



Beeldkwaliteitplan Bedrijventerrein De Smaale

Concept Beeldkwaliteitplan Bedrijventerrein De Smaale
Waalre/Geldrop-Mierlo, 27 september 2011
vastgesteld in B&W, 13 oktober 2011
aangepast n.a.v. inspraakprocedure, 8 februari 2012
vastgesteld door de Raad, 16 april 2012



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4	4.	Beeldkwaliteit openbare ruimte	34
1.1	Aanleiding	4	4.1	Verharding	34
1.2	Doel beeldkwaliteitplan	4	4.2	Groen	34
1.3	Juridische status en de Welstandsnota	6	4.3	Openbare verlichting	35
1.4	Bestemmingsplan	6	4.4	Bewegwijzering	36
1.5	Wanneer geldt dit beeldkwaliteitplan?	7	4.5	Overig straatmeubilair	36
1.6	Leeswijzer	7			
2.	Inventarisatie en analyse	8	5.	Beeldkwaliteit bedrijfsperven en panden	37
2.1	Ligging en historie	8	5.1	Open opslag	37
2.2	Uitstraling en presentatie van het terrein als geheel	8	5.2	Erfafscheidingen	37
2.3	Verkeersstructuur	9	5.3	Inrichting buitenruimte	38
2.4	Parkeren	12	5.4	Oriëntatie en entrees	38
2.5	Groenstructuur	13	5.5	Architectuur	39
2.6	Presentatie van de bedrijfspanden	15	5.6	Reclame	41
2.7	Kabels en leidingen	17	5.7	Tot slot	42
2.8	Bewegwijzering	17			
3.	Ruimtelijke visie	18	Colofon		43
3.1	Visie op hoofdlijnen	18	Beeldmateriaal		43
3.1.1	Ontwerpuitgangspunten kabels en leidingen	18			
3.1.2	Ontwerpuitgangspunten verkeer	18			
3.1.3	Ontwerpuitgangspunten groen	20			
3.2	Ruimtelijke visie profielen	21			
3.2.1	Keuzeprofiel Industrierweg 50km/h-regiem	22			
3.2.2	Keuzeprofielen Industrierweg, Tramweg, Nijverheids weg 30km/h-regiem	26			
3.2.3	Wenselijk profiel huidige en toekomstige dwars verbindingen 30km/h-regiem	29			
3.3	Ruimtelijke visie bedrijfsperven	30			
3.3.1	Open opslag	30			
3.3.2	Erfafscheiding	31			
3.3.3	Buitenruimte	31			
3.3.4	Achter- en zijkantsituaties aan de straat, entrees en oriëntatie	32			
3.3.5	Presentatie van panden	33			
3.3.6	Reclame-uitingen en bewegwijzering	33			

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het beeldkwaliteitplan voor bedrijventerrein De Smaale. Dit bedrijventerrein ligt in het noordoosten van Mierlo, tussen het Eindhovens Kanaal in het noorden, de Brugstraat in het oosten, de percelen aan de Marktstraat in het zuiden en de Geldropseweg in het westen. Het is een gemengd bedrijventerrein, met enkele detailhandelvestigingen. De food- en metaalsector zijn de belangrijkste sectoren op dit terrein. De bedrijven op het bedrijventerrein zijn voornamelijk gebouwd in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw. Het terrein is 30 hectare bruto en 26 hectare netto groot en er zijn 53 bedrijven gevestigd. Het bebouwingspercentage is hoog. Hierdoor komt het parkeren nog wel eens in het gedrang (en wordt er op de openbare weg geparkeerd). Er waren een aantal grote bedrijven op De Smaale gevestigd. Nu is alleen GNT als grootste bedrijf aanwezig.

De grotere bedrijven bevinden zich vooral in het midden van het terrein, de kleinere aan de randen. De zuidzijde is aangewezen voor detailhandel. Op het terrein bevinden zich ook een 16-tal bedrijfswoningen. Enkele bedrijven bezitten meer percelen. Eind december 2010 stonden er 5 bedrijfspanden leeg. Een aantal panden wordt gerenoveerd en omgebouwd en er zijn/worden nieuwe panden (na sloop) neergezet. Ondanks dat het terrein aan herstructurering toe is wordt er wel door de ondernemers in het bedrijventerrein geïnvesteerd.

De uitstraling van veel percelen is gedateerd. Sommige panden verkeren in slechte toestand. Sommige bedrijven hebben een groot buitenterrein dat er rommelig en verpauperd uitziet. De leegstand is hier ook niet bevorderlijk.

Het huidige wegontwerp van het bedrijventerrein is 30 tot 50 jaar oud. Destijds zijn er geen fietsvoorzieningen aangelegd in de Industrieweg, deze zijn nu wel wenselijk. Bovendien moeten de parkeervoorzieningen verbeterd worden. De overgang van openbaar naar particulier eigendom is vaak onduidelijk. Ook de groenstructuur heeft op sommige plekken gebreken.

Aanleiding voor het opstellen van dit beeldkwaliteitplan voor De Smaale is de revitalisering van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein is in verschillende opzichten toe aan een face-lift. De riolering moet vervangen worden en het wegprofiel wordt aangepast. Ook de openbare ruimte zal geoptimaliseerd en heringericht moeten worden. De aanpak van het privé bezit is niet in de begroting opgenomen.

In de verschillende beleidsplannen is De Smaale dan ook op de agenda gezet:

- Economisch beleidsplan: revitalisering industrieterrein De Smaale;
- Gemeentelijk Rioleringsplan: afkoppelen hemelwater industrieterrein De Smaale;
- Activiteitenplan: herinrichten Industrieweg.

Uit de Schouw van juli 2010 met de ondernemers van het terrein blijkt ook de noodzaak tot revitalisering. Als er gevraagd wordt naar de herkenbaarheid/identiteit van het terrein, dan vallen in eerste instantie vooral de brede straten, de groene en dorpse uitstraling en de bewegwijzering op. Maar wat ook bepalend is is de hoeveelheid aan- en afvoer met grote vrachtwagens, waardoor de wegen belemmerd worden. Ook het parkeren geeft een rommelig beeld. Beplanting en bestrating zijn aandachtspunten. Evenals de hekwerken die het straatbeeld mede bepalen. Naast een vriendelijk imago heeft het terrein een rommelige indruk.

1.2 Doel beeldkwaliteitplan

Het voorliggende beeldkwaliteitplan heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein De Smaale te verbeteren. Het beschrijft de spelregels voor ontwikkelingen op het bedrijventerrein.

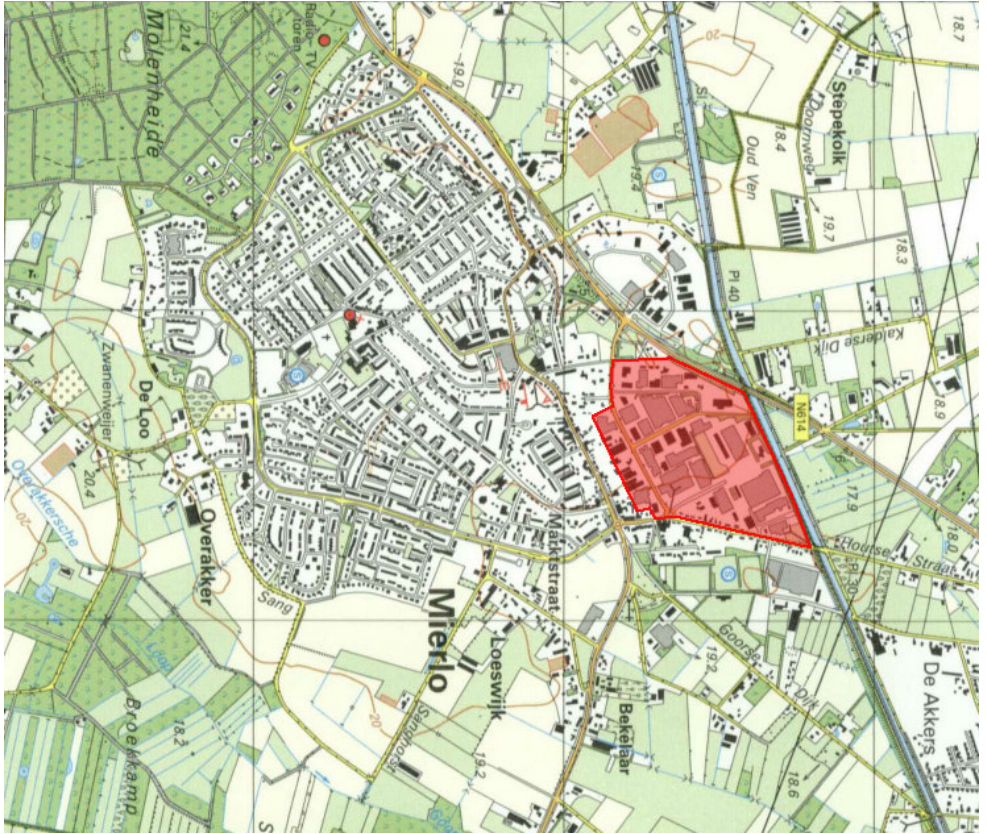
De beeldkwaliteit wordt bepaald door:

- a. de kwaliteit van de buitenruimte;
- b. de architectonische uitstraling van de gebouwen.

Wat betreft de *buitenruimte* valt onderscheid te maken in:

1. de openbare ruimte die door de gemeente zelf wordt aangelegd en onderhouden;
2. de buitenruimte (erfinrichting) van de bedrijven zelf.





Ligging plangebied De Smaale

De buitenruimte van de bedrijven zelf bepaalt dus mede de kwaliteit van het bedrijventerrein. Zo kunnen een goede groene inrichting en het niet opzichtig in beeld zijn van geparkeerde auto's positief bijdragen aan de beeldkwaliteit en zullen buitenopslag en 'versteende' parkeerterreinen, bij met name de voorgevel, de beeldkwaliteit sterk negatief beïnvloeden.

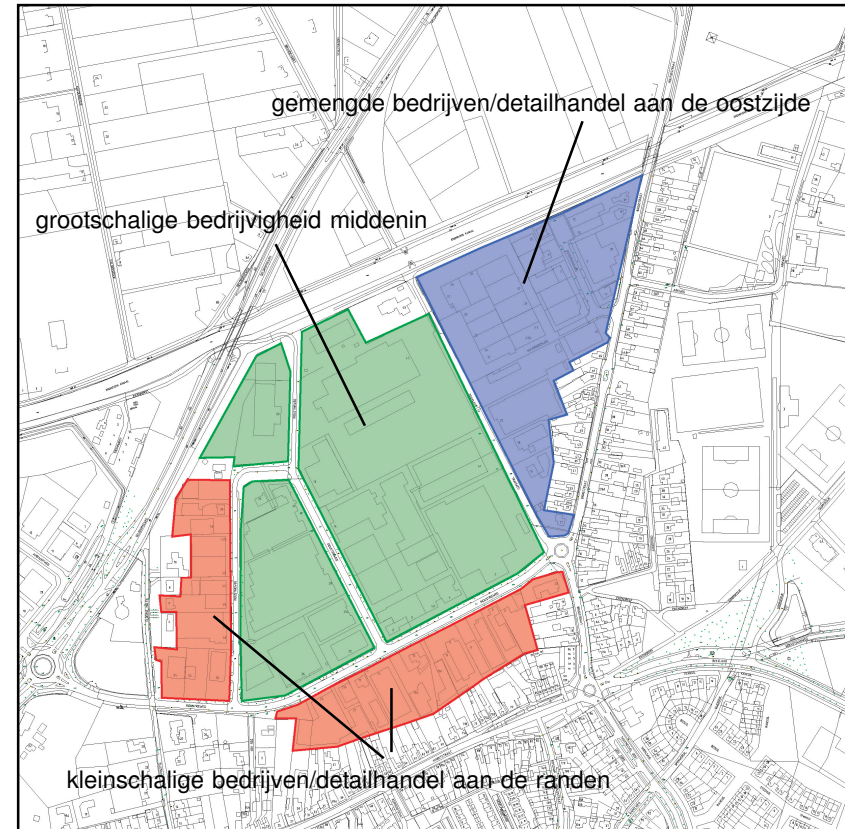
Daarnaast wordt de beeldkwaliteit mede bepaald door de *kwaliteit van gebouwen*. De type bedrijvigheid heeft hier vaak invloed op. Het gebouw zelf speelt een rol in de wijze waarop het bedrijf zich naar de buitenwereld wil presenteren.

Met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit ontstaat er een prettig werkklimaat. Voor de lange termijn is het van belang een hoge kwaliteit te verkrijgen en te behouden. De omgeving is het visitekaartje voor de bedrijven, wanneer deze goed is worden ook nieuwe investeerders aangetrokken en de zittende ondernemers vastgehouden.

1.3 Juridische status en de Welstandsnota

De gemeenteraad besluit expliciet dat het beeldkwaliteitplan onderdeel uitmaakt van de Welstandsnota Geldrop-Mierlo. Bij de eerstvolgende actualisatie zullen de welstandelijke eisen uit het beeldkwaliteitplan als een bijzondere criteriaset in de Welstandsnota worden opgenomen. Het beeldkwaliteitplan zal als toetsingskader voor de welstandscommissie fungeren voor bouwaanvragen op dit bedrijventerrein. Het beeldkwaliteitplan vormt een houvast om bouwplannen te toetsen binnen het totaalbeeld van het bedrijventerrein. Daarnaast wordt het inrichtingsplan voor De Smaale eveneens getoetst aan dit beeldkwaliteitplan.

In geval van een bouwplan dat niet of niet geheel past binnen de in dit beeldkwaliteitplan geformuleerde uitgangspunten, wil dat niet per definitie zeggen dat het bouwplan niet vergunbaar is. In dergelijke gevallen volgt uit het systeem van de Welstandsnota Geldrop-Mierlo dat moet worden teruggevallen op de algemene welstandscriteria. Op deze manier kan er in voorkomende gevallen, binnen de bandbreedtes van de Welstandsnota, maatwerk geleverd worden.



Clustering type bedrijven

1.4 Bestemmingsplan

Voor De Smaale geldt het Bestemmingsplan Mierlo (2009). Onder de bedrijfsdoeleinden worden verstaan: bedrijven met categorie 2 en 3 (behalve geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen), bestaande bedrijven in categorie 1 en 4, op bepaalde plekken zelfstandige detailhandel, productiegebonden detailhandel (m.u.v. detailhandel in de voedings- en genotmiddelen), bestaande dienstwoningen en opslag en uitstalling. Daaraan ondergeschikt zijn voorzieningen voor verkeer en verblijf, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Voor deze doeleinden gelden diverse bouwvoorschriften. Nieuwbouw van dienstwoningen is niet toegestaan.

In Mierlo zijn bepaalde delen van De Smaale aangewezen voor grootschalige detailhandel. Grootschalige detailhandel wordt in het bestemmingsplan niet toegestaan. Om toch te kunnen voldoen aan de vraag is het gebied ten zuiden van de Industrierweg en de aan het bedrijventerrein grenzende deel van de Brugstraat aangewezen als gebied waar grootschalige detailhandel mogelijk is (besluit college 30 sep-tember 2008). Per perceel en per bedrijf zal bekeken worden of het specifieke bedrijf op die locatie past. De verkeerssituatie speelt hierbij een grote rol. Daarnaast worden geen nieuwe (solitaire) kantoorachtigen toegestaan. Per situatie beslist B&W of er medewerking aan een verzoek wordt verleend.

1.5 Wanneer geldt dit beeldkwaliteitplan?

In dit beeldkwaliteitplan worden de spelregels voor de openbare en privé-ruimten beschreven. Deze spelregels gaan gelden wanneer er iets verandert. Het beeldkwaliteitplan fungeert dan als toetsingskader voor de welstandscommissie bij bouwvragen. Het is een houvast om bouwplannen te toetsen binnen het wenselijke totaalbeeld van het bedrijventerrein. Daarnaast is het Bestemmingsplan van kracht.

Bij de herinrichting van de openbare wegen van De Smaale geldt dit beeldkwaliteitplan eveneens. Het beeldkwaliteitplan doet dus niet alleen uitspraken over de panden en kavels, maar ook over de openbare ruimte en de overgang van privé naar openbaar. Juist bij die overgang zien we dat het op De Smaale vaak mis gaat en de eerste indruk geen goede is.

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk volgt een analyse van het bedrijventerrein. Hoofdstuk 3 geeft de ruimtelijke visie voor De Smaale weer, beginnende bij de uitgangspunten voor de openbare ruimte. Hier maken de wenselijke profielen voor de wegen op het bedrijventerrein onderdeel van uit. Vervolgens wordt een visie op de bedrijfsperven gegeven. In hoofdstuk 4 en 5 worden deze visie vertaald in de spelregels voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en voor de beeldkwaliteit van de bedrijfsperven en de panden. Het laatste hoofdstuk gaat in op duurzaamheid.



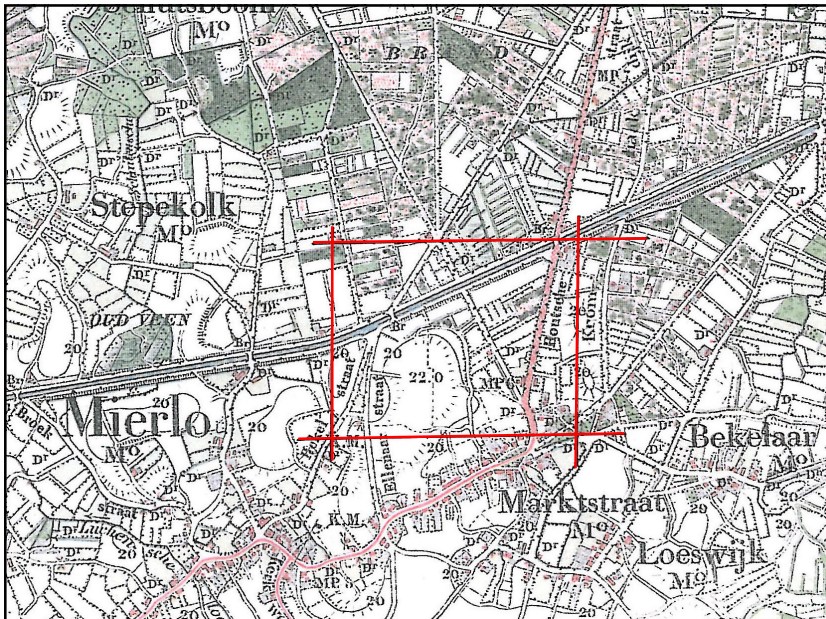
Luchtfoto plangebied

2. Inventarisatie en analyse

2.1 Ligging en historie

Bedrijventerrein De Smaale is een bedrijventerrein uit de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw aan de noordzijde van de kern Mierlo. Het plangebied ligt ingeklemd tussen noordkant van de woonkern/het centrum en het Eindhovens Kanaal.

Het plangebied wordt momenteel ontsloten vanaf de Geldropseweg aan de westzijde en de Brugstraat aan de oostzijde. Het plangebied heeft twee doodlopende wegen aan de oostzijde, namelijk de Tramweg en de Nijverheidsweg.



Historische kaart van circa 1900

De historische kaart van circa 1900 geeft aan dat de wegen Brugstraat, Tramweg, Eldersemolen, Geldropseweg en Marktstraat toen in het plangebied al aanwezig waren. Het gebied aan de huidige Industrieweg was toen nog een hoger gelegen gebied, een zogenaamde bolle akker. De bolle akker lag circa twee meter hoger dan zijn directe omgeving.

2.2 Uitstraling en presentatie van het terrein als geheel

De (hoofd)entrees van het terrein liggen bij de rotonde Industrieweg-Brugstraat en op de Industrieweg ter hoogte van de Elderse Molen. Op de Brugstraat ligt de entree naar de Nijverheidsweg. De uitstraling bij de rotonde wordt voornamelijk bepaald door de bomenlaan. Aan het andere uiterste van de Industrieweg bepaalt de groene omgeving rondom de molen de uitstraling. Het (momenteel) verbouwde pand op Industrieweg 23 kan hier het visitekaartje gaan vormen. Helaas is het terrein op Industrieweg 52 hier een dissonant.

Het bedrijventerrein presenteert zich op hoger schaalniveau bij binnenkomst van Mierlo, aan de Brugstraat. Hier ligt een terrein braak, waar allerlei materialen zijn opgeslagen. Daarachter toont zich het bedrijf Janssens in een opvallende kleur geel. De kwaliteit is hier zeer laag.



Zicht op De Smaale bij binnenkomst van Mierlo en entree bij de Brugstraat



Het terrein is tevens vanaf de Geldropseweg zichtbaar, tussen de bossages door ziet men de bedrijvigheid liggen. Het beeld is echter rommelig, het zijn achterkanten die men ziet.

Binnen het terrein is de uitstraling zeer divers. Dit is inherent aan het type bedrijven (kleinschalige, ambachtelijke, gemengde bedrijvigheid) die er gevestigd is, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimte heeft invloed op de beeldkwaliteit. De panden zijn van verschillende kwaliteit. Er zijn een paar echt mooie 'pareltjes', voor het overige is de kwaliteit voldoende of, voor een minderheid, onder de maat. Hierbij is de inrichting van de buitenterreinen van de bedrijven ook zeer bepalend. Een tuinachtige inrichting geeft een heel andere indruk dan buitenopslag vóór een pand (zie verder 2.6).



Op de doorgaande Industrierweg is het de bomenlaan die het beeld sterk bepaalt. In de overige straten vinden we ook veel groen terug, alleen zijn hier de groenstructuren vrij gedateerd. De hoeveelheid aan- en afvoer met grote vrachtwagens, waardoor de wegen belemmerd worden geven samen met het parkeren op de wegen een rommelig beeld. Beplanting en bestrating zijn aandachtspunten. Evenals de hekwerken in verschillende hoogtes en uitvoeringen die het straatbeeld mede bepalen.

In de lus Industrierweg zien we, als gevolg van de verkaveling, veel achter- en zijkanten op de openbare weg georiënteerd. Op de Tramweg staan panden met weinig uitstraling en leegstaande panden, waardoor deze straat een erg verpauperde indruk geeft. Ook de uitstraling van het bedrijfsverzamelgebouw op de Nijverheidsweg, zichtbaar vanaf de Tramweg, draagt hier niet aan bij.



Achterkantsituatie aan de openbare weg, verouderde groenstructuur, oneigenlijk parkeren

Kortom: de uitstraling en presentatie van het bedrijventerrein De Smaale laat te wensen over. Enerzijds is dit te wijten aan de inrichting van de openbare ruimte, anderzijds is het de indruk die panden en privéterreinen achterlaten. Vooral de entree bij binnenkomst van Mierlo is niet het gewenste visitekaartje van het terrein. Naast een vriendelijk imago door de bomenlaan heeft het terrein een rommelige indruk. Revitalisering van De Smaale is noodzakelijk. De Smaale moet meer herkenbaar zijn en een duidelijke identiteit krijgen.



Oriëntatie bedrijfspanden

2.3 Verkeersstructuur

Het plangebied wordt ontsloten door de Geldropseweg en de Industrierweg, beide wegen hebben een snelheidsregiem van 50 km/uur. De Geldropseweg is de doorgaande route van Geldrop naar Helmond. Aan weerszijden van deze weg liggen vrijliggende fietspaden.

De Industrierweg is de noordelijke ontsluitingsroute van de kern Mierlo. De weg heeft fietssuggestiestroken en aan de zuidzijde een voetpad. Op enkele locaties kan er naast de weg worden geparkeerd. Veelal wordt er op eigen terrein geparkeerd.



Verkeersstructuur

Aan de oostzijde wordt het gebied ontsloten via de Brugstraat, die een snelheidsregiem van 30 km/uur heeft. De Brugstraat is van oudsher een verbinding tussen Mierlo en Mierlo-Hout. De Brugstraat heeft na de laatste herinrichting een aantal snelheidsremmende maatregelen zoals asverspringingen en rijwegversmallingen gekregen. Deze weg is minder geschikt als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein De Smaale. Doordat de Tramweg en Nijverheidsweg doodlopende straten zijn, is het nu niet mogelijk de Brugstraat te ontlasten van het vrachtverkeer. Het noordelijk en noord-oostelijk deel zouden beter ontsloten mogen worden, waardoor er een heldere verkeersstructuur ontstaat. Met de nieuwe inrichting van de Brugstraat, waarbij er een vrachtverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) voor deze straat komt, wordt het noord-oostelijk deel nog slechter bereikbaar. Het mogelijk doorverbinden van de Nijverheidsweg, de Tramweg

en de Nijverheidsweg zou ten goede komen aan de bereikbaarheid. Dit moet nog op haalbaarheid worden onderzocht.

De Industrierweg tussen de Brugstraat en de Geldropseweg is als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h gecategoriseerd. Deze weg is onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Mierlo. Er wordt hier hard gereden, de verkeersintensiteit is hoog. In de toekomst zal het verkeer op de Industrierweg meer dan gemiddeld toenemen door onder andere het afwaarderen van de Dorpsstraat-Marktstraat en het noordelijk deel van de Brugstraat. Op de Industrierweg zit een groot aandeel vrachtverkeer en twee buslijnen. Hierdoor zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk en moet het parkeren buiten de rijbaan plaatsvinden.

De overige wegen (lus Industrierweg, Tramweg en Nijverheidsweg) op het bedrijventerrein zijn ondergeschikt en gecategoriseerd als erftoegangswegen 30 km/h. Parkeren dient wel zoveel mogelijk buiten de rijbaan plaats te vinden om het vrachtverkeer doorgang te kunnen verlenen. De erftoegangswegen zijn op sommige plekken te smal. Er is veel overlast van (verkeerd) geparkeerde auto's, vrachtauto's en containers.

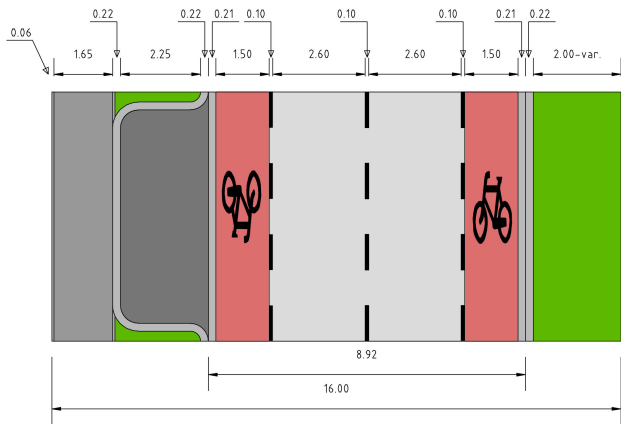
In het 'Fietspadenplan Mierlo' (augustus 2010), staan de Brugstraat en Industrierweg aangegeven als de ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Vanuit het landelijk beleid Duurzaam Veilig zijn voor een gebiedsontsluitingsweg minimaal fietsstroken vereist. De eisen die aan fietsstroken in het regionale netwerk worden gesteld zijn: minimaal 1,50 meter breed, rood asfalt, fietssymbool is op de strook aangegeven, fietsers hebben voorrang op de aansluitende straten en de route is bewegwijzerd.



Huidige situatie Industrierweg



Voor de Industrierweg is een toekomstig wenselijk principeprofiel opgesteld. Het betreft het deel van de Industrierweg met een snelheidsregiem van 50 km/h. Het principeprofiel (met gangbare maten volgens het CROW) bestaat uit een rijloper van 5,50 meter rijweg voor gemotoriseerd verkeer met aanliggende fietsstroken van 1,50 meter aan weerszijden van de rijweg. Aan één zijde een voetpad van 1,65 meter evenals langspaarkeervhovens van 2,25 meter breedte.



Wenselijk wegprofiel Industrierweg 50 km/h met aanliggende fietsstroken

De overige straten in het plangebied, de Industrierweg (de lus), de Tramweg en de Nijverheidsweg, hebben geen voetpaden en geen fietsvoorzieningen. Het parkeren geschiedt op velerlei wijzen: op de rijweg, half of geheel in de berm, op de parkeerstroken naast de rijweg en deels of geheel op de bedrijfskavels. Duidelijk is te zien dat

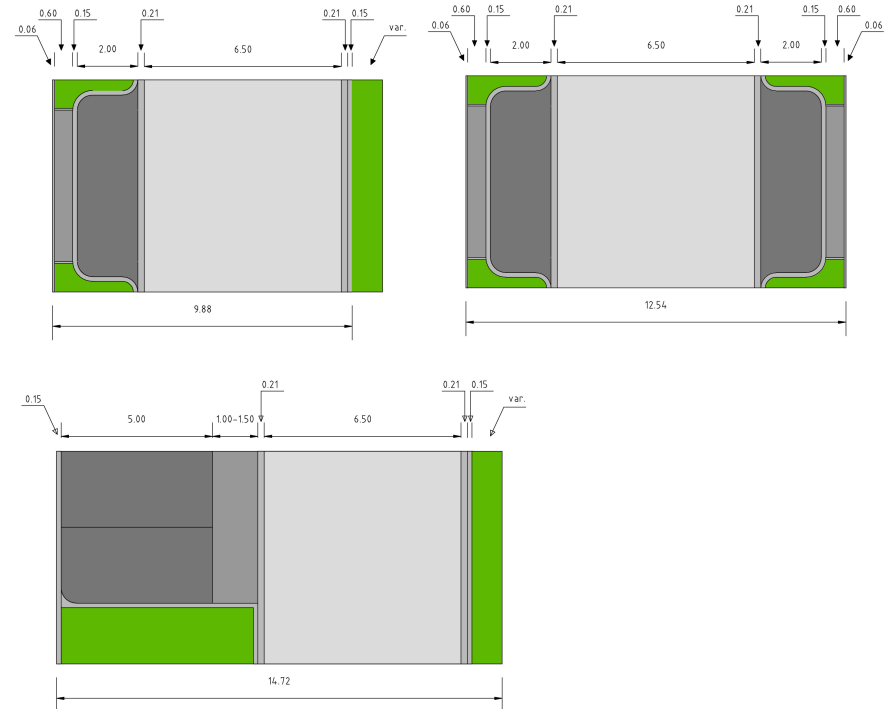


Parkeren op De Smaale



er te weinig parkeervoorzieningen zijn om aan de behoefte voor parkeren te kunnen voldoen.

Ook voor deze wegen is een toekomstig wenselijk principeprofiel 30km/h-regiem opgesteld. Dit profiel bestaat uit een rijloper van 6,92 meter voor gemengd gebruik auto en fiets (en voetganger) met aan een of weerszijden langspaarkeervhovens van 2 meter breedte.



Wenselijke wegprofielen Industrierweg 30 km/h

Zoals hiervoor vermeld rijden er over de Industrierweg 2 buslijnen. Er is één halte op de Industrierweg, ter hoogte van de Ellenaar. Tot december 2010 was er een halte op de Brugstraat, maar met het wegvallen van deze halte is voor een groot deel van het bedrijventerrein de loopafstand tot een bushalte groter geworden. Om het bedrijventerrein beter bereikbaar te maken wordt er geopteerd voor een halte op de Industrierweg nabij de rotonde met de Brugstraat. SRE en Hermes zijn positief over het toevoegen van een extra halte.

Tenslotte kan wat betreft de verkeersstructuur gezegd worden dat de diversiteit in het gebruik van materialen en de ongelijke bestrating de beeldkwaliteit voor de openbare ruimte verstoort. Rioolputten en banden zijn verzakt.



Passerende bussen

2.4 Parkeren

De gemeente gaat er in principe van uit dat parkeren, laden en lossen op eigen terrein plaatsvindt. Op De Smaale gebeurt dat ook zo veel mogelijk, maar er bestaat toch nog een grote parkeerdruk in de openbare ruimte. Ook zijn er situaties waar het parkeren half-half plaatsvindt, d.w.z. een parkeerplaats ligt deels op privé-terrein en deels in de openbare ruimte. Daarnaast wordt er langs geparkeerd. Langs de doorgaande Industrieweg bevinden zich enkele parkeerplaatsen. Hier ondervinden de ondernemers overlast van auto's die op de rijbaan of in de berm geparkeerd zijn. Het geeft hinder aan het verkeer (ook aan fietsers) dat er langs moet. Op veel plekken is er duidelijk een tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden oneigenlijk gebruikt, de vakken worden regelmatig gebruikt voor het stallen van containers, aanhangwagens en vrachtwagens. Het liefst ziet men parkeerstroken langs de weg. Het parkeren moet een plek worden gegeven en moet eenduidiger. Parkeervakken moeten duidelijk herkenbaar zijn.

Ook aan de hand van parkeertellingen kan geconcludeerd worden dat er een enorme parkeerdruk is op het bedrijventerrein. De oorzaak hiervan is de beperkte capaciteit van parkeren op eigen terrein, waardoor het grootste gedeelte op openbaar gebied moet worden opgevangen.



Parkeersituatie op De Smaale

2.5 Groenstructuur

De Smaale heeft een zeer groene uitstraling, wat ook gewaardeerd wordt onder de ondernemers. De groenstructuur van het plangebied en de directe omgeving bestaat uit:

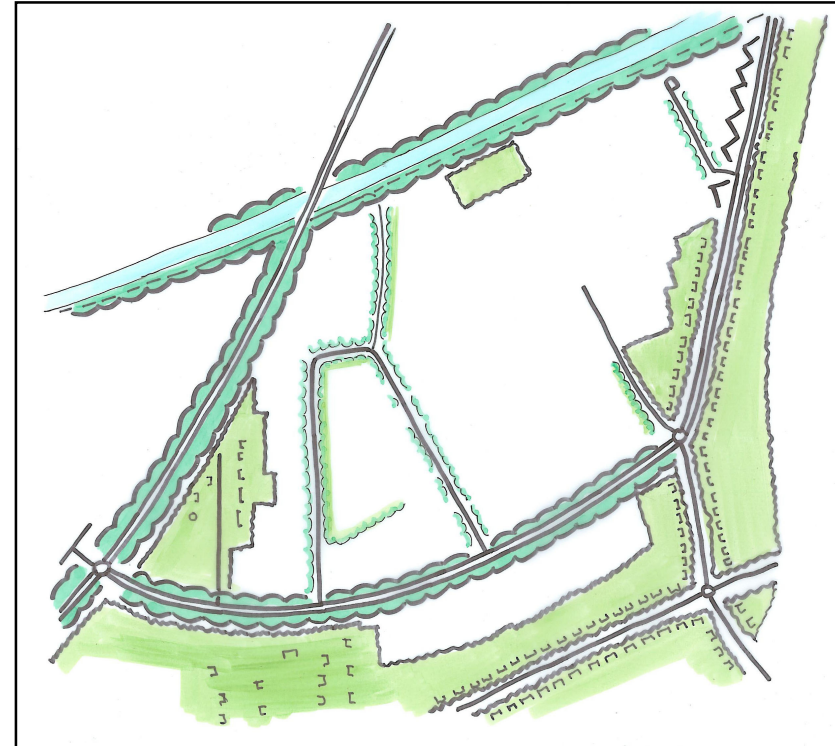
- Een robuuste hoofdgroenstructuur van een zware laanbeplanting gecombineerd met groene bermen langs de Geldropseweg, Industrieweg en langs het Eindhovens Kanaal;
- Een groenstructuur van laanbeplanting gecombineerd met groene bermen langs de Industrieweg (de lus), een deel van de Tramweg en de Nijverheidsweg. Deze laanstructuren en bermen zijn niet (meer) overal aanwezig. Alleen aan het westelijk deel van de Industrieweg komen stroken voor met heester- en boombeplantingen;
- Beplante particuliere kavels aan de randen van het plangebied.

De bomen hebben het op dit moment op veel plekken moeilijk: te kleine plantvakken, beton om de bomen gestort, etc. De bestrating komt omhoog. Daarnaast hebben ondernemers last van de bomen: in de herfst met vallende blaadjes en takken en uitwerpselen van vogels op de auto's. Sommige ondernemers zien de bomen dan ook liever verwijderd, zodat er meteen ook meer parkeerplaatsen aan kunnen worden gelegd. Daarnaast mag er meer uniformiteit komen en mag het beheer en onderhoud beter.

Het groen is voornamelijk kijkgroen en structurerend groen voor het verkeer. Op de doorgaande Industrieweg is de groenstructuur zeer sterk met een consequente bomenrij in een grasstrook aan weerszijden van de rijbaan. In de lus Industrieweg staan de bomen



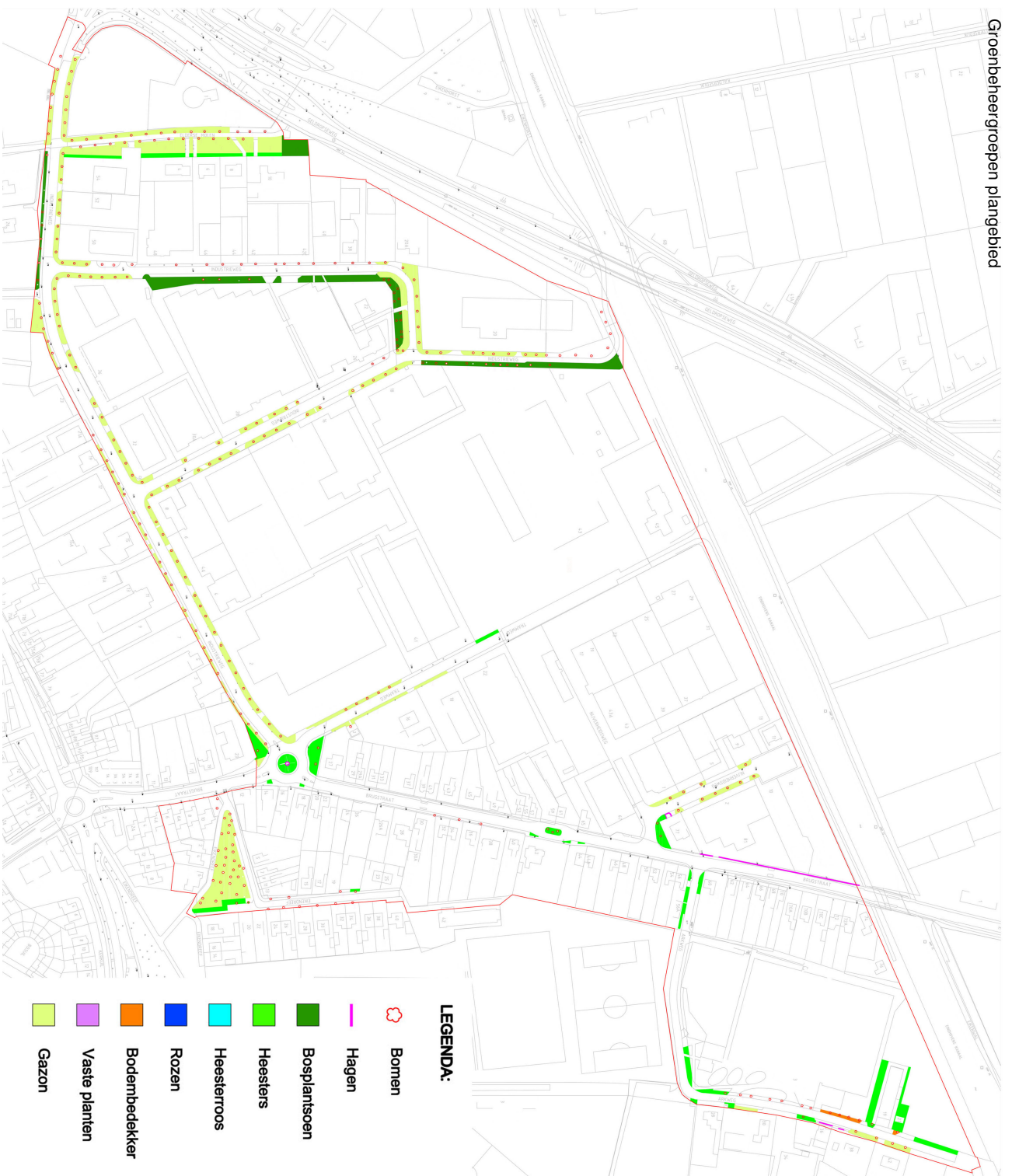
Beplantingsstroken met heesters en bomen aan de Industrieweg (lus)



Huidige groenstructuur op hoofdlijnen

deels in het gazon en deels in de verharding. De bomenrij is hier minder consequent doorgevoerd en met name de Acacia's zijn over het algemeen van minder kwaliteit. Aan de lus zien we ook opgaand groen. Hiermee worden achter- en zijkanten van bedrijven gecamoufleerd. Vanaf de Geldropseweg en langs het kanaal zien we ook voornamelijk opgaand groen. Met de bedrijvigheid erachter geeft dit soms een rommelige indruk. Het groen is echter relevant voor de beleving van het bedrijventerrein. Samen met de bebouwde omgeving geeft het De Smaale identiteit.

Het Groenstructuurplan van de gemeente (2005) geeft de gewenste verbeteringen in de groenstructuur weer. Wat betreft De Smaale worden de Tramweg en Nijverheidsweg aangehaald: "De Tramweg maakt onderdeel uit van het industrieterrein. Straat beschikt gedeeltelijk over een rij van acacia's. Acacia's verwijderen en



vervangen door moeraseiken. Bij Nijverheidsweg dient de bomenrij aangevuld te worden met nieuw aan te planten moeraseiken.”

De Bomen Effect Analyse (april 2010) geeft de toekomstwaarde van de bomen op het bedrijventerrein aan. De Industrierweg (50km/h-deel) heeft een dubbele aaneengesloten laanbeplanting van moeraseiken van 20 tot 25 meter hoogte van een goede kwaliteit, deze laan is esthetisch waardevol. De westzijde van de lus van de Industrierweg heeft een enkelzijdige aaneengesloten laanbeplanting van Moeraseiken van 15 tot 20 meter hoogte van een goede kwaliteit. De laanbeplanting van de acacia's aan de oostzijde van de lus van de Industrierweg heeft een redelijke conditie maar enkele bomen zijn aangetast. Het advies vanuit het Bomen Effect Analyse is dat de bomenrijen aan de Industrierweg alleen behouden kunnen blijven indien er nabij de bomen niet teveel wordt ontgraven. Het aanleggen van vooral de parkeervakken en een trottoir tast het wortelstelsel teveel aan indien er teveel in de buurt van de bomen wordt ontgraven.



Laanstructuur doorgaande Industrierweg

Op basis van het voorontwerp voor de wegen zal een geactualiseerde Bomen Effect Analyse naar de toekomstverwachting van de bomen en mogelijke problemen (en oplossingen/maatregelen) plaats vinden.

2.6 Presentatie van de bedrijfspanden

Het terrein heeft een rommelige indruk vanaf de openbare weg. Dit wordt bepaald door:

- de buitenopslag;
- de diversiteit aan hekwerken;
- de situering en hoogte van de hekwerken;
- de verschillen in inrichting van voorterrinen, vaak veel verharding en weinig groen;

- achter- en zijkantsituaties aan de straat;
- entrees/oriëntatie;
- de uitstraling van de panden;
- reclame.

Een verzorgd eigen terrein zorgt voor een betere en positievere indruk bij klanten.

Op verschillende plekken zien we open opslag voor en naast de panden. Dit leidt tot een rommelig en onrustig beeld. Het haalt de beeldkwaliteit flink omlaag. Onderstaand kaartje geeft de van de openbare weg zichtbare opslag weer. Vooral bij de entrees van het bedrijventerrein is de direct in het oog springende opslag storend en draagt niet bij aan een positief imago van het terrein.

Ook de verschillende hekwerken en de staat, hoogte en situering van de hekwerken maken de uitstraling rommelig. Vaak staan de



Zichtbare buitenopslag



Zichtbare opslag en hekwerken

hekwerken op de voorgrens, wat het beeld niet uitnodigend maakt. Voor een vriendelijk beeld zouden de hekwerken eigenlijk weggelaten moeten worden, maar dat is vanuit veiligheidsoverwegingen niet altijd haalbaar.

De architectuur vormt samen met de inrichting van de buitenruimte het visitekaartje van het bedrijf. De panden op De Smaale zijn voornamelijk in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw gebouwd. Sommige panden maken een verouderde indruk. Andere panden staan leeg en zien er zelfs verpauperd uit. Op bepaalde plekken zijn de panden met de achter- of zijkant op de weg georiënteerd,



waardoor de herkenbaarheid van een bedrijf matig is. Soms zijn zelfs de entrees van de panden niet herkenbaar.

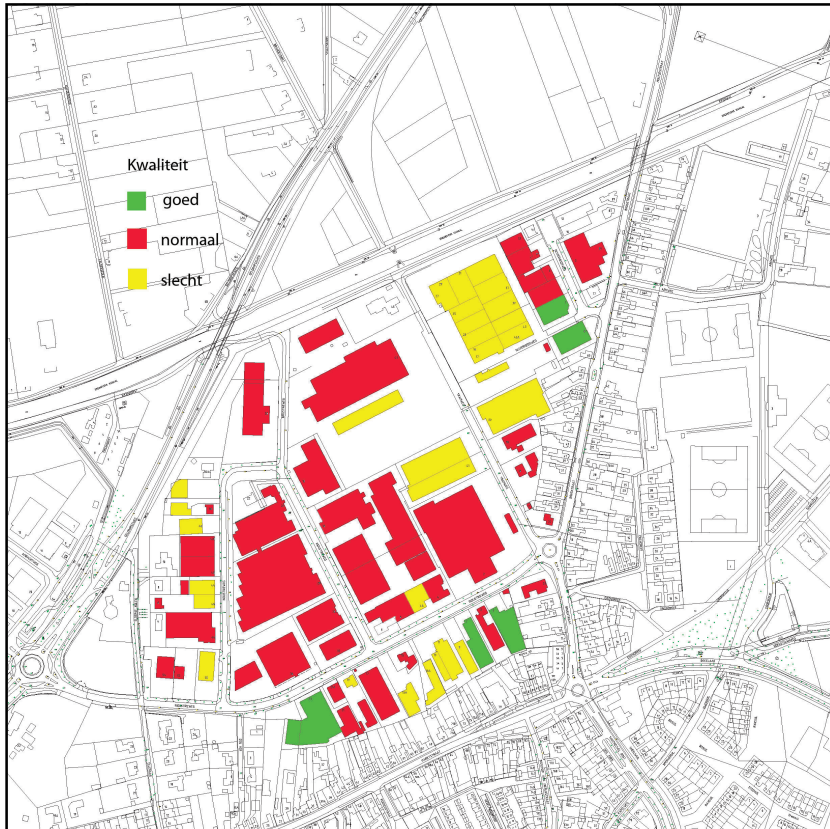
De vindbaarheid van sommige bedrijven laat te wensen over door slecht vormgegeven reclame en huisnummeraanduidingen. Daarnaast leidt de veelheid van reclame-uitingen tot een rommelig beeld.

Door eenduidige richtlijnen op te stellen voor bovengenoemde zaken kan de verrommeling tegen worden gegaan.



Zijkantsituaties en leegstand





Uitstraling panden

2.7 Kabels en leidingen

In het hele plangebied ligt het huidige riool onder de rijweg. Ook het toekomstige riool zal onder de rijweg worden gesitueerd. De overige kabels en leidingen liggen doorgaans aan de beide zijden van de rijweg. Deze liggen in de Industrieweg, het 50km/h-gebied, zowel onder het trottoir als in de groene berm. In het 30km/h-gebied liggen de kabels en leidingen voor het merendeel ook aan beide zijden van de weg òf onder de verharde stroken òf onder de groenstroken. Vaak staan de bomen boven op de kabels en leidingen. Dit levert grote problemen op voor de bereikbaarheid bij werkzaamheden aan deze ondergrondse infrastructuur. Kort samengevat: de kabels en leidingen liggen ongestructureerd in het gehele gebied.

2.8 Bewegwijzering

Op dit moment wordt het terrein bij de entrees bewegwijzerd. Op de borden worden de namen van de bedrijven en de richting aangegeven. Voor ondernemers zijn deze borden van belang. Op deze manier zijn zij snel vindbaar voor klanten en leveranciers. Daarnaast is het indirect reclame.



Entrees: van een pand



en van het bedrijventerrein



Bewegwijzering op De Smaale



3 Ruimtelijke visie

3.1 Visie op hoofdlijnen

In de visie op hoofdlijnen worden per laag de wensen bij toekomstige herinrichting van de openbare ruimte geformuleerd. We onderscheiden de volgende lagen:

- ondergonds: kabels en leidingen;
- maaiveld: verkeer;
- boven maaiveld: groeninrichting.

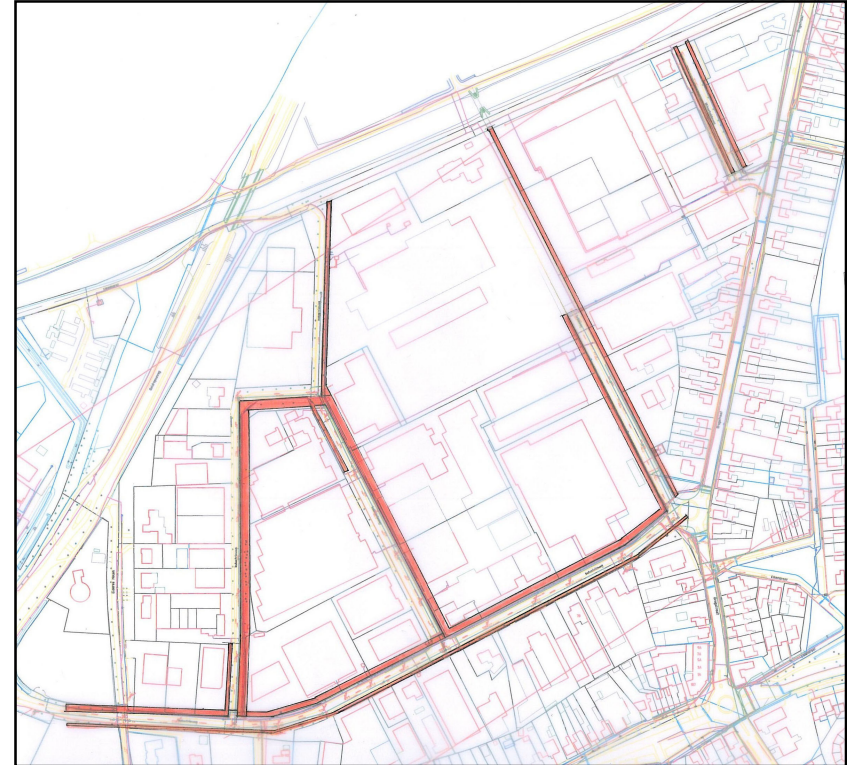
Het samenspel van bovenstaande lagen en de invloed die de lagen op elkaar uitoefenen worden hierna beschreven. De randvoorwaarden voor iedere laag worden geformuleerd. Vervolgens worden mogelijke inrichtingsprofielen aangegeven. Tenslotte wordt de visie op de bedrijfsperven en gegeven.

3.1.1 Ontwerputgangspunten kabels en leidingen

Het is van belang dat de bereikbaarheid van de kabels en leidingen in het gebied wordt verbeterd. Ook het risico op schade aan kabels en leidingen door de grote bomen met hun wortelstelsel moet worden vermeden. Uitgangspunt bij herinrichting is dan ook het introduceren van een kabels- en leidingenstrook met een breedte van minimaal 1,50 meter aan minimaal één zijde van de straat. Deze strook kan onder een groenstrook liggen mits deze niet is beplant met bomen, maar kan ook onder een elementenverharding liggen.

De gemeente Geldrop-Mierlo is een voorstander van het structureren van het netwerk van kabels en leidingen in leidingenstroken van circa 1,50 meter breedte. Eén en ander is uiteraard afhankelijk van de (financiële) haalbaarheid. Het uitgangspunt, om te komen tot één kabels- en leidingenstrook in het straatprofiel, is in belangrijke mate richtinggevend voor de keuze van een herinrichtingsprofiel. Het riool vormt een uitzondering en ligt altijd onder de rijweg onafhankelijk van de soort verharding.

Uitgangspunt kabels en leidingen is het situeren van minimaal één leidingstrook van 1,50 meter breedte aan één zijde van de straten in het plangebied. Dat betekent het verleggen van een groot aantal leidingen in het plangebied naar deze stroken.

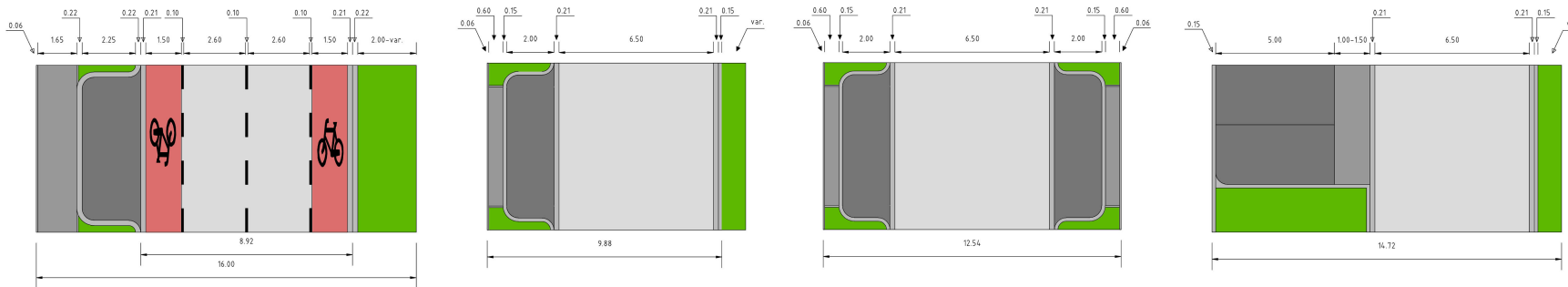


Globale indicatie ligging kabels en leidingen in het plangebied

3.1.2 Ontwerputgangspunten verkeer

Het is van belang bij herinrichting het gewenste gebruik van de openbare ruimte vorm te geven. Dat wil zeggen dat in het gebied onderscheid moet worden gemaakt in een 50km/h-gebiedsontsluitingsweg (Industrieweg) en 30km/h-erftoegangswegen (de overige wegen in plangebied). Dit onderscheid wordt gemaakt door het toepassen van de principeprofielen uit paragraaf 2.3 in het plangebied. In de principeprofielen worden de volgende verkeersfuncties en onderdelen onderscheiden:

- rijweg voor gemotoriseerd verkeer en/of fiets;
- parkeren in parkeervakken;
- aantal parkeerplaatsen volgens de CROW-richtlijnen, eigen



Wenselijke dwarsprofielen gemeente: 50 km/h-zone en 30 km/h-zone (langsparkeren één zijde, langsparkeren twee zijden, haaks parkeren)

parkeerbehoefte op eigen terrein, bezoekersaandeel eventueel op openbaar gebied;

- Maximaal 2 inritten per perceel met een minimale afstand van 6 meter tussen beide inritten. De maximale breedte van de inrit(ten) mag in totaal (tezamen) niet meer bedragen dan 60% van de perceelsbreedte, met een maximum van 18 meter. Eén en ander is uiteraard afhankelijk van de perceelsgrootte. Het college van B&W heeft de bevoegdheid om bij uitzonderlijke gevallen gemotiveerd hiervan af te wijken;
- voetgangersstrook.

Vrachtwagenparkeren vindt plaats op de in de APV aangewezen gebieden: Tramweg, Nijverheidsweg en Industrieweg (30 km/h). Het gaat hier om langspaarkeerplaatsen die iets breder zijn dan gewoonlijk.

Industrieweg 50km/h-deel

Ontwerppunt is het situeren van het principeprofiel 50km/h in de zuidelijke Industrieweg tussen de beide rotondes die de aansluiting vormen op de Geldropseweg en de Brugstraat. De maatvoering van het principeprofiel is de maatvoering die nodig is voor een veilige afwijking van al het verkeer. Parkeren dient zoveel mogelijk te geschieden op de eigen bedrijfskavels. Vooral gezien de verkeersfunctie van de weg is het minder veilig om een langspaarkeerstrook en veel inritten aan deze weg te hebben. Door de huidige bebouwingsdichtheid is het niet overal en niet altijd mogelijk voldoende parkeerterruimte op eigen terrein te realiseren. Om tegemoet te komen aan de huidige parkeerbehoefte wordt geopteerd voor een langspaarkeerstrook aan één zijde van de Industrieweg. De meest logische plek voor de parkeerstrook en de voetgangersstrook is de



zuidzijde van de weg. De bedrijven aan de noordzijde van de weg kunnen gebruik maken van de parkeermogelijkheden in de zijstraten, het 30km/h-gebied.

Daarnaast moet in het profiel rekening worden gehouden met een locatie voor het halteren van de lijnbussen. Bij voorkeur een locatie ten westen van de aansluiting Elderse Molen (rijrichting Geldrop) en ten oosten van de aansluiting Ellenaar (rijrichting Lierop). Voor de locatie van de nieuwe bushalte ter hoogte van de rotonde Brugstraat is het van belang dat de haltes van beide rijrichtingen niet tegenover elkaar komen te liggen.

Uitgangspunt vanuit verkeer voor de Industrieweg 50km/h is het situeren van het principeprofiel van 8,92 meter breedte met langspaarkeerstroken en een voetgangersstrook bij voorkeur aan de zuidzijde van de weg.

Industrieweg, Tramweg, Nijverheidsweg 30km/h-regiem

Ontwerpuitgangspunt is het situeren van het principeprofiel 30km/h in het overige plangebied. De maatvoering van het principeprofiel met een 6,92 meter brede rijweg voor al het verkeer is de maatvoering die nodig is voor de afwikkeling van al het verkeer ter plaatse. Parkeren dient zoveel mogelijk te geschieden op de eigen bedrijfskavels. Ook dient er rekening gehouden te worden met manoeuvreerruimte bij in- en uitritten. Door de bebouwingsdichtheid is dit niet overal en niet altijd mogelijk. Om voldoende ruimte voor de bestaande en de toekomstige parkeerbehoefte te realiseren wordt de openbare ruimte zo optimaal mogelijk ingericht voor parkeren. Daarvoor wordt voorzien, waar mogelijk en waar nodig, in haakspaarkeervakken aan weerszijden van de rijweg. Indien de parkeerbehoefte minimaal is heeft langsparkeren de voorkeur boven haaksparkeren. En daar waar te weinig ruimte is om haaks te parkeren zal met het aangrenzende bedrijf/terreineigenaar moeten worden overlegd om te komen tot een optimale situatie.

De openbare ruimte varieert van 12,75 meter (Tramweg) tot 16,25 meter (deel van de Industrieweg). Dat wil zeggen dat minimaal aan weerszijden langsparkeren met een principeprofielbreedte van circa 12 meter overal mogelijk is. Dat wil ook zeggen dat in nagenoeg de hele Industrieweg (het 30km/h-deel) en de Nijverheidsweg eenzijdig

haaksparkeren met eenzijdig langsparkeren met een profielbreedte van circa 15 meter mogelijk is. Vervolgens betekent dat ook dat aan weerszijden haaksparkeren alleen mogelijk is in overleg met de bedrijven/terreineigenaren van de aangrenzende percelen. Dus voor het optimaal benutten van de openbare ruimte (beide zijden haaksparkeren), om tegemoet te komen aan de grote parkeerbehoefte van de huidige en toekomstige bedrijven, zullen de haakspaarkeervakken altijd aan één en soms aan twee zijden de bedrijfskavels overlappen.

Uitgangspunt vanuit verkeer voor het 30 km/h-deel is het situeren van het principeprofiel van 6,92 meter breedte in de lus Industrieweg, de Tramweg en de Nijverheidsweg. Bekeken wordt wat er wat betreft het parkeren qua aantal noodzakelijk is en wat er ruimtelijk inpasbaar is. Daarbij heeft langsparkeren altijd de voorkeur boven haaksparkeren. In de uitwerking zal in overleg met de aangrenzende bedrijven/eigenaren worden nagegaan hoe de parkeervakken gesitueerd moeten worden.

3.1.3 Ontwerpuitgangspunten groen

Het is van belang voor de beeldkwaliteit, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het plangebied dat er een robuuste bomenstructuur aanwezig is. In het plangebied zijn de grote bomenlanen/rijen van moeraseiken van 15 tot 25 meter hoogte zeer beeldbepalend. Het zijn de groene accenten in het plangebied. Er worden twee visies voor mogelijk gehouden:

- Het zoveel mogelijk behouden en inpassen van de grote moeraseiken aan de Industrieweg (50km/h-deel). De functionele eisen moeten dan worden aangepast aan de bestaansvoorwaarden voor de bomen;

Of:

- Een totaal nieuwe herinrichting waarbij de functionele eisen die nu worden gesteld aan het plangebied er voor zorgdragen dat het gebied voor de komende 30 jaar weer kan voldoen. Als dat betekent dat de huidige grote bomen moeten wijken en een nieuwe robuuste bomenstructuur kan worden aangelegd, dan is dat te overwegen.

Uitgangspunt voor de bomen is dan ook, het inzichtelijk maken van de herinrichtingsmogelijkheden met behoud van de bestaande robuuste rijen moeraseiken en met een nieuwe robuuste bomenstructuur.



Belangrijk voor de beeldkwaliteit zijn tevens de overgangen van de openbare ruimte naar de bedrijfskavels. Door de diverse afscheidingen van beplanting tot en met de vele, verscheidene lage en hoge hekwerken ziet het plangebied er nu erg rommelig uit. Het komen tot een meer eenduidige afscheiding die bij alle bedrijfskavels wordt toegepast is een uitgangspunt. Hierbij wordt gedacht aan een 'voile', die de hekwerken en de rommelige uitstraling van de voorterreinen kan afschermen. Door het aanplanten van een halfhoge haag (80/100 centimeter hoge en 50 centimeter brede haag) worden de verschillende bedrijfskavels aaneengeregend en wordt het rommelige beeld wat geneutraliseerd. Met dit groenaccent aan beide zijden van de openbare ruimte krijgt deze ruimte een eenduidiger beeld. Hiermee wordt de beeldkwaliteit van het plangebied sterk verbeterd.

Ter plaatse van de parkeerstroken, moeten de parkeervakken regelmatig worden begrensd door groenvakken met blokbeplantingen. Deze visuele vernauwing is om te voorkomen dat het wegprofiel nog breder oogt dan het in werkelijkheid is. Door het ritme van de blokbeplantingen in het straatbeeld en door de groene uitstraling, waarbij de auto's tussen de groenblokken staan, wordt de beeldkwaliteit in de straat versterkt. Tevens kunnen in de groenblokken zowel de bestaande als een nieuwe boomstructuur of de verlichtingsmasten worden opgenomen.

Uitgangspunt vanuit het overig groen is dat de beeldkwaliteit wordt versterkt door een doorlopende groene afscheiding (bijvoorbeeld een haag) die wordt aangeplant aan beide zijden van de weg voor de (diverse) hekwerken/kavelafscheidings van de bedrijfskavels en door het aanleggen van groenvakken met blokhagen in de parkeerstroken.

3.2 Ruimtelijke visie profielen

Het plangebied heeft een rommelige uitstraling, die wordt veroorzaakt door de grote verscheidenheid in de inrichting van de straatprofielen, de gebruikte materialen, de hekwerken en doordat de buitenruimte regelmatig als opslagruimte wordt gebruikt. Kortom: een chaos van indrukken.

Om de ruimtelijke kwaliteit op het bedrijventerrein De Smaale een flinke impuls te geven is het noodzakelijk dat er meer eenheid in de ver-

schijningsvorm wordt gerealiseerd. Deze eenheid kan worden bewerkstelligd door het toepassen van eenduidige straatprofielen (maatvoering, groen, verlichting), die in het gehele gebied consequent worden toegepast. Verder is het van belang dat de bedrijfskavels een duidelijke begrenzing (hekwerken en hagen) hebben. Ook is het belangrijk dat de bedrijfskavels indien nodig worden afgeschermd. En als laatste dat al deze afschermingen van een zodanige vormgeving zijn, dat er meer eenheid binnen het plangebied komt. Als de openbare ruimte eenduidig is ingericht zal deze als het ware de verscheidenheid van de bedrijfskavels aan elkaar rijgen, waardoor er meer één geheel ontstaat die de karakteristiek van het plangebied zal versterken.

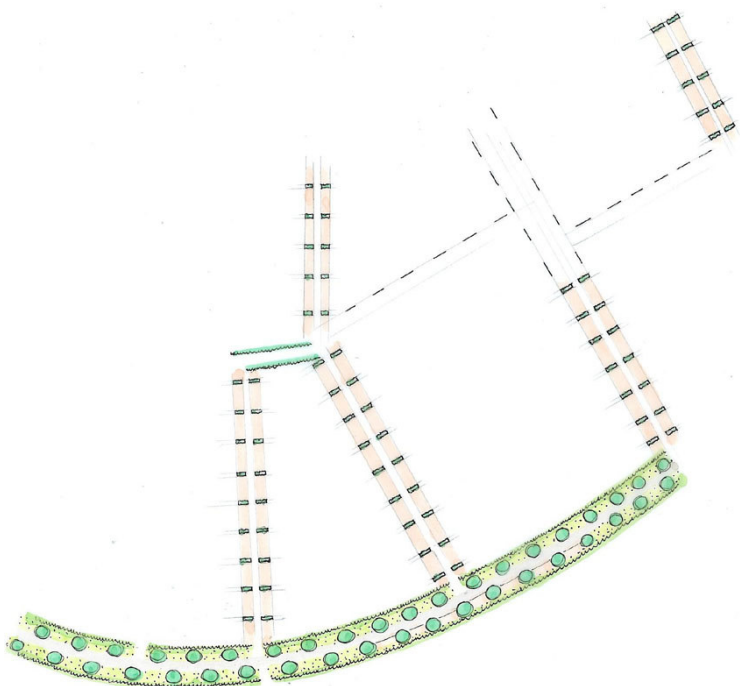


Voorstel wegenstructuur met doorverbindingen

Het plangebied kent in feite een "kam"structuur. De Industrieweg als gebiedsontsluiting en de Industrieweg (de lus), Tramweg en Nijverheidsweg als de haaks op de gebiedsontsluitingen gelegen erftoegangswegen voor de bedrijven. De Tramweg en Nijverheidsweg zijn nu doodlopende straten. Het kortsluiten van de doodlopende straten is een gedachte die in de toekomst wellicht zou kunnen worden gerea-

liseerd waarmee de verkeersontsluiting van het plangebied sterk wordt verbeterd en de Brugstraat als 30km/h-woonstraat kan worden ontlast. Dit zal op haalbaarheid moeten worden getoetst.

In het plangebied is een duidelijk onderscheid in karakter van de buitenruimte in het gebiedsdeel aan de 50km/h-zone en het gebiedsdeel met de 30km/h-zone. Deze zonering wordt verder versterkt door het ontwikkelen van een tweetal profielen, profiel-1 (50km/h) en profiel-2 (30km/h), voor de bestaande infrastructuur. Daarnaast wordt een voorstel gedaan voor een profiel voor de eventuele, toekomstige dwarsverbindingen. Daarbij is de leidraad met een minimaal profielbreedte, profiel-3 (30km/h) een optimale ontsluiting in het gebied vorm te geven. De Industrierweg 50km/h-deel is de hoofdontsluiting voor alle overige straten van het plangebied.



Visie op openbare ruimte

3.2.1 Keuzeprofiel Industrierweg 50km/h-regiem

Het huidige profiel wordt gedomineerd door de robuuste bomenlaan van moeraseden. Het huidige profiel is een asfaltweg van circa 7,80 meter breedte met aan weerszijden grasbermen waarin de grote moeraseden staan. Aan de zuidzijde van de rijweg ligt een trottoir wat doorgaans circa 2,10 meter breed is, behalve ter plaatse van de grotere bomen die met hun stam deels in het trottoir staan. Ook zijn op sommige plaatsen in deze straat enkele parkeerhavens/stroken aanwezig. Aan de westzijde zijn er aan weerszijden van de rijweg bushalteplaatsen gelegen. De kabels en leidingen liggen aan weerszijden van de rijweg.

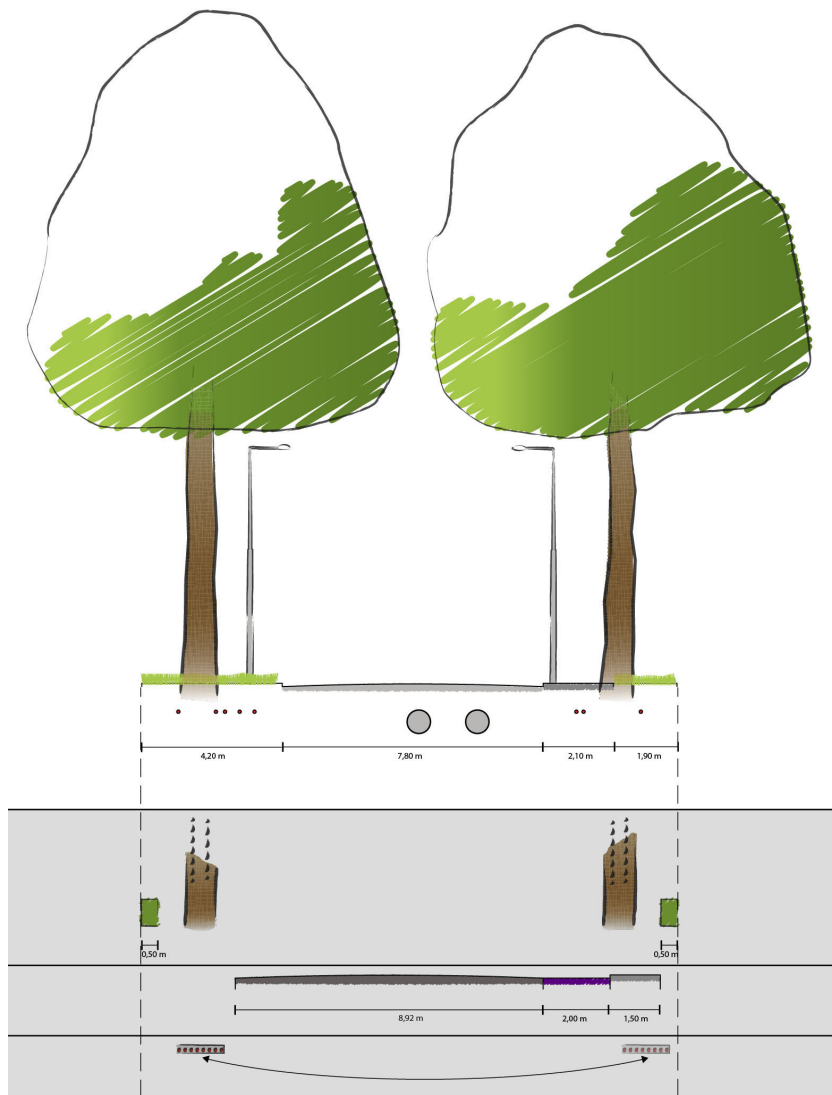
Vanuit voorgaande inventarisatie en analyse komen de volgende eisen en afwegingen voor het profiel tot stand:

- Een eenduidig straatbeeld;
- Een kabels- en leidingstrook van minimaal 1,50 meter breedte;
- Verhard profiel in asfalt van 8,92 meter breedte waarin een rijweg en fietsstroken aan weerszijden zijn gelegen;
- Een langparkeerstrook aan één zijde van de weg in combinatie met blokbeplantingen. Bij voorkeur aan de zuidzijde van de weg;
- Een voetgangersstrook aan de zuidzijde van de weg;
- Het behoud van de bestaande bomen of het aanplanten van een nieuwe boomstructuur;
- Hagen aan weerszijden van de openbare ruimte voor de kavelgrenzen langs.



Huidig profiel Industrierweg



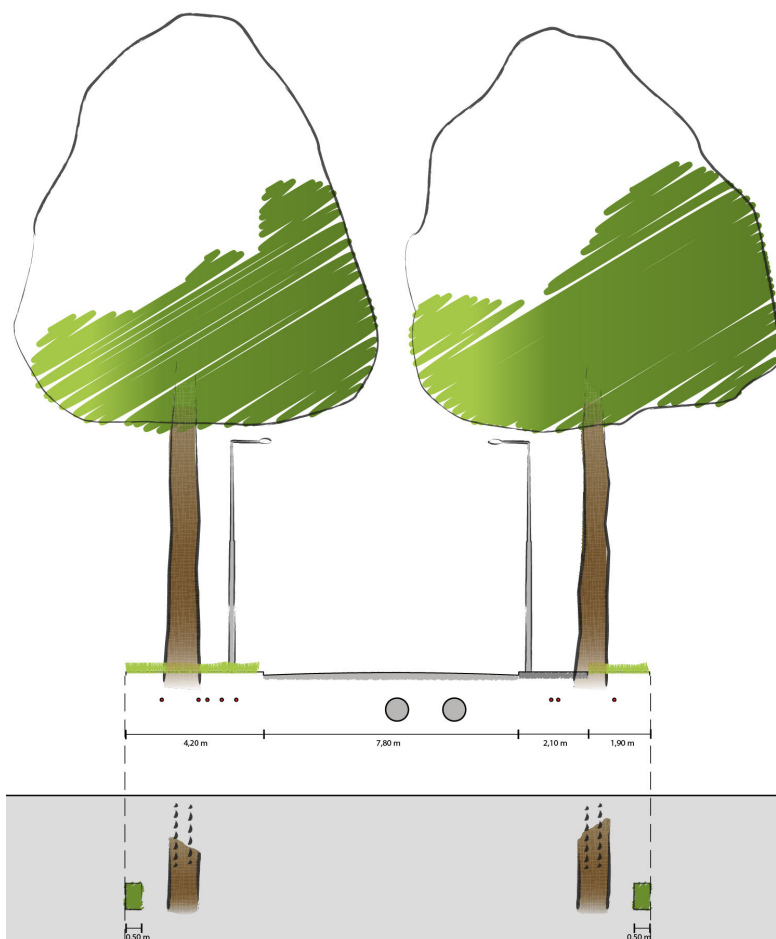


Bestaand profiel Industrieweg en onderdelen profielwijzigingen

Diverse profielen zijn voor de doorgaande Industrieweg onderzocht. Hierbij is een afweging tussen functionaliteit en beeldkwaliteit gemaakt. Bestuurlijk is de wens uitgesproken de bestaande bomen te handhaven. Er is een keuzeprofiel gemaakt waarbij met behoud van de bestaande bomen een zo optimaal mogelijk profiel tot stand kan worden gebracht. Dat betekent dat de hiervoor genoemde eisen en afwegingen niet allen ter harte kunnen worden genomen. Ook blijkt dat sommige uitgangspunten nog wel eens met elkaar kunnen conflicteren:

- de rijlopers hebben een minimale maat die noodzakelijk is om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen, deze benodigde ruimte kan ten koste gaan van het groen;
- er moet een mogelijkheid zijn om bij de kabels en leidingen te kunnen. Het meest gunstige is de kabels en leidingen aan de noordzijde van de weg te situeren, hier liggen al de meeste kabels en leidingen;
- een boomstructuur (alleen) aan één zijde van de weg is een te grote aantasting van de beeldkwaliteit;
- bomen vergen de nodige ondergrondse en bovengrondse ruimte, dit komt vaak in de knel bij de fundering van verhardingen;
- stroken voor hagen hebben een minimale breedte nodig. Gezien het programma dat in het profiel moet is de ruimte voor de hagen ('voile') bij de perceelsgrenzen vaak te smal. Bovendien zijn hagen tegen hekwerken moeilijk te onderhouden.

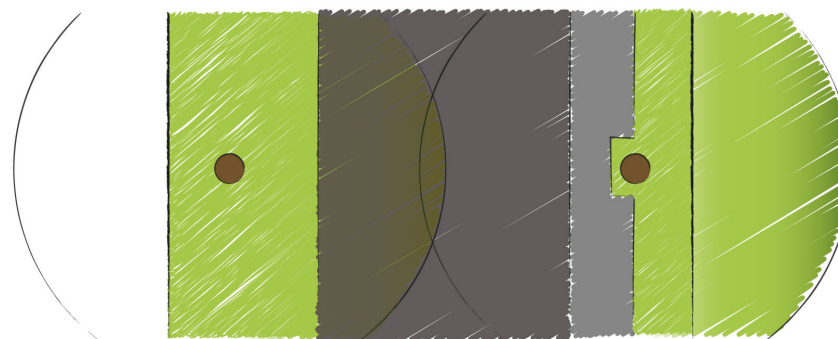
Door het handhaven van de bestaande bomenlaan kan niet het wenselijke profiel van 8,92 m gerealiseerd worden. Er zal een toename van verkeersintensiteit plaats gaan vinden, maar de verwachting is dat dit niet enorm is.



Voorkeursprofiel doorgaande Industrierweg - behoud bestaande bomen

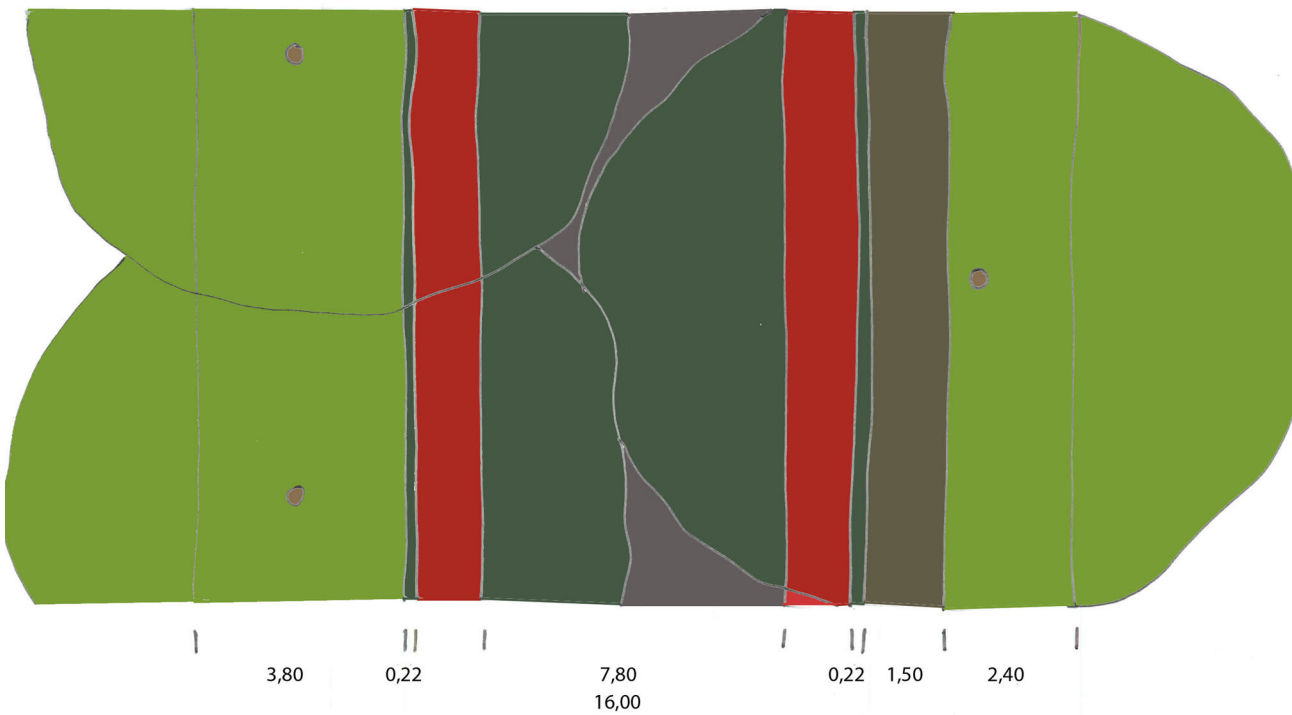
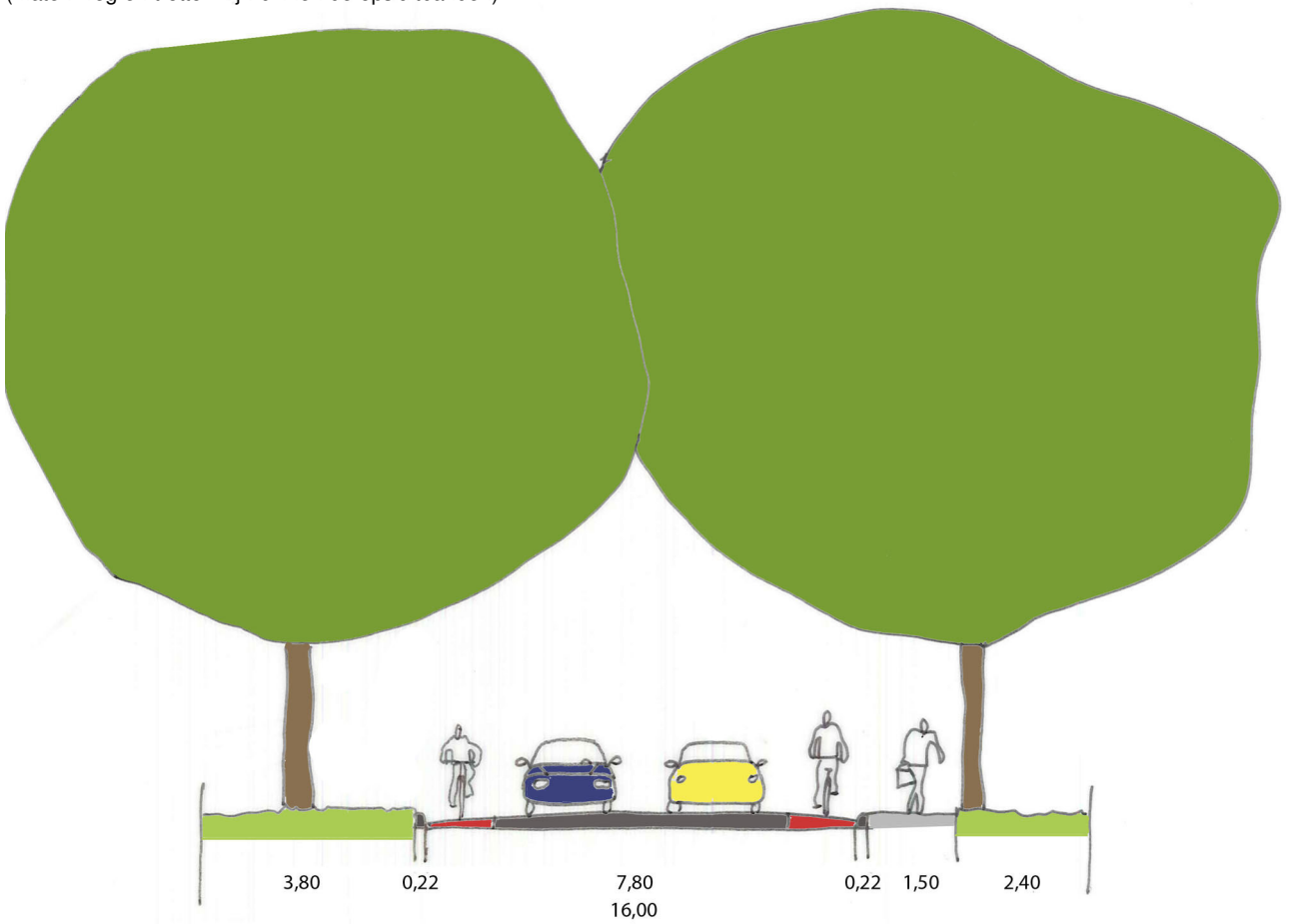
Het voorkeursprofiel houdt rekening met de robuuste laanstructuur aan weerszijden van de weg. Dit geeft een zeer krachtige beeldkwaliteit en geeft het bedrijventerrein karakter. De weg heeft aanliggende fietsstroken. De kabels en leidingen worden, indien mogelijk, onder het trottoir aan de zuidzijde gelegd.

De opbouw van het profiel is als volgt: een rijloper met fietsstroken in het profiel met een breedte van 7,80 meter (binnen de opsluitbanden), met aan de noordzijde een grasberm met de bestaande bomen. Aan de zuidzijde van de rijweg bevindt zich het voetpad, waaronder zoveel mogelijk de kabels- en leidingen worden opgenomen. Daarnaast bevindt zich een groene berm met de bestaande bomen. Het profiel biedt geen ruimte aan een aaneenrijgende en afsluitende haag op de scheiding van de openbare ruimte en de bedrijfskavels.



Bestaand profiel Industrierweg - doorsnede en bovenaanzicht

Voorstel profiel doorgaande Industrieweg - behoud bestaande bomen
(maten weg en trottoir zijn binnen de opsluitbanden)



3.2.2 Keuzeprofielen Industrieweg, Tramweg, Nijverheidsweg 30km/h-regiem

De huidige profielen worden enerzijds gedomineerd door de grote bomen en anderzijds door de diversiteit in verhardingen, hekwerken, beplantingen, etc. Dit geeft een rommelig beeld. De profielen variëren ook in breedte en soort verhardingen. De huidige Industrieweg (de lus) bestaat uit betonklinker- of asfaltverharding en heeft een breedte van 5,40 meter tot 7,90 meter. Aan de westzijde staan moeraseiken aan één zijde van de weg en aan de oostzijde staan acacia's aan beide zijden van de weg.

De Tramweg heeft asfaltverharding, een breedte van circa 7,80 meter, en bomen aan één zijde van de weg.

De Nijverheidsweg kent betonklinkerverharding, heeft een breedte van circa 8 meter, en bomen aan twee zijden van de weg.

Al deze profielen hebben aan weerszijden grasbermen die af en toe worden onderbroken door inritten of parkeerplaatsen. Er zijn nergens voetgangersstroken in deze zone. De kabels en leidingen liggen deels aan weerszijden van de rijweg maar in circa tweederde van de Industrieweg (de lus) zijn de leidingen aan de oostzijde van de weg gesitueerd.

Vanuit voorgaande inventarisatie en analyse kan een meest wenselijk profiel worden aangegeven en een aantal daarvan afgeleide haalbare profielen. Het profiel komt tot stand door de volgende eisen en afwegingen:

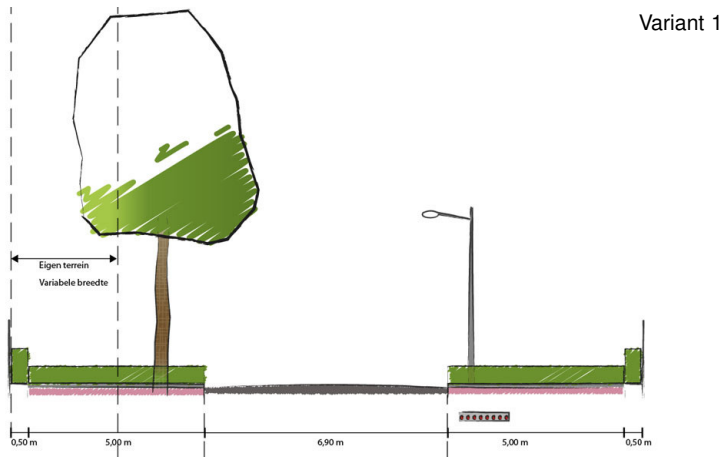
- Een eenduidig straatbeeld;
- Een kabels- en leidingenstrook van minimaal 1,50 meter breedte;
- Verhard profiel in asfalt van minimaal 6,90 meter breedte voor al het verkeer;
- Aan weerszijden van de weg parkeerstroken tussen blokbeplantingen om de parkeerruimte te optimaliseren;
- Geen voetgangersstrook;
- Het behoud van de bestaande bomen of het aanplanten van een nieuwe boomstructuur;
- Hagen aan weerszijden van de openbare ruimte voor de kavelgrenzen langs.



Keuzeprofielen Industrieweg (lus), Tramweg, Nijverheidsweg

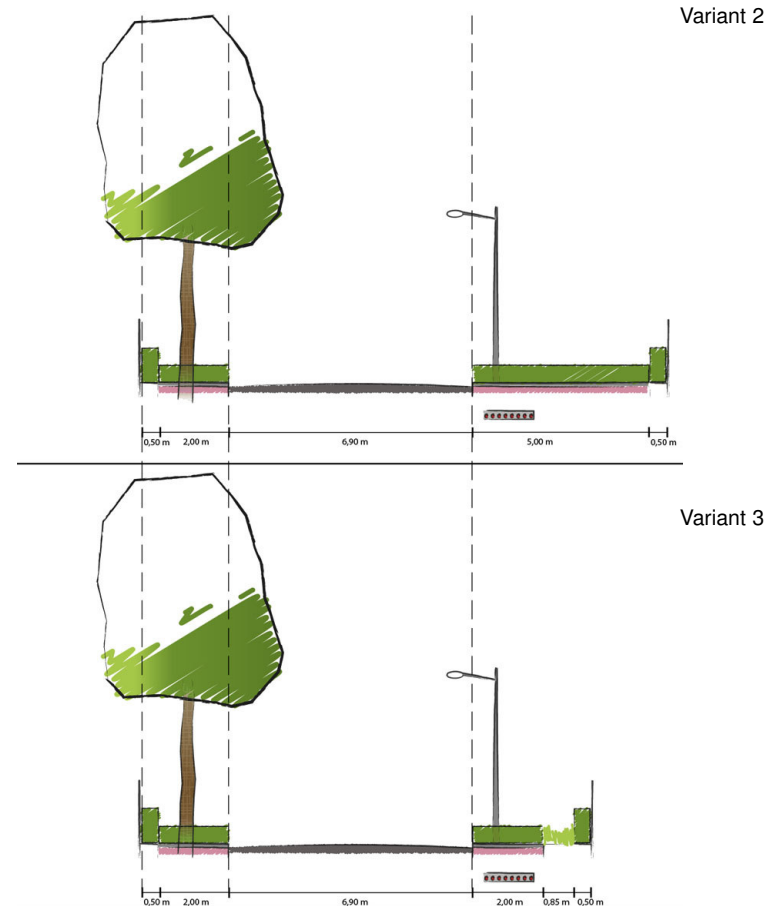
Deze keuze houdt in dat alle functionele eisen zwaar wegen, maar de beeldkwaliteit ook als belangrijk aspect wordt meegenomen. Daarvoor moet in de ontwerpfase worden onderzocht of de robuuste bomenrij van moerasediken kan worden ingepast of dat er een nieuwe eenzijdige robuuste bomenstructuur aangeplant wordt. Het meest logisch is om uit te gaan van een kabels- en leidingenstrook aan de oostzijde van de straten en de bomenrij aan de westzijde van de straten. Toch kan het profiel, als dat in de ontwerpfase logischer lijkt, in spiegelbeeld worden uitgevoerd. Per straat verschilt het hoeveel kabels en leidingen verlegd dienen te worden naar de kabels- en leidingenstrook. In de Industrieweg (de lus) ligt in het grootste deel van de straat de kabels en leidingen al aan de rechterzijde.

De opbouw van het profiel met varianten is als volgt: **variant 1** heeft een rijloper van 6,92 meter in asfalt symmetrisch in het profiel, met aan de weerszijden haaksparkeervakken afgewisseld met aan één zijde bomen in beplantingsblokken en aan de andere zijde verlichtingsmasten in de beplantingsblokken. Aan de straatzijde waar geen bomen staan wordt de 1,50 meter brede kabels- en leidingenstrook opgenomen. Aan weerszijden een aaneenrijgende en afsluitende haag op de scheiding van de openbare ruimte en de bedrijfskavels.

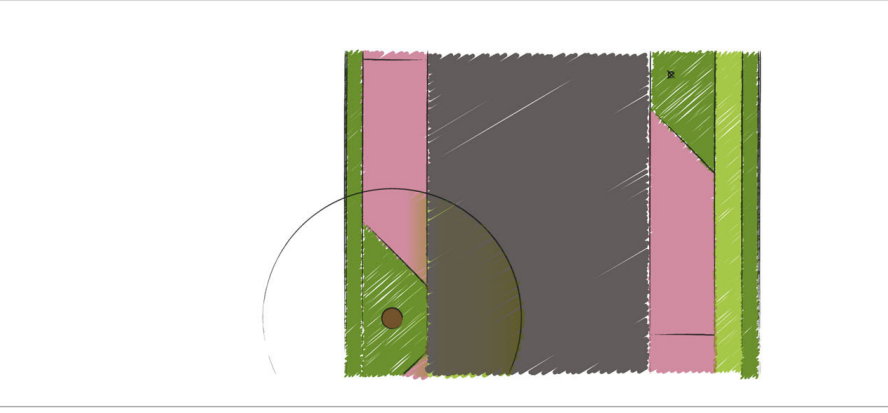
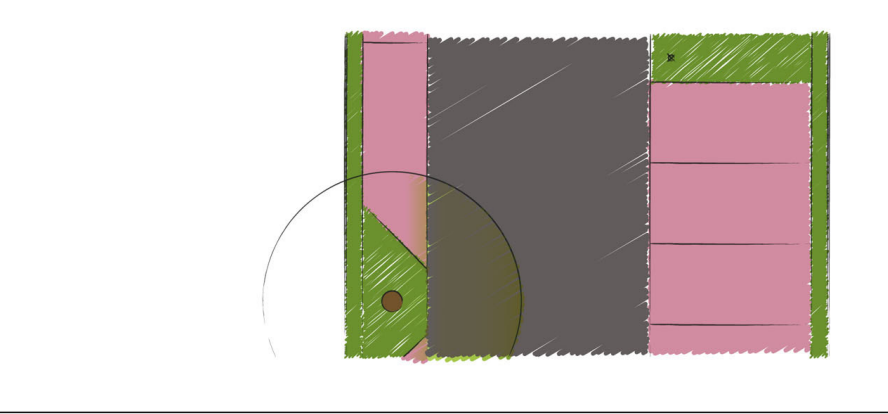
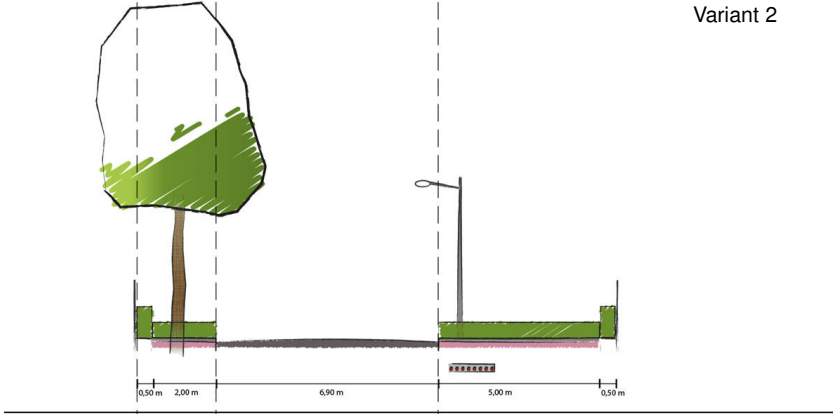
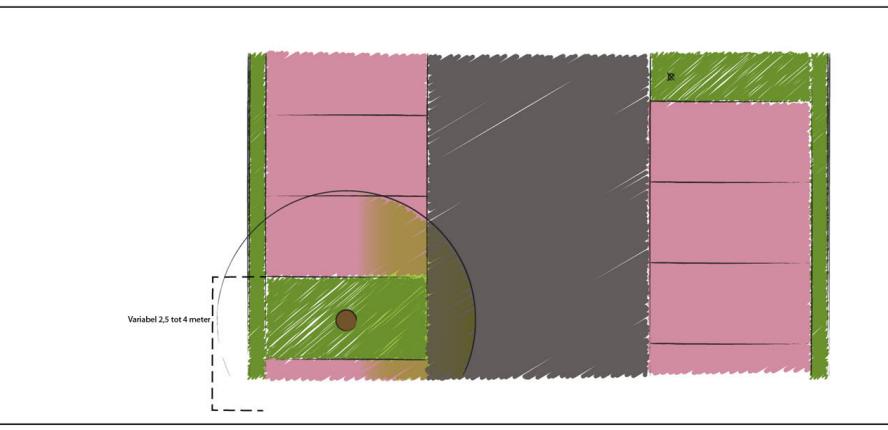
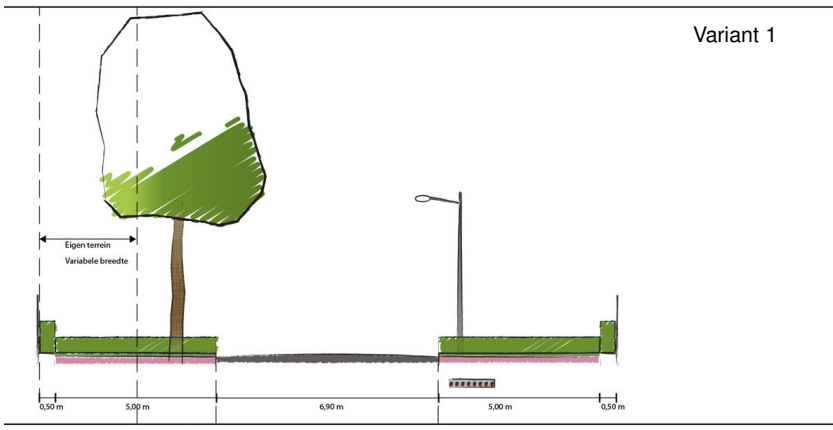


Indien aan weerszijden haaksparkeervakken niet mogelijk zijn, omdat de aangrenzende bedrijfskavels dat niet toelaten, dan kan uitgeweken

worden naar **variant 2**, een asymmetrisch profiel met aan de ene zijde langsparkeren en aan de andere zijde haaksparkeren. Aan beide zijden vindt het parkeren plaats tussen de groenblokken. **Variant 3** bevat aan beide zijden langsparkeren tussen groenblokken.



Kortom: een optimaal profiel met een goede beeldkwaliteit van een nieuwe bomenlaan aan één zijde van het verhard profiel, groene blokbeplantingen in de parkeerstroken en groene (losse) hagen op de kavelgrenzen. Bij dit profiel wordt het parkeren zo optimaal mogelijk gefaciliteerd. Wellicht dat er een combinatie met de voorterreinen van de bedrijfskavels wordt gemaakt. De 30 km/h-wegen vragen om maatwerk. Het ontwerp zal echter altijd oplosbaar zijn binnen deze varianten.



3.2.3 Minimaal profiel huidige en toekomstige dwarsverbindingen 30km/h-regiem

Momenteel is er maar één dwarsverbinding in het gebied, namelijk de korte verbindingsweg aan de noordzijde van de lus in de Industrieweg. Het profiel hier wordt gedomineerd door de bomen en beplantingen in grasstroken aan weerszijden van de weg. De weg bestaat uit betonklinkerverharding, heeft een breedte van 5,40 meter, en kent aan de noordzijde van de weg moerasedijken. De kabels en leidingen liggen aan de zuidzijde van de straat.



De toekomstige, wenselijke dwarsverbindingen zijn de oost-west lopende kortsluitingsstraten in het verlengde van de bovengenoemde kortsluitingsstraat. Deze straten kunnen dan de Nijverheidsweg, Tramweg en Industrieweg (de lus) met elkaar verbinden en zouden dan kunnen zorgen voor een betere ontsluiting van het bedrijventerrein en ontlasting van de Brugstraat van vrachtwagenverkeer voor het bedrijventerrein De Smaale. Aangezien de nieuwe kortsluitingen over bedrijfskavels lopen zal dit in samenwerking met de eigenaren gestalte moeten krijgen. Omdat het terrein moet worden onttrokken aan de bedrijfskavels is er uitgegaan van een minimale profielbreedte ingepast in de bestaande bebouwingsstructuur, die wel voldoet aan de verkeerseisen maar waar niet wordt geparkeerd. Eén en ander is uiteraard afhankelijk van een eventuele nieuwe verkaveling en de haalbaarheidstoets.

Vanuit voorgaande inventarisatie en analyse kan een meest wenselijk profiel worden aangegeven. Het profiel komt tot stand door de volgende eisen en afwegingen:

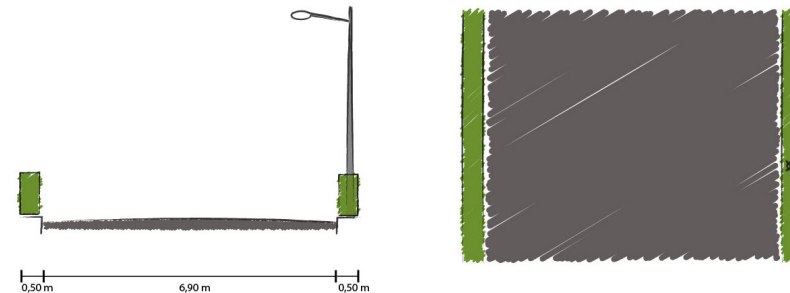
- Een eenduidig straatbeeld;
- Een kabels- en leidingenstrook;
- Verhard profiel in asfalt van 6,90 meter breedte voor al het

verkeer;

- Geen parkeren;
- Geen voetgangersstrook;
- Geen bomen;
- Hagen aan weerszijden van de openbare ruimte voor de kavelgrenzen langs.

Keuzeprofiel dwarsverbindingen

Deze keuze houdt in dat de haalbaarheidseisen het zwaarst wegen en een minimaal eenduidig profiel met een goede beeldkwaliteit wordt voorgestaan. Daarvoor moet in de ontwerpfase worden onderzocht hoeveel ruimte er beschikbaar is voor de nieuwe dwarsverbindingen. Het ontwerp zal afhankelijk zijn van de verwerving en verkaveling. In de bestaande dwarsverbinding in de Industrieweg kan worden uitgegaan van dit smalle keuzeprofiel, waarbij eventueel de overige gronden onder bepaalde voorwaarden kunnen worden uitgegeven aan de aangrenzende bedrijven, bijvoorbeeld als mogelijke parkeerterrein op eigen terrein.



De opbouw van het profiel is als volgt: een rijloper van 6,92 meter in asfalt symmetrisch in het profiel, met aan weerszijden een aaneenrijgende en afsluitende haag op de scheiding van de openbare ruimte en de bedrijfskavels, waarbij aan één zijde de verlichtingsmasten in de haag zijn geplaatst. Indien nodig kan er achter de haag aan een zijde een 1,5 meter brede kabels- en leidingenstrook onder een bodembedekker komen.

Kortom: een minimaal profiel met groene afscheidingen (bijvoorbeeld een haag) op de kavelgrenzen. Bij dit profiel is rekening gehouden met het gebruiken van een minimaal grondoppervlakte waarbij het nog mogelijk is eventueel in de toekomst kortsluitingen tussen de doodlopende straten te realiseren via een aantal bedrijfskavels.

3.3 Ruimtelijke visie bedrijfspercelen

Het rommelige karakter van het bedrijventerrein vindt niet alleen zijn oorzaak in de inrichting van de openbare ruimte. Ook de inrichting van de buitenterreinen van de bedrijven en de uitstraling van hun panden hebben daar invloed op. Willen we de eerste indruk van het bedrijventerrein en de bedrijven zelf verbeteren, dan moet er wat aan de rommeligheid gedaan worden. Een 'opgeruimd' en 'geordend' terrein en 'opgeruimde' bedrijfskavels zorgen ervoor dat de herkenbaarheid van het terrein sterk verbeterd.

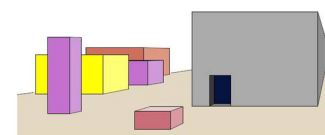
In hoofdstuk 2 is geanalyseerd waardoor het rommelige karakter wordt veroorzaakt:

- de buitenopslag;
- de diversiteit aan hekwerken;
- de situering en hoogte van de hekwerken;
- de verschillen in inrichting van voorterreinen, vaak veel verharding en weinig groen;
- achter- en zijkantsituaties aan de straat;
- entrees/oriëntatie;
- de uitstraling van de panden;
- reclame.

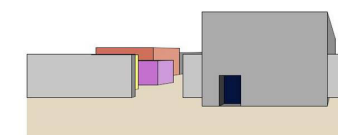
In de volgende subparagrafen wordt aangegeven wat de visie op deze thema's is. Doel is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee de aantrekkingskracht van het terrein.

3.3.1 Open opslag

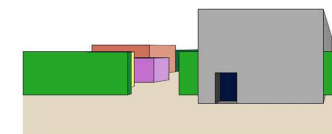
Vaak beïnvloedt open opslag de beeldkwaliteit negatief. Open opslag willen we zo veel mogelijk vermijden en binnen de bebouwing oplossen. Indien het niet anders mogelijk is, dan dient de opslag visueel afgeschermd te worden, zodat deze niet zichtbaar is vanaf het openbaar gebied. Zodoende heeft het een minimale negatieve invloed op de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Opslag dient overigens altijd op eigen terrein plaats te vinden. De in het wegprofiel voorgestelde 'voile' en blokbeplantingen zullen een bijdrage leveren aan het uit het zicht onttrekken van de opslag. Echter, de opslag is vaak hoger dan een erfafscheiding. In dat geval zal dan naar passende oplossingen moeten worden gezocht, zoals bijvoorbeeld een passende muur of opgaand groen.



OPSLAG DOMINEERT, OOGT VAAK ROMMELIG.



OPSLAG ACHTER DE VOORGEVEL. OPSLAG AFSCHERMEN D.M.V. MUUR. MUUR IN STIJL ALS BEDRIJFSPAND. OPSLAG IN VERHOUDING TOT HOOGTE MUUR.



OPSLAG ACHTER DE VOORGEVEL. OPSLAG AFSCHERMEN D.M.V. GROEN.

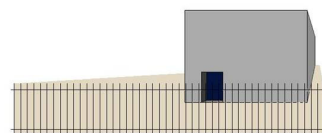




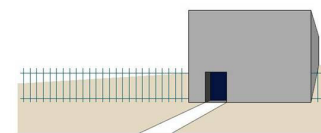
3.3.2 Erfafscheiding

Hekwerken geven een bedrijf een eerste goede of slechte indruk. Op De Smaale komen hekwerken in verschillende formaten en uitvoeringen voor. Dit geeft een rommelig straatbeeld. Door hekwerken bij de bedrijven aan de straatzijden weg te laten ontstaat er een open en vriendelijker karakter en een sterkere beeldkwaliteit. Uit veiligheidsoverwegingen zijn hekwerken vaak wel gewenst. Geprobeerd kan worden de noodzakelijke veiligheid in de gevel op te lossen. Groene erfafscheidingen geven het terrein ook een vriendelijker beeld. Met de voorgestelde 'voile' of blokbeplantingen in het straatprofiel wordt dit al bewerkstelligd. Deze groene afscheiding is vooral op korte termijn belangrijk, als nog niet alle hekwerken een eenduidige uitstraling hebben.

Indien een hekwerk noodzakelijk is gaat de voorkeur uit naar het plaatsen van het hekwerk in of achter de voorgevelrooilijn. Dit oogt vriendelijker dan het situeren van een hekwerk op de perceelsgrens.



TOEPASSING VAN HOOG HEKWERK AAN VOORZIJD E OP PERCEELGRE NS. OOGT AFSTANDELIJK, SLECHT ZICHT OP BEDRIJF



BIJ TOEPASSING VAN HOOG HEKWERK: HEKWERK PLAATSEN IN OF ACHTER DE VOORGEVELLIJN. KLEURGE BRUIK GRIJS OP GROTERE AFSTAND WORDT HEKWERK TRANSPARANTER.

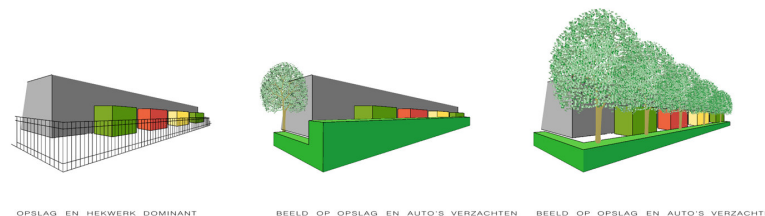
3.3.3 Buitenruimte

De buitenruimte vormt daarnaast ook het visitekaartje van het bedrijf. Buitenopslag aan de voorzijde geeft een slordige indruk, daarnaast kunnen bepaalde elementen het beeld verstoren. Voorterreinen dienen daarom vrij gehouden te worden van bebouwing, objecten en opslag. Door buitenopslag alleen achter de voorgevelrooilijn toe te staan valt de blik ten eerste op het bedrijfspand.

Op De Smaale grenzen sommige bedrijfskavels aan het Kanaal en de Geldropseweg. Hier zien we achterkanten en voornamelijk opslag. Het is wenselijk hier de opslag te camoufleren, zodat vanaf deze zijde het bedrijventerrein een goede indruk achterlaat.

Buitenruimte wordt ook benut om te parkeren op eigen terrein. Vanaf de straat gezien willen we dit zoveel mogelijk uit het zicht. Parkeren kan afgeschermd worden met groen, bijvoorbeeld met lage groenblijvende hagen.

Door de parkeervakken in een afwijkende bestrating aan te leggen wordt het gebruik van de buitenruimte eenduidig.



OPSLAG EN HEKWERK DOMINANT

BEELD OP OPSLAG EN AUTO'S VERZACHTEN

BEELD OP OPSLAG EN AUTO'S VERZACHTEN

3.3.4 Achter- en zijkantsituaties aan de straat, entrees en oriëntatie

Op De Smaale zien we op een aantal plekken dat de bebouwing zich met de zijkant of achterkant naar de openbare weg oriënteert. Terwijl we hier juist voorkanten verwachten. Dit maakt de helderheid en de structuur van het bedrijventerrein er niet duidelijker op. De bebouwing zou zich met de voorzijde naar de openbare weg moeten presenteren. Hier moet de aantrekkelijke zijde van het pand zichtbaar zijn, hier moeten de (hoofd)entrees aanwezig zijn, en dus geen schuttingen, opslag e.d. Ook hier geldt dat hier het visitekaartje van het bedrijf wordt afgegeven.

Wanneer er bedrijfshallen aan straatzijde zijn gesitueerd dienen deze een zo aantrekkelijk mogelijke vormgeving te krijgen. De gevels aan de straatzijde mogen niet blind of geblindeerd zijn, dat oogt niet (klant)vriendelijk. De hoofdentree moet duidelijk herkenbaar en zichtbaar zijn vanaf de straat. Aan de voorzijde worden de meest representatieve functies gepositioneerd, zoals het kantoor, de receptie, een eventuele showroom, enzovoort.

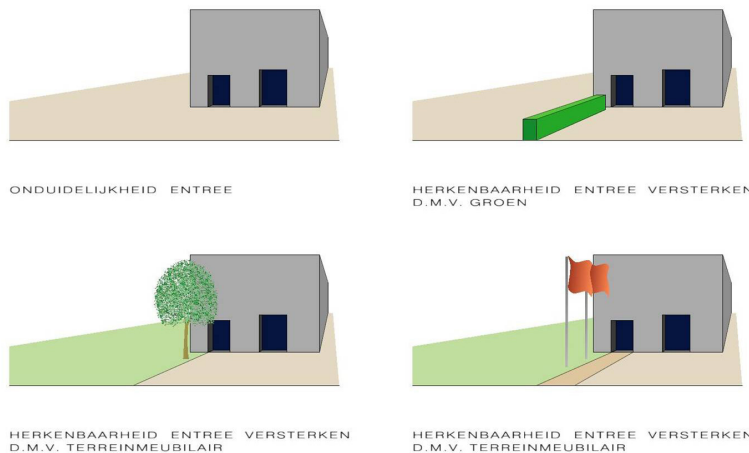
Bij hoeksituaties is een tweezijdige oriëntatie gewenst, om blinde gevels, opslag aan de openbare weg, e.d. te voorkomen.



Accenten en oriëntatie

Op De Smaale zijn een aantal plekken aan te wijzen als zichtlocaties. Hier mag de bebouwing een accent krijgen, een meer representatieve uitstraling. Dit kan bijvoorbeeld door een bijzondere vormgeving of een verhoogd bebouwd deel.

Op hoger schaalniveau spelen de entrees van het terrein als geheel een rol. "Hoe kom je het terrein binnen en wat is je indruk?" Op de Brugstraat, waar men Mierlo binnenrijdt, is de kwaliteit erg laag. Men kijkt in een gat waar De Smaale zich presenteert. Vanaf de rotonde bij restaurant Cerise is de kwaliteit hoger. Hier zijn het de bomen die de uitstraling bepalen. Vanaf de Geldropseweg wordt de kwaliteit door de groene omgeving bepaald, de verbouwing van het pand op Industrieweg 23 kan een visitekaartje gaan vormen. Belangrijk is dat de eerste indruk hier een goede is. Dat het bedrijventerrein er uitnodigend uitziet.





Door zoveel mogelijk de voorkanten aan de weg te situeren, aandacht te schenken aan hoeksituaties en zichtlocaties en de entrees van De Smaale krijgt het bedrijventerrein een duidelijkere stedenbouwkundige structuur. Samen met de andere maatregelen genoemd in dit beeldkwaliteitplan wordt ervoor gezorgd dat De Smaale een duidelijke identiteit krijgt.

3.3.5 Presentatie van de panden

Verder inzoomend op de vormgeving van de panden kan er worden gezegd dat er op De Smaale panden van verschillende kwaliteit staan. De Tramweg is daarbij op dit moment van zeer lage kwaliteit, sommige panden verkeren in verpauperde staat. Slechts een enkel pand op De Smaale heeft een (zeer) goede uitstraling. Deze panden vormen een voorbeeld voor toekomstige ver/nieuwbouwplannen op het terrein. Op dit moment zijn er (al) verschillende initiatieven voor nieuwbouw en aanpassing van hekwerken.

Over het algemeen is de architectuur op De Smaale vrij ingetogen. Nieuwe bebouwing zal moeten passen in deze sfeer, tenzij het om een zichtlocatie gaat, waar wat expressiever met de vormgeving kan worden omgegaan. Belangrijk is dat er wordt gekeken wat er in de omgeving staat. Het toevoegen van nog meer stijlen, kleuren en materialen kan tot een onrustig beeld leiden, wat negatief werkt op de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

3.3.6 Reclame-uitingen en bewegwijzering

Een veelheid van reclame-uitingen leidt vaak tot een chaotisch beeld. Daarom is het goed hier eenduidige regels voor mee te geven. In het

volgende hoofdstuk zal daar nader op in worden gegaan. Belangrijk hierbij is ook de vindbaarheid van bedrijven. In sommige gevallen laat dit te wensen over door slecht vormgegeven reclame en huisnummeraanduidingen. Een uniform bewegwijzeringsysteem is op een bedrijventerrein van groot belang. Op dit moment is dat op De Smaale goed opgepakt.

Om te voorkomen dat er een wildgroei aan bewegwijzering naar de individuele bedrijfsperven in de openbare ruimte ontstaat, wordt er voorgesteld om bij elk bedrijf in het openbaar gebied een uniform bordje met de eigen bedrijfsaanduiding te plaatsen. Daarnaast kan elk bedrijf, op eigen terrein, zijn eigen reclamelogo gebruiken.



UNIFORME BEDRIJFSAANDUIDING PARALLEL AAN RIJBAAN

4. Beeldkwaliteit openbare ruimte

Voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte, zoals eerder al beschreven, is het belangrijk dat de principeprofielen zo eenduidig mogelijk en zonder onderbrekingen of variaties worden toegepast in het uiteindelijk maatwerk ontwerp voor de herinrichting van bedrijventerrein De Smaale. Daarnaast is het belangrijk de toe te passen materialen, inrichtingselementen, beplantingen en kleuren zo eenduidig mogelijk toe te passen. Hiermee wordt er een sterke beeldkwaliteit van de openbare ruimte nagestreefd, die de zeer verschillende bedrijfskavels aaneenrijgt en zorgt voor meer rust in het uiteindelijke beeld van het bedrijventerrein.

Ook de principedetails zijn van belang voor de identiteit van de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een detaillering met trottoirbanden, met daarin passende straatkolken van dezelfde afmetingen en het consequent toepassen van inritbanden geeft een strakke uitstraling die het rommelige karakter van het gebied sterk verbetert.

Uiteindelijk zullen alle aspecten zoals de keuze van een fraai maar functioneel principeprofiel, het aanleggen van een robuuste maar ook strakke groenstructuur met grotere bomen, het toepassen van een strakke detaillering en goed gekozen en op elkaar afgestemde materialen, kleuren en inrichtingselementen, het uiteindelijk beeld bepalen. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat alle inrichtingselementen zoals hekwerken, bewegwijzering, verlichtingsmasten en armaturen, prullenbakken, etc. allemaal in dezelfde kleur worden gecoat.

4.1 Verharding

Voor de verhardingen zijn uitsluitend de volgende materialen van toepassing:

- Alle rijlopers in asfalt;
- De fietsstroken in roodbruin asfalt, geen knalrood;
- De parkeerstroken in antraciet dubbel betonklinker;
- De inritten in donkergrijze betonstenen;
- Voetpaden in grijze trottoirtegel;
- Trottoir- en inritbanden in dezelfde grijze kleur.

Het is van belang dat de verhardingsmaterialen qua kleur en textuur op elkaar worden afgestemd. De monsters zullen door de gemeente worden beoordeeld.



Mogelijk toe te passen verhardingen uitgezocht op kleur en textuur

4.2 Groen

Het groen vormt een belangrijk onderdeel van de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Hoe groener de omgeving hoe weldadiger deze overkomt. Een bedrijventerrein is vaak erg "stenig" door de brede verharde straten en de soms ook dicht bebouwde en verharde bedrijfskavels. Met name de bomen zijn belangrijk voor de beeldkwaliteit en de groenstructuur. Beplantingen hebben veelal door de vaak beperkte oppervlakte een ondergeschikte rol in de groenstructuur. Door een eenduidigere toepassing van de beplantingen en een structurele toepassing van bomen verbetert niet alleen de beeldkwaliteit van het straatbeeld, maar zeker ook van het totale plangebied.





Laanbomen



Blokbeplantingen



Haag als 'voile' voor het hekwerk

In het hele gebied worden maximaal twee boomsoorten voorgesteld. Aan de Industrieweg-50km/h bepaalt de bestaande structurele en robuuste laanbeplanting de beeldkwaliteit. In het overige plangebied (30-km/h gebied) met een brede rijweg (6,92 meter) zullen ook de bomen van invloed zijn op het beeld.

Tussen de verharde parkeervakken vormen de blokbeplantingen in het 30 km/h-gebied de noodzakelijke onderverdeling en zorgen ervoor dat de rijweg er niet nog breder uitziet dan die is. Bovendien gaan de geparkeerde auto's deels schuil achter deze beplantingen. De blokbeplantingen moeten een groen karakter hebben met een maximale hoogte van 50 centimeter.

Vervolgens heeft het de voorkeur in het gehele plangebied op de kavelgrenzen vóór de hekwerken van de bedrijfskavels een groene afscheiding te plaatsen, die het hele jaar door een kwalitatief mooie en eenduidige afscherming vormt van de diversiteit in de toegepaste hekwerken en inrichting van voorterreinen. Hiervoor moet echter wel de ruimte aanwezig zijn.

In de smalle stroken in het 30 km/h-deel, tussen het verharde deel van het straatprofiel en de hagen op kavelgrenzen, wordt voorgesteld een groene, onderhoudsarme bodembedekker toe te passen.

Alle beplantingsvakken zijn opgesloten in trottoirbanden, waardoor het overrijden van de beplanting enigszins wordt tegengegaan. De bomen hebben een minimale doorwortelbare ruimte (vrij van kabels en leidingen) van 4x4 meter (16 m³) nodig. Bij aanplant wordt qua

maatvoering wordt gedacht aan bomen met een omtrek van 30-35 centimeter en indien betaalbaar een nog grotere omtrek.



Beplantingen toe te passen in het plangebied



4.3 Openbare verlichting

Op een industrieterrein of bedrijventerrein wordt openbare verlichting uit functionaliteit geplaatst. De openbare verlichting draagt bij aan het waarborgen van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Voor het verlichten van de openbare ruimte worden de richtlijnen van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV) gehanteerd.

Hierin staan de eisen vermeld waaraan de openbare verlichting moet voldoen.

Naast de functionaliteit kan de openbare verlichting een bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit. Dit kan worden bereikt door het gebruik van één type masten, armaturen en lampen.

Uit het oogpunt van beheer en onderhoud wordt de voorkeur gegeven aan standaard producten binnen de gemeente. Bij de keuze voor de openbare verlichting wordt gekeken naar toepasbaarheid van de laatste ontwikkelingen en het energieverbruik.

Een bijdrage aan de beeldkwaliteit kan door de kleur van de masten en armaturen af te stemmen op de kleur van de overige elementen in het openbaar gebied.

De kleur van het licht is door de richtlijn en omdat er rekening gehouden wordt met toekomstige camerabewaking vastgesteld. Om te kunnen voldoen aan de richtlijnen is de onderlinge mastafstand van groot belang. Ongeacht welk profiel gekozen wordt moet bij de inrichting van het openbaar gebied hier aandacht aan geschonken worden.



Referentiebeelden vormgeving verlichtingsarmatuur en mogelijk mastvormen.

4.4 Bewegwijzering

Voor de bewegwijzering van het terrein kan gebruik worden gemaakt van standaard bewegwijzering, maar er kan ook een specifiek voor dit bedrijventerrein ontwikkeld bewegwijzeringssysteem/-ontwerp worden gemaakt. Belangrijk hierbij is dat het bedrijventerrein De Smaale zich met een logo en een hoofdkleur profileert. Een specifiek op het plangebied ontworpen bewegwijzering verdient de voorkeur om de uitstraling van het bedrijventerrein te verbeteren. Belangrijk is dat de logokleur en de kleur van de inrichtingselementen (antraciet) op elkaar zijn afgestemd.

Aan de westzijde van De Smaale is het wenselijk een overzichtsbord te plaatsen.



Voorbeelden van eenduidigheid in bewegwijzering

4.5 Overig straatmeubilair

Van belang is het overig straatmeubilair op De Smaale, zoals prullenbakken en eventuele zitelementen af te stemmen op de kleur (antraciet) van de lichtarmaturen en bewegwijzering. Dit om de samenhang te versterken. De hekwerken van de bedrijfspercelen zullen qua kleurgebruik hier ook op moeten aansluiten.



5. Beeldkwaliteit bedrijfsperven en panden

Dit deel van het beeldkwaliteitplan zegt iets over de buitenruimte van de bedrijven en de panden. Samen met beeldkwaliteit voor de openbare ruimte zal het de ruimtelijke kwaliteit van De Smaale moeten verbeteren. Wat betreft de bedrijfsperven en panden willen we het rommelige beeld tegen gaan.

5.1 Open opslag

Als uitgangspunt wordt het zoveel mogelijk vermijden van zichtbare open opslag gehanteerd. Als het mogelijk is moet opslag binnen de bebouwing worden opgelost, voor zover mogelijk achter de voorgevelrooilijn. Indien dit niet mogelijk is dient opslag visueel te worden afgeschermd, door een passende muur of opgaand groen.

Bij kavels grenzend aan het kanaal en de Geldropseweg dient de opslag gecamoufleerd te worden door opgaand groen.

Opslag dient overigens altijd op eigen terrein plaats te vinden.



Vliesgevel om opslag visueel af te schermen

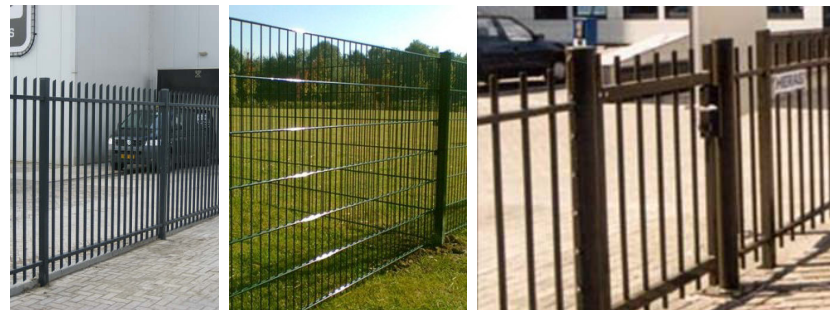
5.2 Erfafscheiding

De voorkeur gaat uit naar het achterwege laten van hekwerken vóór de voorgevelrooilijn van het gebouw, waardoor de bedrijven uitnodigender en toegankelijker lijken. Gerealiseerd wordt dat dit vanwege veiligheid niet altijd mogelijk is (overwogen kan worden het vereiste beveiligingsniveau in de gevel proberen op te lossen). Omdat de diversiteit in kwaliteit en soorten hekwerken in het plangebied afbreuk doet aan de beeldkwaliteit worden er regels gesteld om de

beeldkwaliteit van het plangebied te versterken. Dit kan door uit te gaan van een meer uniform en kwalitatief goed hekwerk. Uitgangspunten zijn:

- robuust spijlenhekwerk met verticale spijlen of een dubbelstaafs hekwerk;
- kleur donkergrijs/antraciet RAL 7016;
- in verschillende hoogten uitvoerbaar;
- poorten dienen bijpassend te zijn (en in dezelfde kleur);
- bij voorkeur max. 1,00 meter hoog aan de voorzijde, overig max. 2,00 meter hoog;
- in geval van wettelijke verplichtingen/normen zijn uitzonderingen in overleg met de gemeente mogelijk.

Omdat niet meteen alle hekwerken zullen worden aangepast zal er waar het wegprofiel dat toelaat een 'voile' voor de perceelsgrens op openbaar gebied worden ingeplant. Zie hoofdstuk 3.



Voorstel keuze hekwerk in verschillende hoogte toe te passen



Voorbeelden kavels zonder een erfafscheiding en met een groene erfafscheiding

5.3 Inrichting buitenruimte

Uitgangspunten voor de buitenruimte zijn:

- geen beeldverstorende elementen voor de voorgevel, op eigen terrein;
- geen buitenopslag voor de voorgevel;
- parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein;
- parkeren zoveel mogelijk uit het zicht, afschermen met groen (hagen), in duidelijk herkenbare parkeervakken;
- laden en lossen op eigen terrein.



Parkeren tussen hagen en een groene voorruimte

5.4 Oriëntatie en entrees

Oriëntatie en de situering van entrees hebben invloed op hoe herkenbaar het bedrijventerrein is, hoe gemakkelijk bedrijven te vinden zijn. De uitgangspunten zijn als volgt:

- de bebouwing moet zich met de voorzijde naar de openbare weg presenteren;
- aan de straatzijde, waaraan de hoofdentree zich bevindt, een

aantrekkelijke vormgeving, geen schuttingen, geen zichtbare opslag, etc.;

- aan de voorzijde de meest representatieve functies positioneren, zoals het kantoor, de receptie, een eventuele showroom, e.d.;
- bij voorkeur geen blinde of geblindeerde gevels aan de straatzijde waaraan de hoofdentree zich bevindt. Lange/kale wanden vermijden (door toepassing van verspringingen, reliëf, kleurtinten, etc.);
- duidelijke en vanaf de weg zichtbare hoofdentree;
- bij hoeksituaties: 2-zijdige oriëntatie op beide wegen is gewenst.



Presentatie naar de weg



Duidelijke entrees



Geen blinde wanden



Op zichtlocaties mogen bedrijven een meer representatieve uitstraling hebben. Dit kan door bijvoorbeeld een bijzondere architectuur toe te passen.



Referentiebeelden: verbijzonderingen in de architectuur



5.5 Architectuur

De regels voor architectuur gaan gelden op het moment dat er initiatieven bestaan voor nieuwbouw (bijv. na sloop), uitbreiding of de verbouwing van een bedrijf. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

Vormgeving/massa:

- de verschillende functies (bedrijfshal en kantoor) dienen herkenbaar te zijn in de massaopbouw;
- kantoren vormen de architectonische accenten van de bedrijfsbebouwing;
- lange wanden doorbreken, door in de gevel aandacht te hebben voor verticale en horizontale geleiding, bijvoorbeeld door middel van de massaopbouw, detaillering, kleur- en materiaalgebruik, raamopeningen, e.d.;
- geen blinde gevels grenzend aan de openbare ruimte;
- hoogwaardige, moderne, zakelijke en ingetogen architectuur: geen kappen, grote spiegellende glasvlakken, klassieke elementen (zoals zuilen of ornamenten).

Materiaal- en kleurgebruik:

- Kantoordeel:
 - stucwerk, bakstenen, naturel hout, staal;
 - ingetogen kleurgebruik met een enkele accentkleur.
- Bedrijfshal:
 - grijs aluminium of wit, met een enkele accentkleur.

Overig:

- dakopbouwen, ventilatiesystemen, masten, antennes en andere objecten voor zover mogelijk uit het zicht plaatsen en in architectuur op te nemen;
- gevels vrijhouden van uitstekende objecten. Lichtarmaturen en eventuele bewakingscamera's zijn wel in de gevel toegestaan.



Voorbeelden architectuur



Voorbeelden van geslaagde renovatie





5.6 Reclame

Reclame moet worden beperkt tot de bedrijfsnaam en alleen op de bedrijfskavels worden aangebracht. Ter plaatse van de inritten en op de bedrijfsgebouwen kunnen bedrijfsnamen worden opgenomen (zie paragraaf 3.3.6). Daarbij moet worden voorkomen dat het een alles overheersend reclame-uiting betreft. Het plangebied is het meest gebaat met fraaie en op het plangebied afgestemde reclame-uitingen.

De regels voor reclame-uitingen zijn als volgt:

- Per gevelvlak max. 1 uiting, max. 2 per bedrijf;
- Per bedrijf max. 1 losstaande reclamezuil o.i.d.

Afwijken hiervan is mogelijk als aan de onderstaande punten wordt voldaan:

- reclame en/of bedrijfsnaam op het gebouw moet wezenlijk onderdeel uitmaken van het architectonische ontwerp en in de schaal van het gebouw gezien worden;
- Reclame alleen aan en niet op de gevel/het bedrijf;
- De reclame mag het gevelbeeld niet verstoren;
- Reclame-uitingen dienen, indien van toepassing, op bouwtekeningen te worden aangegeven en deel uit te maken van de welstandstoets.



Voorbeelden van geslaagde reclame-uitingen



Wanneer reclame omgevingsvergunningplichtig is voor de activiteit bouwen (zie volgende paragraaf) wordt dit beeldkwaliteitplan ter hand genomen. Wanneer dit niet het geval is dan geldt de APV. Per besluit van B&W op 18 januari 2011 is vastgesteld wanneer een reclameuiting omgevingsvergunningplichtig is.

5.7 Tot slot

Met de in dit hoofdstuk genoemde spelregels voor de beeldkwaliteit (betreffende open opslag, erfafscheiding, inrichting buitenruimte, oriëntatie en entrees, architectuur en reclame) dient bij bouw-aanvragen rekening te worden gehouden. De gemeente toetst op de genoemde (geschreven) punten. De beelden daarbij zijn een inspiratiebron.

Voor al het bovenstaande geldt overigens dat het vigerende bestemmingsplan Mierlo bindend is. Om voor een 'omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen' in aanmerking te komen moet worden voldaan aan de voorschriften van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn de minimale en maximale maten van een gebouw op een bepaalde locatie, de plaatsing van het gebouw op een kavel, afstand tot de perceelsgrenzen, enzovoort vastgelegd. Hiervoor wordt verwezen naar Bestemmingsplan Mierlo (goedgekeurd door GS Noord-Brabant, 17 februari 2009). Daarnaast zijn de bovengenoemde regels van kracht.



COLOFON

Buitenruimte:

SpellerCo Meerding
Ruimtelijke visies, planning en inrichting
Postbus 50
5580 AB WAALRE
T 040-2215779

www.spellercomeerding.nl
info@spellercomeerding.nl
Mevr. ir. A.M.J. Meerding stedenbouw
Dhr. ir. N.M. Speller landschap
Dhr. N. De Graaf computertekening

Stedenbouw:

Gemeente Geldrop-Mierlo

Besproken met Vereniging Bedrijventerreinen Mierlo (VBM)



BEELDMATERIAAL

Bronnen:

Arceau Architecten
Van den Pauwert Architecten
Penta Architecten
Van de Griff
Benthem Crouwel Architecten
Bouwen met staal
Staarten
Bonnemayer Architecten
Courage Architecten
Doelbeelden
Gemeente Leeuwarden
Wissing Stedenbouw en Ruimtelijke Vormgeving
West 8
Atelier 8
Philips
De groene mug
Architectes
BOG beheer
Palazzo Groep
Diederendirrix
Architecten & ingenieursbureau Van den Berge & Laban B.V.
Hanse Staalbouw
Grontmij
SpellerCo Meerding
Gemeente Geldrop-Mierlo