

Bestemmingsplan

"Helmond West – Ontsluiting Kasteelherenlaan"

Inhoud

Toelichting

- Bijlagen: - Luchtonderzoek Kasteelherenlaan (27-6-2012)
- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan "Helmond West – Ontsluiting Kasteelherenlaan" (18-6-2012)
- Rapport Goorloopzone te Helmond, verkennend flora- en faunaonderzoek (7-6-2010)
- Vleermuisonderzoek (2-11-11)
- Quick scan flora en fauna project 'Kasteelherenlaan' (25-7-12)

Regels

Bijlagen:

Verbeelding

NL.IMRO.0794.1500BP110146-

Procedure

Kennisgeving voorbereiden bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 4 juli 2012

Ontwerpbestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 5 september 2012

Ter inzage d.d. : 6 september 2012

Vastgesteld raad d.d. : 8 januari 2013

Vastgesteld bestemmingsplan

Ter inzage d.d. : 22 januari 2013

In werking d.d. : 6 maart 2013

Onherroepelijk : 6 maart 2013

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding en doel bestemmingsplan	1
1.2.	Geldend(e) bestemmingsplan(nen)	1
1.3.	Opzet plantoelichting	1
2.	RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED	2
2.1.	Inleiding	2
2.2.	Doelstellingen en effecten	2
2.3.	Programma	2
3.	PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	5
3.1.	Rijksbeleid	5
3.2.	Provinciaal beleid	6
3.3.	Gemeentelijk beleid	8
4.	MILIEU	11
4.1.	Inleiding	11
4.2.	Milieueffectrapportage	11
4.3.	Externe veiligheid	11
4.4.	Geluidhinder	14
4.5.	Luchtkwaliteit	14
4.6.	Bedrijven en milieuzonering	15
4.7.	Bodemkwaliteit	15
4.8.	Duurzaamheid	17
5.	SECTORALE ASPECTEN	18
5.1.	Waterhuishouding	18
5.2.	Archeologie en cultuurhistorie	19
5.3.	Flora en fauna	19
5.4.	Verkeer en parkeren	21
6.	HAALBAARHEID	23
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	23
6.2.	Maatschappelijke haalbaarheid	23
7.	JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	24
7.1.	Inleiding	24

7.2.	Juridische methodiek	24
7.3	Toelichting op de bestemmingen	24
8.	PROCEDURE	26
8.1.	Vooraankondiging	26
8.2.	Resultaten wettelijk overleg	26
8.3.	Procedure ontwerpplan	28

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel bestemmingsplan

In de Interim Structuurvisie Helmond 2015 wordt geconcludeerd dat een complete en goed functionerende hoofdwegenstructuur van essentieel belang is om Helmond in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Onderdeel daarvan is de stedelijke ring, welke de verbinding vormt tussen de verschillende delen van de stad. Ter hoogte van Helmond West is deze stedelijke ring nog niet compleet (zie kaartje in hoofdstuk masterplan). Het betreft het deel gelegen tussen de Europaweg en de Heeklaan. Door het ontbreken van dit deel van het tracé worden andere wegen die daarvoor niet zijn bedoeld en ingericht, waaronder de centrumring, onevenredig belast.

1.2. Geldend(e) bestemmingsplan(nen)

De gronden waarvoor het onderhavige bestemmingsplan wordt opgesteld zijn gelegen in het geldende bestemmingsplan Helmond West – Houtsdonk.

1.3. Opzet plantoelichting

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting dient ter beschrijving en onderbouwing van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een ruimtelijke en functionele omschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beleidskaders. Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende milieuaspecten van het plan. De overige sectorale aspecten komen aan bod in hoofdstuk 5; de economische uitvoerbaarheid in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 vormt een toelichting op de juridische onderdelen van het bestemmingsplan, de verbeelding en de regels. Hoofdstuk 8 is gereserveerd voor de procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2. RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1. Inleiding

Vanwege het belang van de aanwezigheid van een goed functionerende ring is besloten, deze ter hoogte van Helmond West te voltooien. In een later stadium (na 2015) volgt de doortrekking van de Heeklaan naar de Kanaaldijk. Een belangrijk onderdeel van het aan te leggen tracé vormt de aanleg van een tunnel onder het spoor door. Dit leidt tot een betere doorstroming van het verkeer en een hogere verkeersveiligheid.

Er is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke tracering van de stedelijke ring door de wijk Helmond West. Onderdeel daarvan is een integrale vergelijking van een tracé over de Cortenbachstraat (variant Cortenbach) en een tracé op de rand van de wijk Helmond West en de Goorloopzone (variant “Buitenom”). Op basis van de vergelijking is gekozen voor de variant “Buitenom”, met name vanwege de kansen die dit biedt voor de ontwikkeling van deze wijk:

- Er kan een sociaal maatschappelijke hart, met o.a. een wijkhuis brede school, gecreëerd worden aan een verkeersluwe Cortenbachstraat ; en
- Met de keuze van de “buitenom” wordt voorkomen dat de wijk gescheiden wordt in twee delen, gelegen aan weerszijden van het dan aan te leggen tracé over de Cortenbachstraat.

Bijkomende voordelen van de “buitenom”-variant zijn: een minder groot ruimtebeslag, een betere ontsluiting van de wijk, minder sloop van panden en minder gehinderden vanwege het wegverkeer (geluid en luchtkwaliteit).

2.2. Doelstellingen en effecten

Ondanks dat de introductie van de afbouw van de stedelijke ring een stedelijke opgave is, biedt de aanleg van dit tracé ook kansen voor de wijkontwikkeling van Helmond West. De volgende doelstellingen en effecten kan men dan ook koppelen aan de realisatie van dit tracé:

- Betere stedelijke bereikbaarheid, maar ook een betere aansluiting van Helmond West naar de overige delen van de stad. De wijk wordt beter opgenomen in de stedelijke structuur.
- Betere ontsluiting naar de diverse over de stad gespreide stedelijke voorzieningen.
- Verhoging van de verkeersveiligheid en wel met name bij de spoorkruising.
- Verbetering van de leefbaarheid in de woonwijken, door ongewenst verkeer weg te leiden van straten die hier niet op berekend zijn.
- De kansen voor de ontwikkeling van een sociaal-maatschappelijk hart langs een verkeersluwe Cortenbachstraat.

2.3. Programma

De vertaalslag van de geformuleerde doelstellingen naar concrete projecten en activiteiten spitst zich toe op het volgende programma:

- Ontwikkeling en realisatie van het “buitenomtracé”.
- Inpassing van het tracé in de omgeving.
- Ontsluiting van Helmond West naar de Goorloopzone.



2.3.1 Ontwikkeling en realisatie van het “buitenomtracé”

De aanleg van het “buitenomtracé”, als onderdeel van de stedelijke ring, vormt een grote ingreep in dit deel van Helmond. Alvorens tot feitelijke uitvoering kan worden overgegaan wordt thans het nodige voorbereidende werk verricht, zoals:

- De verkeers- en civieltechnische uitwerking van de tracékeuze, het wegprofiel, de tunnelbak en de aansluitingen op de omliggende straten.
- De verwerving van de gronden en de opstellen die gelegen zijn op de ondergrond van het gekozen tracé.

Zowel het Rijk als de Provincie Brabant hebben subsidie verleend voor de aanleg van dit stuk van de stedelijke ring.

2.3.2 Inpassing van het tracé in de omgeving

De keuze voor een tracé gelegen tussen de wijk Helmond West en de Goorloopzone vraagt om extra aandacht over de inpassing van deze verkeersader. Speciale aandacht is nodig voor de ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing van het nieuw te realiseren wegprofiel en de te realiseren spooronderdoorgang in de wijk.

In de Wijkvisie Helmond West wordt aangegeven dat de wijk met de aanleg van de stedelijke ring de kans krijgt om zichzelf naar buiten toe op een positieve manier te onderscheiden. De wijk zal dan wel op een goede manier gezicht moeten maken naar de stedelijke ring. Een aangrijpingspunt vormt wellicht de ruimte die ontstaat als gevolg van de ondertunneling van het spoor. Er resteert, na aanleg van de tunnelbak, voldoende ruimte om een bouwplan te ontwikkelen waarbij daadwerkelijk gezicht wordt gemaakt naar de stedelijke ring. Deze kansen liggen er ook bij de woningen welke in de Goorloopzone ontwikkeld gaan worden.

Niet alleen is afstemming op Helmond West vereist, maar is ook een goede inpassing van de stedelijke ring aan de rand van de Goorloopzone van belang. Het is immers dat langs de Goorloop natuur en landschap tot ver in de stad reiken. De inpassing van de stedelijke ring dient recht te doen aan de toebedeelde ecologische, groene en recreatieve functie van de Goorloopzone.

De goede afstemming tussen Goorloopzone en stedelijke ring wordt uitgewerkt in een op te stellen inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan voor het Goorloopgebied.

2.3.3 Ontsluiting van Helmond West naar de Goorloopzone

Aandacht dient besteed te worden aan de verkeersafwikkeling vanuit de wijk en de oversteekbaarheid van het nieuwe tracé voor het langzaam verkeer. In de Goorloopzone worden groen- en speelvoorzieningen gerealiseerd ten behoeve van de wijk. Daarnaast vragen de bestaande functies zoals de speeltuin en de relatie met Apostelhuis om een goede ontsluiting. Een veilige en uitnodigende oversteekbaarheid van de stedelijke ring is van groot belang. Zie voor een uitgebreidere toelichting paragraaf 5.4.

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

3.1. Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Het ruimtelijke ordeningsbeleid van het rijk is vastgelegd in de Nota Ruimte. Het motto van de Nota Ruimte is: 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Dit wil zeggen dat alleen voor ontwikkelingen die het nationaal belang aangaan, het rijk sturend zal optreden. Enerzijds gaat het dan om de waarden die van nationaal belang worden geacht, zoals ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, milieu, groen en water, waarvoor in de nota enkele generieke regels zijn opgenomen. De regels zijn opgesteld teneinde een bepaalde basiskwaliteit te behouden of te bereiken; het zijn de spelregels die gelden bij de onderwerpen die zijn gedecentraliseerd en bij de afwegingen die decentrale overheden (zoals gemeenten) maken. Anderzijds is in de nota een nationale ruimtelijke hoofdstructuur opgenomen, waarvoor het rijk zich actief zal inspannen.

In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is de regio Zuidoost-Brabant, dus ook Helmond, opgenomen als Brainport. Voor de projectlocatie heeft dit geen consequenties. De Nota Ruimte houdt in principe niets anders in, dan dat verder invulling kan worden gegeven aan het streven naar een hoogwaardig woonmilieu in de wijk waarvan het plangebied deel uitmaakt, zoals vastgelegd op gemeentelijk niveau. Door middel van het voorliggende bestemmingsplan wordt de basiskwaliteit gegarandeerd. Inmiddels is een herziening van het rijksbeleid in voorbereiding in de vorm van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die in de loop van 2012 in de plaats zal treden van o.a. de Nota Ruimte.

3.1.2 Waterbeleid

Het waterbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in het Waterplan 2006-2010 dat door de gemeenteraad is vastgesteld en geeft de kaders aan waarbinnen het waterbeheer in Helmond vorm moet krijgen. Op dit moment wordt het Waterplan 2006-2010 geactualiseerd. De bestaande beleidslijnen zullen echter overeind blijven en aangevuld worden met ontwikkelingen van de afgelopen jaren.

Het gemeentelijke waterplan is een gezamenlijk product van gemeente en waterbeheerder en geeft een uitgewerkte visie op de plaats die het water nu en in de toekomst in Helmond kan innemen. Het geeft daarbij aan wat als gewenste ontwikkeling wordt gezien.

De visie is richtinggevend voor het onderdeel water bij planvorming en invulling van projecten.

Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

- Water en ruimtelijke ordening
- Water en ecologie
- Beleving van water
- Waterkwaliteit
- Stedelijk grondwater
- Waterketenbeheer (waaronder afkoppelen en de voorkeursvolgorde voor het verwerken van schoon hemelwater)
- Beheer en onderhoud van stedelijk water

Op deze wijze wordt het mogelijk het aspect water te betrekken bij integrale beleidsafwegingen en daarbij de consequenties van keuzen voor het water aan te geven.

Niet bij elk plan zijn alle bovengenoemde onderwerpen relevant. Het bestemmingsplan 't Hout is een beheergericht bestemmingsplan waar in beginsel geen nieuwe ontwikkelingen, vanuit ruimtelijk oogpunt, worden mogelijk gemaakt. Indien er nieuwe ontwikkelingen aan de orde komen, dan zullen de uitgangspunten van het waterbeleid, zoals vastgelegd in het Waterplan 2006-2010, van toepassing zijn. De waterhuishoudkundige zaken, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, zijn vooral beschrijvend van karakter.

3.1.3 Beleid radar- en communicatieapparatuur

Het ministerie van Defensie heeft beleid opgesteld om te voorkomen dat de werking van radar- en communicatieapparatuur wordt verstoord. Het plangebied is gelegen in het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel.

Dit houdt in dat, teneinde het ongestoord functioneren van radar- en communicatieapparatuur op de

vliegbasis te waarborgen, er rond deze vliegbasis een cirkel met een straal van 15 nautische mijl (=27,8 km) geldt, gemeten vanaf de positie van de radar.

Binnen dit radarverstoringengebied dient voor ieder obstakel hoger dan 65 meter boven N.A.P., te worden berekend of er verstoring van de radar optreedt. De mate van verstoring is afhankelijk van o.a. de hoogte, breedte en opstelling van objecten.

Plannen tot het oprichten van hoge bebouwing dienen altijd individueel getoetst te worden door het Ministerie van Defensie, voor deze, de Dienst Vastgoed Defensie, Directie Zuid te Tilburg.

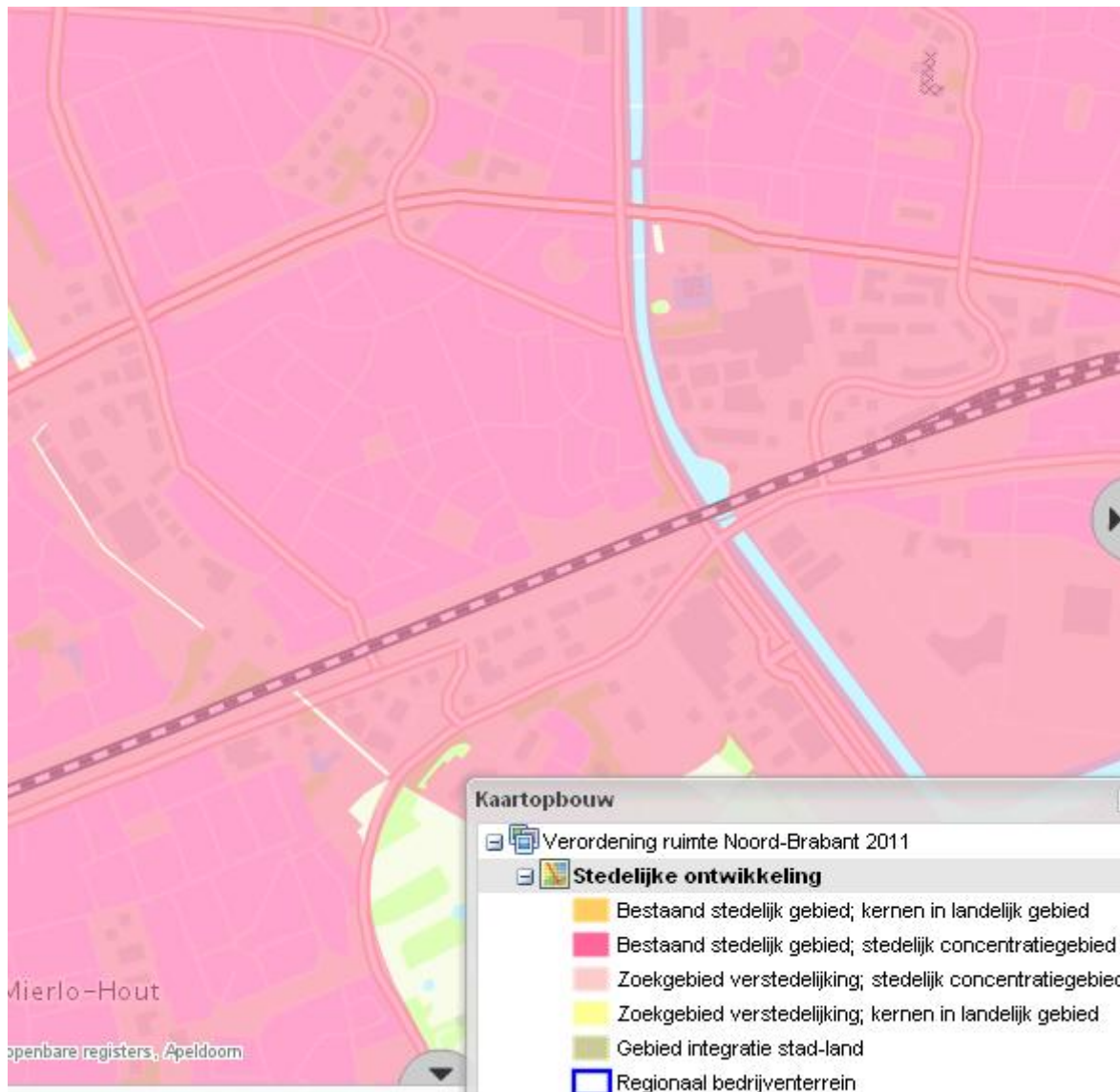
Omdat er in dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die de radarzone beïnvloeden, is aanvullende toetsing niet nodig.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening en Verordening Ruimte 2012

Het provinciale beleid is vastgelegd in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Brabant (januari 2011) en, voor zover er sprake is van een provinciaal belang in de formulering van gemeentelijk beleid, juridisch doorvertaald in de Verordening Ruimte (juni 2012). De belangrijkste opgave hierin voor Noord-Brabant is om stad en land, het mozaïek van Brabant, op een duurzame wijze te ontwikkelen.

Helmond maakt deel uit van het stedelijk netwerk BrabantStad. De provincie ziet deze steden als het brandpunt van verstedelijking. Hier wordt geïnvesteerd in de binnensteden en worden hoogstedelijke functies, zoals bovenregionale voorzieningen, geconcentreerd. Daardoor wordt de centrale positie van de steden versterkt en het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer en stedelijke en culturele voorzieningen op peil gehouden. Dat draagt bij aan een hoogwaardig leef- en vestigingsklimaat in Noord-Brabant. Het ruimtelijk beleid van de provincie is voorts gericht op concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan infrastructuur en versterking van de economische kennisclusters



In de Verordening Ruimte 2012 zijn beleidslijnen waarvan de provincie van mening is dat deze op gemeentelijk niveau dienen door te werken ('provinciaal belang'), uitgewerkt in concrete regels met bijbehorende kaarten. Het plangebied kent daarin de volgende aanduidingen:
 -"Bestaand Stedelijk gebied; stedelijk concentratiegebied"

Het gaat daarbij om het bestaande ruimtebeslag van een kern ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen moeten de mogelijkheden binnen deze bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut te worden. Daarbij gaat het om mogelijkheden voor inbreiding en herstructurering, intensivering van het ruimtegebruik (onder meer door op een compactere wijze – in de hoogte en de diepte – te bouwen) en meervoudig ruimtegebruik (meerdere functie combineren op één locatie). De aanleg van een nieuwe stedelijke ring binnen de stad past binnen dit streven.

Het bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid zoals hierboven weergegeven.

3.2.2 Provinciaal Waterhuishoudingsplan

3.2.2. Provinciaal Waterplan

Het Provinciaal Waterplan bevat het strategische waterbeleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2010-2015. Naast het beleidskader is het waterplan ook toetsingskader voor de taakuitoefening van lagere overheden op het gebied van water.

Om met de diverse belangen met betrekking tot water te kunnen omgaan, hanteert de provincie in het waterplan de principes van de people-planet-profit-benadering. Vanuit de sociaal-maatschappelijke invalshoek (people) krijgen veiligheid tegen overstroming, bescherming tegen wateroverlast, een betrouwbare drinkwatervoorziening en goede recreatievoorzieningen aandacht.

Vanuit de economische invalshoek (profit) heeft het plan aandacht voor onder meer een goede watervoorziening voor industrie en landbouw en voor het transport over water. Bij de derde invalshoek (planet) wordt uitgegaan van water als voorwaarde voor een gezonde leefomgeving voor mens en natuur. Belangrijke thema's hierbij zijn de verbetering van de waterkwaliteit, de verdrogingsbestrijding en een meer natuurlijke inrichting van de watersystemen (waaronder beekherstel en de aanleg van ecologische verbindingzones). Het provinciaal waterplan fungeert voor een aantal ruimtelijk relevante wateronderwerpen tevens als structuurvisie.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1 Interimstructuurvisie Helmond 2015 (ISV)

In de Interimstructuurvisie Helmond 2015 (ISV) is de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Helmond voor de periode 2009-2015 vastgelegd. In de ISV wordt door middel van het Palet van Wijken specifiek aandacht besteed aan ontwikkelingen op wijkniveau. De projectlocatie is hierin een onderdeel van de wijk Helmond West.

Tot 2015 zal het aantal inwoners in deze wijk met ongeveer 900 personen toenemen o.a. als gevolg van een woonopgave. De woonopgave bestaat uit ca. 450 woningen waarvan ongeveer 300 vervangende nieuwbouw. Deze kleine wijk vol interne contrasten vraagt om in de lift te worden gezet door een aantal sociale, economische en ruimtelijk fysieke impulsen. Het 'in de lift zetten' dient gestalte te krijgen aan de hand van een wijkvisie die samen met strategische partners zal worden opgezet en waarin een aantal ontwikkelingen en opgaven – in de vorm van toegespitste projecten op buurtniveau – moet worden uitgewerkt.

Relevant in dat kader zijn:

- het realiseren van een verbeterde verbinding tussen Traverse en Heeklaan, met als vervolgfase een doorkoppeling tot aan de Vossenbeemd;
- het uitvoeren van het ontwikkelingsplan Goorloopzone dat voorziet in groenfuncties en waterberging voor de wijk met uitbreiding van de woonfunctie ter plaatse van de huidige bedrijvigheid, in combinatie met regionale noord-zuidstructuren (ecologische verbindingzone en langzaam verkeerroutes).

Dit bestemmingsplan voorziet in principe in eerstgenoemde ontwikkeling, hoewel uiteindelijk niet voor het destijds beoogde doch niet uitgewerkte Cortenbachtracé is gekozen. De definitieve tracékeuze heeft plaatsgevonden op basis van een integrale afweging in het Wijkontwikkelingsprogramma (WOP) Helmond-West.

De tweede ontwikkeling (Goorloopzone) is direct ten oosten van het plangebied gelegen.

Het bestemmingsplan past binnen het ruimtelijk beleid van de ISV



3.3.2 Wijkontwikkelingsprogramma Helmond West 2009

Het 'Wijkontwikkelingsprogramma (WOP) Helmond West' is in december 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. In het kader van het Wijkontwikkelingsprogramma (WOP) is er een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke tracering van de stedelijke ring door de wijk Helmond West. Onderdeel daarvan is een integrale vergelijking van een tracé over de Cortenbachstraat (variant 'Cortenbach') en een tracé op de rand van de wijk Helmond West en de Goorloopzone (variant 'BuitenOm'). Op basis van de vergelijking is gekozen voor de variant 'BuitenOm', met name vanwege de kansen die dit biedt voor de ontwikkeling van deze wijk. Er kan een sociaal maatschappelijke hart, met onder andere een wijkhuis brede school, gecreëerd worden aan een verkeersluwe Cortenbachstraat; en met de keuze van de BuitenOm wordt voorkomen dat de wijk gescheiden wordt in twee delen, gelegen aan weerszijden van het dan aan te leggen tracé over de Cortenbachstraat. Bijkomende voordelen van de BuitenOm zijn: een minder groot ruimtebeslag, een betere ontsluiting van de wijk, minder sloop van panden en relatief minder gehinderden vanwege het wegverkeer (geluid en luchtkwaliteit).

3.3.3 Toepassing Verkeersmanagement

Op 5 april 2005 is door de gemeenteraad van Helmond het rapport 'Toepassing Verkeersmanagement' vastgesteld. Deze studie dient als bouwsteen voor de Interim Structuurvisie Helmond en is onderdeel van de studie Hoofdwegenstructuur. In deze studie wordt geconcludeerd dat in de structuur van het wegennet een aantal verbindingen ontbreken aan de westzijde van het centrum. Daarom zal in de toekomst worden voorzien in het compleet maken van de stedelijke ring.

3.3.4 Helmond Mobiel 2015: Integrale mobiliteitsvisie 2007-2015

De integrale mobiliteitsvisie 'Helmond Mobiel 2015' is op 6 november 2007 door de Raad van Helmond vastgesteld. In deze mobiliteitsvisie wordt de barrièrewerking ter hoogte van Cortenbachstraat onderschreven en wordt het Cortenbachtracé als belangrijke schakel gezien die onderdeel moet gaan uitmaken van de stedelijke ring van Helmond.

3.3.5 Waterplan Helmond 2006 - 2010

Het waterbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in het Waterplan 2006-2010 dat door de gemeenteraad is vastgesteld en geeft de kaders aan waarbinnen het waterbeheer in Helmond vorm moet krijgen. Het gemeentelijke waterplan is een gezamenlijk product van gemeente en waterbeheerder en geeft een uitgewerkte visie op de plaats die het water nu en in de toekomst in Helmond kan innemen. Het geeft daarbij aan wat als gewenste ontwikkeling wordt gezien. De visie is richtinggevend voor het onderdeel water bij planvorming en invulling van projecten. Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

- Water en ruimtelijke ordening
- Water en ecologie
- Beleving van water
- Waterkwaliteit

- Stedelijk grondwater
- Waterketenbeheer (waaronder afkoppelen en de voorkeursvolgorde voor het verwerken van schoon hemelwater)
- Beheer en onderhoud van stedelijk water

Op deze wijze wordt het mogelijk het aspect water te betrekken bij integrale beleidsafwegingen en daarbij de consequenties van keuzen voor het water aan te geven. Het Waterplan 2006-2010 wordt op dit moment geactualiseerd, maar de beleidsmatige uitgangspunten blijven overeind.

4. MILIEU

4.1. Inleiding

Ruimtelijke Ordening en Milieubeleid hebben de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving als gemeenschappelijke doelstelling. Alleen in een zorgvuldig afwegingsproces kan een optimale afstemming plaatsvinden tussen aan gebieden toegekende functies en het veilig stellen van een beschermingsniveau van het leefmilieu. Bestaande en nieuwe bestemmingen in een gebied zijn niet altijd op voorhand verenigbaar. Milieudoelstellingen en randvoorwaarden worden derhalve integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het ruimtelijke planvormingsproces meegewogen, zodat het gebruik van de schaars beschikbare ruimte niet leidt tot conflictsituaties.

Naast een ruimtelijke invalshoek zijn er ook kwalitatieve aspecten die een rol spelen. De duurzame ontwikkeling van de stad Helmond is een belangrijk uitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen. In dit verband is duurzaamheid op te vatten als “hoe is een plangebied te beheren of te ontwikkelen, zodat het ook voor latere generaties optimaal kan worden benut”.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de duurzaamheid en de kwaliteit van de leefomgeving in en rond het plan Kasteelherenlaan te Helmond. In het hiernavolgende komen de volgende milieuaspecten aan de orde die een rol spelen binnen dit bestemmingsplan:

- milieueffectrapportage;
- externe veiligheid;
- geluidhinder;
- luchtkwaliteit;
- geurhinder agrarische bedrijvigheid;
- bedrijven en milieuzonering;
- bodemkwaliteit;
- duurzaamheid.

4.2. Milieueffectrapportage

Het onderhavige plan valt niet onder de categorieën van plannen als bedoeld in artikel 7.2 van de wet Milieubeheer juncto het Besluit Milieueffectrapportage, met name de bijlagen C. en D. Het voorgaande betekent dat ten behoeve van het onderhavige plan geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld. Noch hoeft het gemeentebestuur een beoordeling als bedoeld in artikel 7.2 lid 1 van de Wet milieubeheer te doen.

4.3. Externe veiligheid

Algemeen

Het algemene Rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen door bedrijven;
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen).
- het gebruik van luchthavens.

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs). Het beleid voor buisleidingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Dit besluit geeft regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond het landelijke hoofdwegennet. Met het Btev zal voor het transport van gevaarlijke stoffen op de weg, over het water en op het spoor een Basisnet worden geïntroduceerd. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Bij onderzoek in het kader van externe veiligheid worden meestal twee grootheden onderscheiden. Het betreft het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is bedoeld voor de bescherming van een persoon tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm voor het plaatsgebonden risico ligt op 10^{-6} per jaar (is een kans van 1 op 1 miljoen). Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat nieuwe kwetsbare bestemmingen buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen. Voor bestaande situaties geldt deze norm als richtwaarde.

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van 10 of meer personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de oriënterende waarde. Dit is een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag, voldoende gemotiveerd, kan afwijken.

Als op grond van een Wro-besluit de vestiging of bouw van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een risicovol bedrijf, transportroute of een buisleiding wordt toegestaan, moet in de motivering van dat besluit het groepsrisico worden verantwoord. Bij de vaststelling van een Wro-besluit of verkeersbesluit moet het groepsrisico worden verantwoord als het groepsrisico als gevolg van dat besluit significant toeneemt of als het groepsrisico groter is dan de oriënterende waarde.

Bedrijven

Bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van de bebouwde omgeving. Risicorelevante bedrijven, waaronder bedrijven die vallen onder de werkingssfeer van het Bevi, zijn opgenomen in het 'Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen' (RRGS) en de daarvan afgeleide 'Provinciale Risicokaart'. Het RRGS is een landelijk register waarin het bevoegd gezag informatie over o.a. risicovolle bedrijven en transport van gevaarlijke stoffen vast legt. Op basis van voornoemde informatiebronnen kan geconcludeerd worden dat in de directe nabijheid van het plangebied één risicovol bedrijf is gelegen, het betreft Vlisco Helmond BV (Binnen Parallelweg 27). Vlisco Helmond BV valt vanwege haar bedrijfsactiviteiten onder de bevoegdheid van de provincie Noord-Brabant. Daarnaast is, vanwege de opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, het Bevi van toepassing. Uit een kwantitatieve risicoanalyse, uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord Brabant, volgt dat er geen plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar wordt berekend. Aangezien een weg geen kwetsbaar dan wel beperkt kwetsbaar object is, vormt het bedrijf geen belemmering voor de planrealisatie.

Transport

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

De spoorlijn Eindhoven – Venlo, waarover regelmatig gevaarlijke stoffen worden getransporteerd, doorkruist het plangebied. Risicoberekeningen, waarbij gebruik is gemaakt van de vervoerscijfers volgens de marktverwachting 2007, tonen een plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar van maximaal 11 meter aan weerszijde van de spoorlijn. Berekeningen met de vervoerscijfers volgens het ontwerp Basisnet Spoor laten geen plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar zien. Omdat een weg niet als een (beperkt) kwetsbaar object wordt aangemerkt, vormt het spoor geen belemmering voor de planrealisatie.

Een groot deel van het plangebied ligt binnen het, voor het groepsrisico relevante, invloedsgebied. Ook hiervoor geldt dat het verantwoorden van het groepsrisico achterwege kan blijven omdat het plan de vestiging of bouw van (beperkt) kwetsbare objecten niet toe staat.

Met de komst van de spoortunnel zal de in het plangebied gelegen gelijkvloerse overweg verdwijnen. De risico's op het spoor worden bepaald door specifieke eigenschappen van een spoortraject, zoals onder andere het aantal wissels, het aantal overwegen en de transportgegevens. Met het verdwijnen van de gelijkvloerse overweg zal de ongevalfrequentie afnemen. De aanleg van de spoortunnel levert

een verbetering op in vergelijking met de huidige situatie, voor wat betreft het risico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

In Helmond zijn geen aangewezen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld. In principe is het mogelijk om gevaarlijke stoffen door heel Helmond te transporteren. In de praktijk blijkt dit iets genuanceerder te liggen. Omdat aan deze nieuwe route geen bedrijven zijn gelegen die met gevaarlijke stoffen bevoorraad moeten worden, is het niet aannemelijk dat over de route grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen zullen worden vervoerd. Bovendien geldt als vuistregel dat transporteurs met gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Vervoer binnen de bebouwde kom zal voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer. Volgens het definitief ontwerp Basisnet Weg is de Rijksweg A67 de dichtstbijzijnde hoofdweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De afstand tot deze weg is zodanig groot dat het plangebied niet wordt beïnvloed.

De aanleg van de nieuwe weg levert geen verslechtering op in vergelijking met de huidige situatie, voor wat betreft het risico vanwege transport van gevaarlijke stoffen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

In het definitieve ontwerp Basisnet Water staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond waterwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. In het definitieve ontwerp wordt de Zuid-Willemsvaart aangemerkt als een binnenvaartcorridor zonder toetsafstand (weinig of geen vervoer van gevaarlijke stoffen). Vervoer van gevaarlijke stoffen over water levert geen beperkingen op voor het plan.

Ondergrondse gastransportleiding

Langs de spoorlijn ligt een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding. Het betreft de leiding Z-514-15. Door het transport van aardgas kent elke hoge druk transportleiding een veiligheidsrisico. Het plangebied is gelegen binnen de 100% letaliteitscontour. Uit eerdere berekeningen blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar nul meter bedraagt. Het groepsrisico in de bestaande situatie ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Omdat een weg niet als een (beperkt) kwetsbaar object wordt aangemerkt, vormt de aardgastransportleiding geen belemmering voor de planrealisatie. Wel geldt rond een aardgastransportleiding een belemmerende strook van 5 meter aan weerszijde van het midden van de leiding. De belemmerende strook is de strook die de Gasunie nodig heeft voor het veilig kunnen bedienen van de leidingen. Tevens is deze strook nodig voor inspectie- en onderhoudswerkzaamheden aan de leiding.

Hoogspanningslijnen

Zonering rond het bovengrondse hoogspanningsnet in Nederland is vastgelegd in de Netkaart van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De Netkaart bevat o.a. gegevens over de netbeheerder en de breedte van de indicatieve zones. Op basis van de informatie van o.a. de Netkaart blijkt dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het plangebied liggen die van invloed zijn op het plan. Het is daarom niet noodzakelijk om in enige vorm uitvoering te geven aan het voorzorgsbeleid (brief van Staatssecretaris Van Geel, d.d. 24 december 2004) inzake de magnetische velden veroorzaakt door hoogspanningslijnen.

Vliegverkeer

Het plangebied ligt buiten de direct gangbare aanvlieg- en opstijgroutes van het militaire en het burgervliegveld Eindhoven Airport.

Advies Veiligheidsregio

In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost. Het advies van de Veiligheidsregio is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Omdat hier geen sprake is van groepsrisico en de weg niet is aangewezen als een (beperkt) kwetsbaar object, wordt alleen een advies gegeven in algemene zin.

Aanvaarding restrisico

Ondanks het feit dat de externe veiligheid met betrekking tot het beoogd plan voldoet aan de daaraan te stellen eisen en niettegenstaande eventueel te treffen maatregelen, kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. In dat kader dient het bevoegd gezag zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zal de gemeenteraad van Helmond dit restrisico aanvaarden.

4.4. Geluidhinder

Algemeen

De Wet geluidhinder bepaalt dat sommige wegen, spoorwegen en industrieterreinen een (geluids)zone hebben. Als voor een gebied binnen een zone een nieuwe geluidgevoelige bestemming mogelijk wordt gemaakt, of als een nieuwe weg, een nieuwe spoorweg of bepaalde industrieterreinen mogelijk worden gemaakt, moeten deze nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de eisen op geluidgebied die de Wet geluidhinder stelt. Om te bezien of dat het geval is, moet een akoestisch onderzoek worden gehouden

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder heeft de nieuw aan te leggen weg een zone van 200 m aan weerszijden van de weg. Binnen deze zone bevinden zich geluidgevoelige bestemmingen in de vorm van woningen.

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarden van 48 dB voor woningen ten gevolge van het verwachte verkeer op de nieuwe weg zonder het treffen van maatregelen wordt overschreden met maximaal 12 dB.

De weg zal worden uitgevoerd in SMA. Verdere maatregelen aan de bron zijn om technische en financiële redenen ongewenst. Tenslotte is gebleken dat maatregelen in de overdracht om stedenbouwkundige en financiële redenen niet mogelijk zijn.

Om de zojuist genoemde redenen hebben burgemeester en wethouders hogere waarden voor de geluidbelasting vastgesteld. Aan deze beslissing ligt de noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie van de nieuwe weg ten grondslag.

Het voorgaande houdt in dat er onderzoek gedaan zal worden naar de noodzaak van het treffen van maatregelen aan de gevels van de woningen langs het wegtracé. Waar nodig zullen deze maatregelen getroffen worden.

Spoorweglawaai en industrielawaai

Het plan voorziet niet in de aanleg van een nieuwe spoorweg, noch in de vestiging van nieuwe bedrijvigheid.

4.5. Luchtkwaliteit

Algemeen

In ruimtelijke plannen dienen de normwaarden uit de Wet milieubeheer in acht te worden genomen. In nieuwe bestemmingsplannen moet aan deze waarden worden voldaan. Het gaat om normwaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂) en koolmonoxide (CO). Het meest kritisch zijn stikstofdioxide en fijn stof.

In 2006 is door de gemeente Helmond een luchtkwaliteitsplan opgesteld (TAUW R001-4432621). In dit plan wordt geconstateerd dat het lokale verkeer de grootste bijdrage levert boven op de luchtverontreiniging die al op de achtergrond aanwezig is.

Wegverkeer

Uit het zojuist genoemde plan blijkt dat de luchtkwaliteit in en in de omgeving van het plangebied voldoet aan de daaraan op basis van de Wet milieubeheer te stellen eisen. Omdat het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe weg is onderzoek verricht naar de invloed daarvan op de luchtkwaliteit in deze omgeving. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat ook na aanleg van de betreffende weg de luchtkwaliteit in en in de omgeving van het plangebied zal voldoen aan de daaraan op basis van de Wet milieubeheer te stellen eisen.

4.6. Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Een bedrijf kan hinder veroorzaken naar zijn omgeving, maar ook (onomkeerbare) schade toebrengen aan het milieu. Bedrijvigheid is daarom gebonden aan een vergunningenstelsel. De wet Milieubeheer stelt algemene regels voor groepen bedrijvigheid door middel van Algemene maatregelen van bestuur AMvB's). Daarbij dient in ieder geval het Besluit algemene regels milieubeheer, (BARIM) te worden genoemd. Bij zwaardere of potentieel meer milieuhinderlijke bedrijven worden de regels via maatwerk (vergunningen) geëffectueerd. De voorschriften in de vergunningen zijn mede geënt op de omgeving waarin het bedrijf is gelegen. Naast maatregelen aan de bron kunnen ook zoneringsmaatregelen worden voorgeschreven, bijvoorbeeld het vastleggen van een afstand tussen conflicterende bestemmingen. De mogelijke hinder van bedrijven manifesteert zich vooral in de vorm van geluidsoverlast, lucht(geur)verontreiniging en externe veiligheid. Maar ook specifieke hinder zoals bij sportterreinen wordt door middel van voorschriften en/of afstandsbepalingen tegengegaan.

Nieuwe weg

De bescherming die de Wet milieubeheer biedt tegen hinder en schade strekt zich niet uit tot een weg en hoeft in het kader van dit bestemmingsplan dus niet nader te worden beschouwd.

4.7. Bodemkwaliteit

Historie

Het gebied rond de Cortenbachstraat is sinds de jaren '30 van de 20^e eeuw in gebruik als woonwijk. Het gebied is gedeeltelijk gelegen in het overstromingsgebied van de Goorloop. Daardoor kunnen er afzettingen met verontreinigd slib aanwezig zijn. Een terrein in het zuidelijk deel van het onderzoeksgebied tussen de Goorloop en de Houtsdonk is in gebruik geweest als autosloperij.

In de huidige Cortenbachstraat heeft in het verleden vanaf 1931 een demping plaatsgevonden met niet nader gespecificeerd materiaal. Dwars op de Cortenbachstraat (ongeveer bij huisnummer 85) naar de Goorloop heeft vanaf 1956 eveneens een demping plaatsgevonden met niet nader gespecificeerd materiaal. Aan de Itterestraat heeft vanaf 1957 een ongespecificeerde demping plaatsgevonden. De kans dat er verontreinigingen in de ongespecificeerde dempingen aanwezig zijn wordt gering doch niet uit te sluiten geacht.

In het oosten (Vlisco), in het zuid-oosten (Lavans voormalige wasserij Wilhelmina) zijn VOCl-verontreinigingen in het (diepe)grondwater aanwezig. De verontreinigingen van de Vlisco en Lavans zijn grootschalig. Met de bronnering van de ondertunneling van het spoor zal hiermee rekening worden gehouden. De afstand van het plangebied met beide grondwaterverontreinigingen bedraagt circa 600 meter.

De bebouwing in het onderzoeksgebied voor vooronderzoek betreft o.a. te slopen woonbebouwing en zijn er de volgende bedrijven gevestigd (geweest):

- Mierloseweg 169: Raaijmakers houthandel (1907);
Raaijmakers benzine-service-station (1932);
Raaijmakers lasinrichting, een autoreparatiebedrijf en een machine- en apparatenreparatiebedrijf (1943);
- Berlaerstraat 61: M. Verbakel, benzine-service-station (1966);
autoreparatiebedrijf (1980);
autoparkeer- en -stallingsbedrijf (1980);
- Berlaerstraat 57: werkplaats / inbraakbeveiligingsbedrijf;
- Berlaerstraat 57B: plaatwerkbedrijf;
- Berlaerstraat 57C: garagebedrijf;
- Berlaerstraat 57G: loodgietersbedrijf;
- Berlaerstraat 57H: klusbedrijf;
- Berlaerstraat 59: productiebedrijf voor stands.

Op de locatie zelf zijn voor zover bekend de volgende onder/bovengrondse olietank aanwezig geweest:

- Itterestraat 53: 10 m³ ondergrondse huisbrandolie (HBO-tank), afgevuld met zand in 1994;
- Berlaerstraat 61: 5 m³ ondergrondse HBO-tank, afgevuld met zand in 1993;
- Berlaerstraat 59: diverse ondergrondse tanks bij een voormalige tankstation. Deze zijn halverwege de jaren '90 van de vorige eeuw gesaneerd en grotendeels verwijderd.

Ter plaatse van de planlocatie zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken verricht.

- Ter plaatse van de Mierloseweg 169 was Raaymakers Houthandel en Industrie B.V. gevestigd. Uit diverse bodemonderzoeken die daar zijn verricht blijkt dat op diverse plaatsen van deze locatie een puin- en sintelhoudende laag in de bovengrond aanwezig is. De (boven)grond is verontreinigd met zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). Verder zijn er verontreinigingen met minerale olie en asbest.
- Ter plaatse van de Itterestraat 73 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat zich in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen met enkele zware metalen en PAK bevinden. In het grondwater zijn geen verontreinigingen geconstateerd met de stoffen waarop is onderzocht.
- Ter plaatse van de Itterestraat 63 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat de bovengrond een matig is verontreinigd met zink en een licht verontreinigd met lood. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd met de stoffen waarop is onderzocht. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.
- Ter plaatse van de Itterestraat 59 is in 2011 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat de boven- en ondergrond licht zijn verontreinigd met enkele zware metalen en PAK. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.
- Ter plaatse van de Itterestraat 55 is in 2011 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat zich in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen met enkele zware metalen bevinden. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en xylenen.
- Ter plaatse van de Itterestraat 51 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat in de bovengrond licht is verontreinigd met zware metalen, PAK en polychloorbifenylen (PCB). In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd met de stoffen waarop is onderzocht. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.
- Ter plaatse van de Itterestraat 35 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat de boven- en ondergrond licht zijn verontreinigd met enkele zware metalen. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.
- Ter plaatse van de Itterestraat 24 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat de bovengrond plaatselijk sterk verontreinigd is met koper, matig verontreinigd met zink en licht verontreinigd met zware metalen. In de ondergrond bevindt zich een lichte verontreiniging met koper aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Naar de sterke en matige verontreinigingen in de bovengrond dient nader onderzoek te worden verricht.
- Ter plaatse van de Itterestraat 23 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat de bovengrond plaatselijk sterk verontreinigd is met zink, matig verontreinigd is met koper en licht verontreinigd met zware metalen en PCB. In de ondergrond bevinden zich sterke verontreinigingen met koper en zink en lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK. Het

grondwater is licht verontreinigd met zink en naftaleen. Naar de sterke en matige verontreinigingen in de bodem dient nader onderzoek te worden verricht.

- Ter plaatse van de Berlaerstraat 61 is in 2011 een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat in de bovengrond plaatselijk sterk verontreinigd is met koper, matig verontreinigd is met zink en licht verontreinigd is met zware metalen en PAK. In de ondergrond zijn sterke verontreinigingen met koper en zink, een matige verontreiniging met nikkel en een lichte verontreiniging met zware metalen, PCB en PAK aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.

Naar de sterke en matige verontreinigingen in de grond dient nader onderzoek te worden verricht. Mogelijk is de Berlaerstraat is het verleden verhard (geweest) met sintels.

- Ter plaatse van de Berlaerstraat 59 is in 2010 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat zich in de ondergrond plaatselijk lichte verontreinigingen met vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie bevinden. Het grondwater is plaatselijk sterk verontreinigd met minerale olie en xylenen.
- Op het zuidelijke deel van de Cortenbachstraat is in 2011 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat zich in de grond lichte verontreinigingen met zware metalen zijn bevinden.
- Ter plaatse van de Deken van Hagenstraat is in 1999 een verkennend bodemonderzoek verricht. Uit het onderzoek blijkt dat zich in de bovengrond lichte verontreinigingen met koper, extraheerbare organohalogeenvverbindingen (EOX) en PAK bevinden. De ondergrond is matig verontreinigd met koper en licht verontreinigd met zink, PAK en EOX.
- Op het terrein van Prorail is in 2011 een verkennend grondonderzoek verricht. Uit het onderzoek blijkt dat de grond licht verontreinigd is met zware metalen en PAK.
- Op een deel van het kadastrale perceel sectie H, nummer 1828 zijn in de jaren '90 diverse bodemonderzoeken verricht. Uit deze onderzoeken blijkt dat een zwarte laag met kooltjes is aangetroffen die sterk verontreinigd is met zware metalen. Het volume van deze laag wordt geschat op 3,5 m³.

Bodemonderzoek en sanering

Bij een bestemmingswijziging dient een bodemonderzoek te worden aangeleverd om te bepalen of de locatie geschikt is voor de nieuwe bestemming, of eventuele verontreinigingen een belemmering vormen voor de nieuwe bestemming en of de nieuwe bestemming een belemmering vormt voor een eventuele sanering van verontreinigingen. Op het ogenblik vindt ter plaatse van het plangebied bodemonderzoek plaats. Vóór de aanleg van de weg zal dit onderzoek zijn afgerond en zal, indien nodig sanering van de bodem plaats hebben gevonden.

4.8. Duurzaamheid

De gemeente heeft een breed gedragen klimaatbeleidsvisie met een haalbare ambitie vastgesteld, waarbij in een concreet Meerjaren Uitvoeringsprogramma de uit te voeren projecten verwerkt zijn. De nota Klimaatbeleid is een paraplu van alle gemaakte afspraken, getekende convenanten en ambities op het gebied van klimaat, energie en duurzaam bouwen. Dit zal onder andere bij nieuwbouw direct invloed hebben op onder andere materiaalkeuze en energieverbruik.

5. SECTORALE ASPECTEN

5.1. Waterhuishouding

Voorkeurvorgorde voor omgaan met regenwater

Hergebruik

Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van gescheiden watercircuits door het hergebruik van bijvoorbeeld regenwater (drinkwater, grijswater, huishoudwater). De ervaringen met bestaande proefprojecten leert echter dat deze pas rendabel zijn bij projecten met 1000 of meer te bouwen woningen. Ook de recent aangescherpte regelgeving op dit vlak maakt het hergebruik van (regen)water niet snel haalbaar. Aangezien in dit plan alleen infrastructuur wordt aangelegd, is hergebruik van regenwater hier niet relevant.

Infiltratie, buffering en afvoer

Onderstaand is aangegeven hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

Waterhuishouding huidige situatie.

Oppervlaktewater:

In het plangebied zelf ligt geen oppervlaktewater. Direct westelijk van het plangebied ligt de Goorloop. De Goorloop is een belangrijke waterloop met een regionale functie. De Goorloop ontspringt net boven de Strabrechtse Heide en stroomt via onder andere het natuurgebied Sang en Goorkens en het Groot Goor door Helmond noordwaarts richting Warande en Croy.

De Goorloop is aangewezen als waterlichaam op grond van de Kaderrichtlijn Water en heeft de functies beekherstel en ecologische verbindingszone. Voor de Goorloop worden plannen ontwikkeld om aan deze functies invulling te geven (het plan 'Goorloopzone').

Langs de spoorlijn liggen een aantal sloten die in drogere perioden snel droogvallen. Een deel van deze sloten is schouwplichtig.

Grondwater:

In de omgeving van het tracé staan een aantal peilbuizen die min of meer representatief zijn voor de omgeving van de Kasteelherenlaan. Deze peilbuizen laten grondwaterstanden zien van 1,0-2,0 meter beneden maaiveld.

In het verleden waren er geen klachten bekend van grondwateroverlast bij de woningen in de Ifterestraat. In het beleid van de gemeente is vastgelegd dat de grondwaterstand niet kunstmatig permanent verlaagd wordt ten opzicht van de bestaande situatie. Dat betekent dat bij de uitwerking van het tracé geohydrologisch onderzoek gedaan moet worden en dat de hieruit voortvloeiende gegevens randvoorwaardenstellend zijn voor de verdere uitwerking.

Afvoerend verhard oppervlak en riolering:

Het plangebied is ruim 5,8 ha groot en wordt volledig opnieuw ingericht.

In de huidige situatie staan hier woningen, een school, een complex met garageboxen, een bedrijf en alle bijbehorende voorzieningen zoals infrastructuur, parkeerplaatsen etc.

In de toekomstige situatie wordt hier het tracé van de Kasteelherenlaan gerealiseerd, met tunnelbak, rotondes en kruispunten. Daarnaast wordt de aansluiting met de bestaande situatie in de omgeving aangepast, evenals de begrenzing van en aansluiting met de speeltuin.

In de voormalige situatie lag er in dit gebied een gemengd stelsel waar afvalwater en hemelwater gezamenlijk in werden afgevoerd.

Toepassing waterbeleid op het plangebied

Door de ontwikkelingen in het gebied, zal het verhard oppervlak binnen het plangebied (op basis van het vorige en het onderhavige bestemmingsplan) afnemen met ca. 1,7 ha.

Dat betekent dat er een afname is van de waterbergingsbehoefte van 731 m³ (bij een neerslaggebeurtenis van T=25). Dit zal opgenomen worden in de waterboekhouding.

De Kasteelherenlaan zelf wordt aangelegd met stoepbanden, waarbij het water dat op het wegdek valt in de riolering wordt opgevangen. Dit water wordt afgevoerd via een nieuw aan te leggen vuilwaterriool

naar de zuivering in Aarle-Rixtel. De tunnelbak onder het spoor krijgt een waterbergingskelder die een bergingsvermogen heeft van 43 mm (T=25) over het hierop afvoerende verharde oppervlak.

Gezien de huidige grondwaterstanden lijkt de noodzakelijke drooglegging voor het tracé geen probleem. Voor aanleg zal hier nog nader onderzoek naar verricht moeten worden. De tunnelbak komt dieper te liggen en zal dus deels in het grondwater komen te liggen. Ook hier geldt, dat de grondwaterstand niet permanent verlaagd zal worden en dat dus andere maatregelen genomen moeten worden om de tunnelbak droog te houden.

Bouwmaterialen

De gemeente streeft naar het terugdringen van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen (koper, zink, lood) om de water- en bodemkwaliteit niet negatief te beïnvloeden. Dit aspect is als aanbeveling opgenomen in het pakket duurzaam bouwen en is ook van toepassing op het onderhavige plangebied. Van de initiatiefnemer wordt verwacht dat deze het vrijkomende regenwater niet onnodig vervuult en daarom geen uitlogende bouwmaterialen gebruikt.

5.2. Archeologie en cultuurhistorie

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen gemeentelijke of van rijkswege beschermde monumenten gelegen. De Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW) geeft eveneens geen informatie over monumentale bebouwing binnen het plangebied.

Archeologie

Op 13 januari 2009 zijn het “Beleidsplan archeologie Eindhoven – Helmond 2008 – 2012” en de “Archeologische Waardenkaart Helmond” (versie 25 november 2008) door de gemeenteraad vastgesteld.

De provincie Noord-Brabant heeft te kennen gegeven dat met de “Archeologische Waardenkaart Helmond” het provinciale belang niet in het geding komt.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart geeft de gebieden aan waar archeologische resten in de bodem aanwezig zijn of verwacht worden.

Het plangebied behoort in zijn geheel tot gebieden met een lage of geen archeologische verwachting. Bij ontwikkelingen in het gebied is geen archeologisch onderzoek nodig.

5.3. Flora en fauna

De Goorloop en aangrenzende gebieden zijn aangemerkt als Ecologische Verbindingszone (EVZ). De EVZ verbindt de natuurgebieden Sang en Goorkens en Groot Goor in het zuiden met de natuurgebieden ten noorden van Helmond (Warande, Eenselaar, omgeving Croij). De EVZ dient over de lengte van het gehele plangebied (van zuid tot noord) een breedte te krijgen van gemiddeld minimaal 50 meter, ofwel 5 ha per km¹, eventueel in de vorm van ‘stapstenen’, met waarborgen voor continuïteit en ruimtelijke samenhang om te kunnen functioneren als EVZ.

In het voorjaar van 2010 is door bureau Kragten een ‘verkennd flora- en faunaonderzoek’ gedaan voor een gebied groter dan het onderhavige bestemmingsplan (project HEL090, datum 07-07-2010). In de loop van 2011 is door bureau Kragten en aanvullend vleermuisonderzoek voor hetzelfde gebied uitgevoerd (HEL092, datum: 02-11-2011), hier als bijlage bijgevoegd.

De meeste beschermde natuurwaarden zijn waargenomen aan en in de Goorloop. Dat is ook in de lijn der verwachting. In het verkennende rapport is hierop uitgebreid in gegaan. De Goorloop bevindt zich buiten het gebied van het bestemmingsplan Kasteelherenlaan waardoor deze gegevens niet altijd rechtstreeks betrekking hebben op het bestemmingsplan. Uiteraard hebben de leefgebieden van soorten vaak een relatie met de (grotere) omgeving, bijvoorbeeld als foerageergebied. Binnen het gebied van het bestemmingsplan zijn geen beschermde planten en qua dieren uitsluitend algemene soorten waargenomen.

Het aanvullend vleermuisonderzoek geeft geen aanleiding tot nader onderzoek. Uit het onderzoek naar winterverblijfplaatsen blijkt dat geen vleermuizen zijn waargenomen bij de onderzochte potentiële vaste rust- en verblijfplaatsen. Er zijn evenmin sporen aangetroffen van de (recente) aanwezigheid van vleermuizen. Het onderzoek naar zomerverblijfplaatsen heeft uitgewezen dat langs de Goorloop (buiten het bestemmingsplan Kasteelherenlaan) één vleermuissoort voorkomt, de gewone dwergvleermuis. Verder blijken binnen het plangebied geen belangrijke foerageergebieden, kraamverblijven en/of paarterritoria van gewone dwergvleermuizen (of andere vleermuissoorten) aanwezig.

Op 25 juli 2012 is een quick scan flora en fauna gedaan, maar dan specifiek gericht op het plangebied van onderliggend bestemmingsplan. Dit plan is als bijlage toegevoegd. Voor de uitkomsten van deze quick scan wordt verwezen naar het rapport.

Los van de uitkomsten van de inventarisatie is het gemeentelijk beleid erop gericht de kansen voor natuur in de stad te vergroten. Immers is de ambitie om een goed functionerende ecologische verbindingszone te realiseren in het dal van de Goorloop en daar is het gebied van het bestemmingsplan een onderdeel van. In het ontwerp van gebouwen en de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met de kansen voor de stadsnatuur, bijvoorbeeld door nestelmogelijkheden te realiseren en bijvoorbeeld door verlichting toe te passen die minder verstorend is voor vleermuizen. Er dient daarnaast bij de uitwerking en uitvoering van plannen zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de conclusies en aanbevelingen in de bovengenoemde rapporten.

De algemene zorgplicht is van toepassing. Deze houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. Er dient bijvoorbeeld zo gewerkt te worden dat dieren kunnen ontsnappen. Ter bescherming van vogels moet rekening gehouden worden met de broedtijd (half maart tot en met half augustus). Kap- en sloopwerken mogen niet uitgevoerd worden indien concreet broedgevallen aanwezig zijn.

5.4 Landschap

De Goorloopzone dient als ecologische verbindingszone. Een strook van gemiddeld 50 meter langs de Goorloop wordt zo natuurvriendelijk als mogelijk ingericht om hier een maximale natuurwaarde te realiseren. Delen van de Goorloopzone buiten het gebied van het bestemmingsplan grenzen aan de EHS.

De ambitie is om het aanwezige groen in de Goorloopzone te versterken, waarbij zoveel mogelijk het karakteristieke beekdallandschap met opgaande groenstructuren haaks op de Goorloop te herstellen. Met de beoogde ingrepen in het landschap wordt tevens de basis voor meer natuurwaarden gecreëerd. De voorgestelde kleinschalige inrichting van het beekdal zorgt bijvoorbeeld verder voor een optimalisatie van het landhabitat van amfibieën. De Goorloop zelf krijgt een natuurlijker profiel en wordt ontkluisd. Daarnaast moeten maatregelen getroffen worden om het gebied te ontsnipperen en geschikter te maken als leef- en migratiegebied voor diverse diersoorten.

Andere functies en activiteiten, zoals waterberging en recreatief (mede-)gebruik worden hiermee gecombineerd, waarbij ervoor zorg gedragen wordt dat deze geen afbreuk doen aan de functionaliteit van de verbindingszone.

In de uiteindelijke situatie grenst de Kasteelherenlaan op het deeltraject tussen spoor en gebied Raaymakers direct aan het landschap van de Goorloopzone. Hier is het principe 'de weg reageert op z'n omgeving' van toepassing.

De weg ligt door z'n tracé, het ruime profiel en de bochtstraal feitelijk voor een groot deel in de Goorloopzone. Op het traject tussen aansluiting Cortenbachstraat en Heeklaan bevinden zich aan weerszijden van de weg meer of minder brede zones openbaar terrein die landschappelijk, en passend bij de uitgangspunten van de Goorloopzone, ingericht zullen worden. De weg komt tussen de twee rotondes te liggen op een dijkje t.o.v. omringende laagtes. Feitelijk steekt over de lengte van dat traject het groen van de Goorloop 'over' naar de wijk Helmond West. De kruising met de Arbergstraat is de zone waar het groen uit de wijk het groen van de Goorloopzone ontmoet. Landschappelijk en voor het recreatief gebruik is de kruising met de Arbergstraat een zeer belangrijk knooppunt. Doordat de weg op dit traject geen 'eigen' begeleidend groen kent, is de Kasteelherenlaan hier onderdeel van de Goorloopzone. Het landschap in de Goorloopzone is bepalend voor het groen aan de weg.

Het landschap van de Goorloopzone kenmerkt zich door lage gras- en kruidachtige begroeiing en half-open parkachtige inrichting met een overwegend 'los' patroon aan opgaande beplanting. Dat vindt ook z'n weerklink in de randzone die valt binnen het onderhavige bestemmingsplan. Waar Goorloopzone en weg elkaar raken kan het inrichtingsprincipe letterlijk tot aan de weg doorgezet worden en, waar de ruimte het toelaat, oversteken.

Ook de omgeving van Houtsdonk bevindt zich letterlijk in het dal van de Goorloop. De ambitie is om het landschappelijke bij de Goorloopzone passende beplantingspatroon aan weerszijden van de Heeklaan zo veel mogelijk te behouden en te versterken. Langs de Heeklaan kunnen de beoogde laagtes dienen als retentie.

5.5 Groenvoorzieningen

De speeltuin Helmond west is onderdeel van het gebied van het bestemmingsplan. De ambitie is om hier een hoogwaardige voorziening die passend is bij de Goorloopzone te realiseren. Hiervoor wordt de traditioneel ingerichte speeltuin gelijktijdig met de correctie van de begrenzing deels getransformeerd naar een natuur- en waterspeeltuin. Ten behoeve van de speeltuin worden aan de Arbergstraat een aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte realiseert.

Ten noorden van de Arbergstraat grenst het bespeelbare wijkgroen tot aan de Kasteelherenlaan. De plannen hiervoor moeten nog verder uitgewerkt worden.

Overige specifieke groenvoorzieningen die een plek moeten krijgen in het gebied van het bestemmingsplan zijn de voorzieningen voor honden. Deze passen niet in de zone met een ecologische inrichting en moeten vanuit de wijk goed bereikbaar zijn. Het idee is om voorzieningen als een loslaatterrein en uitlaatstrook voor honden aan de oostzijde van de Kasteelherenlaan te realiseren. De locaties moeten nog nader uitgewerkt worden.

5.4. Verkeer en parkeren

Wegcategorïe

Elke type weg stelt eisen aan de vormgeving om recht te doen aan zowel de verkeersfunctie als aan de omgeving waarin ze liggen. Kort gezegd gaat het om de afstemming van functie, vorm en gebruik in relatie tot de omgeving.

In het kader van Duurzaam Veilig is het wegennet in Helmond gecategoriseerd. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. De Binnendongenstraat en Cortenbachstraat hebben in de huidige situatie een functie als ontsluitingsweg B. De stedelijke ring behoort in de categorisering tot de 'Ontsluitingswegen A'. Op deze wegen zijn behalve afwikkelingscapaciteit en afwikkelingsnelheid ook een betrouwbare reistijd van belang. De wegen van de stedelijke ring vormen de verbinding tussen de verschillende delen van Helmond en verdelen het verkeer van de regionale ringweg over de stad en vice versa.

In onderstaande tabel staan de wijzigingen in wegcategoryering vermeld na aanleg van de Kasteelherenlaan.

Tabel 3.1: Wegcategorisering Kasteelherenlaan

	Huidige categorie	Nieuwe categorie
Kasteelherenlaan	nvt	GOW-A
Binnendongenstraat	GOW-B	GOW-A
Cortenbachstraat tussen Kasteelherenlaan en Binnendongenstraat	GOW-B	GOW-A
Cortenbachstraat tussen Kasteelherenlaan en spoorlijn	GOW-B	ETW

GOW-A : gebiedsontsluitingsweg A

GOW-B : gebiedsontsluitingsweg B

ETW : erftoegangsweg

Ontwerp

Het basisprofiel van de weg bestaat uit 1x2 rijstroken met vrijliggende fietsvoorzieningen. Ter hoogte van de spooronderdoorgang is het profiel als 2x1 rijstrook uitgevoerd door de aanwezigheid van een middenberm met de steunpunt van de viaductconstructies. De maximumsnelheid op de weg bedraagt 50 km/uur.

Aansluitingen

Naast de functie op het niveau van de stad, dient het Kasteelherenlaan als ontsluitingsweg voor de aanliggende wijken. Daarmee wordt de bereikbaarheid van de wijken verbeterd. Dit betekent dat de wijk op een aantal plaatsen aangesloten wordt op het tracé. Deze aansluitingen dienen voldoende capaciteit te hebben en te zorgen voor een veilige afwikkeling van alle verkeerssoorten die er passeren. De aansluitingen vinden plaats in de vorm van rotondes of kruispunten met verkeerslichten.

Langzaam verkeer

Het tracé maakt onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk. Met name door de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn ontstaat hier de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding in noord-zuid richting op stedelijk niveau te realiseren.

Voor fietsers zullen vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Afhankelijk van de ligging in de omgeving zullen deze als eenrichting- of tweerichtingenfietspad worden uitgevoerd. Bromfietsers maken gebruik van de rijbaan.

Parkeren

Op ontsluitingswegen type A dient uit oogpunt van veiligheid en doorstroming het parkeren buiten de rijbaan opgelost te worden. Dit kan betekenen dat het parkeren op parallelwegen of elders plaats moet vinden.

Openbaar Vervoer

Over een deel van het traject tussen de Europaweg en de Heeklaan loopt een busroute. Op deze route liggen twee bushaltes, deze haltes moeten voldoen aan de huidige eisen voor toegankelijke haltes.

6. HAALBAARHEID

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Algemeen

De afronding van de stedelijke ring past binnen het bestaand gemeentelijk beleid. Met de financiële consequenties van de realisatie van deze verkeersvoorziening is in het investeringsprogramma, Verkeer en Mobiliteit, van de gemeentelijke programmabegroting rekening gehouden.

Voor de voorbereiding, grondverwerving en realisatie van dit deel van de stedelijke ring tussen Europaweg en Heeklaan, inclusief de onderdoorgang ter plaatse van het spoor, heeft de gemeenteraad in de vergadering van 7 december 2010 bij raadsbesluit nummer 141 krediet beschikbaar gesteld (begrotingswijziging 53-2010).

In de dekking van dit krediet is voorzien vanuit de Reserve Strategische Investerings en subsidiebijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Noord-Brabant. Ook met de financiële consequenties van de aanpassingen met betrekking tot de (natuur)speeltuin Helmond-west is in het investeringsprogramma van de gemeentelijke programmabegroting rekening gehouden.

In dit bestemmingsplan is geen sprake van een conform art. 6.2.1. Bro bedoeld bouwplan. Kostenverhaal over de in het ruimtelijk plan begrepen gronden, het stellen van nadere eisen en regels omtrent tijdvak/fasering en locatie/uitvoering door middel van een in artikel 6.12 eerste lid Wro bedoeld exploitatieplan of door middel van een anterieure overeenkomst is hier niet van toepassing.

6.2. Maatschappelijke haalbaarheid

Een complete en goed functionerende hoofdwegenstructuur is van essentieel belang om Helmond ook voor de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Onderdeel daarvan is de stedelijke ring, welke de verbinding vormt tussen de verschillende delen van de stad.

Vanwege het belang van de aanwezigheid van een goed functionerende stedelijke ring voorziet dit bestemmingsplan in de voltooiing hiervan tussen de Europaweg en de Heeklaan ter hoogte van Helmond West. Een belangrijk onderdeel van het aan te leggen tracé vormt de aanleg van de onderdoorgang/ ongelijkvloerse kruising van de spoorbaan.

Naast een betere doorstroming van het verkeer en een hogere verkeersveiligheid, leidt dit tot een betere stedelijke bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid in de woonwijk door ongewenst verkeer weg te leiden van straten die hier niet op berekend zijn en een betere aansluiting van Helmond West naar de overige delen van de stad, waardoor de wijk beter wordt opgenomen in de stedelijke structuur.

Daarnaast geeft deze tracékeuze voor de wijk Helmond west kansen voor de ontwikkeling van een sociaal-maatschappelijk hart langs een verkeersluwe Cortenbachstraat.

Ook is in dit bestemmingsplan opgenomen een nagenoeg geheel conserverende bestemming van het gebied waar de aanwezige speeltuin in Helmond west als (natuur)speeltuin wordt gehandhaafd.

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

7.1. Inleiding

Het bestemmingsplan wijzigt de oorspronkelijke bestemmingen ten behoeve van de aanleg van een weg.

7.2. Juridische methodiek

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen **SVBP 2008**.

7.3 Toelichting op de bestemmingen

In hoofdstuk 1 inleidende regels worden in artikel 1 de begrippen omschreven om interpretatieverschillen te voorkomen. In artikel 2 de wijze van meten wordt een omschrijving gegeven van de wijze waarop gemeten moet worden om op een eenduidige manier onder andere de inhoud, oppervlakten, hoogten te bepalen.

In hoofdstuk 2 bestemmingsregels zijn alle bestemmingen afzonderlijk opgenomen, waarbij de volgende opbouw wordt gehanteerd:

Bestemmingsomschrijving:	Nadere omschrijving van de aan de gronden toegekende functie(s)
Bouwregels:	Uiteenzetting van de bebouwingsbepalingen voor gebouwen (hoofd-massa, aan- en uitbouwen, bijgebouwen, overkappingen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
Ontheffing van de bouwregels:	Uiteenzetting van de bouwregels waarvan burgemeester en wethouders bij omgevingsvergunning kunnen afwijken. In deze regels zijn de voorwaarden opgenomen waaronder kan worden afgeweken.
Specifieke gebruiksregels:	Aangegeven wordt welke vormen van gebruik strijdig zijn met de bestemming. Dit is geen uitputtende omschrijving, maar omvat enkel die gebruiksvormen waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming.

In geval van dubbelbestemmingen is sprake van twee functies die onafhankelijk van elkaar op dezelfde plaats voorkomen. De bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemming geeft aan dat de gronden, naast de andere aan die gronden gegeven bestemming (basisbestemming), tevens voor deze aanvullende bestemming zijn bestemd.

Hoofdstuk 3 algemene regels is als volgt opgebouwd:

- De anti-dubbeltelbepaling is bedoeld om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- De algemene regels gaan in op de naleving van de regels en geeft algemene regels over ondergronds bouwen.
- De algemene gebruiksregels geven aan welk gebruik van de gronden en gebouwen is toegestaan en welk niet.
- In de algemene aanduidingsregels is de vrijwaringszone voor het straalpad opgenomen. De algemene afwijkingsregels geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen.
- Het overgangsrecht geeft vorm en inhoud aan het overgangsrecht en is standaard overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening.
- De slotregel is het laatste artikel en bevat de titel van het plan.

De bestemmingen en dubbelbestemmingen worden hieronder kort per bestemming toegelicht.

Bestemmingen

Groen

De openbare groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, leidingen en openbare nutsvoorzieningen en water zijn binnen deze bestemming toegelaten. Parkeervoorzieningen en voorzieningen voor langzaamverkeer, zoals fiets- en voetpaden zijn ook mogelijk binnen deze bestemming. Gebouwen mogen niet worden gebouwd met uitzondering van gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen. Voor openbare nutsvoorzieningen geldt een maximum van 25 m² en een maximale bouwhoogte van 3 m. Binnen de bestemming is ook een bestaande speeltuin gesitueerd.

Verkeer

Deze bestemming geldt voor de hoofdwegen binnen het plangebied en tevens voor parkeren en groen. Er mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, waarbij afhankelijk van de functie een hoogte geldt die varieert van 2 m voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot 14 m voor lichtmasten.

Verkeer - Verblijfsgebied

Binnen deze bestemming zijn de wegen en straten, pleinen, voet- en fietspaden met een functie gericht op zowel verblijf als de afwikkeling van het bestemmingsverkeer opgenomen. Tevens toegestaan zijn parkeren, groen en speelvoorzieningen. Kleine gebouwtjes voor de nutsvoorzieningen mogen worden gebouwd; verder zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Leiding-Gas

Deze dubbelbestemming is bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de gastransportleiding. Op de gronden met deze dubbelbestemming mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht voor de aanleg en instandhouding van de ondergrondse leiding. Ter bescherming van deze gronden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

8. PROCEDURE

8.1. Vooraankondiging

Op 4 juli 2012 heeft er een kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro. Daarin is meegedeeld dat er op dit moment geen zienswijzen kunnen worden ingediend en dat er geen gebruik wordt gemaakt van een onafhankelijke instantie om hierover advies uit te brengen.

8.2. Resultaten wettelijk overleg

In het kader van het wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is dit plan voor advies gezonden aan een aantal vooroverleginstanties. Alle aangeschreven instanties hebben gereageerd. Onderstaand de opmerkingen van deze instanties en de reactie van de gemeente hierop.

Reactie Waterschap Aa en Maas

1. In de toelichting onder hoofdstuk 5.1 waterhuishouding, is aangegeven dat het hemelwater dat op het wegdek valt in de riolering wordt opgevangen. Vervolgens wordt dit water afgevoerd via een nieuw aan te leggen vuilwaterriool. De voorkeur van het waterschap is om hemelwater afkomstig van wegen te infiltreren in de bodem of eventueel vertraagd afgevoerd (via bodempassage) naar oppervlaktewater. Het is onduidelijk of deze mogelijkheden zijn afgewogen binnen het plan. Graag de mogelijkheden ten aanzien van infiltratie en bergen van hemelwater nader te onderzoeken.

2. In de toelichting onder h 5.3 Flora en Fauna is aangegeven dat de Goorloop en de aangrenzende gebieden zijn aangemerkt als ecologische verbindingszone. De gemeente en waterschap werken samen aan de inrichting van de Goorloopzone. Een goede afstemming tussen Goorloopzone en stedelijke ring wordt uitgewerkt in een inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan voor het Goorloopgebied. Het waterschap wordt graag betrokken bij het opstellen van deze plannen.

Antwoord gemeente

1. Er is nagedacht over de mogelijkheden om wegwater te infiltreren in de omgeving. Gezien de verkeersbelasting van de weg is hier uiteindelijk niet voor gekozen. De Kasteelherenlaan gaat onderdeel uitmaken van de stedelijke hoofdwegenstructuur en krijgt een forse verkeersbelasting te verwerken. Als gevolg hiervan zal er sterker verontreinigd water van het wegdek afspoelen. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt de weg 'in de stoepbanden' gelegd, waardoor oppervlakkige afstroming naar de bermen niet mogelijk is en ingewikkelde en ruimtevragende infiltratieconstructies gemaakt moeten worden. Dit past niet in het beeld van de Goorloopzone en geeft naar onze mening ook een te groot beheerrisico en een te groot risico op verontreiniging van de nabijgelegen Goorloop. Voor de tunnelbak onder het spoor wordt overigens wel uitgegaan van een 'VGS-systeem', waarbij de firstflush wordt afgepompt naar het vuilwaterriool en het schonere regenwater naar het hemelwaterriool of lokaal geborgen wordt.

2. Die betrokkenheid is reeds aanwezig en zal wat de gemeente betreft graag zo blijven.

Reactie Provincie Noord-Brabant

De provincie geeft aan zich beperkt te hebben tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijk beleid relevant zijn. Het voorontwerp geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie Veiligheidsregio Brabant Zuidoost

Conform het Bevi wordt deze weg niet als een beperkt kwetsbaar of kwetsbaar object aangewezen. Er is geen sprake van een groepsrisico. Voor de adviesaanvraag is daarom geen sprake van een extern veiligheidsadvies. Er wordt daarom geadviseerd in algemene zin:

- t.a.v. de bereikbaarheid en bluswatervoorziening zijn er geen aanvullende opmerkingen, mits de brandkranten zoals ze op dit moment gesitueerd zijn, blijven liggen;
- de tunnel wordt onder 2 risicobronnen gesitueerd. Het is raadzaam om er op toe te zien dat voorkomen wordt dat de buisleiding 'bloot' komt te liggen. Door de buisleiding af te dekken of een soort van buffer te creëren kan voorkomen worden dat er schade aan de buisleiding ontstaat.

Antwoord gemeente

Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal hiermee rekening worden gehouden.

Reactie Gasunie

1. Momenteel loopt er een overleg met de gemeente Helmond i.v.m. de verlegging van de leiding. Afgesproken is om de nieuwe leiding zoveel mogelijk in hetzelfde tracé aan te leggen. Aangezien een deel van de verlegging ook buiten de plangrenzen plaatsvindt wordt verzocht om de plangrenzen aan te passen zodat de toekomstige leiding in zijn geheel in dit plan kan worden meegenomen.
2. Omdat de ligging van de nieuwe leiding kan afwijken verzoeken wij u om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen van 10 meter ter weerszijden van de leiding.
3. Bij het voornemen om boven de huidige leiding Z-514-15 infrastructurele voorzieningen te realiseren moet vooraf informatie worden gevraagd aan onze Tracé Beheer, de heer J. Kemper, tel.nr. 0621581892 i.v.m. de veiligheid van de leiding.
4. Is de belemmeringsstrook op de verbeelding daadwerkelijk 4 meter ter weerszijden?
5. Verzocht wordt artikel 6 Leiding-Gas aan te passen: 6.3 Afwijken van de Bouwregels aanpassen naar onderstaande tekst (i.v.m. uitspraak Raad van State):

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

6. 6.4 Omgevingsvergunning aanlegactiviteit:

punt a t/m e wijzigen in zie onder ivm volledigheid.

- a. *het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;*
- b. *het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;*
- c. *het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;*
- d. *het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;*
- e. *het permanent opslaan van goederen;*
- f. *het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.*

Antwoord gemeente

1. Op het moment van tervisielegging is nog geen tekening bekend van de nieuwe ligging van de gasleiding. In het overleg is besproken dat de leiding zoveel mogelijk hetzelfde tracé zal blijven volgen. In dat geval past de leiding ook in het aansluitende bestemmingsplan Helmond West – Houtsdonk. Mocht later blijken dat dit niet het geval is, dan wordt een nieuw (postzegel)bestemmingsplan gemaakt.
2. Een wijzigingsbevoegdheid vergt nader onderzoek. Hiervoor ontbreekt nu de tijd. Zoals hierboven al aangegeven, zal, als de leiding niet blijkt te passen, een nieuw postzegelbestemmingsplan worden gemaakt.
3. Met de heer Kemper is reeds overleg gepleegd.
4. De belemmeringsstrook is daadwerkelijk 4 m ter weerszijden.
5. Het artikel wordt aangepast.
6. Het “indrijven van voorwerpen in de bodem enz.” ontbreekt in onze beschrijving. Deze zal worden toegevoegd. De overige punten staan reeds omschreven.

Reactie Prorail

1. Fietspaden komen gescheiden van de wegen te liggen in de bestemming "Groen". Volgens de planvoorschriften zijn deze gronden bestemd voor "voorzieningen voor langzaamverkeer" ... "met bijbehorende paden en overige verhardingen". Of fietspaden hierin zijn toegestaan is discutabel. Bij "voorzieningen" kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een fietsenstalling of vergelijkbaar bouwwerk. Het verdient daarom aanbeveling om "fietspaden/voetpaden" expliciet in de bestemmingsomschrijving op te nemen.

2. De tunnelbak is gelegen in de bestemmingen "Verkeer" (art 4.) *met de aanduiding "Spoorweg"* (art 4.1 onder c) en "Verkeer-Verblijfsgebied" (art. 5). Binnen beide bestemmingen zijn "bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde" toegestaan, te dienste van de bestemming Verkeer.

Een tunnelbak of onderdoorgang valt meestal niet onder deze definitie. Kunstwerken, zoals een onderdoorgang worden ófwel expliciet opgenomen in de bestemmingsomschrijving óf als aanduiding (odg) op de plankaart aangegeven. Daarnaast verschilt de opvatting per gemeente of een tunnelbak beschouwd moet worden als "bouwwerk, geen gebouw zijnde" of als een "gebouw". Om deze discussie te vermijden is het aan te bevelen om het kunstwerk expliciet op te laten nemen in de bestemmingsomschrijving van "Verkeer" en "Verkeer-Verblijfsgebied".

3. De onderdoorgang voldoet ook niet aan de bouwvoorschriften van beide bestemmingen. Volgens de begrippendefiniëring voor "peil" wordt de bouwhoogte voor een bouwwerk bepaald aan de hand van de aangrenzende hoofdweg. De diepte van de weg lijkt bepalend te zijn voor de bouwhoogte van de onderdoorgang. Volgens de bouwvoorschriften (in art. 4.2. onder e, en art 5.2 onder c) geldt voor "bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde" een maximale bouwhoogte van 2 meter. De tunnelbak wordt echter 4,7 meter hoog (diep) en voldoet daarmee niet aan de bouwvoorschriften.

Antwoord gemeente

1. Om discussie te vermijden worden fiets- en voetpaden toegevoegd aan de planvoorschriften.

2. In de bestemmingsomschrijving bij "Verkeer" en "Verkeer-Verblijfsgebied" zullen we expliciet toevoegen "bruggen, viaducten, tunnels en trappen".

3. De voorgestelde zinsnede "*Op de voor Verkeer aangewezen gronden, zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, met een bouwhoogte van niet meer dan 3 meter, met dien verstande dat de maximaal toegestane bouwhoogte voor onderdoorgangen en keermuren 6 meter mag bedragen.*" zal worden overgenomen.

8.3. Procedure ontwerpplan

Het ontwerpbestemmingsplan is op 5 september 2012 volgens de wettelijke voorschriften gepubliceerd en heeft vanaf 6 september 2012 zes weken ter visie gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling zijn zienswijze op dit ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Er zijn binnen de genoemde termijn acht schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht die in de "Nota van zienswijzen" zijn samengevat en becommentarieerd. De nota maakt onderdeel uit van de vaststelling van het plan door de raad.