



BEDRIJVENTERREIN MEERKERK

Visie kwaliteiten en kansen inrichting bedrijventerrein

Gemeente Zederik, 12 november 2015

BEDRIJVENTERREIN MEERKERK

Visie kwaliteiten en kansen inrichting bedrijventerrein | 12 november 2015





INHOUD

Inleiding

Aanleiding	4
Overwegingen	4
Opbouw	4

Deel I Beleidsonderbouwing

Rijk, provincie, gemeente	7
---------------------------	---

Deel II Kwaliteiten

Landschappelijke inpassing	10
Openbare ruimte	10
Erf	14
Overgang openbare ruimte en erf	14

Deel III Perspectieven

Basisprincipe	16
Kansen	18
Bedreigingen	19

Deel IV Conclusie

Principes	21
Kansen	21
Kanttekeningen	21

Bijlagen

Verkenning aanleg voetpad	22
Literatuur	24
Colofon	24

INLEIDING KWALITEITEN EN KANSEN



Bedrijventerrein Meerkerk ligt tussen de woonbebouwing en de snelweg aan de zuidzijde van het dorp. Gevraagd is in beeld te brengen welke kwaliteiten in het gebied aanwezig zijn en welke kansen er liggen om de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte op de lange termijn te verbeteren.

Aanleiding

De aanleiding voor dit rapport is de ambitie bedrijventerrein Meerkerk verder te laten uitgroeien en de regionale functie te versterken. Waar het noordelijk deel een in zichzelf gekeerd traditioneel bedrijvengebied is, is het zuidelijk deel meer representatief van opzet en richt zich deels op de snelweg.

Op basis van de in beeld te brengen kwaliteiten en kansen kan de gemeente een inschatting maken welke mogelijkheden er zijn om de inrichting van het bedrijventerrein te versterken. De inventarisatie heeft als doel gericht te kunnen sturen als zich een kans voor verbetering voordoet.

Overwegingen

De vraag betreft een bestaand bedrijventerrein. Het overgrote deel van het terrein is uitgegeven en daarmee particulier bezit. Dit beperkt de gemeentelijke mogelijkheden om bij te sturen aanzienlijk. De invloed van de gemeente is het grootst op de openbare ruimte, de invloed op de erven is minder groot. Slechts een deel van de knelpunten kan worden opgelost in de openbare ruimte. Dit neemt niet weg, dat er gestreefd moet worden ook bij aanpassingen op de bedrijfserven te streven naar verbetering. In beginsel moeten veranderingen leiden tot verbetering van de kwaliteit van het terrein.

Opbouw

Na deze inleiding volgt allereerst een samenvatting van het relevante ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Hierop volgend is een beschrijving gemaakt van de locatie, waarbij de nadruk ligt op de aanwezige kwaliteiten. Vervolgens zijn de potentiële kansen van het gebied in beeld gebracht. Tot slot worden er conclusies getrokken uit de bevindingen.



LIGGING TERREIN

1. Weg, stoeprand, groen en erf
2. Erf tot aan de weg
3. Park tussen terrein en Burggraaf
4. Een woning bij de entree van het terrein



DEEL I BELEID RIJK, PROVINCIE, GEMEENTE



Uitsnede bestemmingsplan

Het ruimtelijk beleid voor het bedrijventerrein in Meerkerk is op verschillende schaalniveaus vastgelegd door het Rijk, de provincie en de gemeente. De uitgangspunten van dit beleid zijn in dit hoofdstuk samengevat.

Rijk

Op rijksniveau speelt het routeontwerp voor de A27 een rol. Sinds 2008 is rijksweg A27 aangeduid als de Panoramaroute: een snelweg die nog veel ruimte om zich heen heeft. Deze ruimte is landschappelijk divers. Uitgangspunt van het routeontwerp is dat de panoramische vergezichten op landschappen en steden maximaal ervaren moeten kunnen worden. Het Rijk stelt dat de weg te gast is in het landschap en pleit voor versterking van het landschappelijke karakter van de weg. Stedelijke gebieden langs de route, waaronder de bedrijventerreinen, zullen zorgvuldig ingepast moeten worden. Met de groene randen van het terrein en de aandacht voor architectuur op zichtlocaties wordt hier in beginsel aan voldaan.

Provincie

De provincie heeft met de Structuurvisie Ruimte en mobiliteit (2014) het gebied aangemerkt als onderdeel van de bebouwde ruimte. De provincie streeft voor dit gebiedstype onder meer naar een compact en kwalitatief hoogwaardig gebied. Specialisatie binnen een bestaand gebied is een van de mogelijkheden om dit te bereiken. Met de versterking van de regionale functie van het terrein wordt hierop ingespeeld.

Gemeente

Voor het bedrijventerrein is een bestemmingsplan vastgesteld (bestemmingsplan Kernen Zederik, 2013). De percelen zijn bestemd als 'Bedrijventerrein' en daarmee geschikt voor bedrijven in de aangegeven milieucategorieën en bijbehorende zaken als nuts- en parkeervoorzieningen (inclusief laden en lossen), groen en water. De toegestane milieucategorie varieert van 2.0 tot 4.1. De bouwvlakken zijn ingetekend, waarbij de afstand van het bouwvlak tot de openbare ruimte varieert. De goothoogte in het gebied ligt op 8 meter en de bouwhoogte op 12 meter. Het bebouwingspercentage is maximaal 75%. Uitzondering hierop is het meest zuidelijk gelegen deel (deelgebied IV), waar een minimum bebouwingspercentage van 60% is opgenomen en de bouwhoogte ook vanuit een minimum (in de regel 9 meter) is aangegeven.

Aan de Energieweg heeft één perceel de bestemming Kantoor en is hiermee beperkt in bouwvlak en -hoogte ten opzichte van de rest van het bedrijventerrein. Daarnaast hebben enkele kavels een woonbestemming.

De openbare ruimte heeft hoofdzakelijk een Verkeersbestemming. Ook hier is ruimte voor bijbehorende zaken als groen, reclame, nuts- en parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn er nog enkele randen langs deel III en IV bestemd als 'groen' en 'water', waaronder het park. Een deel van het gebied heeft een waarde aanduiding voor archeologie.



Afbeelding uit beeldkwaliteitplan

De welstandsnota Zederik maakt onderscheid in diverse gebiedstypen. Per gebied is een beschrijving gemaakt en zijn uitgangspunten opgesteld met een vertaling naar toetsingscriteria. De criteria gaan in op de ligging van het bouwwerk in de omgeving, de bouwmassa, de architectonische uitwerking en het gebruik van materiaal en kleur. Bedrijventerrein Meerkerk heeft een eigen beschrijving, uitgangspunten en bijbehorende criteria. Het bedrijventerrein is een gewoon welstandsgebied. Het beleid is onder meer gericht op het behoud van de samenhang in de massa's en de het versterken van het straatbeeld. Bij de advisering wordt onder meer aandacht geschonken aan de samenhang in zowel architectonische uitwerking als het gebruik van materiaal en kleur. De criteria doen onder andere uitspraken over de oriëntatie van gebouwen en ligging van representatieve functies.

Voor deelgebied IV is een beeldkwaliteitplan opgesteld waarin richtlijnen worden gegeven voor de invulling van zowel de openbare ruimte als de privé kavels. De wens is een hoogwaardig en duurzame uitbreiding met respect voor het onderliggende landschap. Dit deelgebied moet één ruimtelijke eenheid worden, warbinnen differentiatie in het beeld wordt nagestreefd. Niet ieder onderdeel uit dit plan is vooralsnog gerealiseerd, zo ontbreken de aangegeven parkeerplaatsen in de openbare ruimte en is de invulling van zowel binnenlaan als buitenlaan eenvoudiger uitgevoerd dan gedacht.



halfopen groene rand

bebouwingsrand

gesloten groene rand

gesloten groene rand

bebouwingsrand

open groene rand

gesloten groene rand

halfopen groene rand

OPEN EN GESLOTEN RANDEN



Openbaar (donkerblauw) en privé (lichtblauw)

Bedrijventerrein Meerkerk ligt centraal in Nederland, goed bereikbaar en deels zichtbaar vanaf de snelweg. Hieronder volgt een toelichting op de aanwezige kwaliteiten en knelpunten van het gebied.

Landschappelijke inpassing

Bedrijventerrein Meerkerk ligt ten zuiden van het dorp en wordt omringd door een open veenweidelandschap. Direct ten westen van het gebied ligt snelweg A27, ten oosten door de lintbebouwing aan de Burggraaf.

De gebiedsranden langs snelweg en dorpsentree zijn in beginsel landschappelijk ingepast. Bomenschermen in combinatie met boschages zorgen voor een groene aankleding van een groot deel van de erven die met de achterzijde naar deze randen zijn gericht.

In het zuidelijke deel toont zich een wisseling van typen bedrijvigheid, gehuisvest in hoogwaardige bebouwing zich aan de snelweg.

Het meest noordelijke deel is, ondanks een bomenscherm, zodanig open dat vanaf de snelweg te zien is wat er op de erven gebeurt. Gezien de ligging (direct achter het viaduct gezien vanuit het noorden en vanuit het zuiden achter een meer gesloten groen scherm) is de invloed op de beleving van de passant echter gering.

Ook het binnengebied is goed afgeschermd en biedt daarmee veel mogelijkheden.

De meeste bedrijven zijn hier gevestigd omwille van de centrale ligging en niet zozeer om de uitstraling van het terrein. Uitzondering hierop zijn de bedrijven op zichtlocaties in het meest recente zuidelijke deel, die naast een goede locatie ook gebaat zijn bij een nette uitstraling.

Openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat in de basis uit een vrij constant wegprofiel van twee, in breedte variërende stroken asphalt. Daarlangs ligt doorlopende afschuinde stoeprand, die bij inritten wordt onderbroken met een, in het hele gebied, gelijksoortige afgeronde vormgeving. Achter de stoeprand is langs beide zijden van de weg ruimte voor een groenstrook. In deze stroken zijn vrijwel overal kabels en leidingen ondergebracht. Gras en struiken wisselen elkaar af en zijn veelal aan één zijde van de weg aangevuld met bomen en lantaarnpalen. Er zijn geen parkeerplekken in de openbare ruimte. Toch staan er in de bermen regelmatig auto's geparkeerd en is laden en lossen op de weg met name in het noordelijke deel van het gebied geen uitzondering.

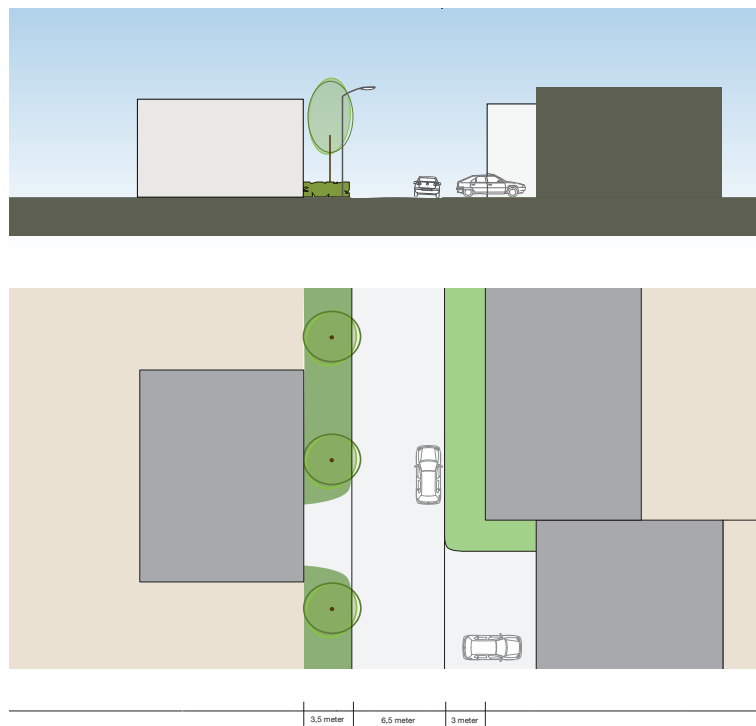
Het vrij constante wegprofiel heeft enige variatie in breedtematen en kent diverse uitzonderingen. Het beeld van de openbare ruimte is niet altijd even overzichtelijk als gevolg van wisselend groenbeheer, de vele inritten en de menging van verkeersstromen. Het overzicht wordt op meerdere plekken beperkt door een niet constante inzet van struiken. Met name struiken op de voorgrond, direct aan de weg zorgen een onderbreking van de continue lijn. In elkaar overlopende inritten en inritten in bochten zorgen voor flinke onderbrekingen in de groenstrook. Samen met de grote hoeveelheid inritten zorgt dit voor een verbrokkeling van het geheel. Daarnaast gaat het doorgaande verkeer niet overal goed samen met laden en lossen en zijn er weinig tot geen voorzieningen voor langzaam verkeer. In het wegprofiel is alleen in het meest recente deel (IV) ruimte gereserveerd voor langzaam verkeer in de vorm van een voetpad.

Toegankelijk openbaar groen is te vinden aan de groene zuidrand. Hier ligt een voetpad, dat verbonden wordt met de overige voetpaden langs de Duurzaamheidsring en de Natuurtuin aan de oostzijde, richting Burggraaf. Dit park wordt gebruikt als pauze ommetje.

STRAATPROFIELEN



Kaart met aanduiding voor de plaats van profiel A en profiel B



Profiel A - Steenstraat

Aan de Steenstraat staat een deel van de gebouwen in de rooilijn, wat de weg een relatief smal profiel geeft. Laden en lossen vindt deels plaats in de openbare ruimte. De groenstrook heeft een wisselende invulling. Grasbermen worden afgewisseld met bermen die volledig beplant zijn met struiken en bomen.



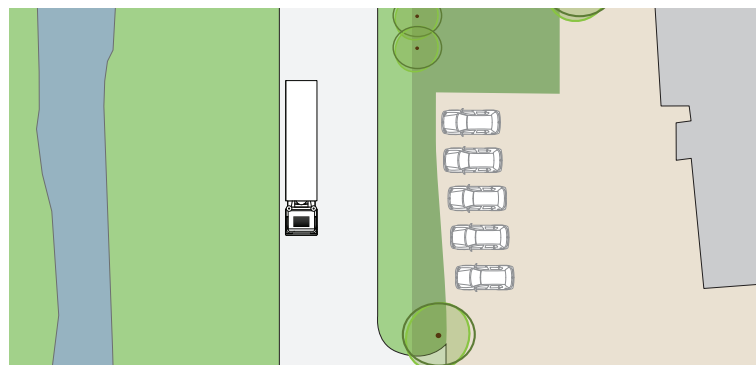
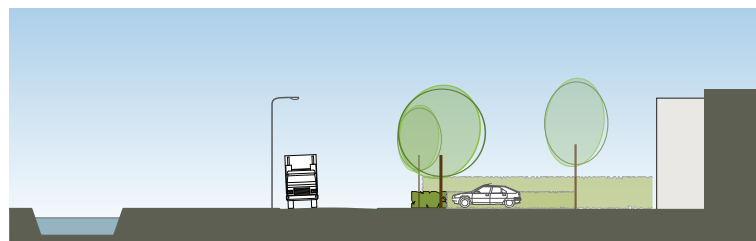
Profiel B - Energieweg

Langs de Energieweg ligt de rooilijn terug van de weg. De voorerven zijn in gebruik als parkeerplek en als laad- en losruimte. Ook hier heeft de groenstrook een wisselende invulling. Erfafscheidingen zijn uitgevoerd als transparant hekwerk of (lage) heg.

STRAATPROFIELEN

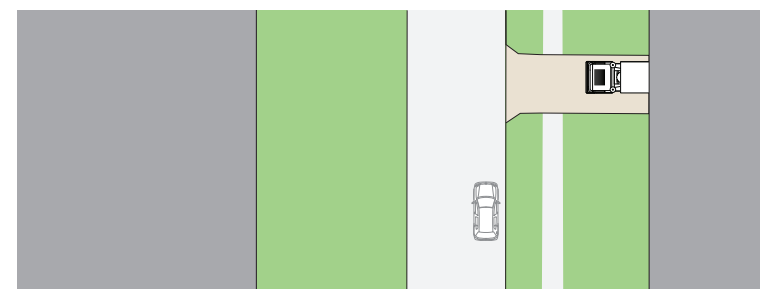
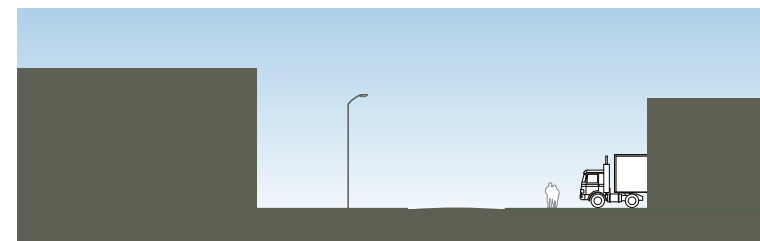


Kaart met aanduiding voor de plaats van profiel C en profiel D



Profiel C - Energieweg (zichtlocaties langs A27)

Hier heeft de Energieweg een asymmetrisch profiel met aan één zijde bebouwing. De overgang tussen weg en erf is veelal met laag groen ingevuld, zodat geparkeerde auto's op erven een bescheiden rol in het straatbeeld spelen en de bedrijven zich goed kunnen etaleren naar de A27.



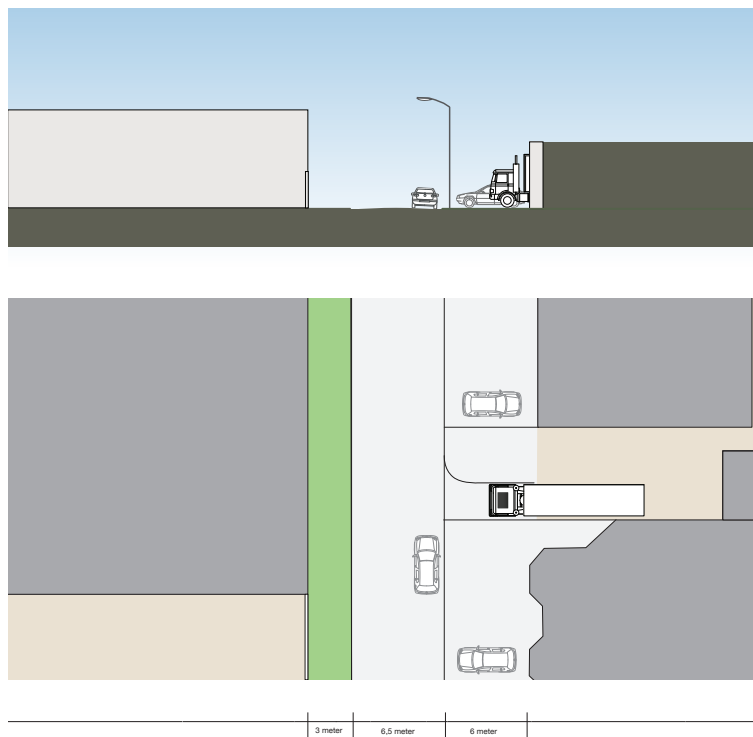
Profiel D - Duurzaamheidsring

Het straatprofiel in het nieuwste deel (IV) is relatief breed. De openbare ruimte heeft een flinke maat en wordt aangevuld met van de rooilijn teruggelegen bouwvlakken. Aan één zijde van de weg wordt, gelijk opgaand met de ontwikkeling van het terrein, een voetpad aangelegd, dat aansluit op de groenstrook aan de zuidrand en het park aan de Burggraaf.

STRAATPROFIELEN

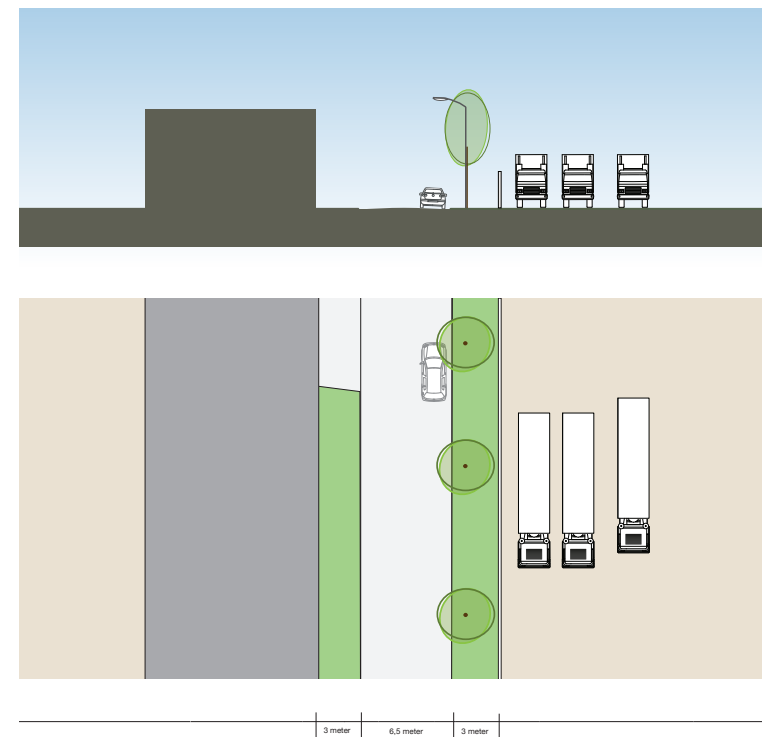


Kaart met aanduiding voor de plaats van profiel E en profiel F



Profiel E - Ambachtstraat

Ten zuiden van de Steenstraat heeft de Ambachtstraat een overwegend stenig profiel, zoals dat ook in de Houtstraat te zien is. De gebouwen staan vooraan op het erf. De ruimte tussen de gebouwen en de weg is grotendeels verhard en onder meer in gebruik als parkeergelegenheid.



Profiel F - Ambachtstraat

Het straatprofiel in het oudste deel van het bedrijventerrein bestaat uit een doorgaande weg met aan beide zijden een groenstrook voorzien van gras en bomen. Deze strook wordt ter hoogte van de plek waar de doorsnede is genomen incidenteel onderbroken door erftoegangen.



Gebouw op ruime afstand van rooilijn



Gebouw in de rooilijn

Erven

Het overgrote deel van het bedrijventerrein bestaat uit uitgegeven (privé)grond, onderverdeeld in kavels. Het terrein is vooral in gebruik als werkgebied en niet specifiek ingericht op detailhandel.

De gebouwen staan in de regel op enige afstand van de erfgrans, waardoor er ruimte is voor parkeren of laden en lossen op het voorerf. Enkele gebouwen doorbreken dit patroon: zij staan in de rooilijn en hebben daarmee geen voorerf.

In het meest noordelijke deel, de Burgemeester Sloblaan en omgeving, staan bedrijfshallen losjes gegroepeerd op de terreinen met veel ruimte voor buitenopslag. Vanaf de Steenstraat en Energieweg staan de hallen dicht op elkaar. Ook in het nieuwste deel staan de hallen vrij dicht op elkaar en is een minimum te bebouwen oppervlak aangegeven. In het bestemmingsplan voor dit deel is een bouwvlak opgenomen, dat op enige afstand van de rooilijn ligt. Hierdoor hebben de groenstroken langs de wegen een flink formaat.

Knelpunt in de inrichting van de erven op de oudere delen van het terrein is de wisselende kwaliteit van bebouwing en erfinrichting. Hier is gekozen voor ruime bebouwingsmogelijkheden. De nadruk lag bij de aanleg op de functionele kwaliteit van het terrein. Resultaat is een wisselend straatbeeld, waarvan de kwaliteit mede vanwege veroudering van panden en veranderingen in gebruik van de bedrijfserven onder druk staat.

Bij de aanleg van de laatste fase van het terrein is gekozen een duurzaam en representatief bedrijventerrein te realiseren, waarbij de gebouwen en de openbare ruimte borg staan voor een verzorgd straatbeeld.

Tussen openbare ruimte en erven

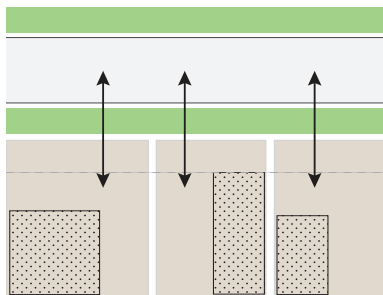
Op de overgang tussen openbare ruimte en erf staat veelal een (al dan niet begroeid) transparant hekwerk of een heg. Met name de zichtlocaties langs de A27 hebben een groene overgang in de vorm van een lage heg op de erfgrans. De hagen en hekwerken hebben een belangrijke rol als scheiding tussen openbare ruimte en erf.

Uitzondering is de Duurzaamheidsring. Hier is nog geen enkel hekwerk geplaatst, terwijl het bestemmingsplan deze wel mogelijk maakt. Het ontbreken van deze erfafscheidingen in combinatie met de ruime groene open zone tussen de weg en de relatief hoge gebouwen geven dit deel ten opzichte van de rest van het gebied een vrij formele en opgeruimde uitstraling.

De doorlopende groenstroken aan beide zijden van de weg worden over het hele terrein onderbroken door inritten die variëren in breedte van circa 5 tot circa 30 meter. Het aantal inritten varieert per kavel. De indruk is, dat niet iedere inrit even intensief gebruikt wordt en van sommige is het de vraag of ze in hun huidige vorm/breedte nodig zijn voor een goede bedrijfsvoering.

1. Transparant hekwerk met brede inrit
2. Lage heg bij zichtlocatie
3. Inritten variëren in breedte
4. Duurzame blikvanger langs A27





Principeschets inrichting erf en openbare ruimte met opeenvolging: weg - groen - erf en bebouwing

De huidige karakteristiek van bedrijventerrein Meerkerk is vertaald naar de toekomst in de vorm van kansen en bedreigingen. In dit hoofdstuk een overzicht van kansen, waarop ingespeeld kan worden bij (ver)bouw of herinrichting. Het gewenste straatbeeld is vertaald in een principeschets van de inrichting van openbare ruimte en erf, die aan de basis staat van de opbouw van bedrijventerrein Meerkerk. Het doel is te komen tot een opgeruimd straatbeeld, waarin de bebouwing tot zijn recht kan komen langs een door groene bermen begeleide weg

Basisprincipe

Het gehele terrein heeft in de basis de inrichting van een bedrijvenpark. De wegprofielen bestaan uit doorgaande lijnen, opgebouwd uit een tweebaans geasfalteerde weg, die wordt begrensd door doorlopende stoepranden met daarachter aan beide zijden een groenstrook (zie het basis straatprofiel op de volgende pagina). Dit geldt overtuigend voor de nieuwste delen, maar ondanks dat dit niet altijd even goed herkenbaar is ook voor de oudere delen van het terrein.

De weg wordt aan beide zijden begeleid door een groene berm. Op dit basisprincipe wordt over het terrein heen gevarieerd. Met name de invulling van de groene berm wisselt sterk. Gras is de standaard, maar op veel plekken zijn struiken te vinden die de continuïteit onder druk zetten en ook inritten kunnen onderbrekingen vormen. Meer eenheid in het basisprincipe zal leiden tot meer rust in het straatbeeld.

Binnen het basisprofiel is het onder voorwaarden elementen te plaatsen zoals bomen, verlichting en verwijsborden. Deze zijn op hun plek als zij geen onderbreking vormen van de grasstrook. Waar de grasstrook breed genoeg is, zouden struiken op enige afstand van de weg kunnen blijven staan. Ook een informeel vormgegeven voetpad door het gras past in het hier omschreven beeld van een weg met aan twee zijden een open en groene berm. Grondslag voor de openbare ruimte is een opgeruimd straatbeeld.

De weg zelf is bedoeld om te rijden. Op dit moment wordt de weg niet alleen gebruikt door vrachtwagens, personenauto's en langzaam verkeer. Er staan ook voertuigen stil. Een probleem is met name het laden en lossen uit wagens die op de rijweg staan, waardoor de doorstroming van het verkeer sterk beperkt wordt en wat met name voor voetgangers en fietsers wegens gebrek aan overzicht ten koste gaat van de veiligheid. Het streven is dat alle bedrijfsactiviteiten plaatsvinden op het erf inclusief parkeren, laden en lossen.

Op een aantal plekken is dit profiel niet goed te herkennen, doordat de hoeveelheid en de breedte van de uitritten te groot is. Het streven is de hoeveelheid en de breedte van de uitritten met respect voor de bedrijfsvoering niet te laten groeien en waar mogelijk zelfs te reduceren. Dit is met name van belang op plekken waar een uitrit direct in een bocht is geplaatst of waar de strook naast de weg in zijn geheel is bestraat. Hiermee verandert het terrein in een stenig erf waarin openbare ruimte en bedrijfserven op onduidelijke wijze in elkaar overgaan. Een doorgaande strook groen draagt bij aan de herkenbaarheid van de openbare ruimte. Hiermee kan de gemeente het gehele terrein aantrekkelijk houden voor bedrijven, die prijs stellen op een meer representatieve locatie.

De erfafscheiding is de begrenzing van de openbare ruimte. Met open hekwerken, eventueel voorzien van een begroeiing om het zicht op het erf weg te nemen, kan een bedrijf indien gewenst het eigen erf afsluiten zonder de kwaliteit van de openbare ruimte in het gedrang te laten komen. Eventueel benodigde schuttingen kunnen achter de voorgevel worden geplaatst.

Het straatprofiel krijgt extra lucht door de ruim van de rooilijn terugliggende bedrijfsgebouwen. De voor- en zijerven bieden zo voldoende ruimte voor functies als laden, lossen en parkeren.

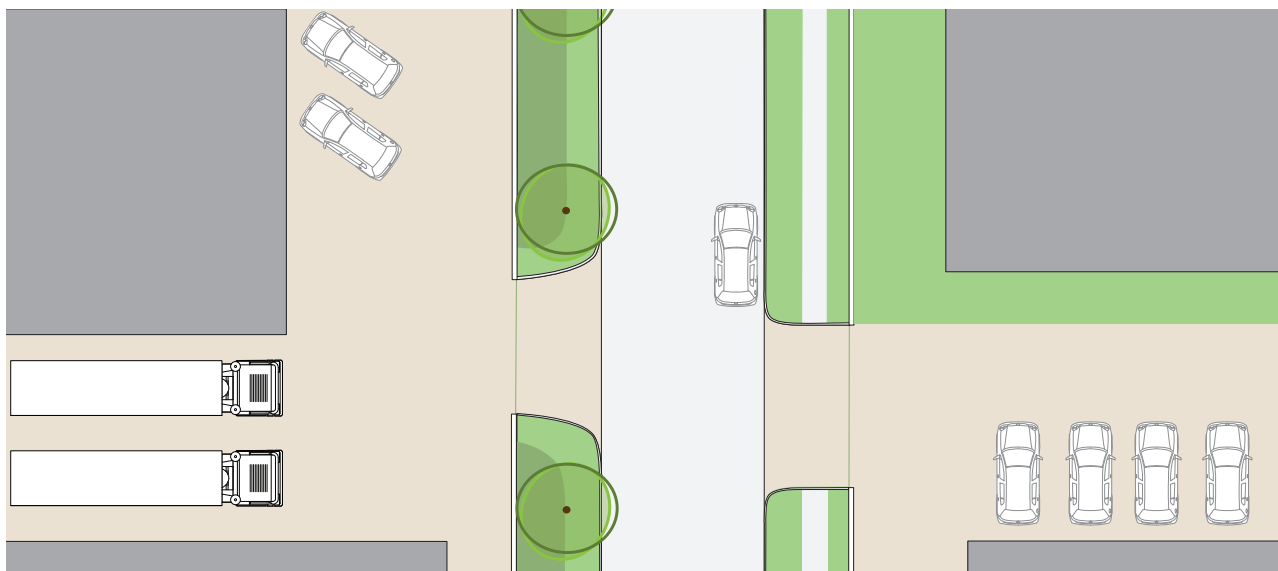
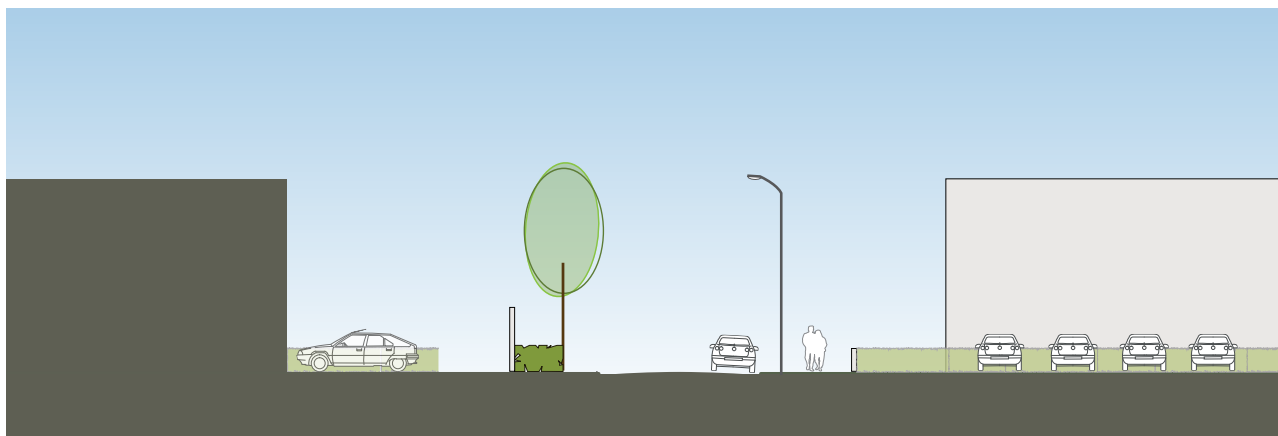
BASIS GEWENST STRAATPROFIEL

Het gewenste straatprofiel heeft als basis een tweebaans geasfalteerde rijweg, die wordt begeleid door een doorlopende stoepband met daarachter aan beide zijden een groenzone. Het gaat niet om grote ingrepen. Deze basis is op het hele terrein aanwezig, maar oogt niet altijd even opgeruimd als gewenst.

De op dit moment veelal versnipperde groenzone is in de gewenste doorsnede zo min mogelijk onderbroken. De zone is ingevuld met gras en laanbomen. Waar ruimte is, zijn op enige afstand van de weg struiken denkbaar. In de zone is eventueel ruimte voor een informeel voetpad, bijvoorbeeld een schelpenpad zoals aan de zuidrand van het bedrijventerrein.

Gebouwen liggen ruim terug van de rooilijn, zodat er voldoende ruimte is voor laden, lossen en parkeren op voor- en/of zijerf. Alle bedrijfsactiviteiten vinden plaats op het erf.

Bij de aanleg van het meest zuidelijke deel van het terrein is in de voorschriften opgenomen, dat de gebouwen een doorgaande gevelwand vormen zonder verhard voorerf.





Alle bedrijfsactiviteiten op het erf

Kansen

De mogelijkheden tot versterking van het terrein liggen vooral in de beperkt aanwezige openbare ruimte.

Landschappelijke inpassing

De inpassing van het gebied kan versterkt worden door verdere verdichting van de groene aankleding op plekken waar de bedrijven niet gericht zijn of, in het geval van de achterzijde van de bedrijfserven aan de Ambachtsstraat en Blommendaal, zouden moeten zijn op verschijning naar de omgeving.

Openbare ruimte

Het bewaken en versterken van het parkprofiel in de openbare ruimte is een kans. Zowel productiebedrijven als groothandel en kantoren kunnen zich thuis voelen in deze opzet. Een meer constante en doorlopende basisdoorsnede zal leiden tot een rustig en overzichtelijk straatbeeld.

Voorstel is aan te sturen op een groenzone ingevuld met gras, eventueel aangevuld met een bescheiden hoeveelheid struiken tegen de erfgrens van de bedrijven. Binnen dit principe kunnen elementen geplaatst worden, zoals bomen, verlichting en verwijsborden. Een rustig en opgeruimd straatbeeld wordt versterkt door per type element een keuze te maken voor één model en dit zoveel als mogelijk een vaste plaats te geven in het profiel.

Een concrete kans ligt er in het versterken van het doorgaande profiel ter hoogte van Steenstraat, Houtstraat en begin Ambachtstraat. Hier is een deel van de openbare ruimte in gebruik als bedrijfsparkeerplaats en soms ook voor opslag. In het beeld lopen de erven door tot aan de weg. Door de openbare ruimte weer in te richten als openbaar gebied, met weg, stoeprand, groen en waar nodig een inrit, kan een mooie slag gemaakt worden in het versterken van het doorlopende basisprofiel.

Het straatprofiel kan verder versterkt worden door de aanleg van routes langzaam verkeer, zoals het voorgenomen voetpad. Het heeft de voorkeur dit voetpad een informele uitvoering te geven: smal en onverhard. Het pad hoeft slechts een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer te verwerken. Een onverharde uitvoering ontmoedigt gebruik als laad en losplek voor met name zware voertuigen. Van belang is het voetpad zoveel mogelijk doorlopend te maken en het aantal oversteekplekken te beperken.

Daarnaast zijn er onderdelen die het profiel overstijgen. Er ligt bijvoorbeeld een kans in het zoeken naar alternatieven voor laden en lossen in de openbare ruimte, wat overigens niet van vandaag op morgen te realiseren is.



Parkeren achter een lage heg



Transparant hekwerk, al dan niet begroeid

Erven

Het basis straatprofiel heeft als gevolg dat in beginsel alle bedrijfsactiviteiten op eigen erf plaats moeten vinden. De inrichting van de meeste erven sluit op dit moment aan op dit basisuitgangspunt. Bij nieuwbouw kan ervoor gezorgd worden dat bij alle erven laden en lossen op eigen terrein kan plaatsvinden.

In het bestemmingsplan ligt de rooilijn op de meeste percelen terug van de weg. Uitzondering hierop zijn de erven aan (delen van) de Ambachtstraat, Steenstraat en Houtstraat. De welstandsbeoordeling het moment om een verfijning aan te brengen binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Het bouwvlak in het bestemmingsplan mag slechts gedeeltelijk bebouwd worden, wat schuifruimte met zich meebrengt.

Een kans is stedenbouwkundige richtlijnen voor de inrichting van de erven toe te voegen aan bestemmingsplan, omgevingsplan of welstandsnota. Deze richtlijnen moeten onder andere rekening houden met laden en lossen op eigen terrein in erfinrichting en bebouwing.

Kansen liggen er ook in het terugbrengen van de zichtbare opslag op het voorerf. Door de inrichting van het erf zo te maken dat de voorzijde met name voor parkeren, laden en lossen is gereserveerd zal het logisch zijn de opslag te verplaatsen naar het zij- of achtererf en maakt deze minder nadrukkelijk deel uit van het straatbeeld. Dit kan alleen worden gerealiseerd door bij verbouw of nieuwbouw rekening te houden met ruimte op het voorerf en de toegang tot het bedrijf. Dit vraagt mogelijk om aanvullende stedenbouwkundige richtlijnen.

Het doel van reclame op een terrein met vooral bedrijvigheid en (groot)handel gericht op bedrijven is het bekendmaken van het adres. Reclame is in de regel niet nodig om klanten te trekken, zoals bij detailhandel wel het geval is. Daarom kan reclame beperkt blijven tot naam- en productvermelding gericht op de ontsluitingswegen op het terrein.

Tussen openbare ruimte en erven

Om de groene lijnen langs de wegen zoveel mogelijk door te laten lopen is het wenselijk het ruimtebeslag van inritten niet groter te laten zijn dan nodig voor een goede bedrijfsvoering waarbij alle activiteiten op het erf plaatsvinden. Een inrit is een inrit en geen plek waar een vrachtwagen geparkeerd wordt. De doorgaande lijnen kunnen versterkt worden door inritten waar mogelijk te versmallen en eventuele overbodige inritten te verwijderen.

De overgang tussen groen en erf is in de regel uitgevoerd als transparant hekwerk of heg. Dit past goed in het gewenste beeld van een terrein met een opgeruimd straatbeeld. Schuttingen of vergelijkbare gesloten afscheidingen vóór de hoofdbebouwing passen hier niet in. Eventueel kan, als een visuele afscheiding gewenst is, worden gekozen voor een groene variant door de hekwerken te laten begroeien.



Onderbrekingen in groenstrook



Detailhandel op het terrein



Opslag in het zicht

Bedreigingen

Een kans heeft vaak ook een tegenpool in de vorm van een bedreiging.

Openbare ruimte

De beperkte hoeveelheid openbare grond biedt de gemeente slechts bescheiden mogelijkheden biedt om bij te sturen. Verdere privatisering van de openbare ruimte, is een bedreiging voor de mogelijkheden om het straatprofiel meer constant te maken.

Erven

Bedrijfswisselingen zijn niet alleen een kans. Een eenzijdig aanbod van bedrijven kan een bedreiging zijn, zoals nu al te zien is aan de ruimtelijke impact van het relatief grote aandeel vervoersbedrijven op noordelijke deel van het terrein.

Diversiteit is een algemene kwaliteit, die bijvoorbeeld ook van belang is voor de uitstraling van de representatieve rand langs de A27. Toch is niet alles mogelijk. Het terrein is bijvoorbeeld niet ingericht op de vestiging van detailhandel. De beschikbare openbare ruimte sluit niet aan op de hoeveelheid bezoekers dat hiermee samenhangt. Het bestemmingsplan biedt officieel geen ruimte voor detailhandel, toch zijn er momenteel diverse ondernemingen met een winkelfunctie.

Een andere bedreiging is een overdaad aan buitenopslag en (tijdelijke) reclame. De erven bieden hier vaak veel ruimte voor. Dit geldt ook voor het grensgebied tussen opslag en reclame, zoals de creatieve ondernemer die zijn opleggers al dan niet voor langere tijd prominent in het zicht parkeert.

Tussen openbare ruimte en erven

Ter plaatse van de inritten wordt de groenstrook onderbroken. Het vergroten van de hoeveelheid inritten of de breedte van inritten in de groenzone is daarom een bedreiging voor de doorgaande lijn van het groen.

Daarnaast ligt op enkele plekken de inrit in een bocht of gaat de inrit vrijwel naadloos over in de inrit van het buurerf. Het gevoel van de bocht en het doorlopende groen verdwijnt hiermee. Er zijn geen voorwaarden voor inritten in het bestemmingsplan opgenomen, dus is het denkbaar dat dit vaker voor zal komen.

Op de rooilijn schuilt een bedreiging in het verschijnen van gesloten schuttingen. De transparante hekwerken en lage heggen zorgen, in combinatie met ruime voorerven en het straatprofiel voor lucht in het straatbeeld. Gesloten schuttingen zullen dit beeld verstoren.



De ambitie van de gemeente is bedrijventerrein Meerkerk verder te laten uitgroeien en de regionale functie te versterken. Van belang is dat de inrichting van het terrein duurzaam wordt beheerd. Omdat het een bestaand terrein is, zijn de mogelijkheden voor sturing beperkt. Desondanks mogen kansen voor kwaliteitsverbetering niet onbenut blijven. Het is van belang de energie te richten op datgene wat mogelijk is.

Principes

De openbare ruimte is bestemd voor:

- weg begeleid door stoeprand
- een open en opgeruimde groenstrook met eventueel een voetpad, bomen, verlichting, gestandaardiseerde verwijsborden en dergelijke
- inritten zoveel als maar ook niet meer dan nodig om de erven van de bedrijven goed te ontsluiten

De bedrijfserven zijn bestemd voor:

- een open of groene terreinafscheiding
- bedrijfsbebouwing
- op voor- of zijerf ruimte voor parkeren en voor laden en lossen
- op zij- of achtererf ruimte voor eventuele opslag

Kansen

Bij de aanleg van de vier delen van het terrein is gekozen voor een brede weg met daarnaast een zone voor kabels en leidingen. In het nieuwste deel is dit een doorgaande strook gras met hier en daar een erftoegang, in de oudere delen is deze strook vaak onderbroken en wisselend ingericht. Het opruimen van deze strook en het versterken van de doorgaande lijnen in het straatprofiel is de belangrijkste kans. De inrichting van het profiel kan bij aanpassingen over het hele terrein op zoveel mogelijk op vergelijkbare wijze worden uitgevoerd, waarmee de openbare ruimte meer overzichtelijk wordt en aan kwaliteit wint. In de groenstrook kan waar nodig een informeel pad worden aangelegd ten behoeve van de bereikbaarheid voor voetgangers.

Een kans is het voorkomen van stilstaande voertuigen op de weg door het laden en lossen op eigen erf mogelijk te maken. Vooral bij nieuwbouw liggen er kansen om het voorerf een afmeting te geven waardoor leveranciers niet op de weg hoeven te staan. Bedrijfsgebonden activiteiten horen niet op de openbare weg thuis. Onderbreking van bermen door erftoegangen is vanzelfsprekend voor een goed functionerende toegang tot bedrijven, maar zou tegelijkertijd niet vaker voor moeten komen dan nodig om op het bedrijfserf te komen. Samen met aandacht voor toegankelijkheid en parkeren bij de plaatsing van gebouwen, in het nieuwste deel van het terrein onderdeel van de richtlijnen voor de invulling van kavels, zou bij nieuwbouw en ingrijpende verbouw kunnen worden gewerkt aan een verbetering van de samenhang in de inrichting van kavels en openbare ruimte. Het is zaak structureel in te zetten op het concentreren van alle bedrijfsactiviteiten op het eigen erf.

Door de bedrijven een duidelijke voorgevel te geven aan de wegzijde en opslag naar achteren te verplaatsen zou het aanzien van het terrein ook voor de langere duur kunnen worden veiliggesteld, waardoor bedrijven eerder geneigd zijn zich op het terrein te vestigen en er in te investeren. Een overzichtelijke hoeveelheid reclame in het straatbeeld past bij deze benadering, net zoals het meer op één lijn brengen van de erfafscheidingen.

Kanttekeningen

Het doorgaande profiel is nergens breed genoeg om parkeerplekken aan toe te voegen, terwijl er wel behoefte is aan aanvullende plekken in de openbare ruimte.

Er is in het profiel van de weg geen ruimte om plekken te maken voor laden en lossen in met name het noordelijk deel van het terrein, zeker niet als dit bij elk bedrijf afzonderlijk zou moeten.

Nieuwe inritten of bestrating van het erf tot aan de weg past niet in de versterking van het profiel. Bestaande gevallen zijn geen aanleiding nieuwe toe te staan.

BIJLAGE VERKENNING AANLEG VOETPAD

In vervolg op de visie is gevraagd de mogelijkheden te verkennen voor de aanleg van een voetpad. Het terrein is ingericht voor het wegverkeer. Er zijn vrijwel geen voorzieningen voor voetgangers. Een bijzondere categorie voetgangers zijn de bestuurders, die hun auto afleveren bij één van de autobedrijven op het terrein. Deze gaan na aflevering deels te voet naar een bushalte in het dorp of bij de afslag van de snelweg (zie tekening 'route eventueel voetpad'). Deze voetgangers mengen zich in het verkeer, dat mede vanwege het laden en lossen op de openbare weg niet altijd even overzichtelijk is.

Mogelijkheden verkennen

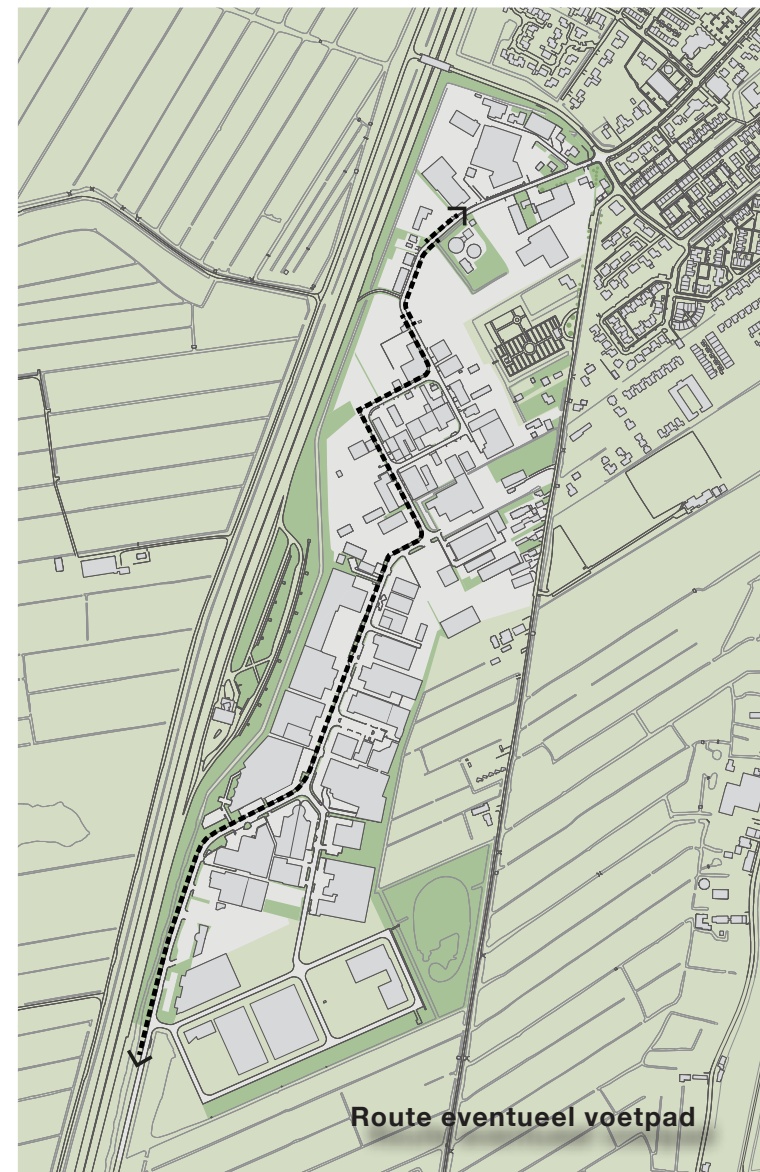
Opgave is de mogelijkheden te verkennen om voetgangers een alternatief te bieden voor het lopen over de weg. Omdat de openbare ruimte beperkt is en de wegbreedte nodig is voor de afwikkeling van het wegverkeer, biedt alleen de doorgaande berm een mogelijkheid om een voetpad aan te leggen.

De berm heeft aan beide zijden maat van omstreeks 3 meter. In deze zone bevinden zich lantarenpalen, bomen en struiken. Daarnaast worden de bermen onderbroken door de toegangen naar de bedrijfserven. Van twee opties zijn de mogelijkheden en beperkingen verkend: een betegeld trottoir en een informeel voetpad.

Betegeld trottoir

De eerste optie is langs de weg een volwaardig trottoir aan te leggen. Een dergelijke pad heeft een breedte van 1,50 meter en is standaard voorzien van betontegels. Dit type voetpad voldoet goed voor intensief gebruik.

Het trottoir is geschikt voor het beoogde gebruik en breed genoeg om elkaar ruim te passeren. In beginsel is dit soort paden ook geschikt voor gebruik door scootmobielen en rolstoelen. Vanwege de vele onderbrekingen door erftoegangen en de daarbij behorende obstakels zoals stoepranden ligt dit gebruik echter niet voor de hand. Het bedrijventerrein is geen woongebied en het overgrote deel van de mensen hier is goed ter been.





Informeel voetpad (zoals aangelegd in de groene rand aan de zuidrand van het bedrijventerrein in aansluiting op de Natuurtuin)

Met een aanlegbreedte van anderhalve meter kan het trottoir niet worden gerealiseerd zonder te kappen. Vanwege het gebruik van tegels is het niet goed mogelijk om rond obstakels heen te gaan. De bomen langs de weg staan op een enkele uitzondering na ongeveer in het midden van de berm. Om een trottoir aan te leggen zullen de bomen aan één zijde van de weg in beginsel allemaal moeten verdwijnen. Hiermee gaat het trottoir op meerdere manieren ten koste van het groene straatbeeld: de tegels verstenen de groene berm en het kappen van bomen haalt groen uit het straatbeeld.

Informeel voetpad

Een tweede optie is langs de weg een informeel voetpad aan te leggen. Een dergelijk pad heeft een breedte van omstreeks 1,00 meter en kan worden uitgevoerd met fijn grind of schelpen. Dit type voetpad voldoet goed voor extensief gebruik.

Een informeel voetpad is voldoende geschikt voor het beoogde gebruik. Voetgangers kunnen er prima uit de voeten. Het is ook te gebruiken door scootmobielen en rolstoelen. Vanwege de vele onderbrekingen door erftoegangen en de daarbij behorende obstakels zoals stoepranden ligt dit gebruik niet voor de hand. Het bedrijventerrein is geen woongebied en het overgrote deel van de mensen hier is goed ter been.

Met een aanlegbreedte van een meter kan het informele voetpad worden gerealiseerd zonder veel te kappen. Vanwege het gebruik van fijn grind of schelpen is het goed mogelijk om bomen en andere obstakels heen te gaan. Met een informeel voetpad kan het groene straatbeeld behouden blijven: er is geen verstening van de groene berm nodig en de bomen blijven behouden voor het straatbeeld. In de vormgeving kan worden aangesloten op de voetpaden zoals aangelegd aan de zuidrand van het bedrijventerrein en de Natuurtuin.

Aanbeveling

Een informeel voetpad is gezien het extensieve gebruik van de paden op het terrein en de beperkte (visuele) consequenties van de aanleg een optie, die een nader onderzoek waard is. Deze optie biedt kansen het groen van de bermen in stand te houden. Het zou goed zijn voor deze optie een inpassingsplan op te stellen, waarin onder meer aandacht kan worden geschonken aan de aansluiting op voetpaden in de omgeving en de bereikbaarheid van de bedrijven.

BIJLAGE BRONNEN EN COLOFON

Literatuur

Gemeente Zederik, Bestemmingsplan Kernen Zederik, 2013

Gemeente Zederik, Welstandsnota Zederik, 2008

Ministeries van VenW, VROM en LNV, Panoramaroute A27, Routeontwerp in de praktijk, 2008

RBOI, Beeldkwaliteitplan Bedrijventerrein Meerkerk Fase IV, 2007

Provincie Zuid-Holland, Structuurvisie Ruimte en mobiliteit, 2014

Websites

www.ruimtelijkeplannen.nl

www.zuid-holland.nl

www.zederik.nl

Kwaliteiten en kansen voor Bedrijventerrein Meerkerk opgesteld in opdracht van gemeente Zederik door Dorp Stad en Land te Rotterdam en Twan Jütte stedenbouw architectuur te Delft.

Dorp Stad en Land

Adviseurs ruimtelijke kwaliteit

Stationsplein 45A

3013 AK Rotterdam

010 280 94 45

www.dorpstadenland.nl

Twan Jütte

Stedenbouw en architectuur

Mijnbouwstraat 120

2628 RX Delft

015 285 38 58

www.beeldkwaliteit.nl