

Hoek Kanaaldijk N.O. – Oostende - fase 2

Gemeente Helmond

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20181089

projectleider:

mr. S. van Bogget

auteur(s):

S. Lie

planstatus

datum:

29-07-2022

opdrachtgever:

Stam + de Koning Bouw BV

RHO ADVISEURS

Torenallee 20
Gebouw SFJ (Videolab)
5617 BC Eindhoven
T: 040-4022734
E-mail: info@rho.nl

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	6
2. Plaats en kenmerken van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	13
3.1. Verkeer	13
3.2. Geluid	14
3.3. Luchtkwaliteit	15
3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	15
3.5. Bodem en water	16
3.6. Natuur	18
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	21
3.8. Sloop- en aanlegwerkzaamheden	22
3.9. Mitigerende maatregelen	22
4. Conclusie	24

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Initiatiefnemer Stichting Woonbedrijf SWS.Hhvl is voornemens om, in samenwerking met Stam + De Koning Bouw BV, aan de Kanaaldijk Noord-Oost maximaal 192 wooneenheden te realiseren. Op dit momenteel ligt het terrein braak en geldt er een bedrijfsbestemming. De woningen worden in twee fases gerealiseerd. In fase 1 worden 148 woningen mogelijk gemaakt, in fase 2 worden 44 woningen mogelijk gemaakt.

Voor de ontwikkeling van het totale gebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Eerder heeft de gemeente, op basis van een uitgevoerde massastudie, haar principemedewerking aan de realisatie van woningbouw verleend. De beoogde ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Kanaaldijk N.O. - nrs. 98 - 124' (onherroepelijk vastgesteld op 3 april 2013). Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken, zal een planologische procedure voor herziening van het bestemmingsplan doorlopen worden. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan opgesteld voor fase 1 en voor fase 2.

Deze aanmeldnotitie is van toepassing op fase 2. De reden om deze ontwikkeling te faseren is van juridische aard. De werkzaamheden worden bij voorkeur in één bouwstroom uitgevoerd. De activiteiten worden daarom in deze aanmeldnotitie cumulatief beschouwd. De onderliggende onderzoeken zijn dan ook voor het totale plangebied (fase 1 en fase 2) uitgevoerd.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 100 hectare of meer' of 'een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling betreft in totaal maximaal 192 wooneenheden en blijft daarmee ruim onder deze drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

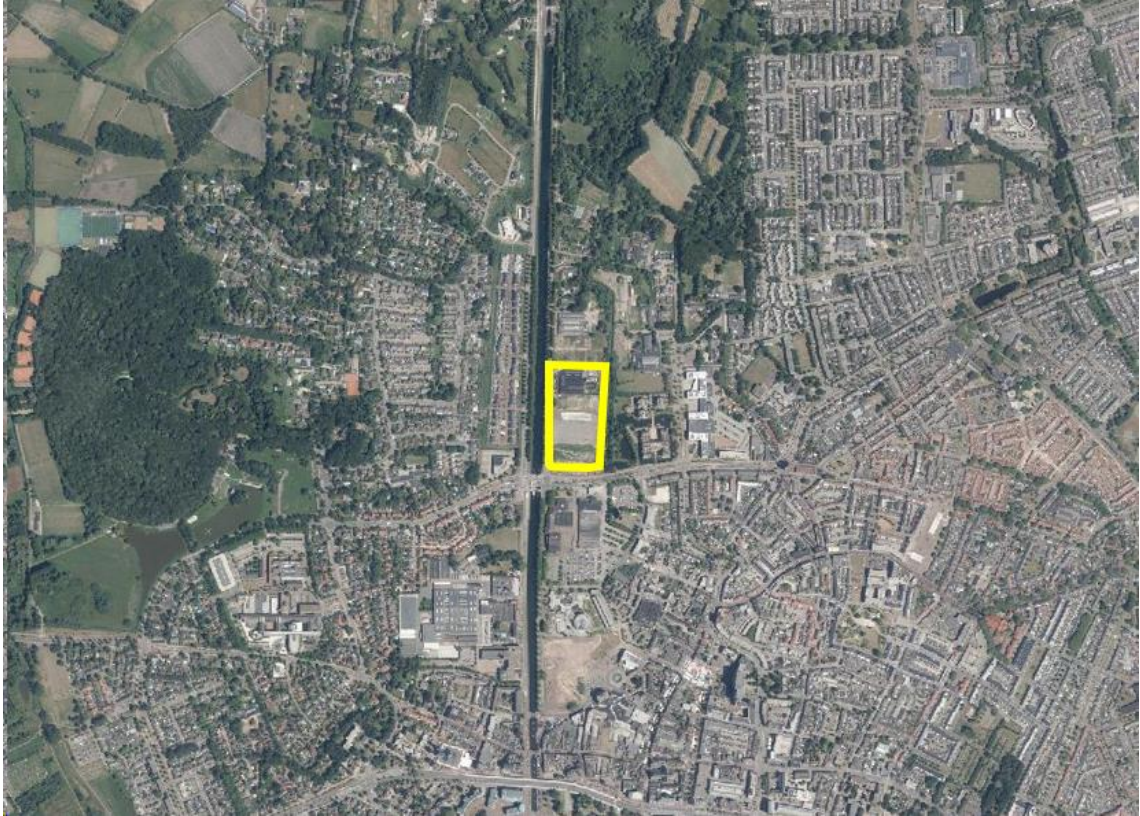
Kadastraal is de totale ontwikkelingslocatie (fase 1 en 2, excl. bedrijfsbestemming) bekend als gemeente Helmond, sectie E, nrs. 2436, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, en 3439. Deze gronden zijn in eigendom bij de initiatiefnemers. Het gebied heeft een grootte van 25.197 m².

Ten behoeve van de realisatie van fase 2 worden ook de gronden ten noorden van de ontwikkellocatie bij de planontwikkeling betrokken. Daarmee is het gebied dat bij fase 1 en 2 wordt betrokken 41.453 m² groot.

Het bestemmingsplan voor fase 2 van de ontwikkeling heeft betrekking op de percelen 172, 1488, 1574, 2536, 2537, 3433 (gedeeltelijk), 3435 (gedeeltelijk) en 3436 (gedeeltelijk), 3437, en 3438. Het plangebied voor fase 2 is 23.950 m² groot. Dit is inclusief de bedrijfsbestemming direct ten noorden van de totale ontwikkellocatie. Zoals hiervoor aangegeven maken namelijk ook de percelen, kadastraal bekend als gemeente Helmond, sectie E, nr. 172, 1488, 1574, 2536 en 2537, onderdeel uit van het bestemmingsplan. Deze percelen zijn echter niet in eigendom van initiatiefnemers. Om de woningbouw in fase 2 mogelijk te maken worden de gebruiksmogelijkheden van deze percelen gedeeltelijk beperkt. De bedrijfsbestemming wordt gehandhaafd. Op deze percelen zijn geen ontwikkelingen voorzien en deze percelen maken om die reden geen onderdeel uit van de uitgevoerde onderzoeken.

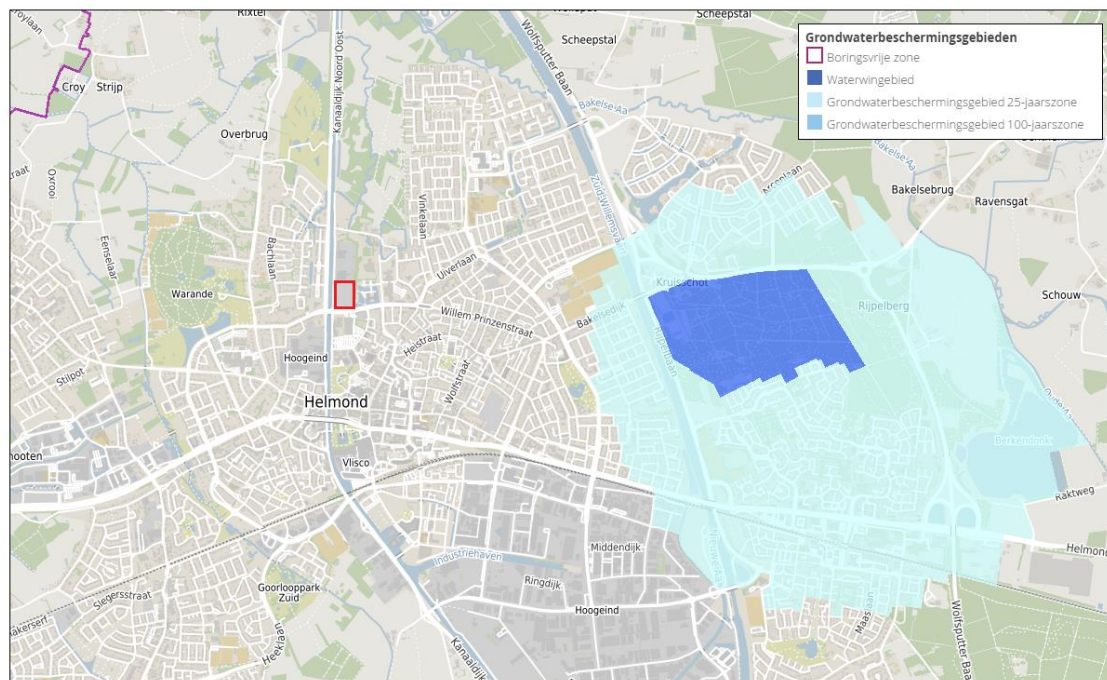
Ter plaatse van de percelen 3433 (gedeeltelijk), 3435 (gedeeltelijk), 3436 (gedeeltelijk), 3437, 3438 en 3439 is de ontwikkeling van de nieuwe woningen (woonblokken 5 en 6) voorzien.

De locatie aan de noordzijde van het centrum van Helmond en ligt aan de wegen Kanaaldijk Noord-Oost en Oostende en wordt omgeven door diverse kleinschalige (handels)bedrijven, woningen, een museum, een tankstation en een zwem- en fitnesscentrum. Het gebied wordt in het westen ontsloten via Julianalaan, Kanaaldijk N.W. en Kanaaldijk N.O. en ten oosten via Oostende. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.

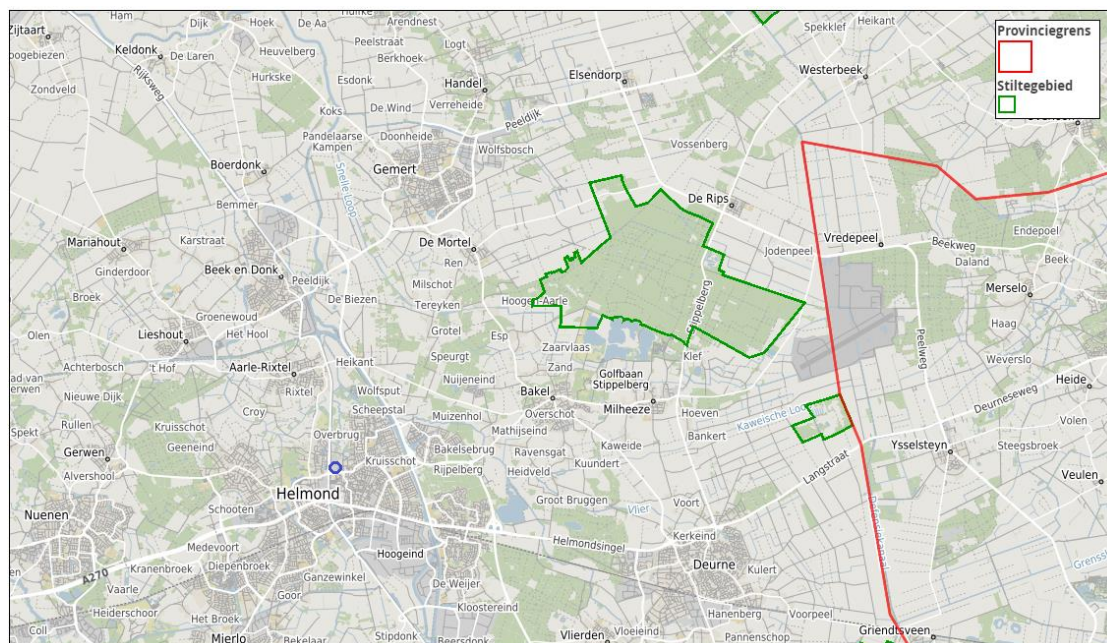


Figuur 2.1 Ligging plangebied (Google Maps, 2018)

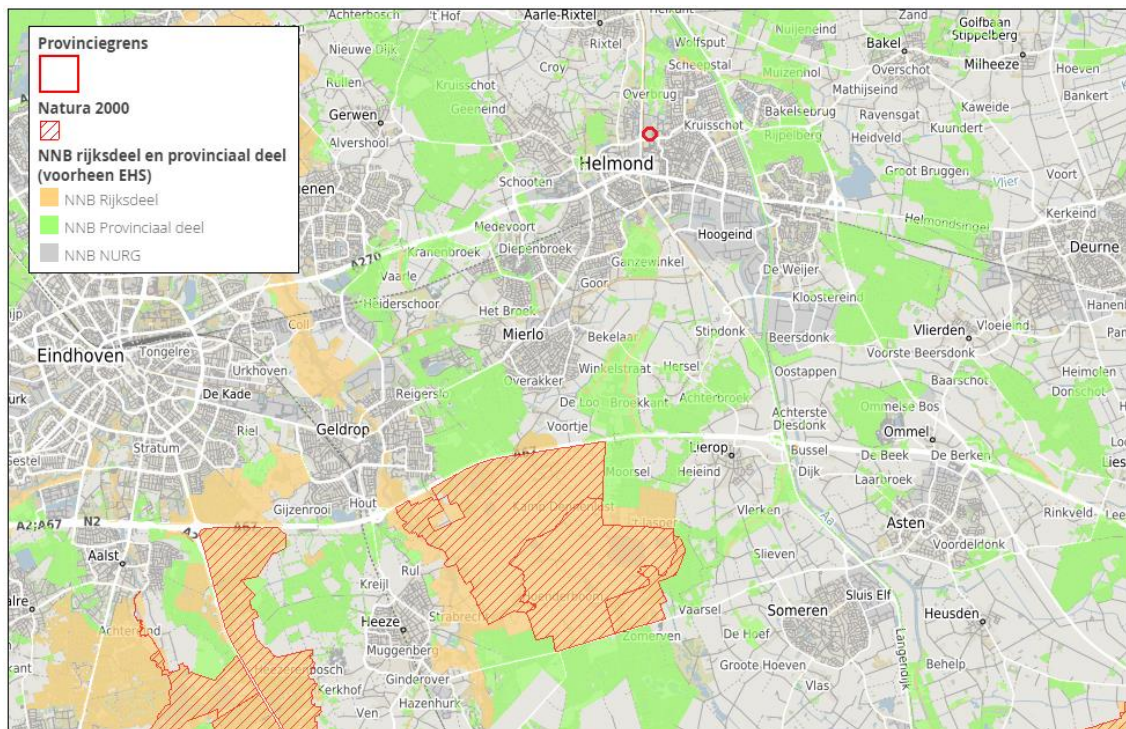
Overeenkomstig de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant (2010) is het plangebied niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.3). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.4). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuur Netwerk Nederland. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Stabrechtse Heide & Beuven bedraagt circa 7,5 kilometer. In of nabij het plangebied is geen NNN-gebied gelegen, het dichtstbij gelegen NNN-gebied is gelegen op circa 35 meter (zie figuur 2.5).



Figuur 2.3 Grondwaterbeschermingsgebieden en nabij de planlocatie (rode omlijnd) (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)



Figuur 2.4 Stiltegebieden te opzichte van plangebied (blauwe cirkel) (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)



Figuur 2.5 Natura 2000 en NNB nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Provinciale milieuverordening Noord-Brabant)

2.2. Kenmerken van het project

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 192 wooneenheden bestaande uit appartementen en grondgebonden woningen. In figuur 2.6 is de stedenbouwkundige opzet weergegeven.



Figuur 2.6 Concept ontwerp in hoofdlijnen (bron: Inbo, 19 maart 2019)

Hieronder zijn de belangrijkste uitgangspunten beschreven die van toepassing zijn op de ontwikkeling binnen zowel fase 1 als 2:

- Ontsluiting vanuit Kanaaldijk N.O.
- Aansluiten op groenstructuur richting natuur buitengebied
- Aansluiten op groenstructuur richting centrum Helmond (centrumvisie)
- Ecologische zone van 25m (behoud van groenstructuur)
- Bodemkwaliteit: terrein 1m ophogen
- Minimaal 170 en maximaal 192 woningen
- Appartementen aan het kanaal en Oostende
- Hoogteaccent op hoek Kanaaldijk en Oostende (appartementen), lagere bebouwing richting de natuur (grondgebonden woningen)

Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten op de Kanaaldijk Noord-Oost, een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u. De Kanaaldijk Noord-Oost Baroniestraat gaat in noordelijke richting over op de Havenweg richting Aarle-Rixtel. In zuidelijke richting wordt via de Kanaaldijk Noord-Oost het centrum van Helmond bereikt. Ook Oostende wordt via de Kanaaldijk Noord-Oost bereikt. Deze weg vormt, samen met onder andere de Julianalaan, Jan van Brabantlaan, Uiverlaan en de wethouder Ebbenlaan de ring rondom het centrum van Helmond. Via de ring wordt Helmond ontsloten op de N270 waarvandaan het gebied wordt aangesloten op het hoger gelegen netwerk.

Parkeren

De parkeerbehoefte van de beoogde woningbouw aan de Kanaaldijk Noord-Oost in Helmond is berekend aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. Voor de woningen in het plangebied is de parkeernorm voor 'schil centrum' (onderkant bandbreedte) gehanteerd. Argumenten om dit te doen zijn de gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad, het lage autobezit in de buurt van het plangebied en de toepassing van slimme mobiliteit systemen.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

In de directe omgeving zijn geen relevante ruimtelijke ontwikkelingen bekend waar in de m.e.r.-beoordelingsnotitie rekening mee dient te worden gehouden.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1. Verkeer

Verkeersgeneratie

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van maximaal 192 woningen. Voor de beoogde appartementen wordt aangesloten bij de kencijfers voor middendure koopappartementen (worst-case). Voor de grondgebonden woningen wordt aangesloten bij tussen/hoekwoningen in de koop.

Op basis van de uitgangspunten zoals hierboven genoemd bedraagt de verkeersgeneratie van de totale ontwikkeling gemiddeld 1.160 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) bij (worst-case) 200 woningen. De capaciteit van de Kanaaldijk Noord-Oost is ter plaatse voldoende om deze verkeersgeneratie te kunnen afhandelen. Daarmee zal het opgaan in het heersende verkeersbeeld van de Kanaaldijk N.O.

Parkeren

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling binnen zowel fase 1 als 2 dienen in samenhang te worden gezien. Bij het hanteren van de parkeernormen 'schil centrum' (onderkant bandbreedte) is er een parkeerbehoefte van 250 parkeerplaatsen waarvan 58 parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers.

In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zijn binnen de plangrenzen 245 parkeerplaatsen beoogd. Dit is een tekort van 5 parkeerplaatsen. Om dit op te lossen wordt ingezet op slimme mobiliteitssystemen zoals deelauto's. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte onder bewoners. Zo vervangt 1 parkeerplaats met deelauto circa 5 reguliere parkeerplaatsen. Met het aanbieden van twee deelauto's wordt de lagere parkeernorm dus deels gecompenseerd: 2 parkeerplaatsen met deelauto's vervangen 10 reguliere parkeerplaatsen, waardoor in theorie 8 parkeerplaatsen minder nodig zijn dan normatief is berekend. Dit zorgt dat de parkeerbehoefte van dit plan 242 parkeerplaatsen bedraagt en dat daarmee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers.

Vanuit het aspect verkeer kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

3.2. Geluid

Wegverkeerslawaaï

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gelet op de beperkte verkeersstoename en de hoge huidige intensiteiten op de omliggende wegen zal in geen geval sprake zijn van een toename van verkeer met meer dan 40%. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten.

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van maximaal 192 nieuwe wooneenheden. De nieuwe woningen in het plangebied zijn geluidgevoelige functies en zijn gelegen in de geluidzone van Oostende, Noordende, Kanaaldijk N.W., Kanaaldijk N.O. Julianalaan Keizerin Mariaalaan. Akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder de normen van de Wgh. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De uitgangspunten en resultaten zijn separaat opgenomen in de rapportage die als bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat:

- het plan betreft een aantal van 192 woningen en appartementen waarvan op een groot deel van de woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer wordt overschreden. De maximale geluidbelasting is 59 dB op de zuidgevel van blok 1 en 3 ten gevolge van Oostende. De maximale waarde van 63 dB waarvoor nog ontheffing kan worden aangevraagd wordt daarmee niet overschreden.
- de maximale geluidbelasting ten gevolge van de Kanaaldijk N.W en Kanaaldijk N.O. tezamen is 55 dB.
- het is redelijkerwijs niet mogelijk om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet voldoende effectief of stuiten op civieltechnische, stedenbouwkundige of financiële bezwaren. De woonblokken betreffen hoogbouw en liggen dicht bij de kruising van de Oostende en de Kanaaldijk.
- de Oostende is bepalend voor de geluidsituatie in het plangebied. De totale geluidbelasting is maximaal 59 dB op de gevels aan de zijde van de Oostende (blok 1 en 3). De gecumuleerde geluidbelasting is daarbij 64 dB.
- de geluidbelasting ten gevolge van de Keizer Mariaalaan en de Noordende ligt ruim onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er is voor deze wegen geen verdere actie vereist.
- het huidige ontwerp maakt het niet mogelijk dat alle wooneenheden een geluidluwe zijde hebben. Het verdient de voorkeur het ontwerp nog eens hierop nader te bezien. Indien dit niet mogelijk is zal een oplossing met loggia's eventueel in combinatie met een gevelgebonden scherm of vliesgevel nodig zijn om geluidluwe gevels te creëren.

De geluidwering van de gevels van de woningen moet voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit.

Opgemerkt wordt dat na het uitvoeren van het akoestisch onderzoek, het bouwplan op enkele punten is aangepast. Er zijn enkele bouwlagen toegevoegd en woonblokken 5 en 6 (fase 2) zijn iets in zuidelijke richting opgeschoven. Daarom is een aanvullende notitie gemaakt. Deze notitie is opgenomen in Bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de notitie blijkt dat het onderzoek nog representatief is.

Het ontwerp zal bij de uitwerking worden voorzien van de noodzakelijke maatregelen. De oplossingsrichtingen voor het gebruik van loggia's eventueel in combinatie met een gevelgebonden scherm of vliesgevel worden daarbij betrokken.

Ten behoeve van het planvoornemen is al een procedure hogere grenswaarden doorlopen. Om een akoestisch goed woon- en leefklimaat te borgen, is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Industrielawaai

In het kader van de voorgenomen vestiging van een bedrijf direct ten noorden van de beoogde woningbouw is onderzocht of dit bedrijf door het planvoornemen in haar bedrijfsvoering wordt belemmerd. Er is een akoestisch onderzoek Industrielawaai uitgevoerd. De rapportage van dat onderzoek is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen als bijlage 5.

Op basis van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van de gewenste appartementen sprake is van een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat. Daarnaast worden bedrijven in de omgeving niet onevenredig in hun belangen geschaad. Industrielawaai van het naastgelegen bedrijf vormt dan ook geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling. Daarbij geldt echter wel de voorwaarde dat er een geluidscherm moet worden gerealiseerd tussen de beoogde nieuwe woningen en het bedrijfsperceel. In de regels van het bestemmingsplan is in dat kader een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

3.3. Luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van maximaal 192 woningen. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2019 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Oostende. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen.

Omdat direct langs deze weg aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt. Hierdoor zal ter plaatse van het plangebied voldaan worden aan de wettelijke grenswaarden en is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.4. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling is geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (bepert) kwetsbare objecten. Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn in de omgeving diverse risicobronnen aanwezig, waaronder enkele risicovolle inrichtingen, een gasleiding en spoor. Het plangebied ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour en invloedsgebied van het groepsrisico van deze bronnen. Vanuit het aspect externe veiligheid kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Risico's op rampen door klimaatadaptatie

De ontwikkeling betreft de realisatie van woningbouw in bestaand stedelijk gebied. Voor de toename in verharding zal compensatie plaatsvinden. Hierdoor nemen de risico's op rampen door klimaatadaptatie niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

3.5. Bodem en water

Bodem

Ter plaatse van het plangebied zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd. In tabel 3.1 is een overzicht van de uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

Tabel 3.1 Overzicht bodemonderzoeken plangebied

Naam onderzoek	Onderzoeks bureau	Datum rapportage
Indicatief bodemonderzoek op vier locaties van Southern Evans Nederland B.V., te weten in Zwolle, Sprang Capelle, Helmond en Apeldoorn	Tebodin	1-11-1988
Verkennd bodemonderzoek Kanaaldijk NO Helmond	InBodem	1993
Indicatief 'bodemonderzoek plus' locatie Kanaaldijk NO98 Gemeente Helmond		1-8-1993
Verkennd onderzoek voormalige stortplaats Oude Aa (Kanaaldijk NO 102 Helmond)	Haskoning	1-1-1994
Nader bodemonderzoek Kanaaldijk NO 98 Helmond	InBodem	8-7-1996
NAVOS-onderzoek 1999 Wbb NAVOS Oude AA (Kanaaldijk N.O. 96-104B) te Helmond	Geofoxx, provNB	20-4-1999
Rapportage monitoringsresultaten 1999 Wbb NAVOS Oude AA (Kanaaldijk N.O. 96-104B) te Helmond	provNB	27-11-2000
Verkennd bodemonderzoek locatie Oostende 100 (Cauberg-Huygen, 2000.1918-1, 22-12-2000)	Cauberg Huijgen	22-12-2000
NAVOS-onderzoek 2002 Wbb NAVOS Oude AA (Kanaaldijk N.O. 96-104B) te Helmond	provNB	15-8-2002
Rapportage 3e NAVOS ronde	CCB, provNB	5-7-2004
Eindrapportage NAVOS 2007 Wbb NAVOS	provNB	28-8-2007
Verzendbrief eindrapportage 2007 Wbb NAVOS Oude AA (Kanaaldijk N.O. 96-104B) te Helmond	provNB	10-12-2007
Onderzoek naar bodemverontreiniging Oostende - Keizering Marialaan (reconstructie fiets- en voetpad)	SRE	2-11-2011
Rapportage milieuhygienisch bodemonderzoek Kanaaldijk NO 96-98 Helmond	Cauberg Huijgen	20-7-2013
Ambtelijke notitie Oostende (vml. Kanaaldijk 94) (vml. Houthandel Jos Swinkels)	Gem. Helmond	25-1-2015
Verkennd bodem- en asbestonderzoek Oostende 100 Helmond	Sweco	4-7-2016
Beoordeling vervolgaanpak olieverontreiniging Kanaaldijk N.O.104	Gem. Helmond	13-9-2016

Definitief besluit status bodemverontreiniging NAVOS Oude AA (Kanaaldijk N.O. 96-104B)	Gem. Helmond	28-9-2017
Verkennd bodemonderzoek Kanaaldijk NO thv NW93 Helmond (Melding incl. bodemonderzoek)	Antea group	16-11-2017
Totale busmelding TU incl. bijbehorende stukken.	Antea group	8-12-2017
Beoordeling melding BUS-TU Kanaaldijk NO 33615995_PB	Gem. Helmond	12-12-2017
Goedgekeurde graafmelding MOOR	MOOR	15-1-2018
Asfaltonderzoek bedrijfsterrein "Oostende" Helmond	Sweco	5-11-2018

Met name de in tabel 3.1 schuin en dikgedrukte teksten zijn van belang voor het plangebied van het bestemmingsplan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de kwaliteit van de bodem op dit moment niet geschikt is voor de functie wonen. Er zullen dan ook sanerende maatregelen getroffen worden om de grond geschikt te maken voor de beoogde functie. De sanerende maatregelen zullen in dit geval bestaan uit het aanbrengen van een leeflaag van voldoende dikte. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal een saneringsplan worden opgesteld waarin de definitieve sanerende maatregelen worden omschreven. Het saneringsplan dient te worden goedgekeurd door het bevoegd gezag Wet bodembescherming. Nadat deze sanerende maatregelen zijn getroffen, is de bodem ter plaatse geschikt voor de beoogde woonfunctie. Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het bouwen zal hierop worden getoetst.

Water

Ten noordoosten van het plangebied is een A-waterloop aanwezig. Voor deze watergang geldt dat het waterschap tot 5 meter vanaf beide insteken van de watergang randvoorwaarden stelt aan de inrichting. Het plangebied ligt op meer dan 5 meter afstand van deze watergang. De beoogde ontwikkeling zal dan ook geen nadelige gevolgen hebben voor deze watergang. In of nabij het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Het totale ontwikkelingsgebied was in het verleden voor een groot deel bebouwd en verhard. De bebouwing is inmiddels niet meer aanwezig maar er is nog steeds circa 11.500 m² verharding aanwezig.

Voor fase 1 en 2 wordt er worst-case van uit gegaan dat in de nieuwe situatie circa 70% van de gronden verhard en/of bebouwd zal zijn ter plaatse van de ontwikkellocatie (dus excl. de bedrijfsbestemming waar geen wijzigingen zijn voorzien). Het ontwikkelingsgebied heeft een oppervlakte van 25.197 m². Als worst-case wordt uitgegaan van 70% verharding en/of bebouwing bedraagt het verhard oppervlak in de nieuwe situatie 17.638 m². Per saldo neemt het verhard oppervlak toe met 6.138 m² (17.638 - 11.500).

Er is dus sprake van een waterbergingsbehoefte. De benodigde waterbergingscapaciteit moet worden berekend conform de formule van Waterschap Aa en Maas: benodigde compensatie(in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor x 0,06 (in m). Aangezien de gevoeligheidsfactor binnen de ontwikkellocatie 1 is, komt de benodigde totale compensatie uit op 369 m³.

Indien uitsluitend rekening wordt gehouden met de verharding in de nieuwe situatie (dus geen saldering) bedraagt de benodigde waterbergingscapaciteit 17.638 x 0,06 = 1.058 m³. Bij uitwerking van het plan wordt onderzocht of het mogelijk is om deze waterbergingscapaciteit in het plangebied te realiseren. Dat sluit aan bij de ambitie om klimaatadaptieve maatregelen te nemen.

Volgens de keur van het waterschap is het toegestaan om het schone hemelwater op de aangrenzende B-watergang (eventueel vertraagd) af te voeren. Het heeft de voorkeur van zowel het waterschap als de initiatiefnemer om binnen het plangebied voorzieningen te treffen. In het groene gebied tussen de appartementen en de grondgebonden woningen is ruimte aanwezig voor een bergingsvoorziening.

Onderzocht wordt, ook in relatie tot de aanwezige verontreiniging, welke bergingsvoorziening het best in te passen is. Hierbij wordt voornamelijk vooral gedacht aan de aanleg van een wadi met een aan te brengen infiltratiebed. Ook in het groengebied aan de oostzijde van het plangebied zullen soortgelijke infiltratievoorzieningen worden bestudeerd.

Daarnaast wordt nog gedacht aan aanvullende compenserende voorzieningen zoals een (combinatie) van:

- infiltratieriool en/of waterdoorlatende bestrating in openbaar gebied;
- verlaagde aanleg van de groene driehoek met parkeervakken;
- infiltratie van dakwater van woningen op eigen terrein (al dan niet gedeeltelijk).

Ten behoeve van het nieuwe woongebied zal geen gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem zullen duurzame, niet-uitloogbare materialen gebruikt worden. Hiermee worden negatieve effecten vanuit het aspect water uitgesloten.

3.6. Natuur

Gebiedsbescherming

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven maakt het plangebied geen deel uit van beschermd natuurgebied zoals Natura-2000. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' bevindt zich op een afstand van minimaal 7,5 kilometer. Voor het onderzoeken van de mogelijke effecten voor de aanleg- en gebruiksfases zijn er AERIUS-berekeningen uitgevoerd. De memo van de stikstofberekeningen is te vinden in bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan, de berekeningen van de diverse realisatie- en gebruiksfases is weergegeven in bijlage 8 van die toelichting. Uit de berekeningen blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr voor de aanleg- en gebruiksfase van de ontwikkeling. Gezien de aard, omvang, effectbereik en afstand zijn negatieve effecten voor de onderstaande storingsfactoren op voorhand uit te sluiten. Negatieve effecten kunnen worden voor gebiedsbescherming uitgesloten worden.

Er liggen meerdere NNB-gebieden dicht bij het plangebied. Direct tegen het plangebied ligt een ecologische verbindingszone en op circa 35 meter ligt een ander NNB-gebied. De ecologische verbindingszone sluit aan op een NNB-gebied dat wordt beheerd als beek- en rivierbegeleidend bos. De ecologische verbindingszone heeft geen natuurbeheertype, maar kan ook als beek- en rivierbegeleidend bos geclassificeerd worden. De aanwezige ecologische verbindingszone van 50 meter wordt binnen het plan gerespecteerd. Binnen het plangebied komt dat neer op een zone van 20 meter breed van de oostelijke plangrens. Overigens is binnen het geldende bestemmingsplan een zone van slechts 10 meter breed bestemd als ecologische verbindingszone. Daarnaast blijkt uit overleggen in 2019 dat er geen wezenlijke kenmerken en waarden voor deze ecologische verbindingszone zijn vastgesteld waardoor een toetsing daaraan onmogelijk is.

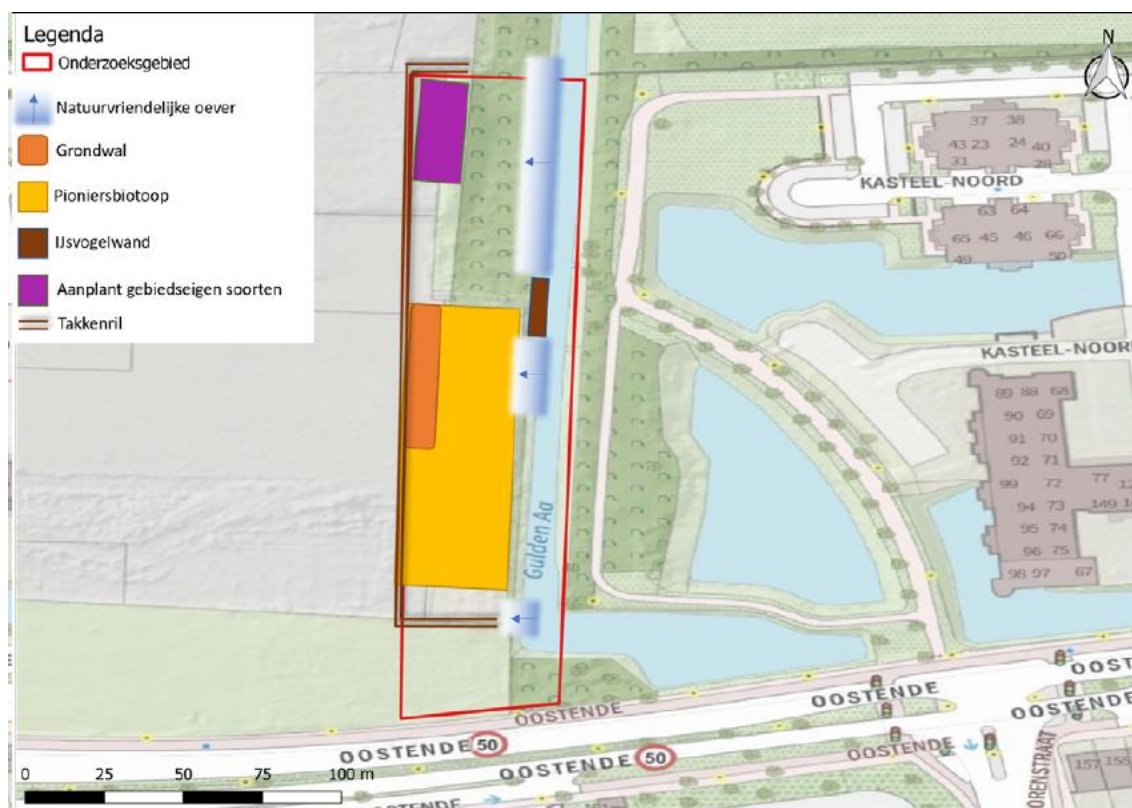
Initiatiefnemer is voornemens om een gedeelte van het projectgebied in te richten als ecologische verbindingszone (EVZ) en te optimaliseren ten behoeve van het aangrenzende NNB-gebied. Om inzicht te krijgen in de huidige situatie én in wat er nodig is om het gebied zo optimaal mogelijk in te richten, is een quickscan biodiversiteit gemaakt. Het rapport is opgenomen in bijlage 6 van de toelichting van het bestemmingsplan.

De biodiversiteit in het projectgebied heeft een score behaald van 194 van de 350. Dit houdt in dat het projectgebied semi-waardevol is voor de biodiversiteit. De biodiversiteit in het onderzoeksgebied heeft een score behaald van 242. Dit houdt in dat het onderzoeksgebied eveneens semi-waardevol is voor de

biodiversiteit, echter, in het onderzoeksgebied is minder actie benodigd om de status "waardevol" of zelfs "zeer waardevol" te krijgen, dan het projectgebied.

Wanneer het onderzoeksgebied de status "waardevol" of "zeer waardevol" draagt, houdt dit in dat de biodiversiteit die het onderzoeksgebied faciliteert, zo optimaal mogelijk aansluit bij het landschap en bij het beheertype van het aangrenzende NNN-gebied. Hiermee kan het gebied dus een waardevolle, ondersteunende functie krijgen voor het NNN-gebied.

Vervolgens zijn in de rapportage maatregelen benoemd waarmee een zo groot mogelijke biodiversiteit in het gebied wordt gefaciliteerd. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de te nemen maatregelen.



Figuur 3.1 Maatregelen biodiversiteit

Alle bovenstaande maatregelen kunnen gezamenlijk 92 extra punten opleveren. Dit zou ervoor zorgen dat het totaal punten aantal uitkomt op 344. Hiermee zou het gebied in de categorie "zeer waardevol" vallen.

De quickscan biodiversiteit geeft handvatten voor de inrichting en verbetering van de natuurwaarde van het in het plangebied gelegen NNB gedeelte. Het uiteindelijke bouwplan zal hier ook aan getoetst worden. Benadrukt wordt dat met het planvoornemen wordt ingespeeld op de kansen die de aanwezigheid van de ecologische zone biedt. De kwaliteit van deze nog te ontwikkelen ecologische waarden zijn tevens van toegevoegde waarde op de kwaliteit van het nieuwe woongebied. Wonen in het groen is een belangrijk uitgangspunt bij de herontwikkeling.

Het andere NNB-gebied ligt op circa 35 meter afstand ten westen van het plangebied. Dit NNB-gebied bestaat uit een kanaal en wordt beheerd als natuurbeheertype Zoete Plas. Ook op dit NNB-gebied vindt

geen ruimtebeslag plaats. De werkzaamheden zullen niet leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken of waarden, omdat de werkzaamheden buiten het NNB plaatsvinden. Ook zullen er geen kwalificerende soorten beïnvloed worden. De kwalificerende soorten die hierbij horen vallen onder de waterplanten, vissen en libellen. Deze soorten komen niet voor in het plangebied en het project zal hier geen invloed op hebben. Het NNB-gebied is een kanaal, waardoor er al veel verstoring is door de (recreatieve) scheepvaart. Het nieuwbouwproject zal hier geen extra invloed op hebben. Er vindt geen ruimtebeslag plaats op een gebied aangeduid als natte natuurschap. De werkzaamheden zullen niet leiden tot externe werking op dit gebied.

Soortenbescherming

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De rapportage van die quickscan is opgenomen als bijlage 9 van de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de quickscan flora en fauna blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de Wet natuurbescherming, omdat de volgende beschermde soorten mogelijk aanwezig zijn in het projectgebied:

- Bunzing;
- Wezel;
- Vleermuizen;
- Vogels zonder jaarrond beschermd nest.

Bij de werkzaamheden in het kader van het planvoornemen kan overtreding plaatsvinden. Effecten op de ecologische verbindingszone kunnen op voorhand niet worden uitgesloten. Het is dan ook noodzakelijk om vervolgonderzoek uit te voeren.

Boomininspectie

Binnen het plangebied is één boom bedekt met hop aanwezig. Hierdoor kunnen eventuele verblijfplaatsen van de rosse vleermuis in holtes in de boom niet worden uitgesloten. Uit een nadere inspectie die heeft plaatsgevonden d.d. 12 december 2018 is inmiddels gebleken dat er geen holtes in de boom aanwezig zijn die geschikt zijn voor verblijfplaatsen van de rosse vleermuis. Het rapport van de boomininspectie is opgenomen in bijlage 11 van de toelichting van het bestemmingsplan. De boom is inmiddels gerooid.

Soortgericht onderzoek

Naar aanleiding van de quickscan flora en fauna is een soortgericht onderzoek uitgevoerd. Daarin is onderzocht of de twee aangrenzende lijnvormige elementen daadwerkelijk door vleermuizen gebruikt wordt. Daarnaast is onderzocht of de ecologische verbindingszone naast het plangebied wordt gebruikt door de bunzing en de wezel. De rapportage van het soortgericht onderzoek is opgenomen in bijlage 10 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Het park ten oosten van de ecologische verbindingszone is essentieel foerageergebied en een essentiële vliegroute voor de gewone dwergvleermuis. Het is niet uitgesloten dat er lichteffecten mogelijk zijn en dat er maatregelen benodigd zijn. Het kanaal is daarnaast essentieel foerageergebied en vliegroute voor de gewone dwergvleermuis en een essentiële vliegroute voor de watervleermuis. De geplande gebiedsontwikkeling leidt mogelijk tot effecten (verlichting welke bomen en waterpartijen beschijnt), wat een overtreding is van artikel 3.5 lid 2 en 4 voor de gewone dwergvleermuis en de watervleermuis. Er is namelijk kans dat verblijfplaatsen ongeschikt worden door het ontbreken van geschikte foerageergebieden en vliegroute's. Daarnaast zijn er geen sporen van bunzing en wezel aangetroffen.

In het kader van het planvoornemen en om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen zullen de maatregelen worden getroffen zoals genoemd in bijlage 12 van de toelichting van het

bestemmingsplan. Dit zal als voorwaardelijke verplichting worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Maatregelenplan

Direct aan het plangebied grenzen twee lijnvormige elementen in de vorm van een groenstrook en in de vorm van een kanaal. In de nieuwe situatie komen er een aantal woontorens, waardoor er lichtuitstraling naar deze elementen kan ontstaan. Hierdoor worden ze verlicht en dit kan een negatief effect hebben op de mogelijke vliegroutes van vleermuizen. Om te kunnen vaststellen of het kanaal en/of de groenstrook worden gebruikt als vliegroutes voor vleermuizen worden conform het vleermuizenprotocol half april en half juni veldbezoeken gebracht. Indien wordt vastgesteld dat er geen vliegroutes zijn, wordt het planvoornemen niet belemmerd door de aanwezigheid van vleermuizen. Indien wordt geconstateerd dat een of beide lijnvormige elementen als vliegroute wordt gebruikt, zullen in dat kader maatregelen moeten worden getroffen om lichthinder vanuit het plangebied op de betreffende elementen te voorkomen. De mogelijke compenserende maatregelen zijn opgenomen in bijlage 12 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Compensatie kan bestaan uit het afschermen van inschijning van licht op de elementen of door in het lichtplan en de rijroutes voor het plangebied rekening te houden met de betreffende elementen. Indien noodzakelijk zullen hiervoor de benodigde ontheffingen of vergunningen aangevraagd alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het treffen van maatregelen (bijvoorbeeld een lichtafschermend scherm) wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken, het maatregelenplan en de maatregelen ten behoeve van de biodiversiteit kan worden gesteld dat het planvoornemen geen negatieve invloed heeft op beschermde soorten binnen het plangebied of de directe omgeving daarvan. De maatregelen worden als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. De maatregelen in het kader van de vergroting van de biodiversiteit zullen door de initiatiefnemer worden gerealiseerd en in stand worden gehouden. Deze maatregelen vallen gedeeltelijk echter buiten het bereik van het bestemmingsplan en zijn toegestaan op basis van de geldende bestemming. Eventueel noodzakelijke maatregelen zijn inpasbaar en mogelijk benodigde ontheffingen en/of vergunningen doorlopen separate procedures.

Ten aanzien van het aspect Natuur kan worden geconcludeerd dat er geen negatieve effecten worden verwacht.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Ter plaatse van het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

Archeologie

In hoofdstuk 2 is beschreven dat ter plaatse van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde geldt. De beoogde ontwikkeling leidt daarom niet tot nadelige effecten op archeologische waarden.

3.8. Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van sloop- en aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Uit de voorgaande sectorale analyses blijkt dat rekening moet worden gehouden met:

- Door de toename van het verhard oppervlak van circa 7.595 m² zal de benodigde compensatie voor fase 1 uitkomen op 456 m³. In het groene gebied tussen de appartementen en de grondgebonden woningen is ruimte aanwezig voor een bergingsvoorziening. Fase 2 kan waterneutraal worden gerealiseerd.
- Uit de ecologische quickscan blijkt dat de mogelijke essentiële vliegroute mogelijk gebruikt wordt door de gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis en gewone grootoorvleermuis. Het kennisdocument van watervleermuis, een zeer lichtintolerante soort, stelt dat verlichting dat met meer dan 1,1 lux schijnt op water en bomenrijen dat als foerageergebied of als vliegroute wordt gebruikt, dat de functionaliteit van zomer-, winter- en paarverblijfplaatsen van deze soort in het geding komen (BIJ12, 2017a). Dit betekent dat de lichtuitschijning vanuit het appartementengebouw niet hoger dan 1,1 lux op locaties van de mogelijke vliegroutes mag zijn. De lichtsterkte van maximaal 1,1 lux moet bereikt worden tussen maaiveld en circa 5 meter hoogte. Door het uitvoeren van een lichthinderonderzoek kunnen lichtsterkte berekeningen worden gemaakt.
- Verlichting van de parkeerplaatsen aan de westzijde en aan de oostzijde van het gebied kan op de mogelijke vliegroutes schijnen. Indien de uitstraling niet minder dan 1,1 lux kan zijn, zijn er een aantal opties om lichtuitstraling te voorkomen (Bij12b, 2017):
 - Er kan gebruikt worden gemaakt van verlichting met een vleermuisvriendelijke verlichtingskleur, zoals met amberkleurige verlichting. Het gebruik van 'natuurvriendelijke' groene ledverlichting is niet effectief als mitigatie voor vleermuizen en wordt dus afgeraden.
 - Er kan gebruikt worden gemaakt van armaturen die het licht goed richten en die een scherpe bundel hebben om onnodige verstrooiing tegen te gaan, met name ledlampen zijn hierbij geschikt.
- Voor de parkeerplaatsen in figuur 2a en 2b in bijlage 6 geldt dat als auto's parkeren in parkeerplaatsen haaks op het kanaal dat het licht dat van de koplampen van de auto's afkomt over het kanaal schijnt. Hierdoor zullen vleermuizen geen gebruik meer kunnen maken van de vliegroute. Dit kan opgelost worden door aan een van de volgende maatregelen te voldoen:
 - Het plaatsen van een talud van circa 1 meter hoog tussen de parkeerplaatsen en het kanaal.
 - Het plaatsen van een bladhoudende haag, bijvoorbeeld een ligusterhaag.
 - Het plaatsen van een kunstmatig scherm van beton, plastic of zeilDe haag of het talud moeten zo ver als de parkeerplaatsen worden gerealiseerd doorlopen, zodat voor elke parkeerplaats een talud of haag het koplampschijnsel tegenhoudt.
- Aan de westzijde van het projectgebied is een uitgangsweg gelegen waarbij de koplampen van het verkeer uit de richting van het projectgebied op het kanaal zullen schijnen. Ook hiervoor geldt dat er een talud, haag of scherm geplaatst kan worden om zo het lichtschijnsel

te onderbreken. In figuur 5 van bijlage 5 is met een rood vierkant weergegeven waar de haag, het scherm of het talud geplaatst dient te worden.

- Voor de mogelijke vliegroute in de ecologische zone geldt dat het licht van de koplampen van de auto's op de wegen die haaks op de ecologische verbindingszone geen problemen zullen opleveren omdat de vleermuizen hoger vliegen dan waar de koplampen zullen schijnen. Vleermuizen die een vliegroute volgen boven beplanting vliegen hoger dan vleermuizen die een vliegroute volgen boven het water. Wel is het voor deze vliegroute des te meer van belang dat de openbare verlichting vleermuisvriendelijk is.
- Indien uit onderzoek blijkt dat er kleine marterachtigen aanwezig zijn kunnen de maatregelen gelijk uitgevoerd worden en zullen de maatregelen de kleine marterachtigen direct actief beschermen tegen de effecten van de toenemende recreatiedruk. Omdat maatregelen voor de kleine marterachtigen ingrijpend voor het bouwplan kunnen zijn, denk aan het plaatsen van een klimopwal tussen de woningen en de ecologische verbindingszone, wordt aangeraden om met deze maatregelen te wachten totdat het onderzoek is afgerond. Wellicht zijn deze maatregelen niet nodig. De compenserende maatregelen worden als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.
- Door middel van maatregelen waarmee een zo groot mogelijke biodiversiteit in het gebied wordt gefaciliteerd, kan het gebied een waardevolle, ondersteunende functie krijgen voor het NNN-gebied.
- Er dient een geluidscherm te worden gerealiseerd tussen de beoogde nieuwe woningen en het bedrijfsp perceel direct ten noorden van de nieuwe woningen.
- Het bouwen en/of gebruiken van woningen is uitsluitend toegestaan indien:
 - a. de gevels worden uitgevoerd als dove gevel, tenzij via akoestisch onderzoek is aangetoond dat, al dan niet door afschermende bebouwing of geluidwerende voorzieningen, de geluidbelasting op de gevel lager of gelijk is aan:
 - de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder of;
 - de voor deze gevels vastgestelde hogere waarde zoals opgenomen in bijlage PM Besluit hogere grenswaarde bij deze regels.
 - b. in aanvulling op het bepaalde in lid a. moet de woning voorzien zijn van minimaal één geluidluwe gevel indien:
 - er sprake is van een toepassing van een dove gevel of;
 - uit de vastgestelde hogere waarde zoals opgenomen in het Besluit hogere grenswaarde blijkt dat de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de aard en beperkte omvang van het project niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Met inachtneming van de in hoofdstuk 3 beschreven mitigerende maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.