

ZH

BEDRIJVENTERREINEN

DE HERINTEGRATIE VAN BEDRIJVIGHEID IN DE STAD



COLOFON

IN OPDRACHT VAN

CRa/Yi

College van Rijksadviseurs

Young Innovators

Korte Voorhout 7, P4.22
2511 CW Den Haag
+ 31 (0)88 - 115 81 71

provinciaal adviseur ██████████
ruimtelijke kwaliteit ██████████
in zuid-holland ██████████
██████████

Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
(070) 441 63 65
www.pazh.nl
h.veenenbos@pzh.nl

CONCEPT & ONTWERP

RADEMACHER & DE VRIES
ARCHITECTURE | LANDSCAPE | URBANISM

Kruithuisstraat 13
1018 WJ Amsterdam
+31 (0)20 369 72 97
www.rademacherdevries.com
info@rademacherdevries.com

VOORWOORD

Dit ontwerpend onderzoek kijkt in opdracht van het College van Rijksadviseurs en de provincie Zuid-Holland naar bedrijventerreinen. De vraag was om een nieuwe blik te werpen op de regionale structuur van bedrijventerreinen in de provincie. Hierbij werd ook gevraagd om de kansen van transformatie en functiemenging in relatie tot de huidige woonuitbreidingsopgave te bekijken.

We hebben gekozen om dit vraagstuk te benaderen vanuit de onderliggende systemen en mechanisme die de vestiging van bedrijventerreinen bepalen, namelijk: milieu-zonering en infrastructuur.

In ons voorstel verkennen we de kansen die de bestaande waterwegen bieden voor het regionaal functioneren en organiseren van bedrijventerreinen. Hierin worden zogeheten *City Ports* voorgesteld als schakelpunten tussen het grote *logistieke landschap* van de Rotterdamse haven en een toekomstige stad waar bedrijvigheid en wonen hand in hand gaan. *City Ports* zijn in feite randstedelijke plekken waar grootschalige internationale ketens worden gekoppeld aan kleinschalige, schone en duurzame logistiek voor de stad.

Dit voorstel legt hiermee een regionale basis voor een stedelijke en architectonische opgave die probeert controle te krijgen over de wildgroei van bedrijventerreinen en delen van de perifere economie weer onderdeel te maken van de stedelijke leefomgeving.



INHOUD & LEESWIJZER

ESSAY

1. ACHTERGROND
2. INFRASTRUCTUUR
3. ZONERING
4. AANBEVELINGEN

Deze publicatie is opgebouwd als een visuele presentatie ondersteund met korte teksten.

De publicatie begint met een kort essay die de opgave omtrent bedrijventerreinen positioneerd binnen de discussie over de hedendaagse stad en regionale planning.

Vervolgens bevat het eerste hoofdstuk een korte achtergrond over de oorsprong en ontwikkeling van bedrijventerreinen. Daarna volgen er twee hoofdstukken die naar bedrijventerreinen kijken vanuit de thema's die wij zien als bepalend voor hun ruimtelijke inpassing en functioneren, namelijk: infrastructuur en zonering. Deze 2 hoofdstukken bestaan uit een analyse en een daaruit voortvloeiend voorstel.

Tot slot volgt een lijst met aanbevelingen die nodig zouden zijn om deze nieuwe regionale aanpak in Zuid-Holland te realiseren.





ESSAY

BEDRIJVENTERREINEN: STAD OF LANDSCHAP?

Bedrijventerreinen confronteren ons met een paradigma verschuiving die veel van de lang gekoesterde concepten uit de architectuur en stedenbouw op zijn kop zet. Desondanks, of juist daarom, wordt het thema structureel overgeslagen in discussies over architectuur, de stad en het landschap. In het algemeen wordt er neergekeken op de architectuur en stedenbouw van bedrijventerreinen. Pogingen om een interessante façade op een bedrijfshal te zetten, tonen vaak juist hoe pijnlijk ontoereikend conventionele architectonische middelen zijn in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit op bedrijventerreinen. De terminologie van

gebiedsontwikkeling is ook veelzeggend: Een terrein van hoge kwaliteit betekent een terrein met géén tot weinig restricties op de gebiedsontwikkeling. Een terrein met een ruimtelijke ambitie en daarbij behorende randvoorwaarden heeft dus volgens deze definitie een lage kwaliteit.

Bedrijventerreinen representeren het meedogenloos pragmatisme van onze geglobaliseerde economie en houden daarmee onze maatschappij een spiegel voor. Het beeld van enorme datacenters, assemblagehallen, distributie centra, havengebieden en opslagloodsen bied een sublieme kijk op

de mechaniek achter de welvaart van onze consumptie maatschappij. Het werk van fotografen zoals Edward Burtynsky en Alex MacLean hebben veel gedaan om de omvang van dergelijke terreinen in met name de Noord-Amerikaanse en Aziatische context te verbeelden. In Europa heeft een lange traditie van compacte stedenbouw ervoor gezorgd dat de omvang van perifere gebiedsontwikkeling minder extreem zijn. Desalniettemin, is het vaak juist deze traditie die velen verblind voor het feit dat we er ook zeker niet immuun voor zijn.

Als handelsnatie is Nederland voorloper in de logistiek. De afgelopen decennia zijn we dan ook gretig bezig geweest met het aanleggen van

alsmaar grotere loodsen en bedrijventerreinen. Zo staat het grootste geautomatiseerde magazijn van Europa in Zwolle. In omvang maken bedrijventerreinen ook een steeds grotere aandeel uit van de gebouwde omgeving in Nederland. Zo vind een derde (en groeiend aandeel) van de werkgelegenheid in Nederlands plaats op bedrijventerreinen (PBL, 2008). Komt er een kantelpunt wanneer er meer hectare bedrijventerrein is dan stad? En wat betekent dit voor de relevantie van architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur in relatie tot onze leefomgeving.

De afgelopen decennia hebben verschillende theoretici vat proberen te krijgen op randstedelijke ontwikkelingen die niet

lijken te passen binnen onze bestaande definities van stad en landschap. In 2000 publiceerde Thomas Sieverts de *Zwischenstadt* als één van de eerste pogingen om deze nieuwe leefwereld tussen stad en landschap in te beschrijven en begrijpen. Zijn conclusie was dat zolang we niet een gedeelde taal ontwikkelen om deze categorie te beschrijven we machteloos zullen moeten toekijken naar haar opmars als de nieuwe status quo. Sindsdien hebben verschillende werken zoals onder andere Lars Lerup's *After the City*, Albert Pope's *Ladders*, Joel Gareau's *Edge City*, Alan Berger's *Drosscape*, en Charles Waldheim's *Logistics Landscape* kaders en methodes proberen te ontwikkelen waarmee we onze kennis over deze

gebieden zouden kunnen vergroten en daarmee mogelijk de controle terugwinnen.

De discussie omtrent bedrijventerreinen bevindt zich in deze prille tak van sport. Het wordt in de bovenstaande theorieën dan ook nog sterk bediscussieerd wie eigenlijk de beste tools heeft om het probleem aan te kaarten. Zo is er een sterke claim vanuit de traditie van landschapsarchitectuur die betogen dat hun inherente nadruk op processen en de grote schaal zich uiterst goed leent voor de opgave. Stedenbouwkundigen zien vaak in deze aanpak een gebrek aan kritiek en beschermen het idee van de stad als een normatief ideaal dat niet zo maar overboord mag worden gegooid ten behoeve van

economisch pragmatisme.

Dit ontwerpend onderzoek is uitgevoerd met deze discussies in het achterhoofd. Het lijkt ons niet productief om de huidige bedrijventerreinen te romantiseren, post-rationaliseren of simpelweg te negeren. Door de onderliggende logica serieus te nemen en ermee te ontwerpen kunnen we kijken welke kansen er mogelijk zijn. Welke ruimtelijke parameters zijn bepalend voor de regionale vestigingsstructuur van bedrijventerreinen en hoe kunnen we die beïnvloeden? Is het ontbreken aan kwalitatieve ruimtelijke kaders daadwerkelijk zo doorslaggevend bij de exploitatie van een bedrijventerrein, of

ambiëren ondernemers en ontwikkelaars eigenlijk meer? Welke standaarden liggen achter de generieke loods en zijn hier kansen voor een nieuwe architectuur? En hoe vinden we passende lokale en regionale oplossingen voor gebieden die juist worden gedomineerd door logica van internationale standaardisatie?

Voor architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten die een relevante bijdrage wil geven aan de leefomgeving van de 21ste eeuw lijken deze vragen onontkoombaar en urgent.





1

ACHTERGROND

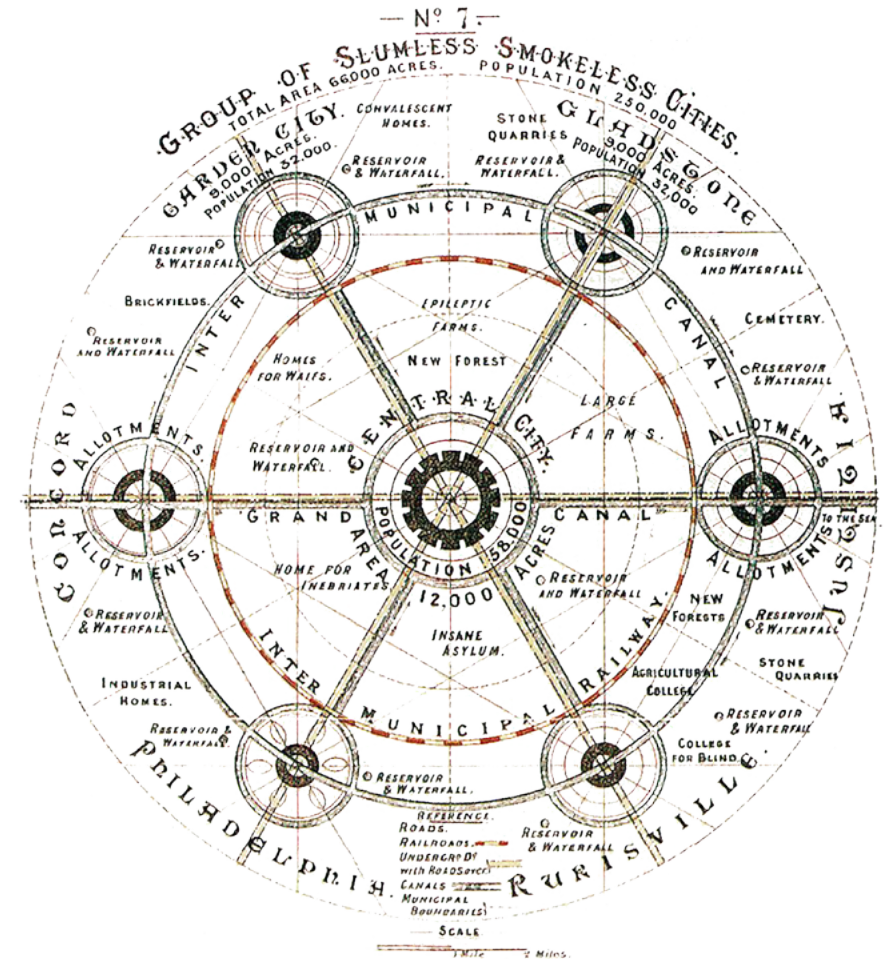
OORSPRONG



Bedrijventerreinen komen voort uit de misstanden tijdens de industriële revolutie, waar arbeiders vaak vlakbij zwaar vervuilende industrieën woonden.

Beeld: Gravure door Gustave Doré in 'Over London' - 1872.

BEDRIJVENTERREINEN



Funciescheiding tussen wonen en industrie zou de remedie zijn tegen ongezonde arbeiderswijken. Regionale verbindingen met auto en trein zouden de afstand overbruggen.

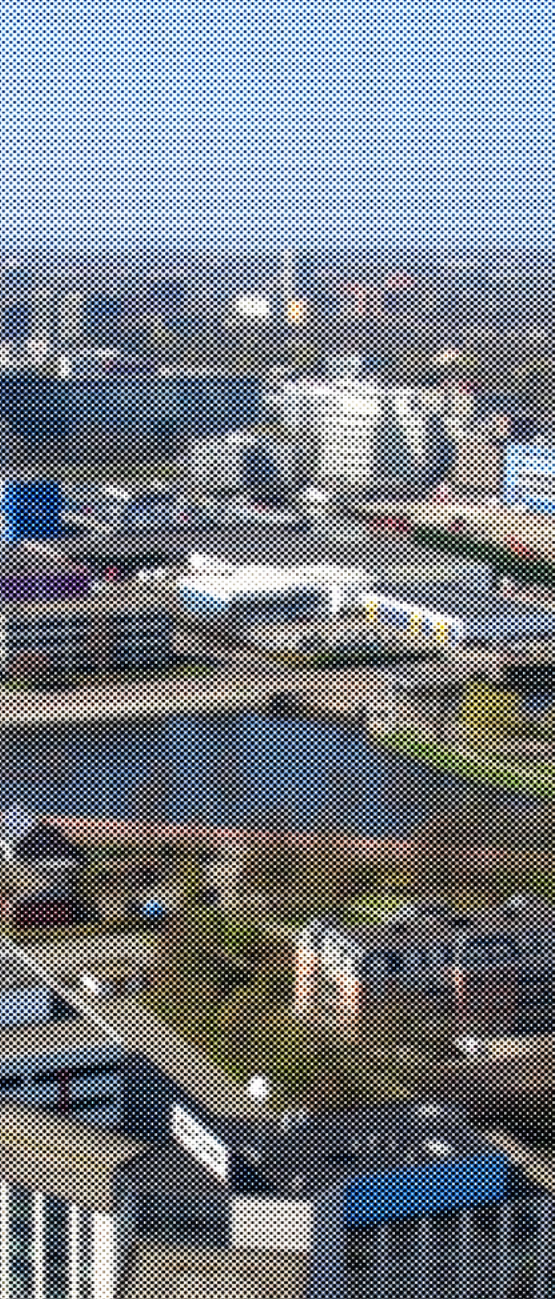
Beeld: Ebenezer Howard in Garden Cities of Tomorrow - 1898

BEDRIJVENTERREINEN IN WEST- EUROPA

BEDRIJVENTERREINEN ZH



Bedrijventerreinen zijn een planologische concept. Per land verschilt het beleid en dus de vestigingsstructuur. In België zien we dat bedrijventerreinen zich duidelijk organiseren langs grootschalige infrastructurele lijnen, terwijl we in Nederland versnipperde clusters zien: iedere gemeente heeft in Nederland zijn eigen bedrijventerrein.



Functiescheiding leidt o.a. tot een grote afhankelijkheid van infrastructuur. Urenlange files zijn een structureel onderdeel geworden van het moderne leven. Ook leidt functiescheiding tot monotone gebieden die grote delen

van de dag leeg en ongebruikt blijven en gevoelig blijken voor markt conjunctuur. Vandaag wordt gezocht naar gelaagde en robuuste leefomgevingen die een divers en dynamische leefpatroon ondersteunen.



KUNNEN WE ONDANKS DE ENORME SCHAALVERGROTING VAN DE GEGLOBALISEERDE ECONOMIE, BEDRIJVGIGHEID IN TOEKOMST NOG ONDERDEEL LATEN ZIJN VAN DE STAD?



Beeld: Alex

Alex Maclean

Beeld: Alex Maclean

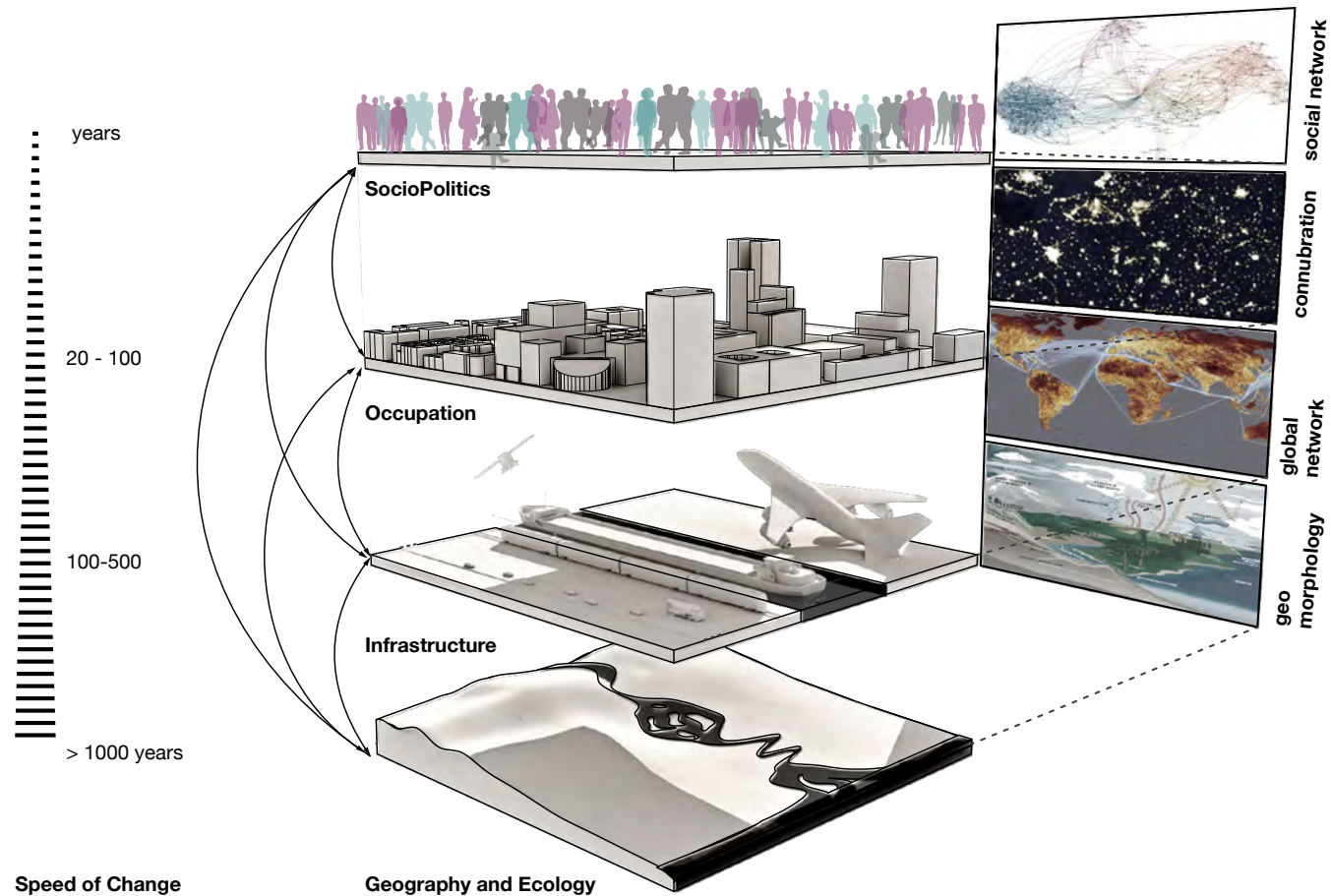
Beeld: Alex Maclean

METHODE

De oplossing voor bedrijventerreinen is niet een kwestie van mooiere bedrijfshallen ontwerpen, noch het toevoegen van wat groen en de menselijke maat. Om de planning van bedrijventerreinen te verbeteren moeten we kijken naar de onderliggende mechanisme en structuren die beïnvloeden waar bedrijventerreinen liggen, namelijk: zoning en infrastructuur.

Zoning is het juridisch mechanisme waarmee we proberen

de negatieve externe effecten van onze economie op mensen en het milieu te minimaliseren. Infrastructuur is de basis van moderne bedrijvigheid die in toenemende mate afhankelijk is van internationale ketens van productie en consumptie. Wij stellen daarom voor om de nadruk te leggen op de infrastructurele en geografische laag om daarmee sturing te geven aan de vestiging en functioneren van bedrijventerrein op de lange termijn.





INFRASTRUCTUUR

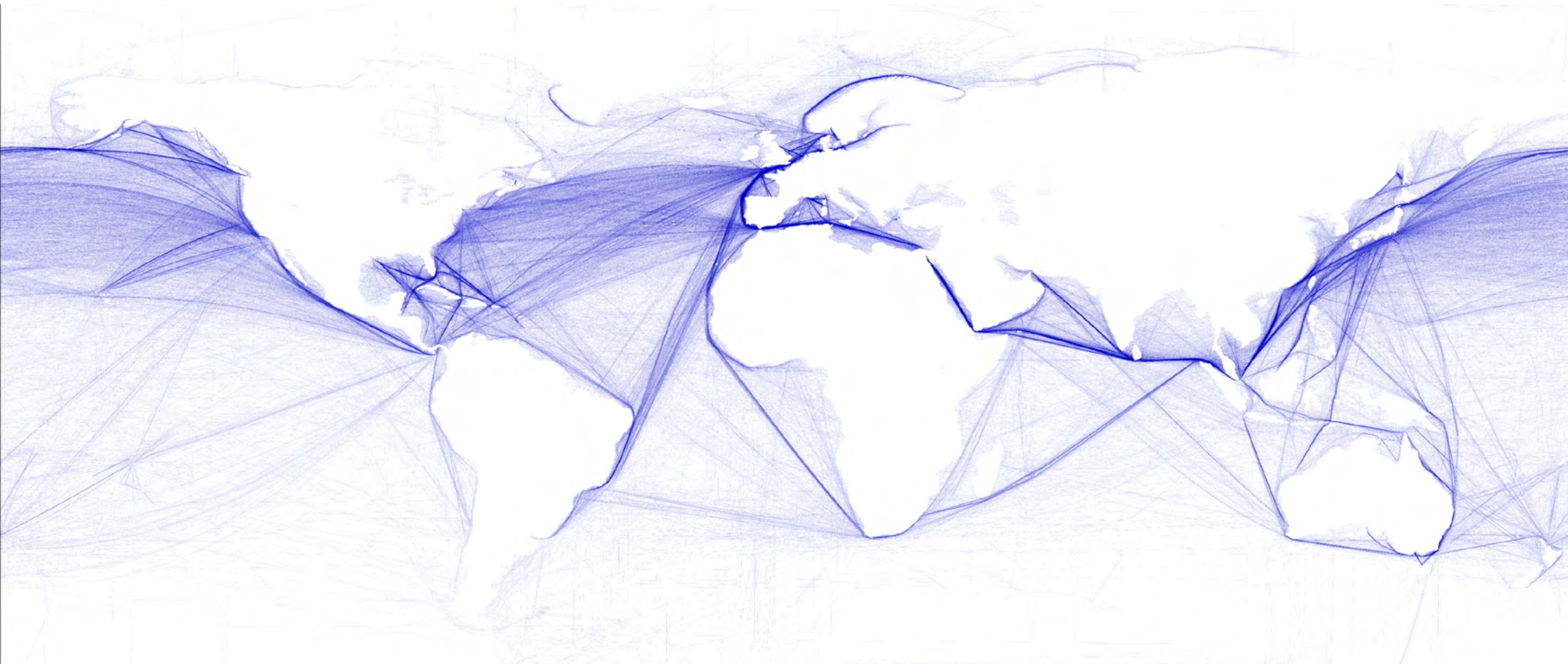


ZONERING

2

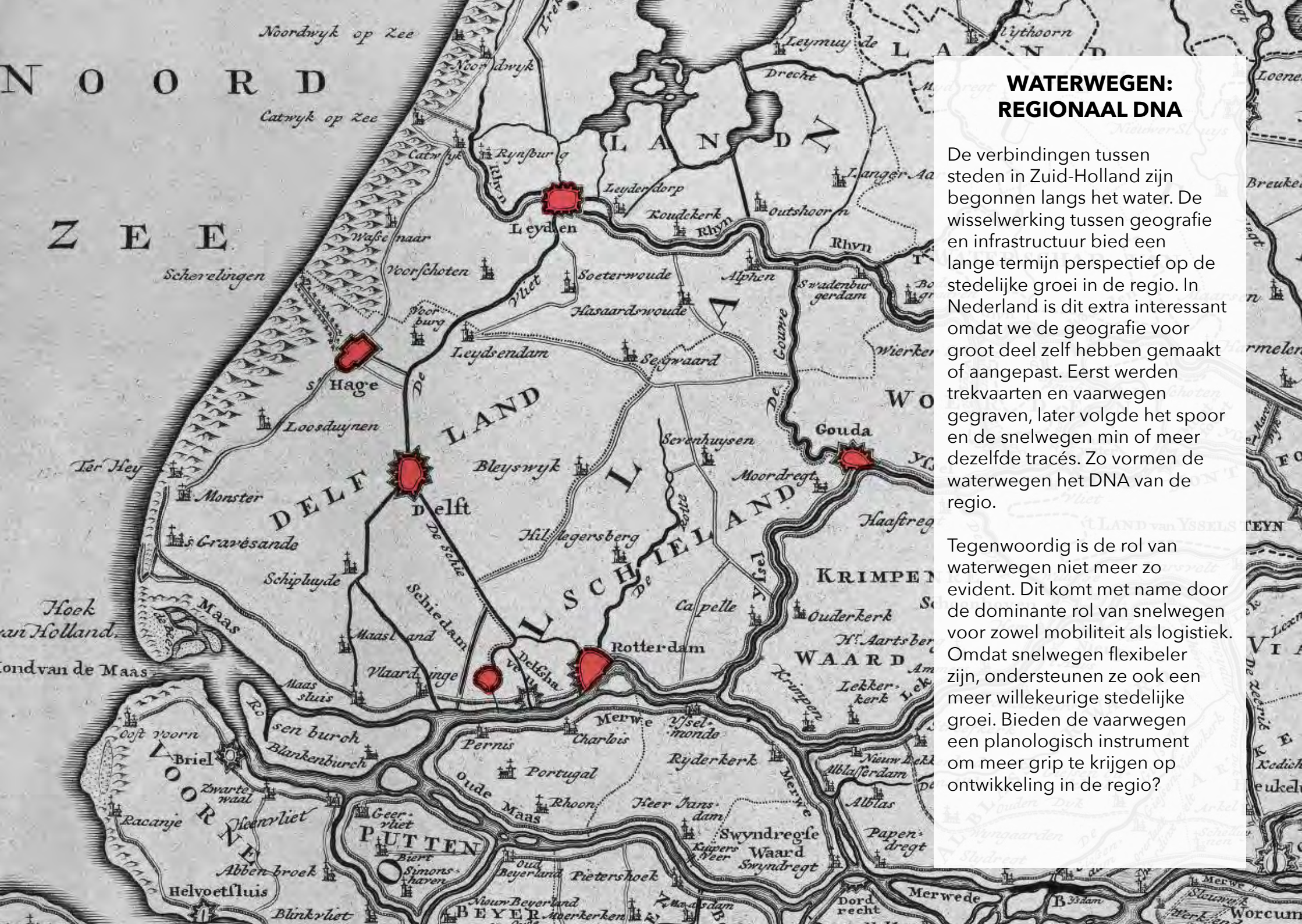
INFRASTRUCTUUR

BEDRIJVIGHEID & GLOBALISERING



Bedrijvigheid vormt in onze geglobaliseerde wereld een paradox. Enerzijds zijn we meer verbonden met bedrijvigheid dan ooit te voren via de steeds verdere integratie van logistieke netwerken. Anderzijds is ons fysieke contact en waarneming van bedrijvigheid sterk afgenomen en weten weinig mensen nog hoe en waar hun kledingstukken en andere consumptiegoederen worden vervaardigd. Industrieën

worden schoner en duurzamer door strengere regelgeving en technologisch ontwikkeling. Tegelijkertijd worden industrieën qua oppervlakte en maat steeds groter zodat ze niet met bestaande stedelijke structuren samen gaan. Bedrijvigheid in de 21ste eeuw gaat radicaal nieuwe vormen aan nemen die voor een deel onverenigbaar zijn met traditionele concepten van stad en landschap.



WATERWEGEN: REGIONAAL DNA

De verbindingen tussen steden in Zuid-Holland zijn begonnen langs het water. De wisselwerking tussen geografie en infrastructuur biedt een lange termijn perspectief op de stedelijke groei in de regio. In Nederland is dit extra interessant omdat we de geografie voor groot deel zelf hebben gemaakt of aangepast. Eerst werden trekvaarten en vaarwegen gegraven, later volgde het spoor en de snelwegen min of meer dezelfde tracés. Zo vormen de waterwegen het DNA van de regio.

Tegenwoordig is de rol van waterwegen niet meer zo evident. Dit komt met name door de dominante rol van snelwegen voor zowel mobiliteit als logistiek. Omdat snelwegen flexibeler zijn, ondersteunen ze ook een meer willekeurige stedelijke groei. Bieden de vaarwegen een planologisch instrument om meer grip te krijgen op ontwikkeling in de regio?

STADSGEZICHTEN AAN HET WATER

De publieke ruimte van de steden waren georiënteerd op water door de invloed van handel. Zo zit het gebruik van de binnenwateren aan de ontstaansgeschiedenis van vele Zuid-Hollandse steden. Activiteit op het water had een bepaalde vanzelfsprekendheid in het stadsbeeld.



Beeld: Schie in Rotterdam



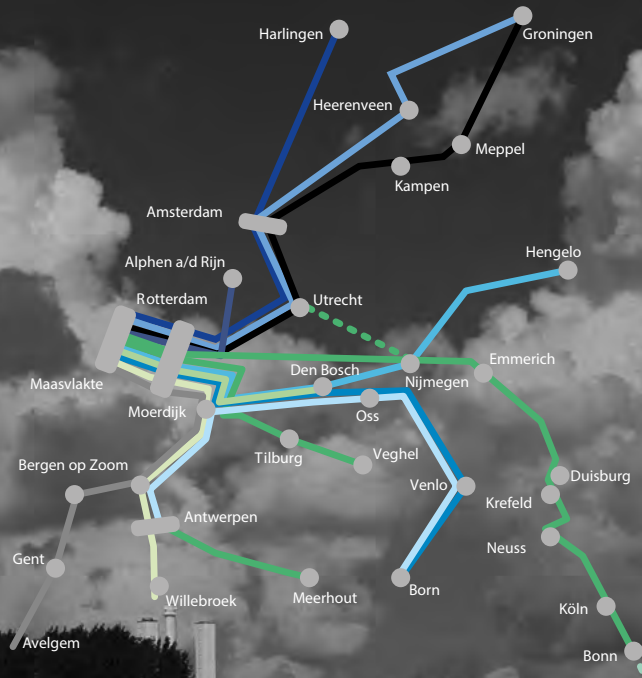
Beeld: Gezicht op Gouda



Beeld: Vliet in Leidschendam

WATER: REGIONAAL ONDERBENUT

Ondanks de aanwezigheid van Europa's grootste haven wordt er op regionaal niveau weinig gebruik gemaakt van de vaarwegen. De vaart passeert eigenlijk de regio. Op bedrijventerreinen langs het water, zoals deze aan de Schieoeveren in Delft, wordt weinig tot geen gebruik gemaakt van de vaarwegen.



Beeld: Schieoeveren Bran: RDVA

WEGLI MIET

Meer snelwegen bouwen leek lange tijd de oplossing voor een meer efficiënte logistiek en filebestrijding. De limieten van uitbreiding naderen echter en is het dus tijd om alternatieve

modaliteiten serieus te bekijken. Bovendien zijn spoor en vaart ondervertegenwoordigd in de logistiek van Nederland en Europa. Juist deze twee modaliteiten zijn schoner en veiliger.

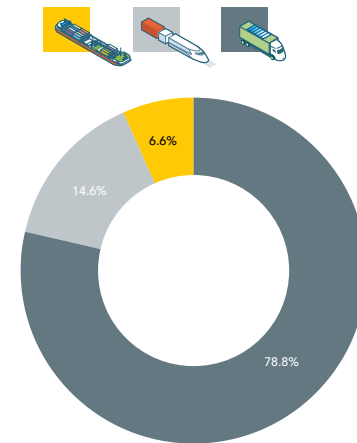


Beeld: NOS December 2017: Files in Nederland zijn bottleneck in groeiende logistieke sector

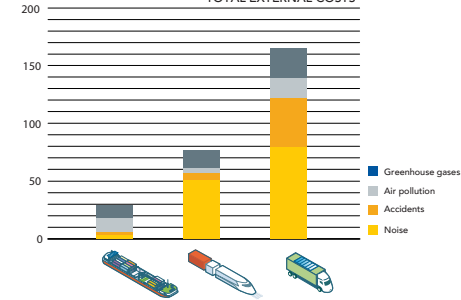


Beeld: Aanvoer stedelijke centra per vrachtwagen is hinderlijk en inefficiënt

MARKTAANDEEL EUROPESE TRANSPORTMARKT



TOTAL EXTERNAL COSTS



CO2 UITSTOOT PER MODALITEIT (CENT / 100T / KM)

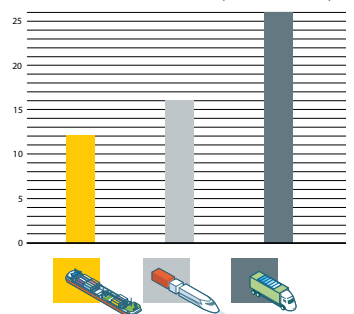
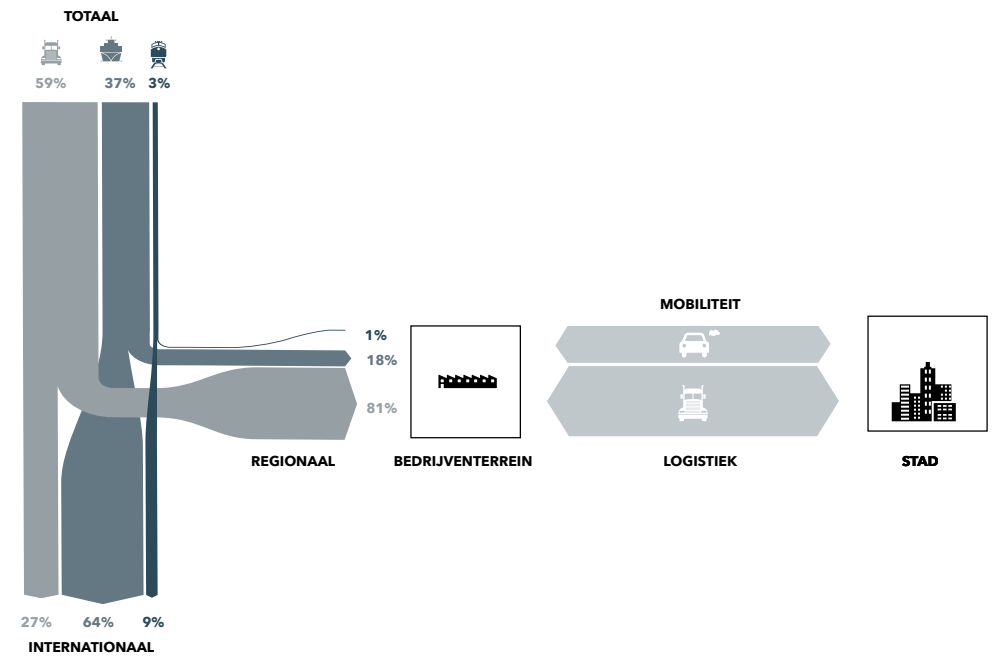


Diagram: INE Inland Navigation Europe



REGIONALE KETEN

In de huidige keten is de regionale logistiek bijna geheel afhankelijk van vrachtwagens. Naast dat het wegen netwerk overvol is, creëert het een conditie waarin bedrijven terreinen ondanks een steeds schonere bedrijfsvoering altijd worden bevoorrad met vrachtwagens die veel uitstoot, lawaai, files en gevaarlijke situaties veroorzaken.

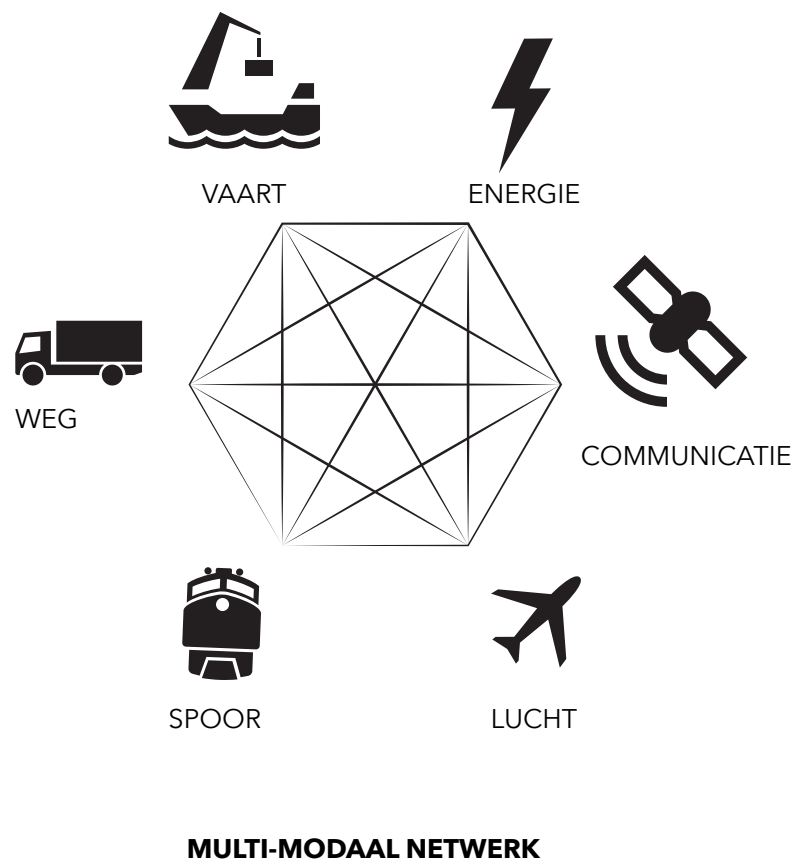


EUROPEES INTERMODAAL NETWERK : REGIONALE KANS

Op Europees niveau wordt geïnvesteerd in de optimalisatie van een intermodaal netwerk voor het hele continent. Logistiek per weg, spoor, lucht en water moeten naadloos aan elkaar





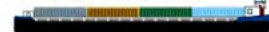

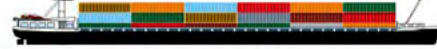











worden verbonden. Zo wordt beoogd de logistiek evenrediger te verdelen en de huidige afhankelijkheid van wegen te verminderen. Zuid-Holland zit in 4 van de 9 prioriteit corridors verbonden. Dit biedt kansen voor de regio. De regio moet dan wel zorgen dat deze infrastructuur niet alleen maar als poort naar Europa fungeert, maar ook bijdraagt aan de duurzamere en robuustere ontsluiting van lokale bedrijventerreinen.



Scheepstypen

CEMT klasse	Scheepstypen	Laadvermogen
I	Spits  Lengte 38,50 meter - breedte 5,05 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	14X 
II	Kempenaar  Lengte 55 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,59 meter - laadvermogen 655 ton	22X 
III	Dortmund-Eemskanaalschip (Dortmunder)  Lengte 67 meter - breedte 8,20 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.000 ton	40X 
IV	Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip)  Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	54X 
Va	Groot Rijnschip  Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 2.750 ton	120X 
Va	Verlengd groot Rijnschip  Lengte 135 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,5 meter - laadvermogen 4.000 ton	160X 
Vb	Tweebaksduwstel  Lengte 172 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 5.500 ton	220X 
Vib	Vier- of zesbaksduwstel  Lengte 193 meter - breedte 22,80 / 34,20 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 11.000 / 16.500 ton	440/660X 
Vlc	Standaard tanker  Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 3.000 ton	120X 

CEMT klasse	Scheepstypen	Laadvermogen
Vb	Grote tanker  Lengte 135 meter - breedte 21,80 meter - diepgang 4,40 meter - laadvermogen 9.500 ton	380X 
Va	Autoschip  Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,00 meter - laadvermogen 530 auto's	60X 
III	Containerschip Kempenaarsklasse  Lengte 63 meter - breedte 7 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 32 TEU	16X 
Va	Standaard containerschip  Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 200 TEU	100X 
Vb	Groot containerschip  Lengte 135 meter - breedte 17 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 500 TEU	250X 
Va	Ro-roschip  Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,50 meter	72X 
Vib	Koppelverband (schip met duwbak)  Lengte gemiddeld 185 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 6.000 ton	240X 
Vib	Koppelverband (schip met schip)  Lengte gemiddeld 185 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 6.000 ton	240X 

MULTI-MODALE REGIO

INFRASTRUCTUUR

Vaarwegen + Klasse

- | | | |
|-------|----|---|
| — 0 | Va | — |
| — I | Vb | — |
| — II | Vc | — |
| — III | Va | — |
| — IV | Vb | — |

● Brug - Open/Dicht

▲ Haven

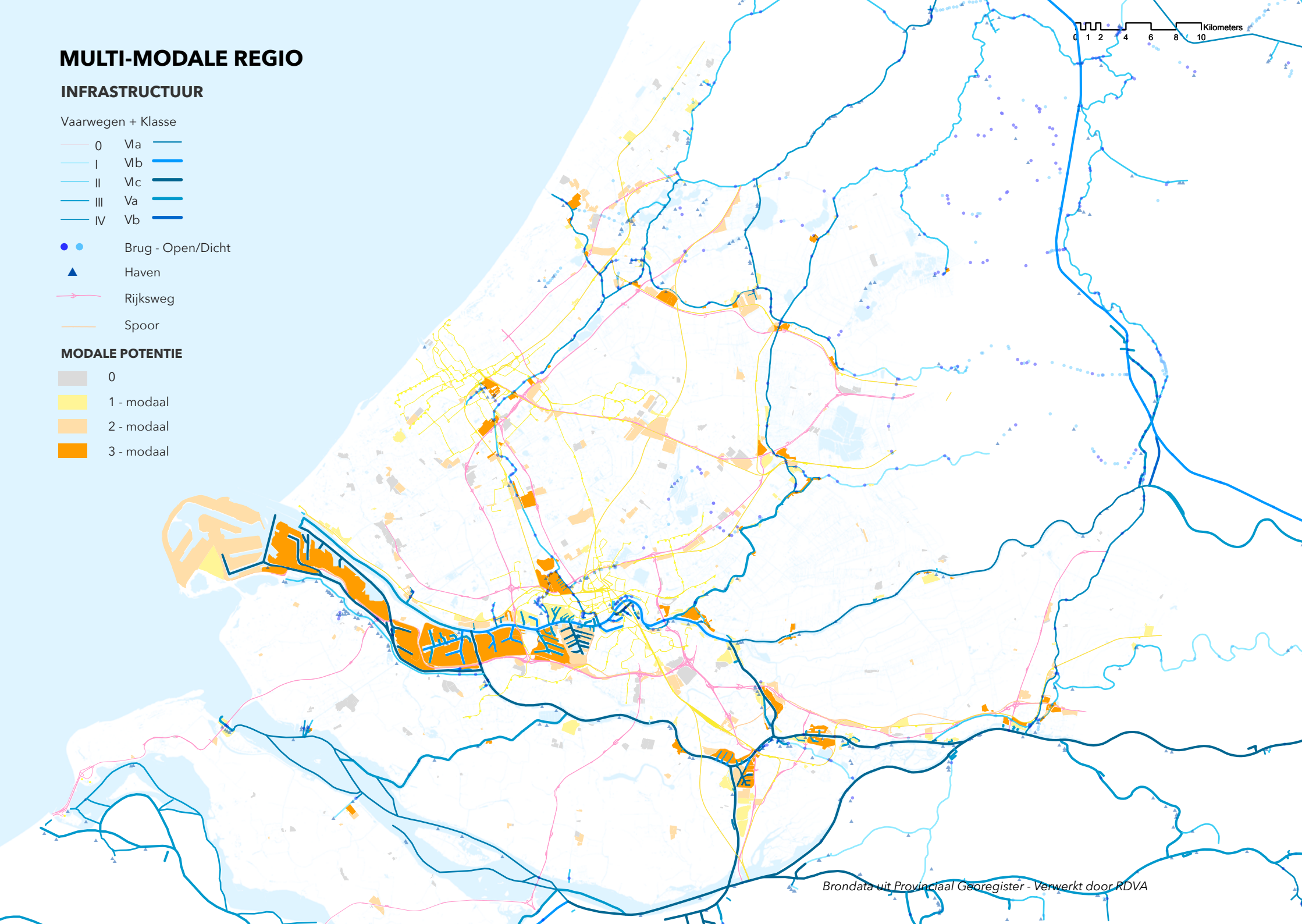
— Rijksweg

— Spoor

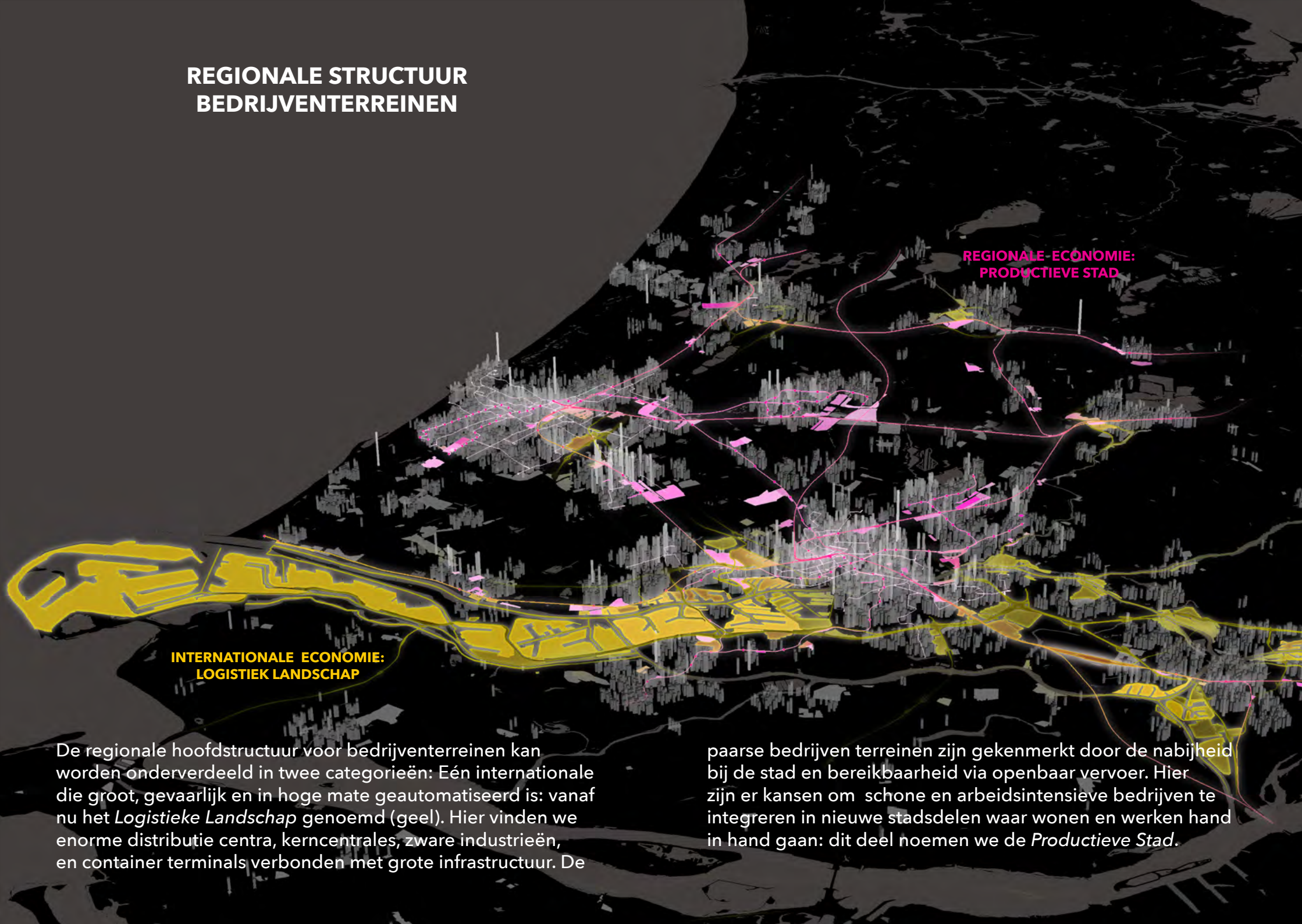
MODALE POTENTIE

- | |
|--------------|
| ■ 0 |
| ■ 1 - modaal |
| ■ 2 - modaal |
| ■ 3 - modaal |

0 1 2 4 6 8 10 Kilometers



REGIONALE STRUCTUUR BEDRIJVENTERREINEN



REGIONALE-ECONOMIE:
PRODUCTIEVE STAD

INTERNATIONALE ECONOMIE:
LOGISTIEK LANDSCHAP

De regionale hoofdstructuur voor bedrijventerreinen kan worden onderverdeeld in twee categorieën: Eén internationale die groot, gevaarlijk en in hoge mate geautomatiseerd is: vanaf nu het *Logistieke Landschap* genoemd (geel). Hier vinden we enorme distributie centra, kerncentrales, zware industrieën, en container terminals verbonden met grote infrastructuur. De

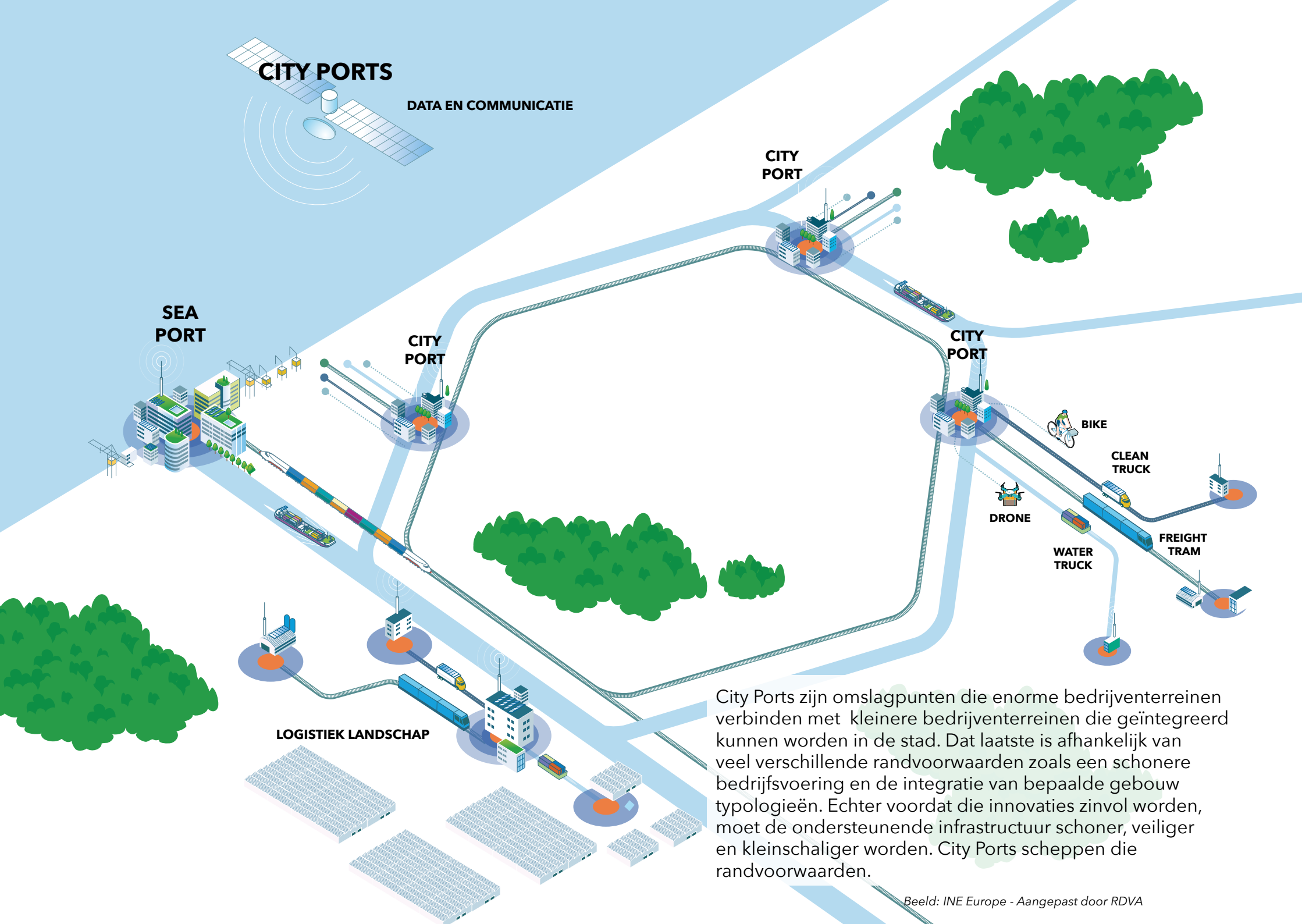
paarse bedrijven terreinen zijn gekenmerkt door de nabijheid bij de stad en bereikbaarheid via openbaar vervoer. Hier zijn er kansen om schone en arbeidsintensieve bedrijven te integreren in nieuwe stadsdelen waar wonen en werken hand in hand gaan: dit deel noemen we de *Productieve Stad*.



LOGISTIEK LANDSCHAP



PRODUCTIEVE STAD



CITY PORTS

DATA EN COMMUNICATIE

SEA PORT

CITY PORT

CITY PORT

CITY PORT

LOGISTIEK LANDSCHAP

BIKE

CLEAN TRUCK

DRONE

WATER TRUCK

FREIGHT TRAM

City Ports zijn omslagpunten die enorme bedrijventerreinen verbinden met kleinere bedrijventerreinen die geïntegreerd kunnen worden in de stad. Dat laatste is afhankelijk van veel verschillende randvoorwaarden zoals een schonere bedrijfsvoering en de integratie van bepaalde gebouw typologieën. Echter voordat die innovaties zinvol worden, moet de ondersteunende infrastructuur schoner, veiliger en kleinschaliger worden. City Ports scheppen die randvoorwaarden.

CITY PORTS: NIEUWE KETENS

City ports zorgen dat bedrijventerreinen kleinschalig, schoon en efficiënt kunnen worden bevoorraad. Hierdoor kunnen bedrijven zich strategisch vestigen: opslag, groot grondgebruikers of vervuilende activiteiten kunnen in het logistieke landschap, terwijl in de stad arbeid- en kennisintensieve

handelingen plaats vinden. Zo kan een bedrijf bijvoorbeeld een schone assemblageloods in de stad zetten waar werknemers met ov-kunnen komen en het magazijn in de haven houden, bevoorrading via de city port zou zorgen dat het stedelijke bedrijf geen overlast veroorzaakt door schone bevoorrading.

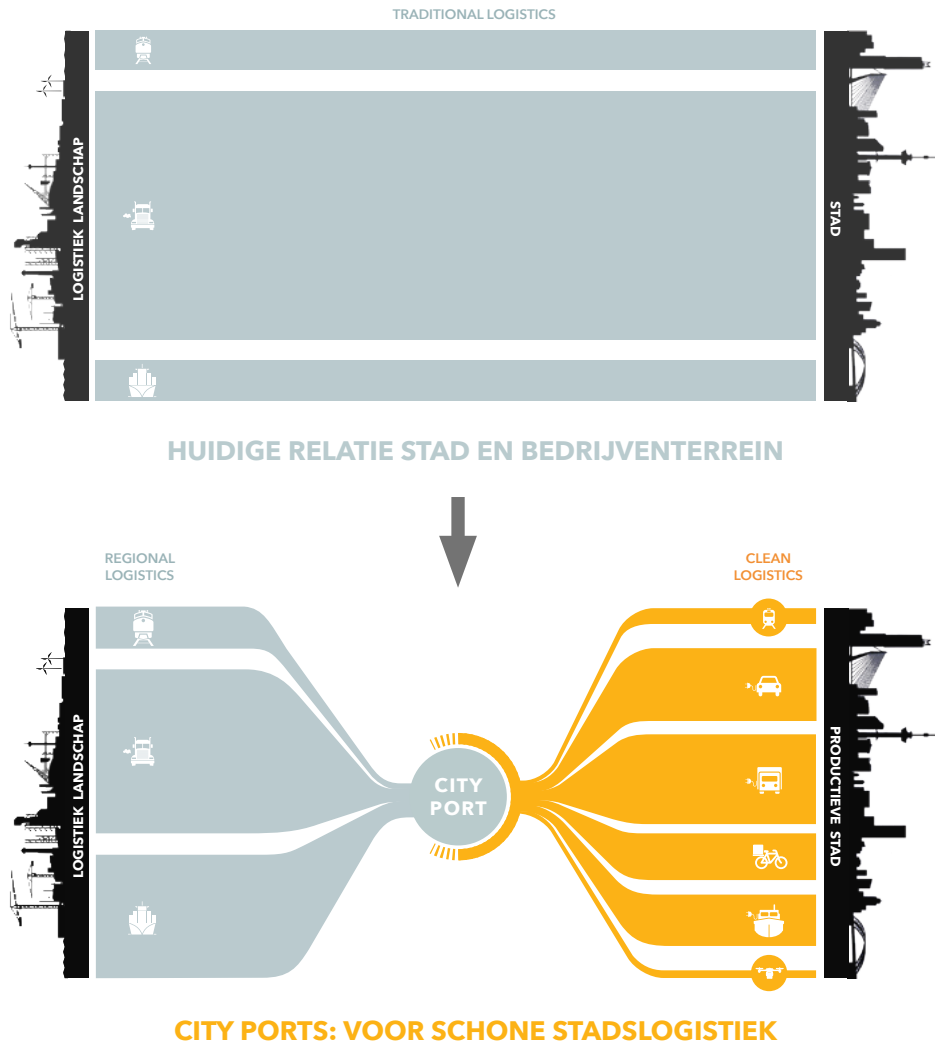


Diagram: Transitie naar city ports

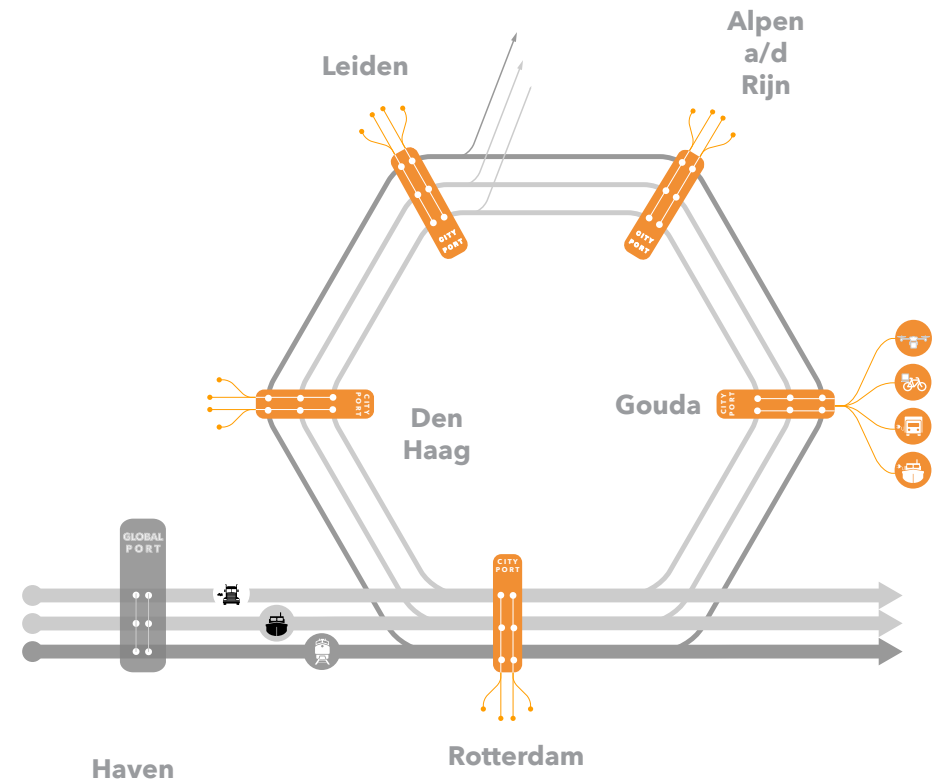


Diagram: Regionale structuur voor Zuid Holland

CITY PORTS & GEBIEDSTRANSFORMATIE

Door City Port moeten randstedelijke bedrijventerreinen herontwikkeld kunnen worden. Niet een gehele transformatie van bedrijvigheid naar wonen, maar juiste een wederzijds versterkende mengvorm.

Bepaalde delen van een productie keten die profiteren van nabijheid tot de stad kunnen worden ingepast, terwijl andere delen worden gepositioneerd in het *Logistieke Landschap*. Met City Ports blijven de twee naadloos en duurzaam met elkaar in verbinding.



Collage: mogelijk beeld van bedrijventerrein met integratie van wonen.

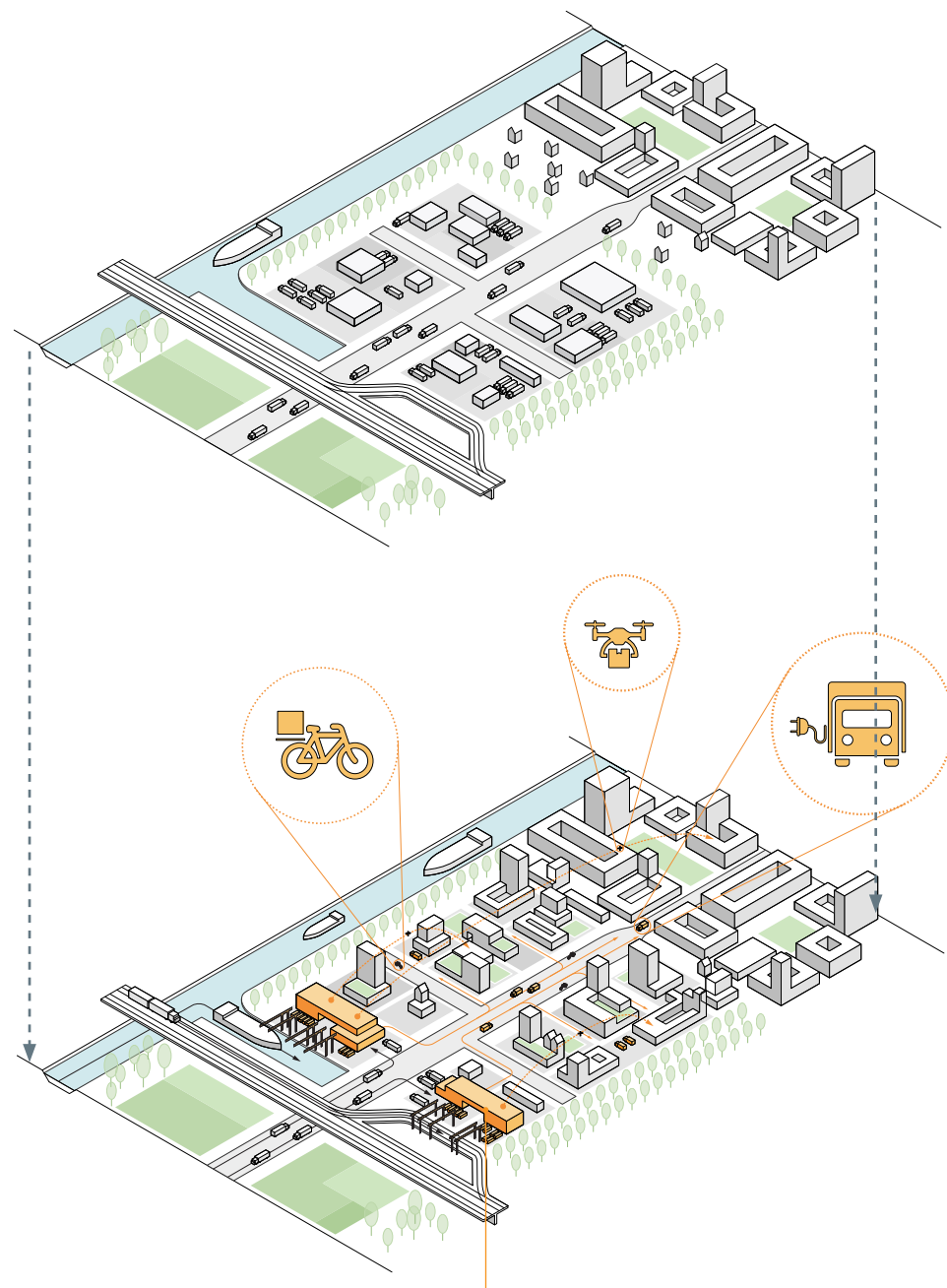


Diagram: Transformatie wijk onder invloed van city port.

INVLOED CITY PORTS

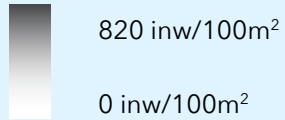
Cityport



Bereik Cityport



Bevolkingsdichtheid 2014



**CITY PORTS
SPELEN 5500ha
PLANGEBIED VRIJ,
WAAR INTEGRAAL
OP KAN WORDEN
ONTWIKKELD.**

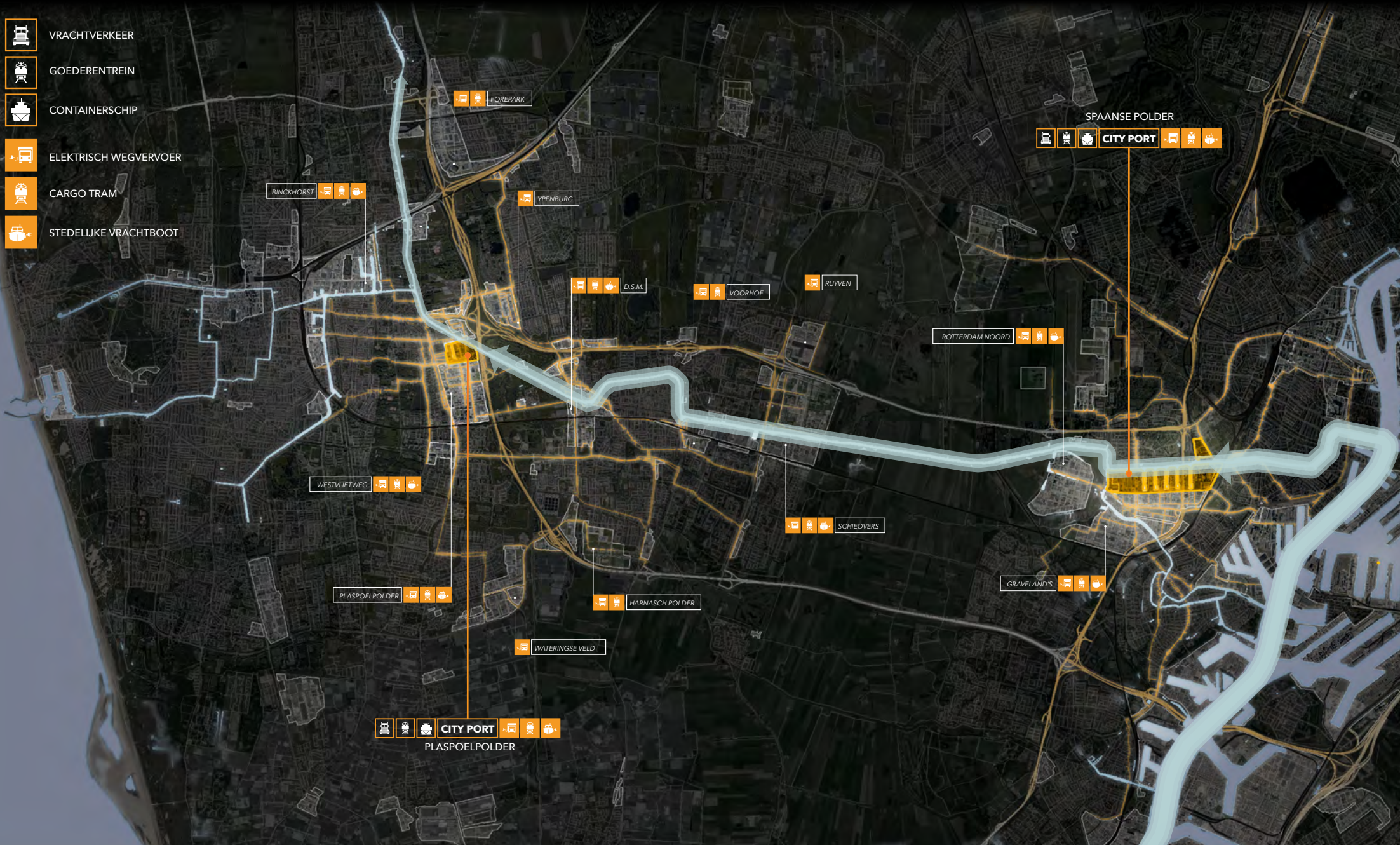
De invloed van enkele city ports zou de hele metropolitane regio MRDH kunnen bestrijken. Een City Port zou terreinen binnen een straal van ongeveer 5km kunnen bevoorraden

met elektrisch vervoer. Zo worden terreinen vrijgespeeld voor meer functiemenging met onder andere woningen.

MRDH - SCHIE

In de metropool regio is te zien hoe een Cityport bij Plaspoelpolder en Spaansepolder andere bedrijventerreinen

zouden kunnen bevoorraden met schone logistiek.





City Port



Bedrijventerreinen

Vaarwegen

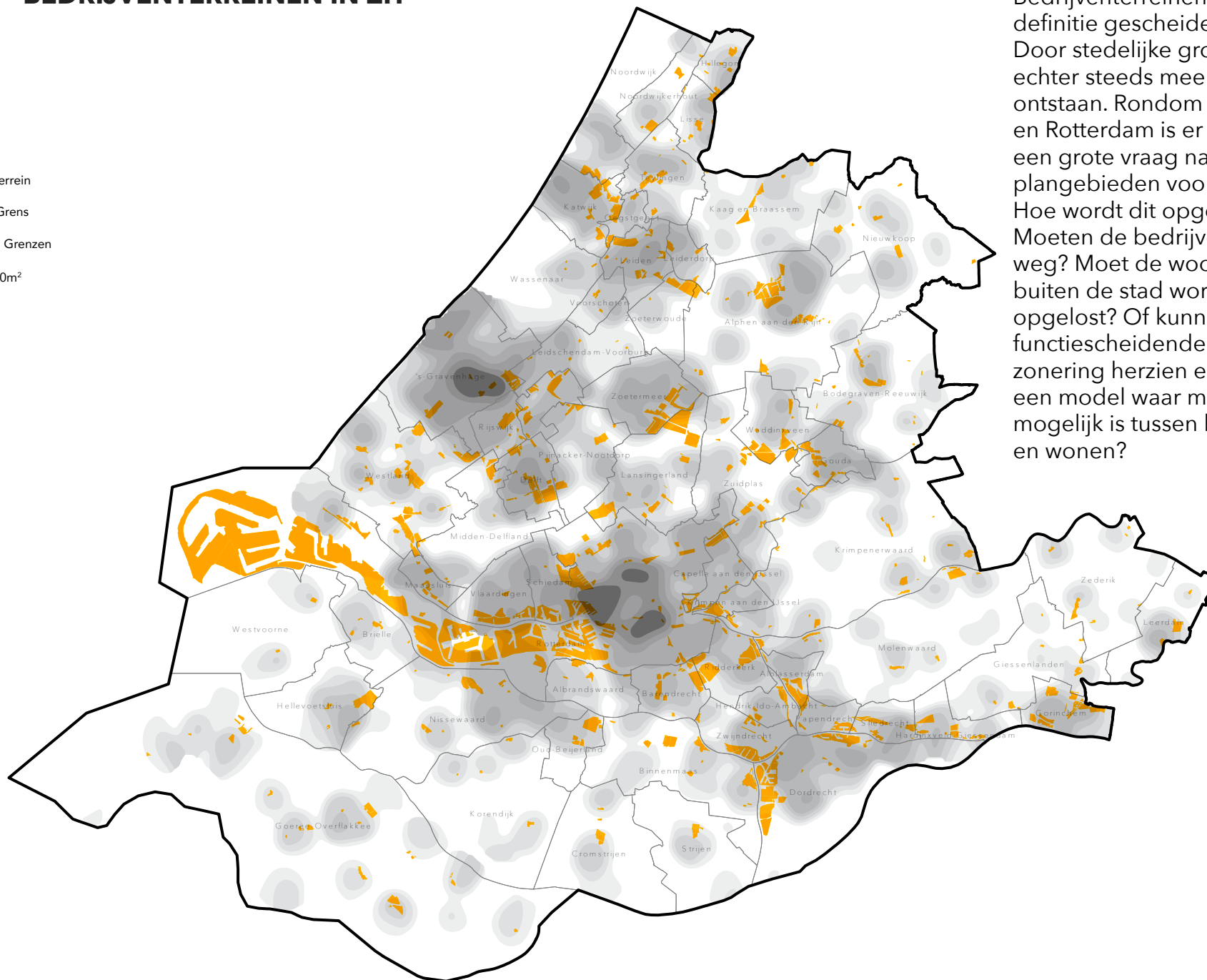
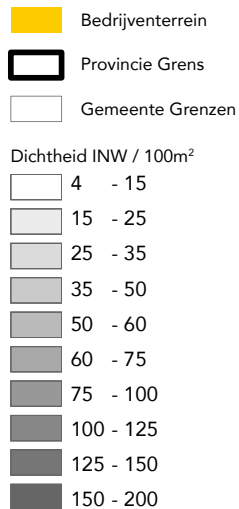
Snelweg

Spoorweg

3

ZONERING

BEDRIJVENTERREINEN IN ZH



Bedrijventerreinen zijn per definitie gescheiden van wonen. Door stedelijke groei is er echter steeds meer overlap ontstaan. Rondom Den Haag en Rotterdam is er bovendien een grote vraag naar nieuwe plangebieden voor woningen. Hoe wordt dit opgelost? Moeten de bedrijventerreinen weg? Moet de woonopgave buiten de stad worden opgelost? Of kunnen we de functiescheidende milieuzonering herzien en richting een model waar meer menging mogelijk is tussen bedrijvigheid en wonen?

BEDRIJVENTERREINEN IN TRANSFORMATIE

Gebieden zoals Binckhorst in Den Haag of de Schieoevers in de Delft zijn kenmerkend: Hun industriële karakter wordt tegenwoordig als kwaliteit gezien, maar zonering laat

functiemenging niet toe. Het risico is dat de bedrijven allemaal weg moeten ten behoeve van woningen en daarmee de diversiteit en stedelijke arbeidsplaatsen verloren gaan.

SCHIEOEVERS

Gemeente: Delft
Type : Gemengd
Brutto Opp.: 92 ha
Arbeidsplekken: 4477
Bedrijven: 285
Milieu Categorie: 4/5
Richtafstand: tot 1000m

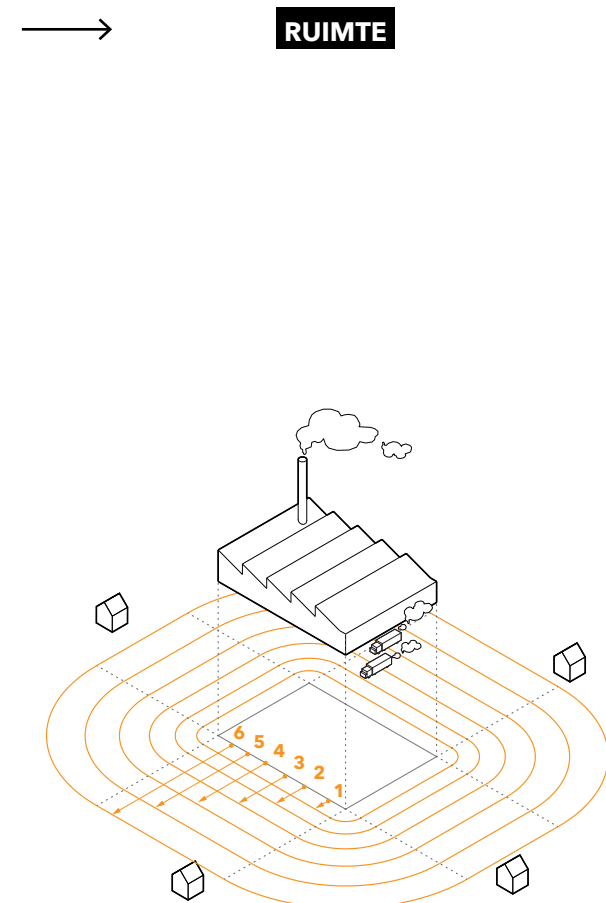
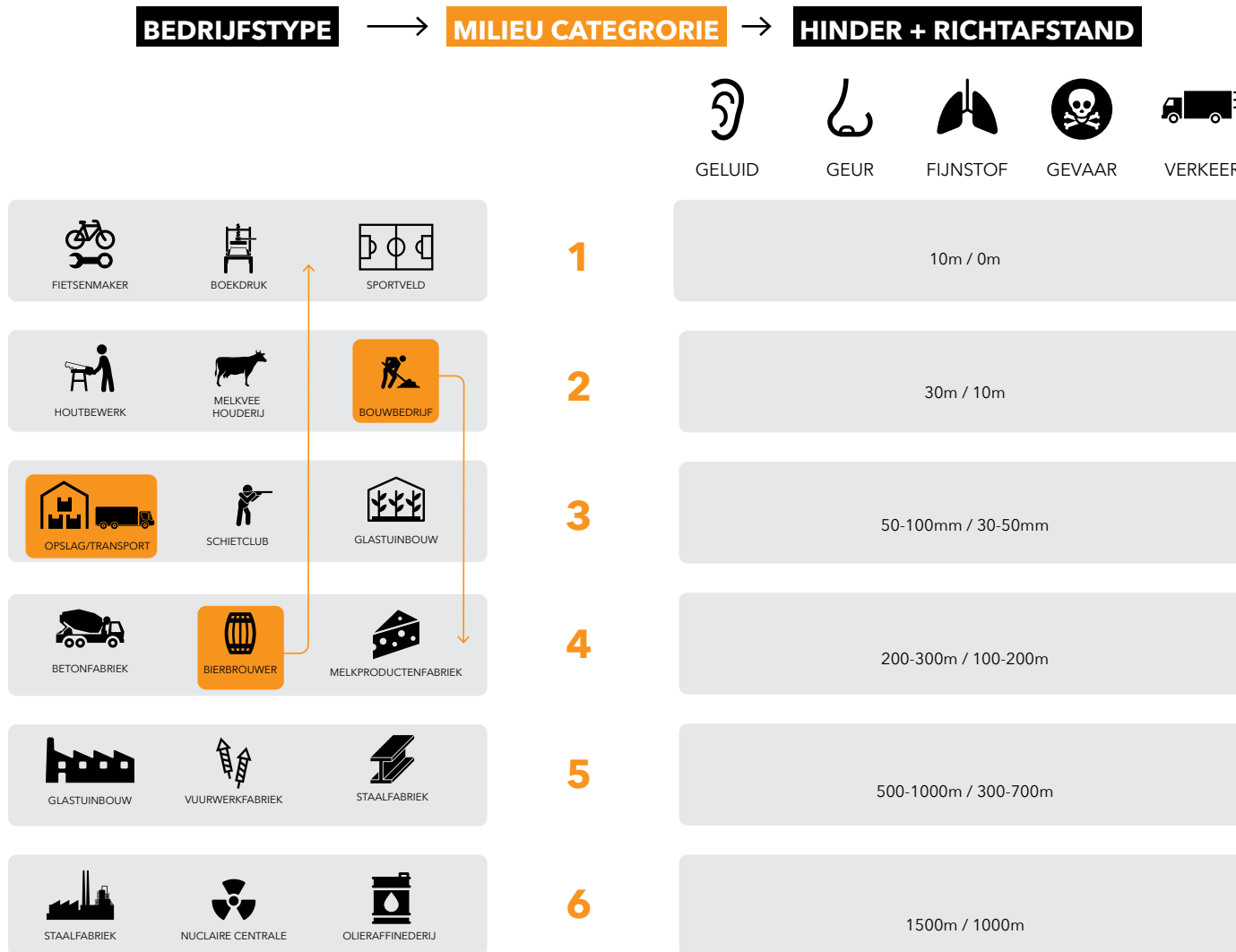
BINCKHORST

Gemeente: Den Haag
Type : Gemengd
Brutto Opp.: 94.2 ha
Arbeidsplekken: 2517
Bedrijven: 399
Milieu Categorie: 4
Richtafstand: tot 200m

MILIEU ZONERING

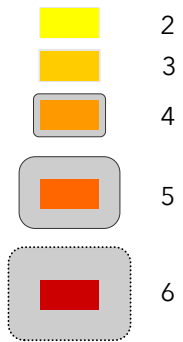
De huidige milieu zonering deelt bedrijven in naar milieu categorie, die weer gekoppeld is aan een richtafstand tot woningen. Deze aanpak suggereert te veel overlap tussen bedrijfstypes. In werkelijkheid is de uitzondering de regel

en veranderen bedrijven bovendien razendsnel. Daarom loopt de huidige milieuzonering eigenlijk achter de feiten aan en voorkomt daarbij functiemenging die voor sommige industrieën en steden erg waardevol zou kunnen zijn.

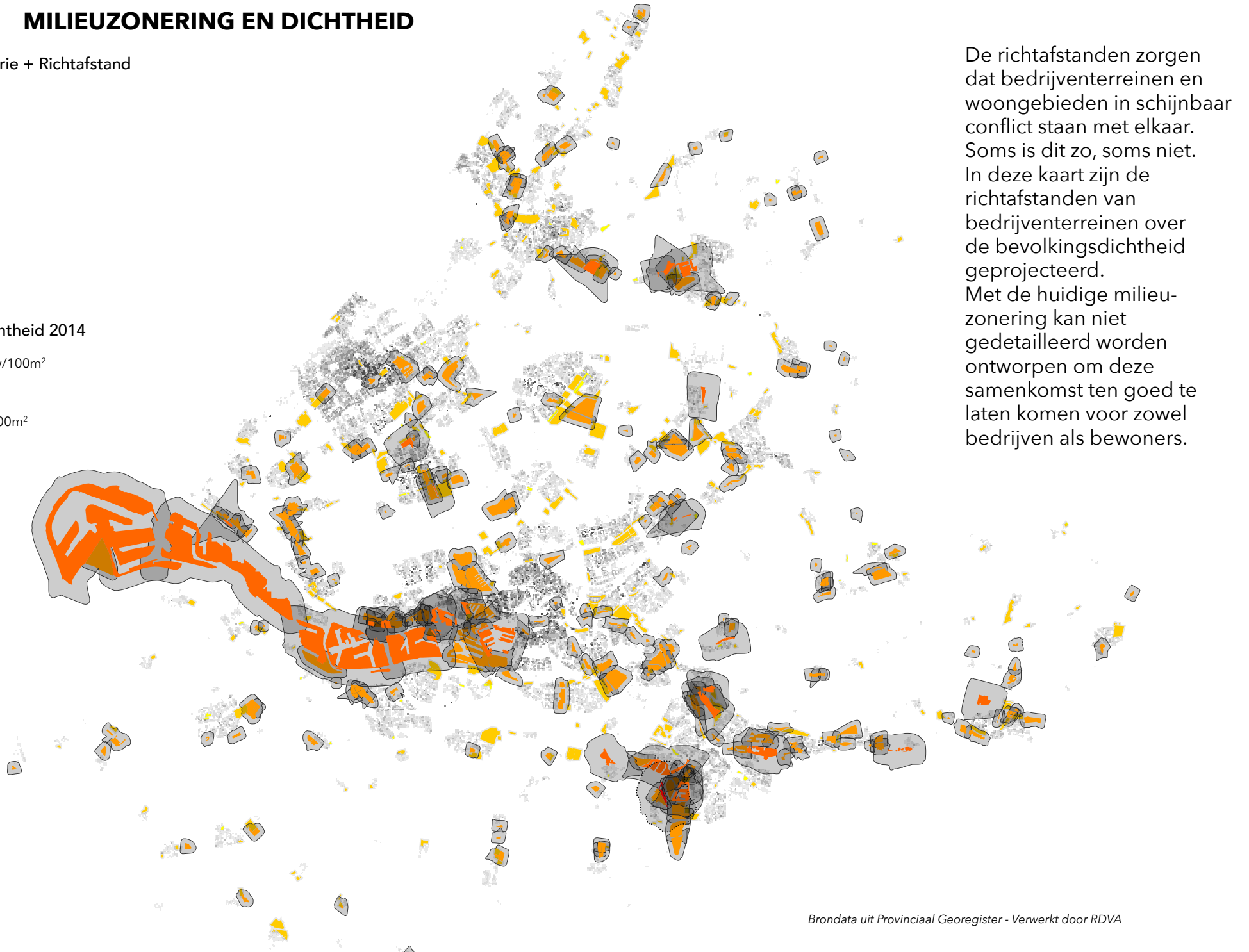


MILIEUZONERING EN DICHTHEID

Milieu Categorie + Richtafstand



Bevolkingsdichtheid 2014



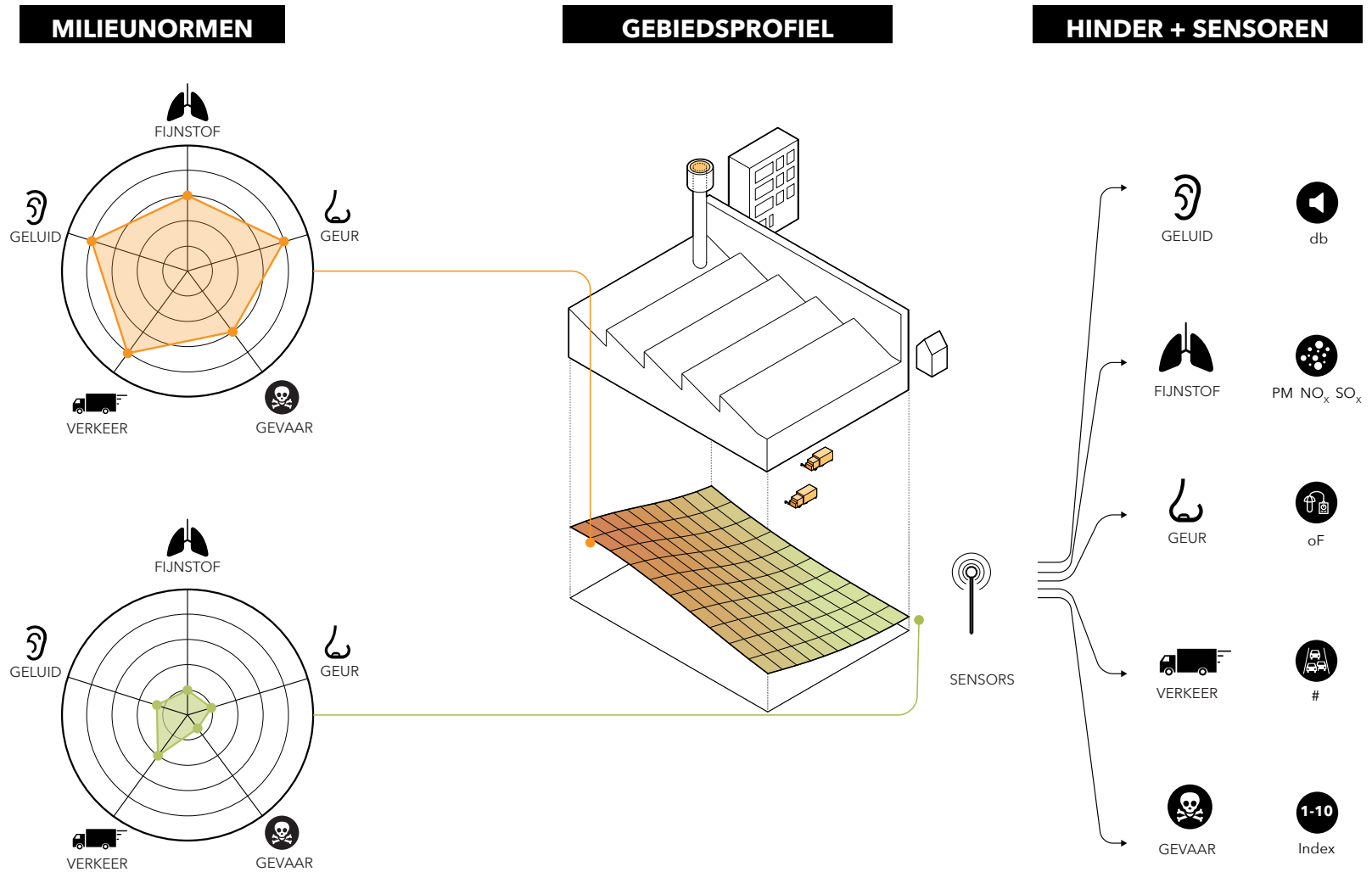
De richtafstanden zorgen dat bedrijventerreinen en woongebieden in schijnbaar conflict staan met elkaar. Soms is dit zo, soms niet. In deze kaart zijn de richtafstanden van bedrijventerreinen over de bevolkingsdichtheid geprojecteerd. Met de huidige milieuzonering kan niet gedetailleerd worden ontworpen om deze samenkomst ten goed te laten komen voor zowel bedrijven als bewoners.

VAN RICHTAFSTAND NAAR MILIEUNORM

Een nieuwe zonering zou gebaseerd kunnen worden op exact vastgestelde normen die heel specifiek per terrein zouden kunnen worden vastgesteld en gemeten.

Zo wordt het mogelijk om precies gebieden te ontwerpen waar functiemening op een veilige en gezonde manier kan plaatsvinden.

Door sensor technologie zou het tevens mogelijk zijn om direct te meten of normen worden overschreden.



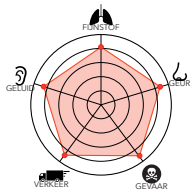
Het onderstaande drielুক toont de verschillende type bedrijventerreinen en hun onderlinge samenhang. Van links naar recht zien we een gradiënt van extreme logistieke handelingen gepaard

met grote recreatieve functies tot een integratie van wonen en werken rechts. De City Ports en waterwegen verbinden de twee werelden.



LOGISTIEKE
LANDSCHAP

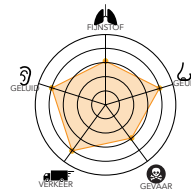
Milieu norm:
Extreme bedrijvigheid & recreatie



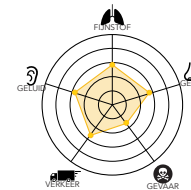
CITY
PORT

PUBLIEKE
PERIFERIE

Milieu norm:
Stadshaven

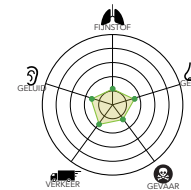


Milieu norm:
Werken en Productie



PRODUCTIVE
STAD

Milieu norm
Wonen en schone Productie



LOGISTIEKE LANDSCHAP



LOGISTIEKE LANDSCHAP



CITY
PORT

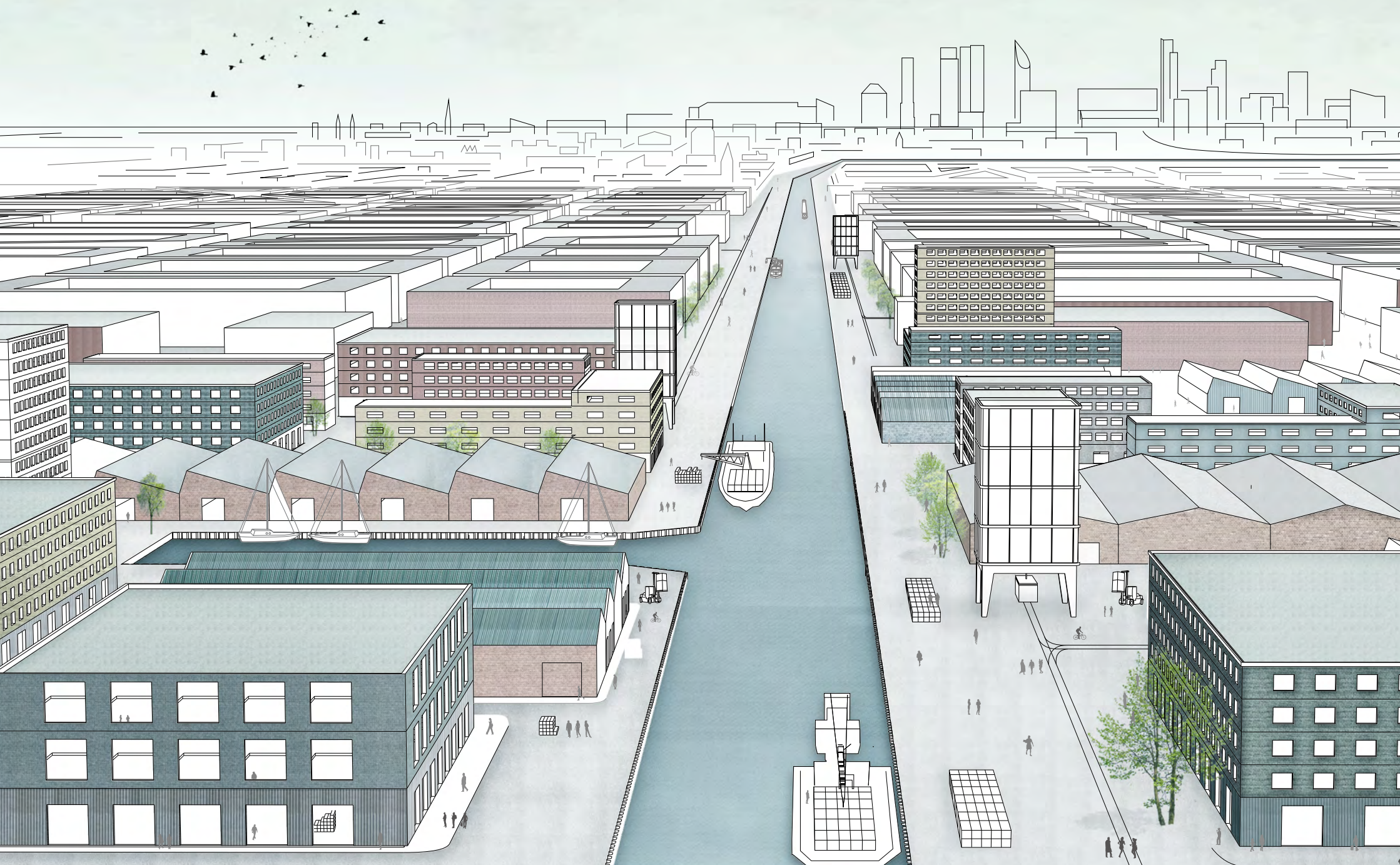
PUBLIEKE
PERIFERIE



PUBLIEKE
PERIFERIE



PRODUCTIEVE
STAD





PRODUCTIEVE
STAD

4

AANBEVELINGEN

AANBEVELINGEN

Dit ontwerpend onderzoek werd uitgevoerd in samenwerking met het College van Rijks adviseurs en de Provincie Zuid-Holland. Zodoende is er uitgezoomd en een regionaal perspectief genomen. Het is belangrijk om te weten dat bedrijventerrein voornamelijk zijn belegd bij gemeentes, en vaak bij de wethouder economie in plaats van ruimtelijke ordening. Grip krijgen op de regionale planning van bedrijventerreinen is dus alles behalve een opgelost probleem.

Wat wellicht niet nadrukkelijk benoemd is, maar impliciet voortkomt uit dit voorstel is dat bedrijventerreinen alleen kunnen worden benaderd vanuit een samenwerking die simultaan op verschillende schalen opereert: Het Rijk, de provincie, de gemeentes en het bedrijfsleven moeten allemaal betrokken zijn.

Dit ontwerpend onderzoek geeft dus inzicht hoe zo'n samenwerking zou kunnen uitzien. Een City Port is namelijk intrinsiek verknoopt met Rijkswegen, vaarwegen, bedrijventerreinen en raakt daarmee verantwoordelijkheden van alle partijen. Een City Port verbindt dus ruimtelijk maar ook organisatorisch door de schalen van heen.

Zodoende hebben we per overheid een aantal vervolgstappen omschreven die ons inziens aan de grondslag zouden moeten liggen van een zinvolle regionale aanpak voor bedrijventerreinen.

RIJK

- Agendeer binnen het kader van de nieuwe Omgevingswet een verbetering voor de Milieu Zonering die functiemenging op bedrijventerreinen aankaart.
- Verbind internationale investeringen in infrastructuur met ruimtelijke structuur bedrijventerreinen op regionaal en nationaal niveau.
- Maak ruimtelijk visie voor bedrijventerreinen in relatie tot de woonomgeving en het landschap in Nederland.

PROVINCIE Zuid-Holland

- Versterk multi-modale potentie door investering in vaarwegen, spoor en overslag mogelijkheden.
- Onderzoek de potentie van City Ports in relatie tot de transformatie en herstructurering van bedrijventerreinen.
- Stimuleer samenwerking tussen steden op gebied van bedrijventerreinen een hun koppeling aan regionale en multi-modale infrastructuren.

GEMEENTES

- Benoem kansrijke bedrijventerreinen waar met functiemenging en schone logistiek kan worden geëxperimenteerd.
- Beschouw bedrijventerreinen niet uitsluitend als economische vraagstuk, maar beleg het vraagstuk (ook) bij ruimtelijk ordening.
- Reviseer milieuzonering VNG-handrijking i.s.m. het rijk.



