
Onderwerp: Ruimtelijke randvoorwaarden inpassing PDV op bedrijventerrein Tichelrijt

Datum: 5 april 2013

Referte: drs. G. Welten / drs. J.C. Barrois / ing. W.K. Swolfs / ing. J. van Jole

In de Visie op de detailhandelsstructuur van de gemeente Dongen (2012) wordt aangegeven dat op bedrijventerrein Tichelrijt ruimte is voor perifere en grootschalige detailhandel. Omdat een nieuwe bestemmingsplan voor het gebied wordt opgesteld, is het de vraag waar en onder welke voorwaarden deze vormen van detailhandel (en internetafhaalpunten) kunnen worden toegestaan? Daarvan afgeleide vragen zijn:

- zou PDV overal moeten kunnen tenzij daartegen belemmeringen (veiligheid, verkeersoverlast) zijn of is het gewenst om een zekere mate van clustering na te streven? En welke gebieden komen dan daarvoor in aanmerking?
- Moeten we aan grootschalige detailhandel een (minimum en/of maximum) maatvoering stellen?

Aan de hand van een analyse van de ruimtelijke, milieu- en verkeerskundige aspecten worden bovenstaande vragen in dit memo beantwoord.

In de memo komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Passende vormen van detailhandel op Tichelrijt;
2. Analyse huidige situatie PDV's Tichelrijt;
3. Vestigingsstrategieën (uitnodigen versus sturen);
4. Randvoorwaarden vanuit verkeer en parkeren;
5. Randvoorwaarden vanuit milieu;
6. Conclusie.

1. Passende vormen van detailhandel op Tichelrijt

Perifere detailhandel (PDV)

In de Visie op de detailhandelsstructuur van de gemeente Dongen (2012) geeft de gemeente aan dat detailhandel die qua maat, schaal en verkeersaantrekkende werking niet goed in het centrum past op perifere locaties gevestigd kan worden. In het bijzonder betreft dit grootschalige detailhandel uit het segment in-en-om-het-huis. Er wordt van uitgegaan dat deze vormen van detailhandel zich onderscheiden van en niet concurrerend zijn met de winkels in het centrum. De gemeente acht bedrijventerrein Tichelrijt de beste locatie voor vestiging van deze detailhandel.

De passende detailhandel op Tichelrijt wordt in vervolg van deze notitie geschaard onder de noemer PDV (Perifere DetailhandelsVestigingen). Het betreft detailhandel in de branches:

- doe-het-zelf;
- tuin/dier;
- wonen;
- vervoer en buitensport.

In tabel 1 zijn de winkelvormen weergegeven die behoren tot deze branches.

Branchevervaging beperken

De genoemde productengroepen uit tabel 1 worden in beginsel als passend gezien voor verkoop op bedrijventerrein Tichelrijt. Als de perifere detailhandel in dit gebied deze producten aanbiedt is er geen

sprake van onwenselijke brancheervaging. Pas wanneer winkels meer dan 10% van het oppervlak – met een maximum van 500 m² – inruimen voor de verkoop van producten die niet in tabel 1 voorkomen is sprake van een onwenselijke situatie. Dit vanwege de concurrentie met de winkels in het centrumgebied.

Tabel 1 Winkelvormen behorende bij perifere detailhandel (PDV)

perifere detailhandel (> 1.000 m ² bvo)		
tuin & dier aquariums bloem/plant dieren en dierbenodigdheden tuinartikelen tuincentrum tuinmeubelen	wonen baby-woonwinkel slaapkamer/bedden keukens meubelen woonwarenhuis oosterse tapijten keukens/badkamers badkamers verlichting parket/laminaat tegels woninginrichting woningtextiel woondecoratie zonwering haarden/kachels natuursteen	vervoer en buitensport auto's motoren caravans kampeerartikelen (inclusief tenten) boten watersport hengelsport bergsport ruitersport buitensport speciaalzaak
doe-het-zelf bouwmarkt bouw materiaal deur/kozijn breedpakketzaken hout ijzerwaren & gereedschap sanitairmaterialen verf/behang		

Maatvoering per winkel

Het onderscheid ten opzichte van de winkels in het centrum is in het voorgaande als de leidraad gehanteerd bij het toestaan van PDV op Tichelrijt. Naast de branche is ook de maatvoering van de winkelunits een belangrijk onderscheid. Om te voorkomen dat boetieks die prima in het centrum passen zich vestigen op Tichelrijt, is een minimummaat vanaf 1.000 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo) per winkelunit passend. Een dergelijke winkelomvang sluit aan bij de veelal volumineuze aard van de verkochte goederen, waarvoor veel uitstalruimte benodigd is.

Vanuit externe veiligheidsoptiek is het ongewenst om op het bedrijventerrein kwetsbare functies zoals omschreven in het Besluit externe veiligheid (Bevi) toe te staan. De omschreven PDV voldoet niet direct aan de genoemde definitie van kwetsbaar object ten aanzien van de winkelomschrijving¹⁾. Er gelden vanuit externe veiligheid dan ook geen directe harde beperkingen ten aanzien van de maatvoering. Wel zijn er vanuit externe veiligheidsoptiek enkele andere beperkingen mogelijk wenselijk. Hier wordt onder het kopje 'relevante milieuaspecten' op ingegaan.

Webwinkels, internetverkoop en afhaalpunten

De verschillende detailhandelsbedrijven die via internet werken hebben een verschillende ruimtelijke impact. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- winkels met internetverkoop – bedrijven met een fysieke winkel en/of showroom die mede via internet verkopen;
- pick-up-points – het uitsluitend afhalen (en afrekenen) van op internet bestelde goederen;
- webwinkels – bedrijven die uitsluitend via internet handelen met particulieren en producten per post of thuis laten bezorgen.

¹⁾ gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:

- [...]
- complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.

Winkels met internetverkoop

De winkels met een groter of kleiner aandeel verkoop via internet ontvangen klanten op de locatie en beschikken daartoe over een winkelruimte of showroom. Dergelijke bedrijven vertonen (grote) ruimtelijke overeenkomsten met reguliere detailhandel en kunnen daarom niet gevestigd worden op Tichelrijt. Ook wanneer het grootste deel van de verkoop via internet en post-/thuisbezorging verloopt.

Omdat 'winkels met internetverkoop' in verhouding tot andere winkelvormen een groot magazijn kunnen hebben, kunnen dergelijke bedrijven, die qua ruimtelijke uitstraling vergelijkbaar zijn met PDV, (ook) op Tichelrijt worden toegestaan. Een eis daarbij is dat het oppervlak van het bedrijf groter moet zijn dan 1.000 m² bvo en dat het uitsluitend winkels in ter plaatse toegestane branches (zie tabel 1) betreft.

Afhaalpunten (pick-up-points)

Het pick-up-pointconcept is een moderne voortzetting van de aloude werkwijze van het klaarzetten van de bestelling van een klant. Ook reguliere winkels kunnen deze service aanbieden – al dan niet via een website. Wat dat betreft is de ontwikkeling niet geheel nieuw. Het vernieuwende van pick-up-points is de gewenste locatie van de afhaalpunten: niet gebonden aan een winkelgebied, maar juist op zeer goed autobereikbare locaties. De ontsluitingswegen van bedrijventerrein Tichelrijt kunnen daarom ruimte bieden aan afhaalpunten (in paragraaf 4 wordt hier dieper op ingegaan). Vestiging van de afhaalpunten op deze locaties is mogelijk, omdat deze zich om de volgende redenen onderscheiden van reguliere detailhandel.

- De goederen zijn elders verzameld, verpakt en verzendklaar gemaakt.
- Er vindt ter plaatse geen uitstal van goederen plaats. Ook kunnen ter plaatse geen 'impulsaankopen' worden gedaan; alles is van tevoren via internet besteld.

Om te voorkomen dat een eventueel afhaalpunt in de gemeente Dongen kan verworden tot een reguliere detailhandel, moeten bovenstaande, onderscheidende kenmerken meegenomen worden in de planologische regeling.

Webwinkels (uitsluitend internetverkoop)

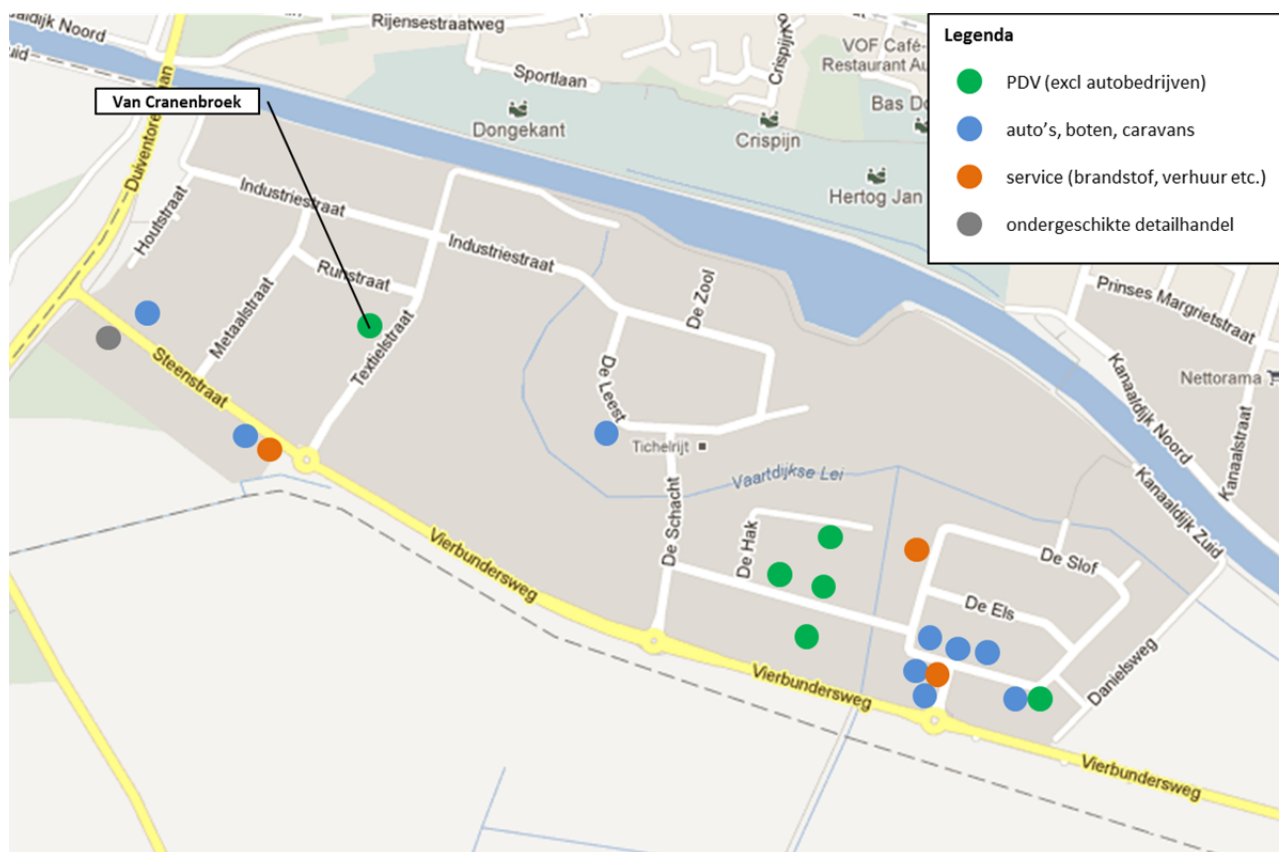
Webwinkels met uitsluitend internetverkoop (dus zonder winkel, afhaalpunt en/of showroom) kunnen worden toegestaan op bedrijventerrein Tichelrijt. Het gaat dan uitsluitend om bedrijven waar geen klanten ter plaatse komen. De bedrijfsactiviteiten van deze specifieke winkelvorm vertonen namelijk grote overeenkomsten met reguliere, bedrijventerrein gebonden bedrijvigheid.

2. Analyse huidige situatie PDV's Tichelrijt

Het merendeel van de PDV bevindt zich in de zuidoosthoek van Tichelrijt (figuur 1). Opvallend is de scheiding in autobedrijven aan De Slof en de overige PDV – voornamelijk winkels in producten voor in-en-om-het-huis – aan De hak. Deels gelden deze locaties als zichtlocatie vanaf de Vierbundersweg. Verder is het vanwege de vindbaarheid enigszins voordelig voor deze bedrijven om in elkaars nabijheid gevestigd te zijn.

Een beperkt deel van de PDV in auto's, boten, caravans ligt aan de Steenstraat – aan de westkant van het bedrijventerrein – eveneens een zichtlocatie.

De winkel van Van Cranenbroek neemt een aparte positie in binnen de structuur. Deze zeer grootschalige PDV met een breed en diep assortiment voor producten voor in-en-om-het-huis bevindt zich op een solitaire locatie aan de Textielstraat. Door het specifieke assortiment heeft deze winkel een regionaal marktgebied en functioneert deze grotendeels op zichzelfstaand.



Figuur 1 Overzicht perifere detailhandelsvestigingen Tichelrijt (bron: gemeente Dongen)

3. Vestigingsstrategieën (uitnodigen versus sturen)

Ruimte voor initiatieven (uitnodigingsplanologie)

Omdat het overgrote deel van de percelen op Tichelrijt zijn uitgegeven, worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor PDV mede bepaald door het beschikbaar komen van een perceel of bedrijfspand voor functieverandering. Het is daarom vanuit dat perspectief wenselijk dat een ruim gebied wordt aangehouden, waarbinnen de perifere detailhandel ingepast kan worden. Op deze wijze is er een goede kans dat initiatiefnemers een locatie kunnen vinden, waarmee de passende winkels voor de gemeente behouden kunnen blijven.

Het ontstaan van een samenhangend winkelgebied binnen een dergelijk ruim gebied is echter onwaarschijnlijk, omdat er slechts beperkte vraag is naar winkelruimte bij de toegestane winkelvormen. De verwachting is namelijk dat een groot deel van de nieuwe PDV-winkels zich nog uitsluitend zullen vestigen op de grootste woonboulevards – bijvoorbeeld in Breda. Dit vanwege de aantrekkingskracht van dergelijke gebieden op de consument en de roep van de consument om een zo groot mogelijke keuzevrijheid.

Overigens is enigszins verspreide vestiging niet nadelig voor het functioneren van de winkels op Tichelrijt, omdat er slechts beperkt sprake is van wisselwerking tussen de winkels onderling. PDV wordt namelijk doelgericht bezocht door consumenten op zoek naar een bepaalde productgroep. Bekendheid met de winkel of een zoektocht op internet heeft de consumenten naar de vestiging op Tichelrijt geleid. Anders dan in het centrum of op een woonboulevard, worden er vervolgens nauwelijks andere winkels binnen het gebied bezocht. Toch zijn er ook vormen van PDV waar clustering een meer meerwaarde heeft (winkels voor producten in-en-om-het-huis).

Door de ruimte voor initiatieven zo groot mogelijk te maken wordt er weliswaar niet gestuurd op een vastomlijnd eindbeeld, maar wordt er binnen kaders ruimte geboden aan ondernemers en

grondeigenaren. In dit kader wordt wel gesproken van uitnodigingsplanologie. Dit onderscheid zich van wensplanologie, omdat het streven naar één toekomstig wensbeeld wordt losgelaten.

Sturing van detailhandel: clustering

Er kunnen twee gebieden worden onderscheiden waar de vestiging van PDV's vanuit ruimtelijk opzicht gewenst is:

1. *Het gebied ten zuiden van Vaartdijkse Lei tussen De Schacht en de Danielsweg kent een relatief kleinschalige verkaveling. Aansluitend op de bestaande PDV wordt in dit gebied ruimte geboden voor vestiging van nieuwe PDV.*
2. *Het gebied aan weersijden van de Steenstraat tussen de kruising met de Textielstraat en de kruising met de Duiventorenbaan is een secundaire locatie voor PDV.*

Deze gebieden betreffen deels zichtlocaties. De komst van PDV kan in deze gebieden zorgen voor verhoging van de beeldkwaliteit. Genoemde concentratiegebieden zijn gelegen in de directe nabijheid van de hoofdontsluitingsweg. Ook vanuit verkeers- en milieuoverwegingen kan de clustering gewenst zijn (zie verder).

Van Cranenbroek

De vestiging van Van Cranenbroek behoudt zijn eigen positie binnen de structuur. Aan deze winkel kan uitbreidingsruimte worden geboden, zolang wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Er wordt niet ingezet op *labeling* van de gebieden: binnen de genoemde gebieden is vestiging van alle toegestane vormen van PDV mogelijk. Hiermee is de kans dat initiatiefnemers een passende locatie kan vinden het grootst. Overigens is het de verwachting dat 'de markt zal sturen', omdat het voor vergelijkbare bedrijven aantrekkelijk is om in elkaars nabijheid te vestigen. Dit blijkt reeds uit de huidige spreiding van de PDV op Tichelrijt.

Overige gebieden op Tichelrijt hebben een grootschaliger opzet, waar PDV niet op aansluit. Daarnaast is het onwenselijk om consumenten over het gehele bedrijventerrein te verspreiden. Spreiding van PDV's over het gehele bedrijventerrein heeft geen meerwaarde voor het bedrijventerrein zelf.

Resumerend

Gelet op:

- de naar verwachting slechts beperkte vraag naar winkelruimte bij de toegestane PDV-vormen;
- het gebrek aan meerwaarde van spreiding over het gehele bedrijventerrein voor het functioneren van het bedrijventerrein;
- de meerwaarde die clustering voor PDV zelf kan hebben (zichtlocatie, vindbaarheid);
- de kleinschaligheid van de kavels in de genoemde deelgebieden;

is clustering van PDV in het bestemmingsplan wenselijk. Dit betekent overigens niet dat nooit kan worden meegewerkt aan een initiatief buiten de clusteringsgebieden. Hiervoor zal dan een separate ruimtelijke procedure moeten worden gevolgd.

4. Randvoorwaarden vanuit verkeer en parkeren

Parkeren

De aanwezigheid van PDV op het bedrijventerrein mag niet leiden tot problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Daarom moet er een goede parkeeroplossing worden geboden. De bestaande wegen op het bedrijventerrein bieden hiervoor niet de gewenste capaciteit. Indien nieuwe PDV's ontwikkeld worden, zal in de planvorming rekening gehouden moeten worden met parkeren op eigen terrein. Elke uitbreiding moet getoetst worden aan de gemeentelijke parkeernormen.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het bedrijventerrein

Het bedrijventerrein Tichelrijt wordt primair ontsloten via de Steenstraat/Vierbundersweg. Deze weg verzorgt de verdere ontsluiting in westelijke (richting de A27 en Oosterhout via de Westerlaan en de

N629) en oostelijke richting (richting Tilburg, de A58 en de A59 via de Burgemeester Letschertweg). De weg heeft een gebiedsontsluitende functie en ter hoogte van het bedrijventerrein geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De intensiteiten op de Steenstraat/Vierbundersweg bedragen een kleine 10.000 mvt/etmaal in het planjaar 2023.

Vanaf de Steenstraat/Vierbundersweg leiden de Metaalstraat, de Textielstraat, De Schacht en de Slof het bedrijventerrein op. Deze en de overige wegen op het terrein zijn voornamelijk vormgegeven als enkele rijbaan en er geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De voorrang op de kruispunten is geregeld door middel van markering en bebording.

In verband met doorstroming en verkeersveiligheid moet op gebiedsontsluitingswegen (Steenstraat/Vierbundersweg) het aantal erf- of perceelaansluitingen beperkt zijn. Redenen hiervoor zijn onder andere de relatief hoge snelheden van het verkeer op de doorgaande weg, de lage snelheid van het verkeer dat de aansluiting op- of afrijdt en de hoge verkeersintensiteiten op de doorgaande weg.

PDV kent een hogere gemiddelde verkeersgeneratie dan bedrijvigheid (zie kader), waardoor in vergelijking met een bedrijfsperceel de hoeveelheid verkeersbewegingen van/naar een perceel toe zal nemen.

Verkeersgeneratie bedrijvigheid versus PDV

Voor een gemengd bedrijventerrein geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 158 mvt/weekdagemaal per netto hectare bedrijventerrein. Omgerekend naar m² bruto vloeroppervlak²⁾ bedraagt dit aantal circa 2 mvt/weekdagemaal per 100 m².

Voor PDV hangt de verkeersgeneratie nauw samen met de aard van de PDV. Gekeken naar de mogelijke detailhandelsvormen op bedrijventerrein Tichelrijt in de vorm van doe-het-zelf zaken (o.a. bouwmarkten), zaken gericht op tuin en dier (o.a. tuincentra), zaken gericht op wonen (o.a. woonwinkels), ligt de verkeersgeneratie voor perifere detailhandel een factor 5 tot 15 per 100 m² bruto vloeroppervlak hoger dan bij een gemengd bedrijventerrein.

Bij een minimummaatvoering per PDV van 1.000 m² is de verkeersgeneratie, afhankelijk van de soort PDV, minstens 100 tot 300 mvt/etm per PDV.

Geen PDV's op percelen met directe aansluiting op de Steenstraat, wel pick-up points

In de huidige situatie zijn op de Steenstraat relatief veel directe perceelsaansluitingen op korte afstand van elkaar aanwezig tussen de kruispunten met de Duiventorenbaan en de Textielstraat. Een toename van gebruik van deze directe aansluitingen door PDV zou, ook in combinatie met het nabijgelegen met verkeerslichten geregelde kruispunt Duiventorenbaan – Steenstraat, kunnen leiden tot doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen.

Met betrekking tot *pick-up-points* bieden de percelen met eigen aansluitingen op de Steenstraat wel mogelijkheden. De verkeersgeneratie voor dit type bestemmingen ligt lager en daarnaast zijn deze punten gemakkelijk te combineren met bestaande aansluitingen, zoals bijvoorbeeld van het aanwezige benzinestation. Deze locatie biedt een snelle ontsluitingsmogelijkheid voor dit type voorzieningen.

PDV's in overig westelijk deel tussen Duivenbroekstraat en Metaalstraat/Industriestraat

Om het verkeer zo veel mogelijk te spreiden over het wegennet op het bedrijventerrein, maar ook te spreiden over de aansluitingen vanaf de Steenstraat/Vierbundersweg het terrein op en af, is uitbreiding van PDV aan de westzijde van het terrein een goede optie (gebied rond de Metaalstraat, Industriestraat, Runstraat en Textielstraat).

²⁾ Het netto hectare bedrijventerrein bedraagt 77% van het bruto hectare bedrijventerrein. Omgerekend naar bruto hectare bedrijventerrein bedraagt de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag 205 mvt/weekdag per bruto hectare.

Rondom De Hak en De Slof: PDV's 'met beleid' toestaan

In de huidige situatie is een clustering van PDV aanwezig rond De Hak (toegankelijk via De Schacht en De Slof) en De Slof, aan de oostzijde van het bedrijventerrein. De Slof heeft in de huidige situatie een verkeersintensiteit van 1.000 mvt/etm, De Schacht 1.500 mvt/etm. Dergelijke erftoegangswegen hebben in het algemeen een capaciteit van circa 3.000 mvt/etm. Uit capaciteitsoverwegingen op de kruispunten met de Vierbundersweg is het echter raadzaam uitbreiding van PDV in deze hoek niet ongebreideld, maar via een wijzigingsbevoegdheid toe te staan.

Verkeersafwikkeling hoofdontsluiting / N629

Bij de vaststelling van ruimtelijke plannen moet de verkeersafwikkeling van ontwikkelingen geborgd zijn. De beoogde ontwikkelingen van Tichelrijt en De Wildert hebben een aanzienlijke verkeersgeneratie tot gevolg (inschatting op dit moment: + 1.600 mvt/etm op de N629, zonder nieuwvestiging van PDV). Bekend is dat PDV een grotere verkeersgeneratie tot gevolg heeft dat bedrijvigheid.

De N629 vormt een aandachtspunt, omdat er in de huidige situatie in de spitsperiodes dagelijks lange files staat. Daarom is in 2007 gestart met een mer-procedure, maar deze is nog niet afgerond (**pm gemeente: svz mer-procedure / onderzoeken etc, afhankelijk van verkeersoverleg 9 april**).

Afhankelijk van de verkeersproblematiek is mogelijk dat vestiging van PDV (en eventuele andere ontwikkelingen) alleen via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk kan worden gemaakt. Van deze wijzigingsbevoegdheid mag pas gebruik worden gemaakt indien de verkeersproblemen van de N629 zijn opgelost, dan wel indien blijkt dat de PDV geen bijdrage levert aan de verkeersproblematiek.

5. Randvoorwaarden vanuit milieu

Externe veiligheid

Plaatsgebonden risico

Vanuit externe veiligheid is het minder gewenst om PDV binnen de PR 10^{-6} -contour van risicorelevante bronnen te situeren. Volgens de definitie van het Bevi zijn PDV slechts beperkt kwetsbare objecten. Afhankelijk van de grootte kunnen ter plaatse toch een aanzienlijk aantal mensen verblijven. Situering binnen de PR 10^{-6} -contouren is daarom niet wenselijk. De PR 10^{-6} -contouren van de bestaande inrichtingen vallen echter nauwelijks over andere bedrijfspercelen. De uitbreiding van van Cranenbroek ligt buiten de aanwezige PR 10^{-6} -contouren.

Nieuwe Bevi-inrichtingen zullen alleen onder de voorwaarde mogelijk zijn dat de PR 10^{-6} -contour op het eigen perceel, dan wel de bestemmingen verkeer/water/groen is gelegen.

Voor de aardgastransportleiding geldt dat de PR 10^{-6} -contour waarschijnlijk niet buiten de leiding zelf of de belemmeringszone valt. De QRA-berekeningen zijn hiervoor momenteel nog niet gereed.

Groepsrisico

Voor het groepsrisico geldt dat hieraan getoetst moet worden, maar dat hier, gelet op de hoogte van het groepsrisico in de huidige situatie, geen knelpunten worden verwacht. Het effect op het groepsrisico is afhankelijk van het aantal, de grootte en de soort PDV. Uiteraard is wel een verantwoording van het groepsrisico nodig.

Stikstofdepositie

De verkeerstoename als gevolg van PDV heeft als belangrijk effect een extra toename aan stikstofdepositie. Dit vormt een knelpunt vanwege de nabij gelegen Natura 2000-gebieden (zie memo 'procesrisico'). Dit pleit ervoor de vestiging van PDV niet ongebreideld toe te staan.

Onderzoek planMER

In het planMER-onderzoek voor bedrijventerreinen dienen volgens de Commissie m.e.r. de milieueffecten te worden beschreven van de 'representatieve invulling van de maximale ontwikkelingsmogelijkheden'. Dit betekent: een onderbouwde verwachting van de ontwikkelingen die de komende 10 jaar worden

verwacht³⁾. Vanuit jurisprudentie is het voor stikstofdepositie op Natura 2000 noodzakelijk de maximale effecten in beeld te brengen.

Dit pleit ervoor de vestiging van PDV niet ongebreideld toe te staan. Er kan gedacht worden aan het opnemen van een maximum aantal vestigingen.

6. Conclusie

Aan het begin van deze notitie zijn twee vragen gesteld. De conclusies worden in deze paragraaf gegeven aan de hand van de beantwoording van beide vragen.

Welke gebieden komen in aanmerking voor vestiging van PDV?

Gelet op:

- de naar verwachting slechts beperkte vraag naar winkelruimte bij de toegestane PDV-vormen;
- het gebrek aan meerwaarde van spreiding over het gehele bedrijventerrein voor het functioneren van het bedrijventerrein;
- de meerwaarde die clustering voor PDV zelf kan hebben (zichtlocatie, vindbaarheid);
- de kleinschaligheid van de kavels in de deelgebieden;

is clustering van PDV in het bestemmingsplan wenselijk. Dit betekent overigens niet dat nooit kan worden meegewerkt aan een initiatief buiten de clusteringsgebieden. Hiervoor zal dan een separate ruimtelijke procedure moeten worden gevolgd.

Ruimtelijk gezien komen twee gebieden in aanmerking voor vestiging van nieuwe PDV:

1. het gebied rond De Hak en De Slof (en De Els);
2. de weerszijden van de Steenstraat.

In deze gebieden zijn al diverse vestigingen van perifere detailhandel aanwezig. De relatief kleinschalige verkaveling sluit aan bij PDV. Ook betreffen het deels zichtlocaties, waardoor PDV kan bijdragen aan verhoging van de beeldkwaliteit. Tot slot is het vanwege de vindbaarheid enigszins voordelig voor deze bedrijven om in elkaars nabijheid gevestigd te zijn.

Het gebied rond De Hak en De Slof (en De Els) heeft een beperkte verkeerscapaciteit. PDV heeft een hogere verkeersproductie dan gemengde bedrijvigheid. Dit maakt dat er zonder restricties capaciteitsproblemen op kunnen treden bij de komst van nieuwe vestigingen. Wij adviseren dan ook om PDV via een wijzigingsbevoegdheid toe te staan, (onder andere) onder de voorwaarde dat er sprake is van een aanvaardbare verkeersafwikkeling. Dit geldt niet alleen voor dit cluster, maar voor alle locaties waar PDV wenselijk wordt geacht.

De Steenstaat is een gebiedsontsluitingsweg, tegelijk zijn percelen direct op deze weg ontsloten. Er kan niet meer PDV direct op deze weg ontsloten worden dan nu, omdat meer of intensiever gebruik van de aansluitingen nadelig zijn voor de verkeersdoorstroming. Wel kan in dit gebied een pick-up-point gecombineerd worden met de aansluitingen van het aanwezige tankstation.

Het noordwestelijk deel van Tichelrijt – rond de Industriestraat – is ruimtelijk gezien minder aantrekkelijk voor de vestiging van PDV, omdat de zichtbaarheid ervan vanaf doorgaande routes slechts is en omdat dit gebied een grootschaliger opzet kent. Wel is naar verwachting in dit gebied de huidige verkeersproductie lager, waardoor vestiging van PDV mogelijk is. Dit is gunstig voor een eventuele uitbreiding van de aanwezige winkel van Van Cranenbroek.

De N629 vormt een aandachtspunt, omdat er in de huidige situatie in de spitsperiodes dagelijks lange files staat. Bij de vaststelling van ruimtelijke plannen moet de verkeersafwikkeling van ontwikkelingen

³⁾ Bijvoorbeeld: de afgelopen 10 jaar zijn er 7 vestigingen van perifere detailhandel op het terrein bijgekomen, bij een vergelijkbare dynamiek (gelet op de economische crisis kan dit worden beschouwd als een worst case scenario) zullen er de komende 10 jaar naar verwachting ook 7 vestigingen van perifere detailhandel bij komen.

geborgd zijn. Afhankelijk van de verkeersproblematiek en de oplossing daarvan is vestiging van PDV (en eventuele andere ontwikkelingen) in dat kader eventueel alleen mogelijk via een wijzigingsbevoegdheid. Van deze wijzigingsbevoegdheid mag pas gebruik worden gemaakt indien de verkeersproblemen van de N629 zijn opgelost, dan wel indien blijkt dat de PDV geen bijdrage levert aan de verkeersproblematiek.

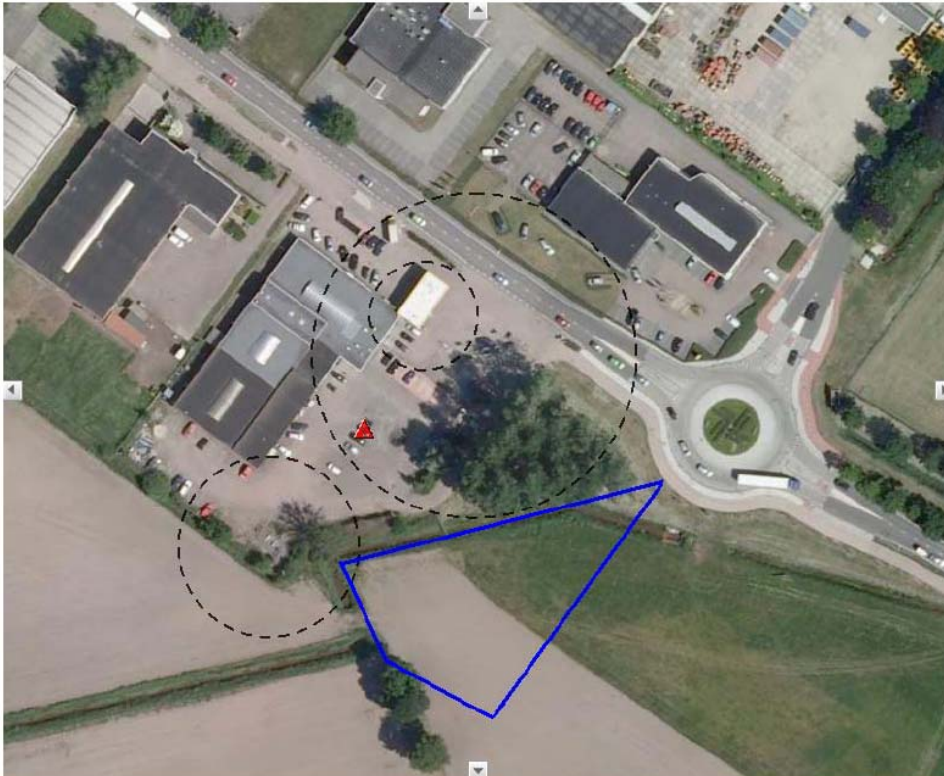
Is een (minimum en/of maximum) maatvoering nodig?

Er wordt geadviseerd uit te gaan van een minimum bedrijfsvloeroppervlak van 1.000 m². Dit om te voorkomen dat boetieks die prima in het centrum passen zich vestigen op Tichelrijt. Een dergelijke winkelomvang sluit aan bij de veelal volumineuze aard van de verkochte goederen, waarvoor veel uitstalruimte benodigd is.

De maximummaat van de winkels wordt gestuurd door eisen vanuit stedenbouw, verkeer, parkeren en milieu. Dit maakt dat winkels sowieso in hun maximum omvang beperkt zijn. Belangrijk daarbij is dat bij nieuwe PDV in de planvorming rekening moet worden gehouden met parkeren op eigen terrein, waarbij elke ontwikkeling moet worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen.

Er kan gedacht worden aan het opnemen van een maximum aantal vestigingen, omdat in het planMER-onderzoek rekening moet worden gehouden representatieve invulling van de maximale ontwikkelingsmogelijkheden. Ook heeft PDV een hogere verkeersgeneratie, waardoor het een grotere druk legt op de capaciteit van de wegen en het een extra toename aan stikstofdepositie tot gevolg heeft.

Bijlage PR 10-6 contouren huidige risicorelevante inrichtingen op Tichelrijt



Figuur PR 10⁻⁶ contouren Shell lpg-tankstation Steenstraat 18



Figuur PR 10⁻⁶ contour Dongen pallets (lpg tankunit, PR 10-6 contour is rood)



Figuur PR 10^{-6} contour Chr. Vermeer Transport BV (De Zool 15)