

Actualisatie Projectplan Revitalisering Molenkade

Subsidieregeling Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik
(HIRB)



Opgesteld door: Gemeente Ouder-Amstel
Datum: 26 augustus 2009

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 0 | Samenvatting | 3 |
| 1 | Situatieschets en probleemanalyse | 3 |
| 2 | Doelstelling en ontwikkelingsvisie | 9 |
| 3 | Aanpak en resultaten | 10 |
| 4 | Projectorganisatie, taken en verantwoordelijkheden | 15 |
| 5 | Financiële aspecten en projectbegroting | 19 |
| 6 | Communicatie en informatie | 22 |

0. Samenvatting

Het bedrijventerrein Molenkade is een voorbeeld van een verouderd klein bedrijventerrein. De Kamer van Koophandel Amsterdam en de Ondernemersvereniging Ouder-Amstel hebben in 2007 het initiatief genomen om in overleg met de ondernemers, eigenaren, bewoners en de gemeente Ouder-Amstel een verbeterprogramma op te stellen. De resultaten van dit initiatief zijn op 25 juni 2008 in het rapport Revitaliseringsplan Bedrijventerrein Molenkade aangeboden aan de gemeente Ouder-Amstel. De gemeente heeft de handschoen opgepakt en is samen met de betrokken partijen aan de slag gegaan met de aanbevelingen uit dit rapport.

Voor de voorbereiding en uitvoering van het verbeteringstraject wordt er nauw samengewerkt in de onlangs opgerichte Stuurgroep Molenkade, waarin de gemeente Ouder-Amstel en de Ondernemersvereniging Ouder-Amstel (OVOA) de trekkers zijn en de belangrijkste stakeholders op het bedrijventerrein in meedraaien.

In de zomer van 2008 is door de Stuurgroep Molenkade het Projectplan Revitalisering Molenkade opgesteld, welke onder meer als onderlegger voor aangevraagde HIRB-subsidie heeft gefungeerd. In deze actualisatie is het Projectplan conform de 'Handleiding Projectmatig werken' van de gemeente Ouder-Amstel opgesteld en geactualiseerd naar aanleiding van nieuwe inzichten en de stand van zaken van de diverse activiteiten van de Revitalisering. Een en ander is zo aangepast, dat, mede vanwege de toekenning van de HIRB-subsidie, binnen de kaders van het Projectplan van 2008 gewerkt blijft worden.

Het doel van het verbeteringstraject Molenkade is het concretiseren en tot uitvoering brengen van een duurzame revitalisering van bedrijventerrein Molenkade, zodat het terrein op een functioneel en economisch goed kwaliteitsniveau komt en blijft.

Om dit te bereiken is een ontwikkelingsvisie ontwikkeld voor het verbeteringstraject Molenkade. De visie gaat uit van vier aspecten die elkaar versterken:

- Verbeteren uitstraling openbare ruimte en private kavels en panden
- Verbeteren van verkeerscirculatie- en veiligheid
- Herprofilering en verbetering openbare ruimte
- Waarborgen veiligheid

Het project wordt in vier fasen uitgevoerd. In de planvoorbereidingsfase zijn de belangrijkste activiteiten het opstellen van een programma van eisen en het doen van onderzoek. In de ontwerpfase wordt het ontwerp gemaakt voor de fysieke maatregelen en worden de fysieke maatregelen aanbesteed. Verder wordt er een draaiboek voor duurzaam beheer en wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de uitvoeringsfase vindt de herinrichting plaats, wordt het duurzaam beheer geoperationaliseerd en vindt de besluitvorming rond het nieuwe bestemmingsplan plaats. In de laatste fase zal het project worden geëvalueerd. De activiteiten vinden globaal plaats van september 2008 tot en met 2012.

De kosten voor procesmanagement en onderzoek worden geraamd op € 125.000,-. Voor het project is voor deze onderdelen voor € 75.000,- HIRB-subsidie door de Provincie Noord-Holland toegekend. De gemeente Ouder-Amstel draagt € 50.000,- bij aan cofinanciering. Daarnaast heeft de gemeente een bedrag beschikbaar gesteld van € 50.000,- voor verbeteringen in het openbaar gebied (realiseren extra parkeerruimte, verbeteren verkeersveiligheid en bewegwijzering, aanpassen groenstructuur). Verder stelt de gemeente in 2012 budget beschikbaar voor groot onderhoud op het bedrijventerrein. Ten behoeve van een duurzame kwaliteitsimpuls, te realiseren tijdens dit groot onderhoud, zal eind 2009 HIRB subsidie voor fysieke verbeteringen worden aangevraagd.

1. Situatieschets en probleemanalyse

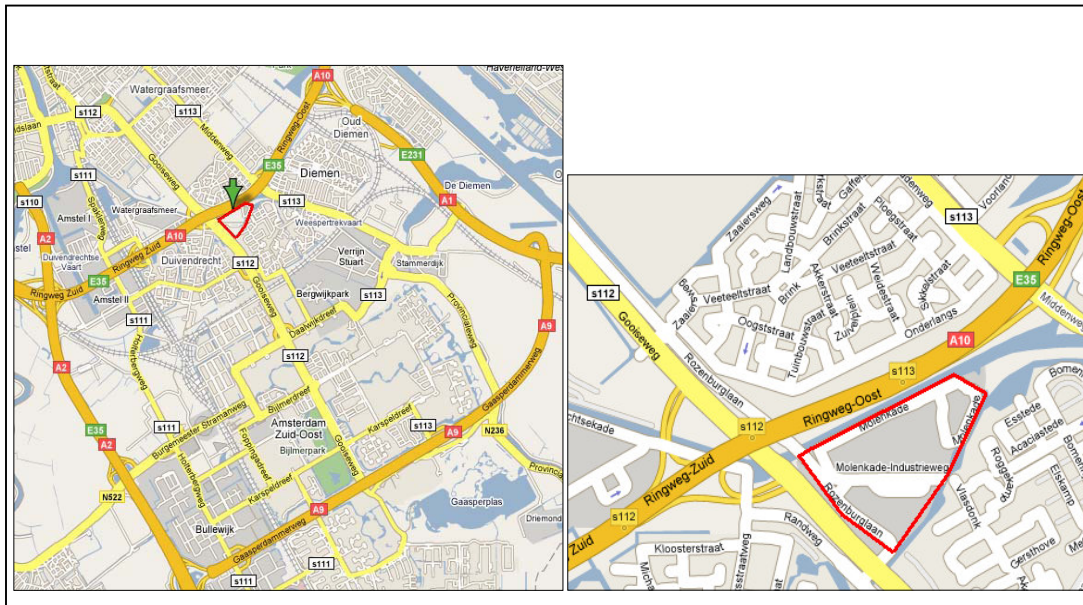
1.1 Aanleiding

Het verouderde bedrijventerrein Molenkade in Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel) voldoet wat betreft uitstraling en infrastructuur niet meer aan de eisen van deze tijd. Een zichzelf versterkende negatieve spiraal van achterstallig onderhoud, leegstand, onveiligheid in het openbaar gebied, en een gebrek aan betrokkenheid en investeringsbereidheid vanuit de ondernemers en eigenaren ligt op de loer.

Op verzoek van de ondernemers en in overleg met de gemeente Ouder-Amstel en de Ondernemersvereniging Ouder-Amstel (OVOA) heeft de Kamer van Koophandel Amsterdam (KvK) in het najaar 2007 het initiatief genomen om een verbeterprogramma voor de Molenkade op te laten stellen. Samen met ondernemers, bewoners en de gemeente Ouder-Amstel is in de tweede helft van 2007 en in de eerste helft van 2008 een Verbeterprogramma voor de Molenkade opgesteld, met daarin de sterkten en zwakten, kansen en bedreigingen en mogelijke oplossingen. Ten behoeve van deze situatieschets en probleemanalyse wordt uit de informatie van dit Verbeterprogramma geput.

1.2 Het Bedrijventerrein Molenkade

In de noordoosthoek van Duivendrecht ligt het bedrijventerrein Molenkade. Het is gunstig gelegen ten opzichte van de snelweg A10, en is daarmee verbonden via de provinciale weg s112 (Gooise weg). In bovenlokale context is Molenkade goed ontsloten via de snelwegen A2, A9 en A1. De ligging in de economisch sterke regio Amsterdam is eveneens een positief punt voor Molenkade. Het bedrijventerrein Molenkade is vanaf de jaren '60 gefaseerd ontwikkeld met uitbreidingen in de jaren '80 en '90. Het bedrijventerrein beslaat in de huidige omvang circa 7 ha. Op het terreingedeelte zijn 22 bedrijven gevestigd. Aan de westkant van de Molenkade zijn ook een flink aantal woningen.



Figuur 3.1 Ligging bedrijventerrein Molenkade aan ring A10

1.3 Terreinscan

Om een goed beeld te krijgen van de problematiek op het terrein heeft de Kamer van Koophandel Amsterdam eind november 2007 een terreinscan uitgevoerd. De aandacht is daarbij specifiek uitgegaan naar de geconstateerde knelpunten zoals achterstallig onderhoud en een slechte verkeerscirculatie. De analyse is door diverse deskundigen van Oranjewoud uitgevoerd, waaronder een verkeerskundige, een adviseur ruimtelijk beheer en een bodemadviseur.

Hieronder staat een overzicht van de belangrijkste conclusies voor de geanalyseerde deelaspecten:

- Ruimtelijke structuur en kwaliteit
- Economische kwaliteit
- Verkeerskwaliteit
- Veiligheidssituatie
- Milieu- en bodemkwaliteit

Ruimtelijke structuur en kwaliteit – beeld- en beheerkwaliteit

Bedrijventerrein Molenkade is goed aangesloten op de hoofdwegenstructuur. Er is echter maar één toegangsweg tot het terrein. Verder is er relatief veel openbare ruimte. Naast bedrijven bevinden zich op Molenkade 26 woningen, waaronder 1 bedrijfswoning. In de meeste gevallen zijn deze panden bewoond. De wegverharding op verschillende plaatsen is bovendien kapot en verzakt. Tevens is de openbare parkeerruimte niet geasfalteerd. Dit geeft een rommelige aanblik. De overgang tussen privé en openbaar is onduidelijk, dit heeft zijn weerslag op het gebruik van de ruimte. Er is sprake van sterk verschillende kwaliteit in onderhoud en uitstraling van de private ruimte. De uitstraling van de gebouwen is wisselend. Enkele panden zijn zodanig verouderd dat deze een armoedige uitstraling hebben. Over het algemeen is de uitstraling van de panden matig. Het groen is sterk versnipperd over het terrein. Groen en struiken zijn matig onderhouden.

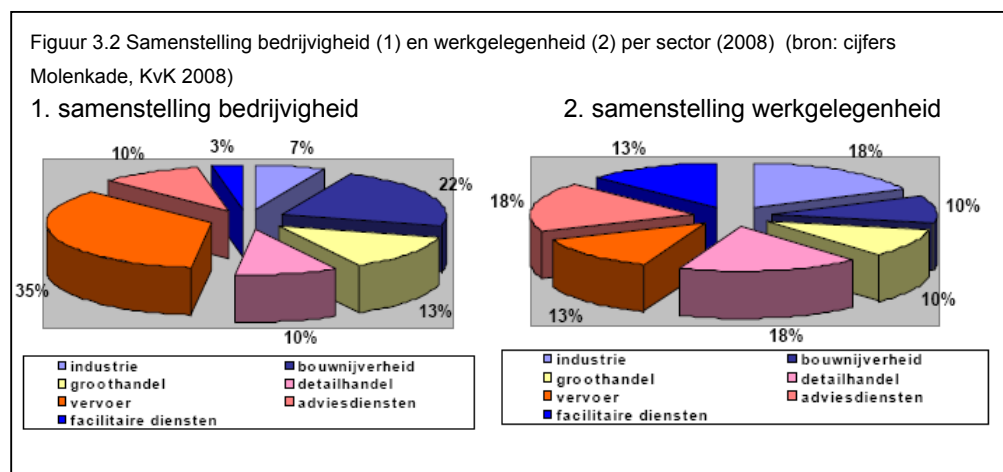
Economische kwaliteit

Ligging en bereikbaarheid maken de locatie zeer geschikt voor kleinschalige, lokaal georiënteerde bedrijven. In de huidige situatie staat echter een relatief groot aantal bedrijfspanden leeg op het bedrijventerrein (bron: BRO, Economische Visie Ouder-Amstel 2007). De oorzaak van deze leegstand ligt onder andere in het feit dat de panden functioneel niet voldoen aan de vraag (luxe, indeling, uitstraling). Gebrek aan uitstraling, de matige kwaliteit van de openbare ruimte en het gebrek aan parkeervoorzieningen op het bedrijventerrein zijn andere oorzaken voor de leegstand.

Molenkade ligt vrijwel direct aan de snelweg A10 en op korte afstand van de snelwegen A2, A9 en A1. De omliggende gemeenten die aan die snelwegen liggen beschikken over bedrijventerrein die qua afmetingen vergelijkbaar zijn aan het bedrijventerrein Molenkade. Bedrijven die hechten aan meer uitstraling van hun bedrijf kunnen geneigd zijn zich in de toekomst hier te vestigen. Meer in zijn algemeenheid vormt de toename van keuzemogelijkheden op de vastgoedmarkt een bedreiging. Dit leidt namelijk tot vraag naar moderne en flexibele huisvesting en tot dalende huurprijzen (bron: BRO, Economische Visie Ouder-Amstel 2007).

Bij de Kamer van Koophandel zijn 46 bedrijven ingeschreven op het gehele bedrijventerrein Molenkade (bron: Kamer van Koophandel, PAR-bestand 2008). Het absolute aantal bedrijven (22) is echter iets kleiner aangezien het hier ook lege BV's en beheermaatschappijen betreft.

Het bedrijventerrein kenmerkt zich door een gedifferentieerdheid in bedrijvigheid: van kantoorgebonden dienstverlening tot groothandelsbedrijven en van bouwbedrijven tot ondernemingen gespecialiseerd in verhuisvervoer en logistiek. Opvallend is dat 67% van de bedrijven meer dan 15 jaar op het bedrijventerrein gevestigd is. De sector vervoer is verreweg de grootste werkverschaffer. Zij is goed voor circa 35% van de werkgelegenheid. Bouwnijverheid volgt op enige afstand met 22%. In totaal zijn de gevestigde bedrijven goed voor een absoluut aantal van 327 werkzame personen.



Verkeerskwaliteit en parkeren

Op Molenkade bestaat de verkeersstructuur uit een zogenaamde 'boomstructuur'. Dit houdt in dat er één toegang tot het terrein aanwezig is waarna de wegenstructuur zich verder vertakt. Nadelen zijn echter de zware belasting aan het begin van de vertakking en de grote afstand naar de eindvertakking. Daarnaast is er sprake van doodlopende wegen, wat de verkeerscirculatie aanzienlijk belemmert. Bovendien werkt de aanwezige structuur nadelig bij wegonderhoud, er is immers geen omleidingsroute aanwezig. De Molenkade zelf is relatief smal. Doordat er vrachtwagens en/of opleggers en auto's geparkeerd staan, veroorzaakt dit problemen voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Om te keren dient ter hoogte van parkeervakken of inritten gekeerd te worden. Met name voor vrachtverkeer is dit geen wenselijke situatie. Door gebrek aan ruimte op de terreinen van de bedrijven zelf, wordt er op de weg geladen en gelost. Dit levert stremmingen op waardoor het overige verkeer niet van of naar het laatste gedeelte van de Molenkade kan komen en het fietsverkeer in de knel komt.

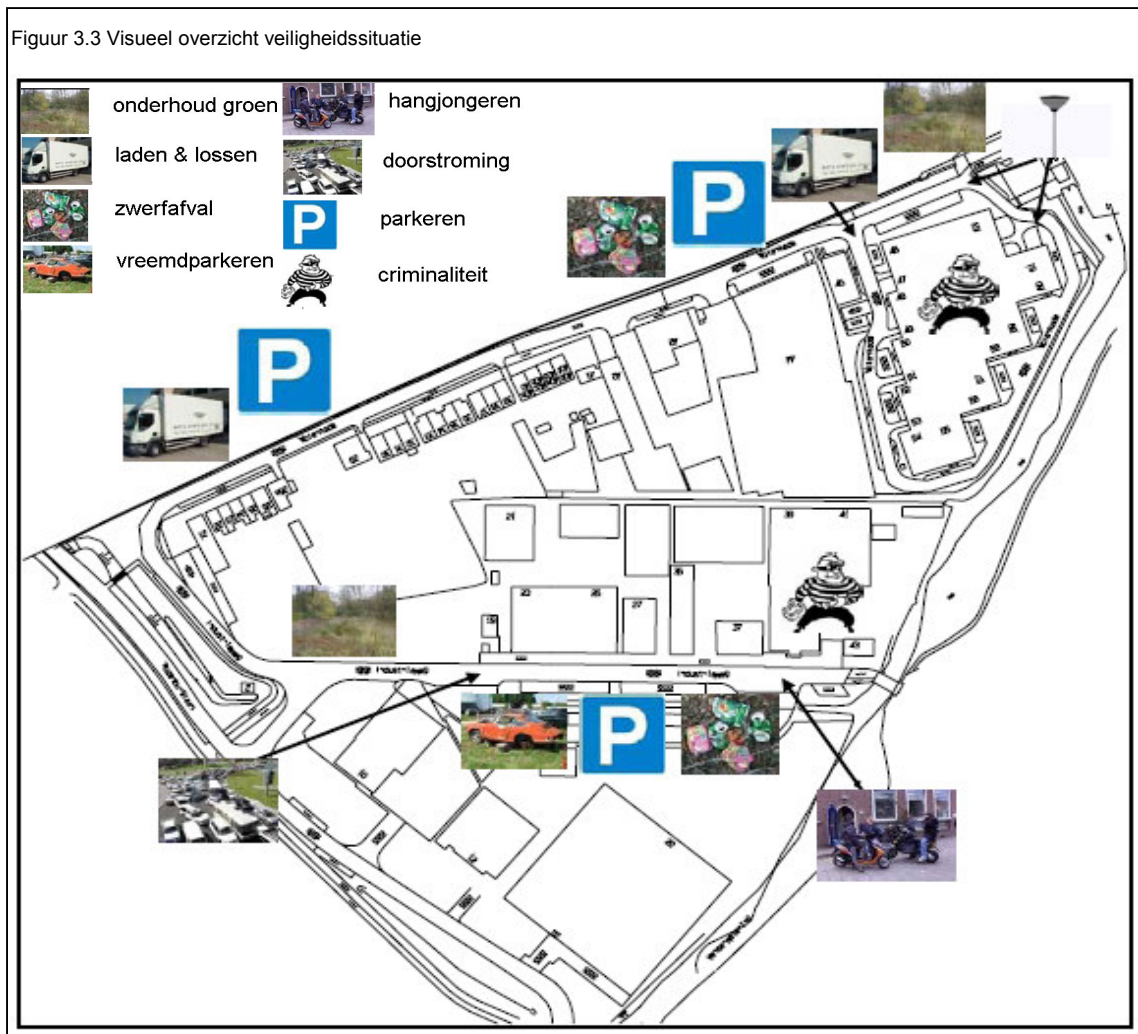
Bedrijventerrein Molenkade is met de fiets van alle zijden goed bereikbaar. Direct naast de toegang tot het bedrijventerrein is aan beide zijden van de Rozenburglaan op loopafstand een bushalte aanwezig, waarmee 4-6 per uur een snelle busdienst richting NS-stations Duivendrecht en Muiderpoortstation wordt onderhouden.

Een eerdere inventarisatie van de Kamer van Koophandel Amsterdam wees uit dat parkeren door een groot deel van de ondernemers als knelpunt wordt ervaren. Om inzicht te krijgen in de parkeersituatie op het terrein Molenkade is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat het parkeren in de ochtend en middag aan werk gerelateerd is, dit al dan niet op bedrijventerrein Molenkade. De parkeerdruk loopt op sommige locaties soms op tot boven de 100%. Hoewel ondernemers vermoeden dat er sprake is van 'wijkvreemd' parkeren, kan dit niet aangetoond worden. De gemeente vreest wel dat wijkvreemd parkeren een daadwerkelijk probleem zal worden wanneer aan de overzijde van de A10 betaald parkeren en milieuzonering ingevoerd wordt. Voor de bereikbaarheid van de Molenkade is het van belang dat de wegsleepregeling ook daadwerkelijk wordt gehanteerd. Het parkeren ter hoogte van de keerlus Industrieweg is rommelig te noemen doordat er

geen vakindeling is. Verder maakt wordt gebruik gemaakt van de groenstrook aan de Rozenburglaan om te parkeren. Dit komt de uitstraling niet ten goede.

Veiligheidssituatie

Alle ondernemers gaven aan dat vernielingen, diefstal en inbraak regelmatig voorkomen. De aangiftecijfers van 2006 en 2007 laten een stijgende trend zien voor diefstal uit auto's en inbraak bij bedrijven. Voor de veiligheid is bij de benzinepomp een aantal maatregelen getroffen, zoals camera's en een waarschuwingsbord. Een aantal bedrijven heeft particulier een beveiligingsbedrijf ingeschakeld die buiten de werktijden surveilleren om inbraken en vernielingen tegen te gaan. De (verkeers)borden die op het bedrijventerrein staan, staan meestal scheef of zijn ondergespoten met graffiti. Door de op sommige locaties gebrekkige verkeerscirculatie ontstaan op de doorgaande fietsroutes soms gevaarlijke situaties door kerende en stilstaande (vracht)auto's. Bewoners en ondernemers geven het veiligheidsgevoel 's avonds gemiddeld het cijfer 4.6 (op schaal van 10). Dit laatste duidt op een sterk gevoel van onveiligheid in de avonduren. Onderstaande figuur geeft een visueel overzicht van de veiligheidssituatie op bedrijventerrein Molenkade. Daarin wordt aan de hand van symbolen en foto's ondermeer het gebrek aan verlichting, de aanwezigheid van hangjongeren en de parkeerproblematiek verduidelijkt.



Milieu- en bodemkwaliteit

De situatie ten aanzien van milieuaspecten (bodemverontreiniging, geurhinder etc.) is aan de hand van bij de gemeente Ouderkerk a/d Amstel aangevraagde gegevens bestudeerd. Om een terugkoppeling te maken van de huidige situatie ten opzichte van de bekende historische gegevens is tevens een terreinscan uitgevoerd. Hierbij is naast verificatie van de archiefgegevens extra aandacht besteed aan aanwezige verhardingen, eventueel aanwezige boven-, ondergrondse tanks, ontluichtings- en vulpunten en andere milieubedreigende situaties. Op diverse plaatsen op het bedrijventerrein komen bodemverontreinigingen voor. Het gaat daarbij om verschillende locaties op de Molenkade en de Industrieweg. Plaatselijk is een sterke verontreiniging met zware metalen, minerale olie, cyanide, vluchtige aromaten en/of andere gevaarlijke stoffen aangetroffen. De Afwateringssloot vormt ook een bron van milieuoverlast. Zo is er sprake van rottingsgeur op warme dagen en moeilijke bereikbaarheid bij het schoonmaken. Bij eventuele herinrichting van de openbare ruimte of uitbreiding van bedrijfspanden vormt dit rapport het uitgangspunt, maar zal de bodemsituatie specifiek beoordeeld moeten worden.

1.4 Probleemanalyse

Samengevat worden de volgende punten als grootste tekortkomingen / problemen ervaren op het bedrijventerrein Molenkade :

1. Gebrekkige benutting en uitstraling openbare ruimte en private kavels en panden.

Zowel de benutting als uitstraling van de openbare ruimte en private kavels en panden is verre van optimaal. De openbare ruimte biedt met name aan de Industrieweg veel 'overmaat'. De onbenutte ruimte wordt momenteel slecht onderhouden, wat de uitstraling negatief beïnvloed. Een aantal kavels en panden aan zowel de Industrieweg als de Molenkade staat nu leeg. Naast het feit dat deze ruimten dus niet benut worden, is het onderhoud/beheer van deze kavels en panden belabberd, hetgeen een negatieve uitstraling heeft op het gehele gebied.

2. Gebrekkige verkeerscirculatie en parkeergelegenheid

De verkeerscirculatie op de Molenkade wordt door zowel bewoners als ondernemers als een probleem ervaren. Doordat de Molenkade doodloopt dient vrachtverkeer op inritten te keren, hetgeen tot verkeersonveilige situaties voor doorgaand fietsverkeer en voetgangers leidt. Ook het overige autoverkeer wordt soms langdurig gehinderd door draaiende vrachtwagens. Geparkeerde auto's verergeren dit probleem ter hoogte van Houthandel Goedkoop. Ook op de Industrieweg veroorzaken verkeerd geparkeerde auto's en andere obstakels soms problemen voor vrachtverkeer, doordat draaicirkels en uitritten geblokkeerd worden. Doordat er aan het begin van de Industrieweg 'vreemdgeparkeerd' wordt door automobilisten die in Amsterdam moeten zijn, is er overdag te weinig parkeergelegenheid voor de bedrijven aan de Industrieweg. Dit probleem zal verergeren wanneer direct ten noorden van de A10 betaald parkeren wordt ingevoerd (september 2009).

3. Gebrekkige staat van onderhoud en eenheid openbare ruimte

De Molenkade en de Industrieweg zijn slecht onderhouden en dient opnieuw geprofileerd te worden. Door slecht werkende riolering, zowel op publiek als privé- terrein, leiden regenbuien al snel tot ondergelopen straten en binnenterreinen. Eenheid in profilering ontbreekt, evenals een goede aansluiting tussen de openbare ruimte op de private erven en inritten. Een te lage beheerintensiteit is er sprake van veel achterstallig onderhoud.

4. Veiligheid en duurzaam beheer

De veiligheid op het bedrijventerrein wordt door zowel ondernemers als bewoners als onprettig ervaren, met name in het donker vanwege gebrekkige verlichting. Bedrijven hebben regelmatig te maken met criminaliteit. Een goede en permanente publiek-private samenwerking staat nog in de

kinderschoenen ; ook de bereidheid van ondernemers om gezamenlijk problemen aan te pakken in de vorm van parkmanagement, begint zich pas sinds kort te ontwikkelen.

2. De doelstelling en ontwikkelingsvisie

Het doel van het verbeteringstraject Molenkade is het concretiseren en tot uitvoering brengen van een duurzame revitalisering van bedrijventerrein Molenkade, zodat het terrein op een functioneel en economisch goed kwaliteitsniveau komt en blijft. Uitgangspunt is dat Molenkade een gemengd bedrijventerrein blijft. Gezien aard en omvang van Molenkade is het wenselijk de differentiatie in bedrijven, zoals die nu aanwezig is, te handhaven. Dit betekent dat er ook in de toekomst ruimte geboden moet worden aan bedrijven met een kleinschalige opzet, verschillende milieucategorieën en verschillende uitstralingen. Op dit moment zijn juist het gebrek aan (uitbreidings)ruimte, de kwaliteit van de openbare ruimte en de onduidelijke overgang tussen privé en openbare ruimte de belangrijkste oorzaken van de gesignaleerde problemen. Intensiveren van het ruimtegebruik kan zowel door het beter benutten van de ruimte, het opvullen van door bodemproblematiek braakliggende kavels en het verruimen van de bouwmogelijkheden in het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

De ontwikkelingsvisie gaat uit van vier aspecten die elkaar versterken:

1 Verbeteren benutting en uitstraling openbare ruimte en private kavels en panden
Zoals gezegd is een betere benutting en uitstraling van belang voor de vitaliteit van het bedrijventerrein. Aan ondernemers wordt zo de ruimte gegeven te investeren. Op de korte termijn gaat het om het verbetermaatregelen in de openbare ruimte en het in kaart brengen en verruimen van de mogelijkheden op de private kavels. Voor de aanpak van de private kavels is medewerking van de ondernemers uiteraard essentieel. Verruiming van de bebouwingmogelijkheden en het slechten van barrières betekent dat ook geïnvesteerd zal worden in een betere beeldkwaliteit van de bedrijfspanden.

2 Verbeteren verkeerscirculatie en parkeergelegenheid
Er is een duidelijke voorkeur om ten behoeve van het vrachtverkeer de Molenkade te verbinden met de Industrieweg. Het is raadzaam om meer parkeermogelijkheden op de Molenkade te structureren. Het verdient aanbeveling om, waar mogelijk, braakliggende terreinen voor parkeren te gebruiken om meer capaciteit te genereren.

3 Herprofilering en verbetering openbare ruimte
De Molenkade en de Industrieweg zijn slecht onderhouden en dient opnieuw geprofileerd te worden. Om meer ruimte en eenheid te creëren in het straatbeeld dienen straatprofielen heringericht te worden. Daarbij dient ruimte voor parkeerruimte gereserveerd te worden. Waar mogelijk kunnen de profielen opgevuld worden met groen. Het openbare gebied moet aangepakt worden om de uitstraling te verbeteren. Het laten toenemen van de beheerintensiteit in combinatie met een betere verharding zal de uitstraling aanzienlijk doen verbeteren.

4 Waarborgen veiligheid en duurzaam beheer
De veiligheidssituatie en afspraken over duurzaam beheer op de Molenkade moeten worden verbeterd. Een goede manier om dat te bereiken is privaat-publieke samenwerking. Dit biedt de verschillende betrokken partijen op de Molenkade de kans om gezamenlijk de verantwoordelijkheid te nemen voor het verbeteren van het beheer en de veiligheidsbeleving.

Door deze vier aspecten concreet te vertalen naar maatregelen wordt een impuls gegeven aan Molenkade.

3. Aanpak en resultaten

3.1 Aanpak

Het project wordt in vier fasen uitgevoerd, waarin per fase de volgende activiteiten plaatsvinden:

- 1. Planvoorbereidingsfase**
 - a. Definiëren eisen- en wensenpakket fysieke maatregelen
 - b. Onderzoek: bodemsanering en parkeermanagement en nulmeting ruimtegebruik
 - c. Uitwerken samenwerking en afspraken ten behoeve duurzaam beheer
 - d. Opstellen voorontwerp-bestemmingsplan en evt. beeldkwaliteitplan
 - e. Realiseren quick-win maatregelen

- 2. Ontwerpfase**
 - a. Ontwerp, kostenraming, financiering en aanbesteding van maatregelen
 - b. Vaststellen operationeel draaiboek duurzaam beheer / parkmanagement
 - c. Ontwerp-bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan) incl. maatschappelijk overleg
 - d. Evaluatie quick-win maatregelen

- 3. Uitvoeringsfase**
 - a. Uitvoering fysieke maatregelen
 - b. Invoering duurzaam beheer / parkmanagement
 - c. Besluitvormingstraject bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan)

- 4. Resultaatmeting, evaluatie en borging continuering na afloop project**
 - a. Resultaatmeting maatregelen
 - b. Evaluatie en borging continuering duurzaam beheer / parkmanagement
 - c. Evt. beroepsprocedure bestemmingsplan

3.2 Activiteiten

1. Planvoorbereidingsfase

a. Definiëren eisen- en wensenpakket fysieke maatregelen
In het revitaliseringsplan / verbeterprogramma dat de Kamer van Koophandel Amsterdam in juni 2008 aan de Gemeente Ouder-Amstel heeft aangeboden, wordt ten behoeve van een betere verkeerscirculatie een groot aantal fysieke maatregelen in zowel de openbare ruimte als op privéterreinen voorgesteld. De geraamde kosten van enkele maatregelen van deze maatregelen zijn relatief hoog en de noodzakelijke ingrepen complex, zowel technisch (bodemvervuiling en grondwater) als juridisch (juridisch-planologisch en grondeigendom).

In 2008 leek een aantal ontwikkelingen (aankoop en investeringen) bij ondernemingen er op te wijzen dat het beoogde resultaat ook met simpeler en goedkopere maatregelen bereikt kon worden, waarbij de problemen meer bij de bron worden aangepakt. Het werd daarom essentieel het eisenpakket voor de openbare ruimte af te stemmen met het wensenpakket van de individuele ondernemers. Vanwege de economische crisis die eind 2008 zijn deze investeringen voorlopig in de ijskast gezet, hoewel deze op middellange termijn nog wel tot de mogelijkheden lijken te behoren. Hierbij moet bij het definiëren van het eisen- en wensenpakket voor de fysieke maatregelen (waaronder het groot onderhoud in 2012) rekening gehouden te worden.

In de planvoorbereidingsfase zal de procesmanager daarom als 'algemeen aanspreekpunt' tijdens de revitalisering ter inventarisatie in gesprek gaan met de ondernemers van Molenkade, de individuele mogelijkheden van ondernemers aftasten en de gezamenlijke agenda voor de herstructurering bepalen en uitdragen. De procesmanager zal onder andere met de ondernemers nagaan op welke manier er ruimtewinst geboekt kan worden. Door ondersteuning van betrokken (private) partijen in hun plannen wil de gemeente Ouder-Amstel deze mogelijkheden stimuleren en zo mogelijk tot uitvoer (laten) brengen. Dit zal de effectiviteit van investeringen in de openbare ruimte zeer ten goede komen.

Relatief eenvoudige maatregelen (extra parkeerplekken, voorzieningen als fietsrekken e.d. waar ondernemers in de inventarisatiegesprekken om verzoeken, zullen zover mogelijk op korte termijn gerealiseerd worden (mede voor zover het bestaande budget dit toestaat). Grootschaliger ingrepen zullen in het kader van het groot onderhoud uitgevoerd worden. Bij fysieke verbetermaatregelen dient daarom onderscheid gemaakt te worden tussen op korte termijn (2009 en 2010) uit te voeren maatregelen en maatregelen die in het kader van het groot onderhoud van 2012 uitgevoerd zullen worden.

b. Onderzoek: bodemsanering, parkeermanagement en nulmeting ruimtegebruik

Onderzoek bodemsanering

In het rapport Bodem Bedrijventerrein Molenkade, Verbeterprogramma december 2007 / juni 2008, wordt geadviseerd revitaliseringsmaatregelen af te stemmen op de momenteel vastgestelde bodemverontreiniging. Met name aan de oostkant van het bedrijventerrein, tussen de Industrieweg en de Molenkade, is er sprake van verontreiniging boven de interventiewaarden van de ondergrond, bovengrond en grondwater. Verbeteringen in de verkeerscirculatie dienen juist in dit gedeelte van het bedrijventerrein gezocht te worden. Door nader bodemonderzoek kan een zo kostenefficiënt mogelijke saneringsvariant in relatie tot revitaliseringsmaatregelen aldaar plaatsvinden. Bodemonderzoek zal plaatsvinden in relatie tot de grootschaliger fysieke ingrepen door de gemeente (groot onderhoud) en ondernemers.

Onderzoek parkeermanagement

Ter voorbereiding van het ontwerp van de openbare ruimte dient - in samenwerking met gebruikers van het terrein - onderzoek gedaan te worden naar enerzijds de consequenties van de invoering van betaald parkeren en milieuzonering aan de overzijde van de A10 en anderzijds welke vormen van handhaving voor de in te voeren parkeermaatregelen haalbaar zijn. De gemeente Ouder-Amstel ziet dit onderzoek voor de Molenkade als pilot en wil bij gebleken succes de gekozen oplossingen ook toepassen in het veel grotere Amstel Business Park. De oplossingen kunnen wellicht ook interessant zijn voor andere bedrijventerreinen net buiten de ring A10. Complicerende factor bij het vaststellen welke parkeermaatregelen noodzakelijk en haalbaar zijn, is de bereidheid van de gemeente Amsterdam mee te werken en/of bij te dragen aan de kosten van handhaving.

Nulmeting leegstand / studie ruimtewinst

Om de effectiviteit van de maatregelen te kunnen sturen en meten is het van belang een goed beeld te hebben van de huidige situatie. Veel gegevens zijn reeds behoorlijk goed in kaart gebracht, maar er bestaat behoefte om nader onderzoek te doen naar de exacte percentage leegstand en de reëel te bereiken ruimtewinst (in BVO en FSI). Dit dient te gebeuren in het kader van een nulmeting, die naderhand ook als referentiesituatie kan gelden bij de resultaatmeting.

c. Uitwerken samenwerking en afspraken ten behoeve van duurzaam beheer

De gemeente Ouder-Amstel en de OVOA willen in het kader van de revitalisering de samenwerking op het gebied van duurzaam beheer concretiseren en afspraken maken over de mogelijke vormen van parkmanagement. In de planvoorbereidingsfase zal de procesmanager de diverse mogelijkheden en

vormen van parkmanagement en een eventuele aanwijzing als Bedrijven Investeringszone (BIZ) in kaart brengen en voorleggen aan de Stuurgroep Molenkade. Hierbij zal bekeken worden of samenwerking met omliggende bedrijventerreinen tot de mogelijkheden behoort.

d. Opstarten opstellen bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan)

Het huidige bestemmingsplan is sterk verouderd, zowel in opzet als in wijze van regelen. Afgezien van de wettelijke verplichting om actuele - dat wil zeggen, niet ouder dan 10 jaar - bestemmingsplannen te hebben, leidt dit tot een onduidelijke situatie. Bovendien zijn de voorschriften van oude plannen heel algemeen, waardoor ongewenste ontwikkelingen die zich nu voordoen niet tegen zijn te gaan. De ondernemers hebben aangegeven dat zij bereid zijn te investeren in gebouwen, maar dat het verouderde bestemmingsplan daarvoor onvoldoende kaders biedt. In de planvormingsfase wordt gestart met het inventariseren van de wensen ten aanzien van een nieuw bestemmingsplan, dat het hele bedrijventerrein omvat. Op deze manier ontstaat een uniform planologisch regime, waarmee de ontwikkeling van het terrein te sturen is. De gemeente Ouder-Amstel zal in 2009 starten met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

e. Realiseren quick-win maatregelen

In de Stuurgroep zijn een tweetal quick-win maatregelen benoemd, waarmee de gemeente en de OVOA aan de ondernemers wil maken dat er niet alleen gepraat en getekend wordt, maar dat ook concrete resultaten worden geboekt. Al in de eerste fase van het project dienen deze maatregelen gerealiseerd te worden. De quick-win maatregelen die de stuurgroep wil realiseren zijn (op dit moment niet aanwezige) bewegwijzering naar individuele bedrijven en informatievoorziening en gezamenlijke benutting van breedband/glasvezelnetwerk voor collectieve beveiliging / camerabewaking.

2. Ontwerpfase

a. Ontwerp van fysieke verbetermaatregelen

Op basis van het wensen- en eisenpakket voor de fysieke maatregelen en de resultaten van de bodemsanering- en parkeermanagementonderzoeken wordt het ontwerp van de (door de gemeente te realiseren) fysieke verbetermaatregelen in de openbare ruimte gemaakt. In de ontwerpen wordt rekening gehouden met de individuele plannen en wensen van ondernemers en bewoners in het gebied. Wanneer B&W en de gemeente Ouder-Amstel akkoord zijn en krediet verleend hebben voor de maatregelen kan de aanbesteding van de maatregelen starten en de uitvoering van de maatregelen gegund worden.

b. Opstellen operationeel draaiboek duurzaam beheer / parkmanagement

In de ontwerpfase wordt het operationele draaiboek voor duurzaam beheer / parkmanagement en handhaving opgesteld. Hierbij wordt aangehaakt bij het op het bedrijventerrein Molenkade in te voeren KVO-B en/of BIZ en wordt bekeken in hoeverre op onderdelen samengewerkt kan worden bij bestaande of te ontwikkelen parkmanagementstructuren op bedrijventerreinen in de omgeving. Het operationele draaiboek zal ter vaststelling worden aangeboden aan de Stuurgroep en het college van B&W.

c. Opstellen bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan)

In samenhang met het programma van eisen voor de verbetermaatregelen en rekening houdend met de in de planvormingsfase naar voren gekomen wensen van bedrijven, eigenaren en bewoners, wordt in de ontwerpfase gestart met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan). Over de ontwerpplannen zal voordat zij aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden inspraak plaatsvinden.

d. Evaluatie en evt. bijsturing quick-win maatregelen

In de stuurgroep en met de betrokken bedrijven en eigenaren zullen de in de eerste fase gerealiseerde quick-win maatregelen geëvalueerd worden en indien nodig aangepast worden.

3. Uitvoeringsfase

a. Uitvoering fysieke maatregelen

In deze fase vindt de uitvoering van de fysieke maatregelen in de openbare ruimte plaats. Aangezien de fysieke maatregelen te onderscheiden zijn in op relatief korte termijn uit te voeren maatregelen en grootschaliger maatregelen in het kader van het groot onderhoud is het lastig te spreken van één fase.

De procesmanager zal er op aan sturen om uitvoering van concrete private uitbreidings- en herstructureringsmaatregelen van ondernemers ook zoveel mogelijk in deze fase te laten plaatsvinden. Wanneer uitbreidings- en/of herstructureringsplannen uitgesteld worden vanwege de economische crisis, moet bekeken worden hoe de gemeente hier bij de uitvoering van het groot onderhoud zo slim mogelijk mee om kan gaan. Door het groot onderhoud en toekomstige bouwwerkzaamheden toch zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, dient voorkomen te worden zojuist geherprofileerde wegdelen beschadigd worden. Wanneer uitbreidings- en/of herstructureringsplannen niet in het huidige bestemmingsplan passen dient afgewogen te worden of een projectbesluit voor het plan een oplossing kan bieden of dat er gewacht moet worden tot het nieuwe bestemmingsplan definitief is.

b. Invoering duurzaam beheer / parkmanagement

In de uitvoeringsfase wordt duurzaam beheer / parkmanagement geoperationaliseerd. Dit onderdeel kenmerkt zich als een opbouwproject. Het functioneren wordt geëvalueerd, waarna aan de stuurgroep aanbevelingen gedaan kunnen worden hoe het draaiboek duurzaam beheer nog kan worden geoptimaliseerd. Tevens zal in deze fase besloten worden in welke vorm de begeleiding door de stuurgroep van het duurzame beheer van projectbasis naar een permanente 'lijn'basis omgevormd kan worden. Het evalueren en bijschaven van het draaiboek is een continu proces dat in deze fase in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de procesmanager en de stuurgroep is.

c. Besluitvormingstraject bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan)

Het bestemmingsplan (en het beeldkwaliteitplan) worden in de gemeenteraad vastgesteld. Na vaststelling vindt de ter visie legging van de ontwerpplannen plaats, waarna tot definitieve vaststelling van het bestemmingsplan overgegaan kan worden.

4. Resultaatmeting, evaluatie en borging continuering na afloop project

a. Resultaatmeting maatregelen en evaluatie proces / project

Bij de evaluatie van het project maken we onderscheid tussen projectverloop en het projectresultaat. Bij de evaluatie van het projectverloop worden alle partijen betrokken (stuurgroep, gemeente, OVOA, KvK, betrokken ondernemers en bewoners) en wordt gekeken naar de mate van tevredenheid over het verloop en organisatie van het project.

Alle ondernemers en bewoners op Molenkade hebben eind 2007 een enquête ontvangen van de Kamer van Koophandel met vragen over het huidige functioneren, de waardering voor de werk- cq. woonomgeving en de bereidheid om tot gemeenschappelijke maatregelen te komen.

In 2007 zijn de volgende waarderingen gemeten met de score "matig tot slecht":

Veiligheidssituatie 94%; bewegwijzering (88%); uitstraling andere bedrijfspanden (75%); onderhoud van het openbare gebied (63%); groenonderhoud (56%); parkeerruimte (56%); laad- en losruimte (44%). De gemiddelde score van deze indicatoren als matig of slecht is 68%.

Na de herinrichting van bedrijventerrein Molenkade en het operationeel worden van het duurzame beheer / parkmanagement wordt bepaald of de revitalisering op dat moment tot de gewenste resultaten heeft geleid. Een meting op onderdelen als leegstand en het aantal werkzame personen kan op basis van een enquête.

Meetbare resultaten van het project zijn:

- 2009: een gerealiseerde bedrijfsbewegwijzering en glasvezelnetwerk met optionele collectieve bedrijfsbeveiliging, inhalen achterstallig beheer en onderhoud groen.
- 2010: [vooruitlopend op het groot onderhoud] uitgevoerde kleinschalige fysieke maatregelen zoals extra parkeervakken, aanpak grootste rioleringsproblemen, fietsrekken, bankjes e.d., een parkeerregiem in de vorm van een blauwe zone of betaald parkeren etc. , operationeel BIZ en/of KVO-B en een in de Gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan, dat ruimtewinst van ten minste 25% mogelijk maakt.
- 2012: een uitgevoerd groot onderhoud en een borging van parkmanagement.

Er wordt nagestreeft de volgende resultaten na afronding van het revitaliseringsproject te behalen: Een daling van de waardering als “matig” of “slecht” van bovenstaande indicatoren van gemiddeld 68% (eind 2007) naar 48 % of minder.

Daling leegstaande vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak met 25% ten opzichte van nulmeting. Vanwege de economische crisis en het feit dat het groot onderhoud pas in 2012 plaatsvindt is het niet realistisch er van uit te gaan dat bovenstaande resultaten al op eind 2010 gehaald worden (hiervan is in het Projectplan van 2008 uitgegaan). Eind 2010 zal wel een tussenmeting gedaan worden (mede ter verantwoording van de HIRB subsidies voor procesmanagement en onderzoek). Na afloop van het groot onderhoud (eind 2012) kan de eindmeting pas plaatsvinden.

Door de beoogde daling van de leegstand en uitbreiding van de mogelijkheden tot bedrijfsuitbreiding is de verwachting dat de werkgelegenheid zal stijgen. De beoogde stijging van de werkgelegenheid is van 327 werkzame personen in juni 2008 tot 370 per 31-12-2012.

b. Evaluatie en borging continuering duurzaam beheer / parkmanagement

De eindproducten van dit onderdeel zijn een operationeel en in de lijnorganisatie ingebed parkmanagement / duurzaam beheer en BIZ/KVO-B met een heldere rolverdeling en een actiekalender voor de tenminste drie jaar. De resultaten komen ook in de onder a genoemde indicatoren tot uitdrukking.

c. Evt. beroepsprocedure bestemmingsplan

Wanneer beroep zou worden aangetekend tegen het nieuwe bestemmingsplan, vindt de beroepsprocedure bij de Raad van State in deze fase plaats.

4. Projectorganisatie, taken en verantwoordelijkheden

4.1 De Projectrollen

Het **College van Burgemeester en Wethouders** van de gemeente Ouder-Amstel is projecteigenaar en hiermee formeel verantwoordelijk. De burgemeester is portefeuillehouder EZ en vertegenwoordigt het College daarom als bestuurlijk opdrachtgever. Toezichthouder zijn de **gemeenteraad** (budgetrecht) van de Gemeente Ouder-Amstel en de **Provincie Noord-Holland** (HIRB-subsidie verstrekker).

De **ambtelijk opdrachtgever** is Aart Jonker (Afdelingshoofd RO-Vergunningen). Hij is verantwoordelijk voor het initiatief, de opdrachtformulering en het stellen en bewaken van de kaders. De ambtelijke opdrachtgever zorgt voor voldoende kwaliteit en capaciteit van de medewerkers in het project. Hij verleent ook mandaat aan de medewerkers om de evakinhoud namens de afdeling in te brengen.

De **gemeentelijk projectleider** van de revitalisering bedrijventerrein Molenkade is verantwoordelijk voor de plannen en de uitvoer van de beheersfactoren geld, organisatie, tijd, informatie en kwaliteit. De projectleider is bevoegd om het budget te beheren en om binnen het project opdrachten te geven zowel aan externe partijen als aan projectmedewerkers.

De gemeente Ouder-Amstel heeft een externe **procesmanager** aangetrokken om samen met de projectleider de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden ter hand te nemen. De procesmanager neemt hierin een onafhankelijke positie in te nemen tussen gemeente en bedrijven. De procesmanager draagt samen met de projectleider zorg voor de dagelijkse gang van zaken, het bewaken van de voortgang en de samenhang.

Omdat veel van de activiteiten een multidisciplinair karakter hebben, zullen de projectleider en de procesmanager voor verschillende onderdelen een beroep doen op de gemeentelijke organisatie. De gemeente stelt **projectmedewerkers** beschikbaar voor het uitvoeren van deze werkzaamheden. Daarnaast wordt intensief samengewerkt met individuele bedrijven, dit om hun individuele plannen en wensen zo goed als mogelijk te ondersteunen en in te bedden in de herstructurering.

4.2 De Projectstructuur

Interne Gemeentelijke Stuurgroep

De gemeente Ouder-Amstel heeft besloten de structuur van gemeentelijke projecten zoveel mogelijk vorm te geven conform de 'Handleiding Projectmatig werken'.

De gemeente Ouder-Amstel is verantwoordelijk voor het beheer van de beschikbare budgetten voor de revitalisering (beschikbaar gesteld door de gemeenteraad en de Provincie Noord-Holland). Om deze reden is besloten een interne **Gemeentelijke Stuurgroep** op te richten. In deze gemeentelijke stuurgroep nemen de portefeuillehouder EZ (bestuurlijk opdrachtgever), het afdelingshoofd RO-V (ambtelijk opdrachtgever), de projectleider en de procesmanager plaats. Deze Gemeentelijke Stuurgroep komt minimaal eens in de drie maanden bijeen.

De Gemeentelijke Stuurgroep bekrachtigt door de Brede Stuurgroep (zie hieronder) genomen besluiten die financiële gevolgen hebben voor de gemeente, en kan deze voorleggen aan het College

van Burgemeester en Wethouders. Verder wordt in de Gemeentelijke Stuurgroep afgestemd op welke wijze vanuit de gemeentelijke organisatie kennis en capaciteit aan de Projectgroep ter beschikking wordt gesteld. Ook de afstemming tussen de lijn- en projectorganisatie vindt plaats in de Gemeentelijke Stuurgroep.

Brede Stuurgroep

De gemeente Ouder-Amstel en de OVOA zijn de 'trekkende partijen' van het verbetertraject. Zij hebben in de zomer van 2008 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend ten behoeve van een integrale aanpak van de herstructurering van bedrijventerrein Molenkade. In de zomer van 2008 was reeds de **Brede Stuurgroep Revitalisering Molenkade** (destijds simpelweg 'Stuurgroep Molenkade' genaamd) opgericht, waarbij er sprake is van een gedeeld opdrachtgeverschap, namelijk door de Ondernemersvereniging Ouder-Amstel en de gemeente Ouder-Amstel. De voorzitter van deze Brede Stuurgroep wordt geleverd door de OVOA. De OVOA vertegenwoordigt 80% van de bedrijven (gemeten naar omvang) gevestigd op het bedrijventerrein Molenkade: Houthandel Goedkoop B.V., A.J. Van Deudekom B.V., Cegelec, Ouke Baas autoverhuur en berging, KWS B.V, aannemersbedrijf Gebro B.V., Akar/Roztan Expl.Mij.B.V. en autoherstelbedrijf VEBA.

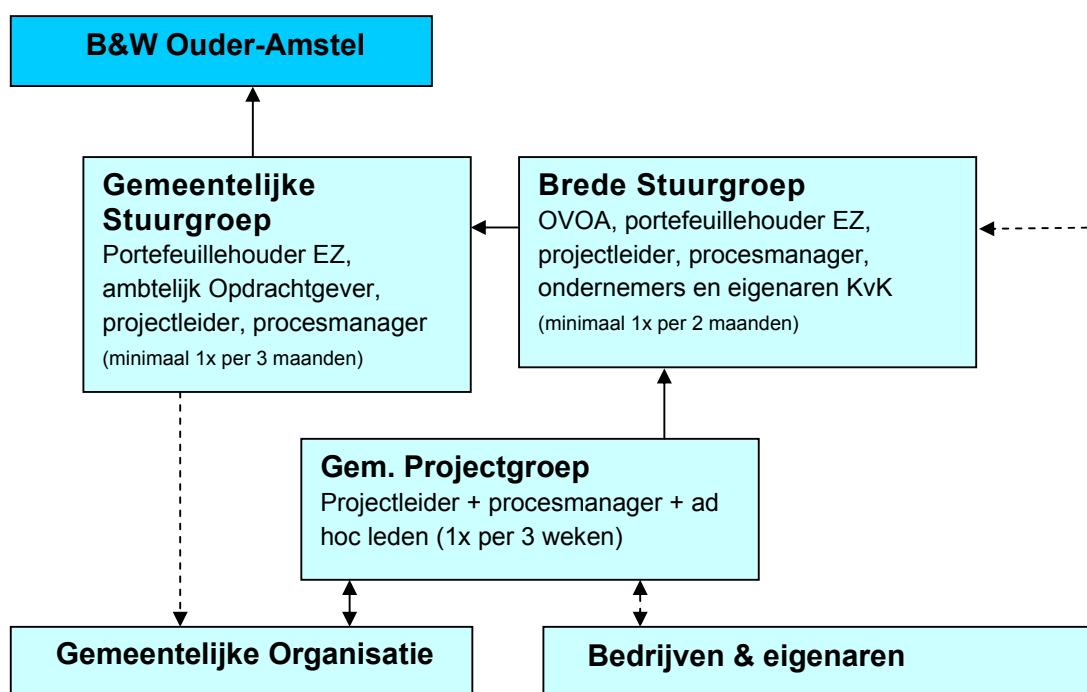
Reden van het gedeelde opdrachtgeverschap is dat voor het welslagen van het gehele verbetertraject behalve gemeentelijke inzet en capaciteit ook inzet van de private partijen noodzakelijk zal zijn. In deze Brede Stuurgroep nemen behalve de portefeuillehouder EZ, de projectleider en de procesmanager, daarom ook de voorzitter van de OVOA, de Kamer van Koophandel Amsterdam en een aantal ondernemers en eigenaren plaats.

Gezien het gedeelde opdrachtgeverschap en het belang van de grote betrokkenheid van ondernemers en eigenaren is besloten deze Brede Stuurgroep stand te houden en niet om te vormen tot een Klankbordgroep. De Brede Stuurgroep komt ongeveer een keer in de twee maanden samen. De Brede Stuurgroep stelt voorstellen die door de projectleider, procesmanager of de Projectgroep zijn voorbereid, vast en legt besluiten met voor de gemeente financiële gevolgen voor aan de Gemeentelijke Stuurgroep.

Projectgroep

In de Projectgroep worden voorstellen voor de Brede Stuurgroep voorbereid. De projectleider is voorzitter van de Projectgroep. De projectleider en procesmanager zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor input vanuit de Brede Stuurgroep. In de Projectgroep nemen gemeentelijke projectmedewerkers vanuit de diverse disciplines (EZ, RO, Verkeer/Parkeren, Beheer en Onderhoud etc.) plaats. Op ad hoc basis kunnen ook andere deelnemers (Waternet, vertegenwoordigers bedrijven) aan de Projectgroep deelnemen. Wanneer voorstellen veel voorbereidingstijd vergen kan besloten worden dit te doen in een werkgroep.

Een organogram van de projectstructuur ziet er als volgt uit :



4.3 Penvoerder

De penvoerder voor het project is de gemeente Ouder-Amstel. De gegevens van de gemeente en de contactpersonen zijn:

| | |
|----------------|--|
| Bezoekadres | Vondelstraat 1 1191 BD Ouder-Amstel |
| Postadres | Postbus 35 1190 AA Ouder-Amstel |
| Telefoonnummer | 020 – 496 2121 |
| Fax | 020 – 304 3380 |
| Internet | www.ouder-amstel.nl |
| E-mail | gemeente@ouder-amstel.nl |
| Contactpersoon | Gerard Castelein |
| Functie | Beleidsmedewerker EZ/RO / bedrijfscontactfunctionaris |
| Telefoonnummer | 020 – 304 3391 |
| E-mail | castelein@ouder-amstel.nl |

4.4 Overzicht deelnemende partijen en personen

| | Naam organisatie / bedrijf | Naam | Rol | Deelnemer |
|--------------------------|---|--------------------------|---|------------------------|
| Overheid en organisaties | OVOA / Deudekom www.deudekom.nl | Jan van Deudekom | voorzitter brede stuurgroep | B. SG |
| | OVOA www.ovoa.nl | Bart Jonker | voorzitter OVOA | B. SG |
| | gem. Ouder-Amstel www.ouder-amstel.nl | Mieke Blankers-Kasbergen | portefeuillehouder EZ | B. SG G. SG |
| | gem. Ouder-Amstel | Gerard Castelein | projectleider revitalisering bedrijventerrein Molenkade | B. SG. G. SG. PG |
| | gem. Ouder-Amstel | Aart Jonker | afdelingshoofd RO-V en ambtelijk opdrachtgever | G. SG |
| | gem. Ouder-Amstel | Eric Kling | afdelingshoofd Beheer Openbare Ruimte | G. SG PG |
| | gem. Ouder-Amstel | Fred Tambach | Beheer Openbare Ruimte (bewegwijzering, bebording) | |
| | gem. Ouder-Amstel | Rob Verhoef | Beheer Openbare Ruimte (groot onderhoud, wegen) | |
| | gem. Ouder-Amstel | Zefran Hussain | Milieu / vergunningen | |
| | gem. Ouder-Amstel | Elisabeth Kerkhoff | bestemmingsplan (Ruimtelijke Ordening) | PG |
| | gem. Ouder-Amstel | Jan van Heijningen | parkeren (Verkeer en Vervoer) | PG |
| | gem. Ouder-Amstel | Nienke Kevelham | parkeren (Verkeer en Vervoer) | PG |
| | Kamer van Koophandel www.kvk.nl | Chuw Dan Hu | adviseur | B. SG |
| | ZZZP-er | Frank Voorbergen | procesmanager revitalisering bedrijventerrein Molenkade | B. SG PG |
| Ondernemers / Eigenaren | Akar/Roztan Expl. Mij. B.V. www.akar.nl | Arie Willemsen | | B. SG |
| | Autoherstelbedrijf VEBA www.autoschade-veba.nl | Wil van Bavel | | B. SG |
| | Neon / Weka www.neonweka.nl | Rob Nolte | | B. SG |
| | Ouke Baas www.oukebaas.nl | Fons Baas | | B. SG |

Afkortingen: B. SG = brede stuurgroep G. SG = gemeentelijke stuurgroep PG = projectgroep

Indien noodzakelijk en mogelijk kunnen op ad hoc basis bv. Waternet en bewoners (op het bedrijventerrein bevinden zich 26 woningen) uitgenodigd worden voor bijeenkomsten.

5. Financiële aspecten en projectbegroting

5.1 Financiële aspecten

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de financiële aspecten van het project en een projectbegroting gegeven met geraamde kosten voor procesmanagement en onderzoek. Ook de kosten en dekking van de kleinschalige, op korte termijn uit te voeren fysieke maatregelen worden beschreven. De begroting en het financieringsplan voor de grootschalige fysieke maatregelen die in het kader van het groot onderhoud worden uitgevoerd, zal tijdens de voorbereidings- en ontwerpfasen opgesteld worden.

5.2 Kosten procesmanagement en onderzoek 2009 en 2010

Kosten procesmanagement

De gemeente Ouder-Amstel trekt voor de procesbegeleiding een externe procesmanager aan. In het projectbudget wordt voor het jaar 2009 en 2010 uitgegaan van een capaciteitsinzet van totaal 800 uur tegen een uurtarief van ruim € 90,- per uur inclusief BTW. De totale kosten van procesmanagement voor het jaar 2009 en 2010 zijn geraamd op € 75.000,-. Procesmanagement voor het jaar 2011 en 2012 zal in het kader van het in 2012 uit te voeren groot onderhoud plaatsvinden.

Onderzoek parkeren

In de projectactiviteiten is er vanuit gegaan dat in de planvoorbereidingsfase ten behoeve van de revitalisering van de Molenkade (extern) onderzoek naar de mogelijkheden van parkeermanagement zal moeten plaatsvinden. Dit onderzoek heeft betrekking op de voorbereiding van een blauwe zone en/of betaald parkeren (inschatten parkeerdruk na nemen maatregelen, onderzoek naar mogelijkheden nieuwe parkeerplaatsen etc.).

Onderzoek bodemsanering / saneringsmaatregelen

Voor de voorbereiding en het ontwerp van fysieke maatregelen, zowel in het openbare gebied (in het kader van het groot onderhoud) als op private kavels (bouwplannen en groot onderhoud van eigen wegen) wordt rekening gehouden met onderzoek (in de planvoorbereidings- en ontwerpfase) naar te verrichten bodemsanering, dit in relatie tot de revitaliserings-/uitbreidingsplannen.

Onderzoek nulmeting leegstand en te behalen ruimtewinst

Ten slotte dient voor een goede inschatting van de te behalen ruimtewinst een nulmeting gedaan te worden naar de leegstand in bestaande panden en de mogelijkheden van de invulling ongebruikte kavels en onbenutte openbare ruimte.

Kosten onderzoek

Ten behoeve van bovenstaande onderzoeken is een totaal budget beschikbaar van € 50.000,-, gebaseerd op de geraamde kosten van € 15.000,- voor parkeeronderzoek, € 30.000,- voor onderzoek naar bodemsanering en advies over saneringsplannen en € 5000,- voor een nulmeting van de leegstand en een goede inschatting van te behalen ruimtewinst. Een gedetailleerde begroting is in de bijlagen opgenomen.

In de onderstaande tabel wordt een kostenoverzicht van de geraamde capaciteit en het te verrichten onderzoek.

| | Fase -> | 1 | 2 | 3 | 4 | Totaal Uren | Kosten | Totaal |
|---|--|-----|-----|-----|----|-------------|------------|--------------------|
| A | Procesmanagement Quick-win maatregelen | 40 | 20 | - | - | 60 | € 5.625,- | |
| B | Procesmanagement begeleiding fysieke maatregelen | 65 | 190 | 140 | 20 | 415 | € 38.906,- | € |
| C | Procesmanagement ontw. Parkmanagement | 30 | 90 | 90 | 60 | 270 | € 25.313,- | |
| D | Procesmanagement inventariseren en overleg bestemmingsplan | 15 | 20 | 20 | - | 55 | € 5.156,- | |
| | Totaal Procesmanagement | 150 | 320 | 250 | 80 | 800 | | € 75.000,- |
| | Parkeeronderzoek | | | | | | € 15.000,- | |
| | Onderzoek bodemsanering en advies saneringsplannen | | | | | | € 30.000,- | |
| | Nulmeting leegstand / studie ruimtewinst | | | | | | € 5.000,- | |
| | Totaal onderzoek | | | | | | | € 50.000,- |
| | Totaal Procesmanagement en onderzoek | | | | | | | € 125.000,- |

5.3 Kosten kleinschalige fysieke maatregelen en intensivering beheer

In het revitaliseringsproject zijn voor de jaren 2009 en 2010 een aantal kleinschalige fysieke maatregelen en intensivering van het beheer van de openbare ruimte gepland. Het betreft de volgende maatregelen en activiteiten:

- bewegwijzering voor bedrijven (quick-win maatregel);
- stimulering collectieve camerabewaking d.m.v. glasvezelaansluitingen (quick-win maatregel);
- extra beheer en onderhoud van groen / openbare ruimte;
- realisering parkeermaatregelen (zoals parkeervakken) en (extra) handhaving nieuw parkeerregiem;
- kleinschalige maatregelen voortvloeiend uit inventarisatiegesprekken met bedrijven (straatmeubilair e.d.)
-

5.4 Kosten grootschalige fysieke maatregelen en duurzaam beheer

Het groot onderhoud van het bedrijventerrein Molenkade in 2012 maakt deel uit van het revitaliseringstraject, evenals bouw- en uitbreidingsactiviteiten van particulieren op het terrein. In het najaar van 2009 zal een kostenraming van het groot onderhoud gemaakt worden en zal bekeken worden hoe, tegen welke kosten en voor wiens rekening ook bij private wegen, erven, rioleringen en bossages een kwaliteitsslag bereikt kan worden, dit ter verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het terrein als geheel. Deze kostenraming zal gebruikt worden bij de aanvraag fysieke maatregelen HIRB (tender 30 oktober 2009). Op dit moment zijn dit daarom PM-posten. Ook zal in 2009 onderzocht worden hoe op de lange termijn duurzaam beheer in de vorm van parkmanagement / aanwijzing als BIZ gewaarborgd kan worden.

5.5 Dekking kosten procesmanagement, onderzoek en fysieke maatregelen

De gemeente heeft tweemaal € 25.000,- gereserveerd voor procesmanagement respectievelijk onderzoek ten behoeve van het revitaliseringsproject Molenkade. Voor de resterende € 50.000,- (procesmanagement) respectievelijk € 25.000,- (onderzoek) is door de Provincie Noord-Holland in december 2008 HIRB-subsidie toegekend. De gemeente doet in oktober 2009 een aanvraag voor kleinschalige fysieke verbeteringen.

Een en ander leidt tot het volgende overzicht van de geraamde kosten en dekking ervan.

| | <i>Proces- management</i> | <i>Onderzoek</i> | <i>Kleinschalige maatregelen en intensivering beheer</i> | <i>Grootschalige fysieke maatregelen en duurzaam beheer¹</i> | <i>Totaal</i> |
|----------------------------|-------------------------------|------------------|--|---|---------------|
| Geraamde kosten | € 75.000,- | € 50.000,- | € 100.000,- | PM | PM |
| Dekking gemeente | € 25.000,- | € 25.000,- | € 50.000,- | PM | PM |
| Dekking Provincie (HIRB) | € 50.000,- | € 25.000,- | € 50.000,- ² | PM ³ | PM |
| Dekking Rijk | - | - | - | PM | PM |
| Dekking derden (bedrijven) | - | - | - | PM | PM |
| overig | - | - | - | PM | PM |
| Totaal dekking | € 75.000,- | € 50.000,- | € 100.000,- | PM | PM |

¹ Nog te ramen in kader van HIRB aanvraag 2009

² Nog niet toegekend

³ Nog niet toegekend

6. Communicatie en informatie

Intern

De portefeuillehouder Economische Zaken is als sturgroep lid goed op de hoogte van de ontwikkelingen binnen het revitaliseringstraject. Zij kan op regelmatige basis formeel en informeel de andere leden van het College van Burgemeester en Wethouders op de hoogte brengen van de stand van zaken. De Gemeenteraad zal regelmatig op de hoogte gebracht worden van de voortgang van het project in de Commissie Ruimte.

De Projectgroep zal een spilfunctie vervullen in de uitwisseling van informatie op ambtelijk niveau. Door de brede deelname in de Projectgroep worden de betrokken ambtenaren op regelmatige basis voorzien van relevante agenda's, verslagen, notities en andere relevante stukken betreffende het revitaliseringsproject. Op informeel niveau vervult de projectleider Revitalisering Molenkade een belangrijke functie in de communicatie en informatievoorziening.

Extern

In de Brede Sturgroep is een groot aantal ondernemers vertegenwoordigd. Door deelname aan de Brede Sturgroep en door toezending van de relevante vergaderstukken (NB : deze worden ook verspreid aan een aantal ondernemers die niet deelnemen in de Brede Sturgroep), wordt voorzien in het informeren van het grootste deel van de gevestigde ondernemers.

Tijdens inventarisatiegesprekken in het voorjaar van 2009 heeft de procesmanager met het overgrote deel van de ondernemers en met een aantal bewoners kennis gemaakt. De procesmanager vervult hierdoor een spilfunctie in de communicatie en informatievoorziening richting bedrijven en bewoners. Tijdens informatieavonden en via brieven worden (overige) ondernemers en bewoners van de Molenkade geïnformeerd. Bij de planvoorbereidingsonderdelen waar specifieke ondernemers/bedrijven of bewoners bij betrokken zijn, wordt contact gezocht met deze belanghebbenden.

Voor een aantal producten (bestemmingsplan, verkeersbesluit) worden ook separate inspraak- en/of tervisieleggingsprocedures doorlopen. Via kennisgevingen en op de website www.ouder-amstel.nl worden deze procedures kenbaar gemaakt. Wanneer er sprake is van mijlpalen of bijzondere momenten in het revitaliseringstraject (bijvoorbeeld de plaatsing van bewegwijzering, het verkrijgen van aangevraagde subsidie etc.), kan dit via de pers(berichten) aan een breder publiek kenbaar gemaakt worden.