

Bestemmingsplan "Brandevoort Oost"

Inhoud.

Toelichting

Regels

Bijlage

Staat van Bedrijfsactiviteiten

Kaart nr.

NL.IMRO.0794.2100BP100149-

Procedure.

Kennisgeving voorbereiden bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 16 juni 2010

Ontwerpbestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 21 december 2011

Ter inzage d.d. : 22 december 2011

Vastgesteld raad d.d. : 3 april 2012

Bijlage no. :

Vastgesteld bestemmingsplan

Ter inzage d.d. : 24 mei 2012

In werking d.d. : 6 juli 2012

Onherroepelijk d.d. : 26 september 2012

Beroep Abr RvS

: 26 september 2012

Toelichting

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	5
1.1.	Aanleiding en doel bestemmingsplan	5
1.2.	Situering en planherziening	5
1.3.	Geldend bestemmingsplan	5
1.4.	Opzet plantoelichting	5
2.	PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID.	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal beleid	6
2.3	Gemeentelijk beleid	7
3.	Ruimtelijke BESCHRIJVING PLANGEBIED.	9
3.1	Ligging in groter verband	9
3.2	Historische ontwikkeling	9
3.3	Ruimtelijke Structuur	9
4.	Functionele beschrijving plangebied	15
4.1	Algemeen	15
4.2	Verkeer	15
4.3	Groenvoorzieningen	18
4.4	Flora en fauna	19
4.5	Waterhuishouding	19
4.6	Kabels en leidingen	21
4.7	Cultuurhistorie en archeologie.	21
5.	MILIEU EN OVERIGE SECTORALE ASPECT	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Externe veiligheid	23
5.3	Geluidhinder	26
5.4	Luchtkwaliteit	26
5.5	Geurhinder agrarische bedrijvigheid	27
5.6	Bedrijven en milieuzonering	27
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	29

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	29
7.1 Inleiding	29
7.2 Juridische methodiek	29
7.3 Toelichting op de bestemmingen	29
8. PROCEDURE	32
8.1 Kennisgeving artikel 1.3.1 Wet ruimtelijke ordening	32
8.2 Resultaten wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	32
8.3 Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening	33

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel bestemmingsplan

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening welke op 1 juli 2008 in werking is getreden, is het voor gemeenten verplicht om voor hun hele grondgebied bestemmingsplannen op te stellen. Deze bestemmingsplannen mogen niet ouder zijn dan 10 jaar. Derhalve geldt dat bestemmingsplannen die voor 1 juli 2008 zijn vastgesteld, voor 1 juli 2013 herzien moeten worden. In dat kader is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

Het doel is om voor het plangebied te komen tot een actueel, uitvoerbaar en handhaafbaar bestemmingsplan.

1.2. Situering en planherziening

Het plangebied ligt aan de westkant van de stad, ten westen van de woonwijk Mierlo-Hout. Het plangebied bestaat uit twee delen;

1. het woongedeelte ten zuiden van de spoorlijn tot aan het Eindhovens kanaal.
2. het bedrijvendeel tussen de spoorlijn en de A270, de snelweg tussen Helmond en Eindhoven.

Ten westen van het plangebied wordt de afbouw van Brandevoort gerealiseerd.

1.3. Geldend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Brandevoort Oost vervangt onder andere de bestemmingsplannen "Brandevoort I" en "Geldropseweg - West". Het bestemmingsplan Brandevoort I, een globaal eindplan, was gericht op de ontwikkeling en realisering van de woonwijk Brandevoort. Het nieuwe plan geeft na realisatie een actueel en gedetailleerd kader voor de bouwplantoetsing.

1.4. Opzet plantoelichting

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. Verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting dient ter beschrijving en onderbouwing van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het beleid op de verschillende niveaus behandeld. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het plan in relatie tot de omgeving. In hoofdstuk 4 komen de sectorale aspecten op het gebied van milieu, water, flora en fauna, archeologie, verkeer, kabels en leidingen aan bod. Hoofdstuk 5 betreft de economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 6 volgt de wijze van bestemmen en wordt uiteengezet hoe het plan juridisch is vertaald naar de plankaart en de regels. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de procedure die het bestemmingsplan doorloopt.

De plantoelichting betreft in principe alleen de eerste fase van het woongebied Brandevoort. Waar nodig zal ook ingegaan worden op het totale beeld van Brandevoort als dit voor het deelaspect van belang is.

2. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1. Nota ruimte

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

In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is de regio Zuidoost - Brabant, dus ook Helmond, opgenomen als Brainport. Voor de wijk Brandevoort I / Geldropseweg - West heeft dit geen consequenties. De Nota Ruimte houdt in principe niets anders in, dan dat verder invulling kan worden gegeven aan het streven naar een hoogwaardig woonmilieu in deze wijk, zoals vastgelegd op gemeentelijk niveau. Door middel van het voorliggende bestemmingsplan wordt de basiskwaliteit gegarandeerd.

2.1.2 Beleid radar- en communicatieapparatuur

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

Dit houdt in dat, teneinde het ongestoord functioneren van radar- en communicatieapparatuur op de vliegbasis te waarborgen, er rond deze vliegbasis een cirkel met een straal van 15 nautische mijl (=27,8 km) geldt, gemeten vanaf de positie van de radar.

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

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

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

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1. Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en Verordening Ruimte

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

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

verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan infrastructuur en versterking van de economische kennisclusters.

In de Verordening Ruimte 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. Op de kaart behorende bij de Verordening Ruimte is Brandevoort grotendeels aangeduid als 'Bestaand stedelijk Gebied'. Het gaat daarbij om het bestaande ruimtebeslag van een kern ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen moeten de mogelijkheden binnen deze bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut worden. Daarbij gaat het om mogelijkheden voor inbreiding en herstructurering, intensivering van het ruimtegebruik (onder meer door op een compactere wijze – in de hoogte en de diepte – te bouwen) en meervoudig ruimtegebruik (meerdere functie combineren op één locatie).

Een gebied aan de zuidoostzijde van het plangebied is bestempeld als 'Zoekgebied verstedelijking'. Dit houdt in dat een benutting van dit landelijke gebied voor stedelijke gebruik (wonen, werken, voorzieningen, e.d.) afweegbaar is, als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. Deze afweging wordt in het kader van dit bestemmingsplan niet gemaakt. De huidige situatie blijft op basis van dit bestemmingsplan dan ook onveranderd.

Dit bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid zoals weergegeven hierboven.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1. Interimstructuurvisie Helmond 2015 (ISV)

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

Tot 2015 wordt voor de gehele wijk Brandevoort nog rekening gehouden met een groei van het aantal inwoners met ruim 12.000. Deze groei zal echter grotendeels in de nog te ontwikkelen delen (Brandevoort II) buiten het plangebied gerealiseerd worden.

Een aandachtspunt is de ontwikkeling van de 'planranden Brandevoort' (in relatie met regionale plannen voor Gulbergen en het Eindhovens Kanaal) als uitloopgebied voor dit nieuwe stadsdeel en met het Coovelsbos als kwetsbaar natuurgebied. Aan de zuidrand ligt de plangrens tegen het Eindhovens Kanaal aan.

Kaart Palet van Wijken: Brandevoort en 't Hout (ISV)



2.3.2 Waterbeleid

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

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

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

Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

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

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

Niet bij elk plan zijn alle bovengenoemde onderwerpen relevant. Het bestemmingsplan Brandevoort Oost is een beheergericht bestemmingsplan waar in beginsel geen nieuwe ontwikkelingen, vanuit ruimtelijk oogpunt, worden mogelijk gemaakt. Indien er nieuwe ontwikkelingen aan de orde komen, dan zullen de uitgangspunten van het waterbeleid, zoals vastgelegd in het Waterplan 2006-2010, van toepassing zijn. De waterhuishoudkundige zaken, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, zijn vooral beschrijvend van karakter.

2.3.3 Algemeen beleid handhaving

De beleidsnota 'Helmond, een veilige en leefbare stad', bevat een opsomming van beleidsvelden met alle gemeentelijke handhavingstaken zoals de beleidsvelden Bouwen, Openbare orde en veiligheid, Gebruik openbare ruimte, Wegen en verkeer en Milieu en Inrichtingen. Als uitwerking van de nota worden jaarlijks in het Actieprogramma handhaving en veiligheid de handhavingsonderwerpen benoemd die structureel aandacht krijgen. Ook op basis van de Woningwet maakt het gemeentebestuur jaarlijks de handhavingsvoornemens bekend en legt daar achteraf via een jaarverslag verantwoording over af. Daarbinnen gaat de aandacht voornamelijk uit naar bouwen en slopen zonder vergunning, gebruik van gebouwen en terreinen en reclame-uitingen. Voor dit plan zijn er geen bijzonderheden.

3. RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED.

3.1 Ligging in groter verband

Brandevoort is en wordt gebouwd aan de westzijde van de stad als een op zichzelf staand Brabants dorp, los van het stedelijk gebied van Helmond. Aan de zuidkant ligt Mierlo en aan de noordzijde het kerkdorp Stiphout. Hiermee ligt Brandevoort in het zogenaamde middengebied tussen Helmond en Eindhoven. De landschappelijke structuur van deze regio wordt gekarakteriseerd door sterk gegroeide dorpen, bossen, intensieve veehouderij en tuinbouw.

De ligging aan de A270 ten noorden en aan de Geldropseweg ten zuiden van het plangebied en aan het spoor maakt de wijk Brandevoort goed bereikbaar. De bewoners kunnen optimaal gebruik maken van alle mogelijke stedelijke voorzieningen in de regio.

3.2 Historische ontwikkeling

De wijk Brandevoort is niet ontstaan uit een historisch gegroeide ontwikkeling, maar als nieuwbouwwijk ontwikkeld op basis van een masterplan uit 1997.

Het onderliggende landschap kan als volgt worden omschreven:

Brandevoort ligt midden in de zone tussen Eindhoven en Helmond, in de zogenaamde Centrale slenk, een dekzandlandschap dat wordt doorsneden door de beekdalen van de Dommel en de Aa. Het landschap is afwisselend met open landbouwgronden, kleinschalige landschapselementen en verspreide boerderijen. Verspreid over het gebied ligt een aantal percelen met boom- en struiklaag of grote tuinen. Een aantal wegen wordt begeleid door eiken van ongeveer veertig jaar oud. Het stroomgebied van de Aa en Dommel is een gebied waar veel intensieve veeteelt aanwezig is. Dit brengt in het gebied een hoge milieubelasting met zich mee. In het gebied bevinden zich verspreid enkele droge naaldbossen met een beperkte natuurwaarde.

Het landschap behoort tot het landschapstype 'hoeven- en kampenlandschap'. Dit type is gerelateerd aan de voor de zandgebieden kenmerkende esdorpen. Het landschapstype hoeven- en kampenlandschap laat een variatie zien in het reliëf, de bodemgesteldheid en het (plaatselijk) gevarieerde landschapsbeeld met verschillen in openheid, beslotenheid en bebouwingspatroon. De ontginningsgeschiedenis is voor de vorming van dit landschapstype de bepalende factor geweest.

Het wegenpatroon heeft in het hoeven- en kampenlandschap een kronkelig karakter. In de buurt van kernen heeft het wegenpatroon een diffuus, stervormig karakter. Een meer rechtlijnig patroon is te zien bij recentere ontginningen. Het plangebied heeft een blokvormig verkavelingspatroon. Dit is het gevolg van een herverkaveling die in het verleden plaats heeft gevonden. In het landschapsbeeld speelt het watergangenpatroon een ondergeschikte rol. Het bebouwingspatroon in het plangebied is afwisselend en laat twee kenmerkende typen zien, namelijk het open esdorp en de statige boerderijen gelegen aan een oude ontginningsas. Het beplantingspatroon wordt gekenmerkt door erfbeplantingen met boomgaarden en - rond de hooggelegen velden - laanbeplantingen en houtwallen.

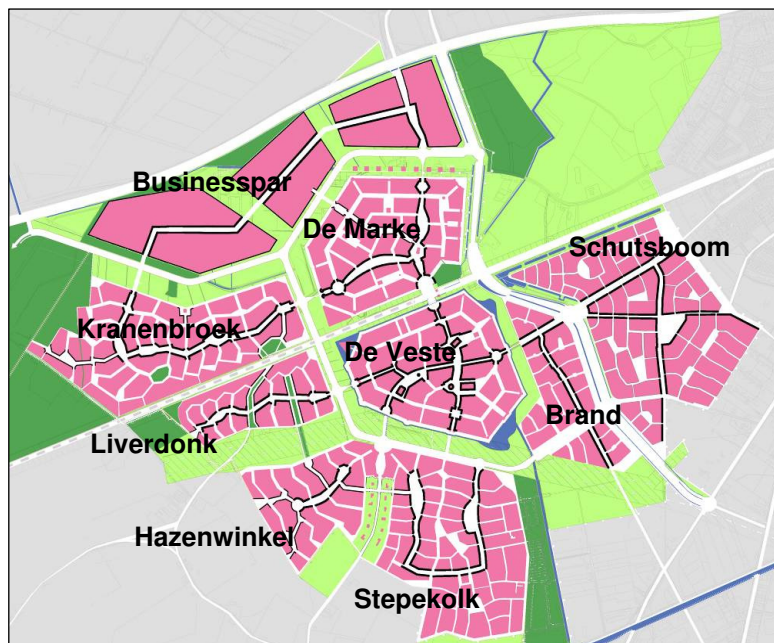
Binnen het gebied bevinden zich de vier buurtschappen Berenbroek, Diepenbroek, Kranenbroek en Stepekolk. Deze dateren mogelijk uit de Late Middeleeuwen. Van de oorspronkelijke cultuurhistorische bebouwing in deze buurtschappen resteert echter niets meer.

In de plannen is waar mogelijk de historisch structuur van Brandevoort opgenomen en nog steeds herkenbaar.

3.3 Ruimtelijke Structuur

Brandevoort is een wijk van Helmond, die een sterke ruimtelijke eenheid, grenzend aan de westzijde van het stedelijk gebied van Helmond, vormt. Brandevoort ligt midden in de zone tussen Eindhoven en Helmond. Een zone, waarvan de landschappelijke structuur gekarakteriseerd wordt door sterk gegroeide dorpen, bossen, intensieve veehouderij en restanten tuinbouw.

Brandevoort vindt zijn oorsprong in het Masterplan uit 1997 dat de basis legde voor deze bijzondere wijk. Het Masterplan uit 1997 verwoordde het planconcept onder meer als volgt: 'Het nieuwe Brandevoort wordt een zelfstandig dorp. Een moderne vertaling van een klassieke nederzetting tussen de stad en het landschap. Dit landschap is zeer bepalend voor de ontwikkeling van Brandevoort. Samen met de uitstekende ligging tussen Eindhoven en Helmond vormt dit een ideale symbiose tussen stad en landschap. Ook de opbouw in Brandevoort herinnert aan de oorspronkelijke dorps- en stadsvorm: een compacte en gezellige kern met een hoge bouwdichtheid, omringd door ruime en groene buurten. Een Veste te midden van Buitens. Deze Veste en Buitens zijn kenmerkend gevormd door een organisch weefsel van straten en lanen. Een patroon van wegen waarin elke plek herkenbaar wordt. Brandevoort biedt veel aandacht voor het individu en een maximale keuzevrijheid. Maar ook in de architectuur: in Brandevoort heeft ieder huis zijn eigen gezicht. Zonder daarbij de samenhang uit het oog te verliezen: een regie van eenheid in verscheidenheid. Deze vertaalt zich niet alleen in duurzame, maar vooral in klassieke en tijdloze vormen, kleuren en materialen'.



Masterplan 2006, hoofdstructuur Brandevoort

Het hiervoor genoemde planconcept zal ook voor de tweede fase overeind blijven. De basis blijft een compacte en herkenbare kern met daaromheen groene buitens, ingebed in een robuuste groenstructuur. Van belang is uiteraard de bedrijvigheid, die in de vorm van het Businesspark Brandevoort zijn plek krijgt tussen de A270 en de woonbuurten van Brandevoort. De afbeelding toont de hoofdstructuur van Brandevoort.

3.1.1 Stedenbouwkundige structuur

Brandevoort is een wijk van Helmond, die een sterke ruimtelijke eenheid, grenzend aan de westzijde van het stedelijk gebied van Helmond, vormt. Binnen de robuuste hoofdstructuur van groen, water en infrastructuur herbergt Brandevoort duidelijk te herkennen en benoemde deelgebieden. Hierdoor ontstaat niet alleen ruimte voor diversiteit in uitstraling maar ook in functie en woningtypologie. Deze diversiteit maakt Brandevoort flexibel en zorgt ervoor dat het met de tijd mee kan groeien. De visie voor de verschillende deelgebieden wordt in de volgende pagina's toegelicht.

De Veste als centrum van Brandevoort onderscheidt zich door de hoge bebouwingsdichtheid (ca. 50 woningen per ha) van compacte stadsblokken, met een combinatie van wonen, dienstverlenende commerciële en maatschappelijke voorzieningen en woon-werkcombinaties. De woonbebouwing bestaat uit aaneengeschaalde eengezinsstadshuizen en op bijzondere plekken gestapelde appartementen.



Afbeelding: Zicht op de buitenrand en het hart van de Veste

De basis voor de Veste is al gelegd in het Masterplan uit 1997 en in de daaropvolgende uitwerkingen. De oostelijke helft van de Veste is inmiddels vrijwel geheel gerealiseerd.

De Buitens: Schutsboom, Brand en Stepekolk hebben een lage dichtheid (ca. 25 woningen per ha). Zij bevatten bij uitzondering voorzieningen zoals een school en kennen een veel opener bebouwingspatroon met voornamelijk vrijstaande, halfvrijstaande en geschakelde woningen. Op markante plekken zal gestapelde bebouwing voorkomen.



3.3.2. Groenstructuur

De landschappelijke dragers van Brandevoort zijn als groene hoofdstructuur duidelijk herkenbaar door de maatvoering en het uiterlijk.



de groenstructuur bestaat uit:

- de overstromingsvlakte rondom de Veste en de Marke
- de drie grote zones hier dwars op:
 - Eco zone als verbinding tussen Eindhovens kanaal en Coovels bos (Schootense Loop),
 - de belemmeringzone van de hoogspanningsleiding en
 - de Papenvoortse Loop.
- de beplante wegenstructuur
- groene plekken op buurniveau
- groene scheggen op het businesspark
- de boscomplexen rondom de wijk

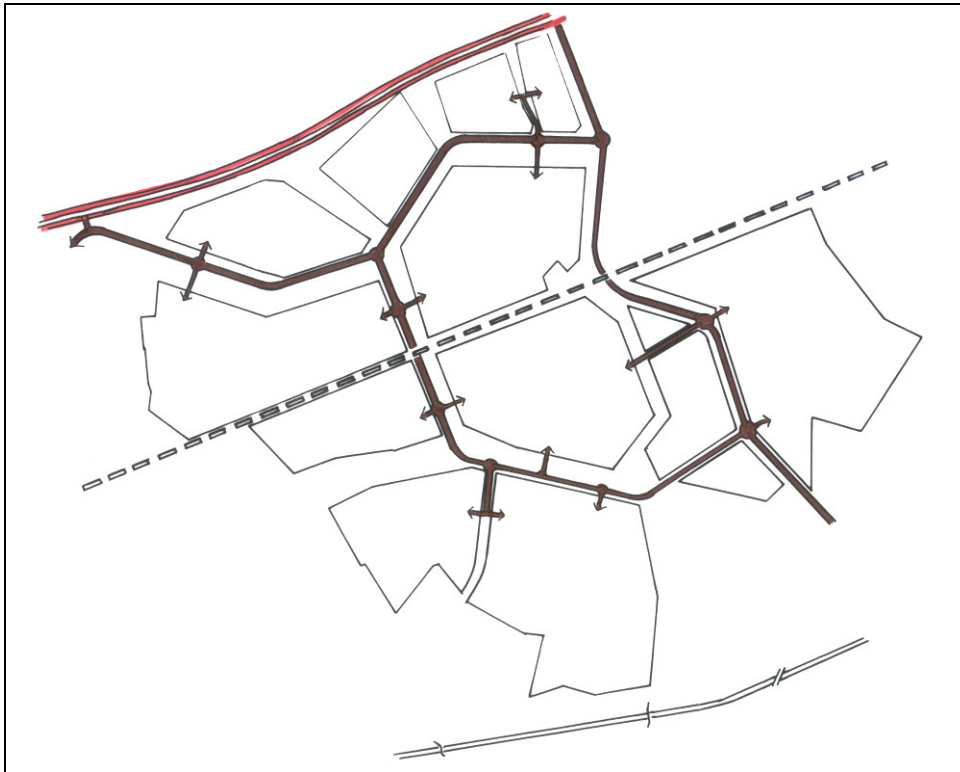
3.3.3 Verkeersstructuur

Eenduidige en eenvoudige wegenstructuur

De infrastructuur van Brandevoort blijft eenduidig en eenvoudig: de Brandevoortse Dreef als hoofdontsluiting en de Voort, die als ring om De Veste en Marke de buurten ontsluit. Onder andere capaciteitsproblemen op de Brandevoortse Dreef vragen om een structurele oplossing: de introductie van een nieuwe aansluiting aan de noordwestzijde op de A270. Met een tweede aansluiting op de A270 wordt het businesspark optimaal ontsloten, waardoor de woonbuurten minimaal belast worden met vrachtverkeer. Daarnaast is er zo sprake van een verdeling van milieu- en geluidbelasting in het gebied. Ten slotte voorziet de nieuwe aansluiting in de noodzakelijk ontsluiting van het park Gulbergen. De in eerste instantie meer westelijk geprojecteerde aansluiting voor Gulbergen kan hiermee komen te vervallen. Daarmee voorziet het in een zuinig en doelmatig ruimtegebruik.

De verkeersstructuur Duurzaam Veilig

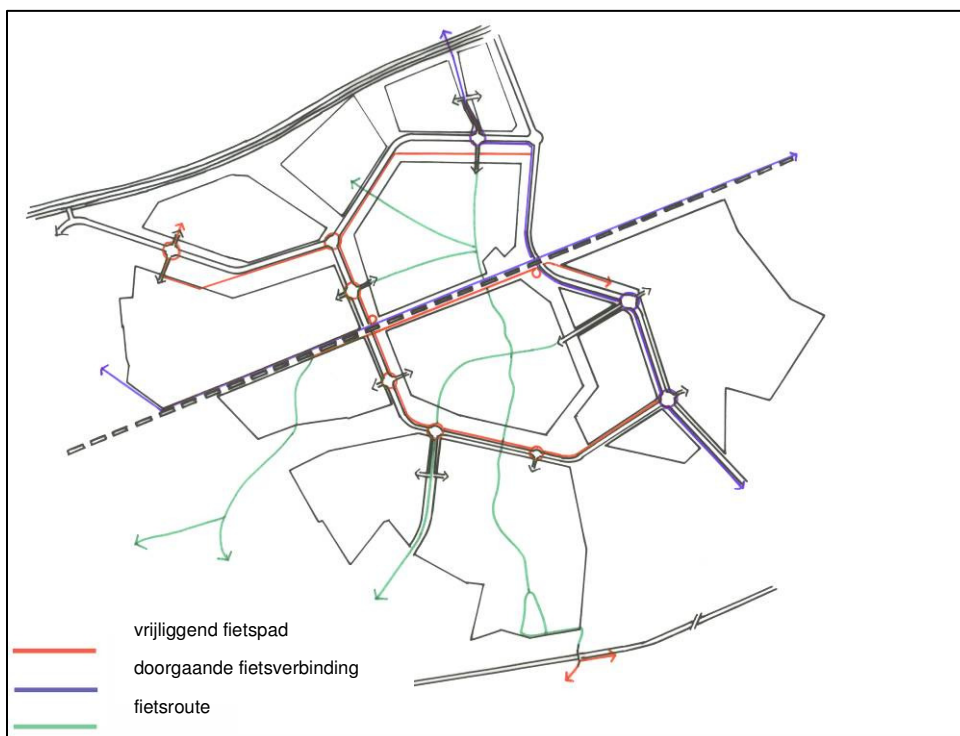
De inrichting van het wegennet in Brandevoort gebeurt conform de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent onder meer dat de ontsluitingswegen gescheiden rijrichtingen hebben en de Buitens, Marke en Veste door rotondes aansluiten op de ontsluitingswegen (De Voort en Brandevoortse Dreef). De inrichting en rechtstanden van de wegen zijn zodanig, dat het geldende snelheidsregiem voor weggebruikers logisch is.



Optimale fietsbereikbaarheid

Alle bestemmingen in Brandevoort zijn optimaal bereikbaar per fiets via veilige, directe, comfortabele en aantrekkelijke routes. Het fietsnetwerk voor Brandevoort bestaat uit drie categorieën fietsverbindingen:

- 1) regionale fietsverbindingen;
- 2) vrijliggende fietspaden;
- 3) fietsroutes.



De eerste categorie bestaat uit een hoogwaardige, vrijliggende fietsinfrastructuur. Door Brandevoort lopen twee regionale fietsverbindingen. Ten noorden van het spoor in oost-west richting de zogenaamde Hoogwaardige Fietsverbinding Helmond - Eindhoven. Haaks op dit fietspad loopt een belangrijke noord-zuid verbinding, parallel aan de Brandevoortse Dreef. Deze verbindt Mierlo met Stiphout.

De tweede categorie bestaat uit een vrijliggende fietsinfrastructuur die als non-stop-fietspad de verbinding vormt tussen De Veste en het centrum van Helmond. Dit fietspad wordt doorgetrokken naar Liverdonk richting de weg naar Gulbergen. Langs de Voort en Papenvoortse Loop zijn eveneens vrijliggende fietspaden gedacht. Het netwerk van vrijliggende fietspaden heeft een maaswijdte van circa 500 meter.

De laatste categorie voorziet in interne fietsrelaties in een radiale fietsstructuur binnen Brandevoort (meestal utilitair fietsgebruik) en fietsrelaties vanuit Brandevoort naar de directe omgeving (vaak recreatief/sportief fietsgebruik). Deze fietsroutes lopen via de woonstraten, passend binnen de principes van een Duurzaam Veilige wegenstructuur. Met name het station Brandevoort moet maximaal bereikbaar zijn per fiets. Dit zal een positief effect hebben op het aantal reizigers dat van het station gebruik maakt. Het station wordt dan ook door de verschillende typen fietspaden ontsloten. Ter hoogte van het station is een onderdoorgang voor fietsers voorzien.

Bereikbaarheid openbaar vervoer gegarandeerd

Dragers van het openbaar vervoersysteem in Brandevoort is het station Brandevoort. Via dit station hebben de inwoners van Brandevoort toegang tot het regionale en nationale spoorwegennet. De bereikbaarheid van de centrumgebieden van Eindhoven (7 minuten) en Helmond (4 minuten) per trein kan daarbij concurreren met de autoverbinding.

4. FUNCTIONELE BESCHRIJVING PLANGEBIED

4.1 Algemeen

Wonen

In de totale wijk Brandevoort worden uiteindelijk 6000 woningen gerealiseerd, binnen het voorliggende plan is dit 3000 woningen, waarvan het overgrote deel al is gerealiseerd.

De huidige bevolking bestaat per 1-1-2011 uit 8.524 inwoners waarvan een groot deel uit jonge gezinnen bestaat. Ruim 52% van het aantal huishoudens bestaat uit een paar met kinderen.

25% valt in de leeftijdsgroep 30-39 jaar, voor 13% uit 0-4 jaar.

Een klein aantal woningbouwprojecten binnen Brandevoort moeten nog worden gerealiseerd. Hierdoor en door het hoge geboortecijfer zal het aantal bewoners in dit deel van Helmond ook de komende jaren toenemen.

De wijk kent een aandeel inwoners met een niet-Nederlandse etniciteit van slechts 14,6% en een 43% heeft een inkomen van € 45.000 en hoger.

78,6% bestaat uit koopwoningen terwijl de woningen meer inhoud hebben en een hogere waarde hebben dan gemiddeld. Het aanbod aan koopwoningen in de sociale sector is gering.

Slechts 18% van de woningen bestaat uit appartementen waarbij een groot deel van de appartementen is gerealiseerd in de lagere prijsklasse.

Overige aspecten

Bij de ontwikkeling van het bouwplan wordt rekening gehouden met duurzaam bouwen zoals vertaald in GPR Gebouw, het Politiekeurmerk veilig wonen en bezoek- en aanpasbaar bouwen. In dit kader wordt ook de mogelijkheid van toepassing Koude Warmte opslag onderzocht.

Met name voor de doelgroep ouderen wordt geadviseerd vormen van domotica toe te passen.

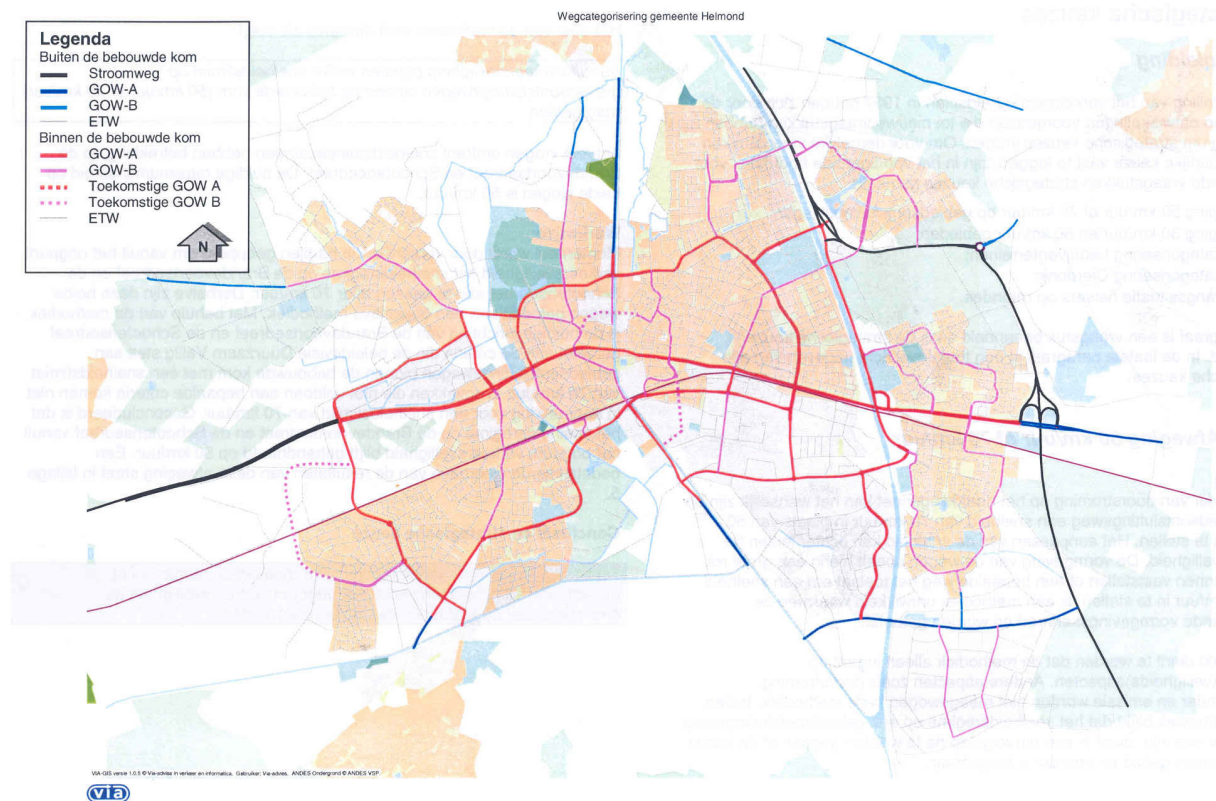
4.2 Verkeer

Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

In de huidige categorisering van wegen is de A270 ter hoogte van Brandevoort aangewezen als zogenaamde Stroomweg. In het plangebied zijn de Europaweg, de Brandevoortsedreef en de Geldropseweg zogenaamde Ontsluitingswegen A. De A 270/ Europaweg, de Brandevoortsedreef en de Geldropseweg maken deel uit van de Hoofdwegenstructuur van Helmond.

Binnen het plangebied vormt de Voort een ring om de diverse plandelen van Brandevoort Oost en West en is gecategoriseerd als Ontsluitingweg B. Op bovengenoemde wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur.

Alle overige wegen in het plangebied zijn bestemd tot zogeheten erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en hebben een maximum snelheid van 30 km/uur (zie kaart categorisering van wegen).



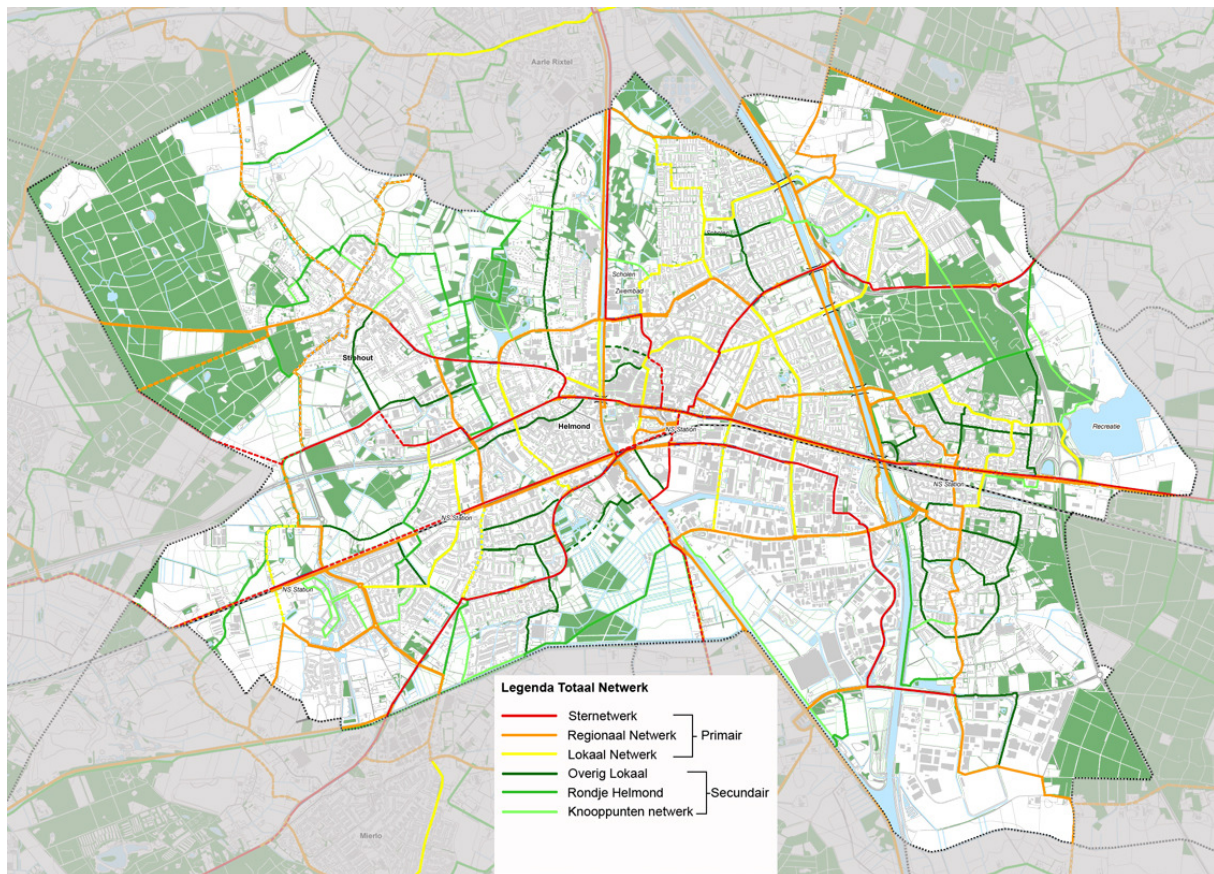
Wegcategorisering Helmond

In de opzet van Brandevoort-Oost is er voor gekozen de directe relaties met Mierlo-Hout (Stepekolkoost, St. Antoniusweg en de Brand) en Mierlo (Brandevoort en Doornweg) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit om onnodig sluipverkeer en verkeersoverlast voor omwonenden te voorkomen. De Brandevoortsedreef en de Voort ontsluiten de woongebieden op de overige wegen van de hoofdstructuur van Helmond. Langzaamverkeer kan wel via de oude routes van en naar Mierlo-Hout of Mierlo rijden.

Langzaamverkeersstructuur

De langzaamverkeersstructuur in Brandevoort Oost volgt deels de hoofdwegenstructuur (bijvoorbeeld de fietspaden langs de Brandevoortsedreef, de Geldropseweg of de Voort, maar kent deels ook een afzonderlijke vrijliggende fietsstructuur. Zo zijn er vrijliggende fietsverbindingen tussen Mierlo-Hout en Brandevoort, bijvoorbeeld ten zuiden van het spoor, maar ook via het Krijtmolenpad en de St. Antoniusweg/Langecker of de Neerhei.

Binnen Brandevoort Oost komt langs de noordzijde van het spoor tevens de Hoogwaardige Fietsverbinding Helmond-Eindhoven te liggen. Delen van deze route zijn reeds gerealiseerd, overige delen zullen voor 2014 afgerond zijn. De fietsroutes maken onderdeel uit van belangrijke fietsverbindingen (Sternet en het Regionale fietspadennet). Enkele andere fietsverbindingen (knooppuntroutes, rondje Helmond, lokale routes) lopen grotendeels over de bestaande woonstraten lopen (zie kaart Fietsnetwerken) of volgen de vrijliggende fietspaden.



Fietsnetwerk Helmond

Openbaar vervoer

In Brandevoort-Oost is treinstation Helmond –Brandevoort gelegen. Op dit station stoppen 2x per uur stoptreinen van en naar Eindhoven, Venlo en verder.

Ook de stadsbus halteert in het plangebied. Buslijn 52, (Brouwhuis, Station Helmond Centraal/ Brandevoort) halteert op de Voort, maar zal na oplevering van de nieuwe spoortunnel in de Voort, doorrijden naar station Helmond-Brandevoort.

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.

Parkeren

Voor het overgrote deel wordt in Brandevoort Oost in de parkeerbehoefte voorzien middels parkeren op eigen terrein. Qua parkeernormering is uitgegaan van 1.7 ppl per woning, waarvan 1 op eigen terrein en 0.7 in de openbare ruimte. Alleen ten behoeve van sociale koop/huur zonder parkeervoorziening op eigen terrein zijn 1,7 ppl in de openbare ruimte gerealiseerd.

Daarnaast zijn op een aantal plekken speciale parkeervoorzieningen gerealiseerd bij specifieke functies, zoals het P&R terrein ten noorden het station, of parkeerplaatsen bij winkels in de Veste. Indien zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, dan zal moeten worden voldaan aan de parkeernormen die gesteld worden in de Beleidsregel Parkeernormen 2008. Er moet voldoende ruimte (op eigen terrein) beschikbaar zijn om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren.

Fietsparkeren

Ten behoeve van het parkeren van fietsen zijn bij het station voorzieningen getroffen. Deels betaald in een gebouwde voorziening (fietsboxen), deels gratis in de openbare ruimte. Tevens zijn er op het station Helmond-Brandevoort OV fietsen te huur.

4.3 Groenvoorzieningen

In het Masterplan Brandevoort zijn uitgangspunten en ambities omtrent landschap en groen geformuleerd. Deze hebben een vertaling gevonden in het plan voor de openbare ruimte. Brandevoort heeft het uiterlijk van een typisch Brabants dorp, met daarbij passend karakteristiek groen. Een van de uitgangspunten is om de bestaande landschappelijke en recreatieve kwaliteiten te benutten en zo veel mogelijk te incorporeren. De ambitie van het Masterplan is dat Brandevoort niet wordt ontwikkeld als 'tabula ras', maar rekening houdend met de bestaande landschappelijke waarden. Het motto van Brandevoort voor de realisatie is 'stad en landschap tegelijk ontwikkelen'.

Op schaal van de nederzetting als geheel is een nieuw herkenbaar structurerend element op basis van reliëf en geohydrologie geïntroduceerd: de ecozone Brandevoort. De ecozone is mede om zijn maat en landschappelijke robuustheid de belangrijkste structuurdrager van Brandevoort. Deze gegraven laagte verbindt de natuur aan het Eindhovens kanaal in het zuiden met het Coovels bos in het noorden en heeft in westelijke richting een aftakking in richting van de natuur rond Gulbergen. De ecozone werkt als een 'watermachine', d.w.z. het gebied neemt het hemelwater van de omgeving op, houdt water vast en dient als waterreservoir voor de gracht door de Veste. De functies ecologie en recreatie zijn gelijkwaardig aan de hydraulische functie. De Schootense loop is 'leggerwaterloop' en heeft de functie als afvoer van het gebied. In de ecozone is hiervoor een nieuwe bedding gegraven. De ecozone wordt zo veel mogelijk natuurvriendelijk beheerd. De ecozone biedt de bewoners van Brandevoort een confrontatie: het groen heeft in de corridors een andere kwaliteit dan het groen in de buurten.

Naast de ecozone zijn er op schaal van de wijk de robuuste verkeersbegeleidende hoofd-groenstructuren Brandevoortsedreef en de Voort. Deze bestaan uit statige lanen op brede kruidenrijke bermen al dan niet in combinatie met geluidswallen. Op de schaal van de wijk en de deelplannen zijn cultuurhistorische lanen opgenomen die een verwijzing zijn naar de ontginning van het gebied. Restanten van oorspronkelijke lanen bestaande uit eiken en essen zijn te vinden aan Stepekolk-oost, Schutsboom, Brand, (Oud) Brandevoort en de Kaldersedijk. Naast lanen zijn ook enkele solitaire bomen, boomgroepen en bosjes behouden en opgenomen in het plan.

Binnen de wijk bevinden zich tal van nieuw aangelegde groenvlekken naast enkele in het plan ingepaste bosjes uit de tijd dat Brandevoort een agrarisch gebied was. De groenvlekken hebben voor alle burgers een algemene recreatieve en sociale functie als groen- en ontmoetingsplek voor de buurten. Zij zijn door hun inrichting geschikt voor multifunctioneel gebruik en vormen hierdoor samen met de ecozone en de struinroutes door de wijk in verbinding met de groengebieden rondom Brandevoort de informele speelruimte van de wijk. Dat aanbod richt zich met name op de behoeften van kinderen om in de buitenlucht te spelen. Daarnaast zijn de meeste groenvlekken tevens formele, leeftijdsgebonden speelruimte met een breed aanbod aan speeltoestellen in de openbare ruimte. Beoogd is een gelijkmatige en conform de gehanteerde norm dekkende verdeling van de formele speelvoorzieningen. De meest bijzondere speelruimte is de informele speelnatuur van de ecozone Brandevoort. Hier bevindt zich een samenhangend gebied dat door zijn reliëf, vormgeving, voorkomende planten en dieren, en door de aanwezigheid van water, grote uitdagingen biedt voor het spelen in een natuurlijke omgeving en dan toch op een korte afstand van thuis.

De groengebieden bieden naast de speelruimte op strategische en daarvoor geschikte plekken de ruimte voor hondenvoorzieningen. Deze voorzieningen zijn opgenomen in een beleidsplan. Uitgangspunt is dat conflicten tussen de gebruikers van de openbare ruimte vermeden moeten worden door een zonering van de ruimte. De hondenvoorzieningen bestaan uit routes en terreinen. Het plan beoogt dat met de hond een 'ommetje' kan worden gelopen over daarvoor geschikt gemaakte routes en dat via de routes omkaderde loslaatterreinen voor honden bereikbaar zijn. De routes worden intensief onderhouden en bevinden zich langs de randen van de buurten, meestal op de rand tussen woon- en groengebieden.

Voor Brandevoort is als een uitwerking van het Masterplan een bomenplan gemaakt. In de karakteristieke sfeer van een dorp als Oirschot en een vestingstadje als Heusden passen 'Brabantse' boomsoorten, met een Rode Beuk of een Notenboom in de 'tuin van de pastoor'. Boomkwekers hebben gezocht naar soorten en selecties die beter dan de wilde soorten gedijen in bestrating. Voor Brandevoort is daar, uitgaande van het Masterplan, een keus uit gemaakt. Het zijn bomen met een

tamelijk natuurlijk karakter, geen bol- of vormbomen, geen Japanse sierkersen. Er is wel gezorgd voor afwisseling en elk seizoen heeft wat te bieden. Het bomenplan is in latere planfasen om redenen van de beheersbaarheid van het plan aangepast door een wijziging van het toegepaste sortiment en de ondergrondse voorzieningen voor bomen in de verharding.

De overige groenvoorzieningen zijn passend bij een 'Brabants dorp', d.w.z. veelal gewoon grasberm en waar mogelijk met een lage beheersfrequentie. De beheersintensiteit voor Brandevoort is standaard.

4.4 Flora en fauna

Brandevoort biedt door de bijzondere stedenbouwkundige opzet van de wijk met verdichte en matig verdichte buurten en de open ruimte van de ecozone, naast ruimte voor stadsnatuur binnen de buurten tevens ook belangrijke ruimte voor een niet stedelijke soortenspectrum. Actueel is er een gefragmenteerd beeld van de voorkomende (beschermde) soorten, omdat er destijds niet voor gekozen is om de natuurwaarden van het gebied als geheel te monitoren. Er bestaan wel soortenspecifieke inventarisaties voor delen van de ecozone. In het gebied komen diverse amfibieën, kleine Modderkruiper en IJsvogel en planten als Kleine Ratelaar voor. Enkele soorten hebben een strenge bescherming.

In de gebouwde omgeving van de Veste en de buurten, met openbare plantsoenen en particuliere tuinen, voelen zich meer algemene soorten zoals vogels als de winterkoning en heggemus thuis. Woongebieden die grenzen aan waterpartijen of de ecozone zijn potentieel waardevol voor vleermuizen en zwaluwen. De oude in het plan geïntegreerde lanen zijn actueel of potentieel belangrijke foerageroutes van vleermuizen.

De natuurwaarden die zijn verloren gegaan door het bouwen van de wijk zijn in de natuurcorridors door de wijk ondertussen ruimschoots gecompenseerd. Tevens is het intensieve agrarische gebruik van Brandevoort bijna geheel verdwenen en hierdoor vanuit het oogpunt van milieu een duidelijk verbeterde situatie ontstaan.

Bij de verdere invulling van de wijk moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de bepalingen van de Flora&Fauna wet. Vanzelfsprekend moeten rooi- en opruimwerken buiten het broedseizoen van vogels plaatsvinden. Hoewel elke vogelsoort zijn eigen periode van broeden kent, loopt de broedperiode van vogels ongeveer van maart tot en met half augustus.

Het is ook wenselijk om meer aandacht te vragen voor het realiseren van nestelgelegenheden voor vogels en vleermuizen op locaties die hiervoor potentieel geschikt zijn, zoals de gebieden die reiken tot aan de ecozone Brandevoort of de planranden met de omliggende landschap. Bij de inrichting van het openbare en particuliere groen heeft inheems plantmateriaal vanuit ecologisch oogpunt duidelijk de voorkeur ten opzichte van exoten.

4.5 Waterhuishouding

Waterbeleid

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

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

(Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

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

Op deze wijze wordt het mogelijk het aspect water te betrekken bij integrale beleidsafwegingen en daarbij de consequenties van keuzen voor het water aan te geven.
(Niet bij elk plan zijn alle bovengenoemde onderwerpen relevant.)

Het bestemmingsplan Brandevoort Oost is een beheergericht bestemmingsplan waar in beginsel geen nieuwe ontwikkelingen, vanuit ruimtelijk oogpunt, worden mogelijk gemaakt. Indien er nieuwe ontwikkelingen aan de orde komen, dan zullen de uitgangspunten van het waterbeleid, zoals vastgelegd in het Waterplan 2006-2010, van toepassing zijn. De waterhuishoudkundige zaken, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, zijn vooral beschrijvend van karakter.

Oppervlaktewater en waterberging

In het plangebied is oppervlaktewater aanwezig. Het belangrijkste oppervlaktewater is de Schootense Loop. De Schootense Loop ligt in de ecozone Brandevoort, waar nog meer sloten en slootjes ten behoeve van waterberging, ontwikkeling en instandhouding van de ecologie zijn aangelegd.

De Schootense Loop is de hoofdafvoerroute van het water uit Brandevoort en een leggerwaterloop van waterschap Aa en Maas. Dat betekent dat de waterloop een belangrijke waterafvoerende functie heeft en dat het waterschap voor deze waterloop de onderhoudsplicht heeft.

De Schootense Loop begint aan de zuidzijde van Brandevoort, aan het Eindhoven Kanaal (EK). Vanuit het EK kan in tijden van droogte water ingelaten worden in de Schootense Loop om enige doorstroming te behouden.

In het gebied, grenzend aan de westzijde van de Geldropseweg liggen ook een aantal waterlopen en bergingsgebieden. Het gaat onder andere om rabattenstroken. Het water uit dit gebied voert uiteindelijk af op de Elderse Loop, deze ligt net ten oosten van de Geldropseweg buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

De ecozone Brandevoort, de geledingszone Ashorst en het groene gebied langs de spoorlijn en tussen de Brandevoortse Dreef en het Roselmanserf zijn belangrijke waterbergingsgebieden voor Brandevoort Oost. Het regenwater uit Brandevoort wordt via regenwateruitlaten in deze gebieden geloosd.

Voor de benodigde bergingscapaciteit is uitgegaan van de eis van het toenmalige waterschap De Aa van T=10. Dat betekent dat een neerslaggebeurtenis die eens per 10 jaar voorkomt, geborgen en vertraagd afgevoerd wordt naar de Schootense Loop. Voor het functioneren van het hele watersysteem is destijds (1997) een waterhuishoudingsplan gemaakt, waarin alle uitgangspunten voor een goed functionerend watersysteem zijn verankerd.

Ook een aantal greppels en kleinere slootjes langs wegen hebben een functie in de opvang, berging en afvoer van regenwater. Deze slootjes vallen overigens het grootste deel van het jaar droog.

Voor het gebied langs de Geldropseweg is in het verleden geen waterhuishoudingsplan gemaakt. Dat betekent o.a. dat niet helder is of er gerekend is met een bepaalde bergingscapaciteit in het gebied zelf. Het is wel duidelijk dat er berging aanwezig is in het systeem, maar hoeveel is niet bekend. In de praktijk doen zich in dit gebied geen problemen voor met de waterhuishouding, uitgezonderd een laag liggend pand aan de Geldropseweg (nr. 115-117) dat inmiddels is betrokken bij een herontwikkeling. Voor deze herontwikkeling zijn eisen gesteld met betrekking tot drooglegging, ontwatering en het water- en rioleringssysteem.

Alle waterstructuren, waaronder die aangegeven op bovenstaande kaart, moeten in stand blijven om een goed functionerend watersysteem in Brandevoort Oost te behouden.

Grondwater

Het hele plangebied van Brandevoort Oost is intermediair van karakter. Dat betekent dat er zowel kwel als infiltratie kan optreden, afhankelijk van het seizoen en het aanbod van neerslag.

Bij de aanleg van de wijk is hiermee rekening gehouden door voldoende drooglegging en ontwatering te creëren.

In Brandevoort kunnen leemlagen in de ondiepe ondergrond aanwezig zijn. Dit kan plaatselijk leiden tot schijngrondwaterspiegels. In het algemeen wordt de gewenste ontwateringsdiepte (80 cm –mv) ruimschoots gehaald. Dit blijkt ook uit de peilbuizen die maandelijks gemonitord worden.

Ondergrondse voorzieningen moeten ofwel waterdicht worden aangelegd (indien het verblijfsruimten betreft), ofwel het waterdicht aanleggen is vanuit het Bouwbesluit niet noodzakelijk. De gemeente kan

in dat geval niet aangesproken worden op het handhaven van een bepaald grondwaterpeil, (dieper dan de reguliere gewenste ontwateringsdiepte), c.q. vergoeding van schade door grondwateroverlast. De gemeente zal geen maatregelen treffen om de grondwaterstand te verlagen ten opzichte van het huidige niveau.

4.6 Kabels en leidingen

In dit bestemmingsplan is alle ondergrondse infrastructuur zoals kabels en leidingen gesitueerd in de openbare ruimte. Daar waar dit niet mogelijk of noodzakelijk was is dit geregeld middels een erfdiensbaarheid. Indien deze voor bouwactiviteiten moeten worden verlegd zijn hiervoor aan het betreffende nutsbedrijf mogelijk kosten verschuldigd. Door het bestemmingsplangebied lopen gasleidingen en twee hoogspanningstracés. Voor beide geldt een belemmeringsstrook waar niet gebouwd mag worden.

Het bestemmingsplangebied ligt in het radarverstoringgebied van de vliegbasis Volkel. Binnen dit gebied dient voor ieder obstakel, hoger dan 45 meter, te worden berekend of er verstoringen van de radar optreedt.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie.

4.7.1 Cultuurhistorie.

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

4.7.2 Archeologie

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

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

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

Binnen de gebieden op de archeologische waardenkaart wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën, waarbij per categorie de voorgestelde consequenties zijn aangegeven in geval van voorgenomen verstoring van de grond:

1. Gebied aangewezen als (rijks- of gemeentelijk) archeologisch monument

Het betreft een terrein dat rijks- of gemeentelijke bescherming heeft wegens daar aanwezige monumenten (zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde op landelijk of gemeentelijk niveau)

Deze bescherming is erop gericht het monument op locatie (in situ) te behouden en verbiedt daarom bodemverstorende activiteiten zonder vergunning. Een vergunning zal alleen verleend worden als daarvoor een zwaarwegend belang bestaat.

2. Gebied met archeologische waarde

In deze gebieden is sprake van vastgestelde archeologische waarden, bijvoorbeeld omdat bij eerdere onderzoeken is aangetoond dat er archeologische sporen en vondsten aanwezig zijn die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden.

De gemeente stelt, op basis van het gestelde in artikel 41a van de Wamz, een monumentenvergunning en archeologisch onderzoek verplicht bij ruimtelijke ingrepen groter dan 100 m² / dieper dan 0,50 m.

3. Gebied met hoge archeologische verwachting

Binnen deze gebieden wordt op basis van de geomorfologische en bodemkundige opbouw, historische gegevens en eerder aangetroffen vondsten een hoge concentratie van archeologische sporen en vondsten verwacht, die als behoudenswaardig kunnen worden gekarakteriseerd. De gemeente stelt een monumentenvergunning en archeologisch onderzoek verplicht waar het gaat om ruimtelijke ingrepen groter dan 100 m² / dieper dan 0,50 m.

4. Gebied met middelhoge archeologische verwachting

Binnen deze gebieden wordt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw, historische gegevens en aangetroffen archeologische vondsten een middelhoge concentratie van archeologische sporen en vondsten verwacht. In deze gebieden is de verwachte dichtheid aan vindplaatsen beduidend lager dan in de gebieden met een hoge verwachting.

De gemeenten stelt een vergunning en archeologisch onderzoek verplicht bij ruimtelijke ingrepen die groter zijn dan 2.500 m² / dieper dan 0,50 m.

Hiermee wordt, gebruik makend van artikel 41a Wamz, afgeweken van de wettelijke grens van 100m² omdat in deze gebieden een zeer dunne spreiding van archeologische overblijfselen verwacht wordt.

5. Gebied met een lage of geen archeologische verwachting

Het gaat hierbij om gebieden waar op archeologische en landschappelijke gronden de kans op behoudenswaardige archeologische resten uiterst klein wordt geacht.

Voor deze gebieden is vanuit het oogpunt van de archeologie geen vergunning nodig.

Het plangebied behoort voor het overgrote deel tot de laatste categorie 5.

Dit omdat voorafgaand aan de vrij recente bouwactiviteit in het plangebied reeds archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden.

Archeologische aandacht vragen nog een tweetal deelgebieden met een middelhoge archeologische verwachting (categorie 4):

- gebied bestaande uit de kadastrale percelen Helmond, sectie U, nrs. 3254, 3255 en 3256, en
- gebied bestaande uit de kadastrale percelen Helmond, sectie U, nrs. 2014, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2123, 3301, 3305, 3306, 3314, 3315, 5164 en 5506.

5. MILIEU EN OVERIGE SECTORALE ASPECT

5.1 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 Brandevoort-Oost te Helmond in het kader van de actualisering van het vigerende bestemmingsplan. Daarbij staat voor ogen dat de betreffende actualisering grotendeels conserverend van karakter is. Dat betekent dikwijls dat de wetgeving op milieugebied niet of in mindere mate van toepassing is. Zij ziet namelijk vooral op nieuwe situaties. Dat zijn situaties waarin nieuwe milieugevoelige en/of milieubelastende bestemmingen worden gecreëerd.

In het hiernavolgende komen de volgende milieuaspecten aan de orde die een rol spelen binnen het te actualiseren bestemmingsplan:

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

5.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid

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

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

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs). Het beleid voor buisleidingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. In dit toekomstige beleid staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond het landelijke hoofdwegennet. Met het Btev zal voor het transport van gevaarlijke stoffen op de weg, over het water en op het spoor een Basisnet worden geïntroduceerd. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn

(2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken.

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

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

Bedrijven

Risicorelevante bedrijven zijn opgenomen in het 'Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen' (RRGS) en de daarvan afgeleide 'Provinciale Risicokaart'. Het RRGS is een landelijk register waarin het bevoegd gezag informatie over o.a. risicovolle bedrijven en transport van gevaarlijke stoffen vast legt. Op basis van voornoemde informatiebronnen kan geconcludeerd worden dat in de directe nabij van het plangebied geen risicovolle bedrijven zijn gelegen die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling.

Transport

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

In het plangebied bevindt zich het spoortracé Eindhoven-Venlo waarover regelmatig gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het invloedsgebied voor het berekenen van het groepsrisico is vastgesteld op 200 meter (aan weerszijde van het spoor). Uit de "Rapportage onderzoek externe veiligheid – Spoortransport gevaarlijke stoffen in Helmond" (Oranjewoud, februari 2007, nr. 2172-165505) blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen door Helmond, berekend met prognosecijfers 2003 van ProRail, géén plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar oplevert. Omdat binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan wordt voldaan aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar en zal het groepsrisico, behoudens autonome groei, niet toenemen.

Met de komst van het Btev medio 2012 en het bijbehorende Basisnet moet het groepsrisico van spoorwegen berekend worden op basis van een vervoersplafond. Het vervoersplafond is nog niet definitief vastgesteld, wel bestaat er een voorlopig plafond dat een indicatie van het toekomstige groepsrisico geeft. Bij vaststelling van het Basisnet Spoor mogen er langs het spoor geen knelpunten zijn (geen kwetsbare objecten binnen de zone waar het plaatsgebonden risico groter of gelijk is dan 10^{-6} per jaar), en moet het spoor zo veel mogelijk aandachtspuntenvrij zijn (zo weinig mogelijk locaties waar het berekende groepsrisico hoger is dan de oriënterende waarde).

Op 10 december 2010 verklaart de procesmanager Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in een brief aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Helmond dat in het ontwerp Basisnet Spoor voor de gemeente Helmond geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar is berekend. Verder laten berekeningen geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico zien.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

In Helmond zijn geen aangewezen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld. Als basisregel geldt dat transporteurs met gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Vervoer binnen de bebouwde kom zal voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer.

Volgens het Basisnet Weg is de Rijksweg A67 de dichtstbijzijnde hoofdweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De afstand tot deze weg is zodanig groot dat het plangebied niet wordt beïnvloed.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

In de directe nabijheid van het plangebied zijn, overeenkomstig de 'Risicokaart Water' (AVIV; 20februari 2003) geen hoofdvaarroutes gelegen waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Vervoer van gevaarlijke stoffen over water is daardoor niet relevant.

Ondergrondse buisleidingen

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van 5 hogedruk aardgastransportleidingen. De risico's van deze aardgastransportleidingen zijn voor de ontwikkeling van het Carolus Borromeus college, in het nog te ontwikkelen deelgebied De Marke in de wijk Brandevoort, op 14 juni 2011 berekend met het rekenpakket CAROLA (Computer Applicatie voor Risicoberekeningen aan Ondergrondse Leidingen met Aardgas). CAROLA is vanaf 1 januari 2011 voorgeschreven in de Regeling externe veiligheid buisleidingen als standaard rekenpakket voor ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen.

De risicoberekeningen van de hogedruk aardgastransportleidingen toont aan dat géén grens-, richt-, of oriëntatiewaarde wordt overschreden voor respectievelijk het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hiermee wordt voldaan aan de in het Bevb gestelde eisen.

Hoogspanningslijnen

Bovengrondse hoogspanningslijnen veroorzaken magnetische velden. De magnetische veldsterkte wordt uitgedrukt in tesla of microtesla (één miljoenste deel van een tesla). In een aanbeveling uit 1999 heeft de Europese Unie een referentieniveau van 100 microtesla voor bescherming van leden van de bevolking vastgelegd. Deze waarde wordt in Nederland op voor het publiek toegankelijke plaatsen niet overschreden, ook niet in de buurt van hoogspanningslijnen. Het voorzorgsbeleid van het ministerie van VROM uit 2005 gaat een stap verder. Sinds 2005 geldt in Nederland een voorzorgsnorm van 0,4 microtesla voor nieuwe gevoelige bestemmingen waar mensen langdurig verblijven, zoals scholen, crèches, kinderdagverblijven en woningen. Langdurig moet beschouwd worden als 'gedurende minimaal een jaar met een verblijftijd van minimaal circa 14-18 uur per dag'. De norm van 0,4 microtesla is een gemiddelde over de periode van één jaar.

In het beleid wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. In het voornoemde voorzorgsbeleid adviseert VROM om zoveel mogelijk te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in de directe omgeving van hoogspanningslijnen.

Omdat binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan waarin de zogeheten voorzorgsnorm van toepassing is, hoeft er geen berekeningsrapportage te worden opgesteld.

Vliegverkeer

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

Conclusies externe veiligheid

Ten eerste kan geconcludeerd worden dat de 'externe veiligheid' niet in de weg staat aan het onderhavige, conserverende bestemmingsplan. Daarnaast kan worden vastgesteld dat de regelgeving op het gebied van de veiligheid belemmeringen kan opleveren op het moment dat er binnen het plangebied nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij bepaalde risicobronnen plaatsvinden. Deze belemmeringen worden veroorzaakt door de aanwezigheid binnen het plangebied van het spoortracé Eindhoven – Venlo en 5 hogedruk aardgastransportleidingen.

5.3 Geluidhinder

Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï

De Wet geluidhinder bepaalt dat sommige wegen een (geluids)zone hebben. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zones van wegen. Van deze wegen zijn de Brandevoortsedreef, de Voort en de Geldropseweg (allen met een zone van 200 m aan weerszijden van de weg) de belangrijkste. Maar de meeste wegen in het plangebied kennen een 30-km-regime. Dit regime zorgt ervoor dat ze van rechtswege geen zone hebben. Het plangebied bevindt zich ook gedeeltelijk binnen de zone van de spoorlijn Eindhoven-Venlo (railverkeerslawaaï). Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een bedrijventerrein.

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. Omdat in het onderhavige plan echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt of nieuwe wegen, spoorwegen of industrieterreinen worden aangelegd, is een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.

5.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

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

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

Wegverkeer

Uit het Luchtkwaliteitsplan van de gemeente Helmond blijkt dat in de huidige situatie binnen het plangebied geen overschrijdingen worden geconstateerd van de normwaarden voor koolmonoxide, stikstofdioxide, zwaveldioxide, benzeen, lood en fijn stof.

Alleen bij de ontwikkeling van plannen die veel verkeersbewegingen (ook op bestaande wegen) kunnen veroorzaken zal een afzonderlijk onderzoek naar de luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer noodzakelijk zijn. Een dergelijke situatie doet zich in het onderhavige plan niet voor.

Industrie

Emissies van bedrijven naar de lucht worden in het kader van vergunningverlening en handhaving getoetst aan de Nederlandse Emissie Richtlijn (NeR). Geuremissies van industriële bronnen worden getoetst aan de bestaande normstelling in de verleende vergunningen. In het landelijk geurbeleid is bepaald dat door het bevoegd gezag een acceptabel hinderniveau moet worden vastgesteld. Hierdoor kan rekening worden gehouden met de beleving van geur (z.g. geurbelevingswaarden). In en nabij het onderhavige bestemmingsplangebied zijn geen industriële bedrijven gelegen, waarvan de emissies van invloed zijn op het plangebied.

5.5 Geurhinder agrarische bedrijvigheid

Een agrarisch bedrijf heeft een geurcontour, die sinds 1 januari 2007 wordt bepaald op basis van de "Wet geurhinder en veehouderij" (Wgv). De gemeente Helmond heeft voor agrarische bedrijven specifiek geurbeleid en een daarbij behorende verordening ontwikkeld, waarbij naast de geuremissie per bedrijf, ook de totale cumulatieve geuremissie ter plaatse van woningen is betrokken. Uit de Gebiedsvisie van de gemeente Helmond blijkt dat de geurbelasting in het plangebied van dien aard is dat het als een redelijk goed leefklimaat kan worden beschouwd.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

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

Bestaande bedrijven

Het plangebied bestaat voornamelijk uit woningbouw. In en rond het plangebied is beperkt bedrijvigheid aanwezig. In het westelijk deel van het plangebied betreft het horeca en detailhandel, waarvoor het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) van toepassing is. De voorschriften van dit besluit zijn in het algemeen voldoende om overlast naar de omgeving te beperken. Gewenste afstanden tot woonbebouwing zijn beperkt; ca. 10 meter wordt veelal voldoende geacht.

Dit laatste geldt niet voor het NS-station aan de noordwestzijde van het plan. Richtafstand daarvoor is 100 meter, in verband met geluidsoverlast. Verder zijn ook voor het NS-station de voorschriften van het Barim van toepassing.

Aan de noordoostkant van het plangebied is hoveniersbedrijf Du Pré gevestigd. Het bedrijf beschikt over een redelijk recente milieuvergunning (2007). De voorschriften daarvan zijn afdoende om overlast naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De gewenste afstand tot woonbebouwing is 50 meter. Bepalend aspect is geluid (aan- en afvoerbewegingen).

In het zuidelijke deel van het plangebied is beperkt agrarisch gerelateerde bedrijvigheid aanwezig, een tuinbouwbedrijf, een privépaardenhouderij van bedrijfsmatige omvang en een kleinschalige handel in zand, grind en bouwmaterialen. Deze bedrijven beschikken over een actuele milieuvergunning, of vallen onder algemene regelgeving. Voor het houden van paarden zijn vaste stankcirkels vastgesteld. Die bedragen 50 meter (minimale afstand tot woningen in het buitengebied), respectievelijk 100 meter (tot woningen binnen de bebouwde kom).

In het uiterste noorden van het plangebied is een klein bedrijventerrein gevestigd (aan de Berenbroek). De aldaar gevestigde bedrijven vallen alle onder algemene regelgeving. Met name het bedrijf VDL (groot metaalbewerkend bedrijf) kan mogelijk overlast veroorzaken naar de omgeving. Gewenste afstand tot woonbebouwing is 50 meter, bepalend aspect is geluid (vooral van aan- en afvoerbewegingen). In de huidige situatie kan het bedrijf voldoen aan de geluidnormen.

In het gebied ten noorden van de woonbebouwing, en ten zuiden van de bedrijventerrein, zijn nog enkele agrarische bedrijven aanwezig, o.a. een tuinbouwbedrijf met horecavoorziening en een bedrijf voor vleeskalveren. De afstand tot het plangebied is echter zodanig dat geen overlast te verwachten is ter plaatse van woningen. Het in dit tussengebied gelegen gasstation ligt eveneens op voldoende afstand tot het plangebied. De vigerende milieuvergunning (uit 2005) is afdoende om overlast naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Bepalende aspecten ter zake zijn geluid en veiligheid.

Nieuwe bedrijven

In het plangebied zijn of worden alleen nog bedrijven toegelaten binnen al daarvoor bestemde gronden. Binnen de bestemming "Bedrijf" is, afhankelijk van de specifieke aanduidingen binnen deze bestemming de vestiging mogelijk van inrichtingen die vallen onder categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen als bijlage bij het plan.

Bodemkwaliteit

De kwaliteit van de grond van het gebied Brandevoort Oost is bijna overal als goed te karakteriseren. In enige onderzoeksrapporten worden metalen boven de waarden voor nader onderzoek en boven de interventiewaarden aangetoond. De meest waarschijnlijke redenen voor de aanwezigheid van zware metalen in het grondwater is het uitloggen van de grond als gevolg van verzuring van landbouwgrond door bemesting en de sporadische aanwezigheid van zinkassen in wegen en op erven. Formeel dient in deze gevallen een nader onderzoek uitgevoerd te worden.

Op een aantal locaties binnen het gebied hebben saneringen plaatsgevonden: I

- Sint Anthoniusweg 19: deze locatie is voldoende gesaneerd (minerale olie en asbest).
- Geldropseweg 47: asbest en zware metalen; op deze locatie is een restverontreiniging achtergebleven.
- Brand 18: de zinkverontreiniging aldaar is gesaneerd.
- Brandevoort 13 (voormalig): op deze locatie is een halfverharding met sintels gesaneerd.

Station Nederlandse spoorwegen: deze locatie is voldoende gesaneerd (zware metalen). Op deze locatie bevindt zich een leeflaag die in stand gehouden dient te worden.

Schutsboom 71 t/m 71B: op deze locatie is een halfverharding met sintels gesaneerd. Hier bevinden zich nog restverontreinigingen waarnaar nog onderzoek moet worden verricht.

Aan de Brandevoortse dreef nabij Brandevoort 13 dient nog nader onderzoek te worden verricht naar een zinkverontreiniging in de grond.

In het gebied zijn een aantal niet nader gespecificeerde dempingen aanwezig.

Binnen het onderzoeksgebied hebben weinig potentieel bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden. Aan de Kaldersedijk was een benzine service station gevestigd, aan het Eindhovens Kanaal een transportmiddelenfabriek. Voornamelijk aan de Geldropseweg waren enige ondergrondse tanks in gebruik. Waar nog sprake is van oude boerenbedrijven dient men rekening te houden met verontreinigingen van zinkassen op de erven en met asbest.

Het verdient aanbeveling om, waar nodig, bij nieuwe ontwikkelingen (wegreconstructies, nieuwbouw en dergelijke) zo spoedig mogelijk bodemonderzoek conform de NEN 5740 (en eventueel NEN 5707, bodemonderzoek naar asbest) te laten verrichten, opdat het verrichten van het bodemonderzoek niet als vertragende factor werkt ten aanzien van de realisatie van de plannen.

Duurzaamheid

De gemeente Helmond heeft het convenant "Duurzaam bouwen Regio Eindhoven" ondertekend. Dit houdt in dat gestreefd wordt naar duurzame (nieuw)bouw, waarbij het energieverbruik zoveel mogelijk wordt teruggedrongen. Waar mogelijk wordt het toepassen van zonne-energie en windenergie gestimuleerd. Er wordt ook gestreefd naar een duurzame ruimtelijke ordening. Het gebruik van (openbare) ruimte dient optimaal te zijn en ook meerdere (aanvullende) functies te dienen.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Binnen het plangebied zijn nog een aantal ontwikkelmogelijkheden die ook al bestonden op basis van de oude bestemmingsplannen voor het plangebied.

In de onderliggende actualisatie van dit plan zijn geen nieuwe ontwikkelingen meegenomen, er is sprake van een beheerssituatie. De herziening is gericht op handhaving van de bestaande situatie waardoor het geactualiseerde bestemmingsplan 'Brandevoort Oost' een conserverend karakter heeft.

Omdat, conform artikel 6.12 tweede lid Wro, het kostenverhaal over de in het ruimtelijk plan begrepen gronden volledig verzekerd is en het stellen van nadere eisen en regels niet aan de orde is, is het niet nodig om dit plan vergezeld te doen gaan van een in artikel 6.12. eerste lid Wro bedoeld exploitatieplan.

Voor eventuele toekomstige ontwikkelingen die afwijken van dit plan zal op basis van de dan voorliggende planologisch maatregel het kostenverhaal en/of het stellen van nadere eisen en regels privaatrechtelijk of publiekrechtelijk worden geregeld.

Op dit moment heeft dit bestemmingsplan dan ook geen financiële consequenties.

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplan "Brandevoort Oost" is sprake van een beheerssituatie en de voorliggende herziening is gericht op handhaving van de bestaande situatie. De gemeente Helmond streeft naar uniformering van haar bestemmingsplannen.

7.2 Juridische methodiek

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

7.3 Toelichting op de bestemmingen

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

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

Bestemmingsomschrijving:	Nadere omschrijving van de aan de gronden toegekende functie(s)
Bouwregels:	Uiteenzetting van de bebouwingsbepalingen voor gebouwen (hoofd-massa, aan- en uitbouwen, bijgebouwen, overkappingen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ontheffing van de bouwregels:	Uiteenzetting van de bouwregels waarvan burgemeester en wethouders bij omgevingsvergunning kunnen afwijken. In deze regels zijn de voorwaarden opgenomen waaronder kan worden afgeweken.
Specifieke gebruiksregels:	Aangegeven wordt welke vormen van gebruik strijdig zijn met de bestemming. Dit is geen uitputtende omschrijving, maar omvat enkel die gebruiksvormen waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming.

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

Hoofdstuk 3 algemene regels is als volgt opgebouwd:

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

De bestemmingen en dubbelbestemmingen worden hieronder kort per bestemming toegelicht.

Bestemmingen

Agrarisch

Deze bestemming ziet op een aantal agrarische bedrijven die binnen het plangebied zijn gevestigd. Bij elk van deze bedrijven is 1 bedrijfswoning toegestaan en mogen binnen het bouwvlak bedrijfsgebouwen worden gebouwd.

Bedrijf

Binnen deze bestemming zijn de bestaande bedrijven in Brandevoort bestemd. Afhankelijk van de specifieke aanduidingen binnen deze bestemming, is de vestiging mogelijk van inrichtingen die vallen onder categorie 1, 2 en/of 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen als bijlage bij de regels. Bedrijfswoningen zijn enkel toegestaan binnen de aanduiding specifieke vorm van bedrijf - 2. Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. Via een omgevingsvergunning kan bedrijvigheid welke niet op de lijst voorkomt of in een hogere categorie valt, worden toegelaten mits de bedrijvigheid naar aard en invloed op de omgeving met bedrijvigheid uit categorie 1, 2 en 3 gelijk te stellen is.

Bos

In deze bestemming vallen ook 2 specifieke vormen van bos. Deze vormen zien op het boswonen.

Gemengd

Deze bestemming geldt vooral in het centrumgebied van Brandevoort. Afhankelijk van de specifieke aanduidingen binnen deze bestemming zijn verschillende functies als dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca I, detailhandel en wonen toegestaan. Voor de functies detailhandel, horeca I en bedrijven geldt dat deze uitsluitend op de begane grond zijn toegelaten, uitgezonderd additionele voorzieningen zoals opslagruimten.

Groen

De openbare groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, leidingen en openbare nutsvoorzieningen en water zijn binnen deze bestemming toegelaten. Gebouwen mogen niet worden gebouwd met uitzondering van gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen. Voor openbare nutsvoorzieningen geldt een maximum van 25 m² en een maximale bouwhoogte van 3 m.

Maatschappelijk

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor openbaar bestuur, dienstverlening van overheidswege, godsdienstuitoefening, verenigingsleven, onderwijs, volksgezondheid, sport en cultuur. Gebouwen moeten gebouwd worden binnen het bouwvlak.

Sport

Deze bestemming geldt ter plaatse van de sportvelden.

Verkeer

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

Verkeer - Verblijfsgebied

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

Water

Deze bestemming is bestemd voor al het water binnen het plangebied, de waterlopen en waterberging met bijbehorende bruggen, dammen en duikers. Gebouwen mogen niet worden gebouwd.

Wonen

Deze bestemming is gegeven aan de gronden waar de hoofdfunctie de woonfunctie betreft. Daar waar naast de woonfunctie andere functies zijn toegestaan, is dit met een aanduiding aangegeven. Aan huis gebonden beroepen zijn onder de voorwaarden zoals opgenomen bij de specifieke gebruiksregels rechtstreeks toegestaan bij iedere woning. Een aan huis gebonden bedrijf in de milieucategorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is via een ontheffing van burgemeester en wethouders onder voorwaarden mogelijk.

Het bestaande aantal woningen en woningtype moet worden gehandhaafd. Woningen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak met de bestaande bouw- en goothoogte. Per woning mag maximaal 60 m² aan bijgebouwen worden gebouwd binnen het bijbouwvlak, aangeduid met de aanduiding bijgebouwen. Bij grotere percelen mag afhankelijk van de grootte van het bijbouwvlak 100 m² aan bijgebouwen worden gebouwd binnen het bijbouwvlak, met dien verstande dat per woning in ieder geval een oppervlakte van 25 m² van het bijbouwvlak onbebouwd moet blijven.

Tevens zijn er twee vormen van erfwonen geregeld.

Leiding-Gas

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

Waarde – Archeologie

De dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 (middelhoge archeologische verwachting) stelt dat een vergunning en archeologisch onderzoek verplicht is bij ruimtelijke ingrepen groter dan een oppervlakte van 2500 m². Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een diepte tot maximaal 0,50 m geldt eveneens dat direct gebouwd mag worden.

Waarde - Ecologie

Op de gronden met deze dubbelbestemming mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht ten behoeve van deze bestemming. Ter bescherming van de ecologische waarden van deze gronden is een omgevingsvergunning aanlegactiviteit opgenomen.

8. PROCEDURE

8.1 Kennisgeving artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening dienen bestemmingsplannen iedere tien jaar te worden geactualiseerd. Er wordt naar gestreefd om voor het hele grondgebied van Helmond vóór 1 juli 2013 een actueel bestemmingsplankader te hebben. Voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van deze actualiseringsopgave.

Op 16 juni 2010 heeft er een kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening waarbij is meegedeeld dat zienswijzen kunnen worden ingediend als het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

8.2 Resultaten wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het wettelijk overleg is dit plan voor advies gezonden aan een aantal vooroverleginstanties. Een aantal instanties heeft inhoudelijk gereageerd. Onderstaand de opmerkingen van deze instanties en de reactie van de gemeente hierop. Waterschap De Dommel, Nederlandse Gasunie, Rijkswaterstaat, NS Poort en de gemeente Eindhoven hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie Waterschap Aa en Maas

1. Om de herkenbaarheid van de bestemming water te vergroten wordt gevraagd een andere kleur te gebruiken op de verbeelding (conform SVBP 2008).
2. Om de herkenbaarheid van de functie opvang, berging en afvoer regenwater te vergroten zou de functie waterberging kunnen worden opgenomen (conform SVBP 2008).
3. Indien van toepassing, in de toelichting aangeven of er maatregelen binnen het plangebied zijn opgenomen om de waterkwaliteit te verbeteren.

Antwoord gemeente

1. De kleur die is gebruikt is de kleur blauw conform SVBP 2008.
2. Sommige van deze functies zijn aangegeven als water en sommige als groen. Vooral als het gaat om kleine stroken water is er vaak voor gekozen deze als "Groen" te bestemmen. Dit vanwege de overzichtelijkheid van de kaart. Onder deze bestemming vallen ook waterpartijen en waterinfiltratie.
3. Er zijn geen maatregelen voorzien om de waterkwaliteit te verbeteren, anders dan het reguliere beheer en onderhoud en de verplichting om aan wettelijke eisen te voldoen met betrekking tot lozingen e.d. De waterkwaliteit zal echter ook niet verslechteren, omdat in dit beheergerichte bestemmingsplan geen activiteiten of bestemmingsplanwijzigingen zijn voorzien die een verslechtering van de waterkwaliteit tot gevolg kunnen hebben.

Reactie Provincie Noord-Brabant

Binnen het plangebied behoren een aantal stroken en gebieden tot de EHS. Veelal is aan deze stroken en gebieden de bestemming "Groen" toegekend. Voor behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van de EHS is deze bestemming te "licht" en biedt niet de beoogde bescherming, zoals deze is opgenomen in artikel 4.2 van de Verordening. Gevraagd wordt aan deze gebieden een bestemming toe te kennen welke de EHS-waarden afdoende planologisch-juridisch beschermen.

Antwoord gemeente

De betreffende bestemmingen hebben de dubbelbestemming “Waarde – Ecologie” gekregen, waarin geregeld is dat een omgevingsvergunning aanlegactiviteit nodig is als er werkzaamheden op of in de gronden plaatsvinden, zodat er voldoende bescherming is.

Reactie TenneT

Op de plankaarten is reeds van de nieuwe situatie uitgegaan waarbij de 150 kW- en de 380 kV- hoogspanningsverbindingen zijn samengevoegd. Aangezien de huidige “bestaande” situatie nog van toepassing is, gelieve deze op te nemen op de plankaarten.

Antwoord gemeente

Aangezien er overeenstemming bestaat over het verwijderen en samenvoegen van de genoemde hoogspanningslijnen en de provincie in een eerder besluit heeft aangegeven dat de bestaande hoogspanningsverbindingen niet op de verbeelding terug moeten komen, zullen wij de genoemde lijnen niet zodanig op de verbeelding plaatsen.

8.3 Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening

Het ontwerpbestemmingsplan is op 21 december 2011 gepubliceerd en heeft vanaf 22 december 2011 zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling zijn zienswijze op dit ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Er is één schriftelijke zienswijze naar voren gebracht. Deze is becommentarieerd. De zienswijze maakt onderdeel uit van de vaststelling van het plan door de raad.