

Actieplan Bedrijventerreinen 2010

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding.....	3
1.2. Probleemstelling.....	3
1.3. Doel	3
1.4. begrippen	3
1.5. Beleidskader.....	4
1.6. Proces	4
1.7. Inbedding.....	4
2. Inventarisatie	6
2.1. Algemeen	6
2.2. BZOB.....	7
2.3. Groot Schooten	8
2.4. Hoogeind en de Weijer.....	8
3. Uitvoeringsplan	10
3.1. Cameraplannen.....	10
3.2. verkeersmaatregelen	15
3.3. Middelen	23

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De afgelopen jaren staat het thema kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen hoog op de agenda van verschillende overheden. Ook op die van Gemeente Helmond. Naar aanleiding van het in 2005 door de gemeenteraad vastgestelde masterplan 'Revitalisering Hoogeind,' is een aantal belangrijke randvoorwaarden voor kwaliteitsverbetering opgepakt, de belangrijkste hiervan zijn parkmanagement voor de bedrijventerreinen Hoogeind/De Weijer, BZOB en Groot Schooten en het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO). Na een aantal jaar het KVO-traject te hebben doorlopen blijkt dat er met betrekking tot kwaliteitsverbetering nog veel laaghangend fruit te typeren valt. Het nadeel van herstructurering is dat het meteen om risicovolle ingrijpende projecten gaat.

1.2. Probleemstelling

Om allerlei verschillende redenen is het eerste herstructureringsproject Induma oost niet tot uitvoering gekomen. Voor dit project zijn gemeentegelden gereserveerd. De gemeente wil samen met de ondernemers tot een alternatief plan komen.

1.3. Doel

Het Actieplan Bedrijventerreinen is samen met het bedrijfsleven opgesteld om de meest dringende knelpunten op de bedrijventerreinen aan te pakken. Het actieplan richt zich op de korte termijn. Door de knelpunten aan te pakken die door de ondernemers geprioriteerd worden zal de kwaliteit van de bedrijventerreinen verbeteren. Ook zal er voor verdere kwaliteitsverbetering een goede basis gecreëerd worden.

1.4. begrippen

In het kader van kwaliteitsverbetering zijn er verschillende organisaties die samenwerken met de gemeente om de kwaliteitsverbetering te bewerkstelligen, zoals parkmanagement/ Stichting Bedrijventerreinen Helmond en ondernemersverenigingen. Instrumenten die hier voor worden ingezet zijn het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) en herstructurering.

Parkmanagement

In Helmond is in 2009 Stichting Bedrijventerreinen Helmond (SBH) opgericht, waaronder de parkmanagementorganisatie actief is. Doordat de drie bedrijventerreinen verenigd zijn in SBH is parkmanagement de spreekbuis voor alle bedrijventerreinen en kan er daadkrachtig samengewerkt worden. Sinds de oprichting van SBH is de parkmanagementorganisatie een belangrijke factor bij het proces van het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) en het bundelen van de losse KVO-werkgroepen in een KVO-koepel.

Keurmerk veilig ondernemen (KVO)

Op 1 april 2010 zijn de bedrijventerreinen Hoogeind en de Weijer, BZOB en Groot Schooten gehercertificeerd KVO-B. Al de terreinen hebben nu het certificaat continu samenwerken behaald. Nu doorpakken is van groot belang voor de samenwerking. Het keurmerk vormt de basis voor een structurele samenwerking tussen gemeente, politie, brandweer, parkmanagement en ondernemers. De processen die door het KVO plaatsvinden vormen de basis van kwaliteitsverbetering.

Herstructurering

In het kader van kwaliteitsverbetering kunnen er naast KVO en parkmanagement verdergaande projecten nodig zijn om bepaalde gebieden te verbeteren of veranderen. Er wordt dan gesproken over herstructurering. Herstructurering heeft verschillende gradaties, namelijk

- Facelift (opknappen van openbare ruimte, gevels ect.)
- Revitalisering (behoud economische functie, bijv. nieuwe panden, efficiënter ruimte gebruik)
- Herprofilering (economisch opwaarderen, bijv. van bedrijventerrein een kantorenlocatie maken)
- Transformatie (andere functie, bijv. van bedrijventerrein woongebied maken)

Herstructureringsprojecten zijn erg complex omdat er vaak ook op private kavels ingegrepen moet worden. Herstructureringsprojecten vergen een grote financiële investering.

1.5. Beleidskader

Het bedrijventerreinenbeleid in Helmond heeft twee speerpunten, namelijk ruimte voor nieuw bedrijventerrein en kwaliteitsverbetering van de bestaande bedrijventerreinen. Met betrekking tot nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein staat het ruimtevraagstuk centraal. Er moet voldoende ruimte zijn voor economische ontwikkeling en creatie van arbeidsplaatsen. De kans bestaat dat de economische ontwikkeling stagneert als er geen nieuw bedrijventerrein ontwikkeld kan worden. Met betrekking tot bestaande bedrijventerreinen staat kwaliteitsverbetering centraal. Het actieplan bedrijventerreinen richt zich op acties, met als doel kwaliteitsverbetering, op bestaande bedrijventerreinen op de korte termijn.

Kwaliteitsverbetering bestaande bedrijventerreinen:

- Actieplan bedrijventerreinen; korte termijn
- Herijking masterplan Hoogeind/ Visie kwaliteitsverbetering bedrijventerreinen; lange termijn

Aanleg van nieuwe bedrijventerreinen:

- Notitie ruimte voor bedrijven; planning van en behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen

1.6. Proces

De volgende stappen zijn gezet om te komen tot het actieplan.

- Inventariseren van de knelpunten;
De meeste knelpunten zijn bekende knelpunten. In de KVO-trajecten die al enige jaren lopen, zijn in de schouwen probleemgebieden en aandachtspunten benoemd.
- Prioriteren; Bij het prioriteren van de knelpunten hebben de ondernemers een even zware stem als de gemeente. Door te prioriteren worden de belangrijkste knelpunten aangepakt.
- Maken van een uitvoeringsplan; Voor de knelpunten worden oplossingen gezocht en gedefinieerd als project. Voor elk project wordt een verantwoordelijke partij aangewezen, een start en een einddatum bepaald. De gemeentegelden worden verdeeld over de geprioriteerde projecten.

1.7. Inbedding

Het actieplan bedrijventerreinen is op een unieke manier ingebed in de gemeentelijke organisatie. Er is op zeer nauwe manier samengewerkt. Een vertegenwoordiging van de ondernemers hebben deelgenomen aan het projectteam, kernteam en stuurgroep. In het kernteam zijn stukken voor de projectgroep voorbereid of verder uitgewerkt. In het projectteam wordt het project voorbereid waarna het ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de stuurgroep. Als stuurgroep wordt de bestuursvergadering van Stichting Bedrijventerreinen Helmond (SBH) uitgebreid.

Het projectteam bestaat uit:

Afdeling Economie & Arbeidsmarkt (E&A):	Inge Janssen (Projectleider en secretariaat)
Afdeling Grondzaken (GZ):	Manuel Martinez
Afdeling Ruimtelijke Ordening en verkeer (ROV):	Marcel Unterberg/ Frank van den Bosch
Afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR):	Arthur Annotee
Afdeling Bouwen en Wonen team handhaving (BW.Ha):	Romy de Haan
Parkmanagement:	Frits Rutten
Voorzitter Hoogeindse Ondernemerskring	Henk-Jan Heling
Voorzitter platform BZOB	Henk Beniers

Het kernteam bestaat uit:

Afdeling Economie & Arbeidsmarkt:	Inge Janssen
Afdeling Grondzaken:	Manuel Martinez
Parkmanagement:	Frits Rutten
Voorzitter Hoogeindse Ondernemerskring	Henk-Jan Heling
Voorzitter platform BZOB	Henk Beniers

De stuurgroep bestaat uit:

Voorzitter SBH:

Wim Kuypers

Penningmeester SBH:

Wilfried Geurts

Secretaris SBH:

Hugo van Osch

Bestuurslid SBH:

Henk Beniers

Bestuurslid SBH:

Henk-Jan Heling

Bestuurslid SBH:

Willie van den Broek

Bestuurslid SBH:

Peter Nelisse

Bestuurslid SBH:

Tiny Vesters

Wethouder Economische zaken:

Yvonne van Mierlo

Afdelingshoofd E&A:

Mario Jacobs

Afdelingshoofd BOR:

Ton de Kok

2. Inventarisatie

Op basis van het KVO-traject aangevuld met de collectieve projecten en aandachtspunten is de inventarisatie samengesteld. Er zijn algemene aandachtspunten die op elk bedrijventerrein spelen, daarnaast worden de knelpunten per terrein besproken.

2.1. Algemeen

Op de bedrijventerreinen spelen voor een groot deel dezelfde soort problemen. Door ze samen te pakken kan er efficiënter gecommuniceerd worden.

Cameraplannen (hier zit het verlichtingsvraagstuk in)

Sinds een aantal jaar wordt er gesproken over camerabeveiliging op bedrijventerreinen. Deze plannen zijn geëvolueerd en verder ingevuld. De eerder genoemde vier bedrijventerreinen zijn in het plan opgenomen. Doordat de plannen zich verder ontwikkelen komen de randvoorwaarden duidelijker in beeld. Randvoorwaarden zijn goede verlichting en geen groen in de zichtlijnen van de camera's.

Onder leiding van parkmanagement worden de plannen voor de bedrijventerreinen uitgewerkt. Voor BZOB is dit plan al erg concreet. Hier zal het plan in verhouding tot de andere bedrijventerreinen het gemakkelijkste van de grond kunnen komen, waarna het concept zich uit kan rollen over de andere terreinen.

Beheer en onderhoud openbare ruimte.

Blijkens de enquête, gehouden voor de KVO-hercertificering, wordt er negatief gereageerd op beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Er is een meldsysteem bij de gemeente wat door iedereen via de website of telefonisch benaderd kan worden. Klachten kunnen ook anoniem gemeld worden. Voor bedrijventerreinen zijn er in 2009 weinig meldingen geweest. Elk kwartaal worden de meldingen voor de bedrijventerreinen op een rij gezet. Het is onduidelijk waar de ontevredenheid van ondernemers over het beheer en onderhoud vandaan komt. Dit zal nader onderzocht moeten worden voordat er aansluitende maatregelen gevonden en uitgevoerd kunnen worden. De volgende vragen zullen beantwoord moeten worden;

- Kunnen de ondernemers het meldpunt niet vinden?
- Misschien willen de ondernemers het meldpunt niet gebruiken?
- Waarom zouden ze het systeem niet willen gebruiken?
- Als de ondernemers het systeem gebruiken wordt er dan de juiste terugkoppeling gegeven?

Verkeersknelpunten

Op al de bedrijventerreinen is dit knelpunt aan de orde. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid worden door veel zaken beïnvloed. Elk bedrijventerrein heeft hierin zijn eigen toespitsing.

Handhaving/ doorpakken op HIT

In september 2008 is er in het deelgebied Induma oost onderdeel van het bedrijventerrein Hoogeind een integrale controledag gehouden waarbij circa 60 adressen zijn bezocht. Ten aanzien van de legaliseerbaarheid van sommige constateerde bouwkundige wijzigingen en bestemmingsplanovertradingen is echter onduidelijkheid ontstaan. Enkele adressen staan om die reden nu nog steeds op de agenda. In de Indumagebieden is er vaak slecht zicht op wat er gebeurt. Een deel van de bedrijven staat zelfs niet geregistreerd bij de KvK. In veel gevallen van overtrading is er strijdig gebruik met het bestemmingsplan, waardoor er oneigenlijke concurrentie plaatsvindt. Veel aandachtspunten in de probleemgebieden hebben wortels in het ontbreken van capaciteit voor controle en handhaving. Een voorbeeld hiervan zijn lokale parkeerproblemen. Doordat er te weinig gecontroleerd en gehandhaafd wordt zetten bedrijven hun handel op straat, sleutelen op straat aan auto's waardoor er de straat versmalt en parkeerplaatsen onbruikbaar zijn.

Met betrekking tot de strijdige detailhandel op bedrijventerrein Hoogeind heeft door het college van B&W inmiddels nadere besluitvorming plaatsgevonden. Voor een deel, met name de autobedrijven in Induma-West, zal dat op korte termijn nog gaan plaatsvinden. Deze bestuurlijke keuzes bieden vervolgens mogelijkheden voor een meer structurele handhaving binnen het handhavingsprogramma 2011. Een verhoogde aandacht voor handhaving past binnen het doel van kwaliteitsverbetering binnen de bestaande bedrijventerreinen. Het Actieplan Bedrijven vormt een uitgelezen aanleiding om

het handhavingsbeleid door middel van de communicatietrajecten binnen de afzonderlijke projecten onder de aandacht te brengen.

2.2. BZOB

BZOB is een grootschalig en vrij nieuw bedrijventerrein. Doordat de bedrijven groot zijn, zijn er relatief weinig ondernemers. De wegenstructuur maakt het terrein overzichtelijk.

Probleem 1: vrachtwagens

Er is geen officiële plaats waar vrachtwagens mogen parkeren. Op secundaire wegen op bedrijventerreinen wordt het gedoogd. Gevolg is vrachtwagens parkeren in de berm, en maken daarmee de berm kapot. Vrachtwagens zijn niet alleen tijdens werktijd op het bedrijventerrein. Toeleveranciers komen een dag voor de afspraak aan en kamperen dan op het bedrijventerrein. Gevolg is rotzooi in de bermen. Nobis zou een alternatief zijn, maar dat zit vaak vol en kost geld. Gratis facilitypoint zou een oplossing kunnen zijn. Dit is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt, maar tot nu toe economisch niet haalbaar gebleken.

Probleem 2: parkeren personen auto's

Verder moeten bedrijven parkeren en manoeuvreren op eigen terrein. Bij niet alle bedrijven is dit op eigen terrein te realiseren. Gevolg is dat er in de berm of op de weg wordt geparkeerd. Dit levert gevaarlijke verkeerssituaties op. Het grootste knelpunt is de Heibloemweg.

Probleem 3: bermen

Groene bermen geven kwaliteit aan het bedrijventerrein en moeten groen blijven. Zoals aangegeven bij probleem 1 worden bermen kapot gereden en is er veel zwerfvuil aanwezig. Dit betekent dat de bermen op sommige plekken eerst hersteld moeten worden voordat ze groen zijn. Voordat de bermen hersteld kunnen worden moet er enige zekerheid zijn dat ze niet meteen weer kapot gereden worden. Dit betekent de problemen met de vrachtauto's eerst oplossen of de bermen beschermen. (Vraag: kan kwaliteit van het bedrijventerrein ook op andere manier gewaarborgd worden, waardoor er een minder brede strook groen hoeft te zijn?)

Probleem 4 openbaar vervoer/ bedrijfsvervoer

Er is geen openbaar vervoer naar het bedrijventerrein. De bus van Eindhoven naar Asten rijdt wel langs het bedrijventerrein maar stopt er niet. Het streekvervoer wordt getenderd door het SRE, hierdoor heeft Hermes het alleenrecht om hier te rijden en zal een extra stopplek met hen besproken moeten worden. Naast een bus wordt er gekeken naar bedrijfsvervoer in de vorm van het zogenaamde CoenVan-systeem. Om het systeem financieel haalbaar te maken zijn er 2 mogelijkheden, openbaarvervoer status of geen BPM betalen. Dit systeem kan met goedkeuring van Hermes de status openbaarvervoer krijgen waardoor er subsidie mogelijkheden zijn. Over de BPM loopt nog een rechtszaak.

Probleem 5: Aansluiting Maisdijk-Rochadeweg

Er wordt in de komende maanden een rotonde aangelegd welke de afwikkeling van het bedrijventerrein zal bevorderen en sluisverkeer op de Heibloemweg zal wegnemen.

Knelpunten

- Parkeren vrachtauto's op de weg/ in berm
- Kapotte bermen
- Rotzooi in de bermen
- Bermen moeten groen zijn en blijven
- Smalle secundaire wegen (6m)
- Kamperen vrachtwagenchauffeurs op het bedrijventerrein
- Facilitypoint tot nu toe economisch onhaalbaar
- Geen openbaar vervoer
- Collectief bedrijfsvervoer in onderzoek
- Parkeren van personenauto's op de weg/ in de berm
- Gevaarlijke verkeerssituaties

2.3. Groot Schooten

Bedrijventerrein Groot Schooten is relatief een klein bedrijventerrein. Het wordt geclassificeerd als hoogwaardig bedrijventerrein. Dit betekent onder andere dat er een lager bebouwingspercentage wordt gehanteerd en er op het terrein meer groen is.

Probleem 1: Bereikbaarheid Groot Schooten

Het bedrijventerrein is per auto goed bereikbaar. Ook het station 't Hout is op loopafstand van het bedrijventerrein. Probleem met het station is dat als men de kortste route neemt naar het bedrijventerrein, de Europaweg wordt overgestoken op een plaats die daarvoor niet bestemd is. De maximum snelheid is hier 80 km/uur. Wanneer men 400 meter om loopt kan men wel bij een verkeerslicht oversteken. Bij de aanleg van de High Tech Automotive Campus wordt een oversteek gepland voor langzaam verkeer. Het is nog afwachten of deze gebruikt gaat worden door de mensen die van het station 't Hout naar Groot Schooten gaan. De busverbinding naar Groot Schooten is minder goed. Hier wordt door ondernemers niet specifiek om gevraagd.

Probleem 2: geen voetpaden

Het normale wegprofiel van een bedrijventerrein heeft geen voetpaden en alleen fietspaden langs de hoofdstructuur. Ondernemers van Groot Schooten hebben aangegeven graag te wandelen over het bedrijventerrein, maar door het ontbreken van voetpaden en de vele fietsers, voornamelijk scholieren, voelt dit niet veilig.

Probleem 3: onveiligheids gevoelens mbt inbraken

In de enquête zijn de onveiligheidsgevoelens met betrekking tot bedrijfsinbraken hoger dan de vorige peiling. Absolute cijfers laten geen probleemsituatie zien. De vraag is of er niet technische maatregelen getroffen zouden moeten worden zoals voorlichting.

2.4. Hoogeind en de Weijer

Hoogeind en de Weijer zijn twee bedrijventerreinen die tegen elkaar aanliggen. Hoogeind is het oudste bedrijventerrein van Helmond en is steeds in fases uitgebreid tot een groot terrein. Het is een divers gemengd bedrijventerrein met grote bedrijven tot bedrijven in bedrijfsverzamelgebouwen. Er is veel diversiteit, daarom is het lastig om in algemene zin over Hoogeind te praten. Er zijn een aantal globale problemen aan te wijzen die voor het hele bedrijventerrein gelden, maar er zijn ook kleine gebieden binnen bedrijventerrein Hoogeind, waar de situatie ernstiger is dan voor de rest. Deze gebieden zullen apart bij de problemen besproken worden. In deze gebieden is vaak een stapeling van problemen zichtbaar die met elkaar verbonden zijn.

Probleem 1: Weinig openbare ruimte, veel grijs weinig groen

Hoogeind is het oudste bedrijventerreinen van Helmond, dat betekent dat hier oude gebouwen staan. Een goed voorbeeld van overblijfselen uit andere tijden zijn de Indumahallen, deze komen later terug bij deelgebieden Induma oost en Induma west. Het hele bedrijventerrein is dichtbebouwd, veel bedrijven hebben problemen met parkeren en manoeuvreren op eigen terrein en gebruiken de openbare ruimte hiervoor. Wanneer er knelpunten zijn wordt vaak naar het groen gekeken om meer plaats te maken voor grijs. Groen op een bedrijventerrein geeft een kwaliteitsimpuls, maar op Hoogeind is veel verhard. Langs de grote wegen is er een groenstructuur, maar binnen de 'bouwblokken' zijn bermen vaak opgeofferd voor extra grijs zodat deze gebruikt kunnen worden voornamelijk als weg.

Probleem 2: Oude verlichting

De verlichting op Hoogeind is verouderd. In de verlichting wordt in 2012 en in 2014 geïnvesteerd. Het is lastig aan te geven wat voldoende licht is. Licht is relatief, is er op één plek veel licht lijkt het in de omliggende omgeving donker. De investeringen in verlichting wordt in het cameraplan meegenomen, zodat cameraplannen kunnen worden afgestemd op het moment dat de verlichting wordt aangepast.

Probleem 3: Gevaarlijke verkeerssituaties

Door de ondernemers op Hoogeind worden verschillende kruispunten, in/uitritten en wegen als gevaarlijke verkeerssituaties aangemerkt.

Probleem 4: Fietspaden

Enkele hoofdroutes zijn slecht verlicht. Secundaire fietspaden hebben geen eigen verlichting. Toch worden deze routes veel gebruikt. Samen met algemene verouderde verlichting zijn fietsers slecht zichtbaar.

Probleem 5: Plaatselijk parkeeroverlast

Hoogeind is een dichtbebouwd bedrijventerrein. Hierdoor kunnen bedrijven niet voldoen aan de door het bestemmingsplan geëiste parkeren en manoeuvreren op eigen terrein. Hierdoor moet er in de openbare ruimte geparkeerd worden, waardoor er op verschillende plaatsen parkeeroverlast ontstaat. Misschien kunnen er, door dichtgebouwde gebieden anders in te richten met bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer, meer parkeerplaatsen gecreëerd worden zonder een al te grote financiële investering.

Probleem 6: Laag % deelname aan collectief

Hoogeind is een groot en erg divers bedrijventerrein. Lang niet alle bedrijven zijn betrokken bij het collectief. Wanneer er initiatieven zijn binnen Hoogeind die gedragen worden door de Hoogeindse OndernemersKring en Parkmanagement zal er nog steeds een (grote) groep ondernemers zijn die zich tegen verandering zal verzetten. Door middel van het oprichten van een ondernemersfonds met een verplichtend karakter kan er voor Hoogeind veel veranderen, betrokken ondernemers worden dan niet langer 'gestraft' doordat meeliften niet meer mogelijk is. Ook op andere bedrijventerreinen wordt dit probleem weggenomen, maar daar zijn er relatief meer bedrijven aangesloten bij het collectief.

Probleem 7: Deelgebied Induma oost

Dit gebied is erg verouderd, er staan grote hallen die steeds verder onderverdeeld worden door huisjesmelkers. Deze panden voldoen vaak niet aan de brandveiligheidsvoorschriften. Ook zijn er parkeerproblemen. De verkeerssituatie van het gebied moet bekeken worden om te bezien welke maatregelen het meest effectief zijn.

Probleem 8: Deelgebied Induma west

In dit gebied zitten veel autohandelaren/ -slopers en reparatiebedrijven. Er gebeurt te veel waar de gemeente geen zicht op heeft.

Probleem 9: Deelgebied Rooseindsestraat

De Rooseindsestraat ligt parallel aan het spoor achter de Engelseweg. Het gebied ligt vrij achteraf waardoor er weinig zicht is op wat er allemaal gebeurt. Tijdens de schouwen zijn er bij meerdere bedrijven strijdige zaken geconstateerd.

Knelpunten

- Strijdig gebruik, veel detailhandel op bedrijventerreinen.
- Gebrek aan stelselmatig controleren en handhaving
- Gebruik openbare ruimte voor het uitstallen van goederen.
- Slechte verlichting
- Parkeerproblemen
- Reclame-uitingen langs de weg
- Fietspaden
- Veel rommel op eigen terreinen
- Laag % deelname aan collectief
- Oude gebouwen
- Gebied Induma oost
- Gebied Induma west
- Gebied Rooseindsestraat

3. Uitvoeringsplan

De inventarisatie van de knelpunten en aandachtspunten is in verschillende sessies met ondernemers en de gemeente gezamenlijk besproken. Vanuit de ondernemers is een duidelijk signaal afgegeven over de prioriteit. Veiligheid in de breedste zin is het belangrijkste thema. Hiermee staat het van de grond krijgen van het cameraplan op alle bedrijventerreinen met stip op nummer één. Ook de verkeersknelpunten worden hoog geprioriteerd. Bij verkeer worden drie verschillende soorten knelpunten gesignaleerd, namelijk verkeersonveilige situaties, bereikbaarheidsproblemen en parkeerproblemen. De cameraplannen en verkeersprojecten zijn de kern van het uitvoeringsplan.

3.1. Cameraplannen

De cameraplannen op de bedrijventerreinen worden op dezelfde manier opgezet. Het bevat cameratoezicht in de openbare ruimte, schil 1 en 2. Dit houdt in kentekenregistratie van de bezoekers van het bedrijventerrein en beelden van de openbare weg. De posities van de camera's zijn aangegeven op de kaarten. Er zitten verschillende soorten camera's in het plan, deze zijn aangegeven met verschillende kleuren stippen, namelijk kentekenregistratie= geel, dome= rood, vast= blauw. De beelden gemaakt in de openbare ruimte worden door politieagenten uitgelezen in de Regionale toezichtruimte (RTR). Bedrijven kunnen particulier ook hun camera op het systeem laten aansluiten. Hier sluit het bedrijf zelf afzonderlijk een contract over af. Dat is niet verplicht en zit ook niet in deze plannen. De hoofdonderdelen van de cameraplannen zijn;

De kern:

- Aanschaf van de camera's
- Lidmaatschap van de RTR
- Datatransport over glasvezel naar RTR
- Aansluiting van de camera's op het glasvezelnetwerk
- Beheer en onderhoud camera's (door de bedrijven zelf)

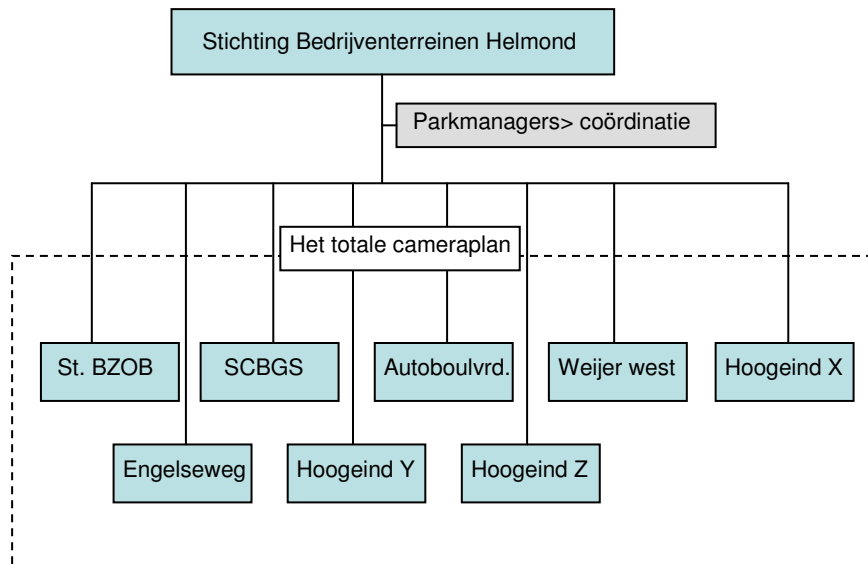
Waar nodig aanpassingen in de openbare ruimte:

- Verlichting openbare ruimte
- Onderhoud/ aanpassing groen

De projecten worden getrokken door Stichting Bedrijventerreinen Helmond (Parkmanagement). Kuijpers installaties is uitvoerder van deze projecten. Beheer ligt bij de ondernemers (Stichting Bedrijventerreinen Helmond). Elk bedrijventerrein is een afzonderlijk project. Per terrein wordt de snelheid van het traject bepaald door de situatie op het terrein. Er worden vier terreinen onderscheiden namelijk;

- BZOB
- De Weijer
- Groot Schooten
- Hoogeind

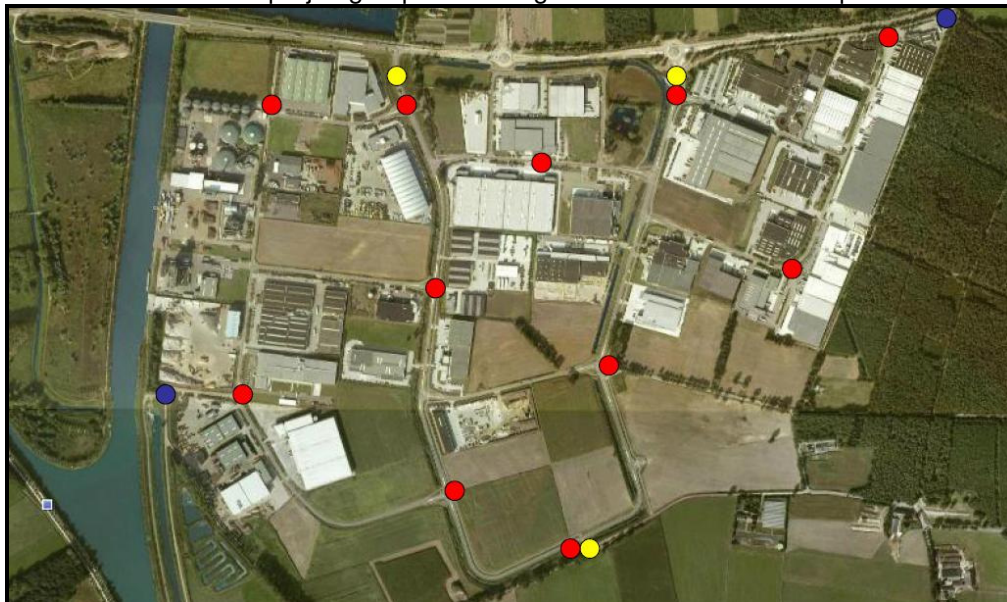
Met het cameraplan zijn veel middelen gemoeid. Er is een investering en een jaarlijkse exploitatie. Om de financiën overzichtelijk te houden en in goede banen te leiden wordt er per project een stichting opgericht waar de financiën in beheerd worden. Per terrein wordt gekeken of het cameraplan te vangen is in één project of dat het opdelen in meerdere projecten noodzakelijk is. Voor Hoogeind zullen meerdere projecten stichtingen noodzakelijk zijn. Voor BZOB en Groot Schooten is al een stichting opgericht. De stichtingen hangen onder Stichting Bedrijventerreinen Helmond.



BZOB

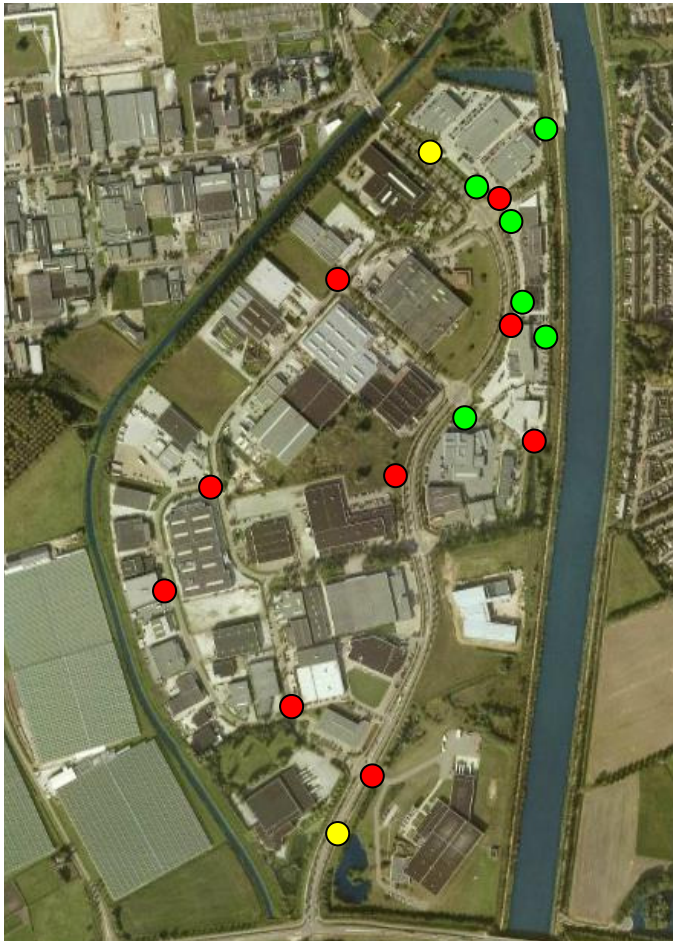
Het project op bedrijventerrein BZOB is in het verst gevorderde stadium. Het is een overzichtelijk bedrijventerrein. Doordat het een grootschalig bedrijventerrein is, zijn er niet veel ondernemers. Door parkmanagement zijn al intentieverklaringen van deelname opgehaald. Er is een hoge vrijwillige deelname aan het plan, deze ligt rond de 90%. Na de besluitvorming rondom dit actieplan en bijbehorende middelen zal dit project meteen kunnen starten. De uitvoering van de aanleg zal ongeveer 3 maanden in beslag nemen.

Er zijn proefopnamen gemaakt met de huidige verlichting. De beelden van BZOB zijn door de RTR in orde bevonden. De verlichting in een straal van 30 meter rondom de camera's zou geoptimaliseerd kunnen worden. In de projectgroep is ervoor gekozen dit niet te doen op BZOB.



De Weijer

Bedrijventerrein de Weijer wordt door de Varenschut, een doorgaande weg, in twee delen verdeeld, namelijk de Autoboulevard en de Weijer West. De groene stippen zijn camera's die er nu al staan. Het cameraplan houdt hier rekening mee, maar deze camera's maken verder geen onderdeel uit van het plan.



Het is een overzichtelijk bedrijventerrein. De verlichting komt uit dezelfde periode als de verlichting op BZOB. Er zijn proefopnamen gemaakt met de huidige verlichting. De beelden van de Weijer zijn door de RTR in orde bevonden. De verlichting in een straal van 30 meter rondom de camera's zou geoptimaliseerd kunnen worden. In de projectgroep is ervoor gekozen dit niet te doen op de Weijer.

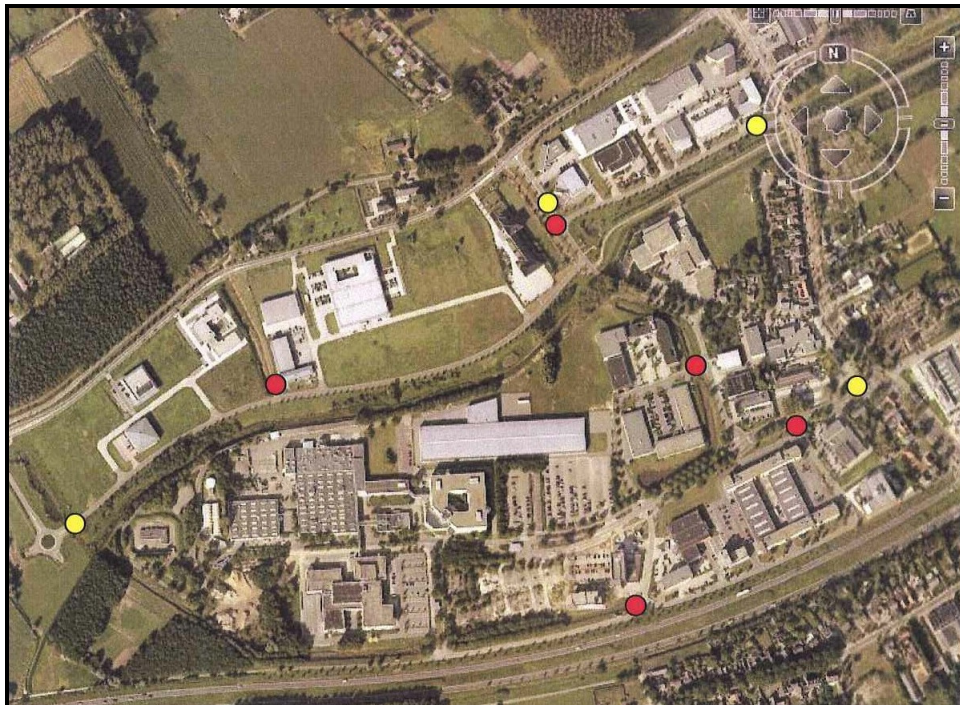
De verwachting is dat dit terrein vrij snel kan aanhaken bij de ontwikkelingen. Er zijn nog geen intentieverklaringen van deelname opgehaald, dat is de eerstvolgende stap die parkmanagement hier gaat zetten. Er zijn al wel veel positieve reacties in dit gebied. De verwachting is dat in het eerste kwartaal van 2012 hier met de uitvoering van het cameraplan gestart kan worden..

Groot Schooten

Het bedrijventerrein Groot Schooten is een relatief klein bedrijventerrein. Een stuk van het terrein wordt in beslag genomen door de High Tech Automotive Campus. Dit is een groot en separaat project van de Gemeente. Voor dit gebied worden separaat plannen voor (camera)beveiliging gemaakt.

De testbeelden die op Groot Schooten zijn gemaakt zijn in orde bevonden door de RTR. Er moet op een aantal plekken wel naar zwart-wit overgeschakeld worden om beelden te krijgen. Ook op dit bedrijventerrein geldt dat de verlichting geoptimaliseerd zou kunnen worden in een straal van 30 meter rond de camera's.

In de projectgroep is besloten dat optimalisatie van de verlichting op Groot Schooten als opplusmodel voor het cameraplan wordt meegenomen in de begroting. Afhankelijk van de planning van het verlichtingsproject zou de uitvoering in het derde kwartaal van 2011 kunnen starten.



Hoogeind

Hoogeind is het grootste en oudste bedrijventerrein. Er lopen doorgaande wegen over het terrein. Ook zijn er veel bedrijven gehuisvest en zijn sommige delen erg klein verkaveld en dicht bebouwd. Hoogeind kent een aantal 'zorggebieden', dit zijn de als herstructureringsgebieden aangewezen Induma oost en Induma West. Hier zal draagvlak voor het cameraplan erg laag zijn. In deze gebieden zou het cameraplan een andere status moeten krijgen. Het cameraplan zal in deze gebieden een bredere uitwerking hebben dan alleen veiligheid. Er bestaat een grote kans dat louche praktijken die ten grondslag liggen aan de verpaupering van deze gebieden verdwijnen. De goede ondernemer wordt dan gesteund. Deze gebieden zijn dan niet langer achterafgebieden waar niemand komt.

Noord:



Zuid:



Door de complexiteit en de variatie in draagvlak kan het cameraplan op bedrijventerrein Hoogeind het beste als opplusmodel beschouwd worden. Hoogeind zal met uitzondering van de kentekenregistratie wellicht gefaseerd ingevoerd kunnen worden.

- Basis: de kentekenregistratie (gele stippen)
- Op basis van draagvlak de dome camera's (rode stippen)
- Opplus; extra maatregelen zorggebieden (staan nog niet ingetekend)

De verlichting is in orde bevonden door de RTR. Door een grote investering in de vervanging van de verlichting van Hoogeind, die gepland staat voor 2012, is er besloten de verlichting op Hoogeind niet te optimaliseren. Door de complexiteit is het lastig aan te geven wanneer met uitvoering gestart kan worden. De uitvoering zou wellicht afgestemd kunnen worden op de vervanging van de verlichting.

Begroting

Bovenstaande beschrijvingen zijn slechts een onderdeel van de cameraplannen. De kosten zijn globaal in te delen in

- de eenmalige investering; de aanschaf van de camera's en aansluiting op de infrastructuur
- de jaarlijkse exploitatie: onderhoud en het transporteren en uitlezen van de beelden

Het belangrijkste en kostbaarste onderdeel is het transporteren en uitlezen van de beelden. Hierdoor zijn de jaarlijkse exploitatie kosten hoog.

De technologie op dit vlak ontwikkeld zich zeer snel hierdoor is de verwachting dat er na 5 jaar wordt geïnvesteerd in nieuwe camera's. Bij de cameraplannen wordt in eerste instantie gewerkt met een exploitatie van 5 jaar.

De totale begroting van het cameraplan op alle terreinen:

	BZOB	HOK en de Weijer	GS	totaal
afschrijving (in 5 jr) per jaar	€ 36.000	€ 93.000	€ 23.000	
jaarlijkse expl. kosten	€ 85.000	€ 219.600	€ 53.600	
totale jaarlijkse kosten	€ 121.000	€ 312.600	€ 76.600	€ 510.200

Begroting van het onderdeel cameraplan in het actieplan. Dit zijn alleen de gemeentegelden

Begroting actieplan onderdeel cameraplan	
<i>de kern totaal (exploitatie 5 jaar)</i>	€ 600.000
<i>Aanpassing verlichting</i>	
optimalisering GS	€ 50.000
extra reservering Hoogeind	€ 0
optimalisering de Weijer	€ 0
Optimalisering BZOB	€ 0
<i>Aanpassing/ extra onderhoud groen</i>	€ 10.000
<i>Extra investering zorggebieden Hoogeind</i>	€ 55.000
totaal	€ 715.000

Planning

Planning	2011				2012			
	kw1	kw2	kw3	kw4	kw1	kw2	kw3	kw4
BZOB								
De Weijer								
Groot Schooten								
Hoogeind								

3.2. verkeersmaatregelen

Het tweede onderdeel van het uitvoeringsplan zijn verkeersmaatregelen. Aandacht voor verkeersknelpunten is continue onderwerp van gesprek tussen ondernemers en de gemeente. Met dit actieplan kunnen meerdere knelpunten aangepakt worden.

Er zijn globaal drie soorten verkeersknelpunten op bedrijventerreinen;

- Bereikbaarheidsknelpunten
- Veiligheidsknelpunten
- Parkeerproblemen

Om te bepalen welke verkeersmaatregelen de knelpunten het beste zouden kunnen wegnemen ligt een onderzoek aan ten grondslag. Maatregelen moeten doorgerekend worden en er moet gekeken worden of er door de maatregel niet op andere plekken nieuwe knelpunten ontstaan.

Het uitvoeringsplan verkeer start met een inventarisatie van de knelpunten op de bedrijventerreinen. Daarna volgen nadere onderzoeken waaruit oplossingen per knelpunt onderzocht worden op effectiviteit en haalbaarheid. De maatregelen zullen niet allemaal ten uitvoer gebracht kunnen worden. Wanneer de maatregelen in beeld zijn zal er een prioritering gemaakt moeten worden. Afhankelijk van het resterende budget van het actieplan zullen een aantal maatregelen uitgevoerd kunnen worden.

Inventarisatie

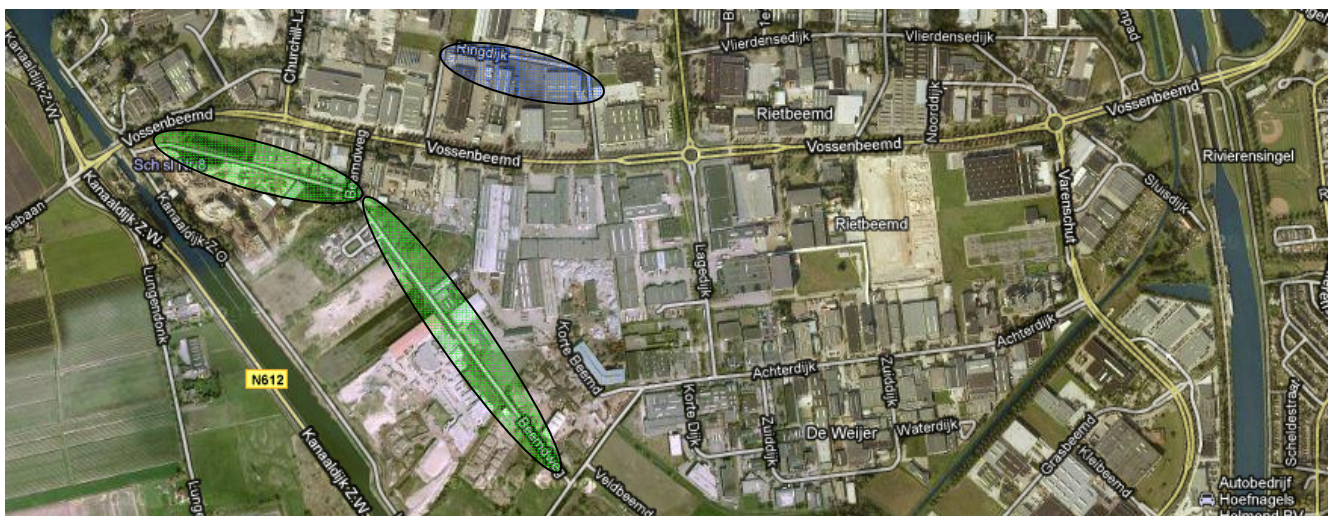
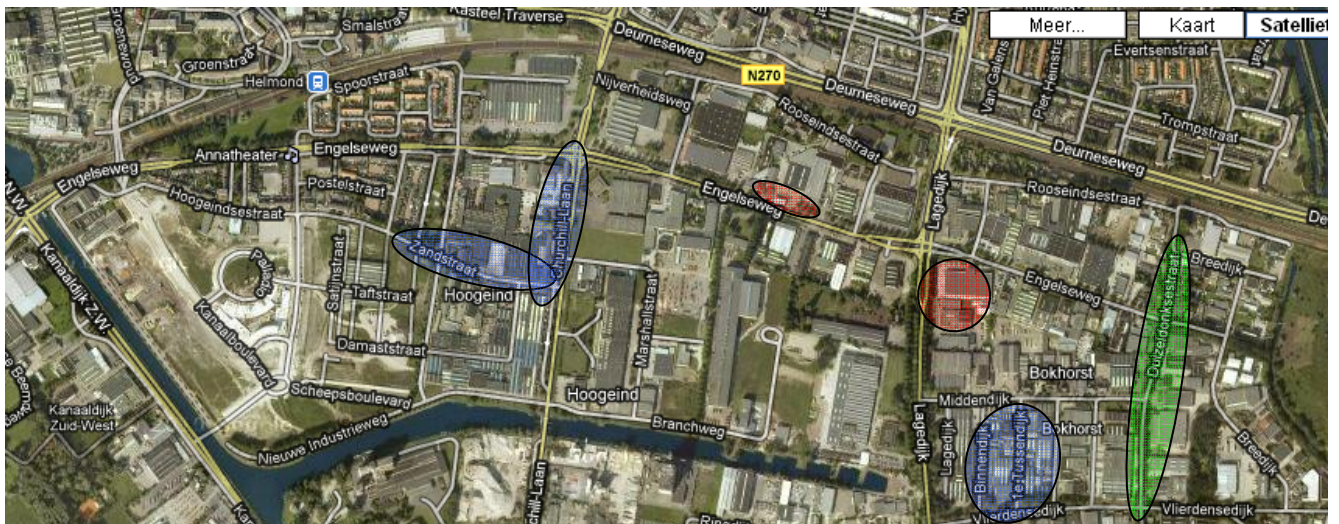
Op Bedrijventerrein Hoogeind zijn de volgende knelpunten aangewezen:

- Parkeerprobleem rondom het Werkplein, de grootse problemen zijn er op de Churchilllaan en de Zandstraat
- Gevaarlijke situatie kruising inritten en fietspad langs de Engelseweg. Vooral het punt achter het tankstation is erg gevaarlijk. Er zijn al blokken op de grond geschilderd. Ondanks deze

aanpassing is het nog steeds een gevaarlijke verkeerssituatie. De vraag is of er nog andere maatregelen te treffen zijn?

- Er is een onveilige verkeerssituatie ontstaan bij de uitrit van de GGD op de Lagedijk. Ambulances draaien met hoge snelheid de weg op. Door de bomen is er weinig zicht. Wanneer de sirenes worden aangezet zitten ze meteen op de weg, er is weinig responstijd. De ambulance rukt ongeveer 2-3 keer per uur uit. Het is een doorgaande weg, ook voor automobilisten die hier niet bekend zijn. Zou het mogelijk zijn hier een waarschuwingslicht te plaatsen wanneer de ambulance hier uitrijdt?
- In gebied Induma oost is een parkeerprobleem. Dit probleem is gerelateerd aan handhaving. De handelsvoorraad van de bedrijven staat op de straat waardoor er geen parkeerplekken meer zijn. Er zijn al een aantal controleacties geweest, waar gesteld is dat er maximaal 2 auto's uit de handelsvoorraad buiten mogen staan. Met het aanleggen van een parkeerplaats zal parkeerdruk afnemen. Hiervoor zal wel onbebouwde grond moeten worden aangekocht of een deel van de bestaande hallen worden gesloopt. Hiervoor zouden de extra middelen van de BOM kunnen worden ingezet.
- De bereikbaarheid via de Duizeldonksestraat is een probleem, de weg is smal en vrachtwagens kunnen elkaar hier niet passeren.
- Op de ringdijk worden trekkers en opleggers op straat geparkeerd. Dit veroorzaakt geen overlast, maar is wel een doorn in het oog van ondernemers.
- Idee; Hoogeind zou misschien een stuk gemakkelijker ontsloten kunnen worden als de Beemdweg verhard zou worden.

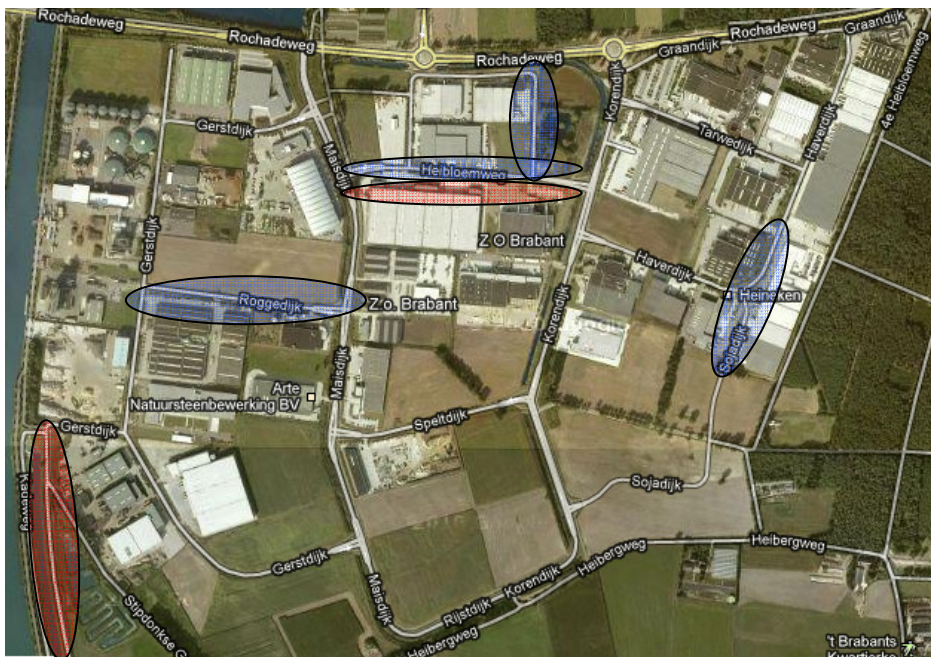
Blauw = parkeerprobleem, rood = onveilige situatie, groen = bereikbaarheidsprobleem



Op bedrijventerrein BZOB zijn de volgende knelpunten aangewezen

- Op de Heibloemweg bij de productielocatie van Atlant Groep is een parkeerprobleem. Het bedrijf heeft te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein voor het personeel. Veel van het personeel wordt met busjes gebracht en weer opgehaald. Het hele bedrijf stroomt in een halfuur leeg. Door de busjes en de mensen die over de weg naar de busjes lopen ontstaat een chaotische situatie. Wanneer er een auto of vrachtwagen moet passeren is deze situatie erg gevaarlijk.
- Bij bedrijf IGO-post aan de Haverdijk is er in het hoogseizoen (okt-dec.) sprake van parkeerdrukke.
- Bij bedrijf Rooi Meat worden vrachtwagens in de berm geparkeerd, waardoor de berm kapotgereden wordt.
- De kadeweg is een sluiproute richting Asten. Met wegwerkzaamheden wordt deze route extra gebruikt. Deze weg is niet geschikt voor vrachtwagens toch wordt deze, weliswaar sporadisch door vrachtwagens gebruikt.

Blauw = parkeerprobleem, rood = onveilige situatie



Voor Groot Schooten is de Europaweg, waar voetgangers illegaal oversteken als knelpunt aangemerkt. Dit knelpunt is echter al meegenomen in het project de High Tech Automotive Campus. In het actieplan wordt er op dit knelpunt niet verder op in gegaan.

Verkeersmaatregelen

Hoogeind:

Het proces van de verschillende verkeersknelpunten op Hoogeind lopen niet synchroon met elkaar. Een aantal knelpunten zijn al onderzocht en de maatregelen geselecteerd. Bij andere knelpunten moet het onderzoek nog starten. De deadline van de nog uit te voeren onderzoeken is gesteld op maart. Per knelpunt wordt het proces geschetst. Begin maart kan de prioritering van de verkeersknelpunten worden gemaakt. Waarna met de uitvoeringsplannen gestart kan worden.

Parkeren Werkplein

Bedrijf heeft te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein. Is vanaf vestiging van Werkplein aan de Churchillaan al door afdeling verkeer aangegeven maar juridisch waren niet meer parkeerplaatsen af te dwingen. Gemeentelijk beleid is dat bedrijven het parkeren op eigen terrein dienen op te lossen. Momenteel is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het parkeren op eigen terrein of in de omgeving op te lossen. Kostenraming voorkeursvarianten € 205.000,-

Proces: Dit project kan vrij snel gerealiseerd worden als er financiën zijn. Projectleiderschap ligt bij de afdeling verkeer van de gemeente.

Inritten fietspad Engelseweg (met name ter hoogte van benzinestation).

Langs de Engelseweg is aan de noordzijde een tweerichting fietspad gelegen. Nagenoeg elk bedrijf heeft daar zijn eigen inrit die het fietspad kruist. Afgelopen jaren is om automobilisten (nog meer) te attenderen op het fietspad bij de inritten blokmarkering aangebracht. Inmiddels loopt er een studie binnen de gemeente (door een extern bureau) naar fietsonveilige locaties waarbij dit knelpunt waarschijnlijk ook nader wordt onderzocht. Vooralsnog niets doen en onderzoek afwachten.

Proces: Begin januari 2011 worden de resultaten van het onderzoek en bijbehorende voorstellen verwacht. Projectleiderschap ligt bij de afdeling verkeer van de gemeente.

Uitrit Ambulance; Kruising Lage Dijk.

De Ambulancedienst is sinds kort (tijdelijk) gevestigd aan de Middendijk. Hierdoor ontstaan volgens de projectgroep gevaarlijke situaties op de kruising Lagedijk-Middendijk omdat weggebruikers schrikken van uitrukkende ambulance. Daarnaast is de uitritsituatie op de Middendijk niet optimaal door parkeervakken vlak aan beide zijden van de inritten. Hierdoor wordt door geparkeerde (met name) vrachtwagens het uitzicht op een uitrukkende ambulance belemmerd.

De inritsituatie kan worden veranderd door omliggende parkeervakken te verwijderen (en elders terug te brengen). Kostenraming € 15.000,-.

Vanuit verkeer wordt geen directe noodzaak gezien een (tijdelijke) maatregel te plaatsen om de verkeersveiligheid te vergroten. Wanneer er andere financieringsbronnen zijn wij wel bereid mee te werken aan plaatsing (realisatie) van deze maatregel.

Een mogelijke oplossing is, dat op Lage Dijk kunnen aan weerszijden van de Middendijk waarschuwingslichten worden aangebracht die bij uitrukkende ambulances kunnen worden geactiveerd. Kosten: € 20.000,-

Proces: De oplossing faseren. Omdat dit een onveilige situatie is, is de wens van de projectgroep niet te wachten op andere onderzoeken. Als fase 1 wordt het aanpassen van de inrit situatie gezien. Voorstel is dit meteen in januari 2011 op te pakken. Even af te wachten wat het effect is van deze maatregel. Na drie maanden de situatie evalueren. Mocht de situatie nog steeds onveilig zijn, de waarschuwingslichten te overwegen. Dit wordt gezien als fase 2. Projectleiderschap ligt bij de afdeling verkeer van de gemeente.

Tussendijk e.o (Induma oost)

Hier zijn ook parkeerproblemen die enerzijds te maken hebben met dat bedrijven nauwelijks ruimte op eigen terrein hebben anderzijds dat bedrijven (autobedrijven) hun handelswaar op straat zetten.

Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen bedrijven aan de parkeernormen gehouden worden. Verder zal samen naar oplossingen gezocht moeten worden. Daarnaast dient er een goede handhaving te komen/blijven om excessen te voorkomen.

Proces: Dit knelpunt is complex. Er zijn nog veel onduidelijkheden. Wel duidelijk is dat handhaving een belangrijk onderdeel is van dit knelpunt. Er wordt een project gedefinieerd waarvan het projectleiderschap gevoerd wordt door de afdelingen verkeer en handhaving samen.

Er wordt een onderzoek gestart naar de benodigde acties van handhaving, de mogelijkheden binnen het handhavingsplan en de verkeerssituatie. Afdeling vergunningen en de ondernemers zullen bij dit onderzoek betrokken worden. Begin maart 2011 kunnen uitspraken gedaan worden over het benodigde budget. Om de maatregelen te bepalen zal een langere onderzoeksperiode nodig zijn die schat wordt op een ½ jaar.

Duizeldonksestraat.

Dit is een smalle weg. Mede door eenrichtingsverkeer op Oostdijk is verkeer hier toegenomen. Weggetje is te smal waardoor twee vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren. Hierdoor worden momenteel bermen kapot gereden.

Eenrichtingsverkeer instellen is mogelijk maar beperkt lichtelijk weer de bereikbaarheid voor dat deel van Hoogeind. Onderzocht moet worden of de verharding niet verbreed kan worden zodat 2 vrachtwagens elkaar kunnen passeren. Kostenraming reconstructie weg (6 meter breed) € 100.000,- Hiermee is geen rekening gehouden met eventuele stortkosten teerhoudend asfalt. Kostenraming verbetering bermen (d.m.v. grasbetonstenen) € 25.000,-

Proces: Er wordt intern onderzoek verricht naar de haalbaarheid van de twee alternatieven. 1 maart is hier uitsluitel over. Projectleiderschap ligt bij de afdeling verkeer van de gemeente.

Parkeren tegenover Aswa.

Tegenover Aswa ligt een terrein waar veelvuldig wordt geparkeerd. Onduidelijk is of dit is toegestaan of dat hier illegaal wordt geparkeerd? Rondom Aswa wordt momenteel grotendeels op gemeentegrond geparkeerd. Kadaster gegevens tonen dat het perceel op de hoek Waterdijk-Zuidelijk van Aswa is. Situatie levert momenteel geen overlast op.

De Zuidelijk wordt volgend jaar opnieuw geasfalteerd. Mogelijk dat bij die werkzaamheden ook de parkeersituatie kan worden verbeterd. Hiervoor is dan extra budget noodzakelijk. Momenteel nog onbekend hoeveel. Binnenkort vind hierover overleg plaats.

Proces: Het overleg hierover wordt afgewacht. Op 1 maart is uitsluitel over mogelijkheden.

Ringdijk.

Het hier parkeren van vrachtwagens en opleggers geeft geen handvatten voor handhaving. Het is een doorn in het oog van ondernemers die zich wel aan de regels houden.

Proces: Zowel de ondernemers, de politie als de gemeente vinden dat er geen gevaarlijke verkeerssituatie is en hierdoor geen prioriteit heeft. De bezwaren hebben meer een esthetische grondslag. Er wordt geen onderzoek gedaan naar maatregelen.

Doortrekken Beemdweg

Het idee om de Beemdweg door te trekken om zodoende een verbinding te creëren tussen Rochadeweg en Vossenbeemd. Momenteel liggen hier geen plannen, geld en noodzaak om deze verbinding door te trekken. De toekomstige invulling van het gebied nog niet concreet, nu doortrekken van deze weg zou toekomstige ontwikkelingen in de weg kunnen staan. Doortrekken van Beemdweg zou enkel leiden tot (ongewenst) sluipverkeer dat een alternatief zoekt voor de Kanaaldijk.

Proces: door bovengenoemde bezwaren volgen op dit punt geen acties.

BZOB:

Al de verkeersknelpunten op BZOB moeten nog nader onderzocht worden. Deze onderzoeken worden gebundeld. De deadline van dit onderzoek is 1 maart. Het resultaat van dit onderzoek is haalbare oplossingsvoorstellen formuleren inclusief een budget. Aangezien het proces bij elk knelpunt gelijk is wordt deze niet per knelpunt geschetst Het projectleiderschap licht bij de afdeling verkeer van de gemeente.

Probleem 1: Heibloemweg - Atlant Groep, parkeren / busjes

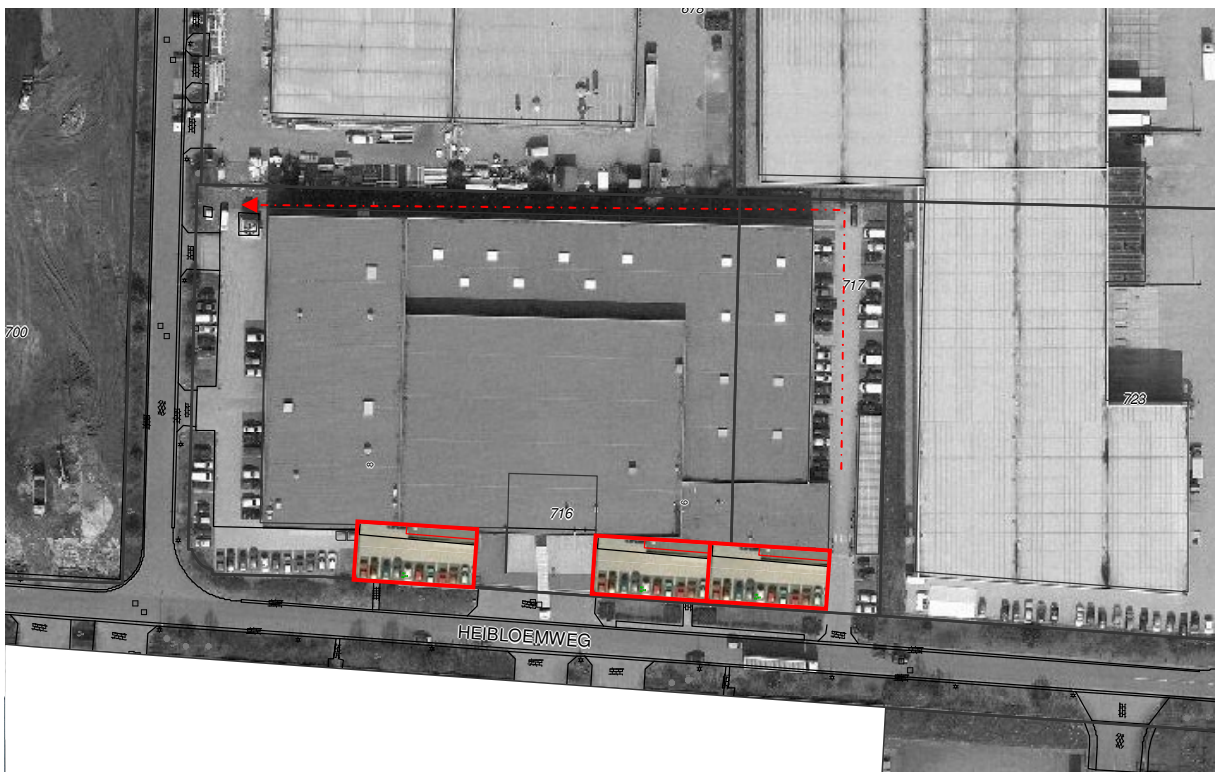
Inventarisatie en toetsing

- Wat zeggen het bestemmingsplan en de (bouw)vergunningen over het gebruik en indeling van het terrein?
- In hoeverre komt het huidige gebruik overeen met het bestemmingsplan en afgegeven vergunningen?

- Knelpunten verkeer nader definiëren, over welke aantallen hebben we het?

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Extra parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein bij Atlant groep & DPI (G.B.H Vastgoed BV).
- Welke mogelijkheden zijn er om de busjes om het bedrijf heen te leiden?
- Wellicht stallingen verplaatsen om eigen ruimte efficiënter in te richten.
- Uitwisseling van parkeergelegenheid bij bedrijven BZOB.
- Mogelijkheden verkennen voor andere indeling/verdeling van werktijden.
- Integrale (gemeentelijke) afweging omtrent openbare bermen. Blijft randvoorwaarde overeind dat deze bermen groen blijven?
- Mogelijkheden met betrekking tot uitgeefbare kavel naast het pand onderzoeken.
- Mogelijkheid onderzoeken of op de aangrenzende kavel realisatie van een facilitypoint of een gezamenlijke parkeerplaats mogelijk is.



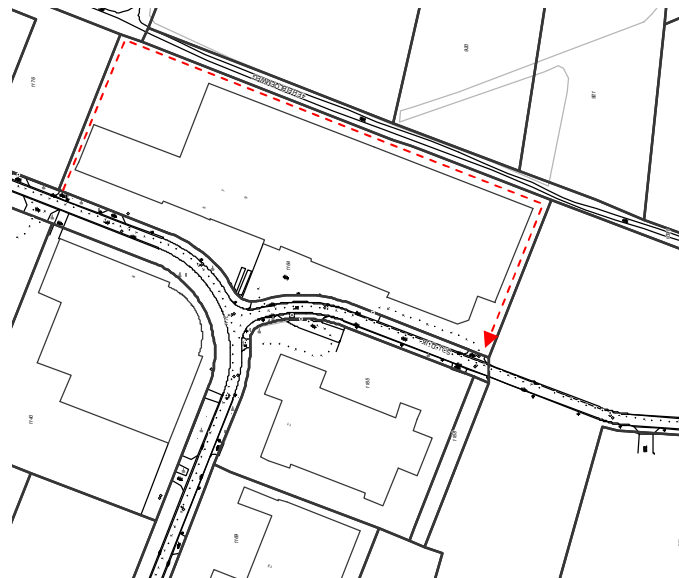
Probleem 2: Haverdijk – Sojadijk – IGO Post parkeren in hoogseizoen

Inventarisatie en toetsing

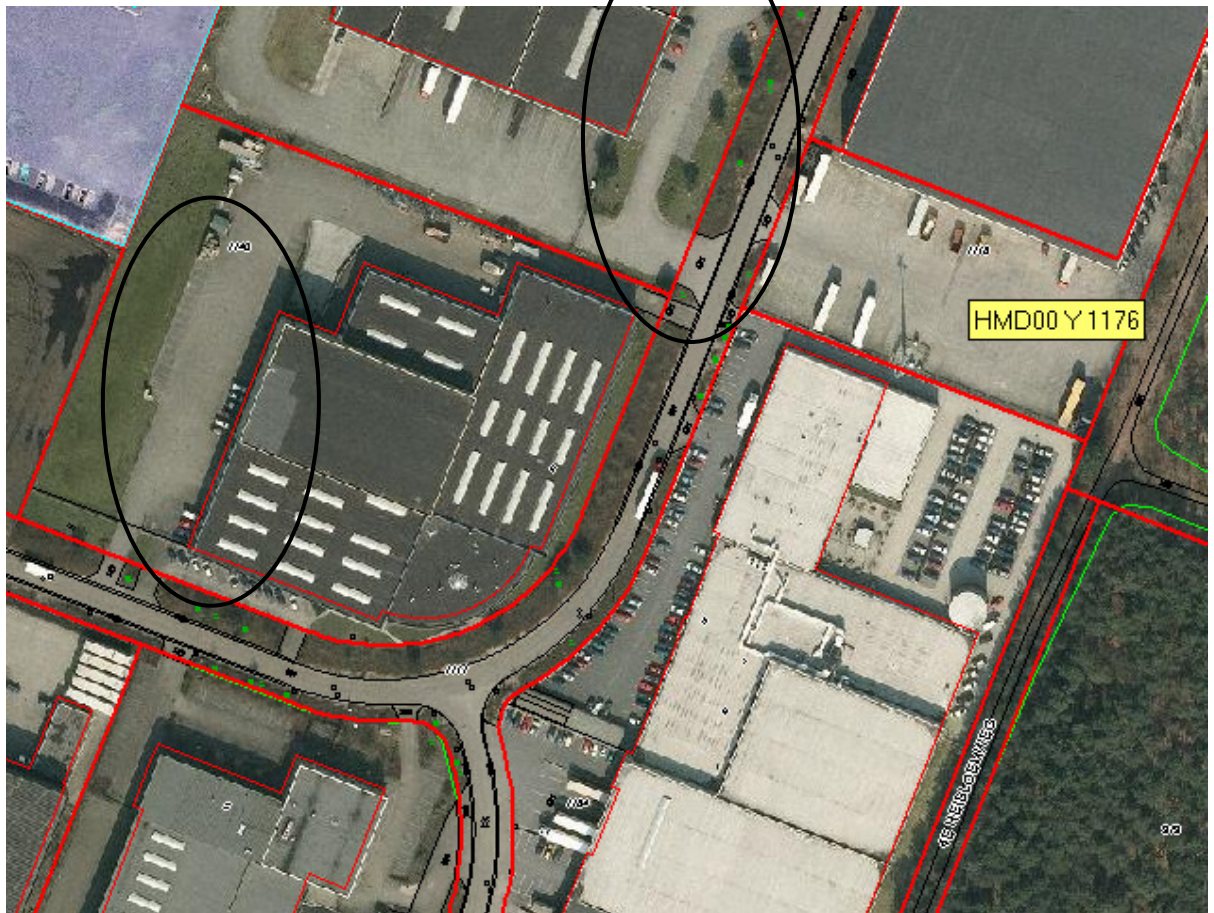
- Wat zeggen het bestemmingsplan en de (bouw)vergunningen over het gebruik en indeling van het terrein?
- In hoeverre komt het huidige gebruik overeen met het bestemmingsplan en afgegeven vergunningen?
- Knelpunten verkeer nader definiëren, over welke aantallen hebben we het?

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Wat is er mogelijk op strook grond (circa 8m breed) achter bedrijfspand?
- Mogelijk aankoop grond voor extra parkeergelegenheid.
- Wat zijn de mogelijkheden voor een parkeerdek?
- Uitwisseling van parkeergelegenheid bij bedrijven BZOB.
- Meer inzetten op alternatieve vervoerswijzen.
- Integrale (gemeentelijke) afweging omtrent openbare bermen. Blijft randvoorwaarde overeind dat deze bermen groen blijven?



Voorbeeld uitwisseling parkeergelegenheid Haverdijk-Sojadijk



Probleem 3: Roggedijk – Van Rooij Meat vrachtwagens in berm

Inventarisatie en toetsing

- Wat zeggen het bestemmingsplan en de (bouw)vergunningen over het gebruik en indeling van het terrein?
- In hoeverre komt het huidige gebruik overeen met het bestemmingsplan en afgegeven vergunningen?
- Knelpunten verkeer nader definiëren, over welke aantallen hebben we het?

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Mogelijk aankoop grond voor extra parkeergelegenheid personenauto's/vrachtwagens.
- Integrale (gemeentelijke) afweging omtrent openbare bermen. Blijft randvoorwaarde overeind dat deze bermen groen blijven?
- Integrale (gemeentelijke) afweging omtrent parkeerterrein voor vrachtwagens BZOB.

Probleem 4: Kadeweg – sluijverkeer vrachtwagens

Inventarisatie

- Hoe vaak rijdt hier sluijverkeer?
- Verkeersonveiligheid specifieker definiëren?
- Rijdt er behalve sluijverkeer ook bestemmingsverkeer (vrachtwagens of landbouwvoertuigen)?

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Inventarisatie afwachten

Planning verkeersmaatregelen

Planning	2011				2012			
	kw1	kw2	kw3	kw4	kw1	kw2	kw3	kw4
Onderzoeken (deadline 1 maart)								
Uitvoering fase 1 Lagedijk								
uitvoering knelpunten								

3.3. Middelen

Het Actieplan Bedrijventerreinen 2011 is het alternatieve plan voor het project Induma oost. Op de gemeentegelden (de cofinanciering van de Toppersubsidie) die hiervoor waren gereserveerd wordt nu aanspraak gemaakt door het Actieplan bedrijventerreinen.

Het oorspronkelijke krediet is € 1.548.811 (nr. 720005), in het project Induma oost is € 32.445 uitgegeven waardoor er € 1.516.366 beschikbaar is voor het actieplan. Het Actieplan bestaat uit twee onderdelen, de cameraplannen en de verkeersmaatregelen. Het cameraplan realiseren op de 4 bedrijventerreinen heeft de hoogste prioriteit. Om dit te realiseren is een reservering gemaakt van € 715.000. Het restant van het krediet wordt besteed aan de verkeersmaatregelen.

Totaal beschikbaar krediet	€ 1.516.366
Cameraplannen	€ 715.000
Verkeersmaatregelen	€ 801.366