmeringenoverzichtskaart: kabels en leidingen	55
Bijlage 4	Aantrekkelijke doelgroepen voor Korendal	57
Bijlage 5	Beleidsinventarisatie	60
Bijlage 6	Ambitieniveaus voor Korendal	69
Bijlage 7	Projectformats	74

HOOFDSTUK 1

1 Waarom dit Masterplan Korendal?

De gemeente Mook en Middelaar is een groene gemeente, waarin natuur, toerisme en recreatie een belangrijke rol spelen. Binnen de gemeente ligt, tegen de Mookerheide aan, het bedrijventerrein Korendal. De gemeente vindt het van belang dat Korendal in de toekomst beter op de omgeving is aangepast. De gemeente Mook en Middelaar en de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen (LHB) hebben in dit kader samen een Plan van Aanpak opgesteld om tot een Masterplan en Uitvoeringsplan voor Korendal te komen. In dit traject is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, herstructurering en eventueel een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein Korendal. In bijlage 1 is een kaartbeeld opgenomen met de begrenzing van het onderzoeksgebied.

1.1

DOEL VAN HET MASTERPLAN

Het belangrijkste doel van het Masterplan is het formuleren van een ambitie voor de lange termijn voor bedrijventerrein Korendal. Het is richtinggevend voor bestaande en nieuwe bedrijven, de directe (toeristisch/recreatieve) omgeving en politiek. Deze ambitie wordt zowel geformuleerd voor de beeldkwaliteit als voor de organisatie en structuur van het bedrijventerrein. Het Masterplan vertaalt deze ambitie naar twee ruimtelijke en financieel onderbouwde schetsontwerpen: een variant inclusief de beoogde nieuwe verbindingsweg A73-Groesbeek en een variant exclusief de beoogde nieuwe verbindingsweg A73-Groesbeek.

Belangrijke indicatoren voor het Masterplan zijn de (lokale) marktvraag en kansen en initiatieven in het gebied. Het Uitvoeringsplan biedt concrete handvaten voor de uitvoering van de in het Masterplan benoemde deelprojecten die voortkomen uit de ontwerpvarianten. Het Uitvoeringsplan geeft voor beide varianten een uitvoeringsstrategie, een voorstel voor de organisatie en een risicoanalyse voor de uitvoering.

1.2

BELANGRIJKE ONTWIKKELINGEN IN DE OMGEVING

Binnen de gemeente Mook en Middelaar speelt een aantal ontwikkelingen dat ook invloed heeft op het bedrijventerrein Korendal. Zo is er in 2010 een treinstation geopend waarbij, vanwege intensief gebruik, al snel het aantal parkeerplaatsen is uitgebreid. Het station wordt gebruikt door onder meer forenzen en recreanten. Daarnaast is er onderzoek verricht naar de mogelijke aanleg van een verbindingsweg tussen de A73 en Groesbeek. Het voorkeustracé (5a) loopt parallel aan het spoor en zou dus een deel van het ruimtebeslag van Korendal opeisen.

1.3

PROCES VAN TOTSTANDKOMING

Het tot stand komen van dit Masterplan Korendal is in verschillende stappen verlopen. De ondernemers en stakeholders in en rondom het gebied van Korendal zijn door de gemeente geïnformeerd over de start van dit project in een bijeenkomst op 19 mei 2011.

Daarna is gestart in juli 2011 met het uitvoeren van een uitgebreide analyse. Er is gekeken naar de huidige (fysieke) situatie van het bedrijventerrein door middel van een schouw (18 juli 2011) waar vertegenwoordigers van Geba, Staalbouw Mook, gemeente Mook en Middelaar, LHB en ARCADIS bij aanwezig waren. Ook is er een inventarisatie gemaakt van het beleid. Ook is er gekeken naar de (lokale) markt, naar belangrijke actoren en kansen die hier een rol spelen. Tijdens de analysefase (zomer 2011) zijn verschillende gesprekken gevoerd in het kader van deze marktanalyse.

Uiteindelijk is op basis van de hele analyse gekeken naar de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor Korendal: de SWOT-analyse. Deze is samen met de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk) en de LHB uitgevoerd. De uitkomsten van de analyse zijn te vinden in hoofdstuk 2.

Vervolgens zijn op basis van de uitkomsten van de analyse drie mogelijke ambitieniveaus benoemd. Deze ambitieniveaus zijn op 26 september 2011 voorgelegd aan gemeente (ambtelijk en bestuurlijk) en LHB, waarna een voorkeursambitie is uitgesproken. Op 19 oktober 2011 heeft een werkatelier plaatsgevonden met ondernemers en andere actoren. In deze sessie zijn de analyseresultaten gepresenteerd en de voorkeursambitie en uitgangspunten gepresenteerd. Vervolgens is de SWOT aangevuld, zowel wat betreft beeldkwaliteit als de organisatie en structuur van het bedrijventerrein. Ook is er gesproken over concrete deelprojecten die kunnen worden uitgevoerd om de voorkeursambitie van de gemeente in te vullen. Dit heeft geresulteerd in 2 ontwerpvarianten: één in geval van de aanleg van de verbindingsweg A73 -Groesbeek, en één in geval zonder de aanleg van de verbindingsweg. Voorkeursambitie en ontwerpvarianten zijn terug te vinden in hoofdstuk 3.

Tenslotte wordt de voorkeursambitie uitgewerkt in een uitvoeringsplan, waarin een aantal concrete voorstellen wordt gedaan om de realisatie van de voorkeursvariant mogelijk te maken (hoofdstuk 4).

Het eindconcept van dit Masterplan is op 7 mei 2012 tijdens een informatiebijeenkomst voor de ondernemers en andere direct betrokken partijen gepresenteerd en toegelicht.

In bijlage 2 is een lijst van betrokken actoren, de stakeholdersanalyse, een verslag van het werkatelier alsmede van de ondernemersbijeenkomst opgenomen.

HOOFDSTUK

2 Analyse van de huidige situatie

Dit hoofdstuk geeft de analyse weer van de huidige situatie op bedrijventerrein Korendal. Er is zowel gekeken naar ruimtelijke kwaliteiten, de huidige markt en bestaand beleid. Ook is gekeken naar trends en ontwikkelingen in de markt en ruimtelijke ontwikkelingen rondom Korendal. Vervolgens is een SWOT-analyse uitgevoerd, waarbij gekeken is naar kansen om bestaande knelpunten op te lossen en de aanwezige kwaliteiten te verbeteren.

2.1

ANALYSE RUIMTE EN MILIEU

2.1.1

ALGEMENE KENMERKEN

Het bedrijventerrein Korendal ligt aan de rand van Mook ten oosten van Molenhoek. Het ligt ingeklemd tussen de spoorlijn van Nijmegen naar Venlo en natuurgebied de Mookerheide. Aan de noordkant van het bedrijventerrein ligt het nieuwe station Mook-Molenhoek dat door veel recreanten en forenzen gebruikt wordt.

Foto 1

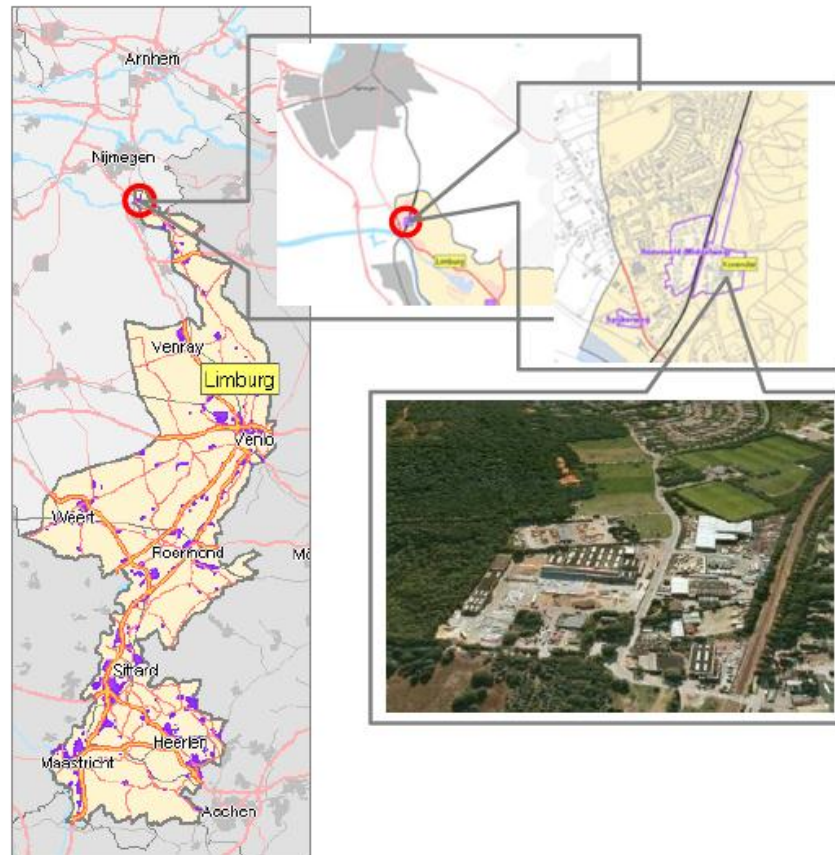
Station Mook-Molenhoek



De Bovensteweg ontsluit Korendal op de N271 en takt aan de andere kant van het spoor aan op de Lindenlaan. Aan de zuidkant liggen de sportvelden van sportpark Maasvallei en enkele weidegronden.

Afbeelding 1

Ligging Korendal



Het bedrijventerrein heeft een omvang van 13,5 hectare bruto, netto is het bedrijventerrein 13 hectare groot. Een gebied van ruim 4 hectare (met uitzondering van één perceel) aan de noordzijde langs het spoor is in verband met de aanwezige bijzondere natuurwaarden niet uitgifbaar, tenzij hiervoor natuurcompensatie plaatsvindt. Het huidige bedrijventerrein is geregeld in drie vigerende bestemmingsplannen. Het maximale bebouwingspercentage is 80%. De maximale bouwhoogte is 6 tot 10 meter (afhankelijk van locatie op het bedrijventerrein).

2.1.2

FUNCTIES

Korendal is bedoeld voor gemengde bedrijvigheid tot milieucategorie 5. Er zijn circa 15 bedrijven gevestigd en een tweetal bedrijfswoningen. De vigerende planologische regelingen bieden de mogelijkheid voor 1 dienstwoning per bedrijf van een maximale omvang van 300 tot 650 m³. Industrie, productie en handel/dienstverlening zijn de belangrijkste sectoren op het bedrijventerrein. Er werken circa 100 tot 150 mensen. De toonaangevende bedrijven op Korendal zijn NedCoat, GEBA, Staalbouw Mook en Vloet. De combinatie van dergelijke zware bedrijvigheid in combinatie met (bedrijfs)woningen temidden van een natuurgebied is opvallend te noemen. De bedrijven hebben een sterke lokale binding doordat veel werknemers woonachtig zijn in Mook en omgeving.

2.1.3 OMGEVINGSASPECTEN PLANGEBIED

Opvallend aan het bedrijventerrein is dat het terrein niet direct zichtbaar is. Wie vanaf de N271 de Bovensteweg op rijdt, krijgt door de meandering van de weg en de ligging van de sportvelden pas laat in de gaten dat hij het bedrijventerrein bereikt. Dit effect wordt versterkt door de glooiing van het terrein; aan de westkant van de Bovensteweg liggen de kavels dieper dan de weg, terwijl aan de oostkant de kavels steeds hoger komen te liggen naar het noorden toe, richting de hoger gelegen Mookerheide. Het terrein vormt een scherp contrast met de Mookerheide: beschermd natuurgebied versus stenig bedrijventerrein met zware bedrijvigheid, waarbij de rommelzones op het bedrijventerrein direct opvallen.

In milieukundig opzicht is de kwaliteit van de bodem van Korendal een aandachtspunt. Zo valt de bodemsituatie van Nedcoat onder de bodemsaneringsregeling van de Provincie Limburg. Over het gehele bedrijventerrein komt bodemverontreiniging in de vorm van zink voor. Deze zinkverontreiniging is sinds de ontwikkeling van het bedrijventerrein door de staalproducerende bedrijven in de loop der jaren ontstaan, en vormt op dit moment geen bedreiging voor mens en dier. Wel zal mogelijk bodemsanering moeten plaatsvinden bij nieuwe ontwikkelingen.

Overige meer milieukundige omgevingsaspecten zijn niet nader onderzocht ten behoeve van dit Masterplan. Bij het voorbereiden en uitvoeren van vervolgprojecten dient dit in beeld te worden gebracht. Het is nu niet bekend of bijvoorbeeld luchtkwaliteit of geluid ter plaatse belemmerend werken ten aanzien van bestaande of nieuwe initiatieven.

In het gebied liggen verschillende kabels en leidingen. Langs het spoor ligt een belangrijke leidingstrook maar ook ten westen van de Bovensteweg. In deze laatste strook ligt o.a. Enexis middenspanningsleidingen, gasleidingen, riool, datatransportleidingen en waterleiding. Belangrijkste aandachtspunten zijn de hogedruk gasleiding van Enexis en de rioolleidingen van de gemeente. Een glasvezelnetwerk ontbreekt op het terrein. Voor een overzicht van deze belemmeringen is een kaart opgenomen in bijlage 3.

2.1.4 OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte van Korendal bestaat voornamelijk uit de Bovensteweg en de bijbehorende inrichting. De weg heeft een eenvoudig en sober ogend profiel. Er is een vrijliggend fietspad aan de Bovensteweg dat halverwege het terrein een oversteek over de weg vereist. Het bochtige profiel in combinatie met de glooiing in het terrein, zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Dit vooral in relatie tot de opritten naar de verschillende bedrijventerreinen. Er zijn diverse ongelukken gerapporteerd.

Er zijn weinig groene elementen in openbare ruimte, waardoor het terrein erg stenig aan doet. De groenstroken die er zijn, zijn wel goed onderhouden.

Foto 2

Profiel Bovensteweg zuid (links) en noord (rechts). Met name de bocht links is door de glooiing onoverzichtelijk.

**2.1.5****KAVELS EN PANDEN**

Het eigendom op Korendal is versnipperd. Op het terrein liggen 10 kavels, met 9 verschillende eigenaren. De gemeente heeft het voormalige NS-terrein (en daarmee het grootste kavel) in bezit. De bedrijfspanden zijn overwegend gebouwd in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. NedCoat heeft een relatief nieuw pand (na 2000 gerealiseerd), terwijl het pand van Geba van voor 1970 is. De panden op Korendal zijn voornamelijk middelgroot (tussen de 2.500 m² en 1 hectare) tot groot en bestaan overwegend uit één bouwlaag. NedCoat heeft veruut het grootste kavel met 3,5 ha.

Foto 3

Matige uitstraling privaat gebied en illegale bedrijfspanden noordhoek.



Hoewel in enkele panden recent is geïnvesteerd door de eigenaren, zijn veel panden (zeer) matig onderhouden, met name in de noordhoek van het bedrijventerrein. Leegstand is beperkt. Er lijkt nog redelijk wat ongebruikte open ruimte op de kavels te zijn, maar dit wordt deels veroorzaakt door de glooiing en het reliëf van het terrein.

Foto 4

Verouderde
bedrijfspanden (deels op
de nominatie voor
sloop/nieuwbouw of
renovatie).



De algemene indruk, vooral aan de westkant van de Bovensteweg, is rommelig. Op de bedrijfspavels zijn weinig groene elementen aanwezig. Doordat er geen gelijke rooilijn is, verspringt de bebouwingsstructuur. Dit levert een rommelig, niet eenduidig beeld op. Dit wordt versterkt door de verschillende soorten hekwerken rondom de bedrijven. Ook de bebouwing op zich is niet eenduidig, zowel qua vorm als qua functie: er zijn zowel bedrijfswoningen aanwezig als grootschalige bedrijfspanden. Daarnaast is er vanaf de Bovensteweg op een aantal plaatsen duidelijk zicht op de achterliggende opslaggebieden.

Foto 5

Open opslag op
bedrijfskavel (links door
ruimtegebrek).



Bij de bedrijven dient op eigen terrein te worden voorzien in de noodzakelijke parkeervoorzieningen. Dit lijkt ook zo te worden ingevuld (geen parkeren in openbare ruimte).

Foto 6

Nette uitstraling /
beeldkwaliteit bedrijfskavel



Foto 7

Matige uitstraling /
beeldkwaliteit bedrijfskavel

**2.2****MARKTANALYSE**

Voor een goed beeld van de marktsituatie in Mook en Middelaar is een blik op trends en ontwikkelingen op de bedrijventerreinenmarkt in de regio noodzakelijk. We geven een beeld van de provinciale raming zoals verwoord in het programma Werklocaties 2020 (Provincie Limburg, december 2008 en geactualiseerd eind 2010) en kijken naar de (kwalitatieve) behoefteraming van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Daarnaast kijken we naar de lokale markt van de gemeente Mook en Middelaar.

2.2.1**TRENDS EN ONTWIKKELINGEN***Programma Werklocaties 2020*

In de regio Kop van Limburg liggen elf werklocaties (bedrijven- en dienstenterreinen), verdeeld over drie gemeenten. Het totale oppervlak van deze werklocaties samen is 210 ha bruto (175 ha netto). In de regio Kop van Limburg is 11% van de bedrijvigheid gevestigd op werklocaties. Deze bedrijven zijn samen goed voor 32% van de totale werkgelegenheid in de regio. Vooral binnen de sectoren industrie en vervoer en transport is een relatief groot aantal bedrijven (36% en 31%) gevestigd op werklocaties.

Uitgifte in de regio naar gemeente; 2001-2010 (in ha)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal	Gemiddeld
Bergen (L)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,40	0,04
Gennep	2,29	0,36	0,00	2,42	0,00	1,20	0,70	0,70	0,00	0,00	7,66	0,77
Mook en Middelaar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Kop van Limburg	2,29	0,36	0,00	2,42	0,00	1,20	1,10	0,70	0,00	0,00	8,06	0,81

Werklocaties met restcapaciteiten in de regio (beschikbare voorraad) naar segment (per 31-12-2010)

	Restcapaciteit (in ha)
bedrijventerrein landelijk gebied	
De Brem	21,72
De Groote Heeze	0,40
Korendal	4,31
Totaal	26,43
Totaal regio Kop van Limburg	26,43

De provinciale behoefteaming voor de Kop van Limburg (Programma Werklocaties 2020, provincie Limburg 2008) bedraagt tot en met 2015 afgerond 7 ha netto. Voor de periode tot en met 2020 komen daar nog eens 6 ha netto bij. Dat betekent dat er in de Kop van Limburg een totale behoefte is van netto 13 ha tot en met 2020. De gemeente Gennepe is momenteel bezig met de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Brem.

Een plan van 32 ha bruto, dat na bij inrichting met infrastructuur, groen- en overige voorzieningen 24 ha netto zal opleveren. De planningsopgave van de Kop van Limburg van 13 ha is daarmee reeds meer dan ingevuld¹.

Voor de invulling van de bedrijventerreinen in de regio zoekt de Kop van Limburg ook provinciegrensoverschrijdend afstemming met de Brabantse gemeenten Cuijk en Boxmeer en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Behoeftering Stadsregio Arnhem Nijmegen (A73-zone)

In de Stadsregio Arnhem Nijmegen is sprake van drie subregio's: de A12 zone; A15 zone en A73 zone. Afstemming van vraag en aanbod, de herstructurering en de handreiking SER-ladder wordt per subregio weergegeven. Mook en Middelaar is onderdeel van de A73 zone. Hieronder geven we een korte samenvatting van de bedrijventerreinenmarkt en planningsopgave in deze subregio.

De totale vraag voor de periode 2010 – 2025 bedraagt 330 hectare netto. Het rijk en de Provincie Gelderland hanteren voor het bepalen van de basis vraag naar bedrijventerreinen tot 2020-2040 het Europees Transatlantic Market - scenario (TM). In het TM scenario is de economische groei tamelijk hoog maar de bevolkingsgroei stagneert en de werkgelegenheidsgroei is marginaal. Op korte- en middellange termijn kan nog worden uitgegaan van enige bevolkings- en werkgelegenheidsgroei, rond 2020 buigt de lijn om. Uitgaande van het TM is de vraag voor de Stadsregio in de periode 2010 – 2025 236 hectare. Voor het bepalen van de totale vraag wordt het TM cijfer verhoogd met de vervangingsvraag² en met de beleidsopgaven.

De vraag in de A73-zone vanuit bovenstaand TM scenario, de vervangingsvraag en de beleidsopgaven bedraagt voor de periode 2010 - 2025 117 hectare. Indien het geaccordeerde geplande aanbod in de A73-zone tot en met 2025 wordt vergeleken met de gehanteerde vraag dan zou in de A73-zone sprake kunnen zijn van een tekort van 59 hectare.

¹ Op termijn is een gedeeltelijke onttrekking van uitgeefbare gronden op bedrijventerrein Korendal (4,5 hectare) mogelijk. Dit in verband met de (mogelijke) aanleg van een verbindingsweg tussen Groesbeek en de A73 en de natuurwaarden in dit gebied.

² De vervangingsvraag betreft:

- De vraag naar nieuw terrein voor bedrijven waarvan de terreinen worden getransformeerd naar niet bedrijfsmatige bestemmingen zoals woningbouw;
- De vraag naar nieuw terrein omdat het bestaande aanbod economisch verouderd is.

Dit betreft met name de vraag naar nieuwe ruimte van bedrijven die vertrekken vanwege sterke veroudering van de bestaande bedrijventerreinen waar ze op gevestigd zijn of doordat bedrijven geen ruimte hebben om op het bestaande bedrijventerrein uit te breiden.

2.2.2

LOKALE MARKT




Marksituatie gemeente Mook en Middelaar

De gemeente Mook en Middelaar heeft in totaal circa 25 hectare bruto bedrijventerrein. Daarvan is op dit moment (1-1-2011) nog 4 hectare niet-terstond uitgifbaar. Of dit aanbod daadwerkelijk wordt ingevuld is zeer de vraag.

Daarnaast zijn op bedrijventerreinen in de gemeente nog kavels en panden beschikbaar die in eigendom zijn van private partijen (restruimte en leegstand).

Tabel 1

Kenmerken
bedrijventerreinen Mook
en Middelaar

Naam bedrijventerrein	bruto	netto	uitgifbaar	type bedrijventerrein	impressie
Korendal	13,50	13,05	4,31	Gemengd (max. categorie 5), regulier bedrijventerrein	
Spijkerweg	1,48	1,26	0	Gemengd (max. categorie 3), regulier bedrijventerrein	
Hoeveveld	10,36	8,86	0	Gemengd (max. categorie 3), lokale en regionale bedrijvigheid, woon werk	

Ondanks dat er in Mook en Middelaar geen bedrijventerrein is uitgegeven de afgelopen 10 jaar, wil dit niet zeggen dat er geen lokale vraag bestaat in de gemeente. Het ontbreken van uitgifte van nieuw terrein is het gevolg van het ontbreken van aanbod in dit segment. De gemeente Mook en Middelaar heeft gewoonweg geen grond in eigendom op bedrijventerreinen welke beschikbaar is voor uitgifte. Bedrijven zijn hierdoor aangewezen op de huurders- of tweedehandsmarkt. In deze geeft de gemeente aan geen zicht te hebben op recente transacties in bedrijfsonroerendgoed (BOG). Uit landelijke transactiedatabases blijkt dat er wel transacties zijn geweest in de gemeente. Het betrof een uitbreiding aan de Rijksweg en de vestiging van een dienstverlener op Hoeveveld. Ook dit geeft een beperkt beeld van de werkelijke situatie. Vanuit diverse invalshoeken benaderen we daarom de lokale markt vraag in Mook en Middelaar.

Bedrijfsmakelaars

Het beeld dat regionaal opererende bedrijfsmakelaars schetsen van de markt voor bedrijfsonroerendgoed is dat dit voornamelijk kleinschalig en lokaal georiënteerd is. Er zijn beperkt transacties in de markt de afgelopen jaren. Dit geldt overigens ook voor andere bedrijfslocaties in de regio.

Die transacties die wel hebben plaatsgevonden betreffen kleine dienstverlenende bedrijven, handelsbedrijven, kleine productiebedrijven en reparatiebedrijven. Het gaat om een divers beeld. Ook via het lokale vastgoedcircuit is volgens de bedrijfsmakelaars nog wel een aantal transacties geweest.

Ontwikkeling aantal bedrijfsvestigingen

Het aantal vestigingen in Mook en Middelaar is de afgelopen 5 jaar gegroeid met circa 19%.

De grootste groei zit in de zakelijke dienstverlening, bouw, verhuur en ICT-sector.

Tabel 2

Ontwikkeling
bedrijfsvestigingen Mook
en Middelaar (bron: CBS,
2011)

	2006	2007	2008	2009	2010	% verandering
A Landbouw, bosbouw en visserij	25	25	25	25	25	0%
B Delfstoffenwinning	0	0	0	0	0	0%
C Industrie	30	30	30	30	30	0%
D Energievoorziening	0	0	0	0	0	0%
E Waterbedrijven en afvalbeheer	0	0	0	0	0	0%
F Bouwnijverheid	30	30	40	45	45	50%
G Handel	60	70	70	70	75	25%
H Vervoer en opslag	5	5	5	5	5	0%
I Horeca	30	30	25	30	30	0%
J Informatie en communicatie	10	10	10	15	15	50%
K Financiële dienstverlening	15	20	20	20	20	33%
L Verhuur en handel van onroerend goed	10	10	10	15	15	50%
M Specialistische zakelijke diensten	75	75	85	90	90	20%
N Verhuur en overige zakelijke diensten	10	10	10	15	20	100%
O Openbaar bestuur en overheidsdiensten	0	0	0	0	0	0%
P Onderwijs	15	15	15	15	15	0%
Q Gezondheids- en welzijnszorg	25	25	25	25	30	20%
R Cultuur, sport en recreatie	10	10	10	10	5	-50%
S Overige dienstverlening	20	25	25	25	25	25%
Alle economische activiteiten	375	390	410	440	445	19%

Opvallend is dat het aantal arbeidsplaatsen in dezelfde periode ongeveer gelijk is gebleven. Dit betekent dat er in de afgelopen periode veel nieuwe bedrijfsvestigingen bijgekomen zijn, hetgeen duidt op een toename in het aantal ZZP'ers en mensen die een eigen bedrijf zijn begonnen. Per jaar zijn er circa 30 tot 50 startende bedrijven in de gemeente. Een deel hiervan beëindigd na verloop van tijd ook weer de activiteiten. Het merendeel van de startende bedrijven heeft de bedrijfsvoering aan huis (circa 75%). Echter: er is ook de kans dat een deel na verloop van tijd zal doorgroeien en behoefte krijgt aan bedrijfsruimte voor opslag, productie, kantoor, showroom, etc. Omdat het aantal starters de afgelopen jaren sterk is gestegen, wordt in Mook en Middelaar een stijgende behoefte aan vraag naar bedrijfs-onroerend goed in het kleinschalige segment verwacht.

Informatie uit gesprekken met ondernemers

Deze trendmatige ontwikkeling wordt grotendeels bevestigd door de diverse ondernemers die in het traject van dit Masterplan geraadpleegd zijn (zie bijlage 2). Zij zitten dicht op het vuur en weten vaak vanuit hun netwerk over bedrijven die mogelijk ruimte zoeken. De nieuwe ruimtebehoefte gaat met name om kleine kantoorachtige bedrijven en productieruimte voor kleine tot middelgrote bedrijvigheid.

REGIONAAL BELEID WERKLOCATIES

De gemeente Mook en Middelaar stemt haar beleid op gebied van werklocaties af binnen de Kop van Limburg, maar ook in Stadsregioverband en in het Land van Cuijk. Binnen deze samenwerkingsverbanden is Mook en Middelaar een kleine gemeente. Omdat het in Mook en Middelaar nu ontbreekt aan grote bedrijfslocaties is het aangewezen op lokale vraag. Dit betekent onder andere dat regionale bedrijvigheid niet in Mook en Middelaar opgevangen mag/kan worden. In Gelderland geldt een maximum van 5.000 m² kavel als grens tussen lokaal en regionaal. De gemeenten in de Kop van Limburg werken daarnaast samen met de gemeenten in het Land van Cuijk bij de afstemming van het bedrijventerreinenbeleid. Dit om te voorkomen dat er concurrentie ontstaat bij de ontwikkeling van een drietal regionale bedrijventerreinen. Het toepassen van de SER-ladder is hierin expliciet vastgelegd. Op dit moment werkt de gemeente Mook en Middelaar aan een protocol voor het toepassen van de SER-ladder in de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Conclusie lokale marktsituatie en marktvraag Mook en Middelaar

De toekomstige vraag in Mook en Middelaar komt van reguliere bedrijfsruimtegebruikers uit verschillende sectoren, zoals productie, handel, reparatie en kleinschalige logistiek. Incidenteel zal ook een kleine kantoorgebruiker zich melden voor vestiging. Met betrekking tot huisvesting zijn de volgende gebouwen/panden het meest kansrijk:

- Kleinschalige bedrijfsruimte: tot 250 m² bvo en tussen 250 - 500 m² bvo pand (kavel tussen 500 en 1.000 m², eventueel geschakeld gebouwd met maximaal 20% kantoorruimte).
- Verzamelgebouwen: geschakelde bedrijfsunits vanaf 25 m² tot 250 m² bvo.

In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van mogelijke aantrekkelijke doelgroepen voor Korendal op basis van deze marktinformatie en -analyse.

2.3**BELEID**

In de analyse van de huidige situatie zijn we uitgegaan van het vigerende relevante beleid. De belangrijkste beleidstukken zijn:

Rijksbeleid:

- Nota Ruimte, Commissie Noordanus en Jorritsma.
- Convenant bedrijventerreinen 2010-2020.

Provinciaal beleid:

- POL 2006.
- Programma Werklocaties Limburg 2020.
- Actualisatie Programma Werklocaties Limburg Regio Kop van Limburg, 31-12-2010.

Regionaal beleid:

- Regionaal Programma Bedrijventerreinen Stadsregio Arnhem Nijmegen (december 2011).
- Regionaal Uitgifteprotocol Land van Cuijk.
- Landschapsontwikkelingsplan gemeente Mook en Middelaar en gemeente Genneep.

Gemeentelijk beleid:

- Bestemmingsplan partiële herziening omgeving Molenhoek 1988.
- Bestemmingsplan Maasveld 1990.
- Bestemmingsplan 'Molenhoek' 1999.

In bijlage 5 worden de belangrijkste onderdelen uit het beleid verder toegelicht.

2.4 **SWOT-ANALYSE**

Op basis van de beschrijving van de huidige situatie is een SWOT-analyse uitgevoerd. In deze analyse zijn de sterke punten en de verbeterpunten vanuit het bedrijventerrein zelf beschreven. Vervolgens is gekeken naar bedreigingen en kansen vanuit de omgeving van het bedrijventerrein. De SWOT is in eerste instantie uitgevoerd door ARCADIS en aangevuld met de bevindingen van de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk), alsmede de bevindingen uit het werkatelier op 19 oktober 2011. Dit is samengevat in de ruimtelijke kwaliteiten- en knelpuntenkaart (afbeelding 2).

2.4.1 **STERKE PUNTEN**

Korendal heeft een aantal kenmerken dat als sterk punt is aan te duiden. De belangrijkste worden hier toegelicht.

Station Mook-Mookerheide

Het belangrijkste sterke punt van Korendal is niet zozeer te wijten aan het bedrijventerrein zelf, maar aan de aantrekkelijke omgeving waarin het ligt. Enerzijds betreft dat het natuurgebied Mookerheide. Dat maakt het terrein aantrekkelijk voor nieuw te vestigen minder zware bedrijvigheid of andere functies (bijvoorbeeld recreatie of educatie), die beter aansluiten bij de groene omgeving. Anderzijds bestaat de aantrekkelijke context uit de ligging van het station Mook-Molenhoek aan de noordkant. Het station draagt bij aan de bereikbaarheid van Korendal voor werknemers uit de regio. Daarnaast trekt het station recreanten aan die o.a. op de Mookerheide willen fietsen of wandelen.

Lokale bereikbaarheid

Naast de aantrekkelijke context is de lokale bereikbaarheid van het terrein goed; het is per trein goed bereikbaar, maar ook per fiets, dankzij het fietspad aan de Bovensteweg. Dat is aantrekkelijk voor de werknemers op het terrein. Ook per auto is Korendal eenvoudig te bereiken; vanaf de A73 is de automobilist snel via de N271 op het terrein.

Ruimte voor uitbreiding of verplaatsing

Een derde kwaliteit is dat er nog mogelijkheden zijn nieuwe grond uit te geven. Dat betekent dat er voor de huidige ondernemers ruimte is om met de gemeente tot overeenstemming te komen over eventuele toekomstplannen. Ook heeft de gemeente hiermee ruimte om in te spelen op de lokale vraag naar bedrijfsruimte voor kleine (startende) ondernemers.

In geval van de aanleg van de verbindingsweg A73-Groesbeek kan deze ruimte worden gebruikt om verplaatsing van bedrijven of uitbreiding mogelijk te maken.

Grote lokale binding en investeringsbereidheid

Met name Geba en Nedcoat behoren tot de grotere ondernemingen op het bedrijventerrein. Ze hebben een sterke lokale binding met de gemeente. Veel medewerkers van deze bedrijven wonen in deze gemeente. Ook zit er bij een aantal ondernemers investeringsvermogen en worden concrete plannen ontwikkeld. Hiermee worden de kansen voor waardeontwikkeling van Korendal vergroot.

2.4.2

VERBETERPUNTEN

De belangrijkste ruimtelijke verbeterpunten betreffen de verkeersveiligheid en de beeldkwaliteit.

Verkeersveiligheid

De Bovensteweg maakt ter hoogte van de kavels van Vloet BV en Geba een bocht, die mede door het aanwezige reliëf een onoverzichtelijke situatie veroorzaakt. Dit geldt vooral in relatie tot de opritten van beide terreinen. Daarnaast is de Bovensteweg voor fietsers niet optimaal ingericht. De 'officiële' fietsroute waarbij de fietsers langs de sportvelden worden geleid, wordt vaak niet gebruikt. Fietsers fietsen dan over de Bovensteweg waar op het eerste deel geen fietspad ligt. Halverwege de Bovensteweg moeten fietsers oversteken omdat het fietspad daar aan de andere kant van de weg verder gaat. Dit levert ook onveilige situaties op.

Het 'rechttrekken' van de Bovensteweg op dit punt zou een stukje ruimte aan de westzijde van Vloet kunnen opleveren waar verschillende mogelijkheden voor zijn. Deze ruimte kan bijvoorbeeld door de fa. Vloet worden gebruikt als parkeerruimte of worden ingericht als afschermend groen.

Beeldkwaliteit

Met betrekking tot beeldkwaliteit spelen verschillende knelpunten een rol. Ten eerste hebben verschillende panden en kavels een rommelige aanblik, met name door zichtbare opslag en achterstallig onderhoud. Ook de verspringende rooilijnen dragen bij aan een rommelig beeld. Dit wordt versterkt doordat de begrenzingen van de kavels niet eenduidig zijn en niet erg groen. Een in het oog springend element is ook de betonnen wand bij Nedcoat. Omdat de openbare ruimte ook weinig ruimte voor groen overlaat, doet het bedrijventerrein stenig aan. Dit contrasteert met de groene omgeving van de Mookerheide.

Clandestiene activiteiten

Een ander verbeterpunt vormen de clandestiene activiteiten die plaatsvinden op een aantal kavels aan de noordkant van Korendal. Dergelijke activiteiten worden aangetrokken door verrommeling op en verloedering van het vastgoed. Dit doet afbreuk aan het imago van het terrein en kan zelfs tot waardevermindering van het vastgoed leiden. Recentelijk heeft de gemeente handhavingsacties uitgevoerd om deze activiteiten tegen te gaan, maar een structurele oplossing hiervoor is nog niet gevonden.

Bedrijventerrein of sportveld?

De afronding c.q. begrenzing aan de zuidkant van Korendal wordt gevormd door het bedrijf Vloet. Dit bedrijf ligt direct aan tegen de sportvelden van Maasveld. Sterker nog: het lijkt erop dat als het ware een stuk bedrijfskavel uitgenomen wordt t.b.v. het sportveld. Dit is een merkwaardige situatie, maar vooral vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering en –continuïteit onwenselijk.

Ten slotte liggen er enkele woningen in het gebied. Gezien de huidige soort bedrijvigheid op Korendal is het wenselijk de woon- en werkfunctie te ontvlechten.

2.4.3

BEDREIGINGEN

Economische stagnatie

Kijkend naar de toekomst is er een aantal bedreigingen gesignaleerd voor Korendal. De belangrijkste daarvan is de huidige stagnatie in de economie. Er zijn bij de overheid minder middelen beschikbaar om te investeren in kwaliteit. Er wordt dus een groter beroep gedaan op de betrokkenheid van de ondernemers op het bedrijventerrein. Echter, door de economische stagnatie zijn ook hier de middelen beperkter. Dat betekent dat de samenwerking tussen gemeente en ondernemers belangrijker wordt, evenals samenwerking met mogelijke andere partijen. Hoewel dit in eerste instantie een bedreiging lijkt, biedt dit wel kansen voor innovatieve ideeën.

Milieu- en natuurwetgeving

Een andere mogelijke bedreiging voor ontwikkelingen in de toekomst is de milieu- en natuurwetgeving. Dit in relatie tot de bodemverontreiniging, waardoor er kans is op hoge saneringskosten bij nieuwe ontwikkelingen. Met betrekking tot natuurwetgeving is de relatie en invloed op de Mookerheide belangrijk. Ook hier moeten mogelijk extra ontheffingen worden aangevraagd en dus extra procedures worden doorlopen.

Wonen en werken

Ook zijn er enkele bedrijfswoningen gevestigd op Korendal. Op bedrijventerrein Hoeveveld heeft de mogelijkheid om een bedrijfswoning te bouwen op de kavel geleid tot een scheefgegroeide situatie, waarbij de nadruk meer op wonen dan op bedrijvigheid is komen te liggen. Dit is een scenario dat in de toekomst op Korendal in elk geval voorkomen moet worden. Daarnaast kan de combinatie wonen met de huidige (zware) soort bedrijvigheid belemmerend werken bijvoorbeeld in geval van uitbreiding van de bedrijvigheid.

Verbindingsweg

De realisatie van de verbindingsweg A73-Groesbeek levert ook een bedreiging op in die zin dat de beoogde tracévariant 5a over het noordwestelijk gedeelte van Korendal zal lopen waardoor er bedrijfsruimte zal moeten 'opgeofferd' ten behoeve van de weg. Het is dus zaak om die bedreiging om te zetten in een kans te meer daar deze nieuwe verbindingsweg ook voordelen kent (zie paragraaf 2.4.4.). Daarin zal dus een integrale afweging moeten worden gemaakt.

2.4.4

KANSEN

Nu de belangrijkste kwaliteiten en knelpunten in beeld zijn gebracht is het ook mogelijk om de kansen voor ontwikkeling en kwaliteitsverbetering in de toekomst te benoemen. De belangrijkste kansen voor kwaliteitsverbetering liggen in een betere ontsluiting door middel van de verbindingsweg A73-Groesbeek in de zogenaamde '5a-variant' en het beter gebruik maken van de belangrijkste kwaliteiten van Korendal: de ligging tegen de Mookerheide aan en de ligging van het station daarbij.

Betere aansluiting bij groene context door nieuwe functies

Er ligt een kans voor Korendal om in de toekomst beter aan te sluiten bij de groene context en de daarbij passende functies. Een groot deel van de huidige, grotere ondernemers heeft aangegeven de intentie te hebben om op Korendal te blijven. Daar deze bedrijven ook voor een belangrijk aandeel in de lokale werkgelegenheid voorzien, is het wenselijk om deze bedrijvigheid te blijven faciliteren binnen de mogelijke kaders van het bedrijventerrein. Echter voor de nog te ontwikkelen gedeeltes is er de kans om op het omliggend gebied (groen en natuur) aan te sluiten door hier functies te realiseren die méér aansluiten bij die groene omgeving. Dit kan in eerste instantie bijvoorbeeld een bedrijfsverzamelgebouw voor lokale (startende) ondernemers zijn. Dit kan prima aansluiten bij de grotere trend van doorgroeiende ZZP'ers die behoefte aan (meer kleinschalige) bedrijfsruimte gaan krijgen. Die bedrijfsruimte kan in een werklandschap komen te liggen, waardoor de overgang van wonen naar werken en van groen naar werken wordt versterkt.

Aan de noordkant van Korendal, aan de zijde van het spoor, kan gedacht worden aan het realiseren van functies die aansluiten bij het station, zoals een kiosk, fietsverhuurbedrijf of een natuurspeelpark. Hierbij kan aandacht worden besteed aan een duurzame ontwikkeling van de terreinen.

Verbeteren infrastructuur

Een bredere functieontwikkeling nabij het station, bijvoorbeeld in de vorm van een transferium, betekent ook dat de infrastructuur op het bedrijventerrein kan worden verbeterd t.b.v. de (nieuwe) bezoekers van het bedrijventerrein. De verbetering van de infrastructuur is een kans om de beeldkwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, bijvoorbeeld door meer groen in het straatbeeld aan te brengen. Ook de verkeersveiligheid kan hiermee worden verbeterd, door herinrichting van het huidige fietspad en door de opritten naar de aanliggende bedrijven eventueel te herinrichten. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg A73-Groesbeek zou een afname betekenen van het doorgaande vrachtverkeer via de Bovensteweg, zodat hier louter nog bestemmingsverkeer (personenauto's en langzaam verkeer) over hoeft te gaan. De verbetering van de verkeersinfrastructuur en inritten van bedrijfspcelen dient dan de verbetering van de ontsluitingsweg en niet meer van een doorgaande weg.

Waardeontwikkeling door participatie ondernemers

Een andere kans is om de investeringsbereidheid van enkele ondernemers op het terrein nader te onderzoeken. Er kan gekeken worden of de gemeente kan faciliteren in uitbreiding of verplaatsing binnen het bedrijventerrein, terwijl de betreffende ondernemers een investering doen in de verbetering van het vastgoed en de beeldkwaliteit van de kavels en panden. Te denken valt aan eenduidige terreinafscherming en het beter inpassen van de opslag op het terrein.

2.4.5

KAARTBEELD SWOT

In onderstaand overzichtskaart staan de sterke punten, verbeterpunten, kansen en bedreigingen weergegeven:

Afbeelding 2

Kansen en knelpunten
voor Korendal



HOOFDSTUK 3 Toekomstvisie

Het Masterplan dient als basis voor de op te stellen structuurvisie en het daarop volgende bestemmingsplan dat voor dit gebied wordt opgesteld. Het heeft als doel richtinggevend te zijn voor bestaande en nieuwe bedrijven, de directe (toeristisch/recreatieve) omgeving en de politiek. Dit begint met het vastleggen van gezamenlijk gedragen strategische doelen: de ambitie.

3.1

WAAROM IS AMBITIE BELANGRIJK?

Om te komen tot een goede uitvoering dient de ambitie voor de toekomstige ontwikkeling van Korendal gezamenlijk door publieke en private partijen gedragen te worden. Aandacht voor het standpunt van de (toekomstige) gebruikers van het gebied is dus van groot belang. Gestreefd is naar een zo goed mogelijk rendement voor investeringen door in te spelen op kansen vanuit de markt (op basis van timing, economie en slimme financiële constructies).

Het al dan niet aanleggen van de nieuwe verbindingsweg A73-Groesbeek moet niet per definitie bepalend zijn voor de ambitie voor de herstructurering van het bedrijventerrein. Er is gezocht naar een passende ambitie voor Korendal, waaraan onafhankelijk van de aanleg van de nieuwe weg invulling gegeven kan worden. Wat is het streefbeeld voor Korendal in 2025? Welke functies moeten er zijn, wat is de gewenste beeldkwaliteit, welk soort bedrijven zijn er gevestigd? Van belang is dat deze ambitie door de publieke partijen (gemeente Mook en Middelaar en LHB) én door private partijen wordt gedragen. Immers, als er overeenstemming is over de ambitie, kan deze vervolgens worden vertaald in maatregelen.

3.2

AMBITIENIVEAU'S

Er zijn drie ambitieniveaus te onderscheiden, welke in bijlage 6 nader worden uitgewerkt, te weten:

- Ambitieniveau 1: revitalisering.
- Ambitieniveau 2: herstructurering.
- Ambitieniveau 3: transformatie.

De ambitieniveaus zijn voor bedrijventerrein Korendal opgesteld en voorgelegd aan de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk), de LHB en de betrokken stakeholders (ondernemers). Basisvoorwaarde voor het ambitieniveau is dat dit los moet staan van de mogelijke realisatie van de verbindingsweg A73-Groesbeek.

In overleg met de stuurgroep Masterplan Korendal (wethouders, LHB, projectgroep) is de voorkeursambitie vastgesteld: *herstructurering*.

3.3

VOORKEURSAMBITIE

De voorkeursambitie is herstructurering van Korendal en daarmee voorsorteren op een uiteindelijke transformatie op de lange termijn. Op de middellange termijn wordt daarmee het maximale uit het huidige bedrijventerrein gehaald.

Herstructurering betekent in dit geval dat de huidige staal gerelateerde bedrijvigheid behouden blijft. Wel wordt ingezet op verbetering van de infrastructuur en de uitstraling en uniformiteit van de kavels. Ook wordt door herstructurering van kavels gezocht naar extra uitbreidingsruimte voor de huidige ondernemers en nieuwe –meer duurzame- bedrijvigheid.

3.4

BASISPRINCIPES

De uit te werken voorkeursambitie van herstructurering op korte termijn om op lange termijn tot transformatie door te kunnen groeien, dient te voldoen aan een aantal basisprincipes, te weten:

- Behoud van werkgelegenheid door aan te sluiten c.q. voorsorteren op marktontwikkeling van kleinschaliger lokale behoefte aan bedrijfskavels.
- Nieuwe bedrijfsontwikkelingen in een lagere milieucategorie moeten passen bij de natuurlijk-landschappelijke omgeving en de al bestaande toeristisch-recreatieve functies.
- Het huidige station wordt uitgebreid tot transferium voor bijvoorbeeld parkeren, pendelbussen, maar ook ondersteuning van aan de toeristisch-recreatieve omgeving gerelateerde functies als fietsverhuur of horeca.
- Ongewenste functiemenging moet worden voorkomen.
- De aanleg van de verbindingsweg A73-Groesbeek dient gepaard te gaan met afwaardering van de Bovensteweg voor vrachtverkeer.
- Op de lange termijn kan transformatie plaats vinden door invulling met andersoortige bedrijvigheid of functies en/of door vrijkomende sportvelden te betrekken bij toekomstige bedrijventerreinontwikkeling.
- Herstructurering vergt investeringen van zowel publieke als private partijen.

Nieuwe bedrijvigheid

Met betrekking tot nieuwe bedrijvigheid in de toekomst wil de gemeente inzetten op een soort bedrijvigheid dat beter past bij de groene en recreatieve omgeving waarin het terrein zich bevindt. Een algehele vermindering van de milieudruk door niet meer dan categorie 3-bedrijven toe te staan, draagt hieraan bij.

De toeristisch-recreatieve invloed van de directe omgeving zal in de toekomst toenemen als nabij het station een transferium wordt gerealiseerd. Dat betekent dat de ontwikkeling van Korendal aansluiting kan zoeken bij de gebruikers van het transferium en op die manier een bijdrage kan leveren aan de aantrekkelijkheid van de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld door functies aan te trekken zoals een kiosk, fietsverhuurbedrijf, een VVV, een natuurinformatiecentrum of een kinderopvang.

Daarnaast kan gedacht worden, op basis van de marktvraag, aan de realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw voor kleinschalige en/of startende ondernemers. Een andere mogelijke verschuiving van functies is de relatie met educatie en sport, om het bedrijventerrein qua functie aan te laten sluiten bij de sportvelden aan de zuidzijde. In ieder geval ontstaat er op deze wijze een meer geleidelijke en natuurlijke overgang van het bedrijventerrein naar de Mookerheide.

Transformatie op lange termijn

Op de lange termijn is het mogelijk dat de grotere, gevestigde ondernemers besluiten om een andere locatie te zoeken, bijvoorbeeld omdat uitbreiding niet meer mogelijk is. Voor de ruimte die daarbij vrijkomt wordt gezocht naar functies die aansluiten bij het transferium, het thema sport of natuur en recreatie. Op de lange termijn kan Korendal zo transformeren naar een aantrekkelijk, duurzaam vormgegeven en ingericht werklandschap als overgang tussen de bebouwde omgeving en de Mookerheide.

Herstructurering door publieke én private investeringen.

Voor herstructurering zijn zowel investeringen van ondernemers als van de gemeente noodzakelijk. Ook de LHB kan hierin een rol spelen. Er lijkt een aantal investeringsbereide ondernemers aanwezig; dit ambitieniveau heeft daarom zowel bij gemeente als ondernemers draagvlak. Bovendien levert het op de langere termijn een hogere economische meerwaarde op. Omdat de herstructurering kansen biedt voor het herschikken van kavels en eventueel beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein, zijn er ook meer kansen voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit, landschappelijke inpassing en verduurzaming. Daar er bij verschillende ondernemers interesse is in uitbreiding (en in geval van de aanleg van tracé 5a verplaatsing en compensatie noodzakelijk is) sluit dit ambitieniveau zowel aan bij de wensen van ondernemers als gemeente.

Niet méér bedrijfwoningen, liever juist minder

Om ongewenste belemmerende effecten te voorkomen van op het bedrijventerrein voorkomende (bedrijfs)woningen, en daarmee een scheefgroei te voorkomen van de woonfunctie in relatie tot de bedrijfsfunctie op het terrein en huidige bedrijven hun uitbreidingsruimte niet te frustreren, zijn bedrijfwoningen in de toekomst niet meer wenselijk. Onderzocht dient te worden hoe de twee bestaande bedrijfwoningen (versneld) afgebouwd kunnen worden.

Verbindingsweg moet leiden tot meerwaarde

Al deze basisprincipes gaan op indien de verbindingsweg A73-Groesbeek niet mocht worden aangelegd. Indien deze verbindingsweg er toch komt, dient dit te leiden tot een duidelijke meerwaarde voor Korendal in de vorm van een goede aansluiting op de doorgaande weg en een goed verkeersklimaat op het bedrijventerrein zelf. De doorgaande verkeersfunctie voor vrachtverkeer van de Bovensteweg komt dan te vervallen en kan daarom worden 'geknipt' om doorgaand zwaar verkeer onmogelijk te maken, zodat alleen bestemmingsverkeer en doorgaand fietsverkeer over deze weg geleid kan worden.

2 varianten

Deze ambitie resulteert in 2 verschillende toekomstbeelden met betrekking tot herstructurering:

- Een basisvariant overeenkomstig de huidige situatie zónder de verbindingsweg A73-Groesbeek, en
- Een variant voor de toekomstsituatie mét verbindingsweg A73-Groesbeek met kansen voor transformatie.

Hieronder worden beide beelden verder toegelicht. Voor elke variant is tevens een globale kostenraming weergegeven. Deze kostenraming geeft ook aan wat de fasering van de deelprojecten is in de tijd.

3.5

BASISVARIANT: TOEKOMSTBEELD ZONDER VERBINDINGSWEG A73-GROESBEEK

De basisvariant gaat ervan uit dat verbindingsweg A73-Groesbeek niet wordt aangelegd over Korendal, dus dat de bestaande situatie blijft gehandhaafd. Voor deze variant hebben we het exploitatiegebied daarom beperkt tot de grenzen van het huidige bedrijventerrein. Belangrijkste opgaven zijn in dit geval de opwaardering van de noordwestelijke hoek van het bedrijventerrein, ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein en hoe de herstructurering van Korendal kan aansluiten op de omgeving.

3.5.1

KAARTBEELD BASISVARIANT

In een schetsmatig kaartbeeld is deze toekomstvisie van de basisvariant (dus zonder realisatie van de verbindingsweg A73-Groesbeek) weergegeven (zie volgende pagina).

Korendal, Mook Basisvariant

LEGENDA

-  plangrens
-  ontsluitingsweg
-  fietspad
-  landschappelijke overgangen
-  transferium
-  groene zoom
-  zoekgebied ontwikkeling passend in de omgeving (max categorie 3)
-  zoekgebied ontwikkeling passend in de omgeving (max categorie 2), rekening houdend met bijzondere natuurwaarden
-  bestaande bedrijvigheid
-  herprofilering
-  lange termijn transformatie sportvelden





KORENDAL, MOOK
gemeente mook en middelaar

14 maart 2012 TC
schaal

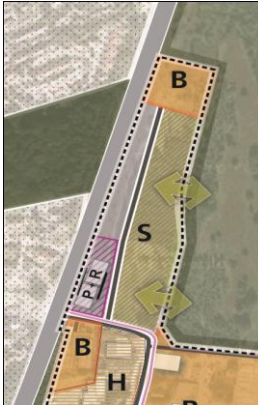
0m 20m 40m 60m 80m

B01055.000457
ARCADIS Landschapsarchitecten

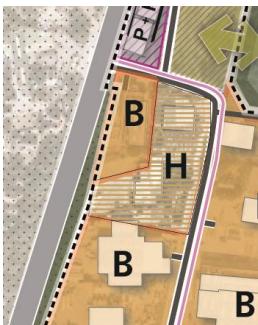



3.5.2

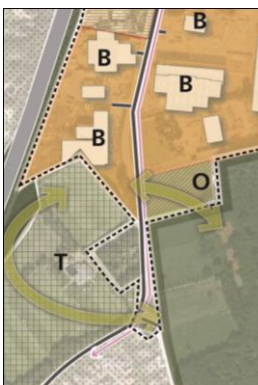
KANSEN VOOR HERSTRUCTURERING

**Noordhoek**

Het realiseren van een transferium (in de tekening aangeduid met 'P+R') biedt kansen. Het transferium zelf is geen project binnen de herstructurering van Korendal, maar de realisatie van hieraan gerelateerde functies wel. Immers, het station heeft een belangrijke vervoersfunctie voor de huidige bedrijvigheid, maar ook voor toekomstige nieuwe bedrijvigheid. Een transferium waar ruimte is voor parkeren, pendelbussen, maar ook ruimte is om in te spelen op de nieuwe functie van het bedrijventerrein op het gebied van 'leisure en pleasure' is een aanwinst voor de ontwikkeling op lange termijn. In de noordelijke punt van het plangebied ligt een perceel met een onherroepelijke bedrijfsbestemming (aangeduid met 'B'). Het tussenliggende gebied tot aan de Bovensteweg komt daarmee in een ander perspectief te staan. Gelet op het basisprincipe van 'bedrijvigheid in een groene omgeving' is het daarom voorstelbaar dat aan de marktvrage van kleinschalige bedrijfsruimten in de vorm van bijvoorbeeld kantoorruimten van een lichte bedrijfscategorie (max. categorie 2), en met inachtneming van de ter plaatse aanwezige natuurwaarden, worden gerealiseerd. Op deze wijze kan ook een goede overgang worden gecreëerd naar het omliggende gebied (aangeduid met 'S').

**Noordwesthoek**

Deze hoek is een rommelige hoek van het bedrijventerrein (in de tekening aangeduid met 'H'). Gestreefd wordt naar een aantrekkelijker uitstraling van dit deel van het bedrijventerrein. Een oplossing waarbij publiek en private partijen (er zijn drie private grondeigenaren) deelnemen is hier goed voorstelbaar. De gemeente kan in onderhandeling met één van de geïnteresseerde ondernemers bespreken dat dit kavel wordt aangekocht voor uitbreiding. De gemeente en de ondernemer(s) stellen in samenwerking met de LHB daarvoor samen een businesscase op. Hierin kan worden uitgewerkt welke investering partijen kunnen doen en hoe de exploitatie wordt ingevuld.

**Zuidoosthoek**

Aan de zuidoostkant van de Bovensteweg ligt, grenzend aan Geba, een kavel in eigendom van de gemeente dat uitgifbaar is (in de tekening aangeduid met 'O'). Deze locatie ligt overigens nog in het bestemmingsplan "Natuurgebieden". Hierdoor valt dit terrein ook buiten de door de Provincie Limburg vastgestelde contourenbeleid rond kernen. Dit houdt in dat het Limburgs Kwaliteitsmenu hier van toepassing is. Het bouwen buiten de contouren dient in combinatie met kwaliteitsverbetering plaats te vinden. In een later op te stellen structuurvisie zal moeten worden opgenomen hoe dit zal worden ingevuld. De locatie ligt pal tegen de Mookerheide aan en kan de landschappelijke overgang vormen tussen het stenige bedrijventerrein, de bossige Mookerheide en het open groene gebied aan de zuidkant. Deze kavel biedt verschillende mogelijkheden in het kader van de herstructurering van Korendal. Qua functie kan het een overgangsgebied zijn tussen woongebieden en het werken van Korendal, waarbij ook de relatie met de sportvelden (aangeduid met 'T') wordt meegenomen. Dat betekent dat hier enerzijds ruimte is voor sport gerelateerde ontwikkeling of voor een bedrijfsverzamelgebouw voor kleinschalige zelfstandige ondernemers en starters. Door hier een fraaie landschappelijke inpassing te realiseren in de vorm van een werklandschap, kan deze locatie mooi in zijn omgeving worden ingepast.

Daarnaast kan onderzocht worden of een deel van de kavel kan worden uitgeruild tegen grond van Geba die in het kader van de werkzaamheden aan de Bovensteweg nodig is.

3.5.3

BEELDKWALITEIT

Voor de basisvariant geldt met betrekking tot de beeldkwaliteit dat het huidige beeld vooral wordt verbeterd door functioneel groen te realiseren langs structuurbepalende elementen zoals de Bovensteweg en langs of ter afscherming van bedrijfskavels.

Aan de noord- en zuidoostelijke kant van het bedrijventerrein geldt dat een ontwikkeling vooral moet aansluiten bij het omringende landschap, dus een extensieve bebouwing met groene kwaliteit past hier het beste bij. Er dient ook aandacht te zijn voor de overgang van het bedrijventerrein richting de bestaande sportvelden en een mogelijk toekomstige functieverandering van dat sportcomplex.

Verder wordt er een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor bedrijvigheid op Korendal, waardoor met name voor nieuwe bedrijven normen gehanteerd worden voor de bouw van de panden en de inrichting van de kavels.

Foto 8

Referentiebeelden
functioneel groen:
weggeleiding en
perceelsafscheiding.



3.5.4

FUNCTIES



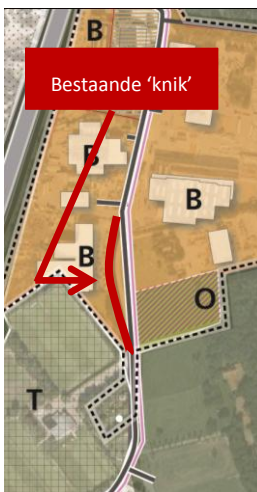
Bij een herstructurering van Korendal op de genoemde plaatsen past vooral een landschappelijke inpassing van de bedrijfsomgeving. Nieuwe functies die samenhangen met die landschappelijke inpassing, bijvoorbeeld op het gebied van natuureducatie, kunnen in bescheiden mate worden ontwikkeld.

Voor de functies die aansluiting zoeken met enerzijds het intensievere gebruik van het station en anderzijds de recreatie en het toerisme in verband met de Mookerheide, geldt in feite ook hetzelfde. Hier is echter de locatie waar deze functies gevestigd kunnen worden iets anders. Enerzijds komt hiervoor de noordelijke stationsomgeving in aanmerking, anderzijds de noordwestelijke hoek waar momenteel de kleinschalige, rommelige bedrijvigheid gevestigd is.

Bij een ontwikkeling aan de zuidkant van het bedrijventerrein kunnen de woningen aan de westkant van de Bovensteweg ter hoogte van de sportvelden én de woning net ten noorden van Vloet worden aangekocht en uitgegeven, zodat ontvlechting van de woon- en werkfunctie plaatsvindt.

3.5.5

INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

*Infrastructuur*

Bij herstructurering van het huidige bedrijventerrein verdient de huidige infrastructuur nog aandacht. Er bestaat immers een onoverzichtelijke bocht in de Bovensteweg (ter hoogte van Geba en Vloet; bestaande weg is rood aangegeven in de tekening) welke ten behoeve van de verkeersveiligheid dient te worden opgeheven.

Ter oplossing hiervoor zijn in beginsel twee mogelijkheden:

- Accentueren van de ligging van de weg door middel van visuele maatregelen, bijvoorbeeld het planten van bomen en bermen langs de weg om het verloop van de weg voor de gebruiker te verduidelijken.
- Aanpassing van het wegprofiel zodanig dat de 'knik' wordt 'rechtgetrokken' en het fietspad over heel Korendal aan de oostkant van de weg loopt.

De Bovensteweg is dé toegangs- en ontsluitingsweg van bedrijventerrein Korendal. In de basisvariant blijft de Bovensteweg ook deze (doorgaande) functie houden. Vrachtverkeer dient dan ook een goede doorstroming te hebben. Afgaand op de aanwezige bedrijven moet in het wegprofiel ook rekening worden gehouden met breder, dan wel exceptioneel (vracht)verkeer. Een breedte van 6,00 meter is dan ook zeker aangewezen, met een breedte van het vrijliggend fietspad van maximaal 3,00 meter.

BOVENSTEWEG: BOCHT BIJ NEDCOAT

Een punt van aandacht is de scherpe bocht van de Bovensteweg ter hoogte van NedCoat. Uit het werkatelier is dit als knelpunt naar voren gekomen. In combinatie met het vrachtverkeer dat in de file staat om het terrein van NedCoat op te kunnen, levert die bocht een knelpunt op. Dit punt is nader bekeken, maar geconcludeerd is dat er geen fysieke ruimte is om die bocht verkeerskundig verantwoord anders vorm te geven. Bovendien zouden hiermee relatief erg hoge kosten gepaard gaan, die te zwaar op het totale plan gaan drukken.

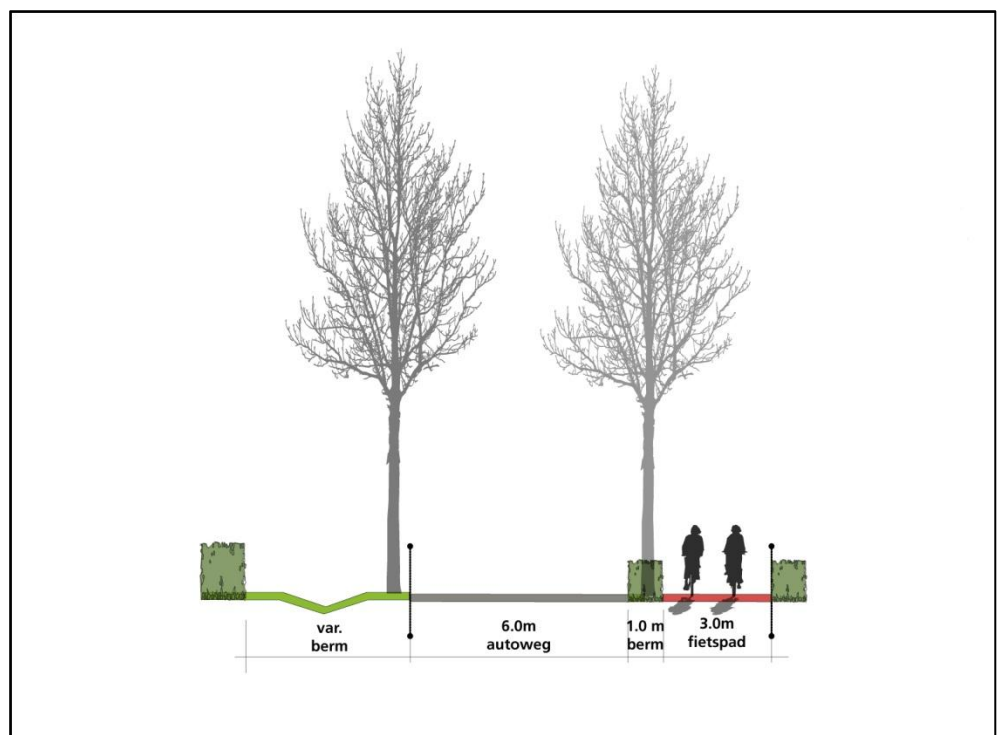
Een oplossing zou gevonden kunnen worden in het gebruik van het aan de Bovensteweg grenzende deel van de Burgemeester Sengersweg als opstelstrook voor verkeer dat richting het spoor gaat.

Echter hier is de medewerking van Natuurmonumenten voor nodig als eigenaar van die weg. Gelet hierop is dit nu niet concreet meegenomen in dit Masterplan. In de uitvoering van dit plan zou het wel meegenomen kunnen worden.

Een mogelijke uitwerking van dit nieuwe wegprofiel, uitgaande van een wegbreedte van 6,00 meter en een vrijliggend fietspad van 3,00 meter en rekening houdend met bijvoorbeeld een geleiding met behulp van bomen, is hieronder weergegeven. Om een mogelijk maximaal ruimtebeslag aan te geven van een dergelijke nieuw wegprofiel is aan beide zijden rekening gehouden met een boombeplanting. Dit hoeft in de praktijk echter geenszins het geval te zijn en heeft nu dan ook louter een indicatie ten behoeve van het ruimtebeslag.

Afbeelding 3

Mogelijke uitwerking
wegprofiel Bovensteweg.



Bij het aanpassen van het wegprofiel wordt de as van de weg naar het oosten verlegd om zodoende een rechte weg te krijgen (in grijs aangegeven in de tekening). Hiervoor is grondverwerving –althans medewerking van de ondernemers met eigendommen- aan de oostkant vereist.

Ten westen van de huidige Bovensteweg loopt echter een belangrijke leidingstrook (zie bijlage 3), waar o.a. een hoge druk gasleiding, riool en waterleiding lopen. Het vrijvervalriool ligt onder de Bovensteweg. De ouderdom of staat van onderhoud van deze riolering is nog niet van dien aard dat deze vervangen moet worden en daarom niet aan de orde in het kader van herstructurering. Met deze leidingstrook dient rekening gehouden te worden bij reconstructie van de weg of het aanbrengen van beplanting.

De ruimte (ca. 1.300 tot 1.400 m²) die ontstaat als gevolg van het 'rechttrekken' van de weg kan niet zonder meer gebruikt worden t.b.v. bedrijfsruimte voor fa. Vloet gelet op de aanwezig ondergrondse leidingen. De kosten van het verleggen van die kabels en leidingen bedragen zeker € 500/m¹. Het lijkt er dan ook op dat dergelijke kosten niet opwegen tegen het creëren van zo weinig extra bedrijfsruimte voor Vloet.

Het extensief gebruiken van de ruimte, bijvoorbeeld als parkeerplaats of (afschermend) groen, is daarentegen wel een mogelijkheid.

Bij de aanpassing van de infrastructuur wordt ook gekeken naar een goede aansluiting van de opritten van de bestaande kavels op de Bovensteweg, zodat overzichtelijkheid en veiligheid geborgd zijn.

Foto 9

Situatie Scharnerweg voor (boven) en na (onder).



Openbare ruimte

Voor de betonnen wand bij Nedcoat kan bijvoorbeeld voorzien worden in een groene graffiti-schildering of groenblijvende beplanting, zodat het niet langer een saaie betonnen wand is. Inmiddels wordt graffiti overigens op meerdere plaatsen al als functionele toepassing gezien, bijvoorbeeld bij de spoorwegonderdoorgang Scharnerweg te Maastricht.

3.5.6

BEDRIJFSKAVELS

Over de herstructurering van de bedrijfskavels kan het volgende worden opgemerkt. Om de kleinschalige, verrommelde bedrijvigheid aan te pakken in de noordhoek is hier een andere aanpak nodig. Een kans om dit te realiseren is verwerving van de betreffende gronden. Mogelijk kan dit opgepakt worden in combinatie met het onderzoeken van uitbreidingsmogelijkheden voor Staalbouw Mook. Zo kan bijvoorbeeld een deel van de betreffende gronden door de gemeente worden heruitgegeven en het andere deel voor uitbreiding worden aangewend.

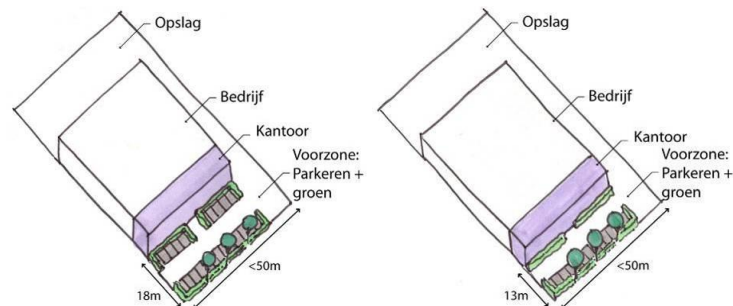


Met betrekking tot situering en inrichting van nieuwe, kleinschaligere bedrijfskavels zijn diverse mogelijkheden om ontsluiting, parkeren en groen in te richten. Omdat een glasvezelnetwerk ontbreekt, kan de haalbaarheid ervan worden onderzocht.

Als voorbeeld moge het volgende dienen: de voorzones van de bedrijfskavels met een breedte kleiner dan 50m hebben 2 mogelijke oplossingen wat betreft inrit, parkeren en groen.

Afbeelding 3.8

**Bedrijfskavels <50m,
diepte variabel**



3.5.7

Globale Exploitatie

Een eerste financiële analyse en globale exploitatie van de herstructurering van Korendal kan al inzicht geven in de vraag welke investeringen voor de prioritaire projecten nodig zijn. Het resultaat van de financiële analyse bestaat uit:

- De hoogte van de benodigde investeringen.
- De opbrengsten uit verkoop van bedrijfskavels en eventuele andere bijdragen.

De kennis over exploitatie van de afgelopen jaren en actuele gegevens uit referentieprojecten onderbouwen de aangegeven investeringen en opbrengsten in de toekomst. De aannames die op grond van de aanwezige gegevens gedaan worden, hebben een forse bandbreedte. Dat is overigens inherent aan studies als deze. Ontwikkelingen kunnen mee of tegenvallen, de markt kan zich gunstig ontwikkelen of juist niet. Zeker het inschatten van nieuwe ontwikkelingen, waarbij maar beperkt referenties voorhanden zijn, dienen met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd. De aannames in deze exploitatie zijn daarom met voorzichtigheid gekozen.

Voor de herstructurering van Korendal is op grond hiervan een gebiedsexploitatie opgesteld. De uitgangspunten ten aanzien van het ruimtegebruik zijn als volgt:

Tabel 3

Grondexploitatie Korendal,
basisvariant

Basisvariant herstructurering Korendal	
Ruimtegebruik	Oppervlakte (m ²)
Bruto plangebied	125.426
Handhaven (bedrijven)	77.309
Handhaven (wonen)	1.993
Netto plangebied	46.124
Uitgeefbaar	25.641
Verharding (profiel)	11.581
Groen & water	8.902

De hoofdlijn van de exploitatie voor de herontwikkeling ziet er dan als volgt uit:

Basisvariant herstructurering Koredal	
Kosten en opbrengsten	Kosten in euro's (€)
Kosten	
Verwervingskosten	1.435.500
Sloopkosten	224.700
Sanering	+ PM
Bijzondere kosten	49.500
Omslagkosten	35.300
Bouw- en woonrijp maken	756.200
Planontwikkelingskosten	309.100
Kostenstijging	57.600
Totale kosten	2.867.900
Opbrengsten	
Uitgeefbare bedrijfskavels	1.923.100
Kosten -/- opbrengsten	944.800-
Rentekosten	190.600-
Saldo op 31-12-2015	1.135.400-
NCW op 01-01-2012	916.500-

3.5.8 MAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande visie voor de basisvariant dient een aantal maatregelen te worden getroffen om de herstructurering te kunnen realiseren.

We onderscheiden maatregelen ten behoeve van (ruimtelijke) structuurversterking en ontwikkeling en maatregelen t.b.v. uitstraling en functionaliteit van het bedrijventerrein.

Structuurversterkende maatregelen

1. Ontwikkeling transferium nabij station Mook-Middelaar.
2. Ontwikkeling extensieve bedrijvigheid in een groene omgeving.
3. Herstructurering van de noordwestelijke 'rommelzone'.
4. Ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek.

Maatregelen voor uitstraling en functionaliteit

1. Opwaarderen beeldkwaliteit d.m.v. functioneel groen.
2. Realiseren van landschappelijke overgangen van nieuwe ontwikkelingen.
3. Opheffen verkeersonveilige situatie Bovensteweg ('knik' en fietspad).
4. Aandacht voor situering en inrichting bedrijfskavels om verrommeling te voorkomen.
5. Onderzoek naar haalbaarheid glasvezelnetwerk op het bedrijventerrein.

Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.6

VARIANT 1: TOEKOMSTBEELD MET VERBINDINGSWEG A73-GROESBEEK

Deze variant gaat ervan uit dat de basisvariant van de herstructurering van Korendal gerealiseerd kan worden en dat de verbindingsweg A73-Groesbeek daar bovenop een meerwaarde heeft, waardoor extra kansen ontstaan en kunnen worden gerealiseerd. Een lange termijn ontwikkeling van transformatie komt dan in gedachte op. In de beschrijving van deze variant 1 wordt daarom ingezoomd op die meerwaarde en extra kansen.

3.6.1

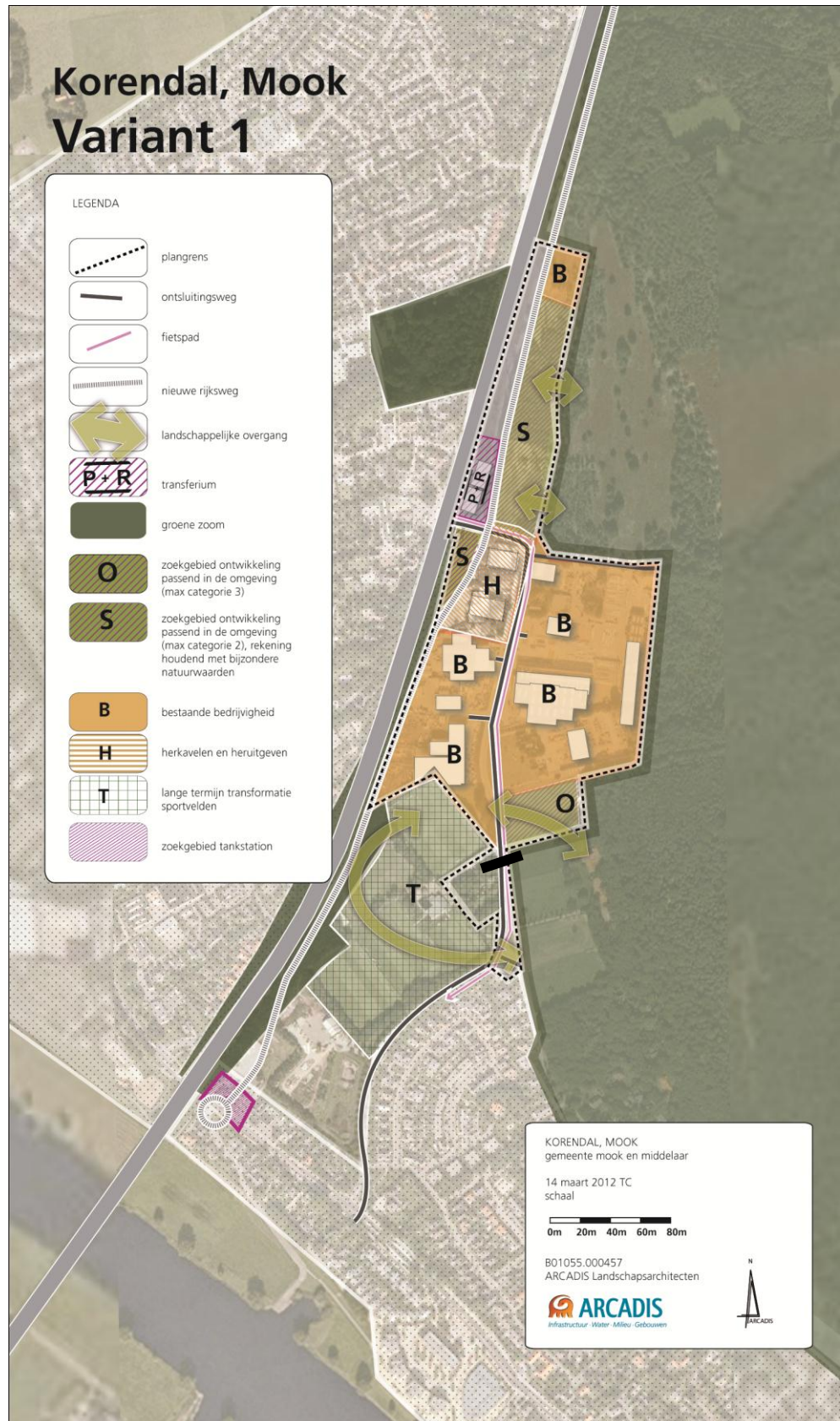
KAARTBEELD VARIANT 1

In een schetsmatig kaartbeeld is deze toekomstvisie van variant 1, uitgaande van de realisatie van de verbindingsweg A73-Groesbeek weergegeven (zie volgende pagina).

Korendal, Mook Variant 1

LEGENDA

-  plangrens
-  ontsluitingsweg
-  fietspad
-  nieuwe rijksweg
-  landschappelijke overgang
-  transferium
-  groene zoom
-  zoekgebied ontwikkeling
passend in de omgeving
(max categorie 3)
-  zoekgebied ontwikkeling
passend in de omgeving
(max categorie 2), rekening
houdend met bijzondere
natuurwaarden
-  bestaande bedrijvigheid
-  herkavelen en heruitgeven
-  lange termijn transformatie
sportvelden
-  zoekgebied tankstation



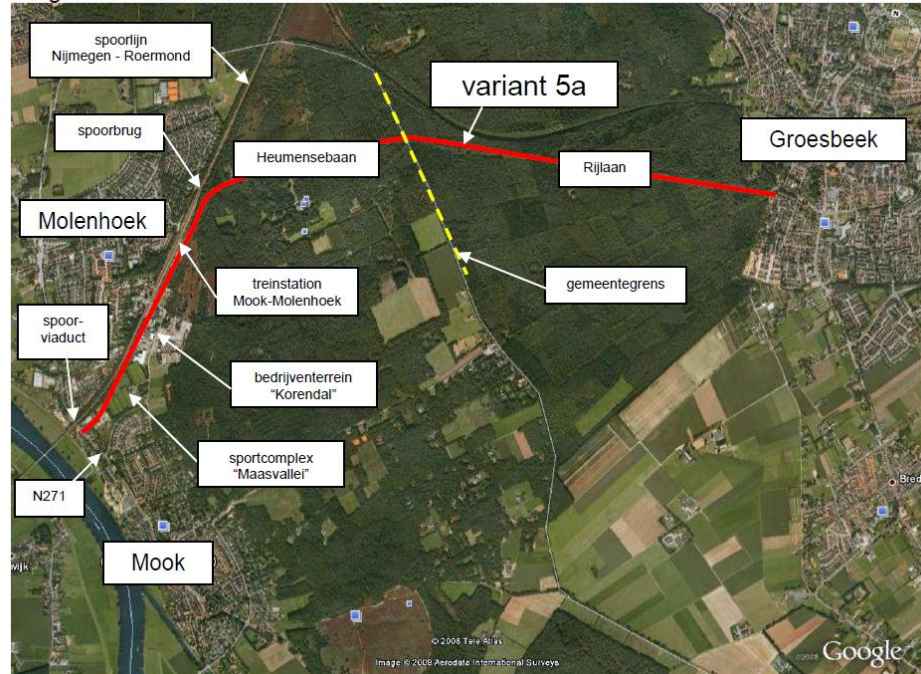
TRACE VERBINDINGSWEG A73-GROESBEEK

Op dit moment en op basis van de thans bekende feiten en omstandigheden wordt er vanuit gegaan dat de verbindingsweg A73-Groesbeek volgens het beoogde 'tracé 5a' wordt aangelegd.

Bij het zoeken naar een oplossing voor de verkeersverbinding Groesbeek - A73 hebben de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de raden van Groesbeek, Heumen en Mook en Middelaar in juni 2008 uitgesproken dat de verbinding 'variant 5a' als de meest kansrijke moet worden beschouwd. Dit blijkt uit het onderzoek van bureau Goudappel Goffeng, waarbij vijf verschillende varianten nader zijn onderzocht. De uiteindelijke keuze voor 'variant 5a' is voornamelijk bepaald op basis van de criteria leefbaarheid, kosten, natuur en landschapswaarden. Variant 5a voldoet aan de doelstelling om een duurzame verkeersverbinding te realiseren tussen Groesbeek en de A73. De kernen Molenhoek en Mook worden verlost van het doorgaande (vracht)verkeer. Dit zal de leefbaarheid in deze kernen positief beïnvloeden en geeft ruimte aan verdere ontwikkelingen ter plaatse. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de natuurwaarden ter plaatse en zijn aanvullende faunavoorzieningen voorgesteld. De ecologische maatregelen samen kunnen de natuurwaarde in het plangebied versterken. Bij de aanleg van variant 5a wordt ook het treinstation Mook-Molenhoek beter ontsloten, zeker vanuit Groesbeek.

Het tracé van de verbindingsweg is zo dicht mogelijk bij het spoor gekozen: dicht bij het spoor is onmogelijk vanwege de situering van opstelplaatsen, verder verwijderd vanaf het spoor levert slechts een grotere 'enclave' op tussen weg en spoor waarvoor een functionele invulling moeilijk te realiseren is. Zie de kaart voor het geplande tracé van de weg.

Wegtracé "voorkeursvariant 5a".

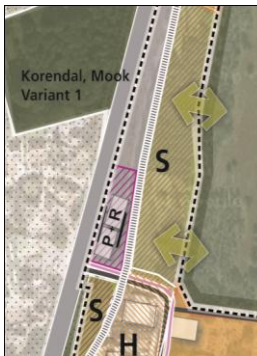


Dit tracé loopt in beginsel langs het bedrijventerrein Korendal, waarbij de noordwestelijke hoek wordt 'geraakt'. Dat betekent dat er een deel van de kavels tussen de Bovensteweg en het spoor nodig is voor het ruimtebeslag van de verbindingsweg. Aangezien het een verbindingsweg is, worden de bedrijfskavels niet afzonderlijk ontsloten op de nieuwe weg. Ontsluiting van het bedrijventerrein blijft via de Bovensteweg.

Er komt wel een aansluiting van de verbindingsweg op de Bovensteweg. In de schets van het toekomstbeeld is deze aansluiting globaal en op basis van de huidige feiten en omstandigheden weergegeven.

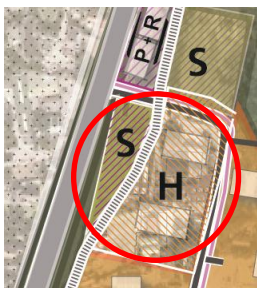
3.6.2

KANSEN VOOR HERSTRUCTURERING



Noordhoek

De beoogde locatie van het transferium (aangeduid in de tekening 'P+R') is direct aansluitend aan het station. Dit biedt de kans om méér in te kunnen spelen op de recreatie en toerisme-functie van dit gebied in verband met de Mookerheide. Logisch is deze functies aan de noordrand van het bedrijventerrein te situeren, zodat hier meteen de relatie met het station wordt gelegd. De ontwikkeling van een dergelijk transferium en het optimaal benutten van recreatie en toerisme geeft aan dat Korendal op de lange termijn kan transformeren tot een nieuw soort werklocatie. Er moet wel aandacht worden besteed aan een goede overstek van het station richting Mookerheide.



Noordwest-hoek

Bij de aanleg van de verbindingsweg A73-Groesbeek gaat een deel van de oppervlakte van het bedrijventerrein mogelijk verloren aan het ruimtebeslag van het tracé. Herstructurering is dan altijd aan de orde. Hierdoor kan de 'rommelzone' (aangeduid met 'H') meteen aangepakt worden, maar ontstaat er ook ruimte tussen de verbindingsweg en het spoor in voor nieuwe activiteiten (aangeduid met 'S'). Dat betekent dat de gevestigde ondernemers gecompenseerd moeten worden voor de grond die ze moeten afstaan. Deze ruimte kan gevonden worden op het bedrijventerrein zelf door de aankoop van de kavels tussen Vloet en Staalbouw Mook en deze onder de gevestigde ondernemers te herverdelen. Zo wordt ook het rommelige karakter van het noordwestelijke deel van Korendal aangepakt. Het gezicht van de bedrijven blijft aan de Bovensteweg.



Zuidelijke ontsluiting: tankstation

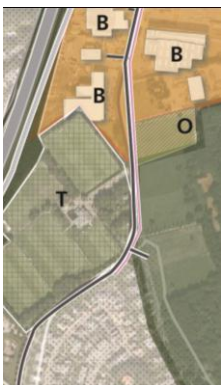
De verbindingsweg wordt volgens het huidige ontwerp door middel van een rotonde aangesloten op de N271. Dat betekent dat de verbindingsweg ook gevolgen heeft voor de hier liggende bebouwing, waaronder het tankstation. Het tankstation dient verplaatst te worden althans aangesloten te worden op de nieuwe verbindingsweg. De locatie van de 'enclave' tussen het spoor en de nieuwe verbindingsweg nabij de rotonde (of op de noordelijker 'S'-locatie) is daarvoor een mogelijke keuze. In het toekomstbeeld is daarom een zoekgebied aangegeven voor het tankstation in dit gebied. Daarnaast moet er een pand gesloopt worden dat dient als huisvesting voor Polen. Ook hiervoor dient een oplossing te worden gevonden. Deze huisvesting is niet een functie die past binnen Korendal. Dit betekent in feite dat er een hele gebiedsontwikkeling plaatsvindt vanaf de spoorbrug tot aan de N271. Voor variant 1 hebben we dit hele gebied als zoekgebied voor het tankstation in de ontwerpschets weergegeven. Dit is overigens niet meegenomen in de exploitatie.

3.6.3

FUNCTIES

Er is nog niet vastgesteld hoe het tracé van de verbindingsweg A73-Groesbeek exact over Korendal komt te liggen. In dit Masterplan wordt er vanuit gegaan dat de afslag naar de Bovensteweg in de noordwestelijke hoek komt te liggen. Er ontstaat een 'vrije ruimte' welke grotendeels op zal gaan aan de herverdeling van de grond over de bestaande bedrijven, omdat dit zelfstandig niet rendabel uitgifbaar te maken is. Het realiseren van een tankstation als alternatieve locatie van de ligging bij de zuidelijke ontsluiting, kan door middel van haalbaarheidsonderzoek worden bepaald.

Indien het tracé van de verbindingsweg direct langs de spoorlijn zou komen te liggen, blijft er hier meer ruimte over om ook nieuwe functies te realiseren die beter passen bij de groene context, het station en het recreatieve gebruik. Er wordt dus van een zgn. 'worse case'-scenario uitgegaan.



Een lange termijnscenario waarbij het sportcomplex (aangeduid met 'T') voor transformatie, herbesteding of herontwikkeling in aanmerking komt (bijvoorbeeld door een clustering van sportvoorzieningen elders binnen de gemeente), kan betekenen dat ook aan deze overgangszijde van het bedrijventerrein naar zijn omgeving ruimte gecreëerd kan worden voor een passende overgang door middel van woon-werk-landschap. De toch ietwat ongewone combinatie tussen sport en (zware) bedrijvigheid direct naast elkaar gelegen wordt hierdoor ontvlochten. Voor alle duidelijkheid: op dit moment is van een dergelijke ontwikkeling geen sprake.

3.6.4

INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

Infrastructuur

De Bovensteweg wordt in deze variant wel nog gereconstrueerd ('knik' eruit halen), maar wordt niet meer gebruikt voor doorgaand vrachtverkeer. Dat doorgaande vrachtverkeer maakt dan immers gebruik van de verbindingsweg.

Langzaam verkeer en bestemmingsverkeer maakt hier nog wel gebruik van. Om het karakter van ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein te benadrukken en het aangrenzende woongebied te ontlasten van vrachtverkeer kan een 'knip' in de weg (bijvoorbeeld ter hoogte van de sportvelden; aangegeven met een zwarte balk) worden gemaakt zodat vrachtverkeer niet (meer) door de woonwijk kan gaan. Ten noorden van de knip wordt dan wel nog het fietspad vrijliggend aangelegd om het langzaam verkeer te scheiden van het bestemmingsverkeer (vrachtverkeer). Dan wordt het zuidelijk gedeelte van de Bovensteweg door Maasvallei alleen nog gebruikt door automobilisten (bestemmingsverkeer sportvelden) en fietsverkeer.

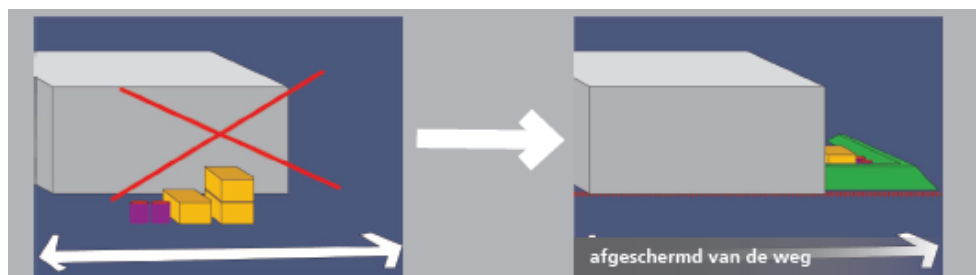


3.6.5

BEDRIJFSKAVELS

Zoals in de basisvariant al is aangegeven dient de beeldkwaliteit van de bedrijfskavels te worden verbeterd door het aanbrengen van functioneel groen bij de afscheiding bedrijfskavel-openbare ruimte: door de verspringende rooilijnen te voorzien van een gelijke (groene) afscheiding wordt er meer eenduidigheid in de aanblik gecreëerd. Er is nu immers een niet-uniforme uitstraling van de bedrijfskavels.

Door dit ook aan de achterkant (spoorzijde) te doen, wordt opslag vanaf de verbindingsweg en het spoor ook aan het zicht onttrokken.



3.6.6

Globale Exploitatie

Een eerste financiële analyse en globale exploitatie van de herstructurering van Korendal kan al inzicht geven in de vraag welke investeringen voor de prioritaire projecten nodig zijn. Het resultaat van de financiële analyse bestaat uit:

- De hoogte van de benodigde investeringen.
- De opbrengsten uit verkoop van bedrijfskavels en eventuele andere bijdragen.

De kennis over exploitatie van de afgelopen jaren en actuele gegevens uit referentieprojecten onderbouwen de aangegeven investeringen en opbrengsten in de toekomst. De aannames die op grond van de aanwezige gegevens gedaan worden, hebben een forse bandbreedte. Dat is overigens inherent aan studies als deze. Ontwikkelingen kunnen mee of tegenvallen, de markt kan zich gunstig ontwikkelen of juist niet. Zeker het inschatten van nieuwe ontwikkelingen, waarbij maar beperkt referenties voorhanden zijn, dienen met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd. De aannames in deze exploitatie zijn daarom met voorzichtigheid gekozen.

Ook voor variant 1 voor de herstructurering van Korendal is een gebiedsexploitatie opgesteld. De uitgangspunten ten aanzien van het ruimtegebruik zijn als volgt:

Tabel 4

Grondexploitatie Korendal,
variant 1

Variant 1 herstructurering Korendal	
Ruimtegebruik	Oppervlakte (m ²)
Bruto plangebied	125.426
Handhaven (bedrijven)	70.876
Handhaven (wonen)	1.993
Verbindingsweg	6.191
Netto plangebied	46.366
Uitgeefbaar	23.250
Verharding (profiel)	9.359
Groen & water	13.757

De hoofdlijn van de exploitatie voor de herontwikkeling ziet er dan als volgt uit:

Variant 1 herstructurering Koredal	
Kosten en opbrengsten	Kosten in euro's (€)
Kosten	
Verwervingskosten	1.089.800
Sloopkosten	198.100
Sanering	+ PM
Bijzondere kosten	49.500
Omslagkosten	35.300
Bouw- en woonrijp maken	809.900
Planontwikkelingskosten	317.300
Kostenstijging	59.700
Totale kosten	2.559.600-
Opbrengsten	
Uitgeefbare bedrijfskavels	1.743.800
Kosten -/- opbrengsten	815.800-
Rentekosten	158.700-
Saldo op 31-12-2015	974.500-
NCW op 01-01-2012	786.600-

3.6.7 MAATREGELEN

Uitgaande van realisatie van de basisvariant kunnen, in het geval waarbij de verbindingsweg A73-Groesbeek wordt gerealiseerd, nog een aantal maatregelen worden benoemd welke kan worden getroffen.

Ook hier onderscheiden we maatregelen ten behoeve van (ruimtelijke) structuurversterking en ontwikkeling en maatregelen t.b.v. uitstraling en functionaliteit van het bedrijventerrein. Het geheel van maatregelen is voor de basisvariant en voor variant 1 dan als volgt:

Structuurversterkende maatregelen

Basisvariant

1. Herstructurering van de noordwestelijke 'rommelzone' (zie ook 6).
2. Verbetering doorstroming en verkeersveiligheid Bovensteweg t.b.v. vrachtverkeer en fietsverkeer (zie ook 9).
3. Ontwikkeling extensieve bedrijvigheid in een groene omgeving tegenover het transferium.
4. Ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek.
5. Ontwikkeling transferium nabij station Mook-Middelaar.

Variant 1

6. Herstructurering van de noordwestelijke 'rommelzone' incl. inpassing verbindingsweg (zie ook 1).
7. Verplaatsing tankstation bij zuidelijke ontsluiting verbindingsweg-N271.
8. Verbetering doorstroming en verkeersveiligheid noordelijk deel Bovensteweg t.b.v. bestemmingsverkeer en fietsverkeer + 'knip' ter hoogte van sportvelden (zie ook 5).

*Maatregelen voor uitstraling en functionaliteit**Basisvariant + variant 1*

1. Opwaarderen beeldkwaliteit d.m.v. functioneel groen.
2. Realiseren van landschappelijke overgangen van nieuwe ontwikkelingen.
3. Aandacht voor situering en inrichting bedrijfskavels om verrommeling te voorkomen.
4. Onderzoek naar haalbaarheid glasvezelnetwerk op het bedrijventerrein.

Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.7**CONCLUSIES**

Gelet op de beschreven toekomstvisies voor Korendal kan in beide ontwikkelingsvarianten een aantal maatregelen worden uitgevoerd, gericht op structuurversterking, verbetering van uitstraling en functionaliteit. Dit zijn de volgende maatregelen:

1. De herstructurering van de noordwestelijke hoek, waarbij t.z.t. rekening wordt gehouden met realisering van de verbindingsweg.
2. De verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Bovensteweg: door middel van een wegconstructie ('knip' er uit halen) en vrijliggend fietspad te realiseren. In het geval de verbindingsweg wordt gerealiseerd tevens ondersteunende verkeersmaatregel in de vorm van een 'knip' voor vrachtverkeer ter hoogte van de sportvelden te treffen.
3. Ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein.
4. Ontwikkeling van omgeving nabij het station en transferium met extensieve bedrijvigheid.

Het treffen van beheers- of organisatiemaatregelen zoals het instellen van parkmanagement of gezamenlijk beheer, het treffen van duurzaamheidsmaatregelen op grond van een duurzaamheidsscan worden niet nader toegelicht, maar dragen uiteraard wel bij aan het effect van herstructurering op lange termijn.

HOOFDSTUK

4 Uitvoeringsplan

4.1**INLEIDING**

In het vorige hoofdstuk zijn de belangrijkste maatregelen beschreven. Voor de uitvoering van deze maatregelen dient een aantal acties te worden ondernomen. Daarbij zijn de verschillende partijen, gemeente, LHB en ondernemers, allemaal betrokken en ligt de start van een actie weliswaar vaak bij één partij. Het vervolg van die maatregel kan dan net zo goed bij een andere partij liggen. Dit samenspel vraagt om een goede en stabiele organisatie van de uitvoering van de maatregelen voortkomend uit het Masterplan Korendal. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de te nemen uitvoeringsmaatregelen, die op korte termijn kunnen worden opgepakt.

De maatregelen zijn:

1. De herstructurering van de noordwestelijke hoek, waarbij t.z.t. rekening wordt gehouden met realisering van de verbindingsweg.
2. De verbetering van de doorstroming van de Bovensteweg: in het geval de verbindingsweg niet wordt gerealiseerd door middel van herstructurering en in het geval de verbindingsweg wel wordt gerealiseerd door middel van verkeersmaatregelen.
3. Ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein.
4. Ontwikkeling van omgeving nabij het station en transferium met extensieve bedrijvigheid.

In het hiernavolgende zullen we kort aangeven welke uitvoeringsmaatregelen getroffen kunnen worden om deze herstructurering in gang te zetten. Deze maatregelen zijn ook terug te vinden in de gemaakte exploitatieopzet. Elke maatregel wordt ook uitgewerkt in een projectformat welke in de bijlagen is bijgevoegd.

4.2**NOORDWESTHOEK**

Dit gebied maakt deel van uit van beide varianten. Aanpak van dit gebied dient dus voor te sorteren op de mogelijke realisatie van de verbindingsweg. Alle kosten die veroorzaakt worden door de realisatie van de weg, worden ook toegerekend aan die weg, zodat die niet in de exploitatieopzet Korendal zijn opgenomen.

Het huidige gevestigde bedrijf ter plaatse, Staalbouw Mook, (aangeduid met de letter "B" in onderstaande kaartuitsnede) is hierin uiteraard een cruciale partij als potentiële eindgebruiker van het te herstructureren gebied (aangeduid met de letter "H").

Afbeelding 4

Kaartuitsnede
herstructurering noordwest
hoek.



Uitvoeringsmaatregel	Aktie door
Aankoop en sloop opstallen en percelen Zwaan Mobilar en Goijvarts	LHB/gemeente
Overleg met Staalbouw Mook en betrekken in herstructurering	LHB/gemeente
Businesscase maken t.b.v. herstructurering (incl. vervangende bedrijfspercelen)	LHB/gemeente/ondernemers
Stedenbouwkundige verfijning maken van Masterplan	LHB/Gemeente

4.3**VERBETERING BOVENSTEWEG**

In de basisvariant gaan we uit van reconstructie van de Bovensteweg en het treffen van maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid en doorstroming.

Uitvoeringsmaatregel	Aktie door
Werkzaamheden reconstructie Bovensteweg (civieltechnische en verkeerstechnische uitwerking uitritten, fietspad, rijbaan)	Gemeente
Verwerving particuliere gronden t.b.v. herstructurering	Gemeente
Uitgeven en gebruik restkavel nabij Vloet t.b.v. parkeren of groenafscherming	Gemeente
Aanpassen kruispunt Bovensteweg/Veldweg	Gemeente
Verkeersdrempels inzake kruising fietspad	Gemeente
Groen (gras met bomen/bermen/hagen)	Gemeente i.o.m. ondernemers

In variant 1 verandert het karakter van de Bovensteweg vanaf de sportvelden door het maken van een 'knip' in de vorm van een verkeersmaatregel zodat een reconstructie van het zuidelijk gedeelte van de Bovensteweg niet aan de orde is. Het noordelijk gedeelte van de weg moet dan nog geschikt zijn voor lokaal vracht- en bestemmingsverkeer. Verkeersmaatregelen moeten worden getroffen om de doorgaande route door de woonwijk voor vrachtverkeer af te sluiten, zodat dit verkeer gebruik zal gaan maken van de verbindingsweg A73-Groesbeek. In plaats daarvan dient in dat geval de volgende uitvoeringsmaatregel te worden gerealiseerd:

Uitvoeringsmaatregel	Aktie door
Ondersteunende verkeersmaatregel Bovensteweg d.m.v. 'knip' in de weg voor vrachtverkeer (civieltechnische en verkeerstechnische uitwerking uitritten, fietspad en afsluiting)	Gemeente

4.4

ONTWIKKELING ZUIDOOSTHOEK

Ten behoeve van de ontwikkeling van dit deel van het bedrijventerrein dienen de gemeente en een ondernemer (dit kan Geba zijn) grondtransacties uit te voeren, waarna de invulling van de uitbreidingslocatie vorm en inhoud kan gaan krijgen. De realisatie van de reconstructie van dat gedeelte van de Bovensteweg kan dan tevens onderling geregeld worden.

Uitvoeringsmaatregel	Aktie door
Inbreng en aankoop gronden	LHB i.o.m. gemeente
Opstellen ontwikkelplan: inrichting en verkaveling uit te geven gronden	Gemeente
Stedenbouwkundige verfijning maken van Masterplan	LHB/Gemeente

4.5

ONTWIKKELING NOORDHOEK

De ontwikkeling van het transferium valt buiten het Masterplan zodat de hierop gerichte maatregelen in een ander kader moeten worden aangegeven.

Uitvoeringsmaatregel	Aktie door
Meerpartijenoverleg initiëren	Gemeente/LHB/NS Vastgoed
Inbreng gronden gemeente	Gemeente
Stedenbouwkundige verfijning maken van Masterplan	LHB/Gemeente

BIJLAGE 1

Onderzoeksgebied

Korendal, Mook

afkadering onderzoeksgebied



KORENDAL, MOOK
gemeente mook en middelaar
06 maart 2012 TC
schaal

0m 20m 40m 60m 80m

B01055.000457
ARCADIS Landschapsarchitecten



BIJLAGE 2

Actoren, stakeholdersanalyse en werkatelier

Actoren welke zijn benaderd in het kader van de analyse

- Gemeente Mook en Middelaar.
- LHB.
- Stadsregio Arnhem Nijmegen.
- Stichting Natuurmonumenten.
- Liberwerth Makelaars.
- ACM Vastgoed.
- Staalbouw Mook.
- GEBA.

Stakeholdersanalyse

In de onderstaande tabel is een stakeholdersanalyse van de sleutelspelers op het bedrijventerrein Korendal opgenomen. Per stakeholder beschrijven we de betrokkenheid, belangen, rol en toekomstverwachting.

Stakeholder	Rol in het proces	(Financieel economisch) belang	Toekomstverwachting Korendal	Rol bij herstructurering	Manier van betrekken in het proces
Gemeente	<ul style="list-style-type: none"> toetser besluitvormer eigenaar 	<ul style="list-style-type: none"> behoud van bedrijvigheid eigendom in het gebied verbeteren gebiedskwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> vitaal en lokaal, duurzamer bedrijventerrein behoud van werkfunctie verbindingsweg A73-Groesbeek biedt perspectieven 	<ul style="list-style-type: none"> juridische/planologische kaders opstellen aanleg openbare ruimte en weg financiële besluitvorming 	<ul style="list-style-type: none"> projectteam, toetsende rol Stuurgroep
LHB	<ul style="list-style-type: none"> toetser 	<ul style="list-style-type: none"> bereid om te investeren in de locatie mits er een goed plan ligt en er terugverdien-effect is. 	<ul style="list-style-type: none"> bedrijventerrein met perspectief kansen voor investeringen door aanleg weg A73-Groesbeek 	<ul style="list-style-type: none"> procesonders teuning projectfinanciering (als er ook een verdiencapaciteit is) 	<ul style="list-style-type: none"> projectteam, toetsende rol Stuurgroep
Stadsregio Arnhem Nijmegen	<ul style="list-style-type: none"> beïnvloeder 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Wordt geïnformeerd tijdens het proces
Natuurmonumenten	<ul style="list-style-type: none"> beïnvloeder 	<ul style="list-style-type: none"> verbindingen tussen heidegebieden duidelijkheid over perceel gemeente (NS): wel of niet bij bedrijventerrein trekken? 	<ul style="list-style-type: none"> brede gebiedsontwikkeling moet ook meerwaarde zijn voor natuur en landschap verbindingsweg met inpassingselementen kleinschalige bedrijven, evt. ook toeristische functie 	<ul style="list-style-type: none"> goede (kritische) buur 	<ul style="list-style-type: none"> wordt nauw betrokken bij totstandkoming Masterplan
Gevestigde bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> eigenaar beïnvloeder 	<ul style="list-style-type: none"> goede bereikbaarheid van belang voor bedrijfsvoering waardestijging vastgoed uitbreidingsmogelijkheden 	<ul style="list-style-type: none"> helderheid over bereikbaarheid en verkeersveiligheid helder toekomstperspectief brengt zekerheid en lokt investeringen uit 	<ul style="list-style-type: none"> investeringen in het private domein (nieuwbouw, herbouw, verbeteren uitstraling) zoeken naar slimme en praktische oplossingen voor verbeteren bedrijventerrein 	<ul style="list-style-type: none"> Worden nauw betrokken bij totstandkoming Masterplan

Werkatelier bedrijventerrein Korendal d.d. 19-10-2011

Op 19 oktober 2011 heeft een werkatelier plaatsgevonden voor bedrijventerrein Korendal. Doel van het ontwerpatelier was input te verzamelen van ondernemers, stakeholders en andere betrokkenen t.b.v. het opstellen van een toekomstbeeld voor het bedrijventerrein. Hoe zou het terrein eruit moeten zien in 2030? En welke maatregelen kunnen we samen nemen om dit te bereiken? Tijdens deze sessie werden de analyse die tot dusver gemaakt was van Korendal toegelicht. Vervolgens is er in groepen gediscussieerd over de gewenste beeldkwaliteit, structuur en lange termijn ambitie voor Korendal. De uitkomsten van deze discussie zijn in deze memo weergegeven.

BEELDKWALITEIT EN OPENBARE RUIMTE OP KORENDAL

Genoemde kwaliteit

- Weinig criminaliteit
- Korendal moet vooral als werkterrein gezien worden dus het hoeft op zichzelf niet te groen, het is vooral functioneel. Bovendien ligt het al in een groene omgeving.

Genoemde bedreiging punten

- Dreigende verloedering door clandestiene bedrijfsactiviteiten en teruglopende huurinkomsten c.q. dreigende leegstand tegenover NedCoat
- De mogelijke nieuwe verbindingsweg (voorkeursvariant 5a) wordt als een dreiging ervaren en geeft op dit moment onzekerheid bij ondernemers (wel of niet investeren, wat zijn de effecten, hoe te ontsluiten straks, etc.).

Genoemde verbeterpunten

- Het profiel van de Bovensteweg is te smal. Dit levert vooral problemen op voor het zwaar transport en de fietsers die van de Bovensteweg gebruik maken.
- De spoorwegbomen moeten regelmatig gerepareerd worden door beschadiging door vrachtverkeer
- De scherpe bocht bij NedCoat in combinatie met het vrachtverkeer dat op maandagmorgen in de file staat om het terrein van NedCoat op te kunnen levert een onoverzichtelijke verkeerssituatie op.
- Het fietsverkeer is toegenomen sinds de komst van het station, maar het fietspad ligt onlogisch. Ook de verhoging die er gedeeltelijk ligt tussen fietspad en weg is niet handig. Fietspad kan beter aan een kant liggen met veilige oversteeek naar station of geen fietsers meer over Bovensteweg.
- Het reliëfverschil en de bochten (vooral aan kant Geba) in de weg zorgen voor onoverzichtelijkheid. Verloop van de weg eventueel verduidelijken aan de hand van bomenlaanstructuur; anderzijds niet zichtbaarheid bedrijven verminderen.
- Het aanleggen van een voetpad in verband met toename voetverkeer door station.
- De toegankelijkheid van de kavels kan verbeterd worden (diepladers, vrachtwagens).
- bewegwijzering versterken.
- De rommelige uitstraling van verschillende panden/kavels kan worden verbeterd. Meer eenduidigheid in uitstraling richting Bovensteweg.
- Betere verlichting langs Bovensteweg is wenselijk.

Genoemde kansen

- Verbeteringen aan uniformering van hekwerken, groenstructuren en het buiten zicht plaatsen van opslag (aan voor- en achterkant (spoor) Bovensteweg).
- Parkmanagement in het klein (gezamenlijk bewegwijzering, cameratoezicht, uniforme hekwerken etc.).
- Ontwikkeling korte termijn: kansen station voor ontwikkeling noordkant terrein (incl. opheffen woning)
- Ontwikkeling zuidzijde bedrijventerrein, voor bestaande en nieuwe (kleinschalige) bedrijvigheid.

STRUCTUUR EN ORGANISATIE (PRIVATE KAVELS)

Toekomstbeeld aanwezig:

- Staalgerelateerde bedrijvigheid behouden en aanwezige bedrijven ruimte geven uit te breiden.
- Bij vertrek van bedrijven inbreiding realiseren maar geen nieuwe zware bedrijvigheid toelaten. Daar waar kan verdere ontwikkeling naar kleinschalig, kwalitatief, groen en duurzaam (ander groener imago, gebruikmaken van bijzondere context).
- Eventueel ruimte voor kleine uitbreiding van het bedrijventerrein.
- Ruimte bieden voor bedrijfsverzamelgebouw voor lokale kleine ondernemingen, zoals schilder- en klusbedrijven.
- In het geval van aanleg van de nieuwe verbindingsweg blijven wat de ondernemers tussen spoor en Bovensteweg betreft de fronten van de bedrijven gericht op de Bovensteweg, waar ook de ontsluiting van de kavels plaatsvindt. Vanaf tracé 5a is dan afscherming nodig om de achterkanten (opslag) aan het oog te onttrekken, bijvoorbeeld door bomen (staan al langs spoor) of ander groen.
- In het geval van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg moet herschikking van de huidige bedrijven plaatsvinden, zoveel mogelijk met behoud van bestaand vastgoed. Mogelijk is verplaatsing en in elk geval compensatie nodig. Oplossing die hiervoor wordt genoemd is de aankoop van aangrenzende percelen door de gemeente. Andere mogelijkheid die wordt genoemd is het deels alloceren van de sportvelden en hier ruimte maken.
- Belangrijk naar de toekomst is continue dialoog over mogelijkheden met gemeente en ondernemers en ondernemers onderling.
- Bij meer ruimte in het wegprofiel van de Bovensteweg denken aan meer ruimte voor verkeer. Voetpad handhaven, voor veilige loopverbinding tussen bedrijven. Bij overruimte zijn extra bomen denkbaar als onderdeel van de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, ook in relatie tot het aansluiten op de groene omgeving.

Samenvatting van de vragen/opmerkingen en antwoorden tijdens de presentatie op 7 mei 2012 van het concept-eindrapport Herstructurering bedrijventerrein Korendal

Vraag van de heer Broekmans:

Er wordt een tweezijdig fietspad voorzien aan de oostkant van de Bovensteweg. Hoe wordt dan de bereikbaarheid voor fietsers naar het Sportpark geregeld?

Antwoord (Arcadis):

Bij de noodzakelijke oversteekplaats zal een voorziening moeten worden getroffen zodat de fietsers veilig over kunnen steken. Hier zal bij de toekomstige uitwerking rekening mee moeten worden gehouden.

Vraag van de heer Alderhout:

Is er al iets bekend over het soort beplanting.? Hij pleit voor het planten van inheemse soorten, mede gelet op de ligging van Korendal t.o.v. de EHS.

Antwoord (Arcadis):

De soort planten is in deze fase nog niet uitgewerkt. Dit komt bij de verdere uitwerking uiteraard aan de orde en de suggestie kan dan worden meegenomen.

Vraag van de heer Alderhout:

Tot hoever loopt de beoogde ontwikkeling richting het station?

Antwoord (dhr. Thijssen):

De ontwikkeling gaat tot en met het perceel waar voorheen de Ertsmalerij van Verdonck stond. Dit deel van de bestemming "Bedrijven B2" is overigens wel goedgekeurd.

Vraag van mevr. Van Gelder:

Hoe realistisch is het dat de ontsluitingsweg variant 5A er nog komt nu de gemeente Groesbeek zich heeft teruggetrokken? Dit is met name van groot belang voor de ontwikkeling van Staalbouw Mook en Zwaan Mobilair.

Antwoord (wethouder Barten):

De opdracht vanuit de raad van Mook en Middelaar is en was om een Masterplan met 2 varianten op te stellen. De Variant 5A werd in beginsel door 5 partijen gedragen. De gewijzigde opstelling van de gemeente Groesbeek was erg verrassend. De gemeente Mook en Middelaar heeft gereageerd op het besluit van Groesbeek en de Variant 5A is nu dan ook nog niet van de baan.

De doelstelling van deze variant is om de kernen Mook en Molenhoek te ontlasten van het verkeer ten behoeve van de verbetering van de leefbaarheid. Als het plan definitief niet door zal gaan zal er opnieuw moeten worden gekeken naar een alternatief. Vooral nog wordt dan ingezet op de basisvariant om een start met het beoogde uitvoeringsprogramma te kunnen maken.

Vraag van mevrouw Sleijffers:

Als Groesbeek definitief afhaakt, wie beslist er dan over de uitvoering van de basisvariant?

Antwoord (wethouder Barten):

In september 2012 wordt het Masterplan ter vaststelling aangeboden aan de raad. Daarna start het uitvoeringsprogramma. Dan zal er ook meer bekend zijn over de Variant 5A of een mogelijk alternatief.

Aanvullend antwoord (dhr. Kierkels, LHB):

Er is lang onduidelijkheid geweest over de toekomst van het bedrijventerrein Korendal. Dit Masterplan dient hier wel de gevraagde duidelijkheid in te bieden zodat ook ondernemers worden aangemoedigd om investeringen te plegen. LHB kan hierbij ook een rol in spelen en hiervoor kan men met hem contact opnemen. LHB kan een rol spelen in bijv. het verkrijgen van financiële middelen om herstructureringsmaatregelen op de private kavel uit te kunnen gaan voeren. LHB beschikt hiervoor over een eigen investeringsfonds en heeft dezelfde instrumenten die een reguliere bank ook heeft. Daarbij kan LHB een hoger risico nemen, dan een reguliere bank, mede omdat LHB ook het maatschappelijke belang van het herstructureren van bestaande verouderde bedrijventerreinen mee zal laten wegen in de beslissing om wel of niet financieel te participeren. Let wel, LHB zal doorgaans geen percelen en panden opkopen van eigenaren die te koop staan of worden aangeboden. LHB is op zoek naar partijen die iets willen, in de richting van het Masterplan, maar die dat niet kunnen.

Vraag van mevrouw Sleijffers:

In beide varianten wordt een aantal maatregelen genoemd die het bedrijventerrein een facelift zullen geven (voorgevelrooilijnen, uniforme hekken, beplanting aanbrengen). Wanneer worden deze zaken opgepakt en door wie?

Antwoord (wethouder Barten):

Met het uitwerken van het uitvoeringsplan wordt gestart nadat de raad het Masterplan heeft vastgesteld. Maatregelen op private terreinen zijn uiteraard een eerste verantwoordelijkheid van de ondernemers c.q. vastgoedeigenaren. De openbare ruimte is een taak van de gemeente.

Vraag van mevrouw Sleijffers:

Is er al een uitwerking van de kosten beschikbaar?

Antwoord (dhr. Kierkels):

Zoals in het Masterplan is opgenomen is er op basis van aannames een zeer globale opzet gemaakt dat een totaaloverzicht geeft van kosten en opbrengsten. Hieruit blijkt dat alles bij elkaar opgeteld een negatief saldo kent, oftewel enkel private partijen zullen dit niet snel oppakken. Het gaat er dan ook met name om dat er een aanpak komt waarbij publieke en private partijen, al dan niet projectsgewijs met elkaar gaan samenwerken. Alhoewel die cijfers er wel zijn, heeft het in dit stadium dan ook weinig zin om bedragen per deelproject etc. te noemen omdat dit mogelijk valse verwachtingen wekt. LHB kan hierin een verbindende schakel zijn, en zoals eerder gezegd kan LHB ook financieel participeren indien gewenst. LHB nodigt dan ook partijen uit die stappen willen ondernemen passend binnen de kaders van dit Masterplan om met hem contact op te nemen.

Vraag van de heer Van Mil:

Is er iets geregeld dat bepaalt dat in eerste instantie alleen lokale ondernemers zich kunnen vestigen op Korendal? Verder maakt hij een compliment over het feit dat er eindelijk iets wordt ondernomen voor ondernemers. Het geeft aan dat het jammer is dat dit nu pas is omdat voorheen zeker een 10-tal ondernemers interesse hadden voor vestiging op Korendal. Een belronde leert dat er nog steeds belangstelling is. Alleen de tijd is nu niet zo gunstig. Verder pleit hij ervoor om geen kantoorgebouwen toe te staan.

Antwoord (wethouder Barten):

Het Masterplan laat zien dat het inspeelt op met name de lokale marktbehoefte. Het is dan ook met name bedoeld voor lokale ondernemers. Alleen als die er niet blijken te zijn dan kunnen uiteraard ook andere ondernemers zich melden. Hij verzoekt de heer Van Mil om eventuele gegadigden voor dit bedrijventerrein door te geven aan de gemeente. De vestiging van sec kantoren is op dit terrein verder ook niet voorzien.

Vraag van de heer Bart Poelen:

Pleit ook voor lokale ondernemers. Verder verzoekt hij om geen detailhandel op Korendal toe te staan.

Antwoord (wethouder Barten):

Uiteraard zullen lokale ondernemers voorrang hebben. Detailhandel sec is op Korendal nu niet toegestaan en zal in de toekomst ook niet worden toegestaan. Dit met uitzondering van mogelijk een kiosk of soortgelijke voorziening bij het station. Tegen de autohandelaar die nu op Korendal gevestigd is lopen daarom al geruime tijd handhavingacties.

Vraag van de heer Govaerts:

Gelden de toekomstige bepalingen ook voor bestaande ondernemingen en woningen op Korendal? Verder wijst hij er op dat er nu al heel hard wordt gereden en dat als de bocht er uit wordt gehaald dit mogelijk nog erger kan worden. Ook wijst hij op de vrachtwagens die naar Nedcoat moeten en vaak geparkeerd staan op de Bovensteweg en zelfs op het fietspad. Dit is een gevaarlijke situatie.

Antwoord (dhr. Kierkels):

Degene die nu bepaalde rechten hebben op Korendal zullen deze ook behouden. Daar beschermt de Nederlandse Wet eenieder heel goed in. Overigens gelden deze rechten in beginsel ook voor kopers en nieuwkomers in bestaande situaties. O.a. het bestemmingsplan is daarbij van groot belang.

Een overheid zou tot onteigening over kunnen gaan, indien er sprake is van een bestemmingswijziging én een groot maatschappelijk belang. Dit middel wordt niet vaak ingezet. Onteigenen is ook een zware en langdurige procedure. Het gaat er dus veel meer dat private en publieke partijen met elkaar gaan samenwerken, al dan niet projectsgewijs. LHB kan hier dus een bemiddelende rol in spelen en evt. dus ook een financiële rol. Desgevraagd benadrukt hij nogmaals dat LHB geen ondernemers zal gaan uitkopen maar is wel bereid om met hen te praten over evt. samenwerking, waarbij gezocht wordt naar een nieuwe eindsituatie voor die kavel of het deelgebied, passend binnen de kaders van het Masterplan.

Aanvullend antwoord (Arcadis):

Door het aanbrengen van fysieke maatregelen zoals het planten van hagen en bomen wordt de snelheid in de meeste gevallen al verlaagd. Natuurlijk zal bij de uitwerking van het profiel nadrukkelijk rekening moeten worden gehouden met de vrachtauto's die elkaar moeten kunnen passeren.

Aanvullend antwoord (dhr. Thijssen):

Bij de verder uitwerking zal moeten worden gezien of er mogelijkheden zijn om op de Burgemeester Sengersweg parkeerruimte te creëren voor de vrachtauto's die daar wachten voordat ze het terrein van Nedcoat op kunnen. Misschien zijn er ook oplossingen denkbaar op het terrein van Nedcoat zelf. Dit zal bij de uitwerking moeten worden meegenomen.

Vraag van de heer Vloet:

Hij vindt het Masterplan een goed plan en hij is tevreden over de positieve ontwikkelingen. Hij vraagt alleen aandacht voor de uitritten die al lager liggen in relatie met aan te planten hagen en bomen. Er zal voor de veiligheid rekening moeten worden gehouden met voldoende zicht met name bij het uitrijden van de kavel. De bomen moeten geen afschermdende wand worden.

Antwoord (Arcadis):

Dit zal bij de verdere uitwerking van de plannen uiteraard worden meegenomen.

Opmerking van de heer Geerlings (Stadsregio Arnhem Nijmegen):

Maakt complimenten over het Masterplan. Hij benadrukt dat een kosten- en opbrengstenplan al snel een eigen leven gaat leiden en adviseert hiervoor te waken. Verder geeft hij aan dat de Stadsregio voor de uitvoering van de Variant 5A geen gelden beschikbaar heeft.

Antwoord (wethouder Barten).

De (Stads)regio heeft overigens wel de keuze voor de Variant 5A onderschreven.

Vraag:

In de Gelderlander stond een artikel over de Groene Campus. Waar komen deze gegevens vandaan?

Antwoord (dhr. Thijssen):

Het woord campus staat in het stuk. De betekenis is niet meer en minder dan het bedrijventerrein een "groener" aanblik te geven, passen in de groene omgeving. De journalist heeft dit echter door middel van de kop in het artikel extra benadrukt. Overigens is er met de journalist geen contact geweest maar mogelijk heeft hij het concep-eindrapport op de gemeentelijke website geraadpleegd.

Vraag:

Hoe ziet het vervolg er uit?

Antwoord (wethouder Barten).

Naar aanleiding van deze bijeenkomst zal nog worden gezien of een aanpassing van het concept nog noodzakelijk is. Daarna gaat het concept met het ambtelijk advies voor besluitvorming naar het college. Uiteindelijk gaat er een voorstel naar de raad om het Masterplan vast te stellen. Dit is in de vergadering van 13 september voorzien.

Tussentijds zal de gemeente met LHB bezien welke concrete stappen er nu al kunnen worden gezet om de voortgang er in te houden.

Aanvullend antwoord (dhr. Thijssen);

Na de vaststelling door de raad zullen de uitgangspunten van het Masterplan worden opgenomen in de structuurvisie die voor Mook en Molenhoek zal worden opgesteld. Tenslotte zal e.e.a. moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan Mook en Molenhoek.

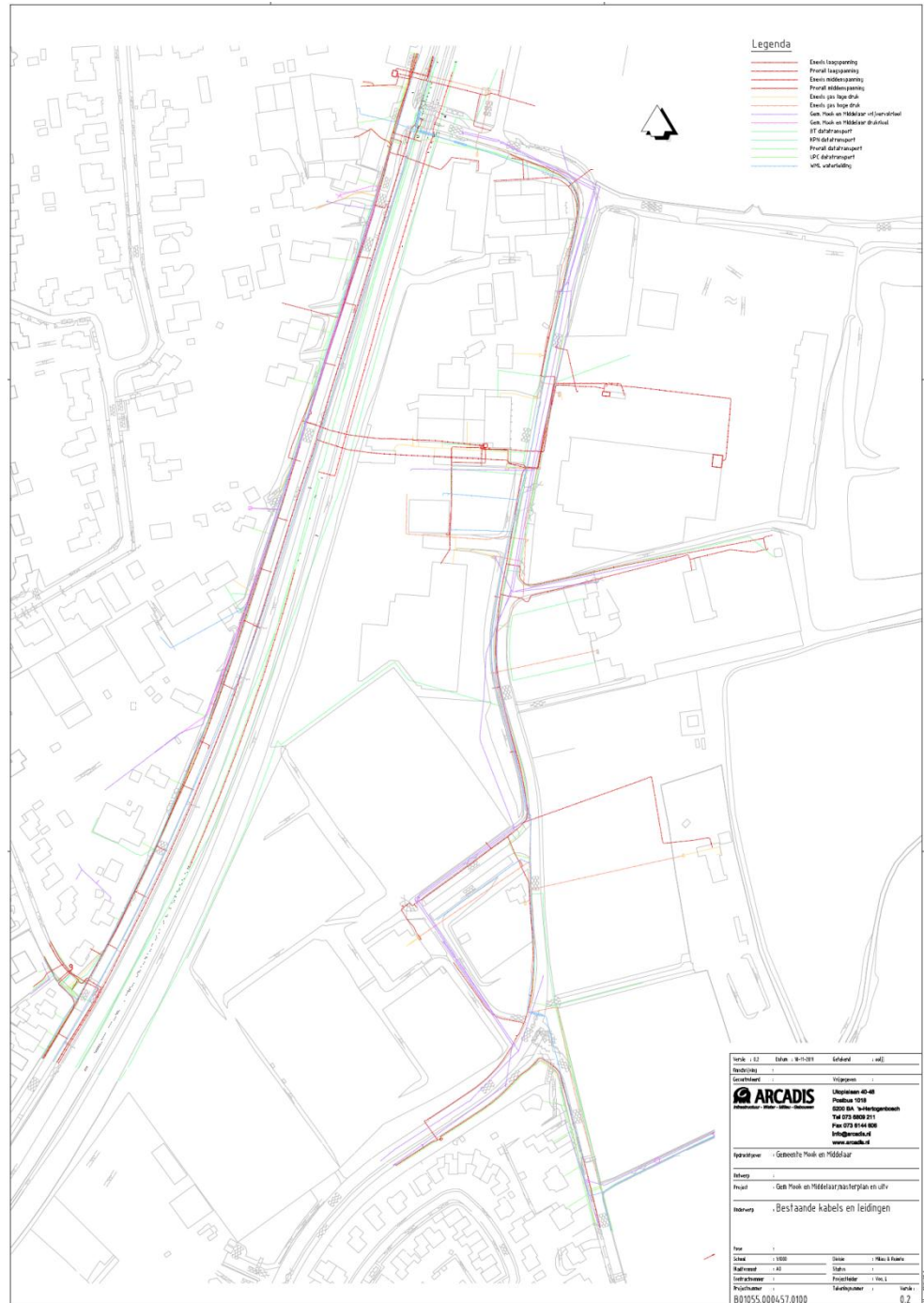
Aanvullende opmerking (dhr. Kierkels).

Wij of een derde kunnen het niet alleen gaan doen. De komende maanden zal op zoek worden gegaan naar partijen die iets willen. LHB biedt capaciteit in menskracht aan om plannen te begeleiden. Daarnaast heeft LHB een investeringsfonds zoals een normale bank dat ook heeft en kunnen plannen mogelijk ook financieel worden ondersteund. Het kader hiervoor is het Masterplan Herstructurering Bedrijventerrein Korendal.

Mook, mei 2012

BIJLAGE 3

Belemmeringenoverzichtskaart: kabels en leidingen



BIJLAGE 4

Aantrekkelijke doelgroepen voor Korendal

Als bedrijven een vestigingsplaats overwegen, toetsen zij deze op de aanwezigheid van criteria die een positieve bijdrage leveren aan de uitvoering van hun activiteiten. Hiermee bedoelen we dat de activiteit van een bedrijf leidend is in de vestigingsplaatskeuze, niet zozeer de sector. Bijvoorbeeld: een hoofdkantoor in een willekeurige sector (bank- en verzekeringswezen, maar ook metaal of chemie) kiest een vestiging in een binnenstedelijk multifunctioneel kantorenmilieu, een logistiek bedrijf kiest ongeacht de sector een ruime bedrijventerreinlocatie aan de snelweg.

Economische structuur op werklocaties in de regio versus regiototaal (april 2010)

	Werklocaties				Regio Kop van Limburg Totaal			
	Vestigingen		Werkgelegenheid		Vestigingen		Werkgelegenheid	
	Aantal	In %	Aantal	In %	Aantal	In %	Aantal	In %
Landbouw	1	0%	1	0%	328	11%	992	7%
Industrie	67	25%	2.116	49%	178	6%	2.413	17%
Bouwnijverheid	19	7%	145	3%	279	10%	660	5%
Handel	81	31%	811	19%	515	18%	2.481	17%
Horeca	2	1%	5	0%	168	6%	1.625	11%
Vervoer en opslag	19	7%	881	20%	70	2%	1.074	7%
Informatie en communicatie	9	3%	37	1%	73	3%	136	1%
Zakelijke dienstverlening	42	16%	233	5%	529	19%	1.202	8%
Overheid, onderwijs en gezondheidszorg	16	6%	67	2%	406	14%	3.287	23%
Overige dienstverlening	9	3%	13	0%	311	11%	643	4%
Totaal	265	100%	4.309	100%	2.857	100%	14.513	100%

Bron: Programma Werklocaties, provincie Limburg

Activiteiten die veel voorkomen op bedrijventerreinlocaties in de regio en in Mook en Middelaar in meer of mindere mate vraag uitoefenen zijn:

- Kleinschalige (groot)handel.
- Kleinschalige logistiek.
- Kleinschalige productie/industrie met kleine kantoorruimte³.
- Verzamelgebouw voor kleinschalige bedrijfsruimte- en kantoorruimtegebruikers.

Deze worden hier verder toegelicht.

³ In enkele gevallen krijgt u ook te maken met kleinschalige kantoorruimten die vraag uitoefenen op een nieuwe locatie. Per aanvraag kunt u besluiten hier wel of niet op in te gaan.

Tabel 5Profiel kleinschalige
(groot)handel

Indicator	Omschrijving
Verwachte omvang vraag	Groot aandeel in de lokale/regionale vraag.
Concurrentie in regio	Redelijk; vooral regionaal van plaatsen in de omgeving, zoals in Malden en Groesbeek.
Huisvestingsbudget	€ 40 tot € 70 per m ² v.v.o.
Omgevingseisen	<ul style="list-style-type: none"> • Goede wegverbinding. • Voldoende ruimte. • (Eventueel) zichtlocatie.
Pand- en kavelgrootte en -type	<ul style="list-style-type: none"> • 500 m² tot 2.000 m². • 20% kantoor, 80% bedrijfsruimte: veel opslagruimte nodig (1 bouwlaag, gemiddeld circa 7 meter hoog). • Afhankelijk van de omvang zijn geschakelde units mogelijk, grotere vestigers (> 25 werknemers) veelal solitair pand.
Eigendomssituatie	<ul style="list-style-type: none"> • Overwegend behoefte aan eigendom. • Startende ondernemers geven voorkeur aan huur (indien niet aan huis gevestigd).

Tabel 6Profiel kleinschalige
logistiek

Indicator	Omschrijving
Verwachte omvang vraag	Regionale of nationale marktorientatie, bedrijvenpark.
Concurrentie in regio	Relatief grote vestigers en daarom concurrerend met locaties met grote percelen in omgeving van Malden, Gennepe, etc.
Huisvestingsbudget	€ 40 tot € 70 per m ² wo
Omgevingseisen	<ul style="list-style-type: none"> • Goede autobereikbaarheid essentieel (langs snelweg). • Centrale ligging t.o.v. klanten. • Ruimte voor wagenpark en uitbreiding en groei.
Pand en kavelgrootte en -type	<ul style="list-style-type: none"> • 1.000 m² tot 3.000 m². • Bedrijfspannen met een toenemend aandeel kantoorruimte (10% tot 30%).
Eigendomssituatie	Overwegend huur: logistieke bedrijfshallen hebben grootste aandeel huurders.

Tabel 7Profiel kleinschalige
productie/industrie

Indicator	Omschrijving
Verwachte omvang vraag	Circa een derde deel van de bedrijfsruimtevragers komen uit deze doelgroep.
Concurrentie in regio	Kleine en middelgrote vestigers die vooral lokaal opereren. Sommige bedrijven groeien snel uit hun jasje en daarom zijn grotere regionale bedrijfslocaties snel concurrent in de locatieafweging.
Huisvestingsbudget	<ul style="list-style-type: none"> € 40 tot € 60 per m² vvo.
Omgevingseisen	<ul style="list-style-type: none"> Nabijheid van (technisch geschoold) personeel. Kosten personeel. Beschikbaarheid en kosten van grond/bedrijfsruimte. Centrale ligging ten opzichte van afzetmarkt en toeleveranciers.
Pand- en kavelgrootte en -type	<ul style="list-style-type: none"> Overwegend kleinschalig (500 m² bvo/1000 m² kavel) en middelgroot (2.500 m²).
Eigendomssituatie	Kleine, groeiende bedrijven huur, grotere vestigers behoefte aan eigendom.

Tabel 8

Verzamelgebouwen

Indicator	Omschrijving
Verwachte omvang vraag	Stijgend marktaandeel, onder andere door groeiende behoefte aan kleinschalige opslagruimte en kantoorruimte voor (door)startende ondernemers.
Concurrentie in regio	Relatief groot. Veel ontwikkelende partijen zien meerwaarde en markt voor dit segment.
Huisvestingsbudget	Sterke range in huisvestingsbudget. Tussen € 10 per m ² en € 70 per m ² . Bij kantoorachtige of 100% kantoorruimte (state of art) gaan prijzen ook richting € 100 per m ² .
Omgevingseisen	<ul style="list-style-type: none"> zeer divers, afhankelijk van de doelgroep. van geen eisen tot zeer veel eisen (ook m.b.t. ligging en beeldkwaliteit).
Pand- en kavelgrootte en -type	<ul style="list-style-type: none"> kavels van circa 1.000 m². daarbinnen aaneengeschakelde units vanaf 25 m² tot 250 m², eventueel gezamenlijke voorzieningen, klein aandeel kantoorruimte, laaddeur.
Eigendomssituatie	Huur en koop, overwegend huur.

BIJLAGE 5

Beleidsinventarisatie

Rijksbeleid*Nota Ruimte, Commissie Noordanus en Jorritsma*

In de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte streeft het Rijk naar een duurzame economische groei door onder andere herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. De gemeenten hebben het initiatief bij de herstructurering en ontwikkeling van bedrijventerreinen, het rijk stimuleert. De zorg voor een marktgericht aanbod aan werklocaties ligt bij provincies en gemeenten. De praktijk heeft echter uitgewezen dat de herstructurering te langzaam van de grond komt en dat er nog steeds te veel nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd. De Taskforce (Her)structurering Bedrijventerreinen (THB, ofwel de commissie Noordanus) is daarom ingesteld voor advies over de structuur van de bedrijventerreinenmarkt, de ruimtelijke regie op regionaal niveau en de financiële voorwaarden en prioriteiten bij de inzet van financiële middelen.

Om de aanbevelingen van Noordanus in de praktijk te kunnen brengen is een duidelijke rolverdeling tussen provincies en gemeenten noodzakelijk. Om hiervoor een uitvoeringsstrategie te bedenken is de Bestuurlijke Werkgroep Uitvoeringsstrategie (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (BWU) in het leven geroepen, onder voorzitterschap van Jorritsma. De adviezen van de commissies Noordanus en Jorritsma hebben uiteindelijk geleid tot het convenant bedrijventerreinen 2010-2020. De BWU geeft een aantal handreikingen voor de invulling van het convenant en voor eventuele aanvullingen op de afspraken in het convenant.

10 HANDREIKINGEN VAN DE COMMISSIE JORRITSMA

1. Maak een gezamenlijke, bestuurlijke (door)start en leg die vast in een of meerdere provinciaal en/of regionaal convenanten.
2. Maak afspraken over de planningtaken van provincies, regio's en gemeenten.
3. Bepaal de financiële strategie voor de herstructurering van bedrijventerreinen in eigen provincie en regio.
4. Spreek af elkaar aan bestuurlijke afspraken te houden.
5. Denk na over uitvoeringsorganisatie en fondsvorming.
6. Koers aan op een regionaal grondbeleid.
7. Sorteert voor op een verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt.
8. Professionaliseer het duurzaam beheer van bedrijventerreinen.
9. Ga gestructureerd aan de slag.
10. Leer al doende en deel de ervaringen.

Convenant bedrijventerreinen 2010-2020

Op 27 november 2009 hebben de vereniging Interprovinciaal Overleg, de Vereniging Nederlandse Gemeenten, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Economische zaken het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 getekend. Doel van dit convenant is gezamenlijk een succesvol, duurzaam en economisch verantwoord bedrijventerreinenbeleid af te spreken dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke kwaliteit van Nederland.

Daarmee draagt dit convenant bij aan het realiseren van de doelen in de Nota Ruimte, de Samenwerkingsagenda Mooi Nederland, Pieken in de Delta en het programma Schoon en Zuinig. Het convenant draagt bij aan:

- Het stimuleren van de regionale samenwerking tussen gemeenten.
- het tot stand komen van behoefteramingen, ruimtelijke planningsopgaven, planningen en planologische realisatie van bedrijventerreinen de komende 10 jaar.
- Het in uitvoering nemen van een herstructureringsopgave in de periode 2009-2013.
- Het efficiënt inzetten van de rijksfinanciering voor de herstructureringsopgave en decentralisatie van de TOPPER-middelen.
- De kwaliteit van bedrijventerreinen: zowel economisch duurzaam als ruimtelijk toekomstbestendig.
- Het monitoren van gegevens met betrekking tot uitgifte, aanbod, herstructurering en de kwaliteit van publieke en private bedrijventerreinen.

Provinciaal beleid

POL 2006

Het POL geeft de kaders weer voor de gemeenten met betrekking tot de behoefteramingen en de herstructureringsopgaven. Het geeft richtlijnen voor het realiseren van voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit, het plaatsen van het juiste bedrijf op de juiste plaats en duurzaam ondernemen.

Voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit

Voor het realiseren van voldoende werklocaties wordt een goed zicht op de voorraadontwikkeling gehouden via het Regionale Bedrijfs Informatiesysteem (REBIS). Voorkeur gaat uit naar het uitbreiden van bestaande locaties. Zijn geen geschikte locaties voorhanden, dan komt de ontwikkeling van nieuwe locaties in de stedelijke ontwikkelingszone in beeld. Het zoeken naar nieuwe locaties gebeurt in euregionaal perspectief. Nieuwe bedrijventerreinen in het landelijk gebied worden niet voorzien; uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen in het landelijk gebied kan alleen volgens specifieke voorwaarden als de restcapaciteit is verbruikt.

Het juiste bedrijf op de juiste plaats

Bij het plaatsen van bedrijven en voorzieningen wordt bekeken of ze uit het oogpunt van functie, veiligheid en hinder wel inpasbaar zijn of dat ze bijvoorbeeld thuishoren op specifiek daarvoor te bestemmen bedrijventerreinen. Kantoorontwikkeling, stedelijke recreatieve voorzieningen en detailhandelsontwikkeling worden in principe niet toegestaan op bedrijventerreinen.

Duurzaam ondernemen

De provincie stimuleert duurzaam ondernemen onder andere door het beschikbaar stellen van subsidies en via een scala aan instrumenten zoals bedrijfsinterne milieuzorg, duurzaamheidsscan, productgerichte milieuzorg, duurzaam inkopen en bedrijfsmilieuplannen. Ook in de vergunningverlening en handhaving wordt het duurzaamheidsaspect meegenomen.

Limburgse herstructureringsmaatschappij

De herstructureringsprojecten, die de afgelopen 10 jaar met ondersteuning door de provincie tot stand zijn gekomen (ruim 700 ha) en door de gemeenten zelfstandig zijn opgepakt (ruim 600 ha), leren dat de herstructurering van bedrijventerreinen zich hoofdzakelijk beperkt heeft tot het openbare gebied. Om de gewenste kwaliteitsverbetering en uitstraling te bereiken is echter ook de aanpak van de private kavels nodig.

Marktpartijen dienen te worden geïnteresseerd en verleid tot investeren in herstructurering van bedrijventerreinen. Om dit mogelijk te maken hebben Provinciale Staten in 2008 besloten om samen met NV Industriebank LIOF de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen BV (LHB BV) op te richten.

De missie van de LHB is het in samenwerking met publieke en private partijen stimuleren, ondersteunen en realiseren van de herstructurering van de Limburgse bedrijventerreinen, met als doel het bewerkstelligen van een duurzaam, optimaal economisch vestigingsklimaat voor ondernemers en een zorgvuldig gebruik van de ruimte.

LHB heeft de opdracht van haar aandeelhouders meegekregen om in de periode tot 2020 1.000 ha aan bedrijventerrein te herstructureren. Deze opgave bevindt zich binnen het Limburgse areaal van bijna 2.000 ha aan verouderde terreinen, dat is opgenomen in het provinciale Programma Werklocaties Limburg 2020 (zie hierna). LHB zal zich dan ook focussen op de verouderde terreinen.

LHB heeft de taak om het complexe proces van herstructurering op gang te brengen; niet door probleemeigenaar te worden, maar door samen met gemeenten, ondernemers en andere (vastgoed)partijen creatief te zoeken naar oplossingen. LHB gaat daarbij actief op zoek naar projecten. Vooraf worden geen middelen toegekend, maar per businesscase wordt bepaald hoeveel middelen moeten worden ingezet. Met deze aanpak wordt een actieve participatie van andere stakeholders bewerkstelligd. In regio's met gemeenten die al een formele regionale samenwerking hebben opgezet, opereert LHB als partner van de samenwerkingsentiteit. LHB faciliteert het proces om tot herstructurering te komen door middel van procesmanagement en inbreng van specifieke kennis en ervaring. Indien noodzakelijk voor het uitlokken van investeringen door publieke en private partijen kan LHB met een investeringsfonds risicodragend participeren.

De deelname van LHB is gebonden aan bepaalde criteria. Zo moet de herstructurering kunnen rekenen op draagvlak bij gemeenten en ondernemers en dient LHB al direct bij de planvoorbereiding te worden betrokken. Financiering door LHB (in welke vorm dan ook) kan uitsluitend plaatsvinden indien ook andere partijen bereid zijn risico te lopen en middelen te investeren. Financiering geschiedt op basis van een gedegen, mede door LHB opgestelde, businesscase (masterplan met financiële onderbouwing en risicoparagraaf) waaraan de Raad van Commissarissen van LHB goedkeuring moet hechten.

LHB kan dus in alle fasen van een herstructureringsproject (initiatiefase, planvormende fase, realisatiefase of de beheersfase) een rol vervullen.

Programma Werklocaties Limburg 2020

Het Programma Werklocaties is een uitwerking van het POL2006 in de vorm van een beleidsregel. Het is een programma waarin per regio de herstructurerings- en planningsopgave met betrekking tot werklocaties wordt vastgelegd tot en met 2020.

Uitgangspunten bij de (her)ontwikkeling van terreinen zijn:

- Zorg voor marktgericht aanbod.
- Bij het zoeken naar ruimte wordt gewerkt met de SER-ladder.
- Er vindt ruimtelijke concentratie van nieuwe terreinen plaats.
- Er komen geen nieuwe bedrijventerreinen in het landelijk gebied.
- Specifieke dienstenterreinen komen enkel in het stedelijk gebied.
- Mobiliteitsaspecten moeten vroegtijdig bij de ontwikkeling en locatiekeuze van werklocaties betrokken worden.
- Zorgvuldig ruimtegebruik wordt niet afgedwongen, maar wel sterk actief door de gemeenten gestimuleerd.

DE SER-LADDER

De SER (Sociaal-Economische Raad) gaat er van uit dat door een intensiever gebruik van de ruimte of door herstructurering van bedrijventerreinen de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen mogelijk kan worden beperkt. De SER gaat uit van drie stappen met zijn eigen afwegingen:

- aandacht besteden aan een optimaal gebruik van de beschikbare (of door herstructurering beschikbaar te maken) ruimte;
- vervolgens de mogelijkheden nagaan om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen;
- en tot slot uitbreiding van het ruimtegebruik als de voorgaande stappen te weinig mogelijkheden bieden.

Als principe gaat gelden dat een regio “voor elke aan te leggen hectare nieuw terrein een hectare oud terrein moet herstructureren”. Plannen van aanpak moeten worden gemaakt voor te herstructureren terreinen (incl. financiële haalbaarheid). Eerder kan niet worden overgegaan tot aanleg van het nieuwe terrein 4. Welke instrumentele tools daaraan kunnen worden gekoppeld op provinciaal niveau (fondsvorming, verevening, subsidies etc.) valt nog te bezien.

Verder wordt er gestreefd naar een nieuwe vorm van segmentatie op de bedrijventerreinen. Primair vertrekpunt is de ruimtelijke kwaliteit. Verdere profilering is mogelijk op basis van sector, schaal en milieucategorie.

Om de regionale samenwerking verder vorm te geven zijn de werklocaties in Limburg verdeeld over 7 regio's. Korendal ligt binnen de regio Kop van Limburg en staat in het Programma aangemerkt als in aanmerking komend voor herstructurering. Het terrein valt in het segment BT0 met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit: dat wil zeggen dat het terrein niet voldoet aan het basiskwaliteitsniveau voor bedrijventerreinen.

In de regio Kop van Limburg is, buiten het in ontwikkeling zijnde De Brem in Gennep, nog ongeveer 4,71 ha bedrijventerrein beschikbaar voor nieuwe bedrijfsactiviteiten. Een groot gedeelte daarvan (4,31 ha) is gelegen op bedrijventerrein Korendal.

Onderstaand schema geeft de situatie weer m.b.t. de bedrijventerreinen in de regio Kop van Limburg. Rood betekent herstructurering nodig, geel betekent revitalisering onderhanden en groen betekent functionele kwaliteit terrein voldoende.

Tabel 9

Werklocaties afgezet tegen revitaliseringsindex en segmentering naar ruimtelijke kwaliteit per 31-12-2010 (bron: Provincie Limburg, *Werklocaties Limburg Regio Kop van Limburg per 31-12-2010*)

Bedrijventerreinen regio Kop van Limburg	Bruto (in ha)	Netto (in ha)	Restcapaciteit (in ha)	Segment ruimtelijke kwaliteit
Bergen				
• De Flammert	42,95	34,64	0,00	BT 1
Gennep				
• De Brem	29,47	21,72	21,72	BT 2
• De Grens	37,50	30,26	0,00	BT 1
• De Grootte Heeze	20,26	15,87	0,40	BT 1
• De Heij	5,64	5,37	0,00	BT 1
• Drie Kronen	23,29	22,96	0,00	BT 1
• Hoogveld (Gennep)	34,32	23,77	0,00	BT 1
• Moutstraat	1,14	0,92	0,00	BT 0
• Ovenberg	18,51	16,58	0,00	BT 1
Mook en Middelaar				
• Hoeveveld (Middelweg)	10,36	8,87	0,00	BT 1
• Korendal	13,50	13,05	4,31	BT 0
• Spijkerweg	1,48	1,26	0,00	BT 1
Totaal Kop van Limburg	238,44	195,28	26,43	

Jaarlijks wordt de voortgang met de regio's besproken. Op basis van deze overleggen kan besloten worden het programma Werklocaties op onderdelen of voor bepaalde regio's te actualiseren.

Regionaal beleid

Regionaal Programma Bedrijventerreinen Stadsregio Arnhem Nijmegen

De Provincie Gelderland heeft op 29 juni 2010 de Structuurvisie bedrijventerreinen en werklocaties vastgesteld. De provinciale structuurvisie vormt het provinciale beleidskader waarbinnen de regionale uitwerking van de (her)ontwikkeling en programmering van bedrijventerreinen moet plaatsvinden. De regio is het juiste schaalniveau om afspraken te maken over planning van bedrijventerreinen. De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft op grond van de concept structuurvisie het EPO (Economisch Programmerings- en Ontwikkelingsdocument van 2009) opgesteld en is verder uitgewerkt in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). De (subregionale) afspraken in het RPB zullen worden opgenomen in de Bestuurlijke Overeenkomst (BOV) die in 2011 worden gesloten tussen de stadsregio en de 20 gemeenten. In de BOV worden de concrete verstedelijkingsafspraken vastgelegd, tezamen met afspraken over mobiliteit, de ruimtelijke ontwikkeling van Openbaar Vervoerknooppunten en verstedelijking.

Doel van het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) betreft het realiseren van voldoende ruimte voor bedrijfsontwikkeling van de juiste kwaliteit en het voorkomen van overaanbod en leegstand. Dat gaat door op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen in te zetten op de afstemming tussen vraag-aanbod, zorgvuldig ruimtegebruik, intensivering, fasering, profilering/segmentering, kwaliteit en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen is sprake van drie subregio's: de A12 zone; A15 zone en A73 zone. De gemeente Mook en Middelaar behoort tot de A73-zone. In het RPB wordt de afstemming van vraag-aanbod, de herstructurering en de handreiking SER-ladder per subregio weergegeven, de overige aspecten worden voor de stadsregio als geheel weergegeven. Om het bedrijventerreinenbeleid tot en met 2025 meer af te stemmen met de andere stedelijke ontwikkelingen binnen de stadsregio zal het RPB qua voortgang en aanpassingen worden opgenomen in het bestaande bestuurlijk subregio overleg over bestuurlijke overeenkomsten.

Regionaal uitgifteprotocol Land van Cuijk

De gemeente Mook en Middelaar ondersteunt in het kader van de regionale (provincie overschrijdende) samenwerking het regionaal uitgifteprotocol Land van Cuijk. Ook de Limburgse gemeenten Gennep en Bergen zijn hierbij aangesloten. Vanuit Brabant betreft het de gemeenten Cuijk, Boxmeer, Grave, Mill & Sint Hubert en Sint Anthonis.

Al deze gemeenten hanteren hetzelfde uitgifteprotocol. Ze vormen samen een grensoverschrijdende functioneel-economische regio. Samenwerking en uniformering bij de uitgifte van bedrijfsgronden draagt bij aan een duurzaam en doelmatig gebruik van de bedrijfsgronden. In het protocol zijn de principes van de SER-ladder opgenomen.

De toepassing van het protocol geldt in principe bij ieder verzoek tot uitbreiding of nieuwvestiging van een bedrijf op een bestaand of nieuw bedrijventerrein binnen gemeenten of in de uitwerkingsplanregio Land van Cuijk. Wanneer wordt afgeweken van het protocol dienen gemeenten dit nader te motiveren en terug te koppelen in het regionaal planningsoverleg.

Bij elk verzoek schrijft het protocol 3 te doorlopen fases voor. In de eerste fase dient de initiatiefnemer aan te tonen dat op de huidige locatie de gewenste ontwikkeling niet kan worden aangetoond. Indien dit het geval is en de gemeente wil medewerking aan een oplossing verlenen, wordt de stap gezet naar fase 2. Hierin specificceert de initiatiefnemer zijn plannen en gaat de gemeente op zoek naar of er geschikte locaties binnen de bedrijventerreinenmarkt beschikbaar zijn. Indien dit niet het geval is, wordt de initiatiefnemer doorverwezen naar fase 3. Er wordt in principe een ‘gentlemens agreement’ gesloten met de ondernemer waarin de gemeente verklaart dat de initiatiefnemer in principe in aanmerking komt voor een nader te bepalen kavel op een nieuw bedrijventerrein. In fase 3 wordt gekeken of vestiging op een nieuw bedrijventerrein mogelijk is. Centrale doelstelling in deze fase is om schaarse beschikbare ruimte op nieuwe bedrijventerreinen binnen de gemeente zo goed mogelijk te verdelen.

Landschapsontwikkelingsplan gemeente Mook en Middelaar en gemeente Gennep 2009

Het Landschapsontwikkelingsplan geeft de visie van de gemeente Mook en Middelaar en de gemeente Gennep op het landschap, de bestaande kwaliteiten en de gewenste ontwikkelingen.

In relatie tot Korendal is de stuwwal van belang. Deze vormt min of meer de oostgrens van het bedrijventerrein en is herkenbaar aan de geleidelijke gradiënt van laag naar hoog. Op de helling bevindt zich bos. Door de ligging van Korendal tussen stuwwal en Maas dient bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden te worden met archeologische en aardkundige waarden.

Gemeentelijk beleid

Op het bedrijventerrein Korendal zijn drie –delen van- bestemmingsplannen vigerend. Het belangrijkste bestemmingsplan is het bestemmingsplan “Molenhoek 1999” waarin het hart van het bedrijventerrein is geregeld. Het noordelijk gedeelte langs de spoorlijn is niet in werking getreden (m.u.v. één locatie), zodat voor dat gedeelte moet worden teruggevallen op de partiële herziening “Omgeving Molenhoek”. In het zuidelijke puntje van het bedrijventerrein vigeert het bestemmingsplan “Maasveld 1990” met de bestemming “sportvelden”. Het te ontwikkelen terrein ten zuiden van Geba ligt in het vigerend bestemmingsplan “Natuurgebieden”.

Bestemmingsplan ‘Molenhoek’ 1999 en ‘partiële herziening Omgeving Molenhoek 1988’

De gemeenteraad van Mook en Middelaar heeft op 28 januari 1999 het bestemmingsplan voor Molenhoek vastgesteld. Het bestemmingsplan geeft de bestemmingen voor het gebied van Korendal weer. De goedkeuring is onthouden aan de bestemming “Bedrijven – B(2)”, met uitzondering van één locatie (*rood omcirkeld in de uitsnede hierna*). Omdat nog niet is voorzien in een nieuw bestemmingsplan is het bestemmingsplan “Partiële herziening omgeving Molenhoek 1988” weer vigerend. Hierin heeft dit gebied de bestemming “Bedrijven – B(3-5)”. Op het onherroepelijke perceel met de bestemming Bedrijven B(2) is het Limburgs Kwaliteitsmenu niet van toepassing, omdat het perceel binnen de vastgestelde contouren ligt. Wel is de bepaling als bedoeld in artikel 5.4. van de koopakte van 10 december 2008(NS Vastgoed B.V) van toepassing. Verder zal er ook een natuurwaardenonderzoek dienen plaats te vinden.

Indien er natuurwaarden aanwezig zijn zal, afhankelijk van o.a. soorten, mogelijk compensatie moeten worden verleend. Dit zal in een toekomstig bestemmingsplan verder moeten worden uitgewerkt.

Als er ontwikkelingen zullen gaan plaatsvinden en het gebied met de bestemming Bedrijven B(3-5) dan geldt hiervoor hetzelfde als voor het perceel met de bestemming Bedrijven B(2).

Op de locaties 'Bedrijven B (2-4)', gelegen in het zuidwesten van het gebied, zijn de gronden bestemd voor de uitoefening van bedrijven, welke voorkomen in de milieucategorieën 2,3 en 4 en bedrijven welke niet genoemd worden bij deze milieucategorieën maar wel gelijk te stellen zijn met de bedrijven bedoeld in de categorieën 2, 3, en 4.

De locaties 'Bedrijven B (3-4)', gelegen zowel in het westen als het oosten van het gebied, zijn bestemd voor de uitoefening van bedrijven, welke voorkomen in de milieucategorieën 3 en 4 en bedrijven welke niet genoemd worden bij deze categorieën maar wel gelijk te stellen zijn met de bedrijven bedoeld in deze categorieën.

Op de gronden zijn uitsluitend bedrijfsgebouwen, geen woning zijnde; bouwwerken, geen gebouwen zijnde; groenvoorzieningen en bijbehorende voorzieningen toegestaan.

Afhankelijk van de locatie varieert de maximale goothoogte van het bedrijfsgebouw tussen de 6 en 15 meter. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, hebben een maximale bouwhoogte tussen de 12 en 25 meter. Het bebouwingspercentage van het perceel mag niet meer bedragen dan 80%.

Hete te ontwikkelen terrein ten zuiden van Geba ligt nu nog in het vigerend bestemmingsplan "Natuurgebieden" en heeft hierin de bestemming "Agrarische doeleinden, landschappelijke en natuurwaarden". Dit gebied zal in de op te stellen structuurvisie Mook-Molenhoek moeten worden opgenomen met een bedrijvenbestemming.

Het huidige sportpark ligt in het vigerend bestemmingsplan "Maasveld 1990" en heeft hierin de bestemming "sportvelden".

Uitsneden van de vigerende delen van de belangrijkste bestemmingsplannen zijn onderstaand weergegeven.

Afbeelding 5

Uitsnedes vigerende bestemmingsplannen Molenhoek 1999 (l.) en de partiële herziening omgeving Molenhoek 1988 (r.).



Afbeelding 6

Uitsnedes vigerende bestemmingsplan "Natuurgebieden" (l.) en "Maasveld 1990" (r.).



BIJLAGE 6

Ambitieniveaus voor Korendal

Het Masterplan dient als basis voor de op te stellen structuurvisie en het daarop volgende bestemmingsplan die voor dit gebied worden opgesteld. Het heeft als doel richtinggevend te zijn voor bestaande en nieuwe bedrijven, de directe (toeristisch/recreatieve) omgeving en de politiek. Dit begint met het vastleggen van gezamenlijk gedragen strategische doelen: de ambitie.

Mogelijke ambitieniveaus

Op basis van de analyse van Korendal zijn drie globale ambitieniveaus opgesteld:

- Ambitieniveau 1: revitalisering: bestaande beter, met focus op (aansluiting op) openbare ruimte.
- Ambitieniveau 2: herstructurering: betere benutting huidige terrein met verschuiving naar lichtere bedrijvigheid met betere uitstraling.
- Ambitieniveau 3: transformatie: ontwikkeling naar groen multifunctioneel werk- en recreatielandschap (campusopzet).

De ambitieniveaus zijn opgesteld en voorgelegd aan de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk), de LHB en de ondernemers (stakeholders).

Ambitieniveau 1: revitalisering

Het ambitieniveau revitalisering richt zich vooral op het verbeteren van de functionaliteit en de beeldkwaliteit van het terrein. Daarmee krijgt het terrein een betere uitstraling. De focus ligt op de openbare ruimte en de voorterreinen en aanzichten van de bedrijven.

Onderwerpen die hierbij een rol spelen zijn verkeersveiligheid, de overgang van private op openbare ruimte en de uitstraling van beide. Met betrekking tot verkeersveiligheid gaat het om de verbetering van de fietsverkeersstructuur langs de Bovensteweg en het verbeteren van de overzichtelijkheid van de bocht ter hoogte van Vloet BV en GEBA. Ook de overzichtelijkheid van de opritten op de Bovensteweg is daarbij een aandachtspunt.

Met betrekking tot de uitstraling van de private en openbare ruimte kan gedacht worden aan het aanbrengen van meer groen, zodat een kleine stap wordt gezet in het beter laten aansluiten van Korendal op de groene omgeving. Het betreft functioneel groen, zoals groene hagen om opslag te camoufleren en eventueel een laanstructuur langs de Bovensteweg om het verloop van de weg te accentueren.

De deelprojecten die in dit ambitieniveau ondernomen worden vinden voornamelijk plaats in de openbare ruimte. De gemeente is hierbij de belangrijkste investeerder.

Afbeelding 7

Ambitieniveau
revitalisering: functionaliteit
(structuur) en uitstraling
(groen).



Afbeelding 8

Sfeerbeeld revitalisering.



Ambitieniveau 2: herstructurering

Het ambitieniveau herstructurering gaat verder dan revitalisering, omdat het ten doel heeft de opzet van het gehele terrein te verbeteren. Naast de openbare ruimte worden ook de bedrijfskavels in het plan betrokken. In de huidige situatie is de invulling van deze kavels en de oriëntatie van de bedrijfspanden niet optimaal. Bij dit ambitieniveau gaat het naast revitalisering ook om:

- Het verbeteren van de verkavelingsopzet zodat efficiënter grondgebruik kan plaatsvinden. Hierin worden de huidige ondernemers indien mogelijk gefaciliteerd in de bekende wensen voor bedrijfsvergroting.
- Het ontvlechten van de woon- en werkfunctiefunctie.
- Het verbeteren van de uitstraling van huidige bedrijfspanden waar nodig.

- Het regelen dat nieuwe bedrijfspanden voldoen aan bepaalde beeldkwaliteitseisen, een minder verspringende rooilijn en opslag aan de achterkant realiseren.
- Waar mogelijk nieuwe functies een plek geven die beter aansluiten bij de groene omgeving en de bijbehorende recreatie, ook in relatie tot het station.

Het beeldkwaliteitsniveau is vergelijkbaar met het geschetste beeld bij ambitieniveau revitalisering. Het soort bedrijvigheid is grotendeels nog steeds staal gerelateerd, waardoor de aankleding van het terrein van functionele aard blijft.

Afbeelding 9

Ambitieniveau
herstructurering:
functionaliteit, uitstraling +
verbetering
verkeersopzet.



Afbeelding 10

Sfeerbeeld
herstructurering



Dit ambitieniveau vraagt naast een investering van de gemeente ook commitment van de aanwezige ondernemers of nieuwe ontwikkelaars/ondernemers.

Ambitieniveau 3: transformatie

Gaan de eerdere ambitieniveaus uit van het voortzetten van en aansluiten bij de huidige bedrijvigheid, het ambitieniveau transformatie ziet een lange termijn ontwikkeling naar een ander soort bedrijventerrein. Het is meer een groene campus met bedrijfsgebouwen, die een vloeiende overgang vormt tussen de achterliggende natuur en de bebouwde kom van Mook. Het bedrijventerrein profileert zich als duurzaam, groen en beleefbaar, en sluit daarmee maximaal aan op het groene imago van de omgeving. Bij deze ambitie passen kleinschaligere hoogwaardige (innovatieve) bedrijvigheid, educatieve en recreatieve functies. Het bedrijventerrein legt maximaal verbinding met de kennisclusters in Nijmegen; zowel in de zin van aansluitende functies als de infrastructurele verbinding door het station als transferium en recreatief knooppunt.

Voor deze transformatie is een natuurlijk momentum nodig omdat de huidige bedrijvigheid niet meer in dit plaatje past. Naast de gemeente zijn nieuwe investerende partijen nodig om de transformatie in te kunnen vullen.

Afbeelding 11

Ambitieniveau
transformatie: groene
campusontwikkeling.



Afbeelding 12

Sfeerbeeld transformatie.



De beeldkwaliteit bij dit ambitieniveau ligt hoger dan bij beide andere scenario's. Een groter deel van het gebied wordt openbaar toegankelijk en groen ingericht. Doel is om voor mensen een aantrekkelijke werkomgeving te realiseren en beleefbaar te maken dat ze zich in een groene en duurzame omgeving bevinden. Er wordt beter aangesloten op de aangrenzende natuur, zowel qua aankleding als qua functies. De uitstraling van de panden is ook duurzaam; er wordt met duurzame materialen gewerkt en er wordt in een duurzame energiehuishouding voorzien. Ook buiten werktijden is Korendal een aantrekkelijke plek voor mensen om zich te bewegen.

BIJLAGE 7

Projectformats

De maatregelen uit het uitvoeringsplan zijn opgenomen in bijgevoegde projectformats:

- Deelproject A : Herstructurering Noordwesthoek incl. nieuwe ontsluiting.
- Deelproject B : Verbetering doorstroming Bovensteweg.
- Deelproject C : Ontwikkeling zuidoost hoek.
- Deelproject D : Ontwikkeling stationsomgeving en transferium.

De projectformats geven een aanzet tot het projectmatig organiseren van de onderscheiden herstructureringsmaatregelen. Nadere invulling, verfijning en uitwerking op basis van te maken afspraken tussen betrokken partijen is hiervoor noodzakelijk. Het Masterplan biedt hiertoe de nodige kaders en handvaten.

DEELPROJECT A: Herstructurering Noordwesthoek incl. nieuwe ontsluiting	
Beschrijving	<p>Herstructurering van het noordelijke gedeelte van Korendal i.c.m. herontwikkeling private kavels. In een basisvariant wordt geen rekening gehouden met aanleg van de verbindingsweg Groensbeek-A73. In het Masterplan is tevens een variant opgenomen waarin de nieuwe ontsluiting is opgenomen. De eerste stap is de verkenning van beide varianten.</p> <p><i>Activiteiten projectleiding</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking en vormgeven van de varianten; • Het bepalen van de bemensing, vormgeving en taken van de organisatie van het deel project Herontwikkeling Noord in de huidige fase en de komende jaren; • Het organiseren van besluitvorming in de ambtelijk en de projectorganisatie; <p><i>Opgave</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruimtelijk concept met programma van eisen varianten nader uit te werken tot een ontwikkelplan. Dit is het uitgangspunt voor de uiteindelijk uit te werken businesscase. 2. Programmatisch concept met uitwerking van de positionering en de marketing van de deellootatie. 3. Het uitwerken van een haalbare business case voor de partijen. Uitwerken te realiseren programma en bouwen aan draagvlak bij stakeholders: provincie, ondernemers, gemeente, LHB, ROB en evt. ontwikkelaars. 4. Fasering van de ontwikkeling concretiseren. Hierop afstemmen van juridisch planologisch traject en input voor de business case.
Locatie	Noordwesthoek Korendal t.p.v. Mook Staalbouw nabij Bovensteweg.
Trekker	<p>Primair: LHB / ROB en ondernemers/eigenaren in deelgebied Secundair: gemeente faciliteert</p> <p>Na de verkenning waarbij alle partijen sterk betrokken zijn faciliteert de gemeente en ligt het primaat van de ontwikkelingen bij LHB en ontwikkelaars/beleggers en ondernemers/eigenaren in het betreffende deelgebied.</p> <p>De gemeente blijft sterk betrokken, zeker bij het realiseren van infrastructuur en de afspraken met provincie en dergelijke. Hier zal gedurende het traject duidelijkheid over komen.</p>
Betrokken partijen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenaar van vastgoed ter plaatse van ingreep • Ondernemers/eigenaren die zich willen vestigen of in te passen partijen. • Ondernemersvereniging in promotie terrein en afstemming groepsbelang naar gemeente. • Ondernemers, initiatiefnemers, de directe omgeving en andere stakeholders moeten worden meegenomen gedurende het proces. • Bewoners in dit deelgebied. • De provincie voor de ontsluiting op de provinciale weg.
Tijdschema	<p>Start na besluit raad over Masterplan Uitwerking en financiering over 1 tot 2 jaar Variant 1: uitvoering over 2 tot 6 jaar Variant 2 uitvoering over 2 tot 5 jaar</p>
Inzet /capaciteit	<p>Uitgaande van alleen projectleiding: 300 uur voor verder verkenning en uitwerking. Voor begeleiding verkenning van markt, locatie en confrontatie van beide. Begeleiding van visie en strategie traject 400 uur (definitie en ontwerpfase) Toetsende afdelingen RO en ontwikkeling etc. Verder uitbesteding en samenwerking met markt.</p>
Kosten	<p>Variant 1 NCW: 1.250.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt) Variant 2 NCW: 1.050.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p>

Financiering	Nader te bepalen en uit te werken. Gebaseerd op de te volgen ontwikkelstrategie. De Vastgoedeigenaar betrekken kan financieel voordeel opleveren. Zeker wanneer Vastgoedeigenaar thans in een probleemsituatie verkeert (bijv. structurele leegstand)
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> • Medewerking van bedrijven • Uitplaatsinglocaties bedrijven • Financiering • Markt • Commercieel vastgoed behoefte en programma • Milieucontouren en afstanden tot bestaande woningbouw. • Ontsluiting • Omgeving • Grondwaterbeschermingsgebied • Huidige bebouwingsstructuur
Grondexploitatie / planexploitatie	Exploitatie dient op basis van het nieuwe plan te worden opgesteld uitgaande van verwerving om deze vervolgens aan te scherpen op basis van de ontwikkelstrategie.
Acties en actoren (wat, wie, wanneer)	Nader uit te werken maar de volgende onderdelen worden onderscheiden <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie: • Markt: • Stedenbouw: • RO: • Beheer: • Milieu: • Verkeer: • Technisch: • Financieel:
Stavaza en beheersing risico's	Situatie, aspect en beheersing (<i>zeer beknopt nader uit te werken op basis van nadere analyse</i>) <ul style="list-style-type: none"> • Kennis: markt, ontwikkelkennis en financiële kennis en ervaring nodig • Besluitvorming: besluit vorming bij gemeente en provincie/regio • Juridisch: afhankelijk van aanpak • Contractvorming: afhankelijk van aanpak • Financieel: onzeker zeer afhankelijk van uitplaatsing en markt behoefte • Uitvoering: nader te bepalen • Marktomstandigheden: markt is erg mager en onzeker en moet deels gecreëerd worden mede door een goed concept en positionering van het bedrijventerrein • Milieu: milieucontouren en zonering op het terrein, nader uit te werken
Samenhang/risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Relatie met deelproject 2, 7 en 11 • Het herontwikkelen van deze locatie zal afhangen van de (her)ontwikkeling van het vastgoed op en aan de nieuwe ontsluitingswegen, en mogelijk uitplaatsing van bedrijven naar andere locatie binnen of buiten de gemeente. • Deze herontwikkeling van (enkele) kavels en mogelijk uitplaatsing van bedrijven is ingegeven door de nieuwe ontsluiting die zorgvuldig moeten worden verkend en uitgewerkt. • Deze medewerking van eigenaren aan herontwikkeling en/of uitplaatsing zal vanuit financiële haalbaarheid vooral op vrijwillige basis moeten geschieden. Hier moet een ontwikkelstrategie voor worden uitgewerkt met diverse betrokken partijen. De uitvoering zal gefaseerd en flexibel moeten verlopen als een organisch proces. • De voorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe kavels in het kader van het realiseren van deze herontwikkeling is evident.

DEELPROJECT B: Verbetering doorstroming Bovensteweg	
Beschrijving	<p>Reconstructie van de Bovensteweg door herprofilering en het treffen van maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid en doorstroming.</p> <p><i>Activiteiten projectleiding</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking en vormgeven van de herprofilering; • Het bepalen van de bemensing, vormgeving en taken van de organisatie van het deel project in de huidige fase en de komende jaren; • Het organiseren van besluitvorming in de ambtelijk en de projectorganisatie; <p><i>Opgave</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Werkzaamheden herprofilering Bovensteweg: civieltechnisch en verkeerstechnische uitwerking uitritten, fietspad, rijbaan. 2. Verwerving particuliere gronden t.b.v. herprofilering 3. Uitgeven en gebruik restkavel nabij Vloet t.b.v. parkeren of groenafscherming 4. Aanpassen kruispunt Bovensteweg/Veldweg 5. Verkeersdrempels inzake kruising fietspad 6. Realisatie groen (gras met bomen/bermen/hagen) 7. In geval van realisatie verbindingsweg Groesbeek-A73: ondersteunende verkeersmaatregel Bovensteweg d.m.v. 'knip' in de weg voor vrachtverkeer (civieltechnische en verkeerstechnische uitwerking uitritten, fietspad en afsluiting)
Locatie	Doorlopende verkeersader door bedrijventerrein Korendal.
Trekker	<p>Primair: Gemeente</p> <p>Secundair: LHB/ondernemers faciliteren</p>
Betrokken partijen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenaar van vastgoed ter plaatse van ingreep • Ondernemers/eigenaren die zich willen vestigen of in te passen partijen. • Ondernemersvereniging in promotie terrein en afstemming groepsbelang naar gemeente. • Ondernemers, initiatiefnemers, de directe omgeving en andere stakeholders moeten worden meegenomen gedurende het proces. • De provincie voor de ontsluiting op de provinciale weg.
Tijdschema	<p>Start na besluit raad over Masterplan</p> <p>Uitwerking en financiering over 1 tot 2 jaar</p> <p>Variant 1: uitvoering over 2 tot 6 jaar</p> <p>Variant 2 uitvoering over 2 tot 5 jaar</p>
Inzet /capaciteit	<p>Uitgaande van alleen projectleiding: 300 uur voor verder verkenning en uitwerking.</p> <p>Voor begeleiding verkenning van markt, locatie en confrontatie van beide.</p> <p>Begeleiding van visie en strategie traject 400 uur (definitie en ontwerpfase)</p> <p>Toetsende afdelingen RO en ontwikkeling etc.</p> <p>Verder uitbesteding en samenwerking met markt.</p>
Kosten	<p>Variant 1 NCW: 1.250.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p> <p>Variant 2 NCW: 1.050.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p>
Financiering	<p>Nader te bepalen en uit te werken. Gebaseerd op de te volgen ontwikkelstrategie.</p> <p>De Vastgoedeigenaar betrekken kan financieel voordeel opleveren. Zeker wanneer Vastgoedeigenaar thans in een probleemsituatie verkeert (bijv. structurele leegstand)</p>
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> • Medewerking van bedrijven • Uitplaatsinglocaties bedrijven • Financiering • Markt • Commercieel vastgoed behoefte en programma

	<ul style="list-style-type: none"> • Milieucontouren en afstanden tot bestaande woningbouw. • Ontsluiting • Omgeving • Grondwaterbeschermingsgebied • Huidige bebouwingsstructuur
Grondexploitatie / planexploitatie	Exploitatie dient op basis van het nieuwe plan te worden opgesteld uitgaande van verwerving om deze vervolgens aan te scherpen op basis van de ontwikkelstrategie.
Acties en actoren (wat, wie, wanneer)	<p>Nader uit te werken maar de volgende onderdelen worden onderscheiden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie: • Markt: • Stedenbouw: • RO: • Beheer: • Milieu: • Verkeer: • Technisch: • Financieel:
Stavaza en beheersing risico's	<p>Situatie, aspect en beheersing (<i>zeer beknopt nader uit te werken op basis van nadere analyse</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennis: markt, ontwikkelkennis en financiële kennis en ervaring nodig • Besluitvorming: besluit vorming bij gemeente en provincie/regio • Juridisch: afhankelijk van aanpak • Contractvorming: afhankelijk van aanpak • Financieel: onzeker zeer afhankelijk van uitplaatsing en markt behoefte • Uitvoering: nader te bepalen • Marktomstandigheden: markt is erg mager en onzeker en moet deels gecreëerd worden mede door een goed concept en positionering van het bedrijventerrein • Milieu: milieucontouren en zonerings op het terrein, nader uit te werken
Samenhang/risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie van de verbindingsweg Groesbeek-A73 betekent dat doorgaand verkeer niet meer via de Bovenstweg gaat en deze afgewaardeerd kan worden t.b.v. doorgaand verkeer. Karakter wordt dan voor bestemmingsverkeer op het bedrijventerrein (vrachtverkeer) en doorgaand bestemmingsverkeer (m.n. fietsers).

DEELPROJECT C: Ontwikkeling zuidoost hoek	
Beschrijving	<p>Ontwikkeling van gronden tegenover Geba t.b.v. uitbreiding en overgang naar natuurgebied.</p> <p><i>Activiteiten projectleiding</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking en vormgeven van de ontwikkeling; • Het bepalen van de bemensing, vormgeving en taken van de organisatie van het deel project in de huidige fase en de komende jaren; • Het organiseren van besluitvorming in de ambtelijk en de projectorganisatie; <p><i>Opgave</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inbreng en aankoop gronden 2. Inrichting en verkaveling uit te geven gronden door het opstellen van een ontwikkelplan 3. Stedenbouwkundige verfijning maken van het Masterplan.
Locatie	Zuidoost hoek Korendal tegenover Geba.
Trekker	<p>Primair: LHB</p> <p>Secundair: gemeentefaciliteert</p>
Betrokken partijen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenaar van vastgoed ter plaatse van ingreep • Ondernemers/eigenaren die zich willen vestigen of in te passen partijen. • Ondernemersvereniging in promotie terrein en afstemming groepsbelang naar gemeente. • Ondernemers, initiatiefnemers, de directe omgeving en andere stakeholders moeten worden meegenomen gedurende het proces. • De provincie voor de ontsluiting op de provinciale weg.
Tijdschema	<p>Start na besluit raad over Masterplan</p> <p>Uitwerking en financiering over 1 tot 2 jaar</p> <p>Variant 1: uitvoering over 2 tot 6 jaar</p> <p>Variant 2 uitvoering over 2 tot 5 jaar</p>
Inzet /capaciteit	<p>Uitgaande van alleen projectleiding: 300 uur voor verder verkenning en uitwerking.</p> <p>Voor begeleiding verkenning van markt, locatie en confrontatie van beide.</p> <p>Begeleiding van visie en strategie traject 400 uur (definitie en ontwerpfase)</p> <p>Toetsende afdelingen RO en ontwikkeling etc.</p> <p>Verder uitbesteding en samenwerking met markt.</p>
Kosten	<p>Variant 1 NCW: 1.250.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p> <p>Variant 2 NCW: 1.050.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p>
Financiering	<p>Nader te bepalen en uit te werken. Gebaseerd op de te volgen ontwikkelstrategie.</p> <p>De Vastgoedeigenaar betrekken kan financieel voordeel opleveren. Zeker wanneer Vastgoedeigenaar thans in een probleemsituatie verkeert (bijv. structurele leegstand)</p>
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> • Medewerking van bedrijven • Uitplaatsinglocaties bedrijven • Financiering • Markt • Commercieel vastgoed behoefte en programma • Milieucontouren en afstanden tot bestaande woningbouw. • Ontsluiting • Omgeving • Grondwaterbeschermingsgebied • Huidige bebouwingsstructuur
Grondexploitatie / planexploitatie	<p>Exploitatie dient op basis van het nieuwe plan te worden opgesteld uitgaande van verwerving om deze vervolgens aan te scherpen op basis van de ontwikkelstrategie.</p>

<p>Acties en actoren (wat, wie, wanneer)</p>	<p>Nader uit te werken maar de volgende onderdelen worden onderscheiden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie: • Markt: • Stedenbouw: • RO: • Beheer: • Milieu: • Verkeer: • Technisch: • Financieel:
<p>Stavaza en beheersing risico's</p>	<p>Situatie, aspect en beheersing (<i>zeer beknopt nader uit te werken op basis van nadere analyse</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennis: markt, ontwikkelkennis en financiële kennis en ervaring nodig • Besluitvorming: besluit vorming bij gemeente en provincie/regio • Juridisch: afhankelijk van aanpak • Contractvorming: afhankelijk van aanpak • Financieel: onzeker zeer afhankelijk van uitplaatsing en markt behoefte • Uitvoering: nader te bepalen • Marktomstandigheden: markt is erg mager en onzeker en moet deels gecreëerd worden mede door een goed concept en positionering van het bedrijventerrein • Milieu: milieucontouren en zonering op het terrein, nader uit te werken
<p>Samenhang/risico's</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kan op zich zelfstandig worden uitgevoerd. Functioneel-inhoudelijke koppeling met naastgelegen bedrijf.

DEELPROJECT D: Ontwikkeling stationsomgeving en transferium	
Beschrijving	<p>Ontwikkeling van gronden tegenover station en te ontwikkelen transferium.</p> <p><i>Activiteiten projectleiding</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking en vormgeven van de ontwikkeling; • Het bepalen van de bemensing, vormgeving en taken van de organisatie van het deel project in de huidige fase en de komende jaren; • Het organiseren van besluitvorming in de ambtelijk en de projectorganisatie; <p><i>Opgave</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meerpartijenoverleg initiëren 2. Inbreng gronden gemeente 3. Stedenbouwkundige verfijning maken van het Masterplan: ontwikkelplan
Locatie	Noordoosthoek Korendal tegenover het station/te realiseren transferium.
Trekker	<p>Primair: Gemeente</p> <p>Secundair: LHB</p> <p>Derde betrokken partij is NS Vastgoed.</p>
Betrokken partijen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenaar van vastgoed ter plaatse van ingreep • Ondernemers/eigenaren die zich willen vestigen of in te passen partijen. • Ondernemersvereniging in promotie terrein en afstemming groepsbelang naar gemeente. • Ondernemers, initiatiefnemers, de directe omgeving en andere stakeholders moeten worden meegenomen gedurende het proces. • De provincie voor de ontsluiting op de provinciale weg.
Tijdschema	<p>Start na besluit raad over Masterplan</p> <p>Uitwerking en financiering over 1 tot 2 jaar</p> <p>Variant 1: uitvoering over 2 tot 6 jaar</p> <p>Variant 2 uitvoering over 2 tot 5 jaar</p>
Inzet /capaciteit	<p>Uitgaande van alleen projectleiding: 300 uur voor verder verkenning en uitwerking.</p> <p>Voor begeleiding verkenning van markt, locatie en confrontatie van beide.</p> <p>Begeleiding van visie en strategie traject 400 uur (definitie en ontwerpfase)</p> <p>Toetsende afdelingen RO en ontwikkeling etc.</p> <p>Verder uitbesteding en samenwerking met markt.</p>
Kosten	<p>Variant 1 NCW: 1.250.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p> <p>Variant 2 NCW: 1.050.000 euro (op basis van globale begroting, waarbij een derde ingrijpt)</p>
Financiering	<p>Nader te bepalen en uit te werken. Gebaseerd op de te volgen ontwikkelstrategie.</p> <p>De Vastgoedeigenaar betrekken kan financieel voordeel opleveren. Zeker wanneer Vastgoedeigenaar thans in een probleemsituatie verkeert (bijv. structurele leegstand)</p>
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> • Medewerking van bedrijven • Uitplaatsinglocaties bedrijven • Financiering • Markt • Commercieel vastgoed behoefte en programma • Milieucontouren en afstanden tot bestaande woningbouw. • Ontsluiting • Omgeving • Grondwaterbeschermingsgebied • Huidige bebouwingsstructuur
Grondexploitatie /	Exploitatie dient op basis van het nieuwe plan te worden opgesteld uitgaande van verwerving

planexploitatie	om deze vervolgens aan te scherpen op basis van de ontwikkelstrategie.
Acties en actoren (wat, wie, wanneer)	<p>Nader uit te werken maar de volgende onderdelen worden onderscheiden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie: • Markt: • Stedenbouw: • RO: • Beheer: • Milieu: • Verkeer: • Technisch: • Financieel:
Stavaza en beheersing risico's	<p>Situatie, aspect en beheersing <i>(zeer beknopt nader uit te werken op basis van nadere analyse)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennis: markt, ontwikkelkennis en financiële kennis en ervaring nodig • Besluitvorming: besluit vorming bij gemeente en provincie/regio • Juridisch: afhankelijk van aanpak • Contractvorming: afhankelijk van aanpak • Financieel: onzeker zeer afhankelijk van uitplaatsing en markt behoefte • Uitvoering: nader te bepalen • Marktomstandigheden: markt is erg mager en onzeker en moet deels gecreëerd worden mede door een goed concept en positionering van het bedrijventerrein • Milieu: milieucontouren en zonering op het terrein, nader uit te werken
Samenhang/risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Kan op zich zelfstandig worden uitgevoerd. Functioneel-inhoudelijke koppeling met ontwikkeling transferium dat zich buiten de exploitatie van de herstructurering Korendal bevindt.