

Chw bestemmingsplan

"Automotive Campus"

Inhoud

Toelichting

Bijlagen:

1. Raamhergebruikplan herinrichting vml. stortplaats Automotive Campus Helmond, Anteagroup, 31 maart 2015;
2. Onderzoek Externe veiligheid bestemmingsplan Automotive Campus, ODZOB, 7 oktober 2016;
3. Quickscan flora en fauna & effectenonderzoek EHS plangebied AutomotiveCampusNL, Econsultancy 30 augustus 2013;
4. Soortgericht onderzoek 'Automotive Campus', Tauw, 12 oktober 2015;
5. Fauna-onderzoek kerkuil, Gemeente Helmond, 22 januari 2016;
6. Actualisatie natuuronderzoeken bestemmingsplan, gemeente Helmond, 2 oktober 2018,
7. Hydrologisch onderzoek Coovelsbos, Hanhart Consult, 22 november 2013;
8. Ladder Automotive Campus Helmond, Stec Groep, 1 december 2017;
9. Marktverkenning, doelgroepen en uitgifteprognose, Buck consultants International 6 oktober 2016
10. Notitie duurzaam bouwen Automotive Campus, Gemeente Helmond, juli 2018
11. Akoestisch onderzoek Automotive Campus, ODZOB, 19 juni 2018
12. Inrichtings- en beheerplan compensatiepercelen Helmond, Staro, maart 2019

Regels

Bijlagen:

1. Staat van Bedrijfsactiviteiten
2. Kaart bouwvlakken akoestisch onderzoek
3. Kaart natuurcompensatie

Verbeelding

NL.IMRO.0794.1700BP130049-2000 blad 1
NL.IMRO.0794.1700BP130049-2000 blad 2

Procedure

Kennisgeving voorbereiden Chw bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 21 juni 2013

Ontwerp Chw bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 21 november 2018

Ter inzage d.d. : 22 november 2018

Vastgesteld Chw bestemmingsplan

Vastgesteld raad d.d. : 9 april 2019

Ter inzage d.d. : 2 mei 2019

Start beroepstermijn d.d. : 3 mei 2019

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding en doel Chw bestemmingsplan	1
1.2.	Situering en planherziening	2
1.3.	Geldende bestemmingsplannen	2
1.4.	Crisis- en herstelwet	3
1.5.	Opzet plantoelichting	3
2.	RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED	5
2.1.	Stedenbouw	5
3.	PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	12
3.1.	Rijksbeleid	12
3.2.	Provinciaal beleid	16
3.3.	Waterschap	19
3.4.	Gemeentelijk beleid	19
4.	MILIEU	22
4.1.	Inleiding	22
4.2.	M.e.r.-(beoordelings)plicht	22
4.3.	Externe veiligheid	24
4.4.	Geluidhinder	26
4.5.	Luchtkwaliteit	27
4.6.	Bedrijven en milieuzonering	27
4.7.	Bodemkwaliteit	28
4.8.	Duurzaamheid	30
5.	SECTORALE ASPECTEN	31
5.1.	Waterhuishouding	31
5.2.	Archeologie en cultuurhistorie	35
5.3.	Flora en fauna	35
5.4.	Natuur en landschap	37
5.5.	Groen	51
5.6.	Maatschappelijke voorzieningen	52
5.7.	Horeca	52
5.8.	Verkeer en parkeren	52
6.	HAALBAARHEID	57
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	57

7.	JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	57
7.1.	Juridische methodiek	57
7.2.	Toelichting bestemmingen	57
8.	PROCEDURE	60
8.1.	Vooraankondiging	60
8.2.	Resultaten wettelijk overleg	60
8.3.	Procedure ontwerpplan	61

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel Chw bestemmingsplan

De Nederlandse automotive sector bestaat uit ca. 400 bedrijven met in totaal 45.000 medewerkers en een gezamenlijke omzet van 17 miljard euro. Meer dan 50% van de Nederlandse automotive bedrijven is gevestigd in Zuid-Nederland met een concentratie in de Brainport regio.

De afgelopen decennia heeft de automotive sector zich ontwikkeld tot een sterk en innovatief cluster, dat onderdeel uitmaakt van de topsector "hightech systemen en materialen". De sector heeft zich georganiseerd en verenigd in AutomotiveNL, een clusterorganisatie die zich richt op het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse automotive industrie. De focus ligt daarbij op slimme en duurzame mobiliteit.

De te volgen strategie is het creëren van een sterk samenhangend ecosysteem en een open innovatiestructuur waarin alle spelers in de bedrijfsketen samenwerken met universiteiten, hogescholen en onderzoeksinstituten. Hierdoor kan de automotive sector in Nederland in de frontlinie van de wereldwijde concurrentie blijven acteren en op een aantal zorgvuldig geselecteerde thema's (slimme en duurzame mobiliteit) een voortrekkersrol vervullen. De technologische en economische potentie van Brainport, gesitueerd in het hart van de Nederlandse automotive-industrie, biedt hiervoor optimale mogelijkheden met als kristallisatiepunt de Automotive Campus Helmond.

De Automotive Campus is een hoogwaardig ruimtelijk en parkachtig terrein voor kennisintensieve bedrijven in de toelever- en maakindustrie voor de automotive en mobiliteitssector. Het is gericht op innovatieve bedrijvigheid en kennisinstellingen met een focus op R&D, engineering met kleinschalige assemblage en testing. De Campus is daarnaast gericht op het aantrekken van onderzoekscentra en onderwijsvoorzieningen gelieerd aan de automotive en mobiliteitssector in de breedste zin, waarbij men gebruik kan maken van bestaande en nieuw te ontwikkelen faciliteiten van de betrokken partijen en ontmoetingsruimten. De Automotive Campus is gericht op 'open innovatie' en symbiose c.q. samenwerking tussen de bedrijven en voorzieningen op de campus.

Sinds jaar en dag zijn in Helmond diverse automotive bedrijven gevestigd. In 2006 heeft de gemeente Helmond de automotive sector reeds benoemd tot speerpunt van haar economisch beleid. Een belangrijke impuls was de komst van TNO naar Helmond. Na de vestiging van een eerste lab in 2003, verhuisde TNO in 2008 haar automotive onderzoeksfaciliteiten integraal van Delft naar Helmond. Dit vormde de aanleiding voor de ontwikkeling van de Automotive Campus.

Rond de reeds aanwezige faciliteiten van TNO, Tass International B.V. (a Siemens Business), Altran en later ook Rijkswaterstaat met de Verkeerscentrale zuid-Nederland wordt een campus gerealiseerd die fungeert als ontmoetingsplek, kennis- en innovatiecentrum en middelpunt van het nationale automotive en mobiliteitscluster. Als een magneetfunctie voor het aantrekken van (inter)nationale innovatieve bedrijvigheid en kennisinstellingen met een focus op onderzoek, ontwikkeling en testing. Niet minder belangrijk is de samenwerking met automotive onderwijsactiviteiten op alle niveaus, van MBO tot WO. Hiermee wordt voorzien in de behoefte van het bedrijfsleven aan kennis en gekwalificeerd technisch personeel. De samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven biedt studenten een contextrijke leeromgeving waarin ze optimaal worden voorbereid op de arbeidsmarkt.

De automotive sector is momenteel volop in beweging. De trends op het gebied van slimme mobiliteit (waarbij auto's met elkaar en hun omgeving communiceren) en verduurzaming van de aandrijflijn (efficiëntere brandstofmotoren, hybride en elektrische aandrijvingen), vragen om cross-sectorale samenwerking met andere sectoren, zoals energie, bouw, design en infrastructuur. De Automotive Campus is bij uitstek de plaats waar deze samenwerking plaatsvindt.

De Automotive Campus biedt daartoe een uitdagende omgeving met uitstekende voorzieningen en hoogwaardige faciliteiten die uitnodigen tot samenwerking en open innovatie. De campus is meer dan een regulier bedrijventerrein, een nieuw inspirerend werk- en leerlandschap dat inspeelt op de wensen van de kenniswerker en studenten in de automotive sector. De campus wordt duurzaam ontwikkeld en is optimaal bereikbaar voor alle modaliteiten. Naast flexibele en passende huisvestingsvormen voor

bedrijven in verschillende fasen van de levenscyclus, voorziet de campus - in samenwerking met derden - ook in programmatische activiteiten zoals faciliteiten en programma's voor startende bedrijven (incubator en accelerator), business development en netwerkprogramma's. De omgeving van de campus wordt ingericht als een 'levend laboratorium'. Een krachtig en dynamisch campusmanagement zorgt voor en beheert de inspirerende fysieke omgeving en biedt de randvoorwaarden voor partijen om nauw met elkaar samen te werken. Het faciliteert en verbindt partijen binnen Automotive Campus en legt de relaties met het nationale en internationale automotive netwerk.

In de afgelopen jaren zijn op de campus reeds een aantal topinstellingen gevestigd. De kern hiervan wordt gevormd door de toonaangevende test- en researchfaciliteiten van Altran, TNO Transport en Mobiliteit, en TASS International B.V. (a Siemens Business). In 2013 besloot Rijkswaterstaat de Verkeerscentrale zuid-Nederland naar de Automotive Campus te verhuizen, onder meer vanwege de koppelingen die hier gelegd kunnen worden met innovatieve oplossingen op het gebied van smart mobility (slimme mobiliteit). Een groeiend netwerk van onderwijsinstellingen heeft deze Campus reeds opgezocht, variërend van TU Eindhoven tot Fontys Automotive Eindhoven en Summacollege. Daarnaast zijn diverse startende bedrijven in de sector ook gevestigd op de campus.

Als de campus geheel ontwikkeld is, zal het een inspirerende werkomgeving zijn voor circa 2.500 kenniswerkers in de sector. Indirect ontstaan in de sector circa 20.000 fulltime banen.

De grote mate van dynamiek en innovatie in de sector, de variëteit aan doelgroepen en de hoge ambities vragen om een Chw bestemmingsplan dat enerzijds exclusiviteit, de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de campus waarborgt en anderzijds voldoende flexibiliteit biedt om slagvaardig te blijven en toekomstige kansen te verzilveren.

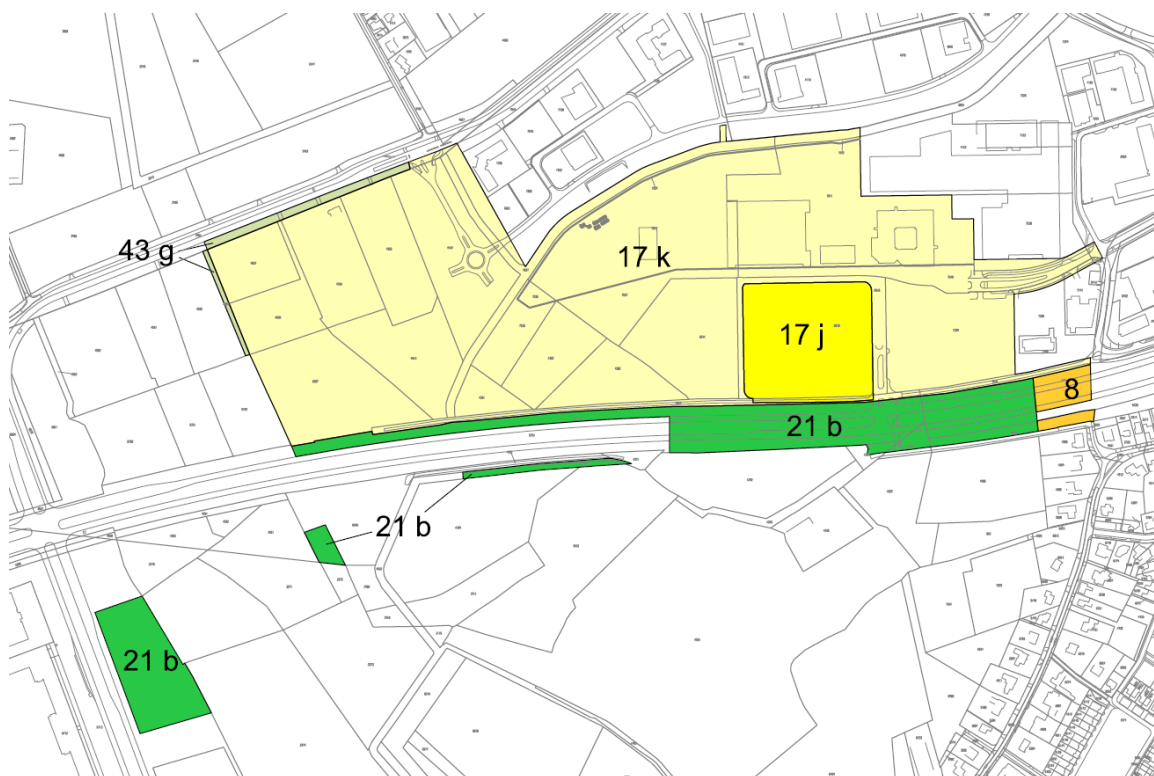
De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Automotive Campus is als basis neergelegd in een ROP (Ruimtelijk Ontwikkelingsplan). Dit is, richtinggevend en inspirerend voor partijen die willen investeren in de Automotive Campus. Het is een logische vervolgstap op het Masterplan 'High Tech Automotive Campus' van 22 juni 2011. Voorstellen in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan zijn afgestemd met de grondeigenaren, investeerders, provincie Noord Brabant, het Waterschap Aa en Maas en de Campusorganisatie.

1.2. Situering en planherziening

Het plan is globaal gelegen tussen de Europaweg, Schootense Dreef en Schootenseloop (nabij de Vlamovenweg) Steenovenweg en Coovels Bos.

1.3. Geldende bestemmingsplannen

De geldende bestemmingsplannen voor de gronden binnen het plangebied zijn:
Schooten (17k) (25-06-2013 vastgesteld), Schooten-Steenovenweg (perceel 6545) (17j) (26-06-2012 vastgesteld), Medevoort Noord (21b) (1-10-2013 vastgesteld), 't Hout (8) (3-4-2012 vastgesteld) en Buitengebied Helmond (43g) (26-04-2011 vastgesteld).



Kaartje overzicht geldende bestemmingsplannen

1.4. Crisis- en herstelwet

Het plangebied van de Automotive Campus is opgenomen in de 10^e tranche van de Crisis- en herstelwet, gerepareerd in de 13^e tranche van de Crisis- en herstelwet. Het project is toegevoegd aan artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Voor de Automotive Campus mag een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte worden opgesteld. Dit bestemmingsplan moet voor 9 september 2020 door de raad worden vastgesteld. De campusdoelstellingen gaan verder dan het criterium van “goede ruimtelijke ordening” en hebben betrekking op de fysieke leefomgeving. In het Chw bestemmingsplan Automotive Campus betreft het de volgende punten:

- Verplichting tot deelname in het collectief betaald parkeren;
- Doelgroepenbeleid: een campus voor automotieve bedrijven;
- Eisen aan het bouwen en uitvoeren van werkzaamheden bij het bouwen op de voormalige vuilstort en de monitoring ervan;
- Eisen aan het bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden vanwege de hydrologie van het naastgelegen bos;
- De toepassing van beleidsregels;
- Een looptijd van het bestemmingsplan van 20 jaar i.p.v. 10 jaar.

Vanwege aantasting van het Natuur Netwerk Brabant en op grond van de Wet natuurbescherming vindt natuurcompensatie plaats. De gronden van deze compensatie liggen deels op de Automotive Campus, maar ook deels buiten de Campus, dus buiten het Chw gebied.

1.5. Opzet plantoelichting

Dit Chw bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende deel. De toelichting dient ter beschrijving en onderbouwing van het Chw bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt een ruimtelijke en functionele omschrijving van het plangebied gegeven. 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.

Hieronder een overzicht van veel gebruikte afkortingen:

Chw: Crisis- en herstelwet

ROP: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan

EVZ: Ecologische Verbindingszone

NNB: Natuur Netwerk Brabant

PAS: Programmatische Aanpak Stikstof

MER: Milieueffectrapport

m.e.r.: milieueffectrapportage

PMV: Provinciale Milieuverordening

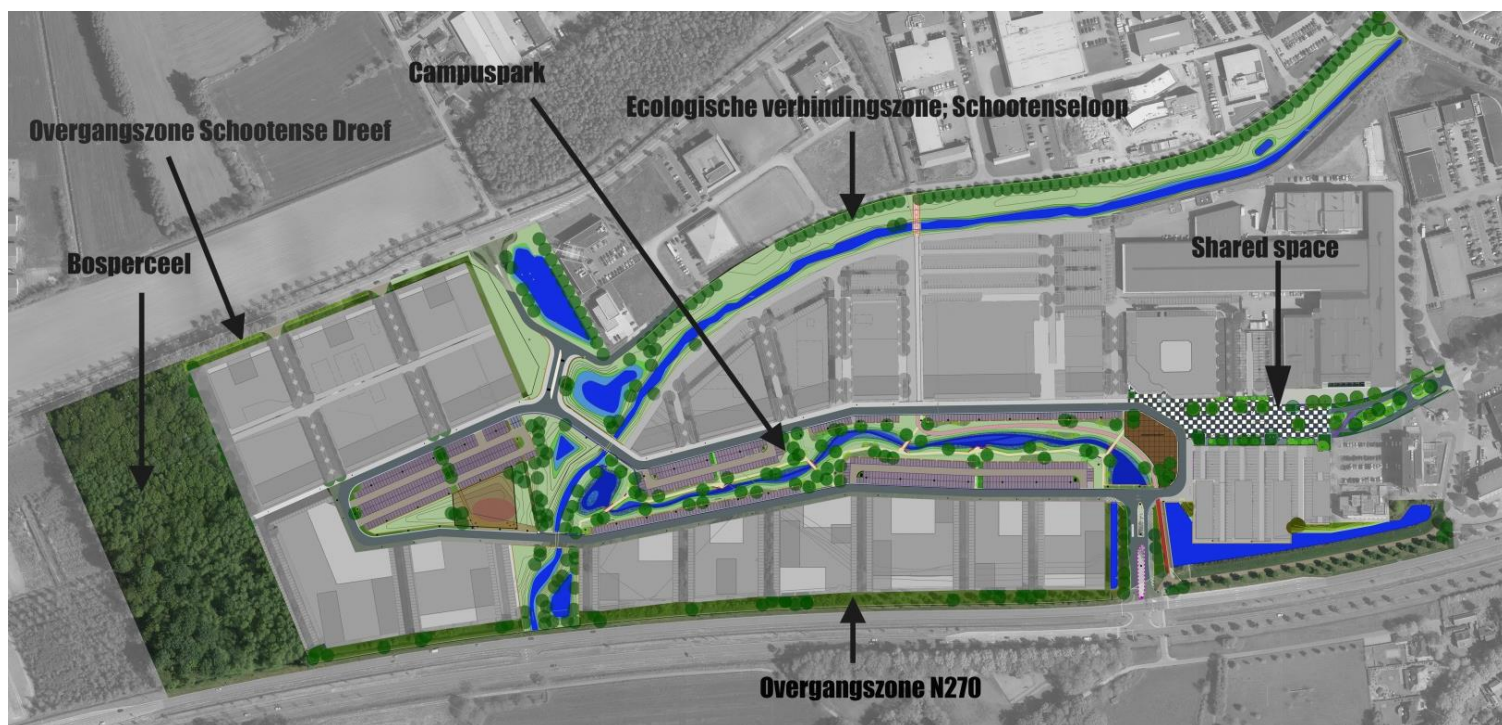
2. RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1. Stedenbouw



Bovenstaande afbeelding geeft een totaaloverzicht van de ontwikkeling van de campus, zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan. Dit plan wordt in deze paragraaf verder toegelicht.

De campus, het concept



Inspirerend casco van openbare ruimte

Automotive Campus krijgt een stabiele basis van openbare ruimte. Deze openbare ruimte vormt het hart van de Campus waarbij ontmoetingen tussen bezoekers / werknemers en werknemers / werknemers centraal staan.

De stedenbouwkundige opzet van de Campus geeft hier vorm aan door een centraal gelegen ecologisch ingericht park met parkeervoorzieningen aan de randen, een netwerk van wandelpaden en de mogelijkheid tot realisatie van Shared Facilitypoints (bijzondere gebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten).

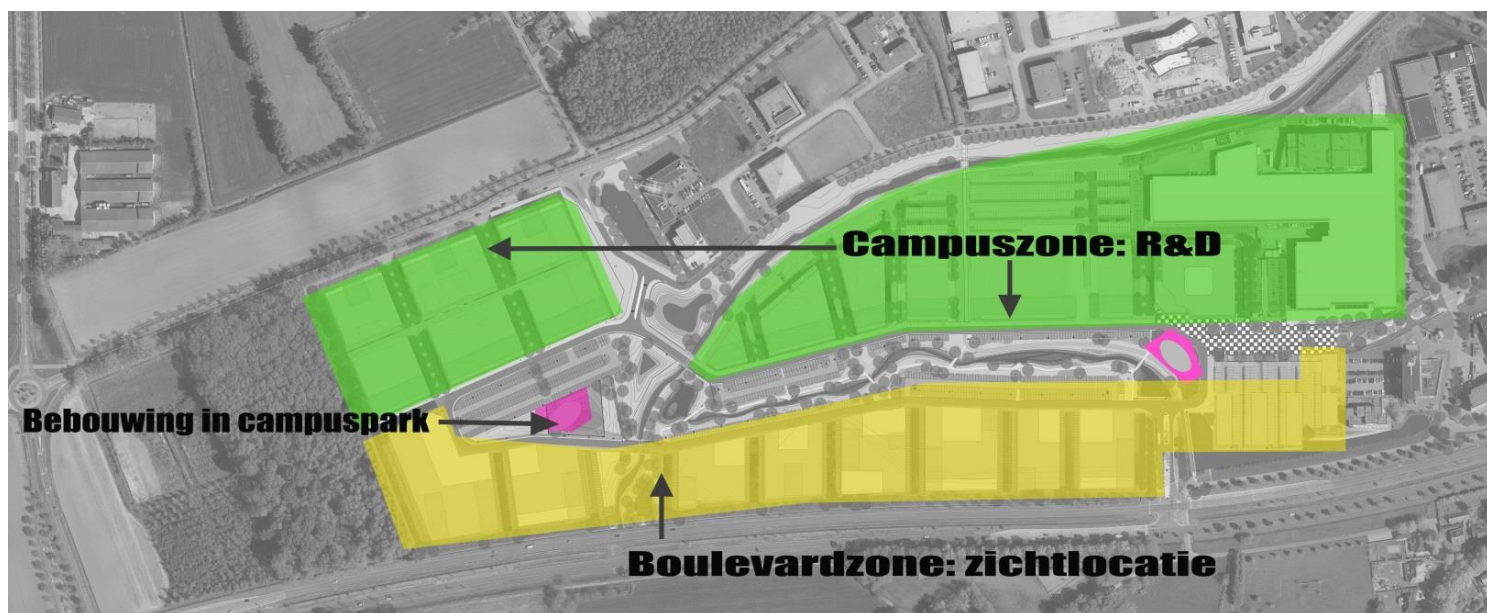
Op de Automotive Campus worden de bestaande landschappelijke kwaliteiten met elkaar verbonden en geconcentreerd, hierdoor ontstaat een nieuwe betekenis voor ontvangst-, ontmoetings- en rustruimte. Ze zijn hierdoor de dragers van het plan.

De huidige enigszins gefragmenteerde afwisseling van gebouwen en open ruimtes wordt geconsolideerd naar een stelsel van drie herkenbare elementen. Deze drie elementen vormen samen het casco van het plan: De beekzone rondom de Schootenseloop aan noordzijde, de Europaweg aan zuidzijde en in het hart het nieuwe campuspark. Op twee plekken raken deze zones elkaar en ontstaan er bijzondere verbindingen. In het westen verbindt de Schootenseloop de Europaweg met het campuspark, in het oosten verbindt de nieuwe waterpartij voor het Automotive Business Center (nr. 30) de entree vanaf de Europaweg met het campuspark.

Het campuspark is de plek voor ontmoetingen en exposure waarbij de inrichting op duurzame, biodiverse wijze vormgegeven wordt. In het campuspark wordt water opgevangen en gezuiverd. Daarnaast maakt het campuspark onderdeel uit van de ecologische verbindingzones langs de Schootense loop.

Het parkeren op de campus is collectief georganiseerd, ontsloten vanaf de ring, gescheiden van het park door schanskorven. De kracht van dit collectieve systeem is dat het bijdraagt aan de synergie op de campus. De parkeerplaatsen zijn voor iedereen op de campus toegankelijk en daardoor multifunctioneel bruikbaar.

Tot slot is de overgang van het bestaande landschap buiten de campus naar de campus van belang. Overgangen van campusterrein naar omringende openbare ruimte worden met hoogteverschillen vormgegeven, zodat hekwerken voorkomen kunnen worden.



Vestigingsmilieus

Het plan biedt een gedifferentieerd palet aan vestigingsmilieus voor uiteenlopende bedrijven: Van startende bedrijven tot doorgroeende bedrijven, van gemeenschappelijke faciliteiten tot laboratoria en onderzoekscentra, van testhallen tot kleinschalige assemblage. Op deze wijze ontstaan er doorgroeimogelijkheden, ruimte voor verandering en succes in de toekomst. Automotive Campus is een plek waar bedrijven gedurende hun gehele dynamische levensloop duurzaam en concurrerend een plek kunnen vinden. De volgende stap is wanneer een innovatie (bijvoorbeeld een nieuwe brandstof of een testauto) een (inter)nationaal succes wordt, het bedrijf de schaalgrootte van de campus ontgroeit zich buiten de campus vestigt of een nevenvestiging opent.

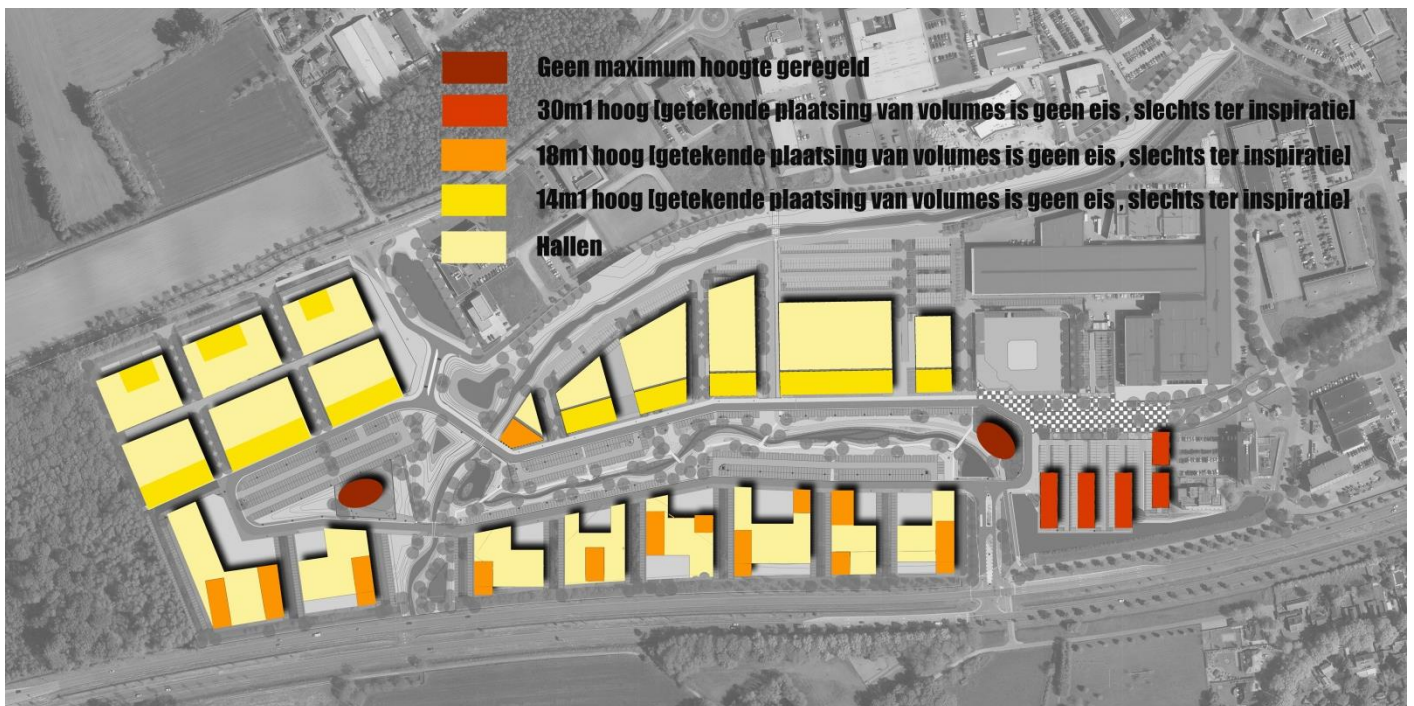
De boulevardzone, zowel grenzend aan Europaweg (verderop de N270) als aan het campuspark, leent zich voor extraverte bedrijven die belang hechten aan exposure, een herkenbare en karakteristieke plek. Hoogteaccenten en qua uitstraling kantoorachtige bebouwing passen hier goed in het beeld.

De campuszone geeft veel mogelijkheden voor start-ups, bedrijven en (onderwijs)instellingen die veel raakvlak hebben met de R&D faciliteiten die daar al aanwezig zijn. Hier kan geprofiteerd worden van zowel de mogelijkheid tot exposure en open uitstraling aan de zuidzijde (campuspark-zijde), als van de meer besloten en afgeschermd noordkant. Naast prominente plekken bij TNO / Tass International B.V. (a Siemens Business) en Automotive Business Center, zijn er ook meer omsloten en eenvoudig te beveiligen locaties aan de noordzijde.

De bebouwing grenzend aan de Schootense Dreef biedt dezelfde mogelijkheden als de campuszone met bijkomstigheid dat de mogelijkheid bestaat voor bedrijven om zich ook te presenteren aan de Schootense Dreef.

Als laatste is een tweetal bijzondere gebouwen te noemen welke onderdeel vormen van het campuspark. Deze zullen een uniek karakter krijgen zowel qua functie als qua vormgeving. Hierbij kan gedacht worden aan een bedrijfs- en/of kantoorfunctie en/of horeca in de vorm van ondersteunende diensten met het karakter van “shared facility”, waar bedrijven en mensen elkaar kunnen ontmoeten.

Bebouwing



De bebouwingshoogte, de plaats en richting van bouwmassa's zijn een belangrijke elementen in de beleving en uitstraling van de campus. In de boulevardzone zijn de dominante bouwmassa's (met kwalitatieve uitstraling) haaks op de Europaweg geplaatst en in de Campus zone zijn deze evenwijdig aan de aangrenzende wegen getekend.

In de campuszone presenteren bedrijven zich aan de parkzijde met een dominante bouwmassa evenwijdig aan de binnenring. Deze is maximaal 14 meter hoog. Daarachter kunnen zich de hallen bevinden. . Op de meest centrale plek in het plan, de noordoost oksel waar de Schootenseloop en het park elkaar raken, is de mogelijkheid tot het creëren van een hoogte-accent, maximaal 18 meter hoog.. Deze is vanuit alle richtingen in het campusgebied zichtbaar.

In de boulevardzone zijn twee plekken cruciaal die benadrukt gaan worden; de entree van de campus vanaf de Europaweg en de opening bij de Schootenseloop.



In het ruimtelijk ontwerp is rekening gehouden met het feit dat bedrijven behoefte hebben aan afscherming van (vertrouwelijke) bedrijfsactiviteiten en onderzoek. Tegelijkertijd hebben bedrijven in verschillende mate behoefte aan exposure en open uitstraling. Op bovenstaande kaart is aangegeven welke gevels een open uitstraling hebben en welke een meer gesloten, afschermende uitstraling kunnen hebben.

De boulevardzone kent dominante bouwmassa's in noord-zuidrichting (haaks op de rijrichting van de Europaweg), en de campuszone heeft lange open gevels aan de parkzijde (zuidzijde) met daarachter de mogelijkheid tot meer gesloten gevels.

Uitgangspunt voor de campus is een eigen herkenbaarheid, een hightech, zakelijke en industriële uitstraling is de basis.

Openbare ruimte / de ring



De openbare ruimte in het plan is in te delen in een landschappelijk gebied, het park en een zakelijke stedelijke (-multifunctioneel te gebruiken-) ruimte. Het park is begrensd door schanskorven.

De hoofdontsluiting van het terrein wordt gevormd door een binnenring met drie entrees: de entree bij de Europaweg, een entree bij de Schootense Dreef en een entree vanaf de Steenovenweg. Deze binnenring bestaat uit een rijbaan van 7 meter breed met daarnaast aan de buitenzijde, waar de bedrijven aan grenzen, een circa 4 meter brede strook die voor diverse doeleinden gebruikt kan worden: De servicestrook.

Op de servicestrook is ruimte voor kleinschalige objecten als bijvoorbeeld huisnummerzuilen, elektrische laadpalen, rookzuilen, prullenbakken, fietsbeugels,abri's voor de Automotive Campus bus. De strook is niet bedoeld voor parkeren.

Deze strook is herkenbaar vormgegeven met een zwart-wit geblokt patroon dat refereert aan de finishvlag bij Formule 1. De servicestrook wordt voldoende gefundeerd, waardoor auto's en vrachtauto's er over heen kunnen rijden om bedrijven en instellingen te bevoorraden. Deze strook verbindt als een kralensnoer de bebouwing aan de binnenring met elkaar. Ook op eigen terrein kan deze inrichting van de servicestrook doorgezet worden om dit systeem te versterken.

De verlichting komt in hoofdzaak aan de parkzijde van de binnenring. Hierdoor wordt de verlichting en het ritme van de masten niet verstoord door de inritten en laad en losplaatsen. Schades aan lichtmasten wordt op die manier ook beter voorkomen.

De overgang van servicestrook naar de rijbaan is zonder niveauverschil, hierdoor zijn er geen inritten, en verhogingen en is de bereikbaarheid optimaal.

In het Handboek openbare ruimte Automotive Campus is voor het campusgebied een verdere uitwerking opgenomen ten aanzien van de inrichtingsprincipes. Het Handboek is opgesteld om de samenhang van de openbare ruimte en de semi-openbare ruimte op de campus te waarborgen (profielen, materialen, signing groen).

Het centrale park



Ligging van het centrale park

Het park vormt de ontmoetingsruimte van de Campus. De inrichting van het park is ecologisch. Daarmee wordt beoogd de biodiversiteit op het campusterrein te versterken. De inrichting van het park maakt onderdeel uit van het Interreg project 2B Connect. Aan de randen van het park zijn ook collectieve parkeervoorzieningen gelegen. Door de wandelpadenstructuur in het park ontstaan routes van en naar de gebouwen [als ook spontane ontmoetingen.

Het centrale park sluit aan op en is deels onderdeel van de ecologische verbindingszone Schootenseloop. De inrichting van het gehele park is mede hierop afgestemd. Samen met de waterberging van hemelwater vormt het park een terrein voor water gerelateerde flora en fauna. In het park zijn delen verlaagd om natte vegetatie een kans te geven, als ook zijn er poelen en moerasachtige oevers voor de amfibieën in het gebied.

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

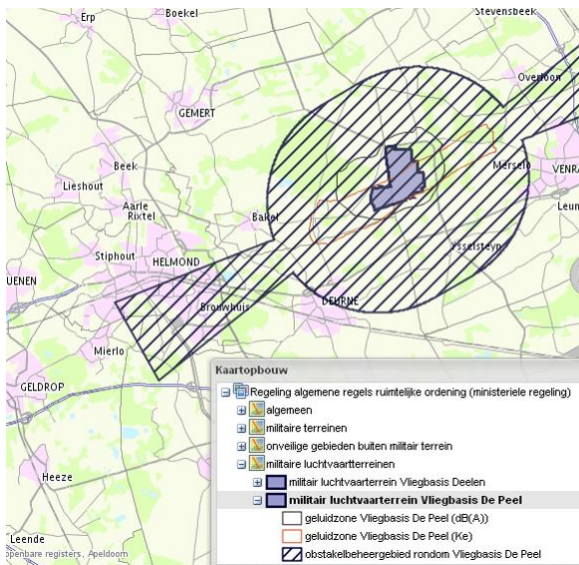
3.1. Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) / Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) / Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Het ruimtelijke orderingsbeleid van het Rijk is vastgelegd in de op 13 maart 2012 in werking getreden Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het motto van de SVIR is: 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig'. Dit krijgt vorm in een excellent internationaal vestigingsklimaat, dat ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit streven kracht bij te zetten gaat het roer om. Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en zorgt ervoor dat de gebruiker centraal komt te staan. Het Rijk beperkt zich nog slechts tot 13 nationale belangen. Buiten die belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Vertrouwen is de basis voor deze nieuwe rolverdeling.

Om de 13 nationale belangen door te laten werken in ruimtelijke plannen van lagere overheden zijn naast de SVIR op 30 december 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden, beiden aangevuld per 1 oktober 2012. Voor Helmond zijn de volgende aspecten hieruit relevant, in die zin dat ze direct dienen door te werken in bestemmingsplannen:

- vrijwaringszones langs rijksvaarwegen (i.c. Zuid-Willemsvaart);
- tracés van hoogspanningsverbindingen (i.c. door Brandevoort);
- radarverstoringsgebied van vliegbasis Volkel, enkel voor het oprichten van windturbines met een tiphoogte van de wieken van meer dan 114 meter boven de NAP-hoogte van vliegbasis Volkel;
- obstakelbeheergebied van vliegbasis De Peel (i.c. zuidelijk deel gemeente op basis van onderstaande kaart). De maximaal toelaatbare hoogte binnen dit horizontale vlak ligt op 177,1 meter boven de NAP-hoogte van vliegbasis De Peel.



Er worden in het plan geen windturbines met een tiphoogte van meer dan 114 meter boven NAP toegestaan. Het Chw bestemmingsplan voldoet derhalve aan het rijksbeleid.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de ontwikkeling van de Automotive Campus is het noodzakelijk de Ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen. Per 1 juli 2017 is de nieuwe versie van De Ladder in werking getreden. Alleen bij nieuwbouwplannen buiten stedelijke gebieden dient uitgebreid gemotiveerd te worden waarom nieuwbouw daar nodig is.

De Stec groep heeft voor de gemeente onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking: Ladder Automotive Campus Helmond, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen. Voor de onderbouwing wordt naar dit rapport verwezen.

Automotive Campus verankerd in regionaal en gemeentelijk ruimtelijk-economisch beleid

In het beleid van de provincie Noord-Brabant, Metropoolregio Eindhoven, Brainport Development en de gemeente Helmond neemt de automotive sector een belangrijke plaats in, zowel in het economisch stimuleringsbeleid als in het ruimtelijk beleid door een speciale status toe te kennen aan de Automotive Campus. In de Brainportregio is Automotive één van de speerpuntsectoren, naast High Tech Systems & Materials, Design, Food en Lifetec. De ontwikkeling van de Automotive Campus is vastgelegd in de provinciale Structuurvisie Brainport-Oost (2011) en inmiddels verankerd in de gemeentelijke structuurvisie Helmond 2030. De campussen hebben in het beleid een bijzondere positie omdat deze specifieke werkmilieus erg afhankelijk zijn van bedrijven die samen profiteren van de unieke symbiose van bedrijfsleven, kennisinstellingen en onderwijs. Eind 2016 hebben de gemeenten in het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) de 'Programmering bedrijventerreinen Stedelijk Gebied Eindhoven 2016' opgesteld. Daarin spreken de gemeenten gezamenlijk af om ruimte in de programmering te reserveren voor campusterreinen (ook wel 'specials' genoemd), omdat deze van belang zijn voor de regionale ambitie. De Automotive Campus is een van de campusterreinen die opgenomen is in de programmering. In de programmering hebben deze locaties een aparte status, omdat ze ontwikkeld worden voor een heel specifieke doelgroep. In de programmering wordt gewerkt met een stoplichtmodel, waarbij de campusterreinen code oranje krijgen. Dat betekent voor deze gronden dat ze uitgegeven kunnen worden, onder voorwaarde dat er behoefte is aan het specifieke segment. Voor de Automotive Campus is de volgende definitie opgenomen: 'Alleen uitgeefbaar voor bedrijven die een relatie hebben met de automotive industrie'.

Het feit dat de Automotive Campus is opgenomen in de regionale programmering bedrijventerreinen betekent dat er regionaal afstemming heeft plaatsgevonden over deze locatie. Gemeenten in de (markt)regio van de Automotive Campus hebben afgesproken dat de locatie uitgegeven kan worden, mits de behoefte voor het specifieke segment is aangetoond.

Doorontwikkeling naar volwaardige campus

De ambities voor de Automotive Campus zijn groot. De stakeholders willen dat de locatie zich door ontwikkelt tot een volwaardige campuslocatie waar samenwerking, kennisdeling en open innovatie centraal staan. Wanneer de Automotive Campus in de huidige vorm langs de definitie van de SER van een campuslocatie gelegd wordt, blijkt dat er enerzijds een solide basis ligt maar dat er tegelijkertijd nog wel aandachtspunten zijn. In de huidige situatie wordt vooral nog zeer beperkt invulling gegeven aan de ruimtelijk relevante randvoorwaarden van een campus.

- Er is nog geen sprake van een samenhangend geheel (clustering van meerdere - gedeelde - gebouwen). Hiervoor ontbreekt overigens ook nog kritische massa.
- Innovatie en kennisdeling worden niet maximaal gestimuleerd en gefaciliteerd door de ruimtelijke inrichting en (gedeelde) faciliteiten.
- Er is nog geen sprake van een hoogwaardige (parkachtige) uitstraling.

Met een nieuw bestemmingsplan wordt een belangrijke stap gezet om de juiste (rand)voorwaarden voor een volwaardige campuslocatie te creëren. Het vigerende bestemmingsplan 'Schooten' is opgesteld met uitgangspunten en regels voor een regulier bedrijventerrein. In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan wordt expliciet genoemd dat de ontwikkeling van de Automotive Campus niet opgenomen is in het bestemmingsplan. Met een nieuw bestemmingsplan kan daarom maximaal worden ingespeeld op de behoefte van potentiële vestigers door het verbeteren van de belangrijkste knelpunten: de ruimtelijke randvoorwaarden. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit bewerkstelligd door onder andere een samenhangende (stedenbouwkundige) structuur, het borgen van een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en het mogelijk maken van meerdere gedeelde faciliteiten/ontmoetingsplaatsen.

Kern van het nieuwe bestemmingsplan

De Automotive Campus is feitelijk onderdeel van bedrijventerrein Groot Schooten in Helmond. Het gedeelte ten oosten van de Schootenseloop heeft op dit moment de bestemming 'bedrijventerrein'. De bestemmingen en bouwvlakken worden in het nieuwe bestemmingsplan ruimtelijk wel anders ingedeeld. Het gedeelte ten westen van de Schootenseloop heeft (nu) de bestemming 'Agrarisch' en 'Agrarisch-Agrarisch Bedrijf'. Het grootste gedeelte van het beoogde plangebied is daarmee bestaand stedelijk gebied.

In het voorziene plangebied is in de geldende bestemmingsplannen een totaal bouwvlak van circa 77.500 m² met de bestemming bedrijventerrein aanwezig. Het nieuwe bestemmingsplan maakt een totaal bouwvlak van circa 90.000 m² mogelijk. In die zin is er sprake van een toename van circa 1,25 hectare aan bouwvlak met een bedrijfsbestemming. In totaal gaat het dus om een ontwikkeling van 9 hectare campus-bedrijventerrein.

Het totale maximaal te bouwen bruto vloeroppervlak binnen de bestemming bedrijventerrein bedraagt 123.000 m². Daarvan is reeds circa 23.000 m² bvo gerealiseerd. Het nieuwe bestemmingsplan biedt daarmee een totale ontwikkelpotentie van 100.000 m² bvo. Deze ontwikkelpotentie is niet een-op-een te vergelijken met het vigerende bestemmingsplan, omdat daarin geen uitgangspunten zijn opgenomen over maximaal realiseerbare vierkante meters.

In het nieuwe bestemmingsplan zijn een aantal zaken verankerd, die de knelpunten op het gebied van de ruimtelijke randvoorwaarden voor een volwaardige campus proberen weg te nemen. De volgende aspecten moeten bijdragen aan het creëren van een samenhangend geheel, met een hoogwaardige uitstraling, waar ontmoeting en kennisdeling optimaal kunnen worden gefaciliteerd:

- een centraal ecologisch ingericht park als hart van de campus, met twee 'gedeelde' gebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten;
- een samenhangend geheel door de ruimtelijke opzet (open gevels gericht naar het centrale park) en uniforme uitstraling (herkenbaarheid en samenhang in architectuur en materialisering);
- een gezamenlijk collectief parkeersysteem;
- de ringweg op het terrein functioneert als een testbaan voor automotive gerelateerde voertuigen, waaronder ongekenkende voertuigen en draagt daarmee bij aan het profiel van de campus als test- en ontwikkellocatie.

Deze elementen zijn in het huidige bestemmingsplan niet vanzelfsprekend en/of niet te realiseren.

Ladderonderbouwing Automotive Campus

Conclusies ruimtebehoefte aan Automotive Campus

Er blijkt zowel kwantitatief als kwalitatief behoefte aan de beoogde ontwikkeling van de campus. Daar zijn samenvattend de volgende argumenten voor:

- Er is sprake van een beperkte stedelijke ontwikkeling, het grootste deel van de bestemde meters zijn in het vigerende bestemmingsplan al aanwezig. Voor de doorontwikkeling tot een volwaardige campus is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Bovendien worden vergelijkbare functies mogelijk gemaakt in het plan.
- De behoefte is kwantitatief aangetoond. Binnen de planperiode is sprake van een behoefte van tussen 8 en 10 hectare bedrijventerrein.
- Kwalitatief is de ontwikkeling te beargumenteren vanuit de status in de bedrijventerrein-programmering van het Stedelijk Gebied Eindhoven, maar ook vanuit de specifieke doelgroep die wordt toegestaan op de campus. Het betreft namelijk hoogwaardige bedrijven in de automotive en mobiliteitssector (zeer specifiek afgebakend), waardoor de 'concurrentie' met andere gebieden niet of nauwelijks aanwezig is. De campus is niet de locatie voor full scale production, hierdoor kunnen bedrijventerrein in de omgeving profiteren van de spin-off- effecten die de campus genereert. Kleinschalige assemblage van prototypes en voor testing is wel passend op de campus.
- Het bestaande aanbod is bovendien niet geschikt voor vestiging van bedrijven die beoogd zijn op de campus.

Bestaand stedelijk gebied

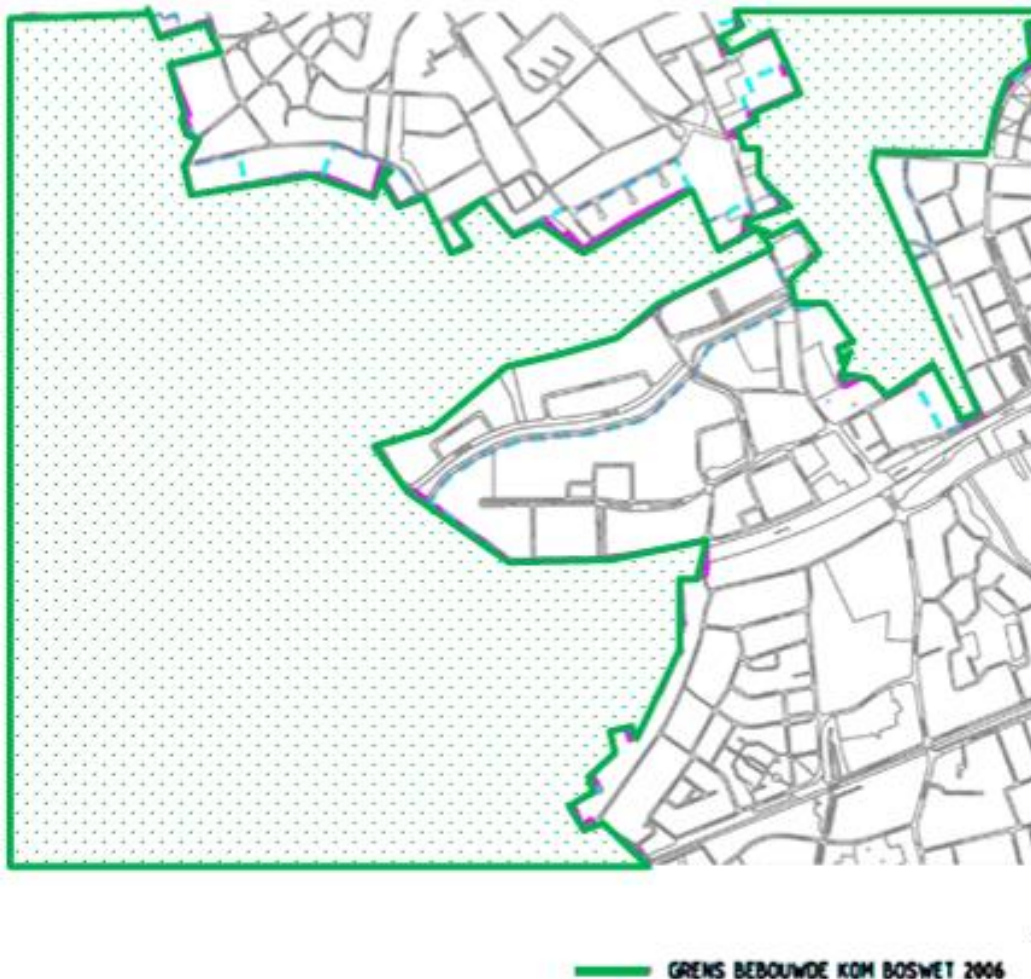
De behoefte aan de ontwikkeling is aangetoond, waarna de beschikbaarheid en geschiktheid van ruimte in bestaand stedelijk gebied zijn afgewogen. Hierbij is gekeken naar de activiteiten die de doelgroepen uitvoeren en de locatievoorwaarden voor dit type bedrijvigheid.

Bij de ontwikkeling van de Automotive Campus is sprake van het benutten van bestaand stedelijk gebied. Met de ruimtevraag vanuit de automotive industrie wordt aangesloten bij de huidige locatie waar een bestaande concentratie van automotive en mobiliteitsbedrijvigheid aanwezig is. De ruimtebehoefte kan niet opgevangen worden op andere locaties in bestaand stedelijk gebied.

3.1.2 Wet Natuurbescherming

De Wet natuurbescherming beschermt bossen en landschappelijke (laan)beplantingen. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet kan op dezelfde plaats, dan elders (compensatie).

De provincie zorgt voor ontheffingsverlening, handhaving en subsidieverlening. Binnen de 'bebouwde kom Boswet' is de gemeente verantwoordelijk. Het plangebied ligt deels binnen en deels buiten de bebouwde kom Boswet (raadsbesluit 6 maart 2007). Binnen het plangebied liggen twee bospercelen, buiten de komgrens. De provincie is hier verantwoordelijk voor ontheffingsverlening en handhaving.



3.2. Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014

Het provinciale beleid is vastgelegd in de Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014 van de provincie Noord-Brabant (2011) en, voor zover er sprake is van een provinciaal belang in de formulering van gemeentelijk beleid, juridisch doorvertaald in de Verordening ruimte 2014. 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.

3.2.2 Verordening ruimte 2014

In de Verordening ruimte 2014 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"
- "Zoekgebied verstedelijking; stedelijk concentratiegebied" (i.c. de westzijde van het plangebied)
- "Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbingszone" (samenvallend met de Schootenseloop)
- "Zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen" (samenvallend met de Schootenseloop)
- "Natuur Netwerk Brabant" (een tweetal percelen aan de zuidzijde van het plangebied)

Bestaand Stedelijk gebied; stedelijk concentratiegebied

Het gaat hierbij 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 functies combineren op één locatie). Onderliggend plan voorziet hierin.

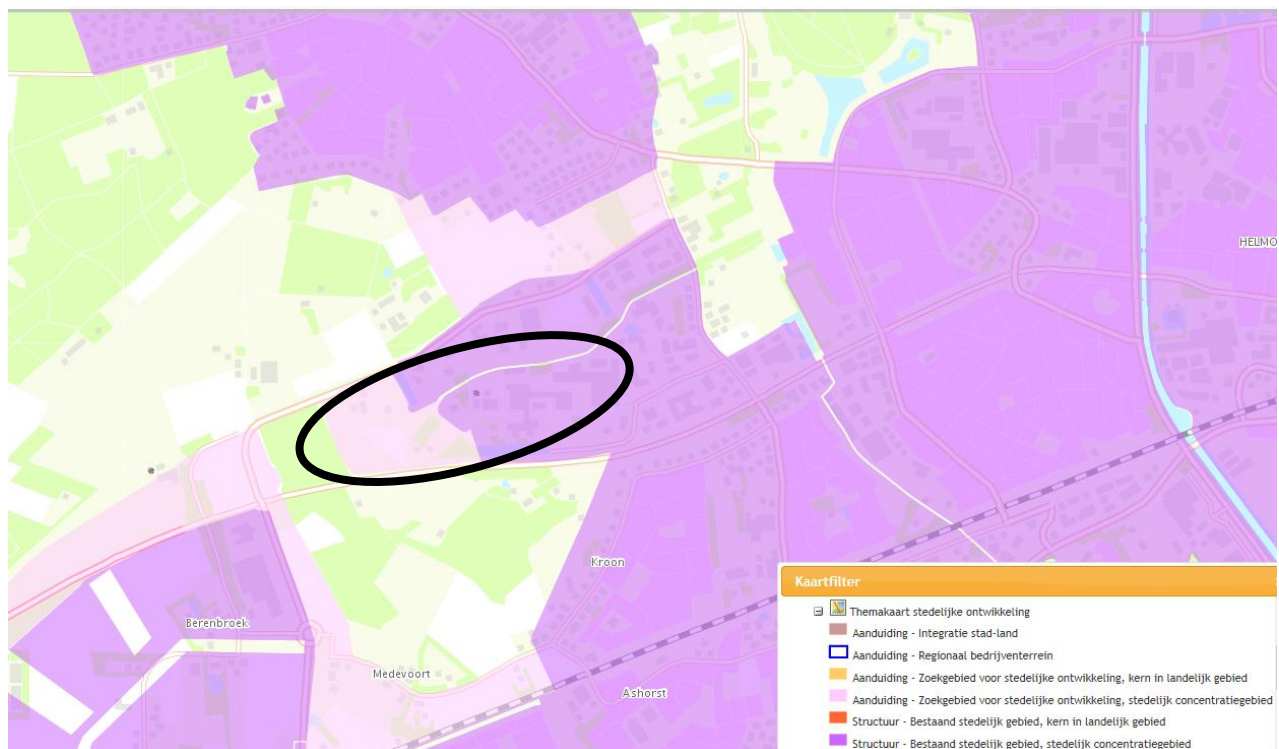
Aangezien het plangebied grotendeels als bedrijventerrein wordt aangemerkt is artikel 4.5 uit de Verordening ruimte 2014 van belang. Hierin is bepaald dat een verantwoording moet worden gegeven van de mogelijkheden voor herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik. Herstructurering is een belangrijke peiler onder dit Chw bestemmingsplan. Een sterk verouderd bedrijventerrein wordt immers getransformeerd in een moderne bedrijvencampus. Zorgvuldig ruimtegebruik is in de bebouwingsmogelijkheden (regels) bij de (bedrijfs-)bestemmingen verankerd.

Zoekgebied verstedelijking; stedelijk concentratiegebied

De westzijde van het plangebied is aangeduid als "Zoekgebied verstedelijking; stedelijk concentratiegebied". Dit houdt in dat een benutting van dit landelijke gebied voor stedelijk gebruik (wonen, werken, voorzieningen, e.d.) afweegbaar is, als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. In het Masterplan 'High Tech Automotive Campus' heeft deze afweging plaatsgevonden, waarbij een beperkte uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein noodzakelijk werd geacht om tot een efficiënte inrichting van de Automotive Campus te kunnen komen. Dit mede in het licht van het feit dat het omringende bedrijventerrein Schooten een nog vrij jong, vrijwel geheel gerealiseerd bedrijventerrein is, waar om die reden geen mogelijkheden liggen voor de gewenste uitbreiding van de Automotive Campus.

Aangezien hier sprake is van een uitbreiding van een bedrijventerrein is artikel 4.4 uit de Verordening ruimte 2014 van belang.

Een groot gedeelte van de campus betreft in feite een herontwikkelingslocatie. Hier is geen sprake van toevoeging van hectares aan het areaal maar veel eerder van herstructurering: sloop en herbouw met een kwaliteitsimpuls. In dit verband heeft ook overleg plaats gevonden met BOM BHB en de Provincie Noord-Brabant, die beiden participeren in de campusontwikkeling. Campussen vormen een apart segment met een geheel eigen doelgroep en dynamiek. Dit is ook aan de orde geweest in de regionale overlegstructuur rond werklocaties. Tenslotte heeft regionale afstemming plaats gevonden, zowel in SRE-verband bij de bespreking van kantoor- en werklocaties, als in het C4-overleg rond campusontwikkeling.



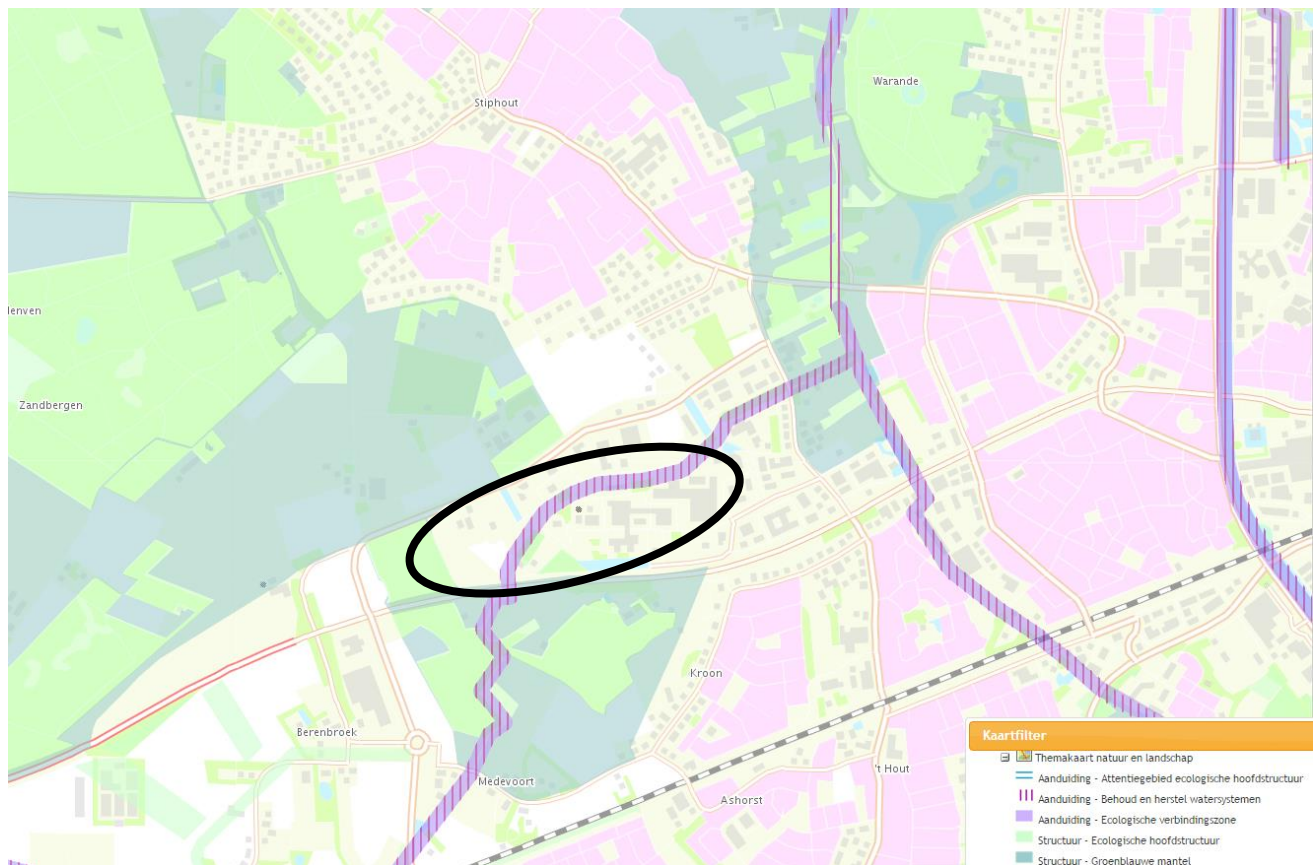
Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone/Zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen

Het zoekgebied voor de ecologische verbindingszone rondom de Schootenseloop ligt voor een deel binnen het plangebied van Automotive Campus. Deze EVZ is tevens zoekgebied voor het herstel van het watersysteem van de Schootenseloop. Binnen het plangebied van Automotive Campus wordt de EVZ opgenomen. De afmetingen komen overeen met de voorgeschreven 50 meter gemiddeld over de lengte binnen stedelijk gebied.

Natuur Netwerk Brabant

Binnen het plangebied liggen elementen die behoren tot het Natuur Netwerk Brabant (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Ontwikkeling van de Automotive Campus gaat niet samen met handhaving van het NNB alhier. Er zal daarom sprake moeten zijn van herbegrenzing van NNB op basis van de regels voor natuurcompensatie. Hiervoor wordt de Saldobenadering (artikel 5.4 van de Verordening) toegepast. Dit is uitgewerkt in paragraaf 5.4 van deze plantoelichting.

Hierdoor kan worden geconcludeerd dat dit Chw bestemmingsplan uitvoering geeft aan het provinciaal beleid.



3.2.3 Provinciaal Milieu- en Waterplan

Het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021 bevat het strategische waterbeleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2016-2021. 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.

3.2.4 Hergebruik van stortplaatsen / Provinciale milieuverordening

In het westelijk deel van het plangebied ligt een voormalige stortplaats voor huisvuil. De provincie stimuleert het hergebruik van dergelijke stortplaatsen onder meer vanwege de druk op schaarse ruimte en omdat de milieurisico's bij hergebruik in het algemeen gering zijn.

Omdat er nog geen eenduidige landelijke normstelling voor hergebruik van stortplaatsen bestaat heeft de provincie zelf beleid gemaakt inzake ruimtelijke ordening en milieu gerelateerde randvoorwaarden waarbinnen hergebruik van stortplaatsen mogelijk is. Dit is vastgelegd in de "nota Hergebruik van stortplaatsen, van bedreiging naar kans" (Provincie Noord-Brabant, directie Ecologie, 22-06-2004).

In titel 4.4. van de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant 2010 (PMV) zijn regels opgenomen ter bescherming van de nazorgvoorzieningen op voormalige stortplaatsen. Op grond van die regels is in de meeste gevallen een ontheffing nodig voor activiteiten op en in voormalige vuilstorten.

Via de ontheffing wordt geborgd dat:

- onbeheersbare verspreiding van verontreinigende stoffen vanuit het stort naar de omgeving wordt tegengaan en ongedaan gemaakt.
- een bovenafdichting van kwalitatief goede grond of een gesloten verharding aanwezig is en wordt beheerd en onderhouden.

3.3. Waterschap

Voor de EVZ Schootenseloop is een streefbeeld opgesteld ('Ecologische streefbeelden voor ecologische verbindingzones', Haskoning 11 mei 2005, in opdracht van waterschap Aa en Maas). Deze streefbeelden zijn door de Provincie goedgekeurd en vastgesteld. Inrichting en beheer moeten voldoen aan biotoop- en migratie-eisen van de doelsoorten.

Provinciaal beleid geeft aan dat een EVZ in het buitengebied gemiddeld 25 meter breed dient te zijn. Voor het stedelijk gebied is deze gemiddeld 50 meter. Op basis van deze uitgangspunten uit het rapport van Haskoning is een deel van de EVZ Schootenseloop eerder ingericht over een breedte van ca. 25 meter, overeenkomstig de toen geldende maatvoering.

Voor deze EVZ geldt het inrichtingsmodel "Natte lijn + houtwal". De natte lijn bestaat hier uit de Schootenseloop en de natuurvriendelijke oever die een lint vormt dat slechts onderbroken wordt door enkele infrastructurele werken.

Behalve de doelsoorten zullen kleine zoogdieren zoals muizen, spitsmuizen en marterachtigen profiteren van deze verbinding. De begroeide oeverzone in het flauwe talud zal ook paaiplaatsen voor vissen opleveren. Als voortplantingswater voor amfibieën worden poelen aangelegd met daarbij struweel en ruigte als land- en overwinteringsbiotoop.

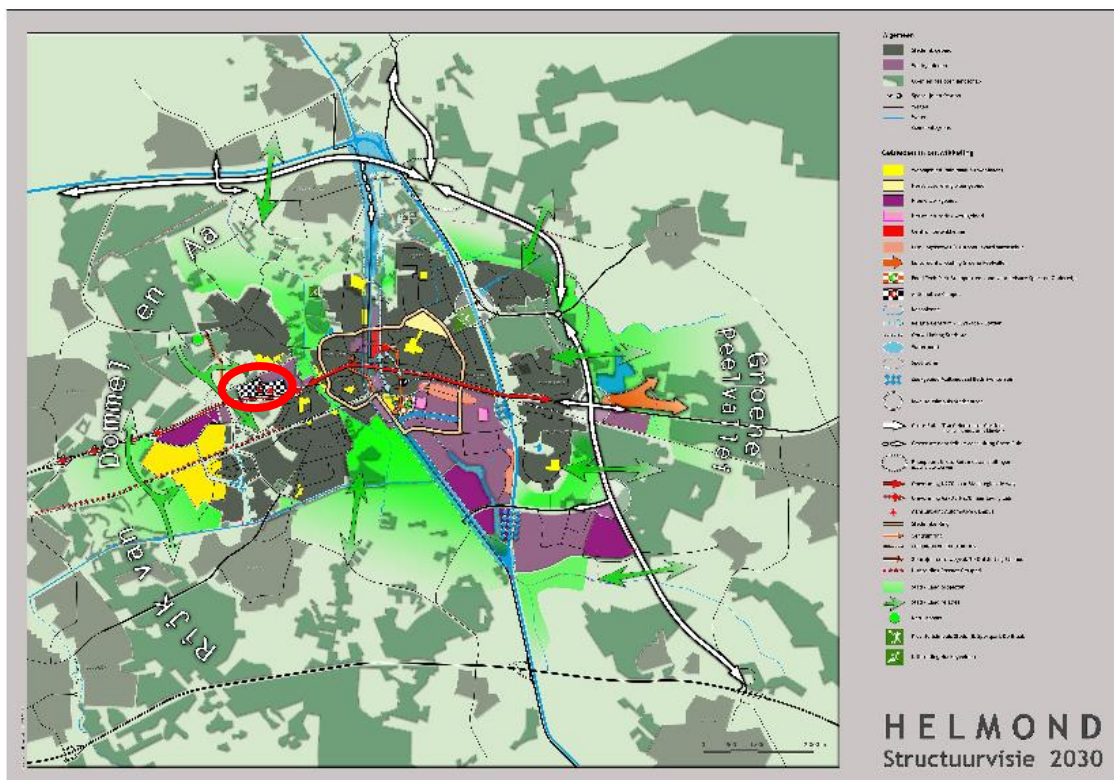
3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Helmond 2030

In de, begin 2014, vastgestelde Structuurvisie Helmond 2030 is de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Helmond voor de periode 2014-2030 vastgelegd. Deze structuurvisie is geen blauwdrukplan met een vastomlijnde koers, maar juist een flexibel meebewegend beleidskader dat beter toegerust lijkt op de snel veranderende (ruimtelijke) behoeften en opgaven van deze tijd. De structuurvisie gaat veel minder dan voorheen uit van een lagenbenadering. In plaats daarvan is de structuurvisie opgebouwd rond een achttal ruimtelijk relevante thema's die in samenhang het Ruimtelijk perspectief Helmond 2030 vormen.

Binnen het thema Integrale gebiedsontwikkelingen wordt specifiek aandacht besteed aan de doorontwikkeling van de campussen binnen Helmond. Aangegeven wordt dat het recentelijk opgestelde Ruimtelijk Ontwikkelingsplan leidraad is voor de verdere (ruimtelijke) ontwikkeling van deze campus. Voor de verdere doorontwikkeling en versterking is wenselijk dat voldoende (planologische) ruimte geboden wordt aan ondersteunende functies zoals kantoren en horeca. Dit Chw bestemmingsplan voorziet hierin in het middengebied in het campuspark.

Geconstateerd kan worden dat het Chw bestemmingsplan past binnen het ruimtelijk beleid voor de Automotive Campus, als omschreven in de Structuurvisie Helmond 2030.



Kaart structuurvisie met locatie Automotive Campus aangeduid

3.4.2 Beleidsplan Stedelijk Groen

Het Beleidsplan Stedelijk Groen is door de gemeenteraad vastgesteld op 13 mei 2008. Uitgangspunt is, dat stedelijk groen méér is dan groen binnen de bebouwde kom. Voor Helmond is de relatie tussen bebouwde kom en het buitengebied belangrijk.

Het Beleidsplan Stedelijk Groen noemt voor Bedrijventerrein Schooten het representatieve karakter van bedrijven en kantoren, en de positieve waardering voor de werkomgeving. Vrij veel groen is gekoppeld aan water.

Voor Schooten staan als zwakke punten genoemd:

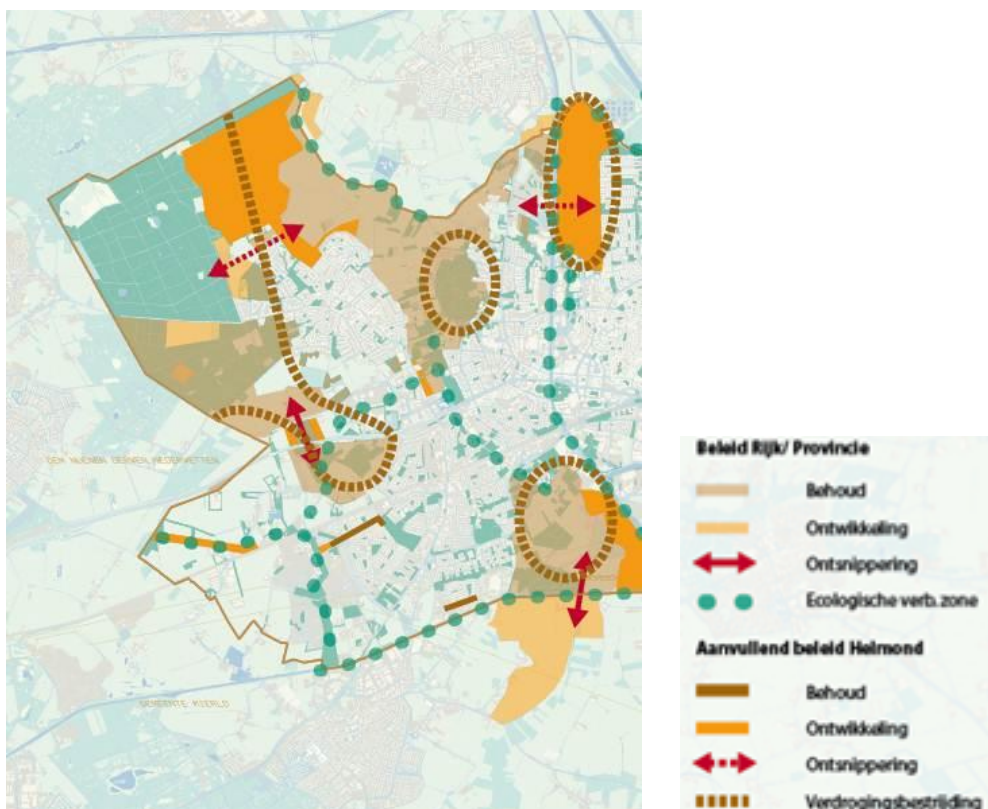
- Gebrekkige aansluiting van groengebieden naar het zuiden.
- Bedrijfsachterkanten naar de Schootenseloop.
- Water op bedrijventerrein weinig representatief.

Het beleidsplan stelt (par. 4.4) dat groen een rol speelt om bedrijventerreinen bij de stad te laten horen. Belangrijk daarvoor is het groen dat deel uitmaakt van de hoofdontsluiting en het groen langs de randen. Belangrijk zijn ook langzaamverkeersverbindingen. De randen van bedrijventerreinen bepalen de relatie met het aangrenzend gebied, zichtbaarheid en afscherming.

Een robuuste groenstructuur is nodig voor oriëntatie en herkenbaarheid. Op bedrijventerreinen kan een ecologische functie of een bestaande landschappelijke structuur onderdeel zijn van een nieuwe groenstructuur. Groen als aankleding is belangrijk, zowel voor grote als voor kleinschalige bedrijven, al dan niet met kantoorfuncties. Bomen spelen een belangrijke rol. Groen op particulier terrein en op openbaar terrein biedt uitlopmogelijkheden ('pauzegroen'). Vaak is er ruimte te creëren voor natuur of voor groen met een natuurlijk karakter. Steeds vaker draagt dat bij aan het imago van bedrijven.

T.a.v. natuur geeft kaart 6 bij par. 4.1.4 van het Beleidsplan een beeld van de gewenste ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied. Daarbij gaat het om

- verbinden van Stiphoutse bossen en Coovels Bos,
- ontwikkelen van de Schootenseloop als ecologische verbinding.
- verdrogingsbestrijding.



Natuurcompensatie is volgens het beleidsplan Stedelijk Groen geen legitimatie voor aantasting van natuur. Compensatie is alleen aan de orde bij onontkoombare ontwikkelingen met zwaarwegend maatschappelijk belang, waarvoor er geen alternatieven zijn. Negatieve effecten moeten in ieder geval zoveel mogelijk worden beperkt. Voor Helmond is volgens het beleidsplan Stedelijk Groen de provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie van toepassing.

3.4.3 Waterplan Helmond

Het waterbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in het Waterplan 2012-2015 met een verlenging tot en met 2018. 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 onderwerpen in het Waterplan 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.

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 Automotive Campus te Helmond. In het hiernavolgende komen de volgende milieuaspecten aan de orde die een rol spelen bij het bestemmingsplan:

- m.e.r.-(beoordelings)plicht;
- externe veiligheid;
- geluidhinder;
- luchtkwaliteit;
- bedrijven en milieuzonering;
- bodemkwaliteit;
- klimaat, energie en duurzaamheid.

4.2. M.e.r.-(beoordelings)plicht

Gelet op de criteria zoals genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn en de effecten van de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestemmingsplan, in samenhang met de autonome ontwikkelingen, is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) niet noodzakelijk. Dit wordt hieronder toegelicht.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor de betreffende activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. In dit geval is sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein hetgeen valt in categorie D 11.3 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Op die categorie is de m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing.

Omdat de oppervlakte van de uitbreiding/realisatie (totaal circa acht ha) veel kleiner is dan de drempelwaarde van 75 ha en er geen bijzondere omstandigheden zijn (zoals de gevoeligheid van het gebied), kan worden volstaan met een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Op een vormvrije m.e.r.-beoordeling is geen m.e.r.-beoordelingsprocedure van toepassing. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan neemt het bevoegd gezag een besluit over de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling.

Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Vormvrije m.e.r.

Het bestemmingsplan betreft een bestaand bedrijventerrein met een kleine uitbreiding van het bedrijventerrein. Het gaat om het deel aan de westzijde van het plangebied. De oppervlakte van deze terreindelen bedraagt circa vier ha. Verder is een deel van het terrein nog niet uitgegeven. Het feit dat voor deze gronden een bedrijfsbestemming wordt opgenomen, kan in termen van de m.e.r.-regelgeving eveneens worden aangemerkt als een uitbreiding van een bedrijventerrein. Het plan biedt immers ontwikkelingsmogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie.

In de onderbouwing van een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein wordt aan dezelfde milieuaspecten aandacht besteed die ook worden onderzocht in een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Er is wel een verschil in conclusies die worden getrokken op basis van de (onderzoeks)informatie. In een bestemmingsplan worden conclusies getrokken ten aanzien van het beleid en de normstelling voor een bepaald milieuaspect. In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd of er sprake is van belangrijke negatieve effecten voor het milieu die de uitvoering van een project-m.e.r. noodzakelijk maken.

Omdat de beschrijving van de milieuaspecten grotendeels samenvalt, is ervoor gekozen om in deze paragraaf alleen in te gaan op aspecten die ertoe kunnen leiden dat toch een plan-m.e.r. moet worden doorlopen. Hierdoor wordt alleen ingegaan op de mogelijke aantasting op Natura 2000-gebieden en/of Beschermde natuurmonumenten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de huidige situatie (referentie situatie) en de toekomstige situatie (plansituatie).

Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die ook zullen plaatsvinden indien de uitvoering van het bestemmingsplan geen doorgang vindt.

Plansituatie: milieueffecten voorgenomen activiteit

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Automotive Campus is vastgelegd in een Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (ROP).

In dit bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt in twee type bedrijven:

1. Kantoren;
2. Bedrijven in de automotive sector en hierbij zijn kantoorfuncties ondergeschikt aan en ten behoeve van de bedrijfsvoering toegestaan.

Effecten op Natura 2000-gebieden en/of Beschermde natuurmonumenten

Naast de effecten van stikstof emissie van het terrein moeten ook andere effecten bekeken worden. Hierbij moet gedacht worden aan verstoring door geluid of verdroging van de gebieden door de ontwikkeling. De afstand van het plan tot Natura 2000-gebieden of natuurmonumenten bedraagt circa 3,6 kilometer. Gelet op de afstand van het plan tot deze gebieden kan gesteld worden dat verstoring door geluid of verdroging niet relevant zijn.

Programmatische aanpak stikstof (PAS)

Voor het plan is een effectbeoordeling stikstofdepositie uitgevoerd. Deze effectbeoordeling is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de consequenties van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor de ontwikkeling van dit hoogwaardig bedrijvenpark die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

Uit deze effectbeoordeling blijkt dat de totale toename van de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' 0,31 mol N per hectare per jaar (N/ha/jaar) bedraagt. Dit is een planeffect > 0,05 mol N/ha/jaar. Bij een planeffect < 0,05 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebieden kan in een Voortoets worden verwezen naar de Passende beoordeling die voor de PAS is opgesteld. In dat geval zou – conform jurisprudentie - niet nog een keer passend hoeven te worden beoordeeld.

Het plan staat op de concept prioritaire projectenlijst (lijst van projecten waarvoor stikstofruimte is gereserveerd) van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en is aangemeld voor de landelijke lijst, waarover medio 2018 besluitvorming plaatsvindt. Vooruitlopend op deze besluitvorming is, omdat het totale plan meer dan 0,05 mol N/ha/jaar aan stikstofdepositie heeft op Natura 2000-gebieden, bekeken of het plan geen negatieve effecten heeft op de Natura 2000-gebieden.

Dit is gedaan door te bezien of ieder nieuw te vestigen bedrijf in het kader van de Wet Natuurbescherming een vergunning of melding moet doen. Als ieder afzonderlijk bedrijf minder dan 0,05 mol N/ha/jaar stikstofdioxide uitstoot op Natura 2000-gebieden hoeft geen melding gedaan te worden in het kader van de Wet natuurbescherming, maar is de ruimte gereserveerd in de PAS.

Om te bezien of dit het geval is, is een AERIUS berekening uitgevoerd (dd. 2 mei 2016), waarbij is uitgegaan van een worst-case scenario. Volgens dit bestemmingsplan is dat een Research en Development bedrijf met een vloeroppervlak van 20.000 m² waarvan 30% als kantoor in gebruik is. De stikstofdepositie bedraagt volgens berekening 0,03 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' als op het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux'. Hierdoor kan de ontwikkeling van het bedrijf altijd doorgang vinden, omdat de toename van stikstofdepositie al passend is beoordeeld in het kader van de PAS.

Conclusie:

Gelet op de criteria zoals genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn en de effecten van de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestemmingsplan, in samenhang met de autonome ontwikkelingen, is het opstellen van een MER niet noodzakelijk.

Bovendien staat dit plan al op de concept prioritaire projectenlijst van de provincie en is het aangemeld voor de landelijke lijst, waarmee de ontwikkeling doorgang kan vinden.

4.3. Externe veiligheid

Inleiding

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 (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Dat gebeurt o.a. door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de Wet basisnet. Deze is op 1 april 2015 in werking getreden. De Wet basisnet voorziet in een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) ter verankering van een landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijks-infrastructuur (spoor, weg en water) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de Wet basisnet wordt een afweging gemaakt tussen ruimtelijke, vervoers- en veiligheidsbelangen. Op die manier wil het kabinet het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk maken en duidelijkheid bieden over de consequenties van dit vervoer. Om het Basisnet wettelijk te verankeren is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) opgesteld en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aangepast. Het beleid voor buisleidingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

De gemeenteraad van Helmond heeft op 10 januari 2012 de Milieuvisie Helmond 2025 "Duurzaam op weg" vastgesteld. Daarin is onder meer het onderdeel externe veiligheid ondergebracht. In de Milieuvisie is hierbij onder andere aangegeven dat risicovolle situaties worden voorkomen en dat bij ruimtelijke ontwikkeling externe veiligheid tijdig wordt betrokken.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het plaatsgebonden risico en een oriënterende waarde in de vorm van het groepsrisico. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10⁻⁶) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat nieuwe kwetsbare bestemmingen buiten de 10-6 contour moeten zijn gelegen.

Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. 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 ruimtelijk besluit de vestiging of bouw van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een risicovol bedrijf, transportroute of buisleiding wordt toegestaan, moet in de motivering van dat besluit het groepsrisico worden verantwoord. De voorwaarden die verantwoording wel of niet verplicht stellen verschillen per risicobron. Voor risicovolle bedrijven, transportassen en buisleidingen geldt dat verantwoording van het groepsrisico altijd verplicht is wanneer binnen het invloedsgebied van een risicobron een ruimtelijk besluit genomen wordt. Bij transportassen en buisleidingen kan sprake zijn van een beperkte verantwoording als het groepsrisico laag is of de toename beperkt is. De verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. De wet zelf legt bij de beoordeling van het groepsrisico nadrukkelijk geen belemmeringen op. De eindafweging, vertaald in een ruimtelijke onderbouwing, kan pas worden gemaakt wanneer advies bij de veiligheidsregio is ingewonnen.

Risico-inventarisatie

In het rapport: 'Onderzoek externe veiligheid, Bestemmingsplan Automotive Campus', van 7 oktober 2016, zijn de effecten van de planontwikkeling op het gebied van de externe veiligheid in beeld gebracht. Het rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De belangrijkste conclusies luiden als volgt:

In en rond het plangebied liggen verschillende risicovolle bedrijven, ondergrondse buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd en de provinciale weg N270/Europaweg. Conform desbetreffende besluiten dient daarom het aspect externe veiligheid beschouwd te worden. Uit deze beschouwing blijkt dat er geen sprake is van knelpunten met het plaatsgebonden risico / veiligheidsafstanden en dat het groepsrisico (van toepassing voor hogedruk aardgastransportleiding A-521 en de N270/Europaweg) onder de oriëntatiewaarde ligt. De overschrijdingsfactor van het groepsrisico ter hoogte van het plangebied is kleiner dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Om knelpunten in de toekomst te voorkomen wordt via planregels geborgd dat nieuwe risicovolle inrichtingen alleen zijn toegestaan wanneer de plaatsgebonden risicocontour 10-6 per jaar niet over percelen van derden valt. Uitgezonderd infrastructuur en groen.

Voor een uitgebreide toelichting op het zojuist vermelde wordt nogmaals verwezen naar het rapport: 'Onderzoek externe veiligheid, Bestemmingsplan: Automotive Campus', van 7 oktober 2016.

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 onder andere de Netkaart blijkt dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het plangebied liggen die van invloed zijn op het plan.

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. De veiligheidsregio heeft op 6 juni 2013 een pre-advies uitgebracht met betrekking tot dit bestemmingsplan (kenmerk 13.U.02560). De volgende adviezen zijn destijds verstrekt:

1. optimaliseren primaire bluswatervoorziening in het plangebied (aantal extra brandkranen in overleg met brandweer Helmond);
2. realiseren tweezijdige bereikbaarheid waterstoftankstation (uitvoering in overleg met brandweer Helmond).

De bluswatervoorziening wordt geoptimaliseerd in overleg met de Veiligheidsregio. Tevens is de tweezijdige bereikbaarheid van het waterstoftankstation gerealiseerd.

Het plan is voor definitief advies opnieuw voorgelegd aan de Veiligheidsregio.

De Veiligheidsregio heeft op 23 mei 2016 het volgende geadviseerd:

‘De bluswatervoorzieningen dienen in onderling overleg met de Veiligheidsregio verder te worden geoptimaliseerd. We adviseren dit te borgen in de besluitvorming van het bestemmingsplan of de gemeentelijke processen’.

Zoals hiervoor al is aangegeven wordt de bluswatervoorziening in overleg met de Veiligheidsregio geoptimaliseerd.

Aanvaarding restrisico

Ondanks het feit dat de externe veiligheid met betrekking tot het beoogde plan voldoet aan de daaraan te stellen eisen op het gebied van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico en niettegenstaande de te treffen maatregelen in het kader van de omgevingsvergunning, 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. Dit gebeurt bij de vaststelling van dit plan door de gemeenteraad.

4.4. Geluidhinder

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.

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied valt binnen zones van wegen waarvan de Europaweg met een zone van 350 meter en de Schootense Dreef met een zone van 200 meter de belangrijkste zijn. Aangezien in dit bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt in de vorm van onderwijsgebouwen, is een akoestisch onderzoek met betrekking tot het wegverkeerslawaaï noodzakelijk. In dit plan wordt tevens een nieuwe weg mogelijk gemaakt. Het betreft een niet gezoneerde weg (max. snelheid 30 km/uur) waardoor deze niet onderzocht hoeft te worden. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de locaties waar onderwijsgebouwen gerealiseerd kunnen worden ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de A270/Europaweg en vanwege de Schootense Dreef wordt overschreden.

Ten gevolge van de A270/Europaweg wordt op de meest zuidelijke grens van een mogelijke onderwijsbestemming tevens de maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB overschreden. Deze hogere waarde geldt voor geluidgevoelige ruimten van onderwijsgebouwen. In het bestemmingsplan is een onderscheid gemaakt in geluidgevoelige en niet geluidgevoelige ruimten van een onderwijsgebouw.

Door de onderwijsgebouwen zodanig te situeren en de indeling in geluidgevoelige en niet geluidgevoelige ruimten aan te passen is het mogelijk om voor de geluidgevoelige ruimten te voldoen aan de waarde van maximaal 63 dB. Per geval moet nader worden onderzocht en aangetoond dat aan de eisen van de Wet geluidhinder wordt voldaan.

Spoorweglawaaï

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van de spoorweg Eindhoven-Venlo. Voor spoorweglawaaï is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Industrielawaaï

Het bedrijventerrein zelf is in het kader van de Wet geluidhinder niet gezoneerd. Dit betekent dat vestiging van zogenaamde “grote lawaaimakers” volgens de Wet milieubeheer niet is toegestaan. Dit zijn bedrijven die vallen onder de categorieën zoals die genoemd zijn in het Besluit omgevingsrecht. Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 41, derde lid, van de Wet geluidhinder, die in belangrijke

mate geluidhinder kunnen veroorzaken en worden aangewezen in het Besluit omgevingsrecht in bijlage I, onderdeel D.

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een ander industrieterrein. Voor industrielawaai is eveneens geen akoestisch onderzoek noodzakelijk.

4.5. Luchtkwaliteit

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen wordt het nieuwe plan getoetst aan de eisen voor de luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet Milieubeheer. De eerste stap hierbij is het toetsen van het bouwplan aan het Besluit niet in betekenende mate (Besluit NIBM).

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

Het plan is getoetst aan dit besluit. Hieruit blijkt dat het plan een niet in Betekenende Mate bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de beoogde ontwikkeling, voor wat betreft de luchtkwaliteit, geen beperkingen kent. Geconcludeerd kan worden dat de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelingen inzake de luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor het onderhavige plan.

4.6. Bedrijven en milieuzonering

Een bedrijf kan hinder veroorzaken naar zijn omgeving, maar ook (onomkeerbare) schade toebrengen aan het milieu. Bedrijvigheid is daarom gebonden aan regels op grond van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Voor de meeste bedrijven gelden de algemene regels van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Deze regels zijn in het algemeen toereikend om overlast naar de woonomgeving tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Het besluit biedt ook de mogelijkheid tot het stellen van maatwerkvoorschriften om de vergunningssituatie beter af te stemmen op de plaatselijke situatie.

Voor een beperkt aantal potentieel meer milieuhinderlijke bedrijven geldt naast een deel van de regels van het Activiteitenbesluit een vergunningplicht. 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 bestaat vooral uit geluidsoverlast, luchtverontreiniging (geur en stof) en gevaar.

Bestaande bedrijven

Binnen het plangebied zijn op het ogenblik reeds bedrijven en kantoren gevestigd. Deze vallen onder algemene regelgeving (Activiteitenbesluit), dan wel hebben een actuele omgevingsvergunning onderdeel milieu. De voorschriften van het Activiteitenbesluit, respectievelijk de omgevingsvergunning, onderdeel milieu, zijn toereikend om eventuele overlast naar de woonomgeving te voorkomen dan wel zo veel mogelijk te beperken.

Nieuwe bedrijven

Het plan voorziet in de vestiging van bedrijven tot maximaal milieucategorie 3. De daarvoor geldende richtafstand tot woonbebouwing bedraagt 50 tot 100 meter (respectievelijk categorie 3.1 en 3.2). Het plangebied is gelegen op voldoende afstand van woningen. Er moet worden voldaan aan de Wet milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Activiteitenbesluit.

Gevoelige bestemmingen

Het plan laat ook de vestiging van (automotive-gerelateerde) onderwijsvoorzieningen toe. Naast milieubelastende activiteiten zijn dit tevens (geur- en geluid)gevoelige bestemmingen. Daarbij betreft het met name de les- en theorielokalen, die op grond van de Wet geluidhinder zijn aangewezen als geluidgevoelige ruimten. Deze onderwijsvoorzieningen kunnen daarom omliggende bedrijven beperken in hun bedrijfsvoering.

De Automotive Campus kan niet worden getypeerd als een rustige woonwijk. De in 'Bedrijven en milieuzonering' aangegeven richtafstand tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen kan daarom met één afstandsstap worden teruggebracht. Voor bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 betekent dit dat een afstand van respectievelijk 30 en 50 meter tot een onderwijsgebouw gewenst is. Gelet op de grootte van de percelen is dat niet overal zonder meer mogelijk.

Het bestemmingsplan laat de vestiging van bedrijven in milieucategorie 3 en onderwijsvoorzieningen toe op alle gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein'. Om dit mogelijk te maken en tegelijk de bescherming van gevoelige ruimten te waarborgen, zijn voorwaarden opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Geluid

Aan nieuw te vestigen bedrijven wordt de voorwaarde gesteld dat de geluidbelasting op geluidgevoelige ruimten van bestaande onderwijsgebouwen beperkt is. Dat kan bijvoorbeeld door bepaalde activiteiten (zoals laden en lossen) op een ander deel van het perceel te laten plaatsvinden, of door het treffen van (afscherpende) maatregelen.

Aan nieuw te vestigen onderwijsinstellingen wordt de voorwaarde gesteld dat zij moeten waarborgen dat het geluidniveau in geluidgevoelige ruimten, rekening houdend met bestaande bedrijven, beperkt blijft. Dat kan bijvoorbeeld door bij de inrichting van het gebouw rekening te houden met de situering van deze ruimten ten opzichte van bestaande bedrijven, of door de gevelisolatie aan te passen.

Geur en stof

De richtafstanden betreffende de eveneens ruimtelijk relevante milieuaspecten geur en stof zijn, gelet op de aard van de toe te laten bedrijven (automotive en mobiliteitssector), in het algemeen beperkt. Naar verwachting zullen deze aspecten niet tot onaanvaardbare hinder leiden.

Gevaar

Voor het aspect gevaar kan de richtafstand niet zonder meer worden beperkt op grond van de gebiedstypering. Ter beperking van risico's zijn de geldende regels van het Activiteitenbesluit en PGS-richtlijnen in het algemeen toereikend. Samen met de regels van dit bestemmingsplan ten aanzien van dit aspect wordt het niveau van veiligheid bij te vestigen onderwijsinstellingen voldoende gewaarborgd.

Onderwijsgebouwen zijn kwetsbare objecten in het kader van externe veiligheid. Vestiging van een onderwijsvoorziening binnen bestaande risicocontouren is niet toegestaan. In de regels is daarnaast de voorwaarde gesteld aan risicovolle inrichtingen dat de plaatsgebonden risicocontour binnen de inrichtingsgrens dient te blijven.

Conclusie

Gelet op het voorgaande achten wij een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van gevoelige bestemmingen, zowel binnen als buiten het plangebied, voldoende gewaarborgd.

4.7. Bodemkwaliteit

In nagenoeg het gehele plangebied is bodemonderzoek uitgevoerd, bijvoorbeeld vanwege geplande ontwikkelingen of naar aanleiding van bodembedreigende activiteiten in het verleden. Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken volg dat:

- de vaste bodem voor het overgrote deel niet of hoogstens licht verontreinigd is;
- het grondwater lokaal matig tot sterk verontreinigd is, deels zonder dat een duidelijke verontreinigingsbron aanwezig is.

De algemene bodemkwaliteit binnen het plangebied vormt geen belemmering voor het beoogde gebruik. Lokaal kan het nodig zijn bij bepaalde ontwikkelingen binnen het plangebied nog (aanvullend) bodemonderzoek te verrichten, bijvoorbeeld omdat de aanvraag van een omgevingsvergunning dat vereist.

Voormalig vuilstort

In het westelijk gedeelte van het plangebied is een voormalige stortplaats aanwezig die is afgedekt met een deklaag van grond. De provincie Noord-Brabant is het bevoegde gezag voor de zogenaamde nazorg van de voormalige stortplaats. Die nazorg kan bijvoorbeeld bestaan uit:

- Het monitoren van de grondwaterkwaliteit.
- Het tegengaan en ongedaan maken van onbeheersbare verspreiding van verontreinigende stoffen vanuit het stort naar de omgeving.
- Het beheren en onderhouden van een bovenafdichting die bestaat uit een voldoende dikke deklaag van kwalitatief goede grond of uit een gesloten verharding.

In het verleden is in dat kader onderzoek verricht naar de dikte en de kwaliteit van de deklaag en naar de grondwaterkwaliteit:

- Organoleptisch onderzoek, Prudens Futuri, rapport 9205-081, 14-05-1992;
- Indicatief onderzoek, Inpijn-Blokpoel, rapport MB-6953, 30-10-2007;
- Historisch onderzoek Veedrift 21, SRE Milieudienst, rapport C0794001360/453213, 01-08-2008;
- Historisch onderzoek Steenovenweg, SRE Milieudienst, rapport C0794002117/453213, 01-08-2008;
- Aanvullend bodemonderzoek, Lankelma, rapport 65761A, 08-02-2013;
- Funderingsadvies, Lankelma, rapport 94587-XF, 04-03-2013;
- Hydrologisch onderzoek Coovels Bos, Hanhart Consult, rapport 1236, 22-11-2013.

Daaruit is gebleken dat de aanwezigheid van het stort in de ondergrond op zichzelf niet tot onaanvaardbare risico's voor de volksgezondheid of het milieu leidt. Momenteel vindt er daarom geen actieve nazorg plaats, maar wordt door de provincie hooguit periodiek gecontroleerd of het gebruik van het voormalige stort wijzigt.

Voorwaarden voor herinrichting van het voormalig vuilstort

Ter plaatse van het stort wijzigt de bestemming (van agrarisch gebruik naar infrastructuur en bedrijfsterrein). Volledig verwijderen van het stort is niet echt gewenst. Het is bijvoorbeeld duur en leidt elders weer tot ruimtegebruik (herstorten). Naar verwachting kunnen toekomstige ontwikkelingen dan ook alleen van de grond komen als het stort blijft liggen. Daarbij zullen dan waarschijnlijk wel ingrepen op of in het stort moeten plaatsvinden (bijvoorbeeld ophogen of heien). Voorkomen moet worden dat dan alsnog milieurisico's ontstaan.

Om die reden zijn de voorwaarden voor herinrichting ter plaatse van het voormalige stort uitgewerkt in de regels bij dit bestemmingsplan, in het exploitatieplan en in een raamhergebruikplan (*Raamhergebruikplan herinrichting vml. stortplaats Automotive Campus Helmond, Anteagroup, Projectnr. 270881, 31 maart 2015, revisie 03*), dat is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

Het hergebruiksplan behandelt de volgende onderwerpen:

- uitgevoerd (bodem)onderzoek;
- bodemopbouw en (geo)hydrologie;
- risicoanalyse huidige en toekomstige situatie;
- inrichtingsmaatregelen;
- beheer en nazorg;
- communicatie.

In het hergebruiksplan is tevens rekening gehouden met het beschermen van de waarden van het naastgelegen Coovels Bos (zie par. 5.1).

Het raamhergebruiksplan is door de gemeente Helmond gebruikt voor het verkrijgen van de ontheffing voor ingrepen op of in het stort, die nodig is op grond van de provinciale milieuverordening. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben daarbij bepaald dat werkzaamheden onder het regime van het raamhergebruiksplan zijn toegestaan omdat die naar verwachting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken (*besluit van GS, kenmerk C2183172/3983261, van 9 mei 2016*).

De nazorg van het voormalige stort is dus ook verzekerd bij het beoogde toekomstige gebruik:

- Op grond van het bestemmingsplan gelden speciale regels voor het terreindeel waarop het stort aanwezig is.
- Zowel in dit bestemmingsplan als in de provinciale milieuverordening is geregeld dat de toekomstige initiatiefnemers van ingrepen op of in het vuilstort zich moeten conformeren aan het raamhergebruiksplan en daarmee aan het (provinciale) beleid ten aanzien van het hergebruik van voormalige stortplaatsen.
- Die initiatiefnemers moeten bovendien voor elke ingreep op of in het stort een omgevingsvergunning aanlegactiviteit aanvragen bij de gemeente Helmond zodat de activiteit kan worden tegengehouden indien er naar verwachting ongewenste effecten zouden optreden als gevolg van de ingreep.

4.8. Duurzaamheid

In de gemeente Helmond wordt gestreefd naar duurzame (nieuw)bouw, waarbij het energieverbruik zoveel mogelijk wordt teruggedrongen en het benodigde energiedeel ingevuld wordt door bijvoorbeeld duurzame energietoepassingen. Tevens wordt het toepassen van duurzame materialen gestimuleerd. Ook voor onderwerpen als openbare verlichting en openbaar groen worden vanuit duurzaamheid eisen gesteld aan het ontwerp en de aanleg ervan.

Voor de ontwikkeling Automotive Campus is de notitie “Duurzaam bouwen Automotive Campus, een duurzaam bedrijventerrein met ambities” opgesteld. Samen met partners binnen de Automotive Campus wordt duurzaamheid vormgegeven.

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). Dit plan is te kleinschalig om op een duurzame manier gescheiden watercircuits te kunnen implementeren. De bedrijvigheid is van zodanige aard dat er geen grote hoeveelheden afval- of proceswater vrijkomen.

Infiltratie, buffering en afvoer

Onderstaand is aangegeven hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

Waterhuishouding huidige situatie.

Oppervlaktewater:

In het gebied is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van:

- een waterbergings- en afvoersloot langs de zuidelijke rand van het terrein, waar een deel van het regenwater van de bestaande panden op bedrijventerrein Schooten op loost. Het oppervlak van deze retentie is momenteel ongeveer 3800 m².
- de Schootenseloop, die vanuit het zuidwesten door het gebied stroomt en deels de noordelijke begrenzing vormt van het plangebied. De Schootenseloop is een leggerwatergang van waterschap Aa en Maas en belangrijk voor de waterafvoer uit het achterliggende gebied (o.a. Brandevoort)
- een bermsloot langs de Europaweg (verderop de N270), die belangrijk is voor de drooglegging van de weg.

Grondwater:

De dichtstbijzijnde peilbuis in het reguliere gemeentelijke monitoringsnetwerk staat op de hoek Gasthuisstaat-Schootense Dreef, maar deze is naar verwachting niet representatief voor het onderhavige plangebied. Het gebied staat niet bekend als een nat gebied en er zijn geen klachten bekend van de bestaande gebruikers.

Gezien het waterpeil van de Goorloop en het ontwerppeil van de toekomstige partijen, wordt ervan uitgegaan dat het gebied voldoende drooglegging krijgt.

In het waterplan is aangegeven dat de gemeente geen maatregelen zal treffen om de grondwaterstand permanent te verlagen ten opzichte van het huidige niveau. Eventueel ondergronds aan te leggen verblijfsruimten moeten waterdicht zijn op grond van het Bouwbesluit.

Afvoerend verhard oppervlak en riolering:

Op basis van het oude, nog geldende, bestemmingsplan is het hele terrein, dat omsloten wordt door de Schootenseloop en de Europaweg bestemd als bedrijventerrein. De bestaande waterpartijen op het hele terrein van Schooten zijn destijds aangelegd om voldoende waterberging te kunnen realiseren bij ingebruikname van het hele terrein cf. het oude bestemmingsplan. Een deel van deze waterpartijen is in het verleden op verzoek van de toenmalige bedrijven en met vergunning van het waterschap gedempt ten gunste van de aanleg van parkeervoorzieningen en ontsluiting. Het huidige aanwezige areaal oppervlaktewater (3800 m²) wordt daarom als uitgangspunt gehanteerd voor de minimale waterbergingsbehoefte in dit deel van de Campus.

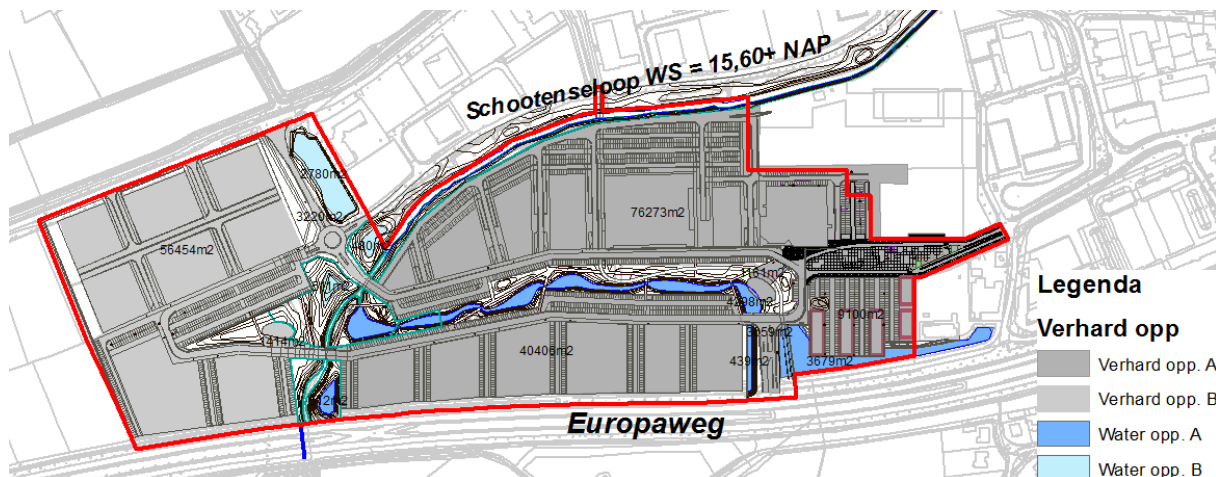
Daarnaast ligt er nog een plandeel van de Automotive Campus ten noorden van de Schootenseloop, in een gebied dat altijd agrarisch is geweest en nooit een bedrijfsbestemming heeft gehad. Voor dit gebied wordt uitgegaan van onverhard oppervlak in de huidige situatie.

Toepassing waterbeleid op het plangebied

Het totale oppervlak van het bestemmingsplan is 24,6 ha. Daarvan ligt 16 ha in het gebied met een bestaande bedrijfsbestemming (gebied A), 8,6 ha ligt in overwegend agrarisch gebied (gebied B). De Automotive Campus wordt volledig voorzien van een regenwaterstelsel dat rechtstreeks afvoert op de regenwaterberging. De in te richten waterpartijen worden op twee waterpeilen aangelegd.

Gebied A (ten oosten van de Schootense Loop) wordt ingericht op een peil van 15,70 +NAP. Gebied B (ten westen van de Schootense Loop) wordt ingericht op een peil van 15,70 +NAP. Dit Chw bestemmingsplan valt niet onder de huidige keur, maar onder overgangsrecht, de waterberging is gedimensioneerd op 43 mm.

Voor alle ingrepen in het watersysteem (dempen, graven, wijzigen aansluitingen, lozen op en onttrekken van water etc.) is een watervergunning nodig. Deze moet aangevraagd worden bij waterschap Aa en Maas.



Gebied A (ten oosten Schootense Loop)

In gebied A wordt ca. 16 ha opnieuw ingericht. Van deze 16 ha wordt ca. 13 ha aangemerkt als afvoerend verhard terrein.

(Een gedeelte van dit gebied had in het verleden al een bedrijfsbestemming met een waterbergingsoppervlak volgens de toen geldende uitgangspunten van 3800 m2. Bij een waterbergende schijf van 0,5 meter is die 1900 m3, omgerekend ca. 19 mm berging.)

In het gebied wordt in de nieuwe situatie meer open water teruggebracht. De waterloop wordt verplaatst en komt meer centraal in het plangebied te liggen. Het profiel wordt breder en de oevers worden flauw oplopend gemaakt. Bij een maximale waterbergende schijf van 0,65 meter bedraagt het waterbergend vermogen tot 5800 m3 (omgerekend 43 mm). Bij 16.05+ bedraagt het water oppervlakte 8925m2. Dit is fors meer dan de oorspronkelijk aanwezige berging op het terrein.

Gebied B (ten westen Schootense Loop)

In gebied B wordt bedrijventerrein voorzien waar op dit moment overwegend een agrarische functie ligt. Daarnaast ligt in het gebied bestaande infrastructuur die conserverend bestemd wordt. Het deel dat ontwikkeld gaat worden beslaat ca. 8,6 ha. Voor dit gebied vindt een bestemmingswijziging plaats, waarbij sprake is van een toename van verhard oppervlak van 6,1 ha.

In het gebied wordt in de nieuwe situatie meer open water teruggebracht. Het profiel van de bestaande waterloop wordt breder en de oevers worden flauw oplopend gemaakt. Ook worden er nieuwe bergingsvijvers aangelegd. Bij een maximale waterbergende schijf van 0,7 meter bedraagt het waterbergend vermogen tot 2640 m3 (omgerekend 43 mm). Bij 16.05 +NAP bedraagt het water oppervlakte 3770m2.

Drooglegging

Om voldoende drooglegging voor gebouwen en wegen te kunnen realiseren, moet uitgegaan worden van een maaiveldhoogte van minimaal 17,00-17,60 +NAP (afhankelijk van de exacte locatie). De vloerpeilen van de gebouwen worden definitief bepaald door de gemeente bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. De bouwpeilen bedragen minimaal 17,00 +NAP.

Afvalwater

Het afvalwater wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering in Aarle-Rixtel. De voorziene bedrijvigheid in dit gebied is van zodanige aard, dat er geen grote afvalwater- of proceswaterstromen worden verwacht.

Waterkwaliteit

Het afstromende water van de openbare ruimte en de bedrijfsgebouwen wordt geacht schoon genoeg te zijn om zonder voorbehandeling te lozen in het oppervlaktewater (cf. uitgangspunt lozingenbesluiten). In de huidige situatie ligt er al een gescheiden stelsel, waarbij ook het wegwater op de bestaande waterpartijen wordt geloosd. Dit zal in de nieuwe situatie ook zo zijn en is gezien het relatief geringe aantal verkeersbewegingen ook te verantwoorden.

Voor het beheer van de openbaar toegankelijke ruimte zijn de volgende aspecten van belang:

- Onkruidbestrijding op verhardingen: de gemeente is deels omgeschakeld op mechanische onkruidbestrijding. Op dit moment is niet bekend hoe het terrein onderhouden wordt. Het is immers niet in handen van de gemeente. In de toekomstige situatie zijn twee opties mogelijk: de gemeente gaat de openbare ruimte onderhouden of er komt parkmanagement dat het onderhoud voor zijn rekening neemt. In dat geval zullen afspraken gemaakt worden om het onderhoud zo duurzaam mogelijk uit te voeren.
- Bouwmaterialen: De gemeente streeft naar het terugdringen van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen. Dit aspect is als aanbeveling opgenomen in het pakket duurzaam bouwen. Voor dit gebied wordt van de initiatiefnemer(s) verwacht dat het gebruik van uitlogende bouwmaterialen tot een minimum wordt beperkt.

Voor het deel ten westen van de Schootenseloop wordt de bestaande agrarische functie omgezet naar bedrijventerrein. Bedrijventerrein is in het algemeen minder vervuילend dan agrarisch gebied. Wel is het risico op incidenten met andersoortige stoffen groter (denk aan lekkage van olie, opgeslagen vloeistoffen etc.). Binnen de huidige milieuwetgeving is hierin voorzien door eisen t.a.v. inrichting van bedrijventerreinen en procedures bij calamiteiten.

Een specifiek punt is de bestaande vuilstort op deze locatie. Voor zover mogelijk blijft die liggen en worden gebouwen op de vuilstort geplaatst. Een fundering op palen kan leiden tot lekstromen langs de palen (kwelsituatie wijzigt) en tot stortmateriaal dat naar diepere grondlagen wordt gedrukt (verplaatsing verontreinigende stoffen). Dit wordt ondervangen doordat in het bestemmingsplan en exploitatieplan regels zijn opgenomen over het gebruik van paalfundering. Gezien de voorgenomen ontwikkeling wordt ervan uitgegaan dat de waterkwaliteit niet negatief wordt beïnvloed.

Beheer en onderhoud van stedelijk water

In het gebied ligt de Schootenseloop, een leggerwatergang van waterschap Aa en Maas. Deze is in eigendom van en wordt onderhouden door het waterschap. In de voorbereiding van het plan is overleg geweest met het waterschap over de onderhoudsmogelijkheden van de Schootenseloop. In dit nieuwe plan zijn de onderhoudsmogelijkheden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

De andere waterpartijen worden tot nu toe onderhouden door de gemeente. Met het waterschap wordt bekeken of deze waterpartijen leggerwaardig zijn of dat de onderhoudsplicht bij de gemeente blijft.

Ecologische verbindingszone Schootenseloop

De Schootenseloop heeft een formele functie als ecologische verbindingszone in het provinciale natuurbesluit. Daarnaast is de Schootenseloop aangewezen als waterlichaam vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Voor de ecologische verbindingszone langs de Schootenseloop is samen met waterschap Aa en Maas een plan opgesteld. Dit plan is geïntegreerd in het plan voor de Automotive Campus. Daarom is het toekomstig functioneren van de verbindingszone gegarandeerd.

Binnen het plangebied van de Automotive Campus wordt de EVZ Schootenseloop verruimd tot een gemiddelde breedte van 50 m. De uitgangspunten van het streefbeeld van waterschap Aa en Maas zijn toegepast.

De Schootenseloop krijgt via een ecopassage onder de Europaweg een verbinding met het bovenstroomse deel.

De Schootenseloop mondt in oostelijke richting uit in de Goorloop. Een bestaande stuw (buiten dit plangebied) wordt vervangen door een vispassage. Het huidige verschil in (gestuwd) zomer- en winterpeil vervalt. Het peil wordt daardoor hoger.

Coovels Bos

Tijdens het opstellen van het Masterplan voor de Automotie Campus, is er overleg geweest met de werkgroep Coalescens, die het bosgebied aan de westzijde aan de Campus (onderdeel van het Coovels Bos) heeft onderzocht op paddenstoelen en zwammen. Uit dit onderzoek is gebleken dat er zeldzame soorten aanwezig zijn, die afhankelijk zijn van het huidige hydrologische regime in het bosperceel.

Om de mogelijke consequenties van de ontwikkeling van de Campus voor het hydrologisch regime in Coovels Bos in kaart te brengen is er een hydrologisch onderzoek uitgevoerd (Hanhart Consult, rapport 1236 van 22 november 2013). De uitkomsten van dit onderzoek zijn als volgt:

- Het slaan van funderingspalen, dan wel ontgraven van het terrein ten behoeven van kelders, kabels en leidingen of andere ondergrondse voorzieningen, kan leiden tot een sterkere kweldruk op het terrein van de Campus en daarmee tot een vermindering van de kwel in het Coovels Bos.
- Ontwateringsmaatregelen op de Campus waarbij het grondwater daalt ten opzichte van het huidige niveau, hebben een verdrogend effect op het Coovels Bos.
- Door de aanleg van de Campus neemt het risico op verontreiniging van grond- en oppervlaktewater in het bosperceel toe.
- Door de combinatie van het wegvallen van de kwel naar het bos en daling van de grondwaterstand, zal de bodem verzuren en verdrogen. Hierdoor zullen de zeldzame basenminnende soorten verdwijnen ten koste van de meer algemene ruigtesoorten. De natuurwaarde van het bosperceel zal dan sterk afnemen.

In het rapport van Hanhart worden ook mitigerende maatregelen genoemd om de eventuele negatieve effecten te beperken. In oktober 2014 zijn de aannames en veronderstellingen in de rapportage van Hanhart door Antea Group nader bekeken (Memo Hydrologische effecten aanleg bedrijfsterrein, Antea Group, nummer 141006, project 270881, 6 oktober 2014). De belangrijkste constatering in het advies van Antea is, dat het hydrologisch onderzoek in de basis gedegen in elkaar zit, maar dat er ten aanzien van de effecten van bouwen op het voormalige vuilstort enkele kanttekeningen te maken zijn.

In het rapport van Hanhart is rekening gehouden met de aanwezigheid van leemlagen onder het vuilstort. Het doorbreken hiervan zou een ongunstig effect hebben op het bosgebied. In de beschouwing van Antea is aannemelijk gemaakt dat deze leemlagen bij de aanleg van het vuilstort reeds (grotendeels) verwijderd zijn. Daardoor is de huidige 'ecologische status quo' in het bosgebied al het gevolg van de afwezigheid van deze leemlagen. Van doorbreking van deze lagen bij de aanleg van de bebouwing zal daarom geen sprake zijn en het bouwen zal daar dus geen negatieve gevolgen hebben op de geohydrologie in het naastgelegen bosperceel. Dat betekent dat er in het gebied waar zich het voormalige vuilstort bevindt, geen extra geohydrologische maatregelen nodig zijn bovenop hetgeen vanuit de bescherming van de vuilstort al gedaan wordt (zie de aanvullende regels voor de beschermingszone *Overige zone - voormalige vuilstort*).

In het gebied ten westen van de Schootenseloop waar geen vuilstort aanwezig is, gelden wel aanvullende randvoorwaarden. Hier is de aanwezige leemlaag nog niet doorbroken, en moeten maatregelen erop gericht zijn om deze laag intact te houden. Hiervoor wordt een beschermingszone opgenomen (*Overige zone-hydrologie*) met aanvullende regels. Deze zone loopt tot aan de Schootenseloop, omdat deze hydrologisch gezien de grens is van het beïnvloedingsgebied voor het Coovels Bos.

In zowel het rapport van Hanhart Consult als het daaropvolgende advies van Antea, wordt gesproken over aanvullende maatregelen in de omgeving van het plangebied, die een positieve uitwerking hebben op de hydrologie van het bos. Hieronder wordt aangegeven wat hiermee gedaan is:

- Verhogen peil Schootense Loop:
Door maatregelen bij andere projecten is het peil van de Schootenseloop verhoogd naar een jaarrond vast peil van +15,60 NAP (dit was een zomerpeil van +15.50 en een winterpeil van +14.96 NAP). Daarmee is de situatie al verbeterd. Een verdere stijging is vooralsnog niet mogelijk in verband met het bovenstrooms afwaterende (landbouw)gebied.
- Lokaal infiltreren neerslagoverschot:
In het plangebied wordt infiltratie meegenomen, waardoor het ondiepe grondwaterpakket extra wordt gevoed en tegendruk kan bieden aan de kwelstroom.

- Verondiepen sloten:
Er wordt nog bekeken in hoeverre de omringende (berm)sloten langs de Europaweg en andere infrastructuur verondiept kunnen worden. Uitgangspunt is wel dat de wegen voldoende drooglegging moeten behouden om te kunnen blijven functioneren.
- Monitoren grondwaterstanden:
De stijghoogten van het grondwater in de reeds bestaande peilbuizen worden periodiek bepaald, zodat eventuele gevolgen van de planontwikkeling, indien aan de orde, in beeld gebracht kunnen worden.

5.2. Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1. Cultuurhistorie

Binnen het plangebied liggen geen van gemeente- of rijkswege beschermde monumenten. De Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW) geeft geen nadere informatie over aanwezigheid van monumentale bebouwing binnen het plangebied.

5.2.2. Archeologie

Op 26 september 2017 is de “Archeologische beleidskaart 2017” (versie april 2017) door de gemeenteraad vastgesteld. De beleidskaart geeft de gebieden aan waar archeologische resten in de bodem aanwezig zijn of verwacht worden.

Het plangebied van de Automotive Campus behoort in zijn geheel tot gebieden met een lage of geen archeologische verwachting. Ditzelfde geldt voor de locaties ten zuiden van de Europaweg, waar de NNB compensatie plaatsvindt. Dit betekent dat bij ontwikkelingen binnen het plangebied geen archeologisch onderzoek nodig is.

5.3. Flora en fauna

De volgende flora- en faunaonderzoeken zijn relevant voor dit bestemmingsplan:

- Econsultancy: Quickscan flora en fauna & effectenonderzoek EHS, augustus 2013
- Tauw: Soortgericht onderzoek 'Automotive Campus' Helmond, oktober 2015
- Gemeente Helmond: Onderzoek en advies kerkuil, 22-01-2016
- Gemeente Helmond: Actualisatie natuuronderzoeken bestemmingsplan Automotive Campus Helmond, 2 oktober 2018

Voor toepassing van de Wet Natuurbescherming bij uitvoeringsplannen zal actueel onderzoek nodig zijn.

Vogels:

In het plangebied zijn geschikte nestlocaties aanwezig voor diverse algemene vogels. Indien beplanting buiten het broedseizoen wordt verwijderd is er geen sprake van overtreding met betrekking tot deze broedvogels. In de Wet natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

In een stal aan de Schootense Dreef nr. 43 bevindt zich een roestplaats voor een solitaire kerkuil. Deze roestplaats is een jaarrond beschermde verblijfplaats. Een deel van het plangebied fungeert als foerageergebied. Het slopen van de stal is een permanente aantasting van de vaste verblijfplaats. Dit is een overtreding van de Wet natuurbescherming. Hier zal een ontheffing voor aangevraagd moeten worden, indien geen mitigerende maatregelen zijn uitgevoerd. Daarvoor moet ruim voor de feitelijke sloop de daadwerkelijke aanwezigheid van de kerkuil worden geverifieerd. En als dit het geval is, dient een mitigatieplan te worden opgesteld waarin de mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt. Het mitigatieplan moet worden opgesteld cf. de vereisten in het Kennisdocument Kerkuil. De uitvoering van de mitigerende maatregelen dient met inachtnaam van een gewenningsperiode van minimaal 3 maanden, ruim voor de feitelijke sloop te zijn uitgevoerd.

Verder is er een Buizerd waargenomen met nestindicerend gedrag. Het nest van de Buizerd is een categorie 4 jaarrond beschermd nest. De Buizerd maakt in de meeste gevallen gebruik van bestaande (kraaien)nesten. In de twee te kappen bospercelen zijn kraaiennesten geconstateerd. Omdat niet duidelijk is of de Buizerd binnen het plangebied daadwerkelijk broedt, dient ruim voor de feitelijke kap van een eventuele nestboom, in de bladloze periode (vóór half april) mogelijke horsten op te sporen

en te bepalen of er daadwerkelijk sprake is van een broedgeval. Ingeval van een broedgeval dienen tijdig mitigerende maatregelen te worden uitgevoerd cf. het Kennisdocument Buizerd. Indien de mitigerende maatregelen niet aantoonbaar zijn uitgevoerd, dient een ontheffing te worden aangevraagd.

Planten:

Er zijn geen beschermde planten aangetroffen.

Vissen:

Er komen geen beschermde vissen in de omgeving voor. Het is potentieel leefgebied van de grote modderkruiper. Deze is in de toekomst wel te verwachten.

Amfibieën:

In het plangebied komen diverse soorten amfibieën voor. Waaronder de alpenwatersalamander. Tijdens het uitvoeren van werkzaamheden treedt mogelijk verstoring op en vindt verlies van land- en voortplantingsbiotoop plaats. De inrichting van de Schootenseloop als EVZ zal een positief effect hebben op de populatie van de amfibieën waaronder de alpenwatersalamander. Omdat hierdoor de negatieve effecten worden gemitigeerd, is een ontheffingsplicht niet aan de orde.

Reptielen:

Reptielen komen niet voor in en in de omgeving van het plangebied.

Zoogdieren:

Diverse beschermde grondgebonden soorten, zoals konijn, egel, muizen gebruiken het gebied als leefgebied. Bij herinrichting vindt mogelijk vernietiging van leefgebied plaats. Het is niet noodzakelijk om mitigerende of compenserende maatregelen uit te voeren, omdat de voorkomende soorten allen onder de vrijstellingen vallen.

Voor vleermuizen dient het gebied als foerageergebied en vliegroute.

Door het slopen van de woning en stallen van Schootense Dreef 43 worden zomer- en paarverblijven van de Gewone dwergvleermuis vernietigd. Daarvoor is een ontheffing nodig, indien de negatieve effecten niet aantoonbaar kunnen worden gemitigeerd.

Door het nemen van mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten op individuen van de gewone dwergvleermuis worden verzacht. Gezien het lage aantal vleermuizen dat gebruik maakt van de verblijfplaatsen is er geen sprake van een negatief effect op de populatie.

In het plangebied zijn vliegroutes en foerageergebieden aanwezig. Op basis van het schetsontwerp voor de Automotive Campus gaan deze vliegroutes verloren. De foerageergebieden blijven behouden. Door op voorhand te zorgen voor goede aanvliegroutes ter vervanging van de huidige vliegroutes kan verstoring van deze foerageergebieden worden voorkomen en blijft het gebied geschikt als leefgebied voor vleermuizen.

Voor de Gewone dwergvleermuis dient een mitigatieplan te worden opgesteld. De mitigatiemaatregelen dienen te worden uitgewerkt en uitgevoerd cf. het Kennisdocument Gewone dwergvleermuis met inachtnaam van een gewenningstijd van minimaal 3 maanden. Om ervoor te zorgen at tijdig kan worden begonnen met de eventueel vereiste mitigerende maatregelen, dient ruim voor de feitelijke sloop van de gebouwen de daadwerkelijke aanwezigheid van de Gewone dwergvleermuis te worden geverifieerd.

Vlinders en libellen, mieren en kevers, insecten:

Er komen beschermde vlinders in het gebied voor.

Algemene zorgplicht:

Voor zowel beschermde als onbeschermde flora en fauna geldt de algemene zorgplicht, Op grond hiervan dient men zó te handelen dat nadelige gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen, of anders zoveel mogelijk worden beperkt of ongedaan gemaakt. Dit betekent dat als tijdens de uitvoering van werkzaamheden soorten worden aangetroffen, de werkzaamheden dienen te worden gestaakt en de soorten dienen te worden weggevangen en verplaatst naar een geschikte biotoop in de buurt.

De uitvoering van werkzaamheden waarvoor een mitigatieplan moet worden opgesteld (kerkuil, buizerd, gewone dwergvleermuis), dient bij de genoemde soorten in de minst kwetsbare periode te worden uitgevoerd, zoals aangegeven in het Kennisdocument van de betreffende soort.

Borging:

Het bestemmingsplan Automotive Campus is uitvoerbaar indien voor de betreffende soorten vóór uitvoering van de werkzaamheden alle mitigerende maatregelen aantoonbaar zijn uitgevoerd. Uitvoering van mitigerende maatregelen is de voorwaarde waaronder een ontheffingsplicht Wet natuurbescherming niet nodig is. Worden de mitigerende maatregelen niet of niet cf. de vereisten uitgevoerd, dan geldt er alsnog een ontheffingsplicht.

5.4. Natuur en landschap

Inleiding

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de gevolgen van beoogde ontwikkelingen voor de natuur. Het natuurbeschermingsrecht is vastgelegd in verdragen, Europese en nationale regelgeving en internationaal en provinciaal beleid. Vanuit Europese regelgeving wordt vooral nadruk gelegd op de bescherming van plant- en diersoorten en leefgebieden (Vogel- en Habitatrichtlijn). Ten behoeve hiervan zijn beschermingsgebieden aangewezen. De belangrijkste zijn de Natura 2000-gebieden. Hierna wordt ingegaan op respectievelijk gebiedsbescherming, NNB en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming: ligging plangebied ten opzichte van beschermde gebieden

Het plangebied bestaat uit bestaand bedrijventerrein en agrarisch gebied en ligt in het gebied Schooten. Het gebied is niet gelegen in de nabijheid (< 5 km) van een gebied dat beschermd is op grond van de Habitat- en/of Vogelrichtlijn en Natuurbeschermingswet 1998 (o.a. Natura 2000-gebieden). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 beschermingsgebied ligt op ca. 15 km, Strabrechtse heide – Beuven.

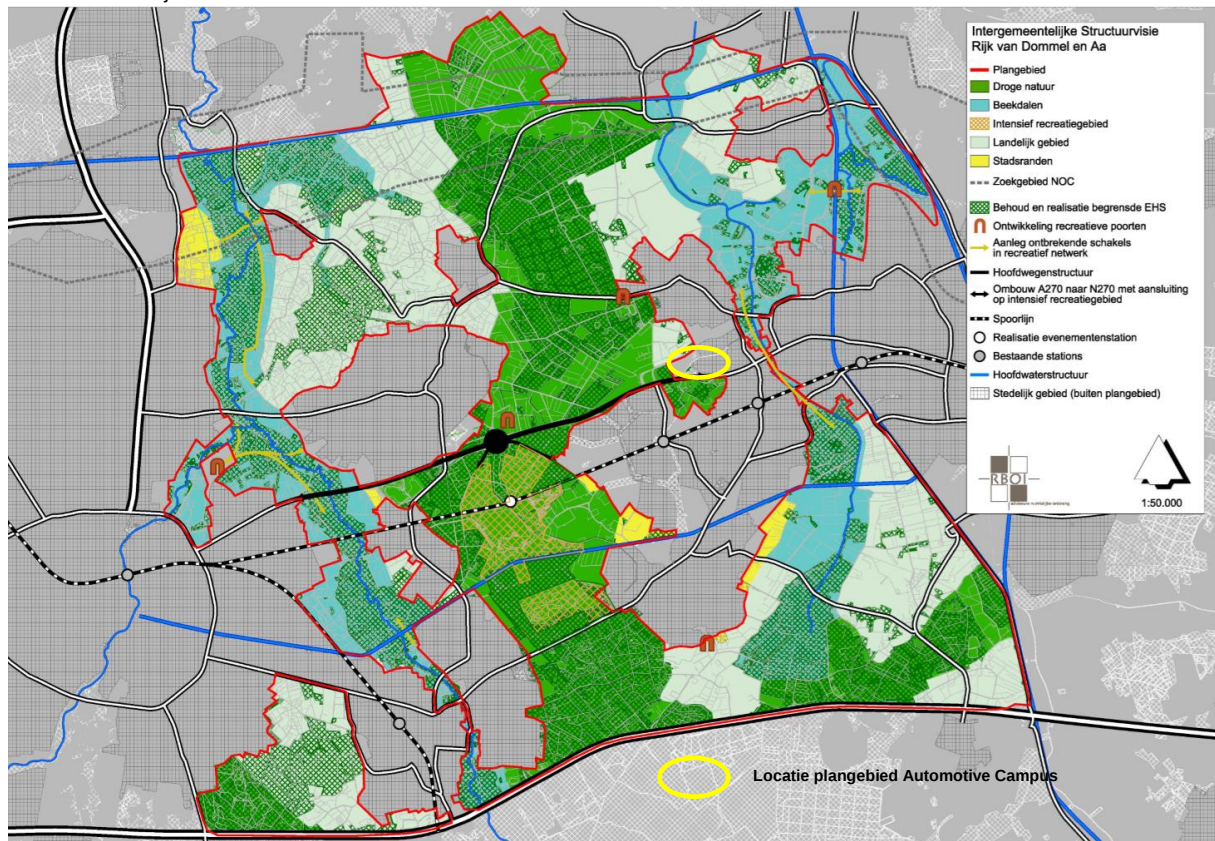
Ligging Automotive Campus

In paragraaf 3.4.1. is aangegeven dat dit bestemmingsplan past binnen het ruimtelijk beleid als omschreven in de Structuurvisie Helmond 2030. De Automotive Campus is grotendeels gelegen in 'Bestaand Stedelijk gebied' en een klein deel in 'Zoekgebied Verstedelijking' en ligt aan de westzijde van Helmond. Ten noorden grenst de Campus aan de wijk Stiphout. Aan de west- en zuidzijde ligt het Coovels Bos, doorsneden door de Europaweg (A270).

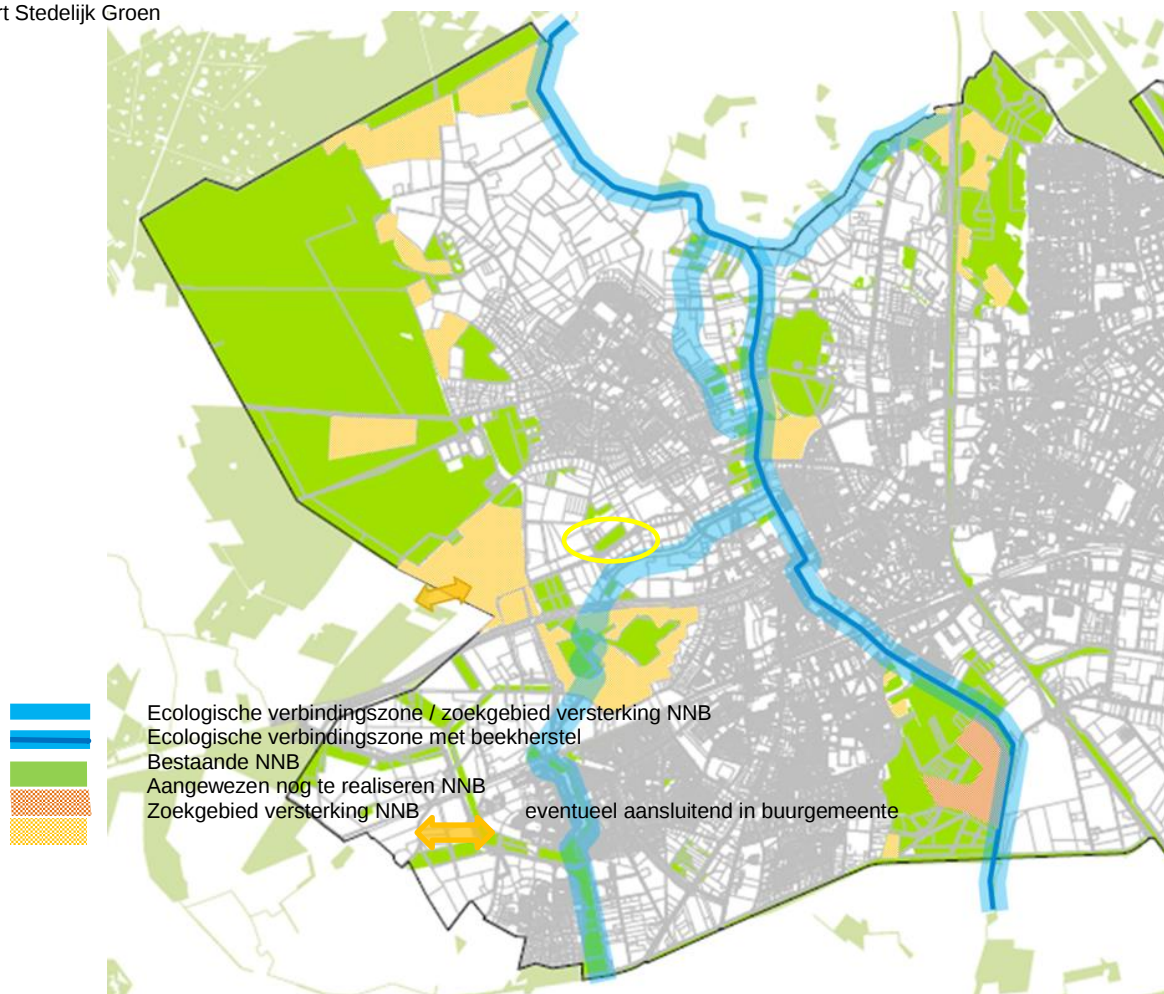
Structuurvisie Rijk van Dommel en Aa

Vertrekpunt voor de ruimtelijke visie is de Intergemeentelijke Structuurvisie Rijk van Dommel en Aa (2011). In deze structuurvisie is de ambitie om in het gebied tussen Eindhoven en Helmond, de landschapsecologische noord-zuid verbindingen tussen het nationaal landschap Groene Woud in het noorden en de Strabrechtse Heide in het zuiden te versterken. Daarbij gaat het om het beekdal van de Dommel en Kleine Dommel in het westen, het beekdal van de Goorloop (incl. Schootenseloop) en Aa in het oosten en de zogenaamde 'boszone' in het midden. Tegelijkertijd dient tussen de steden Eindhoven en Helmond in oost-west richting een landschapspark met recreatief gebruik vorm te krijgen, als groene buffer tegen de oprukkende verstedelijking. De ontwikkelingsopgave is de aanleg van bos, natuur, water en recreatie. Daarbij is de ambitie om de boszone aan te wijzen als NNB. Het is dan ook de ambitie om het bestaande NNB in deze zone aan te vullen tot de gewenste omvang, zodat een doorlopende ecologische noord-zuid verbinding ontstaat. In het gemeentelijke beleidsplan Stedelijk Groen 2008 (zie paragraaf 3.4.2) was dit voor het westelijke deel van Helmond al vertaald in zoekgebieden voor de versterking van het NNB (zie kaart).

Structuurvisie Rijk van Dommel en Aa



Kaart Stedelijk Groen



Natuur Netwerk Brabant (NNB)

De ruimte die nodig is voor de ontwikkeling van de Automotive Campus krijgt de bestemming Bedrijventerrein, Verkeer- en verblijfsgebied, Groen en Natuur. Binnen het plangebied liggen de elementen die behoren tot de NNB (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Ontwikkeling van de Automotive Campus gaat niet samen met de handhaving van de NNB alhier. Nut en noodzaak hiervan zijn beschreven in hoofdstuk 3, paragrafen 3.1.2 tot en met 3.3 van deze plantoelichting. Op basis van de regels voor wijziging van de NNB-begrenzing en natuurcompensatie 'op verzoek met toepassing van de saldobenadering (paragraaf 5.4. van de provinciale Verordening) voorziet dit plan in een wijziging van de NNB begrenzing.

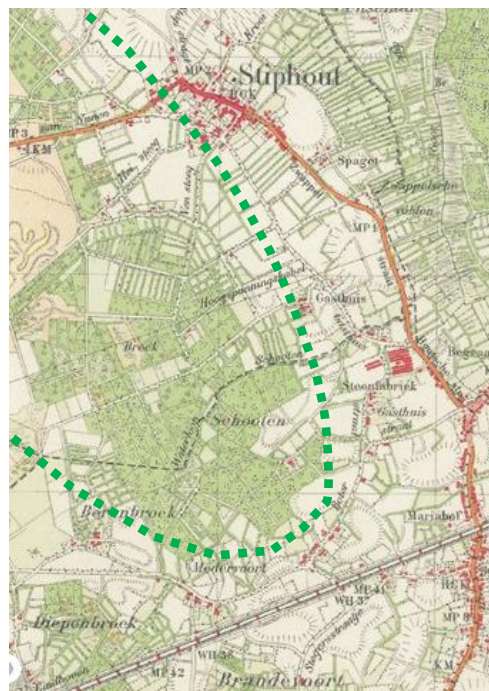
De saldobenadering heeft betrekking op een combinatie van onderling samenhangende plannen, projecten of handelingen waarvan één enkel of afzonderlijk een negatief effect kan hebben op het NNB, maar waarvan een gecombineerde uitvoering leidt tot een verbetering van de kwaliteit of kwantiteit van het Natuur Netwerk Brabant als geheel.

Samenhangende plannen

In eerdere bestemmingsplannen, Stiphout – 2^e ontsluiting, Stiphout Molenven (sportpark en natuurpoort) en Stiphout - Gerwenseweg 43, is (volgens deze saldobenadering) al een aanzet gegeven voor het verbinden van de bosgebieden. Het Coovels Bos is de 'natte component' ten opzichte van de drogere Stiphoutse Bossen. Ooit vormden die gebieden één geheel. Het Coovels Bos wordt nu doorsneden door de Europaweg en tussen de bossen ligt agrarisch gebied.



Ligging bossen westzijde Helmond



Kaart 1929

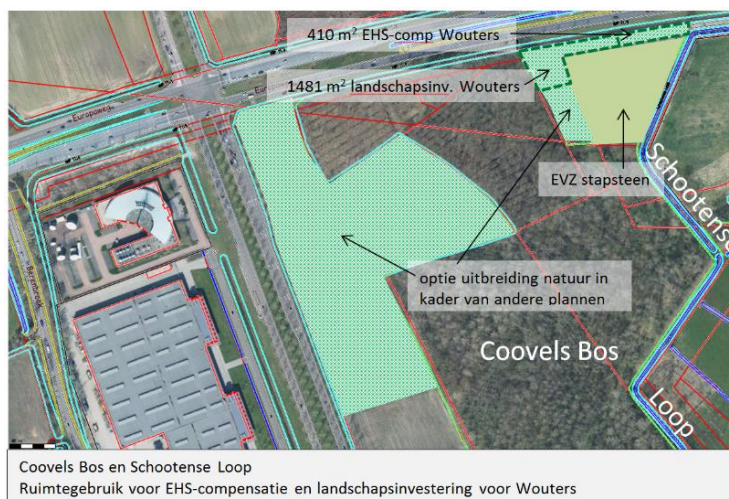
In het bestemmingsplan 'Stiphout-2^e ontsluiting' is gekozen voor het uitbreiden van de Stiphoutse bossen op landbouwpercelen aan de zuidzijde, met overgangen naar het open agrarisch gebied. In de bestemmingsplannen 'Stiphout - Molenvén (sportpark en natuurpoort)' en 'Stiphout - Gerwenseweg 43' is gekozen voor het versterken van het Coovels Bos. Het Coovels Bos is in deze omgeving een schaarser en kwetsbaarder bostype (rivier- en beekbegeleidend bos en/of haagbeuken- en essenbos).

Het Chw bestemmingsplan Automotive Campus is de laatste van de hiervoor genoemde plannen die onderdeel uitmaakt van een robuustere ontwikkeling van NNB tussen de Stiphoutse bossen en het Coovels Bos.

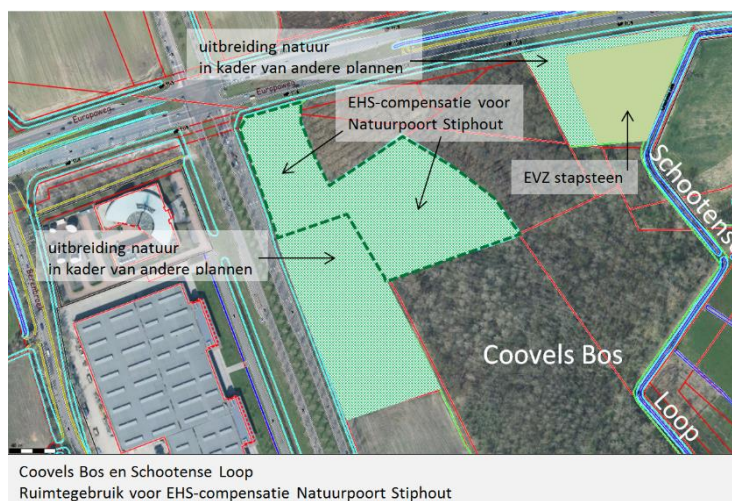
De volgende ontwikkelingen zijn al in gang gezet: Omvorming van maisland naar natuur, vergroting van de biotoop-diversiteit in de Stiphoutse bossen door verdrogingsbestrijding, beperking van de recreatiedruk in de kwetsbare noordelijke delen van de Stiphoutse bossen, opknappen recreatieve verbinding met Molenvén (Gerwen). Tevens is met de EVZ- ontwikkeling van de Schootenseloop ten noorden en zuiden van de Automotive Campus al een duiker aangebracht onder de Europaweg.

De laatste onderdelen die nog gerealiseerd moeten worden, - voortvloeiend uit de plannen Stiphout Molenvén en Stiphout - Gerwenseweg 43 -, zijn het omzetten van agrarisch gebied (maisland) aan de westzijde van het Coovels Bos naar natuur en het inrichten van een bosstrook aan de oostrand van het Coovels Bos, aan de Europaweg als stapsteen in de EVZ Schootenseloop. Daarmee wordt de diversiteit van het Coovels Bos vergroot en de invloed van agrarisch gebruik gereduceerd.

Onderstaand een overzicht van de beoogde maatregelen rondom het Coovels Bos uit de voorgaande plannen. Deze percelen zijn nog niet ingericht.



Kaart maatregelen compensatieplan Gerwenseweg 43, nabij Coovels Bos



Kaart maatregelen compensatieplan Molenvén, nabij Coovels Bos

Voor de compensatieverplichtingen is een gezamenlijk beheer- en inrichtingsplan opgesteld (bijlage 12). Met de realisatie wordt het NNB robuuster en het Coovels Bos versterkt.

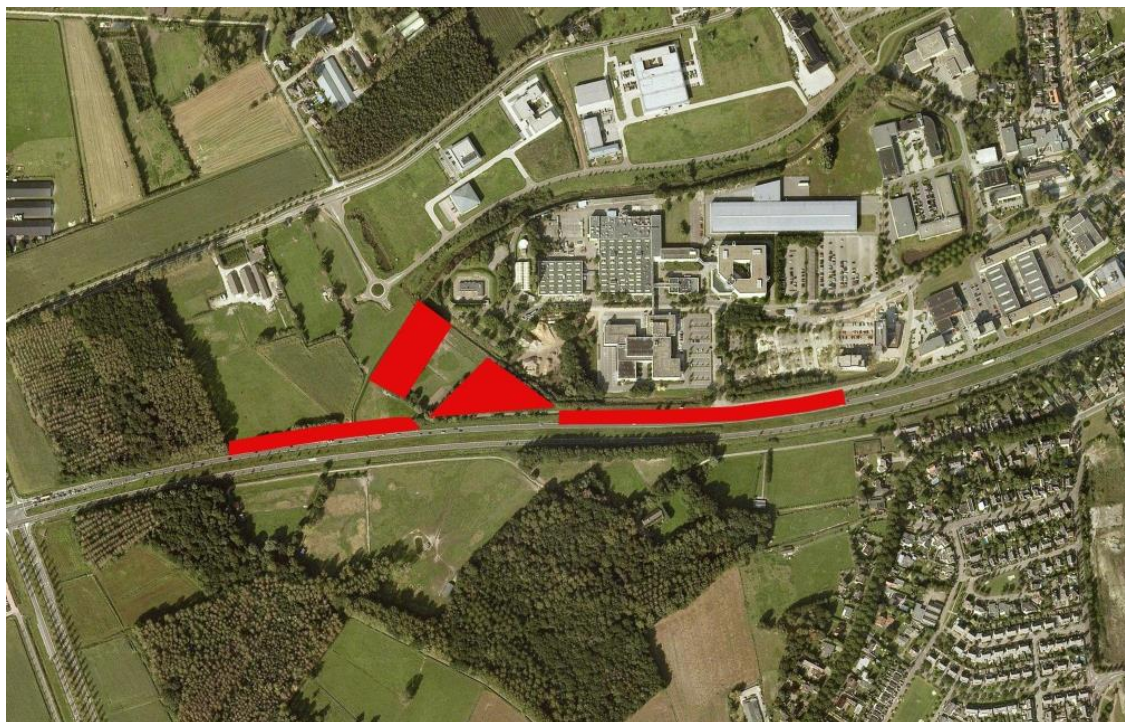
NNB Automotive Campus

De ontwikkeling van de Automotive Campus maakt ingrepen in de aanwezige natuur nodig. Concreet betekent dit dat het zuidelijke bosperceel (6.920 m²) geheel uit de NNB verdwijnt en het tweede perceel gedeeltelijk (2.939 m²) en dat er laanbeplanting (700 m) langs de Europaweg verdwijnt (zie figuur). Een deel van de bomen uit de bestaande laanbeplanting die kunnen worden verplant, wordt ingezet voor de laanbeplanting aan de zuidzijde van de Europaweg.

De twee bospercelen behoren tot het Natuur Netwerk Brabant (NNB, voorheen EHS genoemd). Het ruimtelijk beschermingsregime van het NNB is gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden' van het NNB. Om ingrepen in het NNB mogelijk te maken, gelden de zogenaamde Spelregels EHS, die in de provinciale Verordening Ruimte zijn neergelegd. Deze spelregels bieden instrumenten die meer maatwerk en een ontwikkelingsgerichte aanpak binnen NNB mogelijk maken. Zoals in paragraaf 3.3.2 aangegeven, is in dit geval het instrument 'Wijziging van de begrenzing op verzoek met toepassing van de saldobenadering' toegepast (artikel 5.4 Verordening Ruimte).

Beide bospercelen en de laanbeplanting langs de Europaweg vallen tevens onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming (Wnb) onderdeel Houtopstanden. De houtopstanden liggen namelijk buiten de bebouwde kom houtopstanden Wet natuurbescherming én maken onderdeel uit van een houtopstand met een oppervlakte van tien are of meer of bestaat uit een rijbeplanting die meer dan 20 bomen omvat. Voor houtopstanden die onder dit beschermingsregime vallen, geldt een herplantplicht op dezelfde locatie en als dit niet mogelijk is, dient er elders te worden gecompenseerd. In dit geval is er sprake van een compensatieplicht.

Navolgend is de Saldobenadering NNB en de Compensatieplicht Wnb voor de ruimtelijke ontwikkeling Automotive Campus uitgewerkt.



Saldobenadering NNB en compensatieplicht Wnb

De saldobenadering NNB is alleen toegestaan wanneer:

- het gaat om een combinatie van plannen, projecten of handelingen, waarvan één of enkele afzonderlijk een negatief effect op het NNB hebben;
- de plannen, projecten en handelingen in samenhang en binnen één ruimtelijke visie worden gepresenteerd en de uitvoering daarvan is verzekerd;
- de kwaliteit en kwantiteit van het NNB op gebiedsniveau per saldo verbeterd en een beter functionerende NNB ontstaat;
- een eventueel verlies aan ecologische waarden is gecompenseerd volgens de compensatieregels (artikel 5.6 en 5.7 Verordening ruimte);
- de uitvoering en het beheer van de compensatie in het bestemmingsplan is geborgd.

De compensatieplicht Wnb omvat een 1op1 herbeplanting die aan de eisen in artikel 8.6 van de Verordening natuurbescherming Noord-Brabant moet voldoen.

Combinatie van projecten

De saldobenadering NNB is toegestaan vanwege de combinatie en samenhang tussen de volgende projecten.

- 1) Automotive Campus. Door de realisatie van de Automotive Campus zal er ter plaatse NNB verdwijnen. Eén NNB bosperceel verdwijnt geheel en één NNB bosperceel gedeeltelijk. Binnen het plangebied worden ecologische groenstructuren aangelegd, die verbonden zijn met de EVZ Schootenseloop en aansluiten op de groenstructuren in de omgeving.
- 2) EVZ Schootenseloop. Dit omvat de realisatie van het deel van de EVZ dat binnen het plangebied van Automotive Campus ligt. Daarbij gaat het om een zone van gemiddeld 50 meter breed. Een klein deel van de bestaande NNB wordt hiervoor omgevormd tot een ander natuurdoeltype dat aansluit bij de uitgangspunten van het EVZ-streefbeeld van het waterschap Aa en Maas. Verder is een bestaande stuw vervangen door een vispassage. Het huidige verschil in (gestuwd) zomer- en winterpeil vervalst. Het peil is daardoor hoger. De NNB-verbinding Schootenseloop is met deze aanleg compleet.
- 3) Waterhuishouding Coovels Bos. In het kader van de verdrogingsbestrijding worden maatregelen uitgevoerd om de waterhuishouding van het Coovels Bos aan de noordzijde van de Europaweg (A270) te optimaliseren. Deze maatregelen worden bij de realisatie van de EVZ Schootenseloop uitgevoerd met als doel de aanwezige NNB-kwaliteit te behouden en zo mogelijk te versterken.
- 4) Ecopassage A270. Buiten het plangebied Automotive Campus ligt naast de duiker van de Schootenseloop een niet-functionele ecopassage onder de A270. Deze ecopassage wordt functioneel gemaakt, zodat het aan te leggen EVZ-deel aan de noordzijde, wordt verbonden met het reeds gerealiseerde EVZ-deel Schootenseloop aan de zuidzijde van de A270. Hiermee wordt een NNB-barrière weggenomen.
- 5) Compensatie Molenven (Natuurpoort Stiphout en Sportpark). Om de Natuurpoort mogelijk te maken, is er een NNB-compensatieverplichting ontstaan. Deze compensatie sluit planologisch aan op het Coovels Bos-Zuid, maar de betreffende percelen zijn nog niet ingericht. De compensatieverplichting die vanuit de Automotive Campus volgt, wordt aansluitend aan deze percelen aangelegd. Voor beide compensatieverplichtingen is een gezamenlijk beheer- en inrichtingsplan opgesteld (zie bijlage 12 bij de toelichting). Met de realisatie van deze compensaties wordt het NNB Coovels Bos versterkt.



- ecologische verbindingszone / zoekgebied versterking NNB
- ecologische verbinding met beekherstel
- bestaande NNB
- aangewezen nog te realiseren NNB
- zoekgebied versterking NNB eventueel aansluitend in buurgemeente

Voorname projecten dragen bij aan de invulling van de ruimtelijke visie en de NNB-ambitie door:

- Het versterken van NNB-verbindingen. De realisatie van Automotive Campus maakt het mogelijk dat het laatste stukje EVZ Schootenseloop in een ruime opzet wordt gerealiseerd en dat de bestaande ecopassage functioneel wordt gemaakt. Ook wordt door de (her)inrichting van de groenstructuren binnen het plangebied en langs de A270 de ecologische verbinding versterkt.
- Het vergroten van aaneengesloten oppervlakten NNB. Door de gecombineerde realisatie van de compensaties van de Natuurpoort Stiphout en van de Automotive Campus aansluitend aan het zuidelijke deel van het Coovels Bos, wordt de NNB robuuster gemaakt en wordt 'gebouwd' aan de verdichting van het NNB tussen de Stiphoutse Bossen en het Coovels Bos.
- Opheffen van storende invloeden (barrières, verdroging). Door de ingrepen in het watersysteem (stuw vervangen door vistrap, peilbeheer, functioneel maken ecopassage), wordt de effectiviteit van verbindingen vergroot en de aanwezige natuurkwaliteit behouden of zelf verbeterd.

- Vergroten van diversiteit. Door de aanleg van de EVZ Schootenseloop met ingrepen in het watersysteem, de inrichting van de compensatiepercelen en het robuuster maken van de NNB, wordt niet alleen de biotoopvariatie vergroot, maar wordt ook een groter gebied bereikbaar en interessant voor meer soorten.
- Benutten van gradiënten. Het Coovels Bos kent een specifieke mycoflora die gekoppeld is aan lokale kwel. Door hydrologische maatregelen wordt de kwelsituatie versterkt. Ook op de compensatielocatie wordt de hydrologische situatie benut om nat bos te realiseren. Dit als aanvulling op de drogere bos in het Coovels Bos. Hiermee wordt een hydrologische gradiënt benut.

Daarmee wordt voldaan aan de doelen voor een robuustere NNB in Helmond. Overigens is met de Natuurpoort Stiphout ook invulling gegeven aan de recreatieopgave van de ruimtelijke visie.

Compensatieopgave

Een compensatieplicht ontstaat in het kader van de Saldobenadering NNB vanwege het verdwijnen van twee NNB-percelen. Daarbij wordt het zuidelijke perceel geheel uit de NNB gehaald (6.920 m²) en het tweede perceel voor een deel (2.939 m²).

De omvang van de NNB-compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde of verstoorde areaal en de ontwikkeltijd van de aangetaste natuur (artikel 5.6 Verordening Ruimte). Hoe langer de ontwikkeltijd, hoe hoger de oppervlaktetoeslag. Bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar en bij verstoring, is de oppervlaktetoeslag maatwerk. Omdat de NNB die verdwijnt binnen de invloedsfeer van het geluid van de Europaweg ligt, wordt niet extra gecompenseerd voor verstoring. De NNB-compensatie omvat daarmee alleen de aantasting. De aantasting betreft de kap van een houtopstand met een ontwikkeltijd tussen de 25 en 100 jaar. Dit betekent dat een compensatiefactor van 1,66 in oppervlak van toepassing is (artikel 5.6 Verordening ruimte). Dit betekent een NNB-compensatieopgave van $9.859 \text{ m}^2 \times 1,66 = 16.366 \text{ m}^2$.

Daarnaast is er een compensatieopgave vanuit de Wet natuurbescherming. Dit betreft een 1 op 1 compensatie van de te kappen houtopstand.

Van beide NNB percelen wordt de gehele houtopstand gekapt:

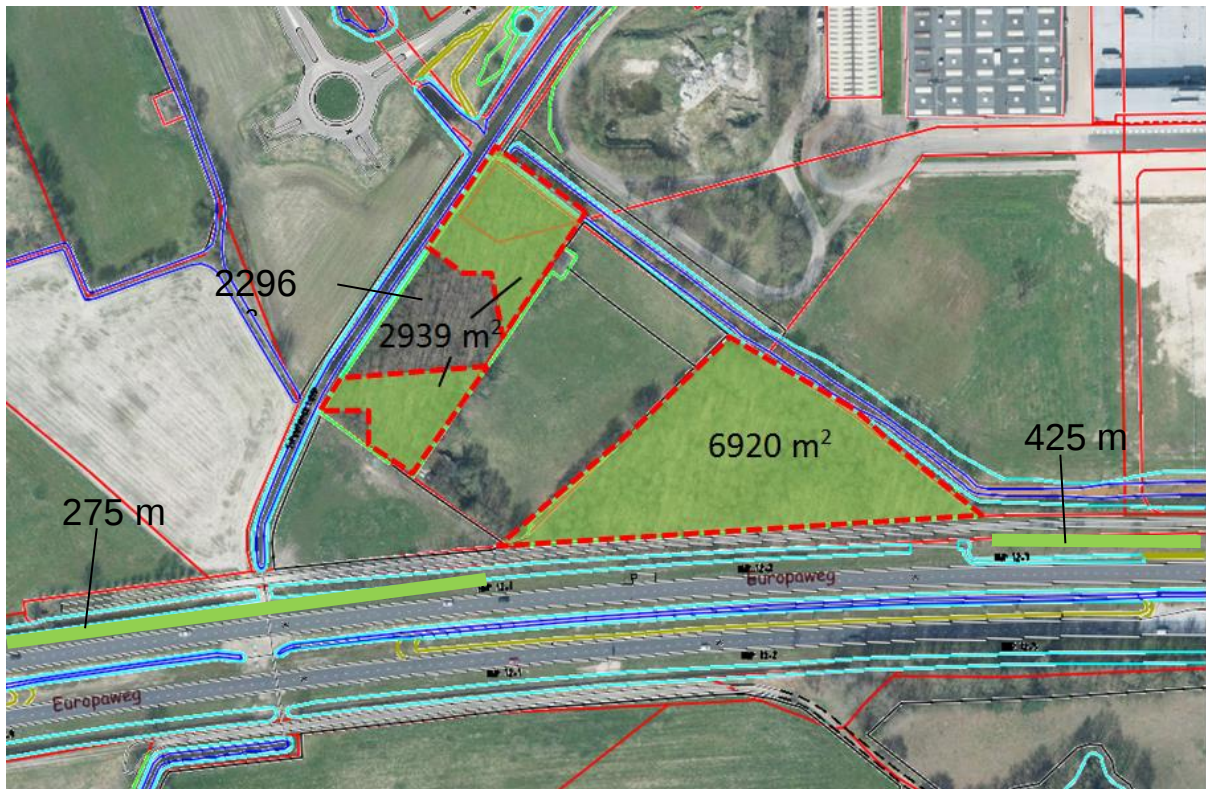
- 6.920 m² zuidelijke perceel;
- 2.939 m² deel noordelijke perceel te verwijderen NNB;
- 2.296 m² deel noordelijke deel te behouden NNB, waarvan de inrichting verandert;

Totaal van beide NNB percelen Wnb compensatie: 12.155 m² bos

Daarnaast betreft de compensatieopgave laanbomen langs de Europalaan: 700 m laanbomen.

Totaal Wnb-compensatieopgave van 12.155 m² bos en 700 m laanbomen.

Stapeling van compensatie hoeft niet. Dit betekent dat de totale compensatie 16.366 m² moet zijn, waarvan 12.155 m² houtopstand.



Compensatielocaties

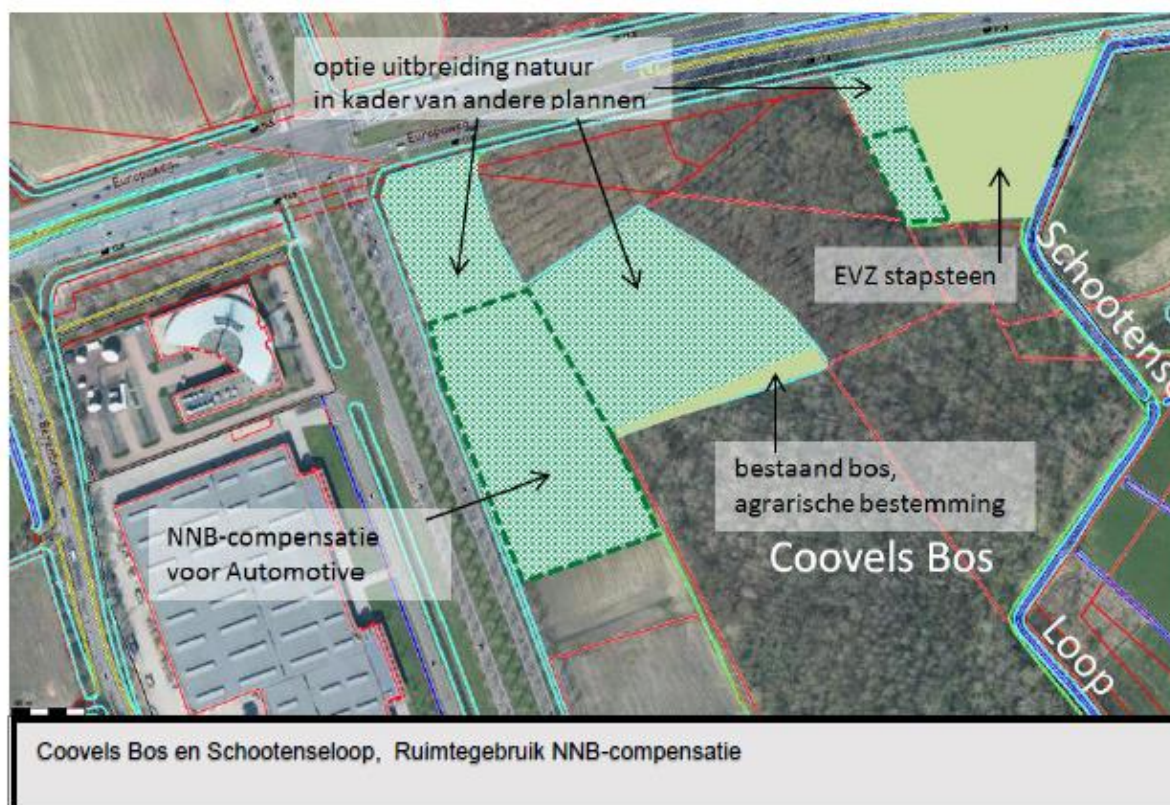
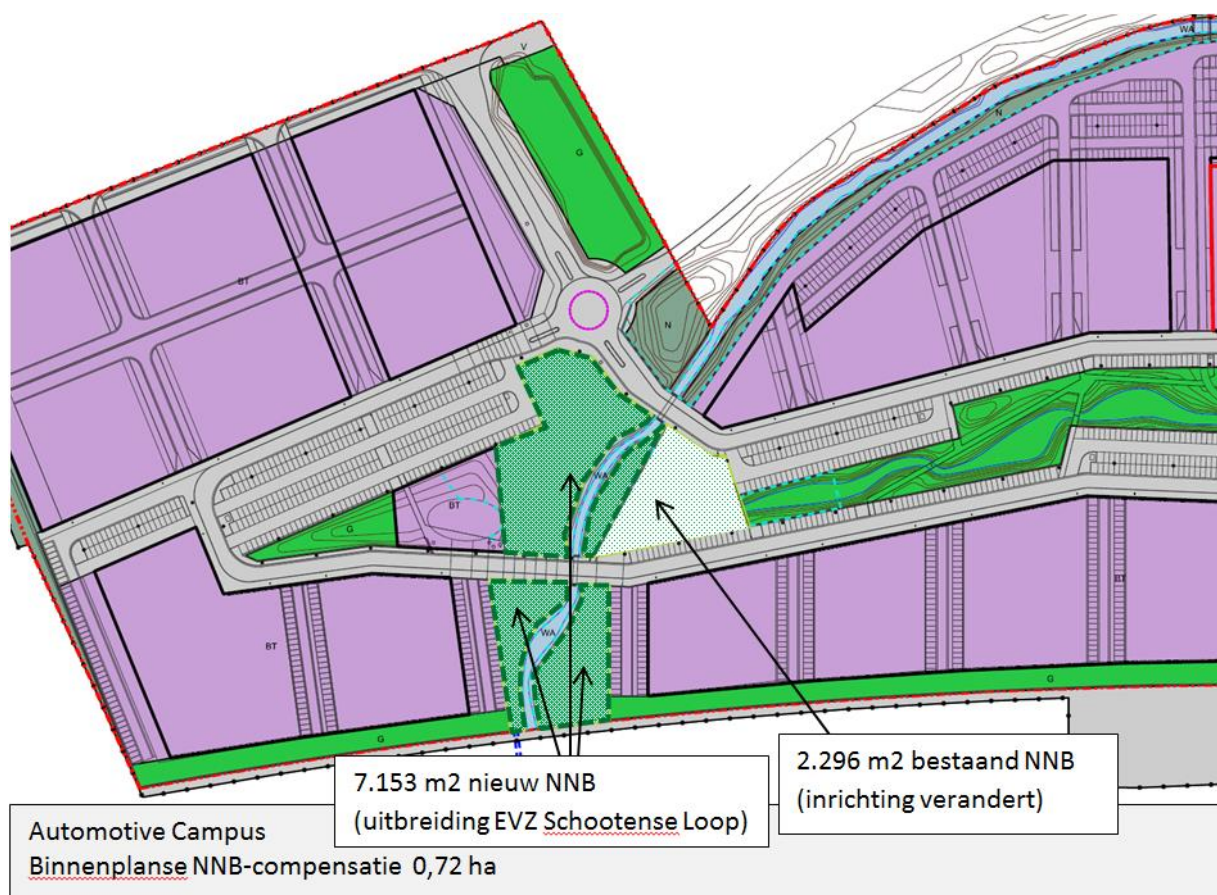
De compensaties omvat een fysieke compensatie volgens artikel 5.7 van de Verordening Ruimte. De NNB- en de Wnb-compensatieopgave wordt deels binnen het plangebied van de Automotive Campus gerealiseerd en deels ten zuiden van de Europalaan aansluitend aan het Coovels Bos.

De NNB-compensatie binnen het plangebied omvat een uitbreiding van de EVZ Schootenseloop met 7.153 m² nieuwe NNB. Aansluitend de bestaande NNB van de EVZ Schootenseloop en het deel van het te kappen bosje waarvan de NNB dat in stand blijft (2.296 m²).

De compensatie aansluitend aan het Coovels Bos omvat een perceel ten westen ervan en een kleiner perceel ten oosten van het bos.

De realisatie van de compensaties bij het Coovels Bos worden gecombineerd met de nog te realiseren compensatieverplichting vanwege bestemmingsplan Stiphout – Molenven (sportpark en natuurpoort) en vanwege bestemmingsplan Stiphout-Gerwenseweg 43 (plan Wouters).

De Wnb-compensatie van de te kappen laan aan de noordzijde van de Europalaan, vindt aan de zuidzijde van de Europalaan plaats.





De compensatieopgave en het compensatieplan ziet er daarmee als volgt uit (tabel).

Compensatieopgave	
NNB (Verordening Ruimte)	
- aantasting NNB (ha)	0,9859
- compensatiefactor	1,66
- compensatieopgave (ha)	1,6366
Wet natuurbescherming (Wnb)	
- aantasting bos (ha)	1,2155
- aantasting laanbeplanting (m)	700
- compensatiefactor	1,00
- compensatieopgave bos (ha)	1,2155
- compensatieopgave laanbeplanting (m)	700
Compensatieplan	
Binnen Automotive Campus	
- NNB-compensatie (ha)	0,7153
- Wnb-compensatie (ha of m)	0,00
Bij Coovels Bos zuidelijk van de Europalaan	
- NNB-compensatie oostzijde (ha)	0,1808
- Wnb-compensatie oostzijde (ha)	0,1808
- NNB-compensatie westzijde (ha)	1,0347
- Wnb-compensatie westzijde (ha)	1,0347
Langs Europalaan	
- Wnb-compensatie (m)	700
Compensatiesaldo (compensatieplan -/- compensatieopgave)	
- NNB-compensatie	0,2942
- Wnb-compensatie bos	0,00
- Wnb-compensatie laanbeplanting	0,00

Dit betekent dat de Wnb-compensatie volledig wordt gerealiseerd en er een extra NNB-compensatie van 2.942 m² wordt gerealiseerd.

Inrichting en beheer compensatie

Bij een fysieke compensatie dient verantwoord te worden wat de omvang van het nettoresultaat aan ecologische waarden en kenmerken is en op welke locatie dit optreedt. Daarbij worden als ecologische waarden en kenmerken bedoeld de natuurdoeltypen, zoals vastgelegd op de beheertypen- en ambitiekaart van het provinciaal Natuurbeheerplan.

De inrichting van de compensatie Automotive Campus wordt samen met de nog niet gerealiseerde compensaties van eerdere plannen gerealiseerd. Hiervoor is een gecombineerd beheer- en inrichtingsplan opgesteld. De inrichting van de compensaties is als volgt.

Ten noorden Europaweg

Binnen het plangebied Automotive Campus wordt de Schootenseloop enigszins verlegd en krijgt een profiel met flauwe oevers en een smal zomerbed. De EVZ wordt ingericht zoals ook boven- en benedenstrooms al is gerealiseerd, met poelen, struweel en kruidenrijk grasland voor dezelfde doelsoorten. Ook de uitbreiding van de EVZ – dit is de NNB-compensatie – én het om te vormen deel van de bestaande NNB, wordt op deze manier ingericht.

Ten zuiden Europaweg

Hier wordt natuur ontwikkeld die aansluit bij het natuurdoeltype N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos. Dit overeenkomstig de ambitie voor het Coovels Bos volgens het provinciaal Natuurbeheerplan. De compensatie aan de oostzijde van het Coovels Bos wordt als boszoom met struweel ontwikkeld, overgaand in halfopen en open kruidenrijk grasland. De boszoom bestaat uit een rand van opgaande beplanting, deels met bomen en deels met heestervormers.

Aan de westzijde van het Coovels bos wordt het natuurdoeltype N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos toegevoegd. Ook hier wordt een boszoom met struweel en kruidenrijk grasland gerealiseerd. Het terrein krijgt een halfopen karakter.

Op de nog te realiseren compensatiepercelen voortvloeiend uit het plan Molenven (Natuurpoort Stiphout) ligt volgens het provinciaal Natuurbeheerplan de ambitie N16.03 Droog bos met productie, echter het betreft de laagst gelegen delen en voormalig broekbosgebied, waardoor de ambitie N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos ook hier als uitgangspunt is gekozen. De ambitie in het provinciaal Natuurbeheerplan wordt hier op aangepast. Om dit natuurdoeltype mogelijk te maken wordt de lokale waterhuishouding hierop ingericht. Mogelijk dat hierdoor tijdelijk de focus ligt op het natuurdoeltype N16.04 Vochtig bos met productie.

Parallel aan de Europalaan wordt aan de zuidzijde een laanbeplanting aangebracht. Het ontwerp bestaat uit groepen bomen afwisselend gecombineerd met een onderbeplanting van heesters. Hierdoor ontstaan delen met dichtere en delen met een meer open beplanting.

Het netto-resultaat van de NNB-compensatie Automotive Campus is als volgt (tabel).

Verlies NNB (ha)		Realisatie NNB (ha)	
Ten noorden Europaweg			
N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos	1,2155	0,00	
EVZ-streefbeeld Schootenseloop	-	0,7153	Nieuwe realisatie
Ten zuiden Europaweg			
N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos	-	1,2155	Nieuwe realisatie
TOTAAL	1,2155	1,9308	
Wijziging NNB van (ha)		Wijziging NNB in (ha)	
Ten noorden Europaweg			
N14.01 Rivier- en beekbegeleidend bos	0,2296	0,2296	EVZ-streefbeeld Schootenseloop

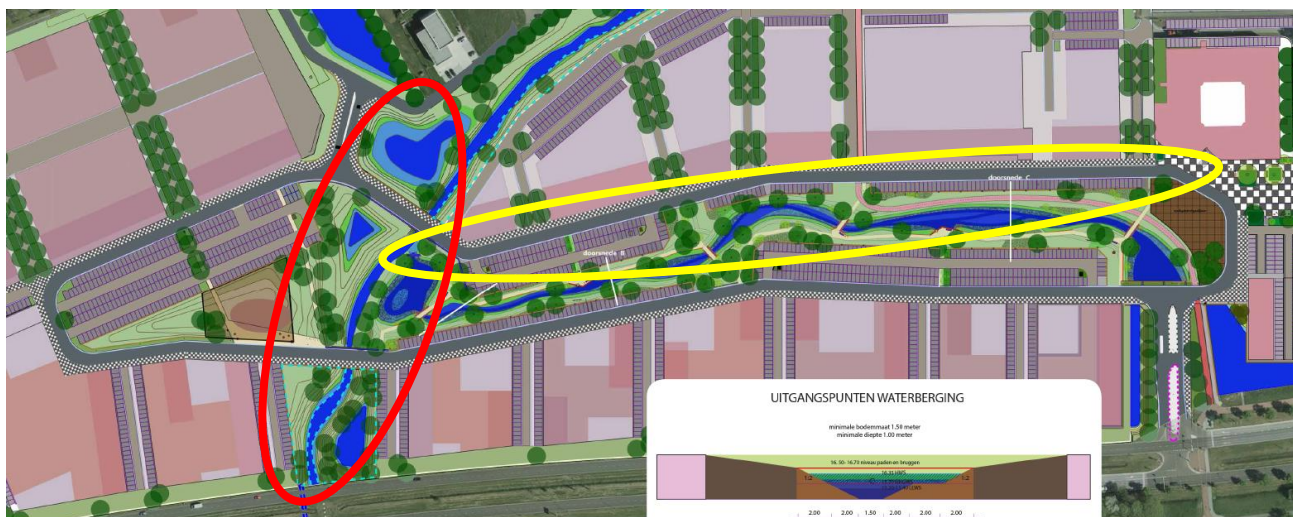


Het beheer is gericht op het ontwikkelen en in stand houden van een structuurrijke vegetatie. Bosvorming in het halfopen en open deel van het terrein wordt door maai- of begrazingsbeheer tegengegaan.

Voor details met betrekking tot het inrichtings- en beheerplan voor de compensatiepercelen nabij het Coovels Bos wordt verwezen naar bijlage 12, Inrichtings- en beheerplan compensatiepercelen Helmond, maart 2019.

Het inrichtingsplan binnen het plangebied

Van noord naar zuid ligt er een ecologische verbingszone (EVZ) door de campus heen, 'De Schootenseloop'. Met de aanleg van een groot groen ecologisch ingericht middengebied in oost - westelijke richting, wordt een 'stapsteen' gecreëerd in deze ecologische (relatief smalle) verbingszone. De habitat neemt hierdoor toe met 1,2 ha. De doelsoorten die meelifen op c.q. profiteren van de ecologische inrichting van de stapsteen zijn: struweelvogels, libellen, dagvlinders, kleine modderkruiper, alpenwatersalamander, poelkikker (voor wat betreft de natte en droge habitat) en voor de droge habitat muizen, spitsmuizen en mogelijk ook marterachtigen.



 Ecologisch ingerichte zone oost-west

 EVZ Schootenseloop

Afbeelding uit Handboek openbare ruimte, november 2018

De ecologische inrichting van de Campus maakt onderdeel uit van het Europese Interregproject 2B Connect. Dit project zet zich in voor meer ontwikkeling van groene infrastructuur, oftewel meer biodiversiteit op bedrijventerreinen in de grensregio.



De compensatieopgave binnen het plangebied wordt uiterlijk binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan gerealiseerd. Voor de compensatieopgave nabij het Coovels Bos is dit ook uiterlijk binnen 3 jaar.

Borging

De realisatie van de NNB- en boscompensatie Automotive Campus is geborgd: de benodigde gronden zijn aangekocht door de gemeente Helmond en de kosten voor inrichting en beheer worden gedekt uit de exploitatie van dit Chw bestemmingsplan en uit de gemeentelijke beheerbudgetten. Daarnaast is in de regels een voorwaardelijke verplichting natuurcompensatie opgenomen voor de percelen met de bestemming Bedrijventerrein waar te verwijderen NNB op lag.

De bestemming wordt voor de nieuw te realiseren NNB-delen gewijzigd naar Natuur.

De NNB-herbegrenzing is gekoppeld aan dit Chw bestemmingsplan. Bij het verzoek om herbegrenzing wordt tevens een verzoek tot wijziging van de ambitie uit het provinciaal natuurbeheerplan aangevraagd voor het bestaande perceel binnen het plangebied (voormalig bosje wijzigen naar EVZ-streefbeeld) en voor de nog niet ingerichte NNB-compensatiepercelen Stiphout - Molenvan (sportpark en natuurpoort) en Stiphout - Gerwenseweg 43 (van droog bos naar rivier- en beekbegeleidend bos).

5.5. Groen

Behalve de zone van de Schootenseloop en het nu nog onbebouwde gebied met de bospercelen vormt het groen van de Europaweg een robuuste structuur, die past bij deze weg. In de nieuwe situatie wordt een belangrijk deel van de open ruimte ingericht als Automotive Campus.

De zone van de Schootenseloop wordt versterkt en wordt beeldbepalend voor de Automotive Campus. De randzone aan de zuidzijde van de loop wordt verbreed. Het 'Campuspark' met functies als ontmoetingsruimte, wandelgebied en waterberging wordt een centrale groene ruimte met een natuurlijk karakter, die naadloos aansluit op de EVZ-ruimte van de Schootenseloop.

De bestaande verkeersontsluiting op de Veedrift en de nieuwe ontsluiting op de Europaweg zijn ruim van opzet en verbinden de groene randen van de Automotive Campus met de groenstructuren binnenin het plangebied. Ook hier krijgt de groeninrichting een natuurlijk karakter, met bloemrijke bermen en overwegend inheemse bomen.



Afbeelding: beoogde situatie ten noorden van de Europaweg

De bestaande groenstructuur van de Europaweg verandert van karakter. Nu is de weg met bermen en bomenrijen een autonoom element. In de nieuwe situatie komt de bebouwing van de Automotive Campus aan de weg te liggen. Het gedeelte Coovels Bos blijft aan de westzijde de ruimtelijke markering van de Automotive Campus. Het krijgt geen functie als uitloopgebied.

5.6. Maatschappelijke voorzieningen

Onderwijsvoorzieningen voor Automotive zijn gewenst en toegestaan binnen de gehele bedrijfsbestemming.

5.7. Horeca

In het middengebied – campuspark – zijn gemeenschappelijke voorzieningen voor de gehele campus toegestaan, waaronder een restaurantvoorziening voor de gehele campus. Daarnaast zijn vergader- en congresfaciliteiten en consumentgebonden dienstverlening mogelijk in deze middenstrook.

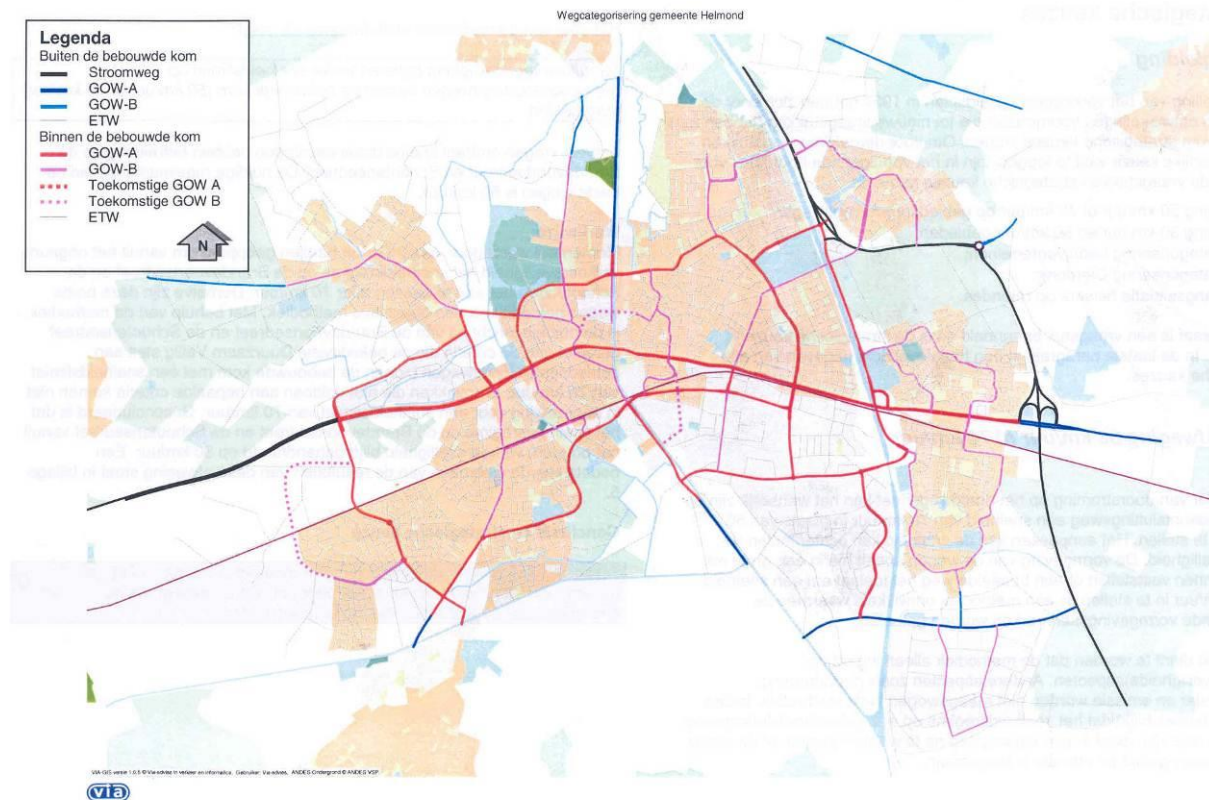
5.8. Verkeer en parkeren

Verkeer

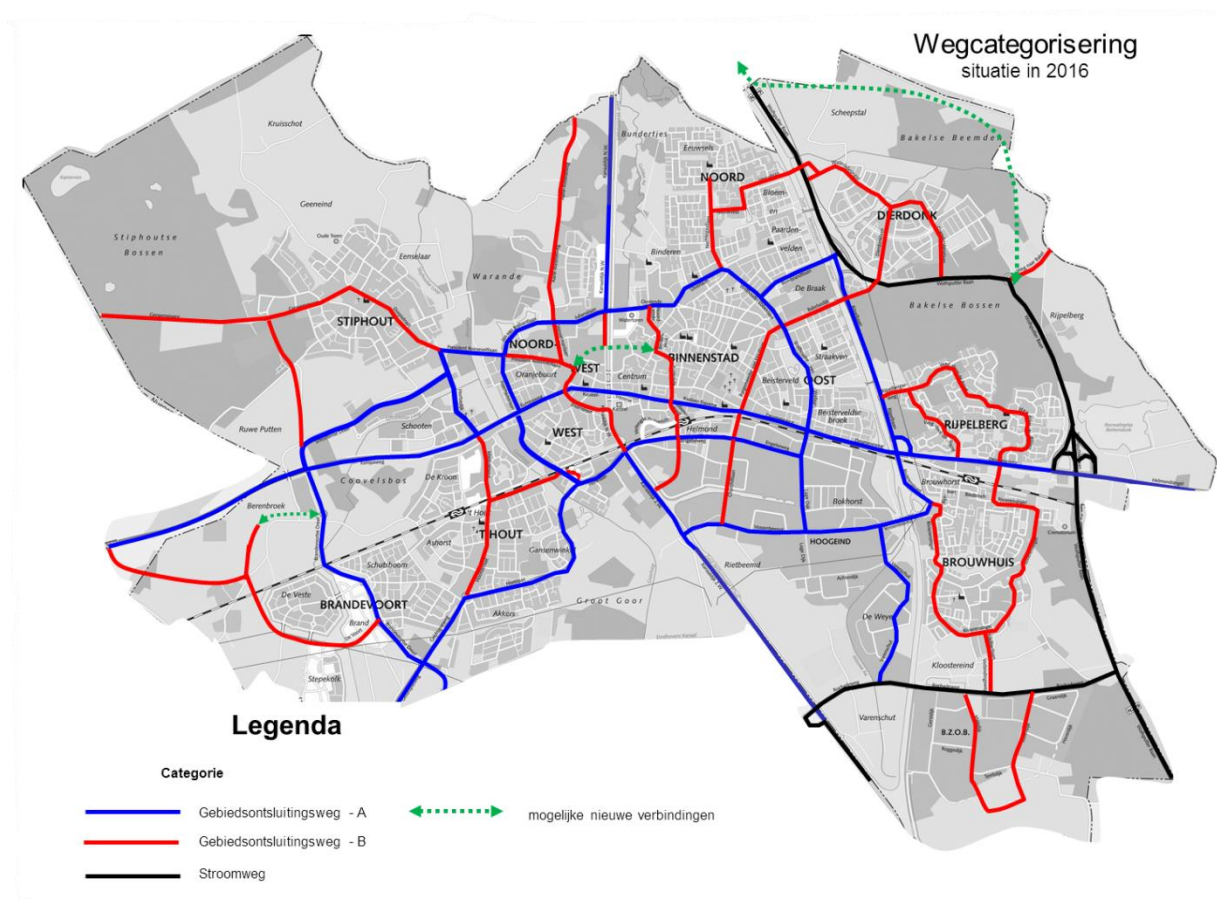
Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

In de huidige categorisering van wegen zijn de Europaweg, de Schootense Dreef en de Hortsedijk zogenaamde Ontsluitingswegen A. De Europaweg, de Schootense Dreef en de Hortsedijk maken deel uit van de Hoofdwegenstructuur van Helmond. Deze wegen liggen in de directe nabijheid van het plangebied. De hoofdentree van de campus (zuidzijde) sluit aan op de Europaweg. Deze weg maakt onderdeel uit van de oost- west verbinding tussen Eindhoven en Venray, door Helmond. De noordelijke entree van de campus zal ontsloten worden op de Schootense Dreef en de oostelijke entree sluit aan via de Steenovenweg op de Hortsedijk. Op bovengenoemde wegen geldt een maximum snelheid van 70 of 50 km/u.

Alle overige wegen in het gebied zijn erftoegangswegen. Hier zou een 30 km/u regiem toepasbaar zijn.



Wegcategorisering Helmond

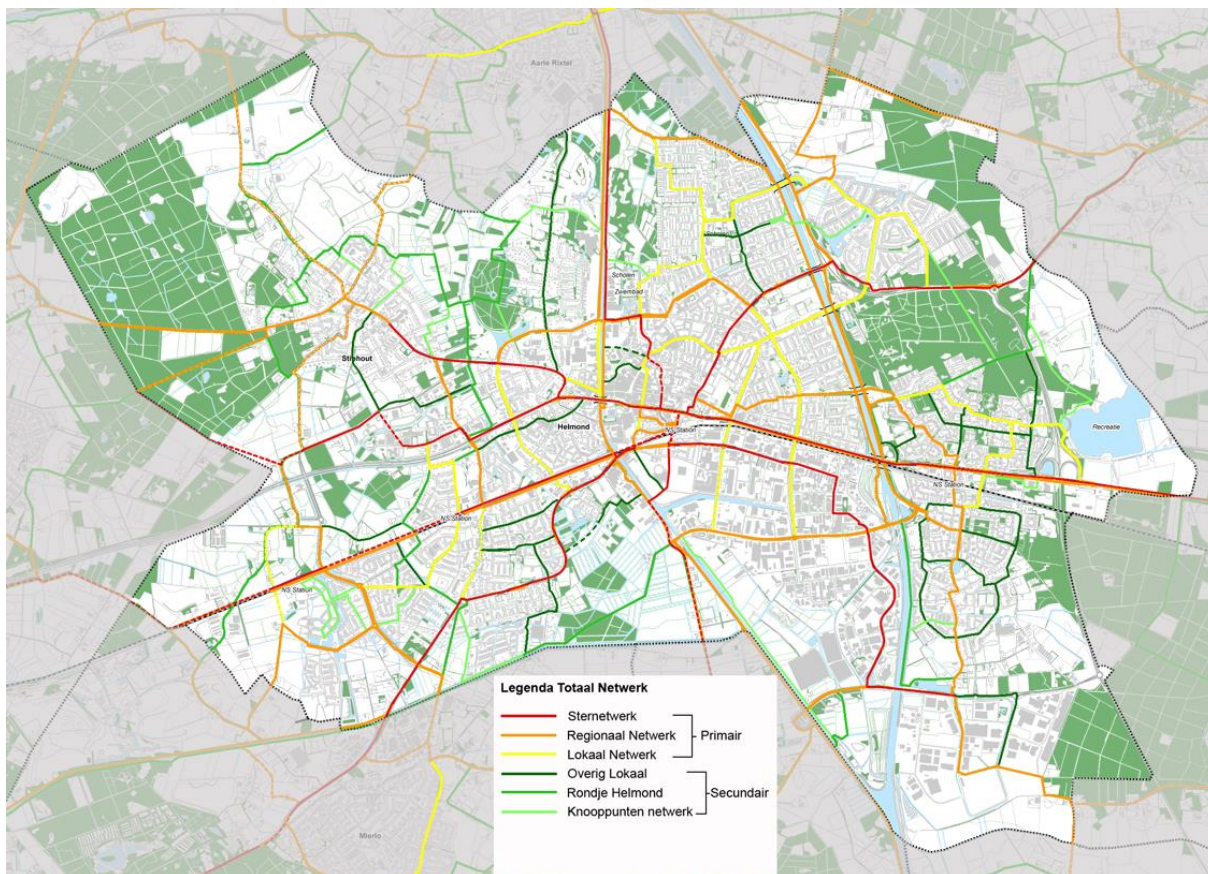


Doel is dat de Automotive Campus een apart gebied wordt met een eigen campuskarakter. Bebording en het toegangscontrole systeem draagt hieraan bij. Hierdoor wordt het mogelijk om bijzondere regimens toe te passen, zoals bijvoorbeeld een andere maximum snelheid of andere verkeersmaatregelen ter bevordering van de leefbaarheid binnen de campus. De Automotive campus moet uiteindelijk geschikt zijn voor het doen van eerste kleinschalige testen op het gebied van automotive, bereikbaarheid en smart mobility technologie. Het zal zich moeten gaan ontwikkelen tot een gebied waarbij in een gecontroleerde omgeving de weg gebruikt kan worden voor proeven met innovatieve voertuigen of voertuigsystemen. Denk bijvoorbeeld aan studententeams die een wagen op zonnecellen ontwikkelen en deze wagen voor de eerste keer naar buiten brengen. Vaak zijn deze voertuigen (nog) niet voorzien zijn van een kenteken. De basis infrastructuur van de campus is zo ingericht dat opgeschaald kan worden naar een besloten terrein.

Langzaamverkeersstructuur

De langzaam verkeersstructuur in het plangebied volgt grotendeels de hoofdwegenstructuur, zoals de fietspaden langs de Europaweg en de toegangsweg naar de campus, maar kent ook een (geplande) afzonderlijke vrij liggende fietsstructuur dwars door het plangebied heen richting Stiphout. Dit fietspad zal een nieuwe fietsverbinding gaan vormen tussen Stiphout, via de Automotive Campus naar station Helmond 't Hout. Het fietspad wordt zo ingericht dat een fietser die niet op de campus moet zijn, automatisch het fietspad volgt door de campus heen. Wanneer de fietser het fietspad verlaat zal deze erop geattendeerd (bijvoorbeeld door bebording) worden dat hij een bijzonder gebied betreedt.

Verder komt net buiten het plangebied langs de noordzijde van het spoor de Hoogwaardige Fietsverbinding Helmond - Eindhoven te liggen. Delen van deze route zijn reeds gerealiseerd, overige delen zullen in 2020 afgerond zijn. De fietsroutes maken onderdeel uit van belangrijke fietsverbindingen (Sternet en het Regionale fietspadennet).



Fietsnetwerk Helmond

Openbaar vervoer

Het plangebied is tussen twee stations gelegen, namelijk station Helmond -Brandevoort en station Helmond 't Hout. Op deze stations stoppen 2x per uur stoptreinen van en naar Eindhoven, Venlo en verder. Op beide stations zijn stallingsmogelijkheden, P&R parkeerplaatsen en OV fietsen te huur.

De campus is per bus verbonden zowel met Station Helmond Centraal als met Station Helmond 't Hout. Dit betreft een verbinding tussen Station Helmond Centraal en Station Helmond 't Hout via de campus. De bus rijdt gedurende alle werkdagen in de spitsperiodes.

Daarnaast bestaat binnen de gemeente Helmond voor iedereen de mogelijkheid om zich met de Taxibus van deur tot deur te laten vervoeren. De Taxibus biedt ook de mogelijkheid voor vervoer van en naar een groot aantal gemeenten binnen de regio.

Campusparkeren

Doelstelling van het campusgebied is dat de gezamenlijke ondersteunende faciliteiten gedeeld worden. Daaronder vallen ook alle parkeerplaatsen en parkeerstraten. Op de Automotive Campus vindt het parkeren plaats via het zogenaamde campusparkeren. Dit is een systeem van collectief parkeren, waarbij het niet is toegestaan op eigen terrein individuele, niet collectieve parkeerplaatsen te realiseren.

De campusparkeerplaatsen zijn voor elke medewerker en bezoeker van de campus beschikbaar en dus maximaal uitwisselbaar. Een tekort op parkeerplaatsen binnen het campusgebied kan niet ontstaan, omdat de rechtstreeks toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de totale campus afgestemd zijn op het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. De locaties voor de parkeerplaatsen zijn op de verbeelding aangeduid. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg, inrichting en onderhoud van de parkeerplaatsen. Het bedrijf betaalt hiervoor een huur- en onderhoudsvergoeding per parkeerplaats per jaar. Naar verwachting wordt het onderhoud in de toekomst ondergebracht bij de campusorganisatie, als onderdeel van het parkmanagement.

Aanduiding op de verbeelding

De collectieve parkeerplaatsen inclusief de parkeerstraten zijn opgenomen in het uitgeefbare gebied en worden collectief geëxploiteerd. Binnen de bedrijfsbestemming, kantoorbestemming en binnen de bestemming Groen is op de verbeelding aangegeven waar campusparkeren plaats mag vinden. Tevens is aangegeven hoeveel campusparkeerplaatsen daarbinnen kunnen worden aangelegd. Het plan voorziet in 2200 parkeerplaatsen. In de regels is een binnenplanse afwijking opgenomen die het mogelijk maakt om de aanduiding voor het campusparkeren te verschuiven en veranderen van vorm, mits het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft. Daarmee is flexibiliteit in het bestemmingsplan opgenomen. Het parkeren is ook vastgelegd in het exploitatieplan.

Parkeernormen:

Om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien moet voldaan worden aan de eisen die gesteld worden in de 'Beleidsregel Parkeernormen Automotive Campus Helmond 2018'. De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW publicaties en de CROW uitgave ASVV. Daar waar lokale omstandigheden daar aanleiding toe gaven, is afgeweken van de basisnormen. Binnen de door de CROW gehanteerde gebiedsindeling wordt Helmond beschouwd als 'sterk stedelijk'. De parkeernormen zoals opgenomen in de beleidsregels zijn minimumnormen, waaraan voldaan moet worden. Het is toegestaan om meer parkeerplaatsen dan de norm te realiseren.

Naast het normatieve aantal dient tevens, aandacht te zijn voor voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze hebben een grotere afmeting dan een reguliere parkeerplaats.

Verder zullen er in het plangebied ook locaties moeten zijn waar elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen tijdens het parkeren.

Campus-parkeervergunning

Bij een vergunningsaanvraag (bouw of gebruik) van een bedrijf wordt het aantal bijhorende parkeerplaatsen gekoppeld aan het bedrijf door middel van een campus-parkeervergunning. De gemeente verstrekt deze campus-parkeervergunning. Het toetsingskader met betrekking tot benodigd aantal parkeerplaatsen voor de vergunning is de 'Beleidsregel Parkeernormen Automotive Campus Helmond 2018'. Deze parkeerplaatsen moeten verplicht worden afgenomen. Het aantoonbaar in bezit zijn van een campus-parkeervergunning is een vereiste voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of wijziging van gebruik.

Toegang tot de campus

Aan de hand van de verleende campus-parkeervergunningen voor het bedrijf, wordt de feitelijke toegang tot de campus gekoppeld aan de voertuigen van de medewerkers van de bedrijven en het abonnement van het bedrijf. De slagbomen gaan open op basis van kentekenherkenning of het aanbieden van de campuspas (wanneer het kenteken niet leesbaar is). Het kenteken is gekoppeld aan de campuspas. Uitgifte van de campuspassen en de administratie van de kentekens wordt uitgevoerd door de campusorganisatie (in opdracht van de gemeente). Elke medewerker van een bedrijf op de campus ontvangt deze campuspas. Voor de pas wordt een eenmalige bijdrage van 7,50 euro gevraagd. Mocht een medewerker over meerdere voertuigen beschikken, dan kunnen deze gekoppeld worden aan één pas.

Bezoekers kunnen vooraf aangemeld worden of aanbellen via de intercom bij de slagboom. Bij een event of congres kan het desbetreffende bedrijf zijn bezoekers, in overleg met de campusorganisatie, binnen het totale campusgebied laten parkeren.

Mogelijkheden naar de toekomst

Een deel van het toegangssysteem (webbased) kan opengesteld worden naar elk bedrijf op de campus. Hierdoor wordt het mogelijk dat een bezoeker via de intercom rechtstreeks contact heeft met het desbetreffende bedrijf en deze kan dan de slagboom zelf openen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat het bedrijf zelf zijn bezoeker met kenteken vooraf aanmeldt in het systeem, zodat de slagboom automatisch opent voor de bezoeker. Het systeem registreert welke bezoeker bij welk bedrijf hoort en wie de bezoeker heeft toegelaten. De toegang voor een bezoeker wordt beperkt door het opnemen van een geldigheidsduur (bijvoorbeeld maximaal 24 uur). Het door decentraliseren van het toegangssysteem volgt geleidelijk met de totale ontwikkeling van de campus.

Toegangsbeveiliging

Het toegangssysteem, oftewel de slagbomen bij de drie entrees, is dusdanig uitgevoerd dat bedrijven hiervan gebruik kunnen maken bij het inrichten van hun eigen beveiligingsniveau. In overleg met het bedrijf kan bepaald worden welke soorten abonnementsvormen wenselijk zijn voor toegang tot het campusterrein bij de eigen medewerkers. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld onderscheid in:

- Toegang op werkdagen tussen 07.00 en 20.00 uur
- Toegang op werkdagen 24/7
- Toegang op werkdagen en weekenden 24/7

Indien wenselijk kan maatwerk geleverd worden, binnen de mogelijkheden die het systeem toelaat.

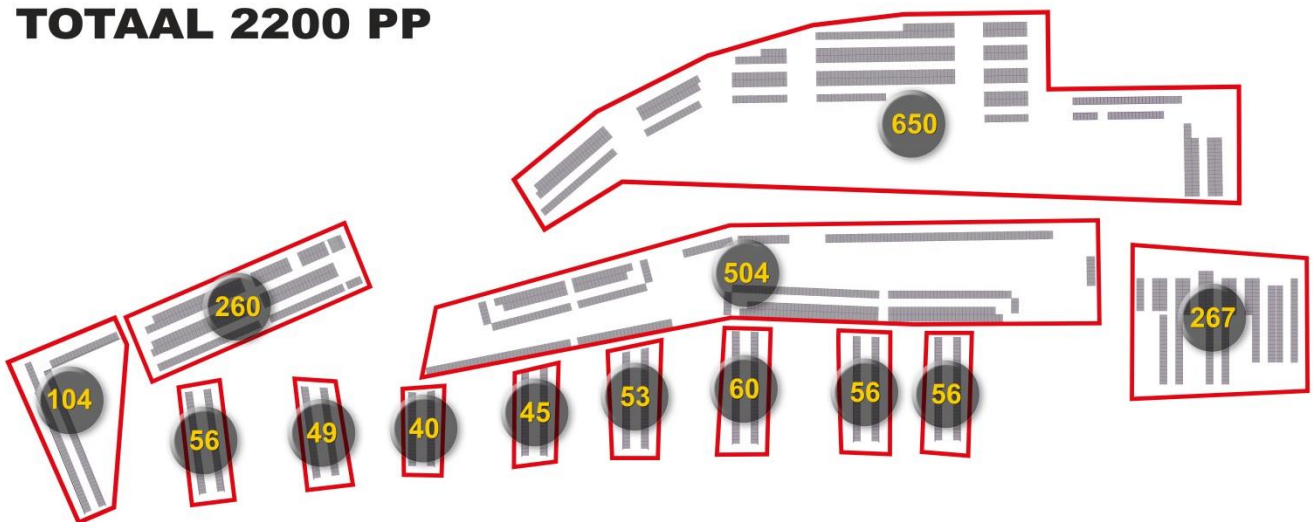
Alle drie de entrees (zuid, oost en noord) van de campus worden uitgevoerd met hetzelfde toegangssysteem. De hoofdentree van de campus blijft de zuid-entree aan de Europaweg. Na het gereedkomen van de oostelijke (richting Steenovenweg) en noordelijke entree (richting Schootense Dreef) is er sprake van een gesloten toegangssysteem voor de campus. Dat betekent dat een voertuig dat is binnengekomen (binnenkomende registratie), eerst de campus weer moet hebben verlaten (uitgaande registratie), voordat het opnieuw de campus kan binnen komen.

Bijzonder gebied

Het campusgebied krijgt een aparte status, omdat de gezamenlijke ruimte ten dienste moet staan van bedrijven op de campus. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan het testen van objecten, door of voor innovatie op het gebied van automotive en mobiliteit. Om de status 'bijzonder' gebied te borgen is de Automotive campus voor gemotoriseerd verkeer enkel toegankelijk als medewerker en/of bezoeker van de campus. Dit wordt gewaarborgd door middel van toegangsbeveiliging. Alle drie de entrees van de campus worden uitgevoerd met dit toegangssysteem.

PARKEREN

TOTAAL 2200 PP



Overzicht parkeerplaatsen

6. HAALBAARHEID

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De gemeente heeft een deel van de gronden binnen het plangebied in eigendom. Een ander deel van de gronden is in eigendom van particulieren en ontwikkelaars. Omdat niet met alle partijen een anterieure overeenkomst is afgesloten, is het kostenverhaal niet verzekerd. Daarom is bij dit bestemmingsplan een exploitatieplan vastgesteld. Omdat het kostenverhaal in het exploitatieplan gemaximeerd is tot het maximum van de opbrengsten is er na de toepassing van het kostenverhaal nog een (kostenverhaals)tekort. De financiële gevolgen van dit gecalculeerde kostenverhaalstekort komen ten laste van de interne grondexploitatie van de gemeente Helmond. In de gemeentelijke grondexploitatie "Automotive Campus" is met dit tekort rekening gehouden. Hiermee is dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

7.1. 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, de SVBP 2012.

7.2. Toelichting 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 en 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.
- *Specifieke gebruiksregels*: Hier worden de vormen van gebruik aangegeven die strijdig zijn met de bestemming. Dit is geen uitputtende omschrijving. Het omvat de gebruiksvormen waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming.
- *Afwijken gebruiksregels*: Hier is geregeld dat het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning, onder voorwaarden, kan afwijken van de gebruiksregels.

In hoofdstuk 3, algemene regels, staan de volgende bepalingen en regels:

- *Anti-dubbeltelbepaling*: Regelt 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.
- *Algemene bouwregels*: Hierin staat een verbod om te bouwen als daardoor andere bouwwerken met bijbehorend bouwperceel niet langer voldoen aan, en/of meer gaan afwijken van plan.
- *Algemene gebruiksregels*: Hier is een verbod opgenomen om de gronden en/of bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming(en).
- *Algemene aanduidingsregels*: hierin zijn regels voor de gebieden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – campusparkeren' opgenomen en specifieke algemene regels en regels voor het bouwen voor de gebieden 'overige zone-voormalige vuilstort' en 'overige zone-hydrologie';
- *Algemene afwijkingsregels*: geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen.
- *Hogere waarden*: hierin zijn de hogere waarden vanwege het wegverkeerslawaaï voor de geluidgevoelige ruimten van onderwijsgebouwen opgenomen.

In hoofdstuk 4, staan de overgangs- en slotregel:

- *Het overgangsrecht:* Deze regels geven vorm en inhoud aan het overgangsrecht en zijn standaard overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening.
- *De slotregel:* is het laatste artikel met de titel van het plan.

De in dit bestemmingen voorkomende bestemmingen worden hieronder kort per bestemming toegelicht.

Bestemmingen

Bedrijventerrein

Binnen deze bedrijfsbestemming zijn bedrijfsactiviteiten in de automotive en mobiliteitssector, in de categorieën 1 t/m 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan. Er is een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1' opgenomen waarbinnen horeca I, met maximaal 1000 m² bvo voor congresruimten, zelfstandige kantoren, consumentgebonden dienstverlening en bedrijfsactiviteiten in de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan, allen voor zover het betreft activiteiten in de automotive en mobiliteitssector, dan wel ten dienste staan van activiteiten in voornoemde sectoren. Daarnaast zijn kennisinstellingen, onderzoekscentra en onderwijsvoorzieningen gelieerd aan de automotive en mobiliteitssector toegestaan. Tevens zijn automotive en smart & green mobility gerelateerde innovatieve voorzieningen, toepassingen, onderzoeks- en testfaciliteiten toegestaan.

Om de geluidgevoelige ruimten van een onderwijsgebouw te beschermen vanwege geluid zijn regels opgenomen voor de maximale geluidbelasting van omliggende bedrijven op een bestaand of geprojecteerd onderwijsgebouw. Indien het bedrijf al aanwezig is en er daarna een onderwijsgebouw wordt gebouwd, moeten de geluidgevoelige ruimten van een onderwijsgebouw voldoen aan een binnenwaarde van 35 dB(A). Daarnaast is een hogere waarde benodigd vanwege het wegverkeerslawaai en deze is opgenomen in artikel 16 Hogere waarden.

Er mag pas worden gebouwd indien is aangetoond dat wordt voorzien in het vereiste aantal campusparkeerplaatsen. Daarbij moet worden voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Beleidsregel Parkeernormen Automotive Campus 2018.

In de 16^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is aan artikel 7c een lid 14 toegevoegd waarin de mogelijkheid van een bestemmingsplanactiviteit is opgenomen. Dit houdt in dat er een omgevingsvergunningstelsel voor het starten of wijzigen van het gebruik van gronden en/of bouwwerken kan worden opgenomen. In de regels is deze opgenomen om ervoor te zorgen dat bij een functiewijziging wordt voldaan aan de bij die functie behorende parkeernorm om te waarborgen dat het maximale aantal campusparkeerplaatsen niet wordt overschreden. Voor een functie waarvoor al een omgevingsvergunning bouwen is verleend is deze vergunning voor het gebruik niet nodig. Daarnaast is deze opgenomen om te voorkomen dat een nieuwe functie in een plaatsgebonden risicocontour van een bedrijf in gebruik wordt genomen.

Een voorwaardelijke verplichting natuurcompensatie is opgenomen voor de percelen met de bestemming Bedrijventerrein waar in het ontwerp Chw bestemmingsplan de aanduiding te verwijderen NNB op lag. In bijlage 3 bij de regels is een kaartje met de natuurcompensatie opgenomen zoals die gerealiseerd moet worden.

Op deze bestemming zijn alle regels zoals opgenomen in het artikel aanduidingsregels voor het campusparkeren, voormalige vuilstort en hydrologie eveneens van toepassing.

Groen

De voor Groen aangewezen gronden zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, waterpartijen en waterlopen, wateropvang- en infiltratievoorzieningen, leidingen en voorzieningen voor langzaam verkeer. Er is een aanduiding 'water' opgenomen binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Natuur' waarbinnen waterberging met een gezamenlijke minimum inhoudsmaat van 8440 m³ moet worden gerealiseerd. Binnen deze bestemming moeten samen met de bestemmingen Bedrijventerrein en Kantoor voldoende campusparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Er mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van fietsenstallingen en gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen.

Kantoor

Binnen deze bestemming zijn kantoren toegestaan. Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. Daarnaast geldt een maximum bouwhoogte, maximum bruto vloeroppervlakte en maximum bebouwingspercentage. Erfafscheidingen met een maximum bouwhoogte van 3 m zijn alleen toegestaan bij de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 2' op de verbeelding. Het campusparkeren dient binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – campusparkeren' te gebeuren conform de Beleidsregel Parkeernormen Automotive Campus 2018. Het is onder voorwaarden mogelijk de bestemming te wijzigen naar Bedrijventerrein, al dan niet met de aanduiding 'kantoor'. Binnen deze bestemming is eveneens een vergunningplicht bestemmingsplanactiviteit opgenomen zoals bij de bestemming Bedrijven.

Natuur

Deze bestemming ligt op de gronden rondom de Schootenseloop. Dit betreft de ecologische verbingszone. Er is een aanduiding 'water' opgenomen binnen de bestemmingen 'Natuur' en 'Groen' waarbinnen waterberging met een gezamenlijke minimum inhoudsmaat van 8440 m³ moet worden gerealiseerd.

Hierbinnen mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten behoeve van de natuurbestemming. Lichtmasten zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Er mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er geldt een vergunningstelsel voor aanlegactiviteiten.

Verkeer

Deze bestemming geldt voor de hoofdweg binnen het plangebied. Er mogen alleen kleine gebouwtjes voor de nutsvoorzieningen worden gebouwd. Voorts mogen er bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, waarbij afhankelijk van de functie de hoogte varieert van 3 tot 20 m voor lichtmasten en beveiligingsmasten.

Verkeer-Verblijfsgebied

Deze bestemming geldt voor de wegen op het campusterrein.

Oplaadpunten en tankstations met al dan niet innovatieve brandstoffen voor voertuigen voor het onderzoek en testen zijn toegestaan met een maximum bouwhoogte van 5 m. Er mogen uitsluitend kleine gebouwtjes voor de nutsvoorzieningen worden gebouwd en gebouwen voor automotive en smart & green mobility gerelateerde innovatieve voorzieningen.

Water

Deze bestemming ligt op de Schootenseloop. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd, zoals bruggen en viaducten. Er mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Algemene aanduidingsregels

Specifieke vorm van verkeer – campusparkeren

Het parkeren ten behoeve van de functies zoals toegestaan binnen de bestemmingen Bedrijventerrein en Kantoor vindt plaats binnen deze aanduiding. Binnen de aanduiding campusparkeren is het maximale aantal parkeerplaatsen aangegeven. Binnen deze bestemmingen mag alleen worden gebouwd mits wordt aangetoond dat wordt voorzien in het vereiste aantal campusparkeerplaatsen. Daarbij moet worden voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Beleidsregel Parkeernormen Automotive Campus 2018.

Overige zone – voormalige vuilstort

Aan de westzijde van het plangebied ligt een voormalige vuilstort, aangeduid met de aanduiding 'overige zone – voormalige vuilstort'. Hierin gelden specifieke algemene regels en specifieke bouwregels. Er moet worden voldaan aan het Raamhergebruiksplan herinrichting vml. Stortplaats Automotive Campus Helmond. Voor wat betreft het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn regels opgenomen ten aanzien van de paalfundering en kelders en kruipruimtes. Er geldt aan aanlegvergunningplicht voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden en een meldingsplicht voor het uitvoeren van een bouwwerk, werk of van werkzaamheden.

Overige zone – hydrologie

Ten westen van het plangebied ligt een bosgebied dat onderdeel uitmaakt van het Coovels Bos. Ter bescherming van de hydrologie van dit gebied, is een zone aangeduid met 'overige zone – hydrologie'

tussen de Schootenseloop en de voormalige vuilstort. In deze zone gelden specifieke algemene regels en specifieke bouwregels. Er zijn regels opgenomen voor het behoud van de eerste leemlaag in de bodem.

Overige zone – in Verordening ruimte te verwijderen en toe te voegen Natuur Netwerk Brabant

In het voorontwerp en ontwerp bestemmingsplan zijn twee aanduidingen opgenomen uit de Verordening ruimte 2014 vanwege het verwijderen en toevoegen van Natuur Netwerk Brabant. Bij vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad komen deze aanduidingen uit de Verordening ruimte 2014 automatisch te vervallen op de verbeelding, in de regels en in de toelichting.

Algemene regels

Hogere waarden

In art. 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is de mogelijkheid opgenomen om het hogere waardenbesluit vanwege wegverkeerslawaaï onderdeel uit te laten maken van het bestemmingsplan. Binnen de bestemming Bedrijventerrein zijn onderwijsgebouwen toegestaan. Deze hebben ruimten die geluidgevoelig zijn voor het wegverkeerslawaaï. Vanwege de omliggende wegen is een hogere waarde wegverkeerslawaaï nodig. In dit artikel zijn de maximale toegestane hogere waarden waaraan moet worden voldaan per weg opgenomen.

Monitoring

Vanwege het maximale toegestane aantal campusparkeren binnen het plangebied is een bepaling over monitoring opgenomen. Het aantal campusparkerplaatsen moet worden gemonitord en tevens het percentage bedrijfsactiviteiten dat arbeidsextensief/bezoekersextensief en arbeidsintensief/bezoekersintensief is.

8. PROCEDURE

8.1. Vooraankondiging

Op 21 juni 2013 heeft een kennisgeving als bedoeld in artikel 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening plaatsgevonden. De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen wordt geboden bij de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan.

8.2. Resultaten wettelijk overleg

Het plan is voor vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening naar het Waterschap, de provincie Noord-Brabant en de Veiligheidsregio Zuidoost Brabant gezonden.

Provincie Noord-Brabant

1. De provincie ondersteunt de ontwikkeling van de Automotive Campus. Het plan past binnen de regionale bedrijventerreinafspraken van 2013. Het plan is in de conceptafspraken die in december in het RRO worden voorgelegd een van de 'specials': campussen en bedrijventerreinen voor een zeer specifieke doelgroep.
2. Waar compensatienatuur wordt ingevuld als EVZ is het niet nodig en wenselijk deze snippers op de kaart als NNB/EHS te herbegrenzen.
3. De aanleg en instandhouding van de ecopassage (onder de Europaweg door) zijn niet geborgd in de regels.
4. De natuurcompensatie in het plan is onvoldoende uitgewerkt, met name voor kwalitatieve aspecten, zoals aantasting door verstoring en de wijze en termijn van realisatie van compenserende maatregelen. Een compensatieplan op grond van artikel 5.7, lid 4 van de Verordening ruimte ontbreekt, evenals de borging.
5. Een samenhangende ruimtelijke visie ontbreekt voor het gebied Automotive-EVZ Schootenseloop-Europaweg - Coovels Bos waarbij de herbegrenzing van het plan Natuurpoort Stiphout - Molenven een onderdeel is.

Reactie gemeente

1. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Als dat niet nodig is, dan passen we dat aan in de toelichting en op de verbeelding. De berekening van de compensatie-opgave en van de compensatie blijft ongewijzigd. Op de verbeelding wordt op de Automotive Campus, ten noorden van de Europaweg de gebiedsaanduiding "overige zone- in verordening ruimte toe te voegen ecologische hoofdstructuur" verwijderd.
3. Ecopassages zijn - evenals in andere bestemmingsplannen binnen de gemeente waarin een ecopassage is aangelegd, zoals voor de Goorloop en de Europaweg in het bestemmingsplan Medevoort-Noord – niet specifiek bestemd. De aanleg van een ecopassage is toegestaan binnen de bestemmingen Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied. De ecopassage onder de Europaweg door is inmiddels gerealiseerd.
4. Par. 5.4. van de toelichting wordt aangevuld.
5. Par. 5.4. van de plantoelichting geeft een visie op een robuustere NNB voor het westelijk deel van Helmond. Hier is ook van uitgegaan bij het bepalen van de herbegrenzing voor de Natuurpoort Stiphout en voor Gerwenseweg 43. Dat zijn de 'andere plannen' op het eerste kaartje op blz. 41 van deze Plantoelichting. Die plannen moeten in principe los van elkaar kunnen worden ontwikkeld en leiden tot een versterking van de NNB. Gezamenlijk leiden ze tot een extra robuust NNB.

Veiligheidsregio Brabant Zuidoost

Geadviseerd wordt te voldoen aan de bluswaterbehoefte zoals opgenomen in de nieuwe beleidsregels 'Bereikbaarheid en bluswater'. Dit betekent dat er in het plangebied na aankomst van de brandweer binnen: 3 minuten een waterbehoefte is van 60 m3/uur; 15 minuten een waterbehoefte is van 180 m3/uur en 60 minuten een totale waterbehoefte is van 360 m3/uur. Daarnaast wordt een tweezijdige bereikbaarheid geadviseerd. Geadviseerd wordt deze te borgen in de besluitvorming van het bestemmingsplan of de gemeentelijke processen.

Reactie gemeente

Bij de optimalisatie van de bluswatervoorziening in overleg met de Veiligheidsregio wordt rekening gehouden met de nieuwe beleidsregels "Bereikbaarheid en bluswater".

De Automotive Campus is vanaf drie zijden bereikbaar, vanaf de Europaweg, de Veedrift en de Steenovenweg.

Waterschap Aa en Maas

Het Waterschap geeft aan dat de wateraspecten goed in het plan zijn verwerkt en heeft geen op- of aanmerkingen op het plan.

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

8.3. Procedure ontwerpplan

In het kader van de procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening juncto artikel 3.4. Algemene wet bestuursrecht, heeft het ontwerp Chw bestemmingsplan met ingang van 22 november 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld schriftelijk of mondeling zijn zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Er zijn binnen de termijn acht zienswijzen ingediend die in de nota van zienswijzen zijn samengevat en becommentarieerd. Deze nota maakt onderdeel uit van het raadsbesluit van 9 april 2019 tot gewijzigde vaststelling van dit bestemmingsplan.