MASTERPLAN HAVELAND

VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD
VAN RHEDEN 22 APRIL 2025



gemeente Rheden

BURA

stad kwadraat



VOORWOORD

Het bedrijventerrein Haveland in Rheden heeft jarenlang een belangrijke rol gespeeld in de welvaart van het dorp en de regio. Het terrein heeft veel banen opgeleverd en bijgedragen aan de lokale economie. Maar de toekomst van Haveland is onzeker. De werkgelegenheid neemt af, en de bereikbaarheid via het water wordt steeds lastiger door het dichtslibben van de haven en veranderende waterstanden in de IJssel. Dit maakt het belangrijk om nu na te denken over de toekomst van Haveland en het dorp Rheden. Hoe Haveland zich kan aanpassen aan de veranderende omstandigheden en daarmee het dorp blijven ondersteunen.

Kansen
De unieke ligging van Haveland, direct aan het dorp, dichtbij het centrum en station, maar ook in de buurt van het nationaal park De Veluwezoom en de IJssel, biedt veel kansen. Deze locatie kan zowel voor wonen als werken aantrekkelijk zijn en bijdragen aan de ontwikkeling van het dorp en de regio. In het dorpsgesprek, waarin we samen met inwoners hebben nagedacht over de toekomst van Rheden in 2040, zijn veel van deze mogelijkheden al benoemd door onze inwoners.

Wonen en werken
Het is belangrijk om nu te kijken hoe we Haveland kunnen aanpassen aan de uitdagingen die voor ons liggen. Dit masterplan geeft een duidelijke richting voor de toekomst. We willen Haveland niet alleen een fijne plek maken om te wonen, maar ook zorgen dat er weer voldoende werkgelegenheid is. Bovendien kan een ontwikkeling van Haveland bijdragen aan een divers aanbod van woningen en het behoud van voorzieningen in het dorp. We willen de economische kansen verbinden met de wensen van de lokale gemeenschap.

Vastberadenheid, flexibiliteit en lef
Dit masterplan is een eerste stap naar de toekomst van Haveland. Het realiseren van onze doelen zal niet gemakkelijk zijn. We verwachten dat het 15 jaar duurt om de ambities uit dit plan waar te maken. Dit vraagt van de gemeente om vastberadenheid, flexibiliteit en lef om de juiste stappen te zetten. Soms moeten we geduld hebben, maar op andere momenten moeten we ook durven om weloverwogen risico's te nemen.

Mooie toekomst
We geloven sterk in de kansen die dit masterplan biedt. Samen kunnen we Haveland ontwikkelen tot een bloeiende plek die de motor van het dorp en de regio wordt voor de komende decennia. Dit plan is de eerste, maar ook een belangrijke stap richting een mooie toekomst.

Paul Hofman en Ronald ter Hoeven,
Wethouders gemeente Rheden



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord 3

1. OPGAVE EN AMBITIE 7

1.1 Positionering 9
1.2 Haveland 2040 10

2. INVENTARISATIE 13

2.1 Historie als inspiratiebron 14
2.2 Inventarisatie 19

3. HAVELAND 2040 23

3.1 Ruimtelijke visie 24
3.2 Indicatieve uitwerking 27

4. TOELICHTING THEMA'S 31

4.1 Prettig leven, wonen en werken 32
4.2 Een stoere wijk 36
4.3 Goed leefklimaat 42
4.4 Goed verbonden met het dorp en de regio 46
4.5 Een duurzame en gezonde ontwikkeling 50

5. ADAPTIEF PLAN 53

5.1 Werk maken van de ambities 54
5.2 Uitwerking deelgebied 1 58

Colofon 62

Een ontwikkeling van Haveland als impuls voor het dorp Rheden en haar omgeving

1

OPGAVE EN AMBITIE



1.1 POSITIONERING

Het dorp Rheden ligt op korte afstand van de stad Arnhem in de Zuidoost Veluwezoom, een prachtig gebied tussen de IJsselvallei en de Veluwe. Het dorp ligt aan de voet van de Posbank ingeklemd tussen de spoorlijn van Arnhem naar Zutphen en de A348 die het dorp van IJssel scheidt. Het dorp is goed verbonden en heeft ongeveer 7.600 inwoners (2023). Rheden bestaat uit een compacte dorpskern, met direct daaraan grenzend het industrieterrein Haveland.

Haveland, gelegen aan de oostzijde van Rheden, is ongeveer 30 hectare groot en was historisch gezien de economische motor van het dorp. In het verleden werkten er meer dan duizend mensen op het industrieterrein, maar dit aantal is teruggelopen naar ongeveer 300 tot 350 in 2023. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan verschillende type bedrijven en biedt met haar ligging aan de Steegse Haven ruimte voor watergebonden bedrijvigheid. De voornaamste bedrijven op het terrein zijn de betoncentrale de Meteoor, Thomassen Energy en Howden Thomassen Compressors. De laatste twee komen voort uit Motorenfabriek Thomassen De Steeg.



Positionering Haveland

1.2 HAVELAND 2040

De gemeente Rheden staat voor een grote woningbouw- en sociaaleconomische opgave en wil een impuls geven aan de ontwikkeling van haar kernen en dorpen. Het industrieterrein Haveland is een interessant gebied. Een ruimtelijke ontwikkeling van Haveland raakt meerdere grote ruimtelijke en sociale opgaven.

Enerzijds betreft het hier de relatie tussen het bedrijventerrein en haar omgeving. Denk daarbij aan de ligging van het bedrijventerrein in het dorp en grenzend aan de Veluwe en het rivierenlandschap van de IJssel met haar natura 2000 gebieden. De bedrijvigheid op het terrein zorgt momenteel voor (geluids)overlast en voor zwaar vrachtverkeer door het dorp en is een grote bron van stikstofuitstoot in de gemeente Rheden. Een ander gebruik van het gebied, waarbij ingezet wordt op een andere en schonere manier van werken kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp en de mitigatie van het stikstofprobleem van de Veluwe.

Daarnaast kan met een verkleuring van het gebied, waarbij wonen aan het bedrijventerrein wordt toegevoegd, een nieuw en ander woonmilieu aan Rheden gerealiseerd worden. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de woondifferentiatie in het dorp en kan mogelijk door het extra toevoegen van sociale woningbouw (meer dan 30%) in Haveland ruimte geven om de woningvoorraad in Rheden West beter in balans te brengen. Tegelijkertijd biedt het mengen van wonen en werken in Haveland een kans om substantiële bijdrage te leveren aan het verkleinen van het woningtekort in de regio en het dorp van een nieuwe impuls voorzien. Een groei van het aantal inwoners van het Rheden verbetert de levensvatbaarheid van de bestaande voorzieningen, als scholen, sportvoorzieningen en de winkels aan de Groenestraat.

Daarnaast kunnen bij een transformatie van Haveland de verschillende landschappen (de Veluwe en het rivierenlandschap van de IJssel) en het dorp beter met elkaar verweven worden. Dit biedt ruimte voor natuurontwikkeling en het toevoegen van nieuwe recreatieve voorzieningen. Hierdoor kan het dorp beter en meer profiteren van het het grootse landschap waarin zij ligt en de bezoekers van de Posbank en het IJssellandschap aan zich binden. De Steegse haven krijgt haar centrale plek terug zoals dit 55 jaar geleden ook al het geval was.

Omgevingsvisie Rheden
Een transformatie van het huidige industrieterrein naar een gemengd recreatief woon- en werkgebied biedt kortom kansen voor groei en bloei van het dorp, een revitalisering



Plangebied, bestaande uit drie deelgebieden.

en intensivering van het huidige industrieterrein en heeft de potentie om het dorp weer terug aan het water te leggen. De gemeenteraad heeft daarom de transformatie Haveland als sleutelproject aangemerkt en opgenomen in de "Koers voor de Omgevingsvisie Rheden" (vastgesteld mei 2024) de voorloper van de Omgevingsvisie Rheden die momenteel in opmaak is.

MASTERPLAN HAVELAND

Met het opstellen van dit masterplan wil de gemeente Rheden haar ambitie en koers voor Haveland aanscherpen en concretiseren. Het masterplan fungeert als een stip aan de horizon en beschrijft de gemeentelijke (ruimtelijke) ambities voor Haveland. Ze toont de denkbare ontwikkelkansen en een gewenst ontwikkelperspectief voor Haveland en fungeert anderzijds om het gesprek over de transformatie van Haveland op gang te brengen, te kanaliseren en maatschappelijk en politiek draagvlak te creëren voor de transformatie van Haveland. Het masterplan legt de basis voor verdere planvorming in Haveland.

Co-creatie
De gemeente Rheden heeft zelf met uitzondering van het wegennet geen grond in bezit in dit gebied. De mogelijke transformatie van Haveland is daardoor sterk afhankelijk van de grondeigenaren in het gebied. Daarnaast is het toevoegen van woningbouw onderhevig aan de

mengbaarheid en de bedrijfsprocessen van de bestaande en mogelijk nieuwe bedrijvigheid in het gebied. En spelen ook de provincie (Haveland is vooralsnog aangemerkt als locatie voor watergebonden bedrijvigheid) en de omliggende gemeenten een rol bij de verkleuring van Haveland en dan met name bij een mogelijke verplaatsing van de betoncentrale. De gemeente zoekt daarom nadrukkelijk de dialoog met de ondernemers en eigenaren, de provincie en de omliggende gemeenten om de transformatie van Haveland samen vorm te geven.

Gedurende het proces van de opmaak van dit masterplan is deze dialoog al opgestart en zijn er een aantal eerste verkennende gesprekken gevoerd met de voornaamste stakeholders. De voornaamste conclusies uit deze gesprekken zijn:

- Er liggen zeker kansen om op korte termijn woningbouw toe te voegen aan deelgebied 1; Er is nu al sprake van een transformatie naar (tijdelijk) wonen van een deel van dit gebied en de voormalige alluminiumwerkplaats staat momenteel leeg.
- Deelgebied 2 kan getypeerd worden als een waardevol, goedlopend en duurzaam werkgebied. Het deelgebied bevat een aantal bijzondere bedrijven (Thomassen Energy en Howden Thomassen) en kent een sterke gebiedsorganisatie. Bedrijven zitten graag op dit terrein.
- Een transformatie van het terrein van betoncentrale De Meteoor is afhankelijk van het vinden van een haalbare alternatieve locatie voor de betoncentrale in de regio. Eerdere plannen voor een uitplaatsing van de betoncentrale en realisatie van woningbouw op het huidig perceel gingen niet door, omdat er geen alternatieve locatie beschikbaar was.
- Investeringen zijn noodzakelijk (uitdiepen) om de Steegse Haven geschikt te houden voor scheepvaart (transport en recreatie)

Participatie
Gedurende het proces van de opmaak van dit masterplan heeft er naast de dialoog met de stakeholders ook participatie plaatsgevonden over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Haveland. Hiermee is een vervolg gegeven aan eerdere participatiemomenten voor de opmaak van de “Koers voor de Omgevingsvisie Rheden”, waarin eerder over Haveland werd gesproken. Indertijd werd Haveland door een groot deel van de bewoners van Rheden aangemerkt als een interessante plek voor het toevoegen van woningbouw. Participatie als onderdeel van de opmaak van dit masterplan gebeurde zowel fysiek, op twee goed bezochte bijeenkomsten als digitaal op het online



Foto participatiemoment 1, opmaak masterplan

participatieplatform (www.meedenkeninrheden.nl) van de gemeente Rheden. Het eerste participatiemoment werd gebruikt om op basis van een aantal eerste schetsen en ambities het gesprek aan te gaan over de toekomst van Haveland. Zo’n 60 tot 80 bewoners waren aanwezig en dachten mee. Het tweede participatiemoment werd gebruikt om het concept masterplan te presenteren en te bespreken. Hierbij waren meer dan 200 bewoners aanwezig.

Belangrijke thema’s die voorbijkwamen binnen de participatie waren:

- Verkeer (aantal verkeersbewegingen en ontsluiting gebied)
- De aanhechting van het bedrijventerrein op het dorp; zorg voor een goede overgang
- Versterking en toevoeging van fiets- en wandelroutes door Haveland
- Bouwhoogte in relatie tot het dorpse karakter van Rheden

Mede ingegeven door de reacties zijn er wezenlijke stappen gemaakt in de planvorming. Zo is er een groene overgang gecreëerd tussen het bestaande dorp en het nieuwe Haveland en wordt het gebied door het toevoegen van nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen beter doorwaadbaar. Daarnaast is er met een eerste verkennend mobiliteitsonderzoek gekeken naar de toekomstige impact van de transformatie van Haveland op het wegverkeer en het wegennet. Het resultaat van dit onderzoek wordt beschreven onder het thema “Goed verbonden met het dorp en de regio” in hoofdstuk 4.4 van dit masterplan.

Haveland kent een lange en rijke geschiedenis die past bij het verhaal van de omslag die Rheden doormaakte van agrarisch dorp tot industriedorp

2

INVENTARISATIE

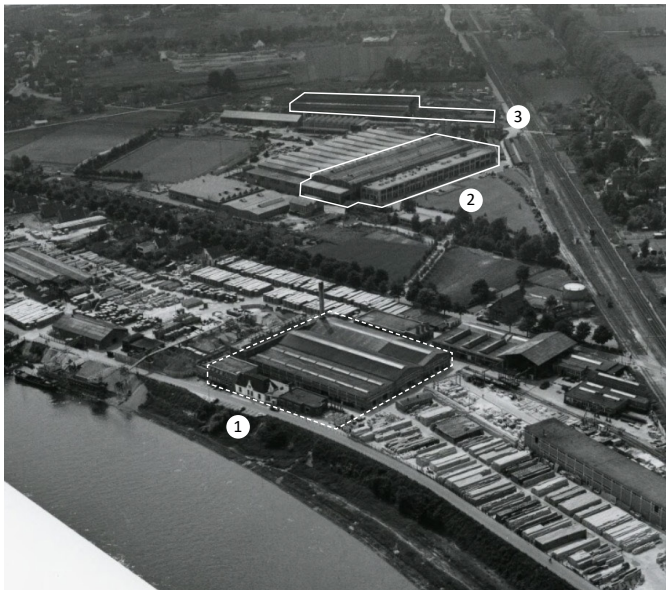
2.1 HISTORIE ALS INSPIRATIEBRON

Voor de ontwikkeling van Haveland vormt de geschiedenis een belangrijke inspiratiebron. Het industriële verleden van Haveland heeft veel concrete waardevolle sporen nagelaten en Haveland is diep vervlochten met het dorp en haar inwoners. De bedrijven in Haveland lieten niet alleen het dorp groeien, maar dragen ook bij aan het unieke verhaal van Rheden. Daarnaast hebben veel van de huidige bewoners een historische binding met de bedrijvigheid in Haveland. Veel inwoners werk(t)en voor of hebben familieleden die voor de bedrijven in Haveland hebben gewerkt. Door gebruik te maken van waardevolle industriële elementen binnen het gebied kan het getransformeerde Haveland een uniek, eigen en gewild karakter krijgen. Reeds getransformeerde industrieterreinen binnen en buiten Nederland blijken al decennia een populaire woonplek.

Korte historie
Haveland kent een lange en rijke geschiedenis die past bij het verhaal van de omslag die Rheden doormaakte van agrarisch dorp tot industriedorp. De ontwikkeling van Haveland vond op hoofdlijn in vier fasen plaats.

1. Agrarisch landschap
Rheden is in de middeleeuwen ontstaan aan de voet van de stuwwal, op de overgang met de IJsselvallei. De Rheder Enk was de gemeenschappelijke landbouwgrond bij het dorp. Tot aan de 19de eeuw groeide het dorp amper en leefde men hoofdzakelijk van de landbouw. De Rheder Enk is dan een open landschap van bouwlanden en veldwegen met verspreide bebouwing.

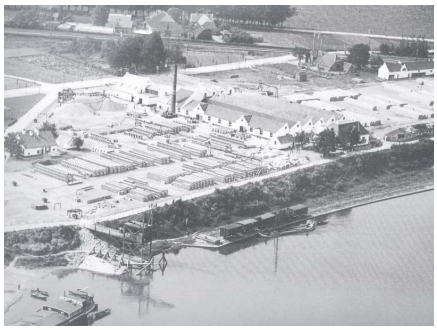
2. Beginnende industrie
In de loop van de 19de en vooral 20ste eeuw ontstond werkgelegenheid in de industrie. Rheden was een aantrekkelijke vestigingsplaats door de verbindingen over de IJssel en het spoor. Begin twintigste eeuw vestigen zich een aantal bedrijven op het terrein tussen de IJssel en het spoor, op de Rheder Enk. Die staan aanvankelijk nog als losse bedrijfsgebouwen in het agrarisch landschap.

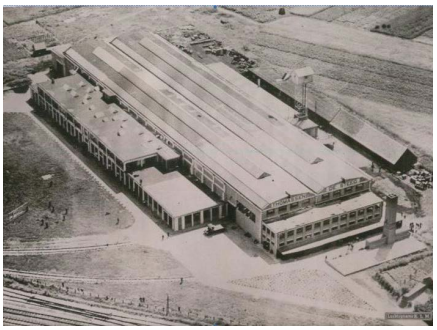


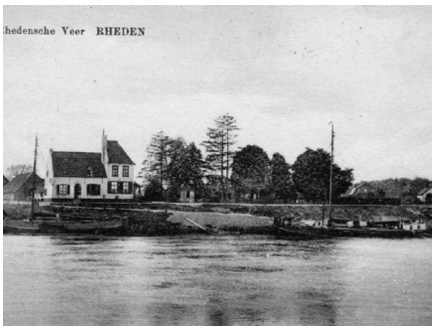
Luchtfoto jaren '60 met daarop (1) de Meteoor (2) machinehal Thomassen en (3) de constructiewerkplaats van de NV Nationale Staal- en Aluminiumindustrie. (bron: Gelders Archief, nr. 1123 - 709-0011, foto: Bart Hofmeester)

3. Wederopbouw en economische ontwikkeling
In de periode na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde Rheden zich vooral als forensendorp. In die periode breidde Rheden zich vooral uit met woningen in zuidwestelijke richting. Aan de oostzijde, ter plaatse van Haveland, betekenden de naoorlogse jaren juist een enorme groei en bloei van de industrie. Tijdens de wederopbouwperiode was er een enorme vraag van betonproducten van de Meteoor. Motorenfabriek Thomassen maakte allerhande producten voor de olie- en gasindustrie in eigen land en over de hele wereld. Daarnaast was er de NV Nationale Staal-en aluminiumindustrie. Deze drie bedrijven drukten een grote stempel op dit deel van het dorp.

De oorspronkelijke bedrijfsgebouwen worden uitgebouwd of vervangen en er worden nieuwe bedrijfsgebouwen op de bedrijfskavels ontwikkeld. Eind jaren '60 is Haveland voor een groot deel volgebouwd. In iets meer dan een halve eeuw is


Oprichting De Meteoor, 1907


Thomasson fabriek, 1922



Rhedensche Veer, 1919

de Rheder Enk omgevormd van een agrarisch landschap tot een industrieterrein van belang. In deze periode domineert de industrie en is er weinig aandacht voor de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Kenmerkend is de sloop van het oude Veerhuis in 1969.

4. Bestendiging bedrijvigheid
In de periode vanaf 1970 heeft de bedrijvigheid zich bestendigd. Door de aanleg van de snelweg en het verleggen van de IJssel verandert de relatie met de rivier. De oude IJsselarm wordt een zijtak, en een deel van de IJssel wordt gedempt ten gunste van de industrie.
De Meteoor legt zich toe op stelcon betonplaten en dwarsliggers voor het spoor.

Thomassen komt de moeilijke jaren '80 door en blijft (opgesplitst in verschillende bedrijfsonderdelen) op Haveland gevestigd. De productie van de Nationale Staal- en Aluminiumindustrie gaat (onder verschillende namen) nog lange tijd door. Uiteindelijk is de productie in Rheden gestaakt. Dat deel van het terrein ligt sinds kort grotendeels braak.

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING

Parallel aan de opmaak van dit masterplan is een eerste cultuurhistorische verkenning verricht in opdracht van de gemeente met bedoeling om in beeld te brengen welke onderdelen cultuurhistorisch van belang zijn en een rol kunnen spelen bij de eventuele herontwikkeling naar een nieuw woon-, leef- en werkgebied. Het onderzoek richt zich op de gebouwen binnen de stedenbouwkundige en landschappelijke context. Vanuit deze invalshoeken zijn de cultuurhistorische waarden op het terrein in onderlinge samenhang in beeld gebracht. Naar enkele gebouwen op Haveland moet nog nader onderzoek worden gedaan om de waarde hiervan definitief te kunnen duiden. Deze cultuurhistorische verkenning heeft vanuit de geschiedenis inspiratie gegeven voor het opstellen van dit masterplan. Bij de verdere uitwerking van plannen in Haveland is aanvullend en verdiepend onderzoek noodzakelijk om de cultuurhistorische waarden in het gebied nog beter in beeld te krijgen.

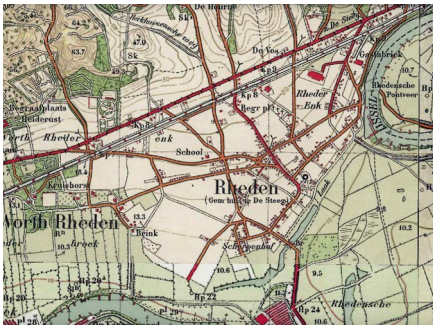
Nog aanwezige structuren en onderdelen:
Het industriële gebruik van de afgelopen 100 jaar kenmerkt, samen met de historische stedenbouwkundige onderlegger met historische linten en de loop van de IJssel, de huidige cultuurhistorische waarden van Haveland. Belangrijke elementen die de cultuurhistorie van Haveland vertegenwoordigen zijn:

- Het historisch wegenpatroon van veldwegen en schaapsdriften (Havelandseweg, Pinkelseweg, Veerweg. Schaarweg, Dorpsstraat en Laakweg)
- De oude IJsselloop (huidige Steegse Haven) met haar steile oever
- De spoorlijn en (delen) van het trace van het voormalige industriespoor
- De Havelandseweg met (eenzijdig restant van een dubbele) bomenrij
- De opeenvolging van arbeiderswoningen aan de Havelandseweg (kleine korrel)
- De Machinehal als kern van het voormalige Thomassen terrein met daaromheen de kenmerkende bedrijfsgebouwen die het verhaal van de wederopbouwperiode vertellen
- Loswal/kraanbaan Meteoor en bedrijfsgebouwen uit de wederopbouwperiode
- Aluminiumwerkplaats als restant van de NV Nationale staal- en Aluminiumindustrie
- Muziektent, hoek Veerweg/Havelandseweg
- Boerderij Melkpad/Pinkelseweg

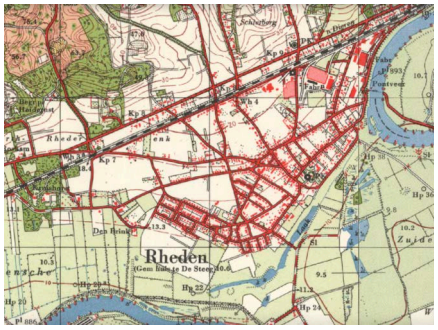
Waardering panden
Als onderdeel van de cultuurhistorische verkenning is een eerste waardering opgesteld van de individuele panden in Haveland. Deze is in de afbeelding op pagina 17 weergegeven. 'In de waardering is in mindere mate rekening gehouden



1859



1938



1960

met de rol die gebouwen of objecten zouden kunnen spelen binnen de nieuwe ontwikkeling; in hoeverre ze als beeldbepalend element een bijzonder karakter aan het gebied zouden kunnen verlenen. De waardering richt zich vooral op de historische waarden, waarbij vier categorieën worden gehanteerd

1. Basis/ indifferent; dit zijn panden met een lage cultuurhistorische waarde (maar wellicht wel met een bijzonder beeldbepalend karakter dat mede de sfeer van het gebied bepaalt). Vanuit de cultuurhistorie bezien is hier ruimte voor ontwikkeling.
2. Positieve waarde; dit zijn panden die een zekere cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. Behoud heeft daarom de nadrukkelijke voorkeur, maar daarbij zijn ingrepen goed voorstelbaar, bijvoorbeeld om een herbestemming mogelijk te maken. Bij keuzes over de omgang met deze panden, zoals behoud, transformatie of sloop, is het zinvol om de stedenbouwkundige en/of landschappelijke aanknopingspunten naast de individuele waardering te leggen.
3. Hoge waarde; dit zijn cultuurhistorisch waardevolle panden waarvoor een conserverende vorm van behoud het uitgangspunt is. In Haveland is aan de oorspronkelijke fabriekshal van Thomassen en de hofjes met duplexwoningen een hoge waarde toegekend.
4. Onbekend; hiervan is de waarde op basis van dit onderzoek nog niet te bepalen. Nader onderzoek is noodzakelijk.

Belangrijkste opgaven en aanknopingspunten
Er zijn er in de cultuurhistorische verkenning enkele opgaven en aanknopingspunten benoemd die de historische betekenis en gelaagdheid van Haveland nog meer kunnen accentueren.

- Herstel leesbaarheid wegenpatroon dat deels verloren is gegaan, waaronder de route naar het Rhedens veer, de Pinkelsweg (B) en de verbinding Valkenberg-Meteoor-IJssel (I)
- voormalig industriespoor langs de IJsel opnieuw betekenis geven als route (J,N)
- Entree Pinkelseweg met markante kop van Thomassen en ketelhuis (E)
- Herstel van de laanstructuur van de Havelandseweg (A)
- Haveland en Rheden en de Laak koppelen aan de IJssel (M)
- Haveland weer een relatie geven met het spoor
- Nieuwe betekenis geven aan de cultuurhistorische knooppunt en plek van het Veerhuis (G)
- Verbeteren zichtrelatie Valkenberg met de Steegse Haven (voormalige IJsselloop) F)
- Herstel van de verbindende en groene functie van het Melkpad. Met aandacht voor huidige beëindiging bij begraafplaats/ voormalige alluminumwerkplaats (C,D)
- Betekenisvolle invulling geven aan industrieel erfgoed, in relatie met de stedenbouwkundige context. (K)
- Loswal/kraanbaan als verbinding tussen IJssel en Haveland (H)



Belangrijkste opgaven vanuit Cultuurhistorie in Haveland (bron: Cultuurhistorische verkenning Industrieterrein Haveland, Rheden)



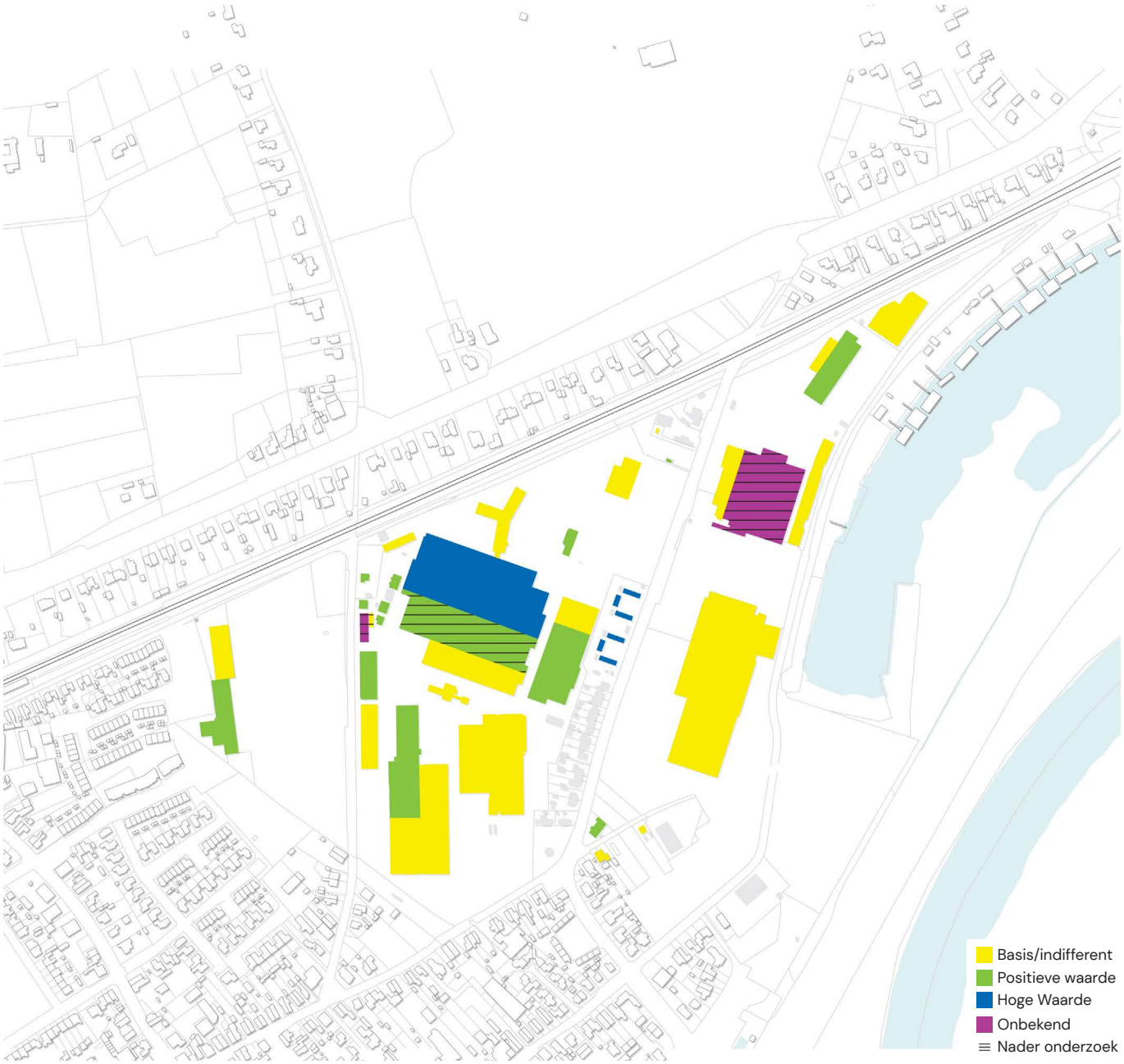
Hofjes met duplex-woningen (1949)



Beproevingshal (1966)



Modelmakerij (1955)



Cultuurhistorische waarden panden in Haveland (bron: Cultuurhistorische verkenning Industrieterrein Haveland, Rheden)



Mengerij en fabricagehal (1946)



Transportbaan (1948)



Aluminiumwerkplaats (1968)



Morfologie



Programma



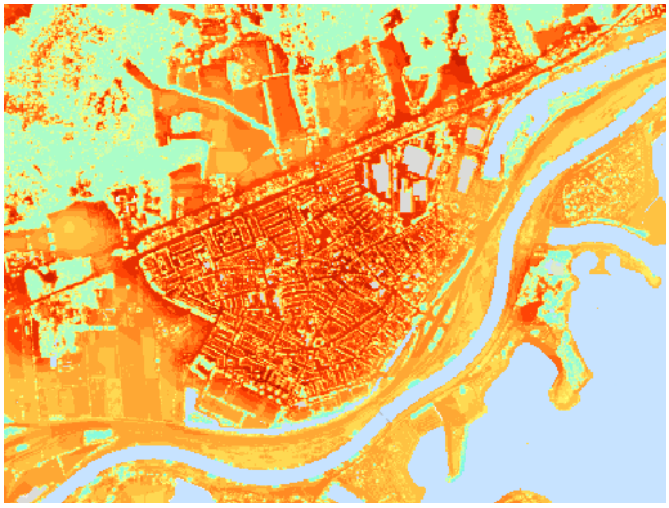
Piekgeluid bestaande bedrijvigheid deelgebied 2



Piekgeluid bestaande bedrijvigheid deelgebied 3



Waterdiepte bij hevige bui | 140 mm/2uur



Hittekaart gevoelstemperatuur 2050

2.2 INVENTARISATIE

Ruimtelijk-programmatische analyse
Haveland ligt ingeklemd tussen het spoor, de A348, de Steegse Haven en het dorp. Het is een gebied dat al meer dan 100 jaar in gebruik is als industrieterrein en bestaat dan ook voornamelijk uit industriebebouwing met een aantal (arbeiders)woningen aan de Havelandseweg en enkele woningen langs de Veerweg en Pinkelseweg. Een deel van het industrieterrein is na het vertrek van GS Staalwerken en de sloop van haar bedrijfspanden onbebouwd en in afwachting van een nieuwe ontwikkeling. Voor een deel van het braakliggend terrein is een plan in voorbereiding voor de bouw van flexwoningen voor een periode van 15 jaar. Een groot deel van de andere terreinen is verhard en in gebruik als parkeer- of verkeersruimte of voor opslag van materialen (betonplaten en grondstoffen bij de Meteoor). De industriebebouwing is voornamelijk 1-laags met hoogtes tussen de 5 en 10 meter, met hier en daar een meerlaags kantoorgebouw. De industriepanden zijn veelal opgetrokken uit baksteen en staal. De identiteit van Haveland wordt bepaald door de historische industriële bebouwing en de oude lintstructuren met aan de Havelandseweg de karakteristieke arbeiderswoningen.

Haveland grenst aan de oostzijde aan de voormalige rivierloop van de IJssel, welke door de verandering van de loop van de IJssel veranderd is in een insteekhaven; de Steegse Haven. De Steegse haven wordt, met uitzondering van het havenhoofd, omzoomd door groen en bevat een plezierhaven met enkele camperplekken en een aantal woonboten. De waterdiepte is een probleem in de Steegse haven. Bij een lage waterstand valt een deel van de haven droog. De haven moet in de nabije toekomst opnieuw uitgegraven worden om haar bevaarbaar te houden.

Haveland is vanwege haar ligging aan de Steegse Haven aangemerkt als een watergebonden bedrijventerrein. Historisch gezien waren er drie grote bedrijven gevestigd in Haveland: GS Staal, Motorenfabriek Thomassen en betoncentrale De Meteoor. Over de jaren is er door het uiteenvallen van de Motorenfabriek Thomassen en het vertrek van GS Staal ruimte gekomen voor andere bedrijvigheid in Haveland. Momenteel zijn er circa 18 bedrijven in Haveland gevestigd, waarvan De Meteoor en Thomassen Energy en Howden Thomassen compressors de grootste zijn. Alleen De Meteoor en Thomassen Energy maken gebruik van de Steegse haven voor (een deel van) hun logistiek.

Milieu analyse
De ontwikkeling van een goede aantrekkelijke leefomgeving staat centraal bij de transformatie van Haveland. In Haveland spelen er enkele milieutechnische uitdagingen die een belemmering geven voor haar transformatie. Er is voor de opmaak van dit masterplan een eerste quick-scan uitgevoerd op een aantal milieuthema's (geluid en externe veiligheid). Daaruit zijn enkele aandachtspunten aan het licht gekomen die van invloed zijn op de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebied. Zo is Haveland nu een geluidgezoneerd bedrijventerrein. Dit betekent dat wonen er niet mogelijk is zonder het geluidgezoneerde gebied te verkleinen of op te heffen. Dit heeft een effect op de bestaande en mogelijke nieuwe bedrijven in Haveland. De bestaande bedrijven produceren momenteel minder geluid dan toegelaten is, maar op veel plekken in Haveland wordt momenteel meer geluid geproduceerd dan wettelijk is toegestaan in een woonomgeving.

Naast industrielawaai is er ook spoorverkeerslawaai en wegverkeerslawaai (A348) en zijn er enkele opgaven en randvoorwaarden omtrent externe veiligheid (spoor, water en bedrijven). Zo worden over het spoor en de IJssel gevaarlijke stoffen vervoerd, loopt er een hogedruk gasleiding parallel aan het spoor en staat er een gastank in Haveland. Daarnaast zijn er nog randvoorwaarden voor het bouwen langs spoorwegen in verband met trillingen. Voor bouwen nabij het spoor is in 2019 de Handreiking nieuwbouwen spoortrillingen verschenen. Algemeen geldt dat hoe dichter op het spoor er gebouwd wordt, des te groter is de kans dat er maatregelen noodzakelijk zijn. Andere milieuthema's als luchtkwaliteit en de bodemkwaliteit werden nog niet onderzocht in de quick-scan, maar het is aannemelijk op basis van de lange historie van het bedrijventerrein dat de bodem vervuild is.

Bovenstaande aandachtspunten moeten geadresseerd worden bij een transformatie van Haveland. Dat kan betekenen dat bij nieuwbouw in Haveland voldoende afstand wordt genomen van het spoor, de rivier en snelweg of dat er wordt gezocht naar bedrijven die mengbaar zijn met wonen. Bij de uitwerking van plannen in of voor Haveland moeten op basis van een gedegen milieuanalyse de randvoorwaarden en uitdagingen in beeld gebracht worden.

Sociaal maatschappelijke analyse
Het dorp Rheden is mede dankzij de werkgelegenheid en economische activiteit op Haveland uitgegroeid tot een dorp van circa 7.600 inwoners. Door de verandering in economische activiteit en automatisering in Haveland, zijn er nu aanzienlijk minder banen dan in het verleden. Dit heeft zijn weerslag op de vitaliteit van Haveland en het dorp Rheden. Zo staat onder andere het voorzieningenapparaat in het dorp onder druk.

Een transformatie van Haveland kan bijdragen aan het revitaliseren van Rheden en Haveland. Het mengen van wonen en werken op Haveland biedt kansen om wat te doen aan de woningnood in de gemeente en biedt kansen voor een meer divers woningaanbod in Rheden. Bovendien zorgt een groei van het aantal inwoners van Rheden voor meer draagvlak voor de winkels aan de Groenestraat, voorzieningen als scholen en sportverenigingen en biedt de transformatie kansen voor toerisme en recreatie. Daarnaast kan het investeren in en het verkleuren van het bedrijventerrein bijdragen aan een stabiele economische infrastructuur met circulaire bedrijvigheid in Haveland die ook in de toekomst zorgt voor voldoende geschikte banen.

Huidig ruimtelijk en planologisch kader
De ontwikkeling van een masterplan als stip aan de horizon voor Haveland is pas de eerste stap in het onderzoek naar een mogelijke transformatie van het gebied. Om een transformatie van het industrieterrein naar een levendige gemengde en duurzame wijk mogelijk te maken moeten nog de nodige stappen gezet worden, waaronder een wijziging van het planologisch kader.

Het omgevingsplan van de gemeente Rheden omvat voor Haveland nog het bestemmingsplan "Rheden Haveland 2019'. Dit bestemmingsplan duidt de gronden in Haveland grotendeels aan als bedrijventerrein (categorie 2 tot en met 4.1) met een zone voor wonen aan de Havelandseweg. Opvallend daarbij is dat een deel van de woningen aan de Havelandseweg binnen de bestemming bedrijventerrein vallen. Haveland heeft een geluidzone industrielawaai op grond van de wet geluidshinder. Deze geluidzone industrielawaai biedt zware bedrijven voldoende geluidruimte om zich in Haveland te vestigen en de woningen rond het industrieterrein voldoende te beschermen. Op een geluidgezoneerd bedrijventerrein mogen geen nieuwe woningen worden gebouwd. Voor de transformatie van Haveland naar een gemengd woon- en werkgebied is een 'dezonering' noodzakelijk. Hierbij worden de in het omgevingsplan toegestane bedrijfscategorieën op het industrieterrein, zodanig teruggebracht dat er geen geluidzonering meer noodzakelijk is. Hierbij moet rekening worden gehouden met een aanvaardbaar van het geluidniveau voor het nieuwe woon/werkgebied.

Verder zijn er in Haveland enkele zones aangemerkt als veiligheidszone voor niet gesprongen explosieven en zijn een aantal dubbelbestemmingen opgenomen voor Haveland, waarvan de voornaamste het bestemmingsplan archeologie is. Met deze dubbelbestemming is er een regeling via het bestemmingsplan opgenomen waarmee archeologische waarden van de gronden in Haveland beschermd worden.

Conclusie: kwaliteiten en uitdagingen
Op basis van een quick scan van het gebied zijn de kansen en uitdagingen (niet limitatief) in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar het Haveland als ook een ruimer onderzoeksgebied.

<u>Kwaliteiten</u>
- Historisch wegenpatroon van veldwegen en schaapsdriften
- Industrieel karakter en identiteit
- Cultuurhistorische waardevolle panden, structuren en elementen
- Ligging aan de Steegse haven
- Scharnierpunt van verschillende landschappen
- De loswal met kraanbaan en hijskraan
- Ligging aan dorpspark 'De laak'
- Ligging tussen Veluwezoom en IJssel
- Hoogteverschillen
- Nabij het treinstation
- Nabijheid dorpskern
- Ligging aan de Steegse Haven
- Aanwezigheid van een duurzaam en innovatief werkcluster (industrieterrein Haveland)

<u>Uitdagingen</u>
- Beperkte doorwaadbaarheid; met name in oost-west richting
- Een deel van de bestaande bedrijvigheid is niet mengbaar met wonen
- Negatieve milieueffecten (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit)
- Beperkte baandichtheid (veel m2 per baan)
- Harde overgang tussen dorp en Haveland (geïsoleerde ligging)
- Beperkte bereikbaarheid, overlast door logistiek van de bedrijven
- Versteend karakter (wateroverlast en hittestress)
- Dorp en Haveland liggen niet aan de rivier
- Hoogteverschil tussen Haveland en het waterpeil van de Steegse Haven
- Hoge stikstof uitstoot nabij de natura 2000 gebieden
- Mogelijke bodemvervuiling
- Geluidgezoneerd bedrijventerrein maakt een menging met wonen niet mogelijk



Overzicht kansen en knelpunten Haveland

Legenda

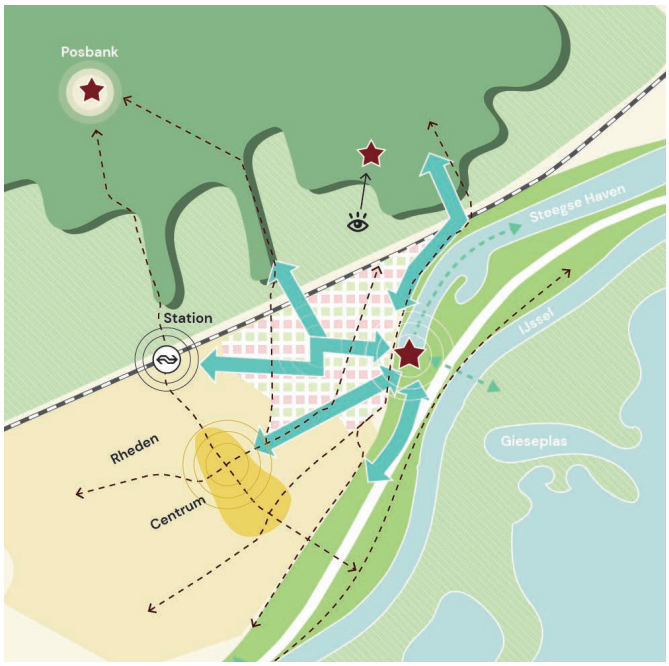
- Veluwe landschap
- IJssel landschap
- Bestaand groen
- Bestaand groen in het gebied
- Zuidflank verbinding
- Landschapsconnector
- Zichtlijnen
- Belangrijke locaties
- Dichtbij voorzieningen
- Bestaande gebouwen
- Lintstructuren
- Potentiële havenlocatie
- Barrière (mobiliteitsinfrastructuur)
- Geluidsvervuiling
- Scheiding van het dorp
- Woonboten locatie
- Afstromend regenwater
- Maaiveld hoogteverschil

Haveland wordt een unieke wijk
met een bijzonder industrieel verleden en karakter,
waar gewerkt, gewoond en gerecreëerd wordt
en het dorp weer terugbrengt aan het water

HAVELAND 2040

3.1 RUIMTELIJKE VISIE

Haveland wordt een levendig en (re)creatief woon- en werkgebied aan de rand van het centrum van Rheden. Het is geen gewone wijk, maar een unieke plek met een bijzonder industrieel verleden en karakter. Een plek waar gewerkt, gewoond en gerecreëerd wordt en het dorp weer terugbrengt aan de rivier. Haveland is daarnaast een verbindende schakel in het grootse landschap en verbindt het dorp, het rivierenlandschap en de Veluwe. Het is een groene en duurzame natuur inclusieve wijk die uitnodigt voor interactie en verblijf. Passend bij de ruimtelijke context en de economische en maatschappelijke opgaven wordt het gebied, middels co-creatie ontwikkeld, in nauwe samenwerking met, ondernemers, stakeholders en (toekomstige) bewoners, met ruimte voor ondernemerschap, gemeenschapsvorming en zelfbeheer. Dit masterplan is geen blauwdruk, maar een adaptief en flexibel toekomstperspectief met ruimte voor onverwachte ontwikkelingen, maar met een helder raamwerk en een duidelijke missie.



Positionering Haveland

RAAMWERK

Als basis voor de ontwikkeling van Haveland is een raamwerk getekend dat richting geeft aan de ruimtelijke transformatie van Haveland in de toekomst. Het raamwerk gaat uit van het behoud en het terugbrengen en het versterken van het historisch wegenpatroon van veldwegen en schaapsdriften. Daarmee krijgt, door het herstel van de historische route van de Veerweg, het dorp weer een relatie met het water en wordt het groene Melkpad in ere hersteld. Aansluitend op de bestaande woningen wordt nieuwe lintbebouwing toegevoegd. Het historische wegenpatroon is sterk noord-zuid georiënteerd. Om het gebied ook in oost-west richting doorwaadbaar te maken en Haveland te verbinden met het water, het station en het dorpshart voorziet het raamwerk ook in enkele nieuwe oost-west routes. De positie van en het aantal oost-westroutes is daarbij afhankelijk van stapsgewijze transformatie van het gebied.

Groenblauwe structuur

Het raamwerk legt tegelijkertijd de basis voor de groenblauwe structuur van Haveland. Deze structuur kent verschillende schaalniveau's. Op schaal van het dorp wordt met de transformatie van Haveland het dorpspark ' De Laak' uitgebreid en verbonden met de Steegse haven. Hiermee worden groene zones ten westen en oosten van Rheden met elkaar verbonden. Op wijkniveau bestaat de groenblauwe structuur uit het groen langs de Pinkelseweg


De Steegse haven



Het hart van het bedrijventerrein Haveland



Legenda

- Gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde
- Gebouwen met een positieve cultuurhistorische waarde
- Beeldbepalende gebouwen en structuren
- Gebouwen waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is
- Gebouwen met een indifferente waarde
- Bouwvelden
- Gebouw met publiek karakter en route
- Overgangszone met bestaande woningen
- Toevoegen nieuwe lintbebouwing
- Veerhuis
- Nieuw gebouw Steegse haven (havenhuis)
- Nautisch recreatief cluster
- Hogere gebouwen (indicatief)
- Pleinruimte
- Havenzone
- Dorpspark 'De Laak'
- Groene zoom
- Buurtgroen
- Bomenrijen
- Klimaatstraten
- Voetgangers- en fietsnetwerk
- Autoroutes
- 2e orde routes voetgangers en fietsers
- 3e orde routes voetgangers en fietsers
- Mogelijke nieuwe verbinding over/onder A348
- Parkeergebouwen (indicatief)
- Mogelijke nieuwe bushaltes
- Zichtlijnen

Masterplan Haveland



Prettig leven, wonen en werken



Een stoere wijk



Goed leefklimaat



Goed verbonden met het dorp en de regio



Gezonde en duurzame ontwikkeling

Vijf thema's

de Havelandseweg, de groene zoom en het groen langs de nieuwe oost-westverbindingen. De Pinkelseweg de Havelandseweg, de groene zoom fungeren daarbij als klimaatstraten met ruimte voor bomenrijen, groene bermen en greppels voor de afvoer en berging van hemelwater. Daarnaast zorgt een groene zone rond het Melkpad en de Veerweg voor een goede overgang tussen het dorp en Haveland. Binnen dit raamwerk ontstaan woon- en werkgebieden met voldoende ruimte voor buurtgroen in de buitenruimte en groen op en aan de gebouwen.

Nautisch recreatief cluster

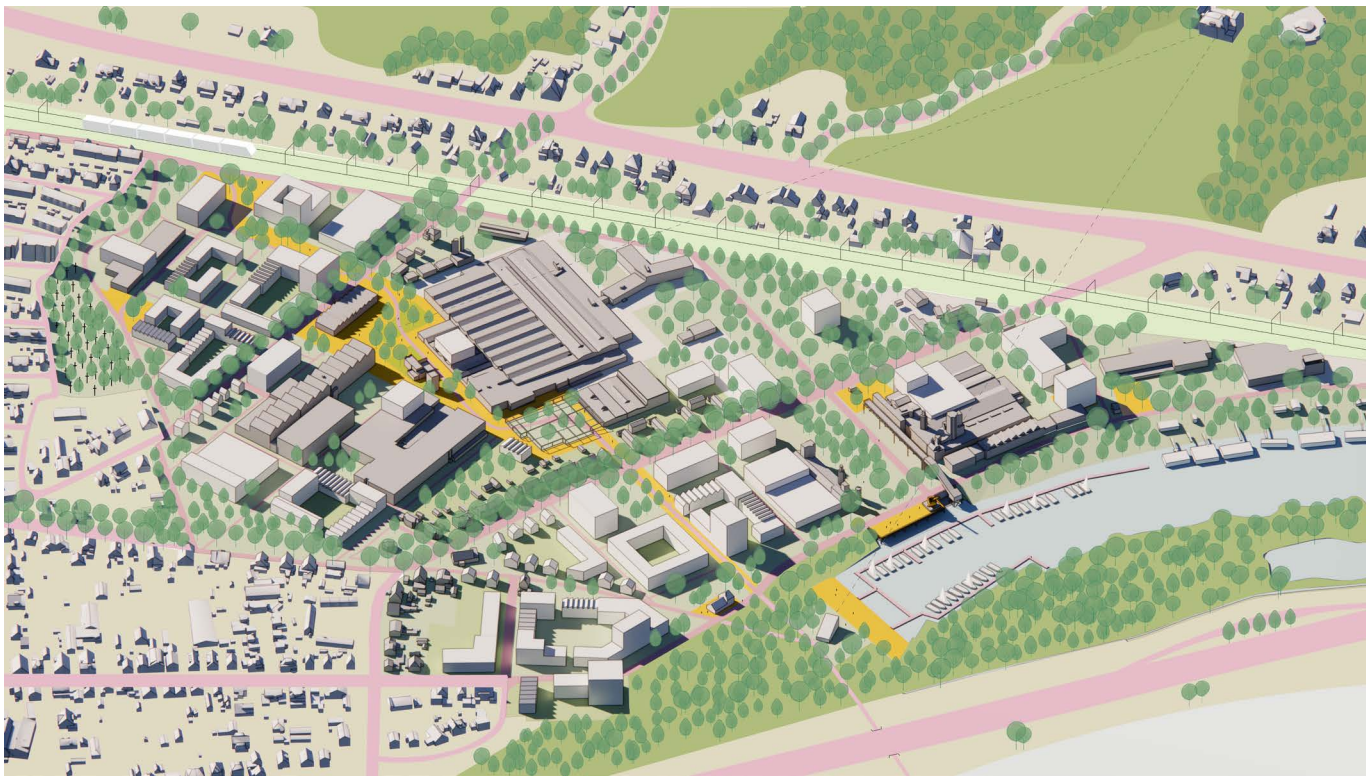
Ter hoogte van het oude veerhuis komen er een groot aantal elementen uit het raamwerk samen. Het is een scharnierpunt waar de rivier en de Veluwe samenkomen en een groot aantal routes elkaar kruisen. Hier ligt een kans om een nautisch recreatief cluster te ontwikkelen. Daarbij kan gedacht worden aan horeca, een hotel en watergebonden activiteiten. De importantie van deze plek in het raamwerk kan versterkt worden door een verplaatsing van de jachthaven naar het havenhoofd van de Steegse Haven. Precies op deze plek wordt voorgesteld om het oude Veerhuis weer in een eigentijdse vorm op te bouwen.

Bouwvelden en gebouwen

Binnen dit raamwerk ontstaan logische bouwvelden waarin bestaande en nieuwe bebouwing zich vervoegen. Om het industriële karakter en de uitstraling van het gebied te behouden worden bestaande panden, structuren (kraanbaan, hijskraan) en materialen (stelconplaten en andere verharding) zo veel mogelijk behouden en waar nodig her bestemd. In de masterplankaart is met vijf verschillende categorieën aangegeven of (een vorm van) behoud aan de orde is en waar nader onderzoek nodig is. Concreet worden onderscheiden objecten:

- met een hoge cultuurhistorische waarde waar conserverend behoud het uitgangspunt is;
- met een positieve cultuurhistorische waarde waar behoud/ behoud door transformatie het uitgangspunt is;
- met een indifferente waarde, waar ruimte is voor sloop/nieuwbouw tenzij ze een beeldbepalend karakter hebben (zie hieronder);
- die als beeldbepalend element mede drager zijn van de identiteit van het gebied en waar het benutten van het karakter of het gebruik van bepaalde karakteristieken in nieuwbouw het uitgangspunt is;

3.2 INDICATIEVE UITWERKING



Vogelvluchtperspectief voorbeelduitwerking Haveland 2040

- waar nader onderzoek naar de waardes noodzakelijk is voordat een afweging gemaakt kan worden.

Deze principes dienen in een later stadium te worden uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan voor het gebied.

De bestaande en nieuwe bebouwing in het raamwerk en de bouwvelden laten zich samen lezen als een mozaïek, als een verzameling gebouwen en bouwblokken variërend in grootte, vorm en richting met telkens andere tussenruimtes. Binnen dit raamwerk zijn er plekken waar onder voorwaarden (bezonning, wind, architectuur, ...) hoger gebouwd kan worden. Deze plekken zijn gekoppeld aan de nieuwe route van het station naar het nautisch recreatief cluster en aan de rand van het dorspark 'De Laak'. Hogere gebouwen staan op voldoende afstand van de bestaande bebouwing.

VIJF THEMA'S

Het raamwerk beschrijft een eerste ruimtelijke opzet van Haveland in de toekomst. Deze ruimtelijke opzet komt voort uit en vormt samen met de ambities (programma, mobiliteit, duurzaamheid,...) die de gemeente Rheden heeft voor Haveland. Deze ambities zijn in dit masterplan samengebracht in vijf thema's:

1. Prettig leven, wonen en werken
2. Een stoere wijk
3. Goed leefklimaat
4. Goed verbonden met het dorp en de regio
5. Gezonde en duurzame ontwikkeling

Elk thema wordt apart toegelicht in deel vier van dit masterplan.

INDICATIEVE UITWERKING

Op basis van de ambities en het raamwerk is er een indicatieve uitwerking gemaakt, die toont hoe Haveland er in een verre toekomst uit zou kunnen zien. De planvorming voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haveland is met de opmaak van dit masterplan pas net gestart en in de vervolgstappen moeten nog diverse zaken, als de concrete programmering, de mobiliteitsopgave, het nadere cultuurhistorische onderzoek naar enkele objecten, de inrichting van de buitenruimte en logistiek, verder onderzocht worden en er moeten in dat proces nog talloze keuzes gemaakt worden. Deze indicatieve uitwerking geeft daarom een indruk hoe een ontwikkeling op basis van de gemeentelijke ambities en het voorgestelde raamwerk eruit kan zien. Aan deze indicatieve uitwerking kunnen geen rechten ontleend worden.



De Steegse haven


HAVENla

In Haveland toont de gemeente haar ambities op het vlak van duurzaamheid, mobiliteit, werkgelegenheid en de woonopgave

4

TOELICHTING THEMA'S

4.1 PRETTIG LEVEN, WONEN EN WERKEN



Haveland wordt ontwikkeld tot een dorps stedelijk woonwerkmilieu met de Steegse Haven als nieuwe toeristische trekpleister, passend bij Haveland en Rheden. Er wordt gestreefd naar efficiënt ruimtegebruik, compact en gemengd, met voldoende ruimte voor ontmoeting voor

Haveland wordt een levendige en energieke wijk, waar mensen zich thuis voelen, fijn kunnen leven, werken en recreëren met dagelijkse voorzieningen en het openbaar vervoer op loopafstand. In Haveland wordt bewust gekozen voor het mengen van wonen, werken en voorzieningen. Hierin een goede balans vinden is een uitdaging. Om de aantrekkingskracht en stedelijke dynamiek van Haveland te vergroten, wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een dorps stedelijk gemengd milieu, aantrekkelijk voor diverse doelgroepen. Haveland biedt ruimte aan kwalitatieve woonvormen (duurzaam, levensloopbestendig, collectief) en bevat een lokaal economisch ecosysteem gericht op innovatie, verduurzaming en circulariteit. Daarnaast komen er in de wijk (recreatieve) voorzieningen die passen bij de omvang van de wijk, en een aanvulling zijn op de bestaande voorzieningen in de dorpskern (Groenestraat).

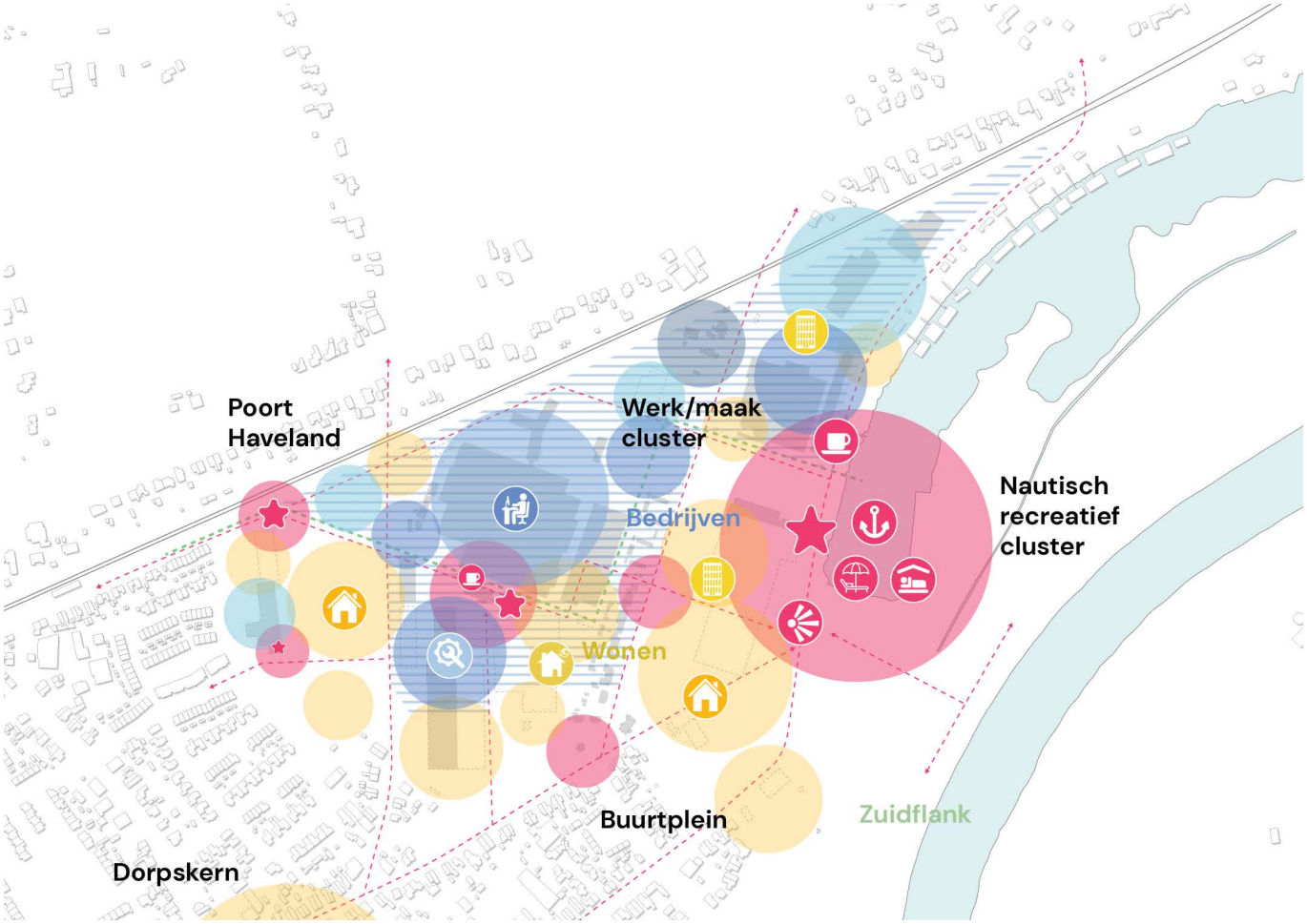
Gezoneerde menging
De menging van wonen, werken en (recreatieve) voorzieningen vraagt om een goede afstemming tussen de verschillende functies waarbij er voldoende ruimte behouden blijft voor bedrijvigheid en er plekken ontstaan waar het aangenaam en rustig wonen is. Een goede zonering van Haveland biedt daarbij uitkomst. Aspecten als bereikbaarheid, mengbaarheid van de (bestaande) bedrijvigheid en aansluiting op de omliggende wijken spelen daarbij een rol. In het masterplan is een indicatieve zone opgenomen voor werken en een zone waarin wonen en werken gemengd kunnen worden. Deze zonering zal in de verdere planvorming in samenwerking en overleg met de stakeholders verder uitgewerkt en aangescherpt worden.

Werkgelegenheid
Haveland was en is nog altijd een belangrijke bron voor werkgelegenheid in de gemeente Rheden. Met een verkleuring en intensivering van het gebied, waarbij wonen aan het industrieterrein wordt toegevoegd, heeft de gemeente naast een woningbouwopgave zich ook als doel gesteld dat de bestaande werkgelegenheid, het aantal banen, in Haveland tenminste behouden blijft. Met de wens om met de intensivering van het gebied het aantal banen te laten toenemen. Afhankelijk van de intensivering en verkleuring van Haveland lijkt het mogelijk om het aantal banen in Haveland te laten groeien naar 700 tot 1.000 banen. Er wordt daarbij nadrukkelijk gesproken over het aantal banen. Het type en aard van deze banen kan in de toekomst anders zijn.

WONEN
Met het toevoegen van wonen aan Haveland doet de gemeente een bijdrage aan haar woningbouwopgave en de kwalitatieve doelstellingen uit de woonvisie. Haveland wordt een 'blijfwijk' met een aangename mix van woningen en appartementen voor verschillende doelgroepen (jongeren, ouderen en gezinnen). Het is een wijk waar bewoners wooncarrière kunnen maken en waarin senioren en zorgbehoevenden in de eigen wijk kunnen blijven wonen. Een groot deel van de nieuwbouw is daarom levensloop geschikt. Afhankelijk van de ontwikkelingen in Haveland, bijvoorbeeld het al dan niet uitplaatsen van De Meteoor en het behoud en de groei van werkgelegenheid in Haveland, lijkt er ruimte voor zo'n 700 tot 1.000 nieuwe woningen. Gelet op de Rhedense woningbouwbehoefte is het van belang dat een groot deel van deze woningen in de betaalbare segmenten wordt gerealiseerd (sociale huur, middeldure huur en betaalbare koop) in prijscategorieën volgens de ten tijde van realisatie geldende woondeal. Gezien de bestaande woningvoorraad en woonbehoefte in Rheden bestaat de nieuwbouw in Haveland voor een groot deel uit appartementen, maar er is ook voldoende ruimte voor nieuwe grondgebonden woningen.

Flexwonen
Vooruitlopend op de transformatie van Haveland naar een woon-werkgebied worden er op het voormalige constructiewerkplaats tijdelijke (15 jaar) flexwoningen geplaatst. De flexwoningen bieden ruimte aan verschillende doelgroepen en het project bestaat uit een aantal grondgebonden woningen en enkele appartementsgebouwen. In het masterplan wordt voor de permanente invulling rekening gehouden met de ruimtelijke opzet van dit project (behoud van ondergrondse infrastructuur) en bij de transformatie van Haveland kunnen de flexwoningen mogelijk tijdens het transformatieproces ook elders in Haveland tijdelijk ingezet worden.

Sociale huur
Een deel van het betaalbare woonsegment wordt ingevuld met sociale huur. De nieuwe sociale huurwoningen en appartementen worden evenredig



Menging van wonen en werken





Stoer wonen, Wisselspoort Utrecht



Innovatieve bedrijvigheid, IPKW Arnhem



Wonen en werken naast elkaar, Wisselspoor Utrecht


REMONDIS

verspreid over Haveland en bij nieuwbouw van sociale huurwoningen wordt voor deel van de toewijzingen voorrang gegeven aan inwoners uit de eigen gemeente. Rheden West wordt gezien als minder veerkrachtige wijk. Dit komt vanuit onderzoek van Circusvis naar de Veerkracht in Rheden (2021). Daarbij is er een wens om de minder kwetsbare wijken te ontlasten qua sociale huurwoningen en in andere wijken die niet kwetsbaar zijn meer sociale huur toe te voegen. Vandaar ook de ambitie om op Haveland 35% sociale huur toe te voegen (in plaats van 30%) om daarmee een verandering in Rheden-West te kunnen bewerkstelligen. Daarmee kunnen beide wijken meer differentiatie bieden zowel in type woningen als prijsklassen (zowel betaalbaar, middelduur en duur).

BESTAANDE EN NIEUWE BEDRIJVIGHEID

Haveland is een economisch gebied en werklocatie in Rheden en blijft dat ook in de toekomst, maar het profiel van de bedrijvigheid in en het ruimtegebruik van de bedrijven in Haveland gaat in de toekomst veranderen. Er wordt in Haveland gestreefd naar het mengen van werken en wonen, een efficiënter ruimtegebruik, een toename van het aantal banen en een betere balans tussen het bedrijventerrein, het dorp en de omgeving (natura 2000 gebieden). Dat betekent op termijn een verlaging van de milieu categorieën die toegelaten worden in het gebied.

In elk deelgebied is er ruimte voor bedrijvigheid, maar wordt er tegelijkertijd gestreefd naar het toevoegen van wonen en voorzieningen. Hierin een goede balans vinden is maatwerk, vraagt om overleg en afstemming met eigenaren en bedrijven en is een proces van de lange termijn. We voorzien een ontwikkeling van Haveland met zones waarin de nadruk ligt op wonen, zones waarin wonen en werken worden gemengd en plekken exclusief voor bedrijvigheid. De gemeentelijke ambitie is om de bedrijvigheid in Haveland over tijd te laten verkleuren naar een gebied met meer mkb-bedrijven en innovatieve bedrijvigheid die beter mengbaar is met wonen, beter past op deze plek in het dorp en, mede ingegeven vanuit de milieuzonering en stikstofproblematiek, met minder productie en logistiek op deze locatie. Een groot aantal van de huidige bedrijven past in dit toekomstperspectief, andere wat minder en een enkeling niet. In overleg met eigenaren en ondernemers wordt gezocht naar passende oplossingen.

VOORZIENINGEN

De voorgestelde transformatie van Haveland en de daaruit voortkomende groei van het aantal inwoners vergroot het draagvlak voor bestaande voorzieningen in Rheden en is ook een kans om ontbrekende en (recreatieve) voorzieningen aan het dorp toe te voegen. Nieuwe voorzieningen zijn daarbij een aanvulling op en een versterking van (dus niet concurrerend met) het bestaande voorzieningenapparaat in Rheden. In Haveland wordt daarom geen ruimte voor nieuwe winkels voorzien, maar er liggen wel kansen voor de ontwikkeling van een nieuw kindcentrum (basisschool en kinderopvang) en zorgvoorzieningen. Met een kindcentrum en zorgvoorzieningen versterk je ook de blijfwijk. Daarnaast worden de mogelijkheden voor een verplaatsing en de groei van de plezierhaven in een volgende fase verder onderzocht.

Toerisme

De ontwikkeling van Haveland wordt ingezet om de recreant en toerist (Veluwe/Posbank en het rivierenlandschap) langer aan Rheden te binden. Bestaande en nieuwe fiets- en wandelroutes leiden bezoekers door Rheden en langs het nieuwe nautisch recreatieve cluster aan de Steegse Haven in Haveland. Met de transformatie van Haveland komen hier nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen als een hotel, restaurant, café, rustplekken, indoor recreatie (jeu des boules, minigolf, pumptrack, speeltuin).



Recreatie naast bedrijvigheid, De Porre Gent



Werkgebouw Park NRE, Eindhoven
©NWPO



Een nieuw nautisch recreatief cluster, De Dokken Gent

4.2 EEN STOERE WIJK



Bij de aanstaande transformatie van Haveland wordt voortgebouwd op het (industriële) verleden van het gebied en wordt er tegelijkertijd met de nieuwe woningbouw een nieuwe eigen laag aan het gebied toegevoegd. Haveland wordt daardoor een stoere wijk met een eigen en uniek karakter.

Met de ontwikkeling van Haveland voegt de gemeente Rheden een bijzondere gemengde wijk toe aan de het dorp. Haveland transformeert in komende jaren stap voor stap van een industrieterrein naar een gemengde wijk, waarbij het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing, de veldwegen en schaapsdriften, de beeldbepalende elementen, het materiaalgebruik in de buitenruimte en bestaande zichtlijnen van en naar het gebied worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied. Het gebied krijgt daarmee een sterk eigen karakter en identiteit.

Behoud, tenzij…
Het ruige en industriële karakter, de aanwezige bebouwing, objecten en het historisch wegenpatroon van veldwegen en schaapsdriften worden omarmd en dienen als vertrekpunt bij de transformatie van het gebied. De ontwikkeling van het gebied wordt ingezet vanuit zijn geschiedenis. Het gebied krijgt en behoud daarmee een eigen karakter en identiteit. Bij de ontwikkeling van Haveland wordt het principe ‘behoud, tenzij’ gehanteerd. De bestaande bebouwing, objecten en structuren worden zo veel mogelijk behouden waar dit mogelijk en relevant is. Mede op basis van een eerste cultuurhistorisch onderzoek is voor Haveland een prioritering gemaakt die aangeeft wat zeker behouden moet blijven, wat interessant is om te behouden, wat beeldbepalend is en wat mogelijk kan worden behouden in Haveland.

Bij het behoud van gebouwen in Haveland laten is er nadrukkelijk ruimte voor aanpassing en transformatie. Gebouwen zijn geen statische objecten, maar er is ruimte voor een dynamische blik. Het betreft in Haveland namelijk utilitaire gebouwen die vaak al talloze malen zijn aangepast aan het bedrijfsproces. Een optopping, uitbouw, het doorsnijden van of het verduurzamen van de panden is daarbij zeker mogelijk mits de ingrepen in balans zijn met de bestaande waarden van het pand of het cluster van panden. Bij een aanpassing of transformatie worden de bestaande waarden en kwaliteiten als spil genomen en ontwerpers dienen hun keuze voor ingrepen zorgvuldig af te wegen. Uitgangspunt hierbij is versterking van de belevingswaarde en karakteristiek van het bestaande.

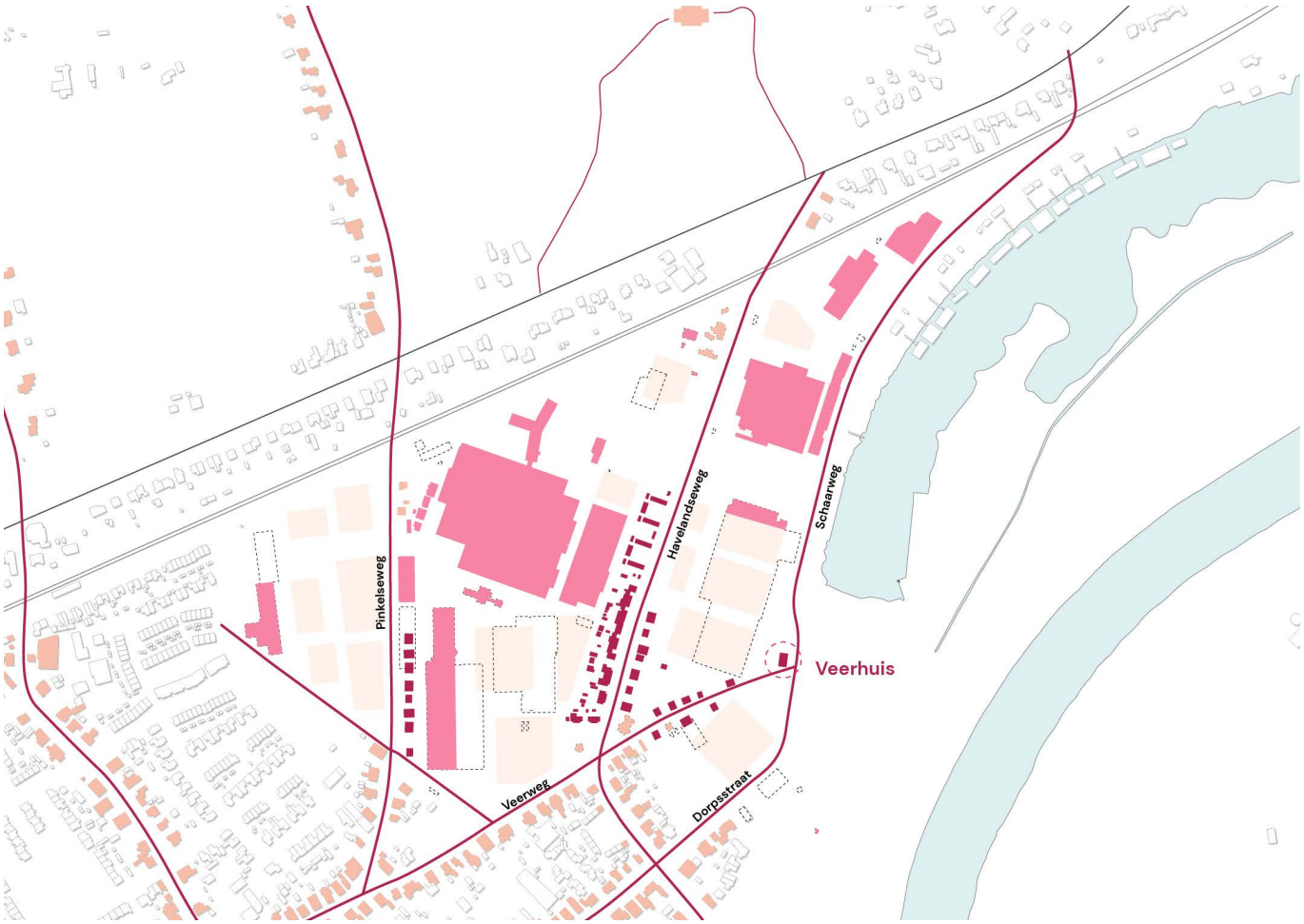


Oude afbeelding van het in 1969 gesloopte veerhuis
©Onze IJssel

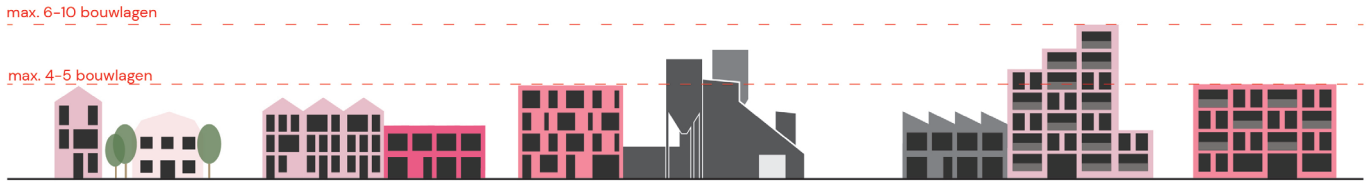
De IJssel en het Veerhuis
Op de uitgestrekte tasplaats van de Meteoor stond vroeger één van de fraaiste veerhuizen uit ons land. De veerpont nabij het Veerhuis was in zijn gloriejaren een gewilde oversteek om van de hoge oevers van de Veluwe in het lagergelegen gebied aan de over- kant van de rivier te komen en op weg te gaan naar Giesbeek of Doesburg en verder. De afdamming van de oude rivierbedding, het graven van een nieuw kanaal en de aanleg van de autosnelweg hebben de situatie onherkenbaar veranderd. De Meteoor kocht 55 jaar geleden het veerhuis en sloopte het karakteristieke pand vanwege bedrijfsuitbreiding. De tijd staat niet stil. Maar de herinnering aan dit unieke veerhuis is in het dorp Rheden nog steeds aanwezig en vele inwoners en met name de ouderen, betreuren de sloop.

De transformatie van Haveland biedt een uitgelezen kans om Rheden terug aan de IJssel te leggen. Het herstel van de route naar het water, de Veerweg, en het opnieuw betekenis geven aan de cultuurhistorische plek van het verdwenen veerhuis (mogelijk door herbouw) staan symbool voor het herstel van de verbinding tussen het dorp en de IJssel.

Dorpse stedelijkheid
Tussen de bestaande bedrijven, bestaande woningen en waardevolle bebouwing wordt er ruimte gecreëerd om woningen en appartementen aan Haveland toe te voegen. Hierdoor ontstaat een mozaïek van alzijdige robuuste solitaire gebouwen, industriële loodsen, relicten



Robuust raamwerk op basis van industriele bebouwing, voormalige veldwegen en schaapsdriften



Lintbebouwing

Stoere laagbouw stadswoningen/ appartementen

Industriële panden

Hogere gebouwen

Compacte appartementsblokken



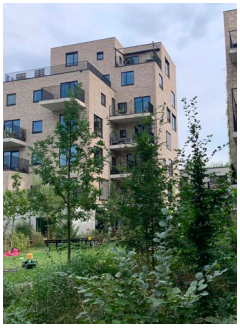
De Draai, Heerhugowaard



Leszno, Polen



Defensie-Eiland, Woerden



Bijgaardehof, Gent



Hortus Ludens, Nijmegen



en compacte bouwblokken met daartussen groene, interessante ruimtes die telkens anders zijn van vorm en grootte en ruimte laten voor belangrijke doorzichten. Nieuwe gebouwen voegen zich tussen de bestaande gebouwen en gebouwensembles en tonen zich nadrukkelijk als een 'eigentijdse laag', maar wel met een knipoog naar het industriële verleden van Haveland. In de nieuwbouw wordt gezocht naar verwantschap en contrast met de bestaande gebouwen. Dat kan bijvoorbeeld door verwantschap te zoeken in kapvorm en ritmiek, maar tegelijkertijd contrast aan te brengen in materiaalgebruik en kleur. De nieuwe 'eigentijdse laag' bestaat uit stoere laagbouw (compacte bouwblokken met rijwoningen en appartementsgebouwen en stevige appartementsblokken) en dorps wonen (vrijstaande woningen en twee-onder-een-kappers) op plekken langs de Schaapsdriften. De bebouwing is 2 tot 5 bouwlagen hoog en voegt zich tussen de bestaande bedrijfsgebouwen. Er wordt in hoogte en programma gezorgd voor een goede overgang tussen de omliggende wijken en Haveland.

Hogere gebouwen

In Haveland is ruimte voor een aantal hogere gebouwen die uitsteken boven de nieuwe basislaag van 4-5 bouwlagen. Deze hogere gebouwen zijn tenminste 6 tot 10 bouwlagen hoog. Hoger dan 10 lagen is denkbaar wanneer dit een duidelijke meerwaarde oplevert in het aantal woningen, te realiseren met aandacht voor eigentijdse ruimtelijke kwaliteit. Door op een aantal plekken hoger te bouwen wordt er meer ruimte gecreëerd voor groen en woningen in Haveland.Ook dragen de hogere gebouwen bij aan de nieuwe identiteit van Haveland en levert het voor veel woningen woonkwaliteit. Denk daarbij aan bijzondere zichten over de Veluwe en de uiterwaarden.

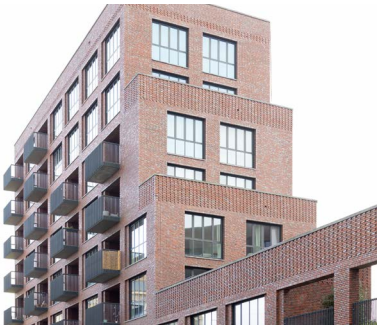
De hogere gebouwen worden op strategische plekken langs de nieuwe oost-westverbinding en het Dorspark de Laak geplaatst. Met voldoende afstand tot de omliggende wijken. De hogere gebouwen zijn nadrukkelijk onderdeel van de nieuwe bouwensembles en staan met de voeten op de grond. Hogere gebouwen zijn sterk beeldbepalend en daarom gelden er extra architectonische ambities voor de hogere gebouwen. Daarnaast wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met de menselijke maat en de effecten van hoger bouwen op de wind en schaduwwerking van de hogere gebouwen.
In dit masterplan zijn indicatief de plekken voor de hogere gebouwen bepaald. Bij een verdere uitwerking van de plannen voor Haveland wordt de positionering en de maximale hoogte van de hogere gebouwen concreter gemaakt. Daarbij wordt ook gekeken naar zichtlijnen, schaduwwerking, privacy en mogelijke windhinder en de mogelijkheden die de bestaande bebouwing biedt.

Beeldkwaliteitsplan

Het benutten van het industriele karakter van het gebied, de transformatiemogelijkheden van de bestaande gebouwen, en de vormgeving en de architectuur van de nieuwbouw worden in een volgende fase in een beeldkwaliteitsplan nader uitgewerkt.



Hogere gebouwen in het Bijgaardehof Gent
©&Bogdan



Hogere gebouwen als onderdeel van een volume



Bijgaardehof Gent
©&Bogdan



Het hart van het bedrijventerrein Haveland


KOFFIE
INNOVATIE HUB

4.3 GOED LEEFKLIMAAT



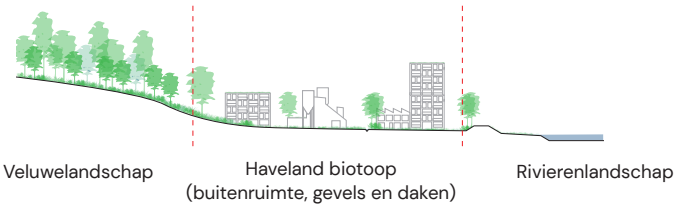
Haveland wordt een aangename, groene wijk die fungeert als schakel in een groots landschap en bestand is tegen hevige regenval, hitte en droogte. Een wijk waar de natuur dicht bij de mensen staat en die gericht is op een gezonde levensstijl en uitnodigt om te bewegen en te ontmoeten.

Haveland voegt een bijzondere ruimte toe aan het dorp voor iedereen, waarin de voetganger centraal staat. Het wordt een aantrekkelijk, levendig en groen deel van het dorp. Een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen op straat kunnen spelen in een ontspannen openbare ruimte. Kenmerkend is de combinatie van het karakter van het industriële verleden en het groene karakter van de Rheder Enk. De openbare ruimte is stoer en robuust en het karakter van het historische bedrijventerrein wordt behouden door karakteristieke elementen zoals industriële relicten, kranen en stelconplaten te behouden en terug te brengen in het plan. Bestaande bomen (mits van goede kwaliteit) en groenstructuren worden zoveel mogelijk behouden. De groene openbare ruimte in Haveland is onderdeel van de omgeving en fungeert als schakel in het grootse landschap in en rond Rheden en verbindt de Veluwe met de IJssel.

Biotoop Haveland
In Haveland wordt gezocht naar een evenwicht tussen menselijke activiteiten en de natuurlijke wereld. Het groen in Haveland vormt een stedelijke biotoop die zich uitstrekt over de openbare en collectieve ruimte, de tuinen en de daken en is onderdeel van het ecologische raamwerk van Rheden en verbindt de wijk met het grootse omliggende landschap. Haveland wordt groen, tenzij de ruimte voor een ander doel noodzakelijk is en er wordt natuur inclusief gebouwd. Groene daken en gevels zijn essentiële componenten van natuurinclusief bouwen. Het groen in Haveland krijgt een gevarieerde samenstelling met seizoenseffecten gebaseerd op de karakteristieken van het omliggende grootse landschap en ontwikkelt zich door de tijd heen. Door het natuurinclusief en biodivers inrichten van de buitenruimte (privé en openbaar) en de bebouwing wordt een leefomgeving gecreëerd die plaats biedt aan een gevarieerde flora en fauna. Daarbij wordt er niet gestreefd naar het vestigen van enkele soorten, maar voor de ontwikkeling van een vitale biotoop waarin zich een breed spectrum aan planten en dieren kan vestigen en ontwikkelen. Haveland wordt niet een monotoon landschap, maar een samenspel van afwisselende habitats.

ROBUUST RAAMWERK MET EEN GROENE BINNENWERELD

Haveland zet in op een maximale groene uitstraling en beleving van de hele wijk. De groenstructuur in Haveland is



De Rhedener Enk

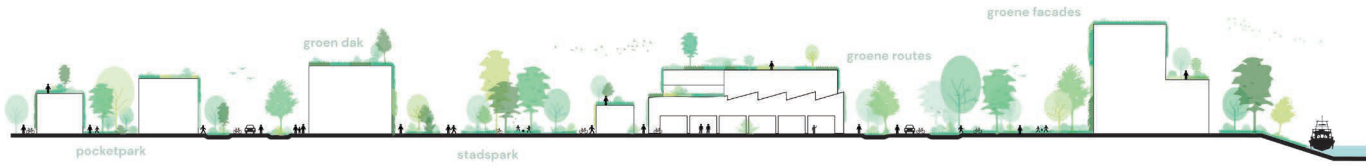
robuust, onderdeel van haar omgeving en kent meerdere schaalniveaus. Met het doortrekken van het Dorpspark de Laak en de groene zoom worden de hoofdgroenstructuren van het dorp uitgebreid en versterkt. De groene routes door Haveland verbinden de wijk met de omliggende buurten en de Veluwe en het wijkgroen fungeert als een groene binnenwereld voor de bewoners en werknemers in Haveland.

Dorpspark de Laak
Bij de transformatie van Haveland wordt het nieuwe Dorpspark de Laak uitgebreid en afgerond. Door het groen inrichten van de stelplaats van de Meteoor wordt het Dorpspark gekoppeld aan de Steegse Haven en haar groene randen. Dit betekent een forse verbetering van de natuurwaarden in het gebied. Het lange verbindende wandelpad wordt doorgetrokken en gekoppeld aan de autoluwe Schaarweg. Hiermee wordt de groene omarming van het dorp afgerond en wordt het enkenlandschap ten zuidwesten van Rheden via het dorpspark gekoppeld aan het water, De Steeg en kasteel Middachten. Met het doortrekken worden bijzondere plekken als de locatie van het oude Veerhuis en het Havenhoofd met kraan aan de Steegse Haven aan het dorpspark toegevoegd. Op deze plek waar alle lijnen samenvallen liggen er kansen voor een nieuw recreatief cluster in Rheden.

Groene zoom
Tussen het dorp en Haveland ontstaat bij de transformatie van Haveland een groene zoom die zorgt voor een zachte, groene en aantrekkelijke overgang tussen Haveland en het dorp en tussen Haveland en de Steegse Haven. Deze groene zoom bestaat uit een aaneenschakeling van groene ruimtes langs het Melkpad en de Veerweg waarin begraafplaats de Pinkel en de muziekkiosk zijn opgenomen. In de groene zone is ruimte voor de natuur en waterberging, maar vooral ook ruimte voor speel- en verblijfsplekken.

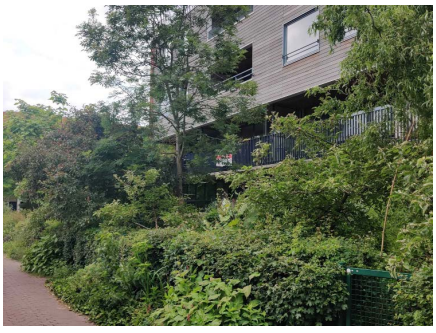


Robuust raamwerk met een groene binnenwereld

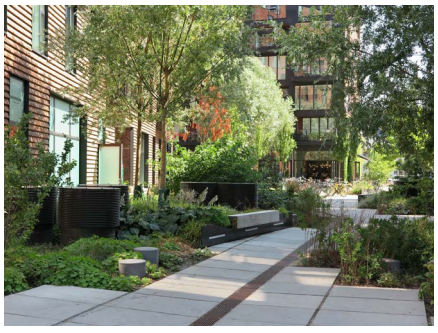




Levendige groene buitenruimte

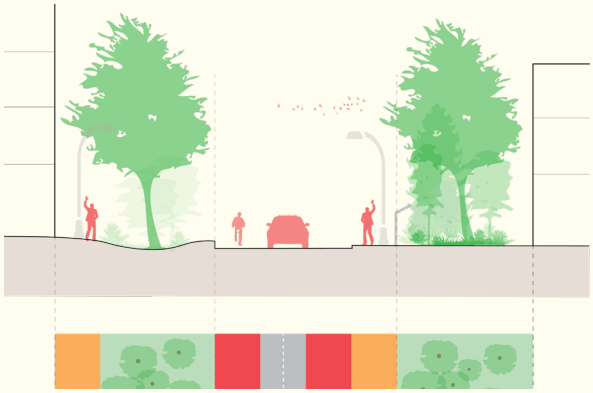


Zelfbeheer van groen GWL, Amsterdam

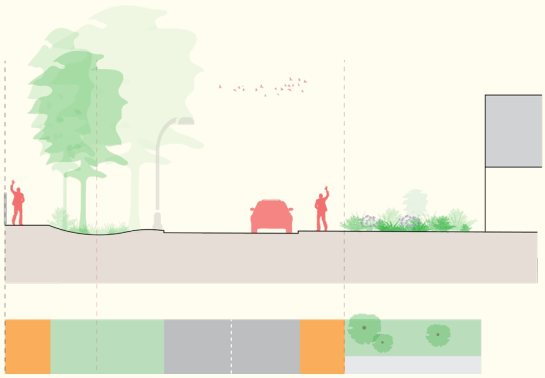


Gebruik van betonplaten in de openbare ruimte, Kroyers Plads Copenhagen

INDICATIEVE UITWERKING LINTEN



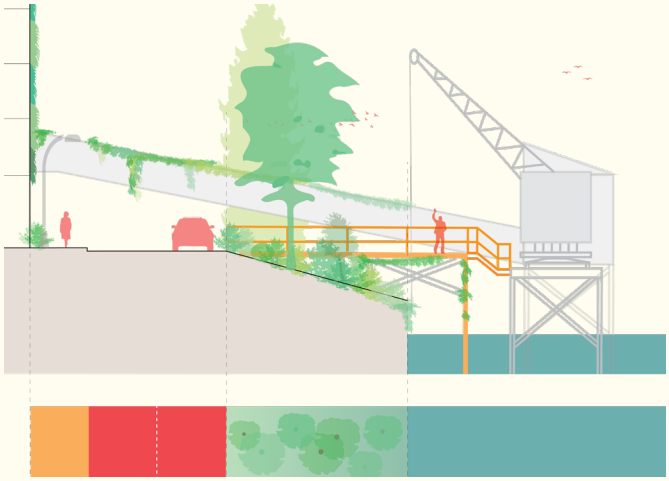
Pinkelseweg
Ontsluitingsweg voor Haveland, met groene bermen, bomenrijen, voldoende ruimte voor de fietser en voetganger en waterberging. Nieuwe bebouwing orienteert zich op de straat.



Veerweg
Behoud bestaande profiel bij het toevoegen van nieuw programma aan de noordzijde. Behoud van ruimte van een groene overgang tussen het dorp en Haveland



Havelandseweg
Ontsluitingsweg voor Haveland en het dorp. Met bomenrijen aan beide zijde en voldoende ruimte voor de fietser, voetganger en waterberging.



Schaarweg
De Schaarweg transformeert naar een fietsstraat met groene bermen, hier en daar een zicht op het water en nieuwe bebouwing die zich orienteert op de straat.



Voldoende waterberging in de groene bermen van de Schaapsdriften



Groene bermen met bomen



Voldoende ruimte voor de fiets

Groene linten
De oude linten (Pinkelseweg, Havelandseweg, en Veerweg) fungeren als de ruggegraat voor het groen raamwerk van de wijk. De wegen krijgen een groen karakter. Bestaande bomen worden ingepast en nieuwe bomenrijen worden toegevoegd. Parallel aan de rijbaan komen groene bermen met greppels en wadi's waarin water wordt verzameld, opgeslagen en afgevoerd. De schaapsdriften verbinden Haveland over het spoor met het Veluwelandschap en zijn daarmee niet alleen een belangrijke schakel voor de mens, maar ook voor de natuur.

Oost-west route(s)
Haveland wordt in de toekomst beter doorwaadbaar door het toevoegen van een nieuwe oost-westroute voor fietsers en voetgangers die vanaf het station dwars door Haveland naar de kop van de Steegse Haven loopt. Deze nieuwe route verbindt daarnaast aantal belangrijke plekken in Haveland met elkaar. Naast deze centrale oost-westroute ligt er een kans voor een tweede noordelijker gelegen oost-westroute die de Schaarweg met de Pinkelseweg verbindt.

Groene binnenwereld
De binnenwereld bestaat uit een mozaïek van gebouwen en openbare ruimtes. Het is het domein van de fietser en voetganger en wordt zo veel mogelijk groen ingericht. Er zijn groene routes die de verschillende ruimtes met elkaar en met het dorp verbinden, ze nodigen uit tot bewegen. Er is ruimte voor wadi's, speelplekken en hier en daar een pleinruimte waar mensen van alle leeftijden elkaar kunnen ontmoeten. Stelconplaten en bestaande verhardingen worden waar mogelijk behouden en/of hergebruikt in het gebied waardoor het industriële karakter bij de inrichting van de buitenruimte benadrukt wordt. Bestaande bomen en bestaand groen worden zo veel mogelijk ingepast in de nieuwe ruimtelijke opzet van de binnenwereld.

KLIMAATADAPTIEF
Haveland biedt integrale oplossingen voor klimaatadaptatie. De kwaliteit van een groene, levendige wijk biedt kansen om te zorgen dat de openbare ruimte op een vanzelfsprekende manier bijdraagt aan de mitigatie van hittestress en wateroverlast, waarbij hemelwater op een slimme manier wordt opgevangen, afgevoerd en tijdelijk geborgd. Met wadi's in de buitenruimte en greppels langs de wegen wordt hemelwater in Haveland vastgehouden, lokaal gebruikt en (vertraagd) afgevoerd naar de IJssel. Het gebufferde water wordt in Haveland zo veel mogelijk lokaal gebruikt. Bijvoorbeeld door het bewateren van de tuinen en het groen in de openbare ruimte of het doorspoelen van de wc. De Pinkelseweg en Havelandseweg spelen daarbij een belangrijke rol. Ze fungeren enerzijds als de uitlopers van de droogdalen op de heuvels ten noorden van Haveland en anderzijds wordt hemelwater in Haveland langs deze wegen verzameld en afgevoerd.

ZELFBEHEER
Het groen in Haveland kan worden versterkt door enthousiaste bewoners en gebruikers. Zij kunnen de groenbeleving nog verder aanzetten door actief een bijdrage te leveren aan vergroenen en onderhouden van de buitenruimte. In Haveland willen we daarom experimenteren met en inzetten op zelfbeheer van de buitenruimte. Bij zelfbeheer zorgen bewoners voor een deel van het groen in de woonomgeving. Zij gaan zelf aan de slag en bepalen samen met de gemeente hoe de groene woonomgeving eruitziet.

Zelfbeheer van de buitenruimte zorgt voor een actieve betrokkenheid van inwoners bij de eigen leefomgeving en de kwaliteit van de buitenruimte. Zelfbeheerders doen vaak meer dan alleen het beheer van hun stukje groen. Ze zetten zich vaak ook in bij andere initiatieven om de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden en zorgen voor een hogere (onderhouds)kwaliteit en diverse inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft zelfbeheer ook een wijkfunctie: inwoners doen het veelal samen en dat verbindt en draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk.


Zelfbeheer, GWL terrein Amsterdam


Ruimte voor spel in de buitenruimte, Cambridge


Activatie kade
©Thorbjörn Andersson at Sweco architects

4.4 GOED VERBONDEN MET HET DORP EN DE REGIO



In Haveland wordt ingezet op gezonde en duurzame mobiliteit. Lopen, fietsen en de nabijheid van het openbaar vervoer en de dagelijkse voorzieningen leggen de basis voor een wijk waarin de bewoners minder afhankelijk zijn van de auto en het gebruik ervan (mede door het parkeren op afstand) een bewuste keuze wordt.

De transformatie van Haveland is een grote kans om de ambities van de gemeente Rheden met betrekking tot de bouwsteen 'Mobiliteit' concreet vorm ter geven. De mobiliteitsstrategie voor Haveland is erop gericht het gebied goed bereikbaar te maken en tegelijkertijd de autoafhankelijkheid te beperken. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor Haveland. Bereikbaarheid is een voorname vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en voorzieningen als een hotel en een plezierhaven, maar ook goed voor toekomstig bewoners van dit gebied. Een bloeiend economisch, sociaal en cultureel leven vraagt dat mensen elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Tegelijkertijd staat de leefkwaliteit in de openbare ruimte centraal. Leefkwaliteit is de mate waarin bewoners en gebruikers de woon- en leefomgeving waarderen. Concreet gaat het om veilige en voldoende bewegingsruimte om te lopen, ruimte voor ontmoeting, voldoende groen en ruimte voor klimaatadaptatie. Bij de intensivering en transformatie van Haveland is het de opgave om het gebied goed bereikbaar en tegelijkertijd meer leefbaar en aantrekkelijk te maken. Om dat te bereiken wordt er ingezet op gezonde en duurzame mobiliteit.

MOBILITEITSSTRATEGIE HAVELAND

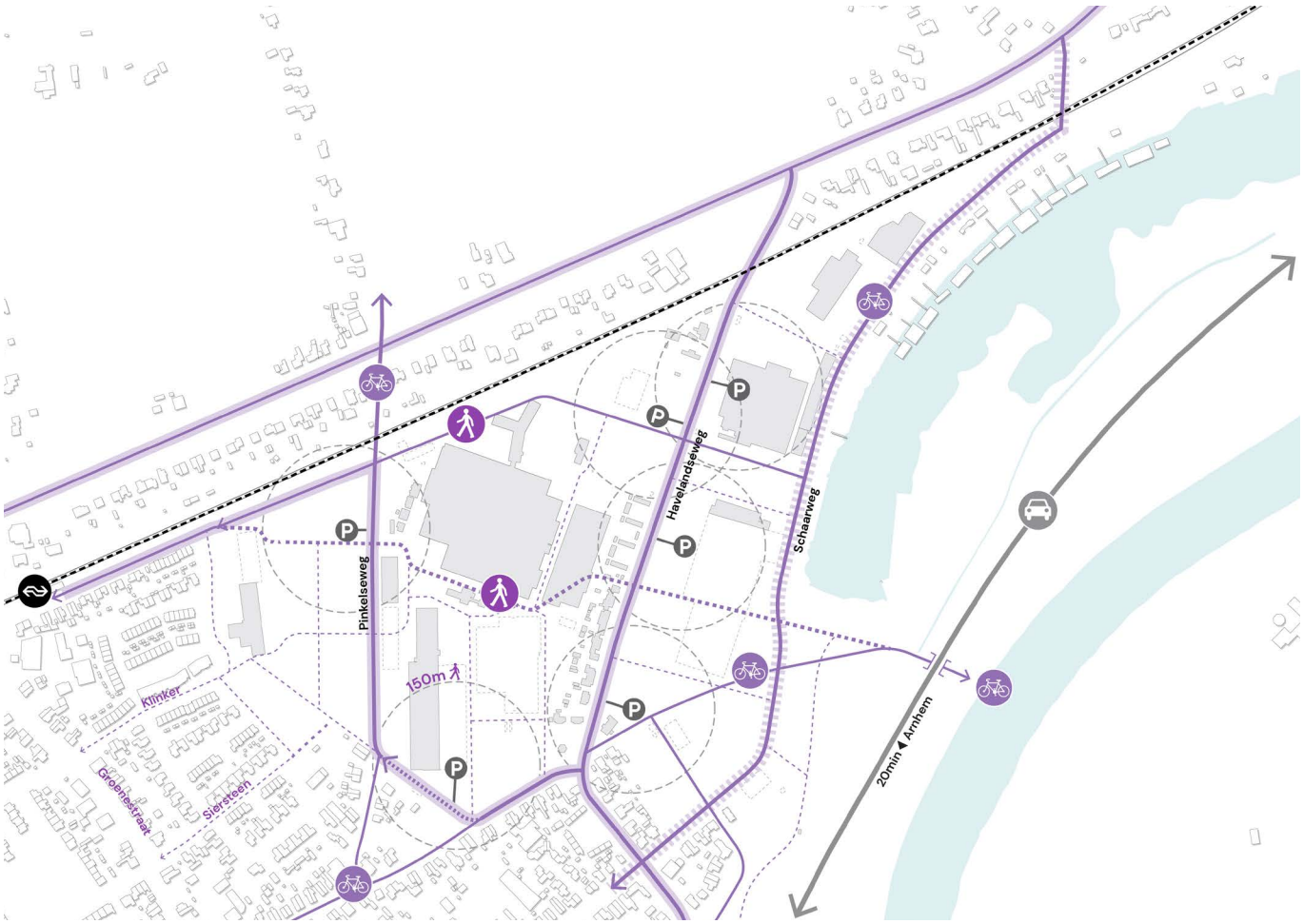
De mobiliteitsstrategie voor Haveland laat zich leiden door het STOMP-principe: **S**tappen-**T**rappen- **O**penbaar vervoer -**M**aaS (= deelmobiliteit)-**P**riveauto. Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat niet de auto maar de mens centraal bij de inrichting van de ruimte. De nieuwe wijk wordt eerst en vooral het domein van de voetganger en fietser. Het autogebruik in de wijk blijft zo veel mogelijk beperkt tot het bestaande wegennet en wordt er geparkeerd op afstand. Lopen en fietsen worden gestimuleerd door de inrichting van de openbare ruimte en het fijnmazige netwerk van fiets- en wandelroutes waarbij nadrukkelijk aansluiting wordt gezocht op bestaande routes in de omgeving. Daarnaast wordt er ingezet op vormen van vervoer die weinig ruimte in nemen en uitstootvrij zijn, zoals het OV (bus en trein) en deelmobiliteit, waardoor het bezit en gebruik van de auto een bewuste keuze wordt en er minder (auto-)kilometers gereden worden (gezond en duurzaam).

De ontwikkeling van Haveland biedt kansen om het fiets- en wandelnetwerk te verbeteren en aan te vullen. Vooral in de oost-west richting is er een noodzaak om Haveland beter doorwaadbaar te maken. Daarnaast zien we de ontwikkeling van Haveland als een kans om het dorp beter met het rivierenlandschap te verbinden. Het is het onderzoeken waard om ter hoogte van de Steegse haven een nieuwe verbinding te maken voor voetgangers (en indien mogelijk fietsers) over of onder de snelweg A348 naar de IJssel.

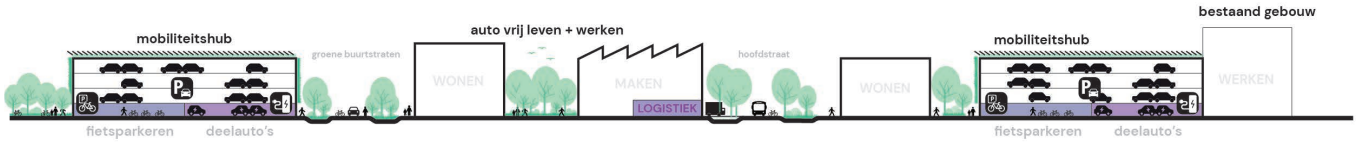
Bereikbaar
Haveland blijft voor logistiek en de auto wel bereikbaar, maar de noodzaak voor, de dominantie en het ruimtegebruik van de auto worden verminderd. Verkeer wordt zo veel mogelijk gebundeld op de bestaande lintenstructuur en naar de Rijksweg (A348) en Arnhemsestraatweg gebracht. Er wordt onderzocht of met een extra verbinding tussen Veerweg en de Pinkelseweg, het bestaande kruispunt kan worden ontlast en het verkeer van de Pinkelseweg efficiënter naar de Veerweg kan worden gebracht. Ook wordt onderzocht of een extra verbinding aan de noordzijde van het gebied tussen de Pinkelseweg en Havelandseweg een betere verdeling van het verkeersaanbod mogelijk maakt.

Onderzoek verkeerssysteem
Op basis van een maximaal ontwikkelscenario voor Haveland is een eerste verkeerskundig onderzoek verricht. Hieruit blijkt dat met aanpassingen aan de bestaande wegenstructuur de nieuwe woningen en bedrijvigheid ingepast kan worden. De (bestaande) wegen gaan uiteraard intensiever worden gebruikt, maar met aanpassingen lijkt het inpasbaar. Deze aanpassingen zijn waarschijnlijk nodig ter hoogte van de aansluiting Laakweg-Oranjeweg-A348 en de aansluiting Havelandseweg-Arnhemsestraatweg. Ook het wegprofiel van de Havelandseweg moet worden aangepast.
Verder moet tijdens de transitie van het gebied, het verkeerssysteem, voortdurend worden gemonitord. Aanvullend verkeersmodelonderzoek is uiteindelijk nog wel noodzakelijk.

Logistiek
In Haveland zijn meerdere vormen van logistiek van belang. Er is bouwlogistiek voor de nieuwe ontwikkelingen, bevoorrading van de bedrijven, voorzieningen en pakketbezorging. In Haveland is het van belang om de logistieke stromen zo veel mogelijk te beperken door

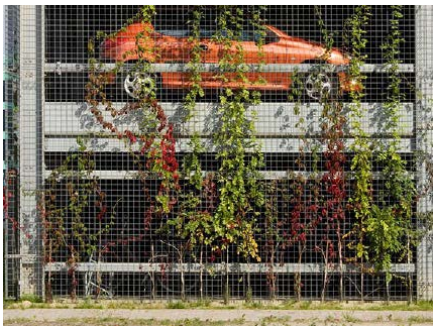


Goed bereikbaar en doorwaadbaar





Autoluw wonen



Parkeren uit het zicht, Eindhoven



Ontsluitingsroutes met voldoende ruimte voor de fietser
©Vandersanden



bijvoorbeeld de leveringen bij de verschillende bedrijven en pakketbezorging zo veel mogelijk te clusteren en zo veel mogelijk gebruik te maken van passende vervoersmiddelen.

PARKEREN

Dit masterplan kent een mobiliteitsstrategie die gericht is op het verminderen van het autobezit en -gebruik. Parkeernormen kunnen bij een goede uitvoering van deze strategie mogelijk lager uitvallen. Gelijk daaraan mag een eventuele lagere parkeernorm in Haveland, weer niet leiden tot parkeeroverlast in de omliggende wijken. In Haveland wordt geparkeerd op afstand in collectieve parkeergebouwen. Deze parkeergebouwen zijn publiek toegankelijk, veilig, ruim opgezet, herkenbaar en op loopafstand van de woningen. Ze bieden ruimte voor het parkeren van een privé-auto en deelmobiliteit. De aantrekkelijkheid van het parkeergebouw kan verhoogd worden door het toevoegen van aanvullende programma's en functie's zoals een buurtkamer of pakketwand. Andere koppelkansen liggen in de infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen of voor het opwekken en opslaan van warmte of energie. Door gebruik te maken van bovengrondse parkeergebouwen wordt er flexibiliteit in het plan ingebouwd. Bij een mogelijk toekomstig parkeeroverschot kan een parkeergebouw komen te vervallen of (deels) anders worden ingevuld. Hier en daar worden er een beperkt aantal parkeerplekken voor minder validen opgenomen in de buitenruimte.

In Haveland wordt een fietsparkeerstrategie gehanteerd welke gericht is op kwaliteit en gemak. Voor bewoners en werknemers worden (collectieve)stallingen gerealiseerd die direct gekoppeld zijn aan de appartementen, bedrijven en woningen. Fietsparkeren voor werknemers en bewoners gebeurt zo veel mogelijk uit het zicht en inpandig. Inpandige fietsenstallingen zijn licht en ruim en bieden voldoende plaats voor het stallen van reguliere en speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, bakfietsen, e-scooters,...). Voor bezoekers worden er publieke fietsparkeerplekken voorzien in de openbare ruimte en in de parkeergebouwen.

4.5 EEN DUURZAME EN GEZONDE ONTWIKKELING



Haveland wordt een duurzame, groene en gezonde wijk, gericht op de toekomst. De gemengde wijk is proeftuin voor circulair bouwen en ondernemen, levert warmte en kent een aangenaam, veilig en gezond leefklimaat.

Bij de ontwikkeling van Haveland staat het streven naar een veilige, gezonde en groene leefomgeving voorop. Negatieve milieu- invloeden (geluid, fijnstof, bodemvervuiling, ...) van binnen en buiten het gebied worden zo veel mogelijk ingeperkt en bij elke ontwikkeling wordt gekeken op welke wijze circulaire gebiedsontwikkeling kan bijdragen aan het realiseren van de duurzaamheidsambities van Haveland. Daarnaast wordt Haveland een warmteleverende wijk.

NEGATIEVE MILIEUEFFECTEN WORDEN BEPERKT

Met de ontwikkeling van Haveland transformeert het gebied van een puur bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied. Uitgangspunt daarbij is dat wordt voorkomen dat milieu een probleem wordt bij de ontwikkeling van Haveland, met als doel om een aangenaam, veilig en gezond leefklimaat te creëren in Haveland. Enkele van de milieueffecten als geluid (spoor-, wegverkeers- en industrielawaai) en externe veiligheid (bestaande bedrijven, vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en het water) zijn al in beeld gebracht door onderzoeksbureau DGMR, terwijl andere aspecten als bodemvervuiling, kabels en leidingen, stikstof en luchtkwaliteit in de volgende fasen van de planvorming worden onderzocht en meegenomen. Zij bepalen en dan met name de milieueffecten van de bedrijven in Haveland of en hoe de transformatie van Haveland vormgegeven kan worden. In dit masterplan zijn al enkele ontwerpkeuzes gemaakt, als het nemen van afstand tot de A348, de IJssel en het spoor met woonprogramma en een programmatische zonering van het gebied. De volgende onderzoeksvragen worden meegenomen naar de vervolgfase:

- Op welke wijze wordt omgegaan met bestaande bedrijvigheid in Haveland?
- Welke extra voorzieningen zijn er nodig vanuit trilling van het spoor
- Welke stedenbouwkundige mogelijkheden zijn er langs het spoor en de A348 om het geluid van het spoor en de snelweg op te vangen?
- Welke vormen van bedrijvigheid zijn mogelijk binnen het nieuwe Haveland?
- Op welke afstand is woningbouw mogelijk van het spoor, de gas/waterstofleiding, de Rijksweg en de IJssel. En onder welke condities?
- Wat is de mate van bodemverontreiniging in het gebied?

WARMTE LEVERENDE WIJK

Met de transformatie van Haveland werken we aan de verduurzaming van de warmte en energievoorziening van de wijk het dorp en de regio. Daarbij ligt in Rheden, als onderdeel van regionale afspraken over energieopwekking de focus op de productie van warmte. De ambitie is om van Haveland een warmte leverend gebied te maken.
In verband met de uitbreiding van de reservering voor waterwingebieden in en rond Rheden is het niet toegestaan om in Haveland gebruik te maken van een WKO-systeem. Vandaar dat in Haveland het dakoppervlak wordt aangewend om warmte te produceren. Door minimaal 40% van het bestaande en nieuwe dakoppervlak in Haveland te bedekken met PVT panelen of heat pipes.. Vanzelfsprekend in combinatie met een groen dak. PVT panelen zijn panelen die zowel warmte als elektriciteit opwekken door middel van omgevingswarmte en zonlicht.

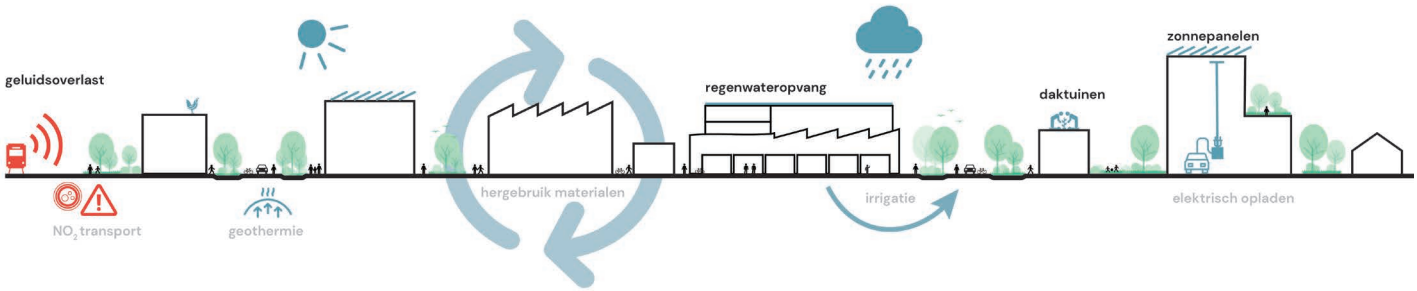
De elektriciteit die in Haveland wordt opgewekt wordt lokaal gebruikt, maar de vraag naar elektriciteit is groter dan wat er in Haveland opgewekt wordt. Een groot deel van de elektriciteitsvraag wordt elders opgewekt. De wijk is met een bedekking van minimaal 40% van de daken met PVT panelen of heatpipes wel zelfvoorzienend in warmte en er wordt zelfs meer opgewekt dan er nodig is. Dit overschot kan mogelijk in de toekomst gebruikt worden om andere huishoudens in Rheden van warmte te voorzien of kan later aan een regionaal warmtenet worden geleverd. Tevens is het een gelegenheid om in het plan een HTO (Hoog temperatuur opslag) te realiseren zodat de opgewekte warmte in de zomer naar de winter kan worden gebracht. En tevens genoeg ruimte voor technische ruimtes. Vanuit de energietransitie mobiliteit is het van belang om de oplaadmogelijkheden centraal aan te sturen zodat het opladen van vervoer gebeurt op momenten waarbij het huishoudelijk gebruik het laagst is.

CIRCULAIRE ECONOMIE

De gemeente Rheden volgt het landelijk beleid met betrekking tot circulariteit en zet daarbij in op het verbinden van economische, sociale en ecologische waarden. Circulaire economie is het middel voor meer duurzame en betere wereld en een brede welvaart. Een ontwikkeling als Haveland heeft een maat en schaal die van een grote betekenis kan hebben in de transitie naar een circulaire (bouw)economie. In Rheden en Haveland wordt met een integrale blik gekeken naar circulariteit. In elk van de voorgaande thema's komen



Robuust raamwerk op basis van industriele bebouwing en schaapsdriften



circulaire ambities voor. Denk bijvoorbeeld aan de reductie van het autogebruik, het hergebruik van bestaande gebouwen en materialen en de realisatie van een warmteleverende wijk.

Om een circulair gebied te realiseren helpt een besluitvormingshiërarchie om circulaire kansen zo effectief mogelijk aan te grijpen. Het achterliggende idee is dat het minder gebruiken het meest circulair is. Begin de reductie van grondstoffengebruik bij de bron, her en zoek vervolgens naar manieren om bestaande stromen optimaal te benutten. Kijk daarna naar eventuele duurzame en circulaire alternatieven en zoek als laatste naar manieren om grondstoffen en energie betere te managen.

Elk gebied, zo ook Haveland, kent een aantal belangrijke kenmerken (bouwhoogte, behoud en transformatie van bestaande panden, hergebruik infrastructuur en materialen, bodemstrategie, mobiliteitsconcept) qua locatie en programma, die maximaal benut moeten worden, vanuit circulariteit. De ontwikkeling van Haveland biedt een grote kans om de circulaire economie in de praktijk te brengen, zowel in producten (beperken van het gebruik van cement en beton), bebouwing (demontabel bouwen en materialenpaspoort) als dagelijks gebruik. In de volgende fasen worden de circulaire ambities verder uitgewerkt.

Samenwerken als basis voor de geleidelijke en stapsgewijze transformatie van Haveland

5

ADAPTIEF PLAN

5.1 WERK MAKEN VAN DE AMBITIES

De transformatie van Haveland is een proces van de lange adem. Het is een complexe opgave, met veel belanghebbenden met verschillende ambities en (tegengestelde) belangen. Om de gebiedsontwikkeling te laten slagen is een goede samenwerking met de verschillende stakeholders (provincie, eigenaren, bedrijven,...) van groot belang. Hiervoor wordt de komende periode geïnvesteerd in de opbouw van duurzame relaties met bewoners en stakeholders. In eerste instantie ligt de focus op het creëren van begrip en draagvlak voor noodzaak voor de transformatie van Haveland. Wanneer de urgentie van de opgave niet voldoende helder is kunnen stakeholders afhaken of voelen zij zich onvoldoende verbonden met de opgave. Wanneer er voldoende begrip is voor de noodzaak voor transformatie van Haveland kan in gezamenlijk gewerkt worden aan de ontwikkeling. Dit is al in gang gezet met gesprekken met de eigenaren en bedrijven in Haveland, de provincie en door middel van participatie met de bewoners van Rheden.

Inzet gemeente
De transformatie van Haveland is voor de gemeente van maatschappelijk belang. Het waarmaken van de hoge ambities en doelen voor Haveland, zal naar verwachting een aantal decennia beslaan. De ontwikkeling gaat gefaseerd en geleidelijk. De realisatie vindt daarbij vooral plaats door de markt, via de eigenaren in het gebied. De gemeente creëert hierbij primair de randvoorwaarden voor de transformatie: ze neemt belemmeringen weg, legt juridische en planologische spelregels, waaronder beeldkwaliteit en groenwaardering, vast en faciliteert waar mogelijk de initiatiefnemers. Het tempo van de realisatie is dan ook in grote mate afhankelijk van de verschillende eigenaren in het gebied.

Doorlopende omgevingsdialoog
Participatie en communicatie blijven een belangrijke rol houden bij de verdere ontwikkeling van Haveland. De gemeente stelt zich als doel om in dialoog te zijn en te blijven door transparant te informeren en te bewoners te blijven betrekken bij de volgende stappen in het transformatieproces van Haveland. Participatie is daarbij expliciet bedoeld om de plannen aan te scherpen en te verrijken met lokale kennis en ideeën, zodat ze beter worden.

ADAPTIEF PLAN
Het masterplan geeft richting aan de transformatie van Haveland. Het vat de ambities van de gemeente Rheden voor Haveland samen en geeft een ontwikkelperspectief,

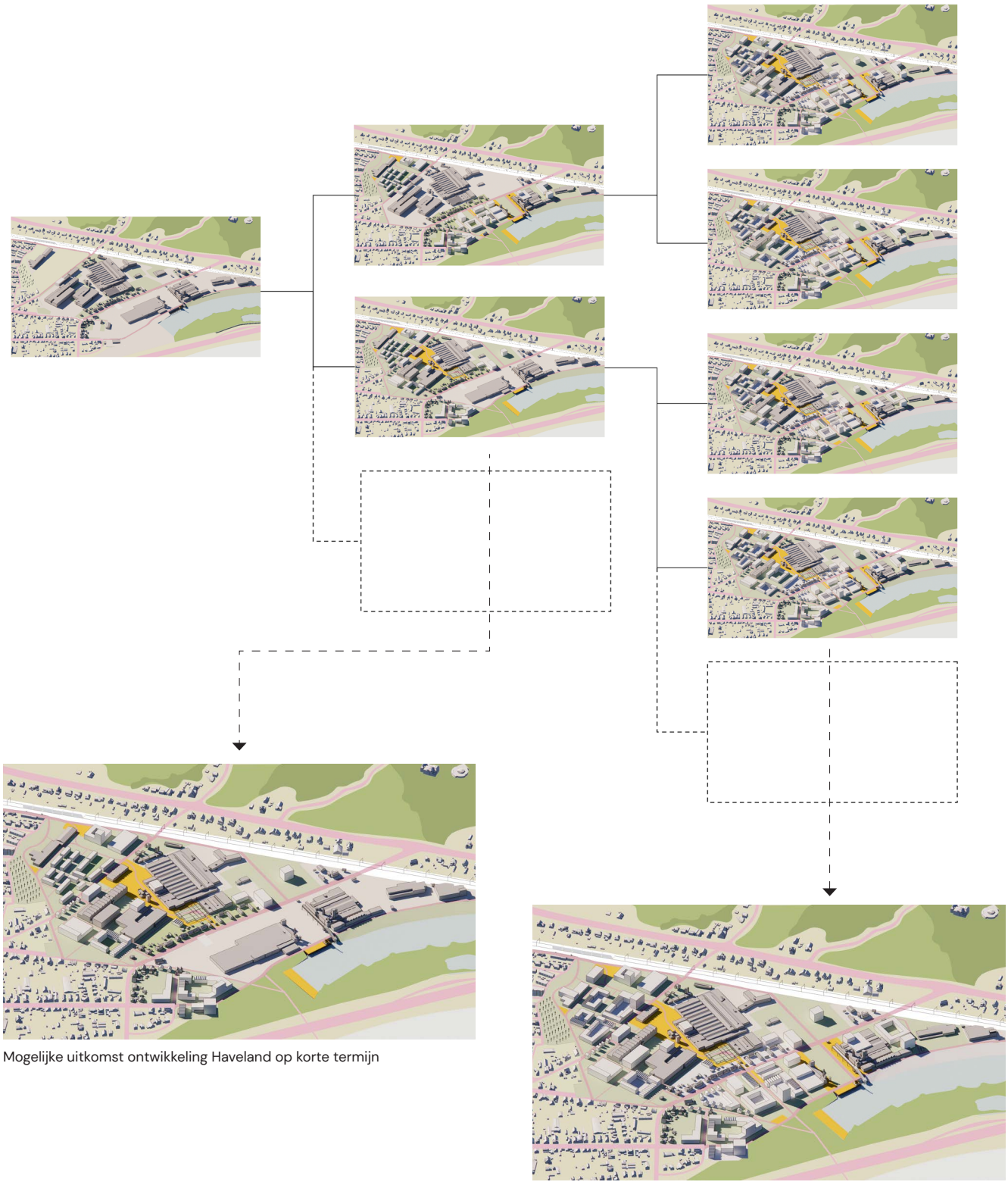


Plangebied, bestaande uit drie deelgebieden.

maar is nog geen concreet plan. Ze vormt het kader voor deeluitwerkingen en verdiepend onderzoek op verschillende thema's (bijvoorbeeld milieu, mobiliteit, cultuurhistorie, groenwaardering, ...). Dit masterplan schetst bewust geen eindbeeld. Dit is nodig omdat een transformatie van Haveland makkelijk 10 jaar of meer in beslag kan nemen. Door adaptief en flexibel te zijn, blijft er de komende jaren ruimte voor onverwachte inzichten, (externe) invloeden en ideeën die de transformatie van Haveland kunnen verrijken.

De ontwikkeling van Haveland kent dan ook geen vooropgezette planning en is voor een groot deel afhankelijk van initiatieven die vanuit de markt tot stand komen. Bij de opmaak van dit masterplan zijn gesprekken gevoerd met de voornaamste grondeigenaren en bedrijven in Haveland. Daaruit bleek dat zij allen kansen zien om te ontwikkelen, zij het in een andere vorm en op een andere snelheid. Een ontwikkeling van Haveland laat zich daarom waarschijnlijk opsplitsen. Waarbij het voor de hand ligt dat de drie deelgebieden afzonderlijk van elkaar ontwikkeld gaan worden. Daarbij is het belangrijk dat elke deelontwikkeling een zelfstandig en goed functionerend geheel is, met voldoende groen, parkeren en voorzieningen.

Hieronder wordt voor elk deelgebied het ontwikkelpotentieel beknopt beschreven en op de afbeelding hiernaast is met een indicatieve uitwerking een mogelijk groeiscenario voor Haveland geschetst.



Mogelijke uitkomst ontwikkeling Haveland op korte termijn

Mogelijke uitkomst ontwikkeling Haveland op langere termijn

Het masterplan als adaptief plan; De ontwikkeling van Haveland kan nog meerdere kanten op gaan



Deelgebied 1
Een transformatie van deelgebied 1 is in feite al opgestart. Vooruitlopend op de transformatie van Haveland naar een woon-werkgebied worden er op een deel van het voormalige constructiewerkplaats tijdelijke (15 jaar) flexwoningen geplaatst. En daarnaast wordt er gewerkt aan plannen voor een permanente transformatie van het noordelijke gedeelte van het terrein van de voormalige constructiewerkplaats. Daarnaast liggen er kansen om ook de andere percelen in dit deelgebied op korte termijn in ontwikkeling te brengen.

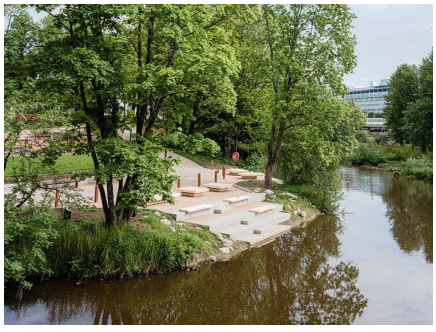
De uitdaging in deelgebied 1 is om de verschillende ambities en tijdspaden van de verschillende eigenaren op elkaar af te stemmen. Idealiter wordt er voor geheel deelgebied 1 stedenbouwkundig plan gemaakt op basis van de ambities uit het masterplan, los van de verschillende eigendommen/ kadastrale eigendommen die er zijn, om zo tot een eindbeeld te komen voor dit deelgebied. Een eindbeeld waarin daarnaast ook de investeringen in de ondergrondse infrastructuur en groenstructuur, van het tijdelijk woonproject inpgepast worden in de permanente situatie. Dit is niet alleen kostenbesparend, maar ook duurzaam. In hoofdstuk 5.2 zijn de voornaamste uitgangspunten voor een ontwikkeling van deelgebied 1 omschreven.

Deelgebied 2
Een transformatie van deelgebied 2 waarbij wonen wordt toegevoegd lijkt, met uitzondering van beperkte ontwikkelkansen op onbebouwde delen aan de randen van het deelgebied, op korte termijn niet aan de orde. Het deelgebied bevat met Industrieterrein Haveland een vitaal, goedlopend, duurzaam en innovatief bedrijvencluster met een grote waarde voor de gemeente en de regio. De opgave in dit deelgebied ligt de komende jaren vooral een opgave om samen met de eigenaar en de bedrijven tot een gedeelde toekomstvisie van het industrieterrein te komen. Waarbij het de gemeentelijke ambitie is om de bedrijvigheid op het industrieterrein over tijd te laten verkleuren naar meer kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid die beter mengbaar is met wonen en beter past op deze plek in het dorp (logistiek en geluid) en de omgeving (natura 2000 gebieden).

Deelgebied 3
Een transformatie van deelgebied 3 is afhankelijk van een mogelijke uitplaatsing van betoncentrale De Meteoor. Dit is zeker geen onmogelijk scenario, maar is afhankelijk van het vinden van een alternatieve watergebonden bedrijfslocatie in de regio. Bij uitplaatsing komt direct veel ruimte vrij voor woningbouw, (recreatieve) voorzieningen, het nieuwe nautische en recreatieve cluster en nieuwe bedrijvigheid. Gesprekken omtrent een eventuele uitplaatsing met de eigenaar en provincie hebben in het kader van het opstellen van het masterplan een doorstart gekregen.

<u>Steegse haven</u>
Een (gedeeltelijke) verplaatsing van de bedrijfsvoering van de Meteoor maakt het mogelijk om de kop van de Steegse Haven te transformeren tot een nieuw recreatief en nautisch cluster. De ontwikkeling van de kop van de Steegse haven als recreatief cluster en als onderdeel van Dorpspark de Laak vormt een belangrijk onderdeel van het Masterplan. Hier komen alle lijnen samen. Het vormt de verbindende schakel tussen de deelgebieden en het dorp. Om deze ambitie waar te maken is het van belang is dat de ontwikkeling van dit gebied als integraal onderdeel van alle deelgebieden wordt opgepakt. Ook de ontwikkelingen in deelgebied 1 en 2 dragen bij aan de uitbouw van dit nautisch recreatief cluster.

Bij de uitwerking van de plannen voor de kop van de Steegse Haven is nader onderzoek en visievorming op schaal van de gehele Steegse haven gewenst om het potentieel van het nautisch recreatief cluster, het doortrekken van het 'Dorpspark de Laak', de bestaande recreatieve haven, de bevaarbaarheid van de Steegse Haven (dichtslibben), de ecologische waarden en de woonkwaliteiten voor haar bewoners te benutten en te borgen.



Aanlegkade
©Loci Landscape Architects. Photo_Pyry Kantonen



Nieuwe horeca aan het water, Amsterdam
©Philip Shannon



Een levendige kade, Hamburg
©Marco Polo Terrassen

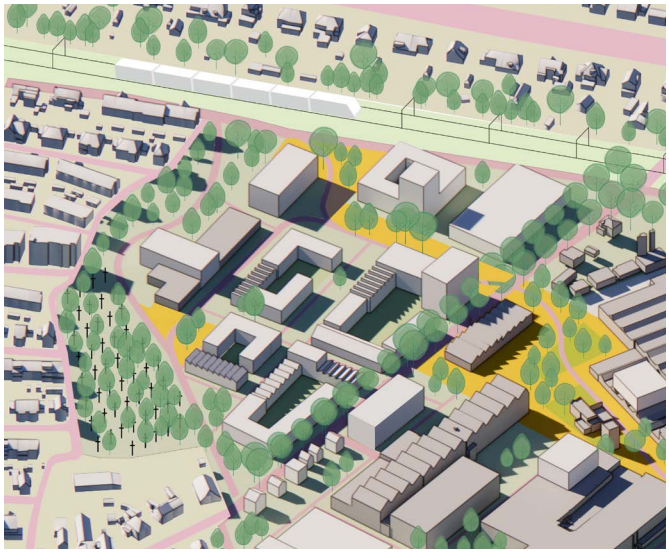
5.2 UITWERKING DEELGEBIED 1

Dit masterplan toont de gewenste ontwikkelrichting met haar onderliggende ambities voor Haveland. Ze fungeert als stip aan de horizon en legt de basis voor de verdere uitwerking van plannen voor de verschillende deelgebieden door de gemeente, stakeholders en eigenaars. Omdat de planvorming voor deelgebied 1 al opgestart is worden in dit hoofdstuk de voornaamste ambities voor dit deelgebied samengevat en verder geconcretiseerd.

Prettig leven, wonen en werken
In dit deelgebied wordt in de toekomst voornamelijk gewoond. . Het woonprogramma bestaat uit grondgebonden woningen en appartementen voor verschillende doelgroepen. Daarnaast is er ruimte voor voorzieningen en werkgelegenheid in dit deelgebied.

Een stoere wijk
Door de recente sloop van het complex van GS Staalwerken ligt een groot deel van deelgebied braak. Van het complex resteert (alleen) nog de aluminiumwerkplaats (1968). Dit gebouw wordt bij een toekomstige ontwikkeling van het gebied behouden als een blijvende herinnering aan het industriële verleden van het gebied. Bij het behoud van dit pand is er nadrukkelijk ruimte voor aanpassing en transformatie. Een optopping, uitbouw, het doorsnijden van of een gedeeltelijke sloop van het pand is daarbij zeker mogelijk mits de ingrepen in balans zijn met de bestaande waarden van het pand. Uitgangspunt hierbij is versterking van de belevingswaarde en karakteristiek van het bestaande.

Daarnaast wordt bij de uitwerking van de plannen het ruige en industriële verleden van het deelgebied omarmt en als uitgangpunt genomen voor de inrichting van de buitenruimte (gebruik van betonplaten) en de architectuur. Daarnaast wordt in dit deelgebied een nieuwe betekenis gegeven aan het Melkpad door haar verbindende en groen functie te herstellen en haar als langzaamverkeersroute in te zetten.



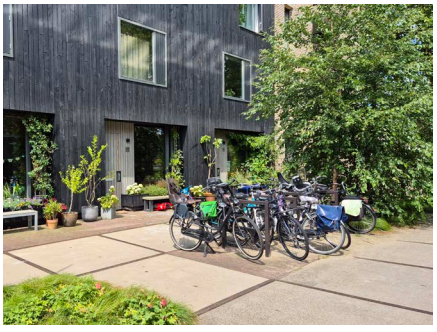
Voor de ontwikkeling van dit deelgebied is de hoofdstructuur vastgelegd. Waarbij ruimtelijk aangesloten wordt op de bestaande plannen voor tijdelijke huisvesting op het terrein van GS Staalwerken. De hoofdopzet van dit project wordt in het masterplan gerespecteerd waarmee investeringen in ondergrondse infrastructuur voor de tijdelijke huisvesting ook renderen op de langere termijn.

<u>Drie bouwvelden</u>
Het deelgebied valt uiteen in drie ruime doorwaadbare bouwvelden, die elk bij een verdere uitwerking van de plannen verder uiteenvallen. Er is in dit deelgebied ruimte voor twee hogere gebouwen. Deze hogere gebouwen staan op voldoende afstand van de bestaande woonbebouwing van het dorp.

Goed leefklimaat
Tussen, in en rond de bouwvelden wordt de buitenruimte zo groen mogelijk ingericht met ruimte voor verblijf en waterberging. Met de ontwikkeling van deelgebied 1 wordt de basis gelegd van de groene zoom rond Haveland.



Groene en autoluwe buurt, Dorpsdreef Zonhoven



Nieuwe wijk met industrieel karakter, Wisselspoor Utrecht



Inpassing bestaande bebouwing, Noordkade Veghel



Legenda

- Gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde
- Gebouwen met een positieve cultuurhistorische waarde
- Beeldbepalende gebouwen en structuren
- Gebouwen waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is
- Gebouwen met een indifferente waarde
- Bouwvelden
- Gebouw met publiek karakter en route
- Overgangszone met bestaande woningen
- Toevoegen nieuwe lintbebouwing
- Veerhuis
- Nieuw gebouw Steegse haven (havenhuis)
- Nautisch recreatief cluster
- Hogere gebouwen (indicatief)
- Pleinruimte
- Havenzone
- Dorpspark 'De Laak'
- Groene zoom
- Buurtgroen
- Bomenrijen
- Klimaatstraten
- Voetgangers- en fietsnetwerk
- Autoroutes
- 2e orde routes voetgangers en fietsers
- 3e orde routes voetgangers en fietsers
- Mogelijke nieuwe verbinding over/onder A348
- Parkeergebouwen (indicatief)
- Mogelijke nieuwe bushaltes
- Zichtlijnen

Masterplan Haveland deelgebied 1


TNERS2PACK
QFORMING B.V.

Groene gevels en daken versterken het groene karakter van het deelgebied en leggen samen met het groen in de buitenruimte de basis voor de nieuwe Havelandse biotoop. Bij de transformatie van deelgebied 1 wordt gelijktijdig de Pinkelseweg aangepakt. De Pinkelsweg wordt heringericht met ruimte voor de fietser en voetganger een nieuwe bomenrij en parallel aan de rijbaan ruimte voor een ruime groene berm gecombineerd met waterberging.

Goed verbonden
De ontwikkeling van deelgebied 1 wordt gebruikt om Haveland beter op haar omgeving aan te laten sluiten. Mede door het herstel van het Melkpad als langzaamverkeersroute en de realisatie van een eerste deel van de nieuwe oost-westroute van het Station naar de Steegse haven wordt het deelgebied beter doorwaadbaar en verbonden met het dorp.
De ontwikkeling van deelgebied 1 is zo veel mogelijk autoluw. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Pinkelseweg en autoparkeren gebeurt zo veel mogelijk in een parkeergebouw dat direct gekoppeld is aan de Pinkelseweg.

Een duurzame en gezonde ontwikkeling
Bij de uitwerking van de plannen voor deelgebied 1 worden de duurzaamheids- en circulaire ambities verder geconcretiseerd. Daarnaast wordt er bij de planvorming in deelgebied 1 aan de noord- en oostzijde rekening gehouden met de negatieve milieueffecten van het spoor (geluid, externe veiligheid en trillingen) en de aanwezige bedrijvigheid (geluid en externe veiligheid). Dit gebeurt onder andere door het nemen van afstand en het toepassen van geluidwerende maatregelen in de gebouwen.



Compact parkeergebouw
©Aannemer: Willy Naessens Industriebouw
Architect: B2AI architecten



Wijk met industrieel karakter, Record, Velp



Groen, tenzij. Een zo groen mogelijke buitenruimte

COLOFON

Ontwerp

BURA

in samenwerking met

stad kwadraat

In opdracht van

gemeente Rheden

BURA
KNSM-laan 53
1019 LB Amsterdam
020 73 72 085
info@bura.city
www.bura.city

Stadkwadraat
Utrechtseweg 331
3731 GA De Bilt
030 60 01 010
info@stadkwadraat.nl
www.stadkwadraat.nl

Gemeente Rheden
Hoofdstraat 3
6994 AB De Steeg
026 49 76 911
www.rheden.nl

KAARTEN EN FOTGRAFIE
De kaarten en illustraties in deze publicatie zijn afkomstig van BURA.

FOTOGRAFIE
Tenzij anders vermeld, zijn de foto's in deze publicatie afkomstig van de beeldbank van BURA. Met bijzondere dank voor de bijdrage van Jordy Stamps.

COPYRIGHT
Alle beelden zijn gecontroleerd op copyrights en waar mogelijk is de copyrighthouder benoemd. Als u toch beelden herkend die onrechtmatig zijn gebruikt verzoeken we u ons daarvan op de hoogte te stellen, zodat we dit bij eventuele herdruk kunnen aanpassen. Niets uit deze uitgave mag in welke vorm of op welke wijze dan ook worden gereproduceerd of vermenigvuldigd zonder voorafgaande toestemming van BURA.

DISCLAIMER
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.


VEERHUIS