

**Ruimtelijke Onderbouwing verbinding Tramweg-Nijverheidsweg,
bedrijventerrein De Smaale (deelproject 3).**



Doel en aanleiding

Masterplan en Beeldkwaliteitplan

Belangrijk brondocument van deze omgevingsvergunning is het in 2011 opgestelde Masterplan voor De Smaale. Dit Masterplan bevat een integrale aanpak van maatregelen om “De Smaale” de gewenste duurzame kwaliteitsimpuls te geven. Het Masterplan heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij het Beeldkwaliteitplan dat in 2011 samen met de ondernemers is opgesteld en voor het hele bedrijventerrein geldt.

Het Masterplan voor de revitalisering van De Smaale is opgebouwd uit drie deelprojecten.

Deelproject 1 bestaat uit de revitalisering van de Industrierweg, Tramweg en Nijverheidsweg. De uitvoering hiervan is dit voorjaar (2014) succesvol afgerond. Er is destijds voor gekozen om met deelproject 1 te starten omdat de grond hiervan in bezit was van de gemeente en daardoor snel vooruitgang kon worden geboekt. Deelproject 2 en 3 betreft de aanleg van twee nieuwe verbindingswegen en inrichting van het openbaar gebied in het noordoostelijk deel van De Smaale. De nieuw te maken verbinding Tramweg-Industrierweg is aangemerkt als deelproject 2. Het doortrekken van de Nijverheidsweg tot aan de Tramweg betreft deelproject 3.

De wens bestaat om, na deelproject 2, ook deelproject 3, op korte termijn uit te voeren. Daarom is ervoor gekozen voor deelproject 3 een aparte planologische procedure te doorlopen. Deze ruimtelijke onderbouwing is enkel gericht op deelproject 3, de verbinding tussen de Tramweg en de Nijverheidsweg (doortrekken Nijverheidsweg).



Deelprojecten 1, 2 en 3 van revitalisering De Smaale

Omschrijving plan (deelproject 3)

Deelproject 3 betreft de aanleg van een ca. 160 meter lange weg over het perceel van Nijverheidsweg 43. Dit is een verlenging van de Nijverheidsweg en hiermee verbinden we de Tramweg met de Industrieweg. De nieuwe weg(en) leggen we aan en richten we in conform de principeprofielen zoals opgenomen in het Beeldkwaliteitplan van De Smaale.



Te realiseren verbinding Tramweg-Nijverheidsweg (deelproject 3)

Geldend bestemmingsplan

Volgens het geldende bestemmingsplan 'Mierlo is het perceel bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden 2'. Verkeerdoeleinden en parkeervoorzieningen zijn alleen ten behoeve van gevestigde bedrijven toegestaan. Een doorgaande weg is past niet rechtstreeks in de doeleinden van deze bestemming.

Het college van burgemeester en wethouders van Geldrop-Mierlo wil medewerking verlenen aan dit project. Dat kan met toepassing van artikel 2.1, lid 1, sub c, juncto artikel 2.12, lid 1a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de zogenoemde projectomgevingsvergunning. Een goede ruimtelijke onderbouwing is daarvoor vereist. De ontwikkeling dient bovendien te passen in de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk beleid

In de gemeentelijke structuurvisie is het volgende opgenomen over bestaande bedrijventerreinen. De strategie voor bestaande bedrijventerreinen is gericht op beheer en waar mogelijk intensivering. In het kader van het streven naar zuinig ruimtegebruik moeten kansen worden benut. Optimalisering van de bebouwingsdichtheid op verlaten bedrijfspercelen moet mogelijk zijn. Door de verbindingsweg ontstaan mogelijkheden voor optimalisering van de verkaveling en daarmee invulling van de aangrenzende percelen. Zo worden ook de belangen van direct aangrenzende eigenaren gediend met dit deelproject.

Ook is het van belang de bestaande structuur van bedrijventerreinen in stand te houden en waar mogelijk te versterken. Openbare ruimte dient de aandacht te krijgen, omdat deze kan zorgen voor samenhang op het bedrijventerrein. Het plan van aanpak voor revitalisering van De Smaale is volledig gericht op het creëren van meer samenhang door een eenduidige en kwalitatief verbeterde uitstraling. De doorverbinding verbetert hoe dan ook de samenhang van het bedrijventerrein.

Provinciaal beleid

In de provinciale structuurvisie en de verordening Ruimte stuurt de provincie op zuinig ruimtegebruik van bedrijventerreinen. Dit betekent dat zoveel mogelijk ruimte gereserveerd moet worden voor bedrijfsmatige functies en zo min mogelijk ruimte ingenomen mag worden door niet op het bedrijventerrein passende functies.

De doorverbinding maakt het bedrijventerrein beter geschikt voor nieuwe bedrijven. De kans dat het bedrijventerrein ingevuld wordt met bedrijven die hier thuis horen, wordt vergroot door de aanleg van deze weg.

Verkeer

De meeste arbeidsplaatsen behoren bij GNT International B.V. (99) en SMA B.V.(41). De werknemers van GNT zullen in de toekomstige situatie via de Industrieweg naar hun werk rijden. SMA heeft de ingang aan de Industrieweg. Ook dit verkeer zal geen gebruik maken van de nieuwe lus over het bedrijventerrein.

De bedrijven aan de lus over De Smaale hebben in totaal 33 werknemers. De verwachting is dat werknemers aan de Tramweg (oostzijde) direct richting de rotonde op de Brugstraat rijden. Ook werknemers aan de westzijde (Industrieweg) zullen direct naar de Industrieweg rijden en geen gebruik maken van de lus over De Smaale.

Slechts voor de 9 werknemers van Workx verhuur is het interessant om via de nieuwe verbinding richting de Brugstraat te rijden. Ook bezoekers aan dit verhuurbedrijf vanuit de Brugstraat, kunnen van de nieuwe verbinding over De Smaale gebruik gaan maken.

De verwachting is dat de afsluiting van de Industrieweg bij GNT slechts beperkte gevolgen heeft voor de verkeersstromen over De Smaale. Slechts het verkeer naar verhuurbedrijf Workx (vanuit de Brugstraat) zal een andere route kiezen over de Tramweg. Dit zullen dagelijks hooguit enkele tientallen motorvoertuigen zijn. Voor verkeer vanaf de Geldropseweg is de route via de Industrieweg (west) zowel nu als in de nieuwe situatie de kortste route.

Het effect zal van de doorverbinding zal gezien de aantallen nauwelijks merkbaar zijn. Pas als aanvullende toekomstige maatregelen genomen worden, zoals de doorverbinding richting Brugstraat, zal dit mogelijk veranderen.

Wat betreft de nu voorliggende aanvraag vormen de aanvullende verkeersbewegingen geen belemmering om medewerking te verlenen.

Parkeren

De aanleg van de weg zorgt niet voor een vergroting van de parkeerbehoefte. Bedrijven moeten op eigen terrein parkeren. Wel wordt in het ontwerp van de weg rekening gehouden met extra parkeervoorzieningen op de openbare weg. Mogelijke parkeerdruk wordt daardoor verlicht.

Archeologie

Het gebied is opgenomen in het bestemmingsplan Mierlo 2008. Dit bestemmingsplan is voorzien van de oude regeling archeologie.

De wijziging van bedrijfsbestemming naar openbare weg past zoals bekend niet in de doeleinden van dit bestemmingsplan. Volgens het gemeentelijk archeologiebeleid is bij dergelijke situaties de nieuwe regeling archeologie van toepassing.

De enige feitelijke verandering is echter, dat in plaats van alleen bestemmingsverkeer ook doorgaand verkeer wordt mogelijk gemaakt. Verder is de toekomstige weg gelegen ter plaatse van de voormalige bebouwingen, waar destijds bij de bouw en nu bij de sloop de bodem verstoord is. Op een deel van het wegtraject is de bodem ook verstoord als gevolg van de uitgevoerde bodemsanering.

Op gronden met de bedrijfsbestemming is weliswaar geen openbare weg toegestaan, maar wel bedrijfsbebouwing. Verdere bodemverstoring is op grond van de geldende bestemming mogelijk.

Gelet op bovenstaande is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Bodemkwaliteit

In het verleden is op een deel van het bedrijventerrein een bodemverontreiniging ontdekt. Deze bodemverontreiniging is ter plaatse van de toekomstige weg in 2014 gesaneerd. De Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant (ODZOB) heeft op 8 december 2014 ingestemd met de uitgevoerde sanering.

Cultuurhistorie

De locatie is niet cultuurhistorisch waardevol. Aantasting van cultuurhistorische waarden kan dan ook niet plaatsvinden. Ook van aantasting van cultuurhistorische waarden in de omgeving is geen sprake.

Externe veiligheid

Aan de toegestane bedrijfsactiviteiten verandert niets. Er wordt geen extra mogelijkheid geboden voor de opslag of het gebruik van gevaarlijke stoffen. Ook wordt geen situatie gecreëerd waarbij mensen verblijven in de risicocontour van bestaande bedrijven.

Geluid

Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden niet mogelijk gemaakt. Ook aan de toelaatbaarheid van bedrijven verandert niets.

De openbare weg is de enige verandering die mogelijk ook invloed heeft op het geluidsniveau op het bedrijventerrein. Omdat verkeer al wel is toegestaan (op de bedrijfslocaties zelf) en de invloed op het aantal doorgaande verkeersbewegingen zeer beperkt is, is niet de verwachting dat hierdoor onaanvaardbare geluidsoverlast ontstaat.

Luchtkwaliteit

Er is geen sprake van toename van verkeersbewegingen als gevolg van de aanleg van de weg. Wel vinden verkeersbewegingen op een andere manier plaats. Die verandering is als gevolg van deze enkele aanpassing zo beperkt, dat geen sprake kan zijn van een in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Een toename van het aantal verkeersbewegingen kan wel ontstaan als gevolg van de feitelijke verdere invulling van het bedrijventerrein. Deze verdere invulling is al rechtstreeks toegestaan op grond van de geldende bestemming. Deze projectomgevingsvergunning brengt daar geen verandering in.

Water

Mogelijkheden tot verharding worden niet vergroot. Ook in de oude situatie was het terrein nagenoeg geheel verhard, wat het bestemmingsplan ook rechtstreeks toelaat. Gevolgen voor de waterhuishouding heeft de verandering van het gebruik niet.

Flora en fauna

Het projectgebied is tot voor kort gebruikt als bedrijventerrein. Als leefgebied voor beschermde of waardevolle planten- en diersoorten is het terrein niet geschikt.

De beoogde ontwikkeling van deze locatie zal geen effecten hebben op het voortbestaan van beschermde planten, dieren, leefgebieden en levensgemeenschappen in en om het gebied.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De invloed van deze ontwikkeling op de omgeving is positief. Het algemeen belang, de belangen van ondernemers en de belangen van de meeste omwonenden worden hiermee gediend. Een enkel individueel belang weegt hier niet tegen op.

Het ontwerpbesluit en de ontwerp ruimtelijke onderbouwing hebben vanaf 2 juli 2015 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn drie zienswijzen ingediend. De beantwoording van deze zienswijzen is bijgevoegd bij de definitieve vergunning. De zienswijzen geven geen aanleiding om een ander besluit te nemen.

Conclusie

De aanvraag past binnen de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening. Er zijn geen planologische belemmeringen om medewerking te verlenen.

Geldrop 17 november 2015