

## Behandelingsvoorstel voor de commissie Ruimte en Groen

Onderwerp: Locatiebeleid

Cie-datum : 27 januari 2003

Cie-nummer: 2003REG03

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op:	inspraak: nee
eerdere behandeling in cie:     nee	op:
in PS: nee	op:

---

Behandelend ambtenaar: W.J Tienstra

toestel: 3287

b.g.g.: 3251

---

### **Samenvatting (inclusief communicatie):**

Door een interdienstelijke werkgroep is het locatiebeleid van de Vijfde Nota uitgewerkt in bijgevoegde notitie. Het locatiebeleid moet onderdeel gaan vormen van het nieuwe Streekplan en het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht en moet het geldende beleid gaan vervangen. Omdat het huidige ABC-beleid voor een aantal actuele gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen belemmeringen opwerpt als gevolg van de restrictieve parkeernormering is het gewenst deze bouwplannen nu al te toetsen aan het nieuwe locatiebeleid. Het rijk wenst met de provincie in gesprek te komen over dit nieuwe beleid alvorens zich over specifieke gevallen uit te spreken. Daarom willen wij deze notitie bespreken met de ppc op 22 januari 2003 en oriënterend bespreken met de commissie Ruimte en Groen, met uitnodiging van de commissies Wegen, Verkeer en Vervoer, Water en Milieu en Cultuur en Economie. Het spreekt voor zich dat de verdere uitwerking en de definitieve besluitvorming in het kader van het Streekplan en SMPU aan de orde komen.

### **Wordt geagendeerd:**

- voor oriënterende bespreking

***Inleiding:***

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is een nieuw locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen geïntroduceerd, waarin tevens het beleid van grootschalige en perifere detailhandel is opgenomen. Het oude locatiebeleid was eenzijdig gericht op de vermindering van de mobiliteit. Het beleid was sterk normatief en bood daardoor weinig ruimte voor maatwerk in specifieke gevallen.

Het nieuwe provinciale locatiebeleid wordt breed ingestoken. Bereikbaarheid is hierbij een belangrijk aspect, maar ook economische ontwikkelingsmogelijkheden, milieu en de ruimtelijke kwaliteit worden in dit beleid geïntegreerd. In dit beleid willen wij vraag en aanbod met elkaar in evenwicht brengen, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het nieuwe beleid is gericht op de totstandkoming van algemene en specifieke vestigingsmilieus met elk hun eigen kwaliteiten. Wij willen dit beleid inzetten als sturingsmiddel, dat alleen goed van de grond kan komen door een gezamenlijke inzet van overheden en marktpartijen.

Het locatiebeleid wordt vastgelegd in het Streekplan en in het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht. Voor het provinciale beleid betreft dit in hoofdzaak de ruimtelijke reservering van verschillende typen van werklocaties op kansrijke locaties in relatie tot de beschikbare capaciteit van de infrastructuur en passend binnen de ruimtelijke en milieuhygiënische mogelijkheden en wenselijkheden.

In het streekplan zijn de vestigingsmilieus indicatief aangegeven en vooral beleidsmatig omschreven. De regionale samenwerkingsorganen en gemeenten zullen dit beleid uitwerken en meer normatief in hun ruimtelijke plannen moeten vastleggen om een duidelijk kader te bieden voor het (inter-) gemeentelijk bedrijfsvestigingsbeleid. Het gaat vooral om aspecten als de intergemeentelijke afstemming van bedrijfsvestigingsbeleid, de vormgeving van het parkeerbeleid, de mate van functiemenging, de bebouwingsintensiteit, de kwaliteit van de openbare ruimte en de milieuzonering. Ook flankerend beleid in de vorm van parkmanagement en/of vervoermanagement moeten op regionaal of lokaal niveau worden uitgewerkt.

Ten aanzien van de milieukwaliteit geldt dat – overeenkomstig het PMP – in regionale uitwerkingen per gebiedstype ambitie- en basiskwaliteiten zullen worden geformuleerd. Deze zijn leidend bij de uitvoering van het vestigingsbeleid en zullen worden opgenomen in de Handreiking milieu in ruimtelijke plannen. Bij ontwerp, inrichting en vestiging zal rekening moeten worden gehouden met de basis en ambitiekwaliteiten.

Met de instelling van een of meerder vestigingsteams willen wij zorgen voor een goede uitwerking en realisering van het provinciaal locatiebeleid in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Zo'n vestigingsteam moet niet alleen zorgdragen voor de ontwikkeling van het juiste profiel van een bedrijventerrein op de juiste plaats, maar ook voor de samenwerking tussen gemeenten, het zonedig actualiseren van het vestigingsmilieu, het realiseren van intensief ruimtegebruik, het duurzaam bouwen, het bereiken van een bepaald milieuambitieniveau en het tijdig realiseren van een bepaald ontsluitingsniveau.

***De vestigingsmilieus:***

Er zijn zeven verschillende vestigingsmilieus onderscheiden. Deze variëren van hoogstedelijk met een grote mate van functiemenging tot buitenstedelijk met meer specifieke vormen van ruimtegebruik, omdat de bedrijfsactiviteit zich niet goed laat mengen met wonen of omdat specifieke eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid. Omdat menging van functies belangrijk is voor de stedelijke vitaliteit wordt als uitgangspunt gehanteerd "mengen waar dat kan en ontmengen waar dat moet". Ongeveer de helft van de uitbreidingsruimte voor bedrijventerreinen is gereserveerd voor autonome groei en de andere helft voor bedrijven die uit het stedelijk of landelijk gebied moeten worden uitgeplaatst vanwege milieuoverlast, veiligheid of bereikbaarheid. Een deel van de uit te plaatsen bedrijven behoort tot de sector transport en logistiek. Voor dit type bedrijven is een deel van de nieuwe bedrijventerreinen gesitueerd bij aansluitingen van hoofdverkeerswegen.

Bij het onderscheid van de vestigingsmilieus is rekening gehouden met de structuur van de Utrechtse economie en de samenstelling van de Utrechtse beroepsbevolking. Opvallend voor Utrecht is een sterke, breed samengestelde diensteneconomie en een ondervertegenwoordiging van industrie en

handel. De grote behoefte aan ruimte voor kantoren en kantoorachtige bedrijvigheid leidt tot een relatief “schone” economie met een intensief ruimtegebruik en een kwalitatief hoge uitstraling. Bij de facilitering van de Utrechtse economie richten wij ons met name op de dienstensector en kennisintensieve bedrijvigheid. Wij willen geen nieuwe grootschalige industriële en logistieke ondernemingen aantrekken. Wel maken wij ons sterk voor de herstructurering van een groot deel van de bestaande bedrijventerreinen, waarbij tevens een intensiever ruimtegebruik wordt voorgestaan.

De volgende vestigingsmilieus zijn onderscheiden:

### 1. Nationaal stedelijk werkmilieu:

Het nationaal stedelijk werkmilieu bevindt zich op locaties op en om de belangrijkste openbaarvervoersknooppunten in de provincie. Het gaat hierbij om de herontwikkeling van gebieden bij Utrecht CS en Amersfoort CS. Deze werkmilieus grenzen aan de historische binnensteden en kenmerken zich door een grote mate van functiemenging van kantoren, voorzieningen en wonen. Ook grootschalige detailhandel en leisure (bijvoorbeeld grootschalige bioscopen) passen goed in dit milieu. Het grondgebruik is zeer intensief, de functies zijn arbeids- en bezoekersintensief. Dit werkmilieu is uitstekend ontsloten door (inter-) nationaal openbaar vervoer en goed bereikbaar met de fiets, maar heeft geen directe ontsluiting op het hoofdwegennet. De functies dienen te passen in het bereikbaarheidsprofiel en hebben een hoogwaardige bovenregionale uitstraling en aantrekkingskracht. Het intensieve ruimtegebruik vraagt om gebouwde parkeervoorzieningen en bijzondere aandacht voor de beeldkwaliteit en voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Enige milieuhinder, binnen de te formuleren basis- en ambitiekwaliteit, zal optreden.

### 2. Regionaal stedelijk werkmilieu:

Het regionaal stedelijk werkmilieu bevindt zich op en om de centra van de middelgrote kernen zoals Zeist, Nieuwegein, Woerden en Veenendaal. Dit milieu kenmerkt zich door een grote mate van functiemenging van kantoren, voorzieningen en wonen. Het grondgebruik is intensief en er is sprake van een grotere differentiatie in functies dan in het nationaal stedelijk werkmilieu. Het karakter van deze functies is ook minder grootschalig. Dit werkmilieu is goed ontsloten met het regionaal openbaar vervoer en de fiets, en goed tot redelijk ontsloten met de auto. De functies die hier passen sluiten aan op dit bereikbaarheidsprofiel en hebben een hoogwaardige regionale uitstraling en aantrekkingskracht. Dit milieu moet voortdurend aangepast worden aan de eisen van de tijd. Intensivering van het ruimtegebruik is hiervoor de oplossing evenals flexibiliteit in functiewijzigingen. De toenemende intensivering van het ruimtegebruik vraagt om gebouwde parkeervoorzieningen ten gunste van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook bij dit milieu is bijzondere aandacht nodig voor de beeldkwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte. Milieuhinder zal beperkt optreden.

### 3. Gemengd woonwerk milieu:

Het gemengde woonwerk milieu bevindt zich in gebieden in steden en dorpen waar de woonfunctie dominant is. Menging van wonen met andere kleinschalige functies is gewenst, waarbij hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk voorkomen moet worden. In plannen voor stedelijke vernieuwing dienen de mogelijkheden voor functieverandering ten gunste van het werken te worden afgewogen. Het grondgebruik is weinig intensief. Langs de toegangswegen zijn mogelijkheden voor intensiever ruimtegebruik. Hier liggen ook goede mogelijkheden voor het toevoegen van extra functies zoals kleinschalige bedrijven, kantoren en leisure (sport en horeca) met een lokale aantrekkingskracht. Dit werkmilieu is matig ontsloten met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid met de auto en de fiets is goed. Parkeren voor bedrijven dient zoveel mogelijk op eigen terrein of collectief te worden opgelost. In dit werkmilieu zal in het algemeen de minste milieuhinder optreden.

### 4. Specifiek Voorzieningenmilieu:

Het voorzieningenmilieu bevindt zich op specifieke werklocaties. Het gaat hierbij om grootschalige ontwikkelingen met een (boven-) regionale functie en uitstraling met vaak een grote publieksaantrekkende

werking. Functies die hier passen zijn grootschalige detailhandel (bijvoorbeeld een meubelboulevard) maar ook ziekenhuizen, onderwijs, zorginstellingen, weggebonden horecavoorzieningen, discotheken, sportcomplexen etc. Deze voorzieningen kunnen door hun specifieke aard of schaal vaak geen plaats krijgen in de stedelijke werkmilieus. De locatiekeuze voor deze werkmilieus vraagt om maatwerk. De meeste locaties liggen aan de rand van de grote steden. Het mobiliteitsprofiel van de bedrijven dient aan te sluiten op het bereikbaarheidsprofiel van het bedrijventerrein. Gelet op de vaak specifieke mobiliteitsaspecten van de verschillende voorzieningen is een bedrijfsvervoersplan gewenst. Tevens dient rekening gehouden te worden met eventuele negatieve milieueffecten van een voorziening zoals geluid, veiligheidsrisico's of verkeersaantrekkende werking. De publieksaantrekkende werking vraagt om een milieukwaliteit met beperkte hinder en risico's. De mogelijkheden van intensief en meervoudig ruimtegebruik en gebouwde parkeervoorzieningen moeten goed worden benut, mede om een betere ruimtelijke kwaliteit te kunnen bereiken. Dit is echter afhankelijk van de functie. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen bij een grootschalige detailhandel is een randvoorwaarde, terwijl dit bij een weggebonden horecavoorziening niet het geval kan zijn.

De locatie Westraven in Utrecht is geschikt voor de ontwikkeling van een meubelboulevard. Het universiteitscentrum De Uithof zal zich als enige voorzieningenmilieu meer multifunctioneel kunnen ontwikkelen door toevoeging van bijvoorbeeld wonen en een sciencepark. De hiervoor benodigde ruimte kan worden gevonden door het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen en door het uitplaatsen van sportvelden

## 5. Bedrijvenmilieu Algemeen:

Het algemene bedrijvenmilieu is bedoeld voor bedrijven, die qua schaal of functioneren (milieuhinder of veiligheid) niet passen in de directe woonomgeving. Het gaat om bedrijventerreinen aan de rand van de stad of op afstand van de stad. Terreinen aan de rand van de stad zijn geschikt voor lichtere bedrijfstvormen uit de milieucategorieën 2 en 3 en in specifieke gevallen categorie 4; terreinen op afstand van de stad zijn geschikt voor zwaardere bedrijfstvormen in categorie 4 en 5 en in specifieke gevallen categorie 3, alsmede voor bedrijven met veiligheidsrisico's.

Menging met andere functies dient beperkt te blijven tot detailhandel in volumineuze goederen (zoals auto's, boten, caravans en bouwmarkten) die in het stedelijk gebied moeilijk inpasbaar zijn. Menging met wonen is uitgesloten; dit geldt ook voor bedrijfswoningen. Kantoren als ondergeschikt onderdeel van het bedrijf zijn toegestaan tot 30% van het bruto bedrijfsvloeroppervlak en tot een maximum van 2000 m<sup>2</sup>. Het mobiliteitsprofiel van de bedrijven dient aan te sluiten bij het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Parkeren wordt zoveel mogelijk collectief of op eigen terrein geregeld. Een minimum parkeernorm is gewenst. Mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik dienen benut te worden om te komen tot een gemiddelde reductie van 15% van het grondgebruik. Op bestaande terreinen is nogal eens sprake van braakliggende gronden of restruimten op terreinen. Deze bieden bij uitstek kansen voor efficiënt ruimtegebruik. Met name op nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen liggen grote kansen voor de realisering van een intensief ruimtegebruik door een efficiëntere stedenbouwkundige opzet en een ander gronduitgiftebeleid. Ook dienen minimale in plaats van maximale bebouwingspercentages opgenomen te worden en minimale bouwhoogten. De beeldkwaliteit van de bebouwing en de inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving verdienen bijzondere aandacht. De bedrijvenlocaties dienen gezoneerd te worden v.w.b. de verschillende milieuaspecten. Afgezien van de toelaatbaarheid van bedrijven dient ook een bepaald milieuambitieniveau gerealiseerd te worden voor de bedrijvenlocatie in relatie tot de omgeving. OP het terrein zelf zijn de milieukwaliteiten in het algemeen laag. Met behulp van parkmanagement kan in de onderscheiden bedrijvenmilieus optimaal invulling gegeven worden aan de randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit.

### 5.1. Specifiek Ontsloten:

Het specifiek ontsloten milieu is bedoeld voor (grootschalige) bedrijven die zich bezighouden met transport, handel en distributie. Het goederentransport kan via water, spoor of snelweg zijn. Een voorbeeld van een dergelijk terrein is Het Klooster in Nieuwegein.

Menging met andere functies is ongewenst. Kantoren als ondergeschikt onderdeel van het bedrijf zijn toegestaan tot 30% van het bedrijfsvloeroppervlak en tot een maximum van 2000 m<sup>2</sup>.

De locaties dienen direct ontsloten te zijn via de hoofdstructuur van wegen, water of spoor. Een zorgvuldige routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt extra aandacht. Milieuzonering is noodzakelijk. Basis- en ambitiekwaliteit voor milieu zijn vergelijkbaar met die voor het Bedrijvenmilieu Algemeen (5). Parkeren wordt met een minimumnorm op eigen terrein geregeld. Omdat het om bedrijventerreinen gaat voor bedrijven met een relatief extensief ruimtegebruik is intensivering van het ruimtegebruik weliswaar een aandachtspunt, maar niet overal realiseerbaar. De inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving verdient bijzondere aandacht.

## 5.2. Specifiek Kantoren:

Het bedrijvenmilieu specifiek kantoren is bedoeld voor kantoren en kantoorachtige bedrijven met een hoogwaardige uitstraling en een (boven) regionale functie, zoals bijvoorbeeld Papendorp in Utrecht. Toevoeging van voorzieningen, bijvoorbeeld een zakelijk hotel, is mogelijk. Het milieu is geschikt voor bedrijven waarvoor een goede autobereikbaarheid noodzakelijk is en die daardoor niet passen in een nationaal of regionaal stedelijk werkmilieu. Ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer is, gelet op de arbeidsintensiteit van de kantoorfunctie, tevens noodzakelijk. Parkeren dient in pandig of ondergronds te worden opgelost. Mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik dienen optimaal benut te worden. De milieuambitiekwaliteit ligt hoger dan voor bedrijventerreinen maar lager dan in de woongebieden.

Deze specifieke kantoorlocaties zijn alleen toelaatbaar in de beide stadsgewesten, aansluitend aan de centrumsteden Utrecht en Amersfoort.