

Bestemmingsplan

"Medevoort Zuid"

Inhoud.

Toelichting

Bijlagen:

1. Flora en fauna quickscan Tracé fietspad spoorlijn Eindhoven- Venlo
2. Onderzoek externe veiligheid Plangebied Medevoort Zuid d.d. 21 oktober 2011
3. Advies Veiligheidsregio Medevoort Zuid 7-12-2011
4. rapport 108765 Helmond vleermuisonderzoek Sterfietspad II
5. Aanleg Houtwal als mitigerende maatregel Medevoort 2
6. Vooroverlegreacties Provincie, Waterschap en Gasunie

Regels

Kaart nr. NL.IMRO 0794.2100BP110048-

Procedure.

Kennisgeving voorbereiden bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 6 juli 2011

Ontwerpbestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 27 juni 2012

Ter inzage d.d. : 28 juni 2012

Vastgesteld raad d.d. : 5 maart 2013

Vastgesteld bestemmingsplan

Ter inzage d.d. : 23 april 2013

In werking d.d. : 29 juli 2013 / uitspraak voorlopige voorziening

Beroep ABRvS : 30 april 2014

Geheel in werking /Onherroepelijk : 30 april 2014

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding en doel bestemmingsplan	1
1.2.	Situering en planherziening	1
1.3.	Geldend bestemmingsplan	1
1.4.	Opzet plantoelichting	2
2.	PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID.	3
2.1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	3
2.2.	Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en Verordening Ruimte	5
2.3.	Interimstructuurvisie Helmond 2015	7
2.4.	Waterplan	8
2.5.	Handhavingsbeleid	8
3.	RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED.	9
3.1.	Ruimtelijke context	9
4.	MILIEU ASPECTEN	11
4.1.	Inleiding	11
4.2.	Externe veiligheid	11
4.3.	Geluidhinder	13
4.4.	Luchtkwaliteit	14
4.5.	Geurhinder agrarische bedrijvigheid	15
4.6.	Bedrijven en milieuzonering	15
4.7.	Bodemkwaliteit	16
5.	Overige sectorale aspecten	17
5.1.	Verkeer	17
5.2.	Groenvoorzieningen en natuur	18
5.3.	Waterhuishouding	19
5.4.	Kabels en leidingen	19
5.5.	Archeologie en cultuurhistorie	20
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	21
7.	JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	22
7.1.	Inleiding	22
7.2.	Juridische methodiek	22

7.3.	Toelichting op de bestemmingen	22
8.	PROCEDURE	25
8.1.	Kennisgeving artikel 1.3.1 Wet ruimtelijke ordening	25
8.2.	Resultaten wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	25
8.3.	Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening	27

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel bestemmingsplan

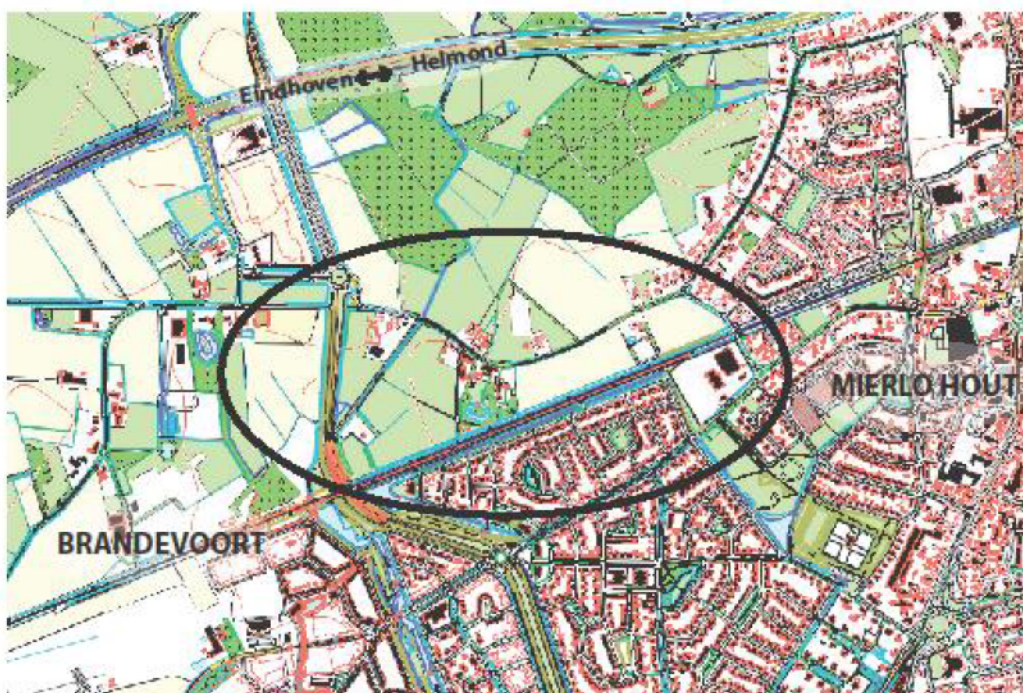
Dit plan regelt een deel van de fietsroute Helmond- Eindhoven gerealiseerd direct ten noorden van het spoor en tevens de aanleg van een sportveld ten behoeve van de geplande middelbare school in Brandevoort.

Beide nieuwe functies passen niet in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 1997.

Voor het overige deel bestaat het plan uit het actualiseren van het nu vigerende bestemmingsplan om te komen tot een actueel, uitvoerbaar en handhaafbaar bestemmingsplan.

1.2. Situering en planherziening

Het plan is, globaal, gelegen in het gebied tussen de wijken Brandevoort en Mierlo Hout en de Europaweg (N270). De planherziening omvat het gebied tussen de Medevoort ten noorden, de Burgemeester Krollaan ten oosten, het spoor ten zuiden en het riviertje de Schootense Loop ten westen.



Locatie Medevoort Zuid

1.3. Geldend bestemmingsplan

De gronden waarvoor het onderhavige bestemmingsplan wordt opgesteld zijn in het geldende bestemmingsplan "Buitengebied 1997" gelegen op de bestemmingen: "agrarisch gebied", "woondoeleinden", "tuinen", "intensieve veehouderij", "nutsvoorziening" en "verkeersdoeleinden". De Schootense Loop heeft de aanduiding ecologische verbindingszone.

Het bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 31 maart 1998 bijlage no. 102 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 10 november 1998 no. 197241/206580.

1.4. Opzet plantoelichting

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het beleid op alle niveaus behandeld. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ruimtelijke beschrijving van het plangebied.

In hoofdstuk 4 komen de milieuaspecten aan bod. De overige sectorale aspecten zoals bijvoorbeeld op het gebied van verkeer, groen en natuur en flora en fauna zijn terug te vinden in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 betreft de economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 7 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 8 ingegaan op de procedure die het bestemmingsplan doorloopt en worden de resultaten van het wettelijk vooroverleg weergegeven.

2. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID.

2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze visie schetst het kabinet wat de doelstellingen zijn voor Nederland in 2040: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk: 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig'.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal worden uitgewerkt. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Ten aanzien van het plangebied

Het plangebied is aangeduid als 'stedelijke regio met topsectoren', waarbij de pijl bij benadering het plangebied weergeeft.



Figuur. Uitsnede Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Ook natuur, hoogwaardige landschappen en recreatieve voorzieningen horen daarbij, alsmede het bieden van meer ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, de mogelijkheid om te voorzien in de eigen woningbehoefte en ruimte voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap en meegroe-, mantel- en meergeneratiewoningen. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat.

AMvB Ruimte (Barro, 2009-2011)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten

worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Beleid radar- en communicatieapparatuur

In het Barro is in Artikel 2.6.9 (militaire radarstations, beperkingen rondom een radarstation en beoordeling gevolgen van bouwwerken) geregeld dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een radarverstoringsgebied voor een radarstation, worden geen bestemmingen opgenomen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar.

Achtergrond

De Nederlandse staat heeft acht essentiële militaire radarstations in gebruik waarmee een radarbeeld van het Nederlands luchtruim wordt opgebouwd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van het militaire en het burgerluchtverkeer. Vier daarvan bevinden zich op het terrein van een militaire luchthaven. Het betreft de radarposten Volkel, Leeuwarden, De Kooy en Woensdrecht. Vier radarposten liggen daarbuiten: de radarposten Soesterberg, AOCS Nieuw Milligen, Twente en Wier.

Radarsystemen dienen 'vrij zicht' te hebben om goed te kunnen functioneren. Bij de vaststelling van bestemmingsplannen moet zeker zijn gesteld dat de radars een goed beeld van het luchtruim behouden en dat dat beeld niet in onaanvaardbare mate wordt verstoord door hoge objecten.

Het huidige beleid om het vrije radarzicht te garanderen is opgenomen in een brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006, nr. DRMV 2006021602, die aan alle gemeenten en provincies is verstuurd. Die brief is ook gepubliceerd in de Staatscourant (Stcr. 2006,226). 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.

Conclusie ten aanzien van plangebied

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

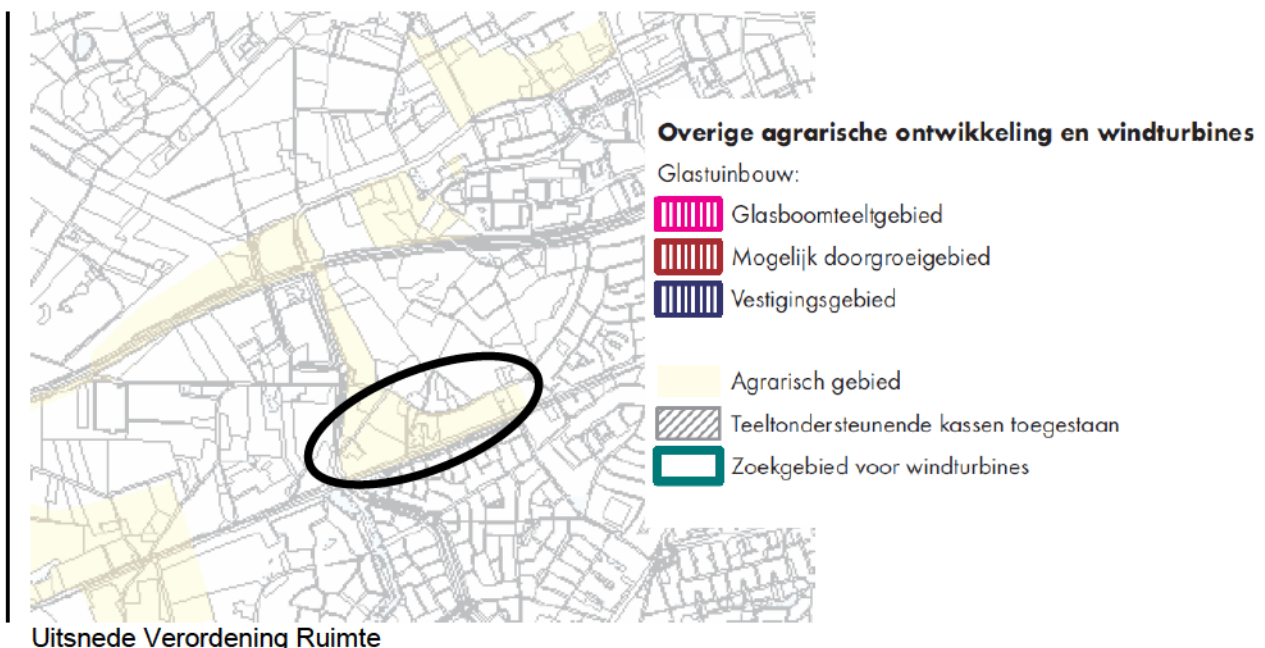
2.2. Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en Verordening Ruimte

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.

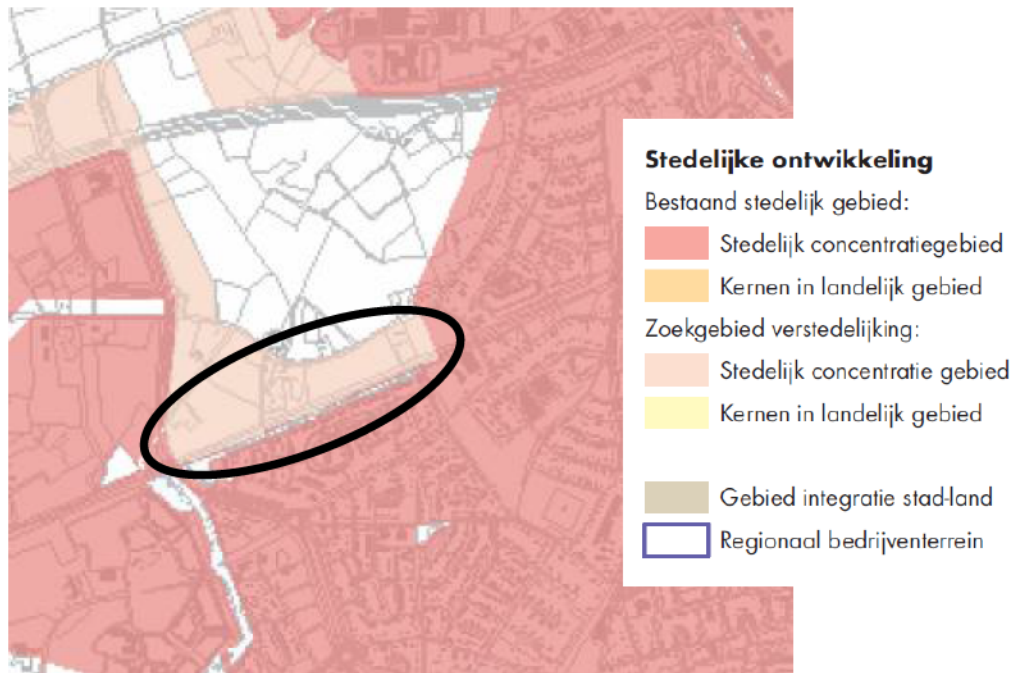
Helmond maakt deel uit van het stedelijk netwerk BrabantStad. De provincie ziet deze steden als het brandpunt van verstedelijking. Hier wordt geïnvesteerd in de binnensteden en worden hoogstedelijke functies, zoals bovenregionale voorzieningen, geconcentreerd. Daardoor wordt de centrale positie van de 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. Het plangebied kent daarin de volgende aanduidingen:

- "Agrarisch gebied"
- "Zoekgebied Verstedelijking"
- "Zoekgebied voor ecologische verbindingzones" (alleen ter hoogte van de Schootense Loop)
- "Zoekgebied behoud en herstel watersystemen" (alleen ter hoogte van de Schootense Loop)



Het grootste deel van het overwegend agrarische plangebied blijft als zodanig gehandhaafd, hetgeen past binnen de aanduiding "Agrarisch gebied" (in de Verordening omschreven als "gebied waar ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor agrarische bedrijven").



Uitsnede Verordening Ruimte

Het plangebied is tevens aangeduid als “Zoekgebied Verstedelijking”. 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. Voor een tweetal nieuwe ontwikkelingen is deze afweging gemaakt. Het betreft hier de toevoeging van een sportveld in de zuidwesthoek van het plangebied als onderdeel van een scholengemeenschap die pal ten westen van de Brandevoortse Dreef ontwikkeld zal worden en de voorgenomen aanleg van een fietspad parallel aan de spoorlijn



Uitsnede Verordening Ruimte

Een derde ontwikkeling die is opgenomen is de aanleg en inrichting van een Ecologische Verbindingszone rondom de Schootense Loop. Deze ontwikkeling past volledig binnen de aanduidingen “Zoekgebied voor ecologische verbindingszones” en “Zoekgebied behoud en herstel watersystemen”.

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid zoals weergegeven in het provinciale beleid.

2.3. Interimstructuurvisie Helmond 2015

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. Het plangebied is in het palet van wijken ingedeeld binnen 't Hout.

Tot 2015 wordt in 't Hout nog rekening gehouden met een geringe toename van het inwoneraantal, hoofdzakelijk veroorzaakt door geplande woningbouw bij de voorstadhalte en aan de Hoofdstraat. Voor het plangebied zijn verder geen specifieke opgaven/ontwikkelingen geformuleerd. Geconstateerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling past binnen het ruimtelijk beleid voor de wijk 't Hout, als omschreven in de ISV.



Kaart Palet van Wijken: 't Hout (ISV)

2.4. Waterplan

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

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

Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

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

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

Niet bij elk plan zijn alle bovengenoemde onderwerpen relevant. Het bestemmingsplan Medevoort-zuid is een beheergericht bestemmingsplan waar in beginsel, vanuit ruimtelijk oogpunt, geen nieuwe ontwikkelingen, mogelijk worden 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.

2.5. Handhavingsbeleid

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 voor 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. Ruimtelijke context

Wonen en werken.

Het plangebied is onderdeel van de open groene zone tussen Mierlo Hout en de nieuwe wijk Brandevoort. Het is een open agrarisch gebied met aan de zuidzijde van de Medevoort een cluster van een viertal woningen, een intensieve veehouderij en een vrijliggende woning. De woningen zijn gesitueerd op grote kavels met bijbehorende groene erven. De planologische regelingen voor de woningen en het agrarisch gebied worden door dit plan niet gewijzigd.

Sportveld ten behoeve van middelbare school.

In de zuidwest hoek van het plangebied wordt een sportveld aangelegd ten behoeve van de middelbare school in het plandeel de Marke. Dit sportveld zal geen publieksfunctie hebben. De school en de sportvelden zijn direct met elkaar verbonden door middel van een goede voet- fietsverbinding. Het sportveld is beperkt bereikbaar voor de auto via de weg van de gasunie, deze weg is privé eigendom, maar heeft wel een openbaar karakter. Bebouwing op het sportveld zal bestaan uit enkele kleedlokalen met doucheruimtes en een berging voor het spelmateriaal.

Fiets/voetpad

Direct ten noorden en in de lichte van het spoor wordt een schakel in de hoogwaardige fietsverbinding tussen Helmond en Eindhoven aangelegd.

Al sedert eind jaren '90 wordt er gewerkt aan de realisatie van een fietsverbinding Helmond-Eindhoven als volwaardig alternatief voor het (intensieve) autoverkeer tussen beide steden. Met de start van het zo genaamde VLITS-project in 1998 werd ingezet op een hoogwaardig, innovatief individueel transportsysteem. Gezien de hoge kosten die verbonden waren aan het VLITS-concept is het project in 1996 een andere weg in geslagen. Op verzoek van het SRE heeft Accent adviseurs in 2008 een onderzoek verricht naar het Fietsnetwerk corridor Eindhoven-Helmond. In dit onderzoek is geïnterviewd welke verbindingen er tussen beide steden reeds zijn, welke schakels ontbreken en welke kwaliteitseisen aan het netwerk gesteld mogen worden. Van 8 mogelijke routes is onderzocht hoe zij bij kunnen dragen aan de verbetering van het fietspadennetwerk tussen beide steden, en tegen welke kosten. Uit het onderzoek van Accent kwam de route Helmond- Gulbergen- Eindhoven als hoogste prioriteit naar voren. Binnen Helmond loopt deze route parallel aan de spoorlijn en buigt ter hoogte van de Vaarleseweg in noordelijke richting af richting Gulbergen en de A270. Het rapport is aansluitend vastgesteld door het DB en de ledenraad van het SRE, alsmede door het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Helmond. Binnen de gemeente Helmond zijn inmiddels al enkele delen van deze fietsroute gerealiseerd. Zo is het gedeelte tussen de kanaaldijk Zuid-West en de Mierloseweg enkele jaren geleden aangelegd, in 2010 werd het gedeelte Brandevoortse Dreef- station Brandevoort aangelegd en in 2011 is het gedeelte tussen de Mierloseweg en de Burg. Krollaan aanbesteed en in uitvoering gegaan.

Ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het belang van deze verbinding onderkent en heeft voor de aanleg subsidie toegekend in het kader van regionale fietsverbindingen woon-werkverkeer.

Het aan te leggen fietspad bestaat uit een zogenaamd vrijliggend 2 richtingen fietspad van 3,50 breed, met bijbehorende bermen en verlichting. Het fietspad komt binnen Helmond direct parallel aan het spoor te liggen, rekeninghoudend met de eisen van NS/Prorail op dit gebied. Een deel van de gronden waarop dit fietspad komt te lopen, valt nu reeds binnen de verkeersbestemming van het huidige bestemmingsplan.



Overzichtskaartje

4. MILIEU ASPECTEN

4.1. Inleiding

Ruimtelijke ordening en milieubeleid hebben de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving als gemeenschappelijke doelstelling. Alleen in de een zorgvuldig afwegingsproces kan een optimale afstemming plaatsvinden tussen aan gebieden toegekende functies en het veilig stellen van een adequaat 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 als volgt op te vatten 'hoe is een plangebied te beheren of te ontwikkelen, zodat het ook door 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 Medevoort Zuid 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. Dat is in het onderhavige bestemmingsplan maar ten dele het geval.

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

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

4.2. Externe veiligheid

Algemeen

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

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

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de circulaire stoffen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg). 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 beleid staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond het landelijke hoofdwegennet. Met het Btev zal voor het transport voor 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 bescherming van een persoon tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm voor het PR ligt op 10^{-6} per jaar (is een kans van 1 op 1.000.000 per jaar). 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.

Transport

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Op korte afstand van het plangebied bevindt zich de spoorweg Eindhoven-Venlo waarover regelmatig gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het invloedsgebied voor de berekening van het groepsrisico is vastgesteld op 200 meter (aan weerszijden van het spoor). Het plangebied ligt voor een groot gedeelte binnen het, voor het groepsrisico relevante, invloedsgebied.

In de rapportage, 'Onderzoek externe veiligheid – plangebied Medevoort Zuid', van 21 oktober 2011 zijn de effecten van de planontwikkeling op het gebied van externe veiligheid in beeld gebracht. De rapportage is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De conclusies van het zojuist genoemde rapport luiden als volgt:

- De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar, berekend met prognosecijfers 2020 (een verwachting voor de middellange termijn van ProRail d.d. september 2007), bedraagt maximaal 5 meter. Ter hoogte van het plangebied is een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar niet aan de orde. Hiermee wordt voldaan aan de in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gestelde eisen met betrekking tot het plaatsgebonden risico.
- Groepsrisicoberekeningen laten met prognosecijfers 2020 een overschrijding van de oriënterende waarde zien. Met de ontwikkeling van het plangebied neemt het aantal slachtoffers toe.
- Met de komst van het Basisnet spoor en alle daarbij behorende veiligheidsmaatregelen aan het spoor, zal het groepsrisico afnemen tot ruim onder de oriënterende waarde.

In het kader van het onderhavige bestemmingsplan is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost. Het advies van de Veiligheidsregio is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De Veiligheidsregio beveelt kansreducerende (brongerichte) en effectreducerende (effectgerichte) maatregelen aan.

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 dienen te mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijk 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 dat het plangebied niet wordt beïnvloed.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Overeenkomstig de 'Risicokaart Water (AVIV; 20 februari 2003) zijn er in Helmond geen hoofdvaarroutes gelegen waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Vervoer van gevaarlijke stoffen over water is daardoor met betrekking tot het onderhavige plan niet aan de orde.

Bedrijven

Bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van de bebouwde omgeving. Risicorelevante bedrijven, waaronder bedrijven die vallen onder de werkingssfeer van het Bevi, zijn opgenomen in het 'Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen'

(RRGS) en de daaraan 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 het plangebied een risicovol bedrijf is gelegen. Het betreft het gasontvangstation aan Medevoort 21, kadasstraat bekend sectie U, nummer 2189. Dit gasontvangstation valt niet onder de werkingssfeer van het Bevi. Wel van toepassing is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim). Hierin staan veiligheidsnormen vermeld die in acht genomen dienen te worden. Het betreffende gasontvangstation is een categorie C-station, met een capaciteit van meer dan 40.000 Nm³ aardgas per uur. Op grond van het Barim mogen binnen 25 meter van het onderhavige gasontvangstation geen kwetsbare objecten (o.a. woningen) zijn gelegen. De afstand tot beperkt kwetsbare objecten bedraagt ten minste 4 meter. Binnen voornoemde veiligheidsafstanden zijn geen (beperkt)kwetsbare objecten aanwezig en gepland.

Externe veiligheid en ondergrondse gastransportleiding

In en nabij het plangebied liggen hogedruk aardgastransportleidingen die van invloed kunnen zijn op de planontwikkeling. Het invloedsgebied van deze leidingen varieert van 170 tot maximaal 430 meter. Door het transport van aardgas kent elke hogedruk transportleiding een veiligheidsrisico. De risico's zijn met het eerder genoemde rapport 'Onderzoek externe veiligheid – plangebied Medevoort Zuid' in beeld gebracht. De conclusies van het rapport luiden als volgt:

- Er wordt géén grens-, richt-, of orientatiewaarde overschreden voor respectievelijk het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het groepsrisico zal, behoudens autonome groei, niet toenemen. Hiermee wordt voldaan aan de in het Bevb gestelde eisen. Hiervoor wordt nogmaals verwezen naar de rapportage, 'Onderzoek externe veiligheid – plangebied Medevoort Zuid' van 21 oktober 2011;
- Rond aardgastransportleiding geldt een belemmerende strook van 4 m aan weerszijde van het midden van de leiding. De belemmerende strook is de strook die de Gasunie nodig heeft voor het veilig kunnen bedrijven van de leidingen. Tevens is deze strook nodig voor inspectie- en onderhoudswerkzaamheden aan de leiding.

Restrisico

Ondanks de bronmaatregel (betonplaten) ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. De essentie is dat een bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Daartoe moet in de afweging van het bevoegd gezag, naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico (en de ontwikkeling ten opzichte van de oriëntatiewaarde), tevens rekening worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' (ruimtelijke ordening) en 'bestrijdbaarheid' (hulpverlening).

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. De informatie van deze Netkaart leidt tot de conclusie 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.

4.3. Geluidhinder

Algemeen

De Wet geluidhinder bepaalt dat sommige wegen, spoorwegen en industrieterreinen een (geluids)zone hebben.

Als voor een gebied binnen een zone een nieuwe geluidgevoelige bestemming mogelijk wordt gemaakt, of als een nieuwe weg, een nieuwe spoorweg of bepaalde industrieterreinen mogelijk wordt gemaakt, dient deze nieuwe ontwikkeling te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Om te bezien of dat het geval is, dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï

Zones

Het plangebied valt binnen de zones van wegen, namelijk Medevoort en Brandevoorste Dreef. De overige wegen om het plangebied of liggen op zodanige afstand dat dit gebied geheel buiten de zone valt. Het plangebied valt ook binnen de 400 m brede zone van de spoorweg Eindhoven – Venlo. Het plangebied valt niet binnen de zone van een industrieterrein.

Geluidgevoelige bestemmingen

In het plangebied bevindt zich een aantal bestaande woningen, waarvan de woningen Medevoort 1, 7, 9A en 15 een zodanige geluidbelasting ondervinden van de spoorweg, dat deze woningen op de zogeheten Raailijst zijn geplaatst. Dit is een lijst met woningen die in 1987 een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) ondervonden en om die redenen in aanmerking komen voor geluidsanering. Deze sanering is nog niet uitgevoerd, maar zodra zijn uitgevoerd wordt, zullen aan de gevels van deze woningen zodanige maatregelen worden getroffen, dat binnen de woningen aan de wettelijk eis voor de geluidbelasting wordt voldaan.

Het plan voorziet voor het overige niet in geluidgevoelige bestemmingen.

4.4. 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.

4.5. 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.

4.6. Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Een bedrijf kan hinder veroorzaken naar zijn omgeving, maar ook (onomkeerbare) schade toebrengen aan het milieu. Bedrijvigheid is daarom gebonden aan een 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 bedrijvigheid met invloed op het plangebied

Binnen het plangebied heeft de agrarische functie de overhand. Op basis van de gegevens uit het digitale bedrijvenbestand van de Gemeente Helmond (MPM) is een inventarisatie gemaakt van de bedrijven die zijn gevestigd en nog actief zijn in het plangebied en de directe omgeving daarvan. Het betreft twee veehouderijen, een tuinbouwbedrijf met agrotourisme en gasdruk regel- en meetstation. Met name bij de agrarische bedrijven dient rekening te worden gehouden met de geurcontouren van de bedrijven. Binnen deze contouren kan in principe niet worden gebouwd.

Bedrijven binnen het plangebied

1. Medevoort 11

Op nummer 11 is een kalvermesterij gevestigd waarvoor op 7 augustus 2001 een revisievergunning ingevolge de Wet milieubeheer is verleend (nu Omgevingsvergunning voor de activiteit milieu). Het bedrijf is nog in werking overeenkomstig de vergunning. Ten tijde van het verlenen van de vergunning zijn de woningen in de omgeving van het bedrijf (Medevoort 9, 9a, 13 en 15) beschouwd als categorie II (meerdere niet-agrarische woningen). Voor deze categorie is de vereiste afstand van woning tot emissiepunt 100 meter. Binnen deze contour zijn de woonbestemmingen gelegen van Medevoort 7, 9, 9a en 19. Het vastleggen van de bestaande situatie in dit bestemmingsplan heeft geen directe gevolgen voor de bedrijfsactiviteiten aan de Medevoort 11. Wel is het van belang om te voorkomen dat de woonfunctie binnen de geurcontour uitbreidt. Binnen deze contour mag geen uitbreiding plaatsvinden van stankgevoelige objecten.

2. Medevoort 21

Ter plaatse van Medevoort 21 is een gasdrukregel- en meetstation gesitueerd. Hiervoor is op 14 juni 2005 een vergunning voor de Wet milieubeheer verleend. Momenteel is op deze inrichting het Barim van toepassing.

In verband met de inlaatdruk is het station opgenomen in het Register Risicosituaties Gevaarlijke stoffen (RRGS).

De afstand tot de in het plangebied meest nabij gelegen woning bedraagt circa 225 m (Medevoort 15). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de afstandseisen (25 m) die zijn opgenomen in het Barim. Realisatie van dit bestemmingsplan brengt hierin geen wijziging.

Bedrijven grenzend aan het plangebied

3. Medevoort 10

Het bedrijf op nummer 10 betreft een melkrundveehouderij. De inrichting valt onder de werking van het Besluit landbouw milieubeheer. Op basis van dit besluit geldt een vaste stankcirkel van 50 meter ten opzichte van woningen in het buitengebied. Deze afstand wordt gehaald. Daarbij blijft voor zowel het bedrijf als de omliggende woonbebouwing nauwelijks ruimte voor uitbreiding.

4. Medevoort 23

Hier is een tuinbouwbedrijf actief waar tevens agrotourisme (kinderboerderij) wordt aangeboden. Het bedrijf valt onder de werking van het Besluit landbouw milieubeheer en het Barim (type-C). De afstand tot de woningen in het plangebied is voldoende om buiten het invloedsgebied te liggen.

4.7. Bodemkwaliteit

Ter hoogte van Medevoort is de Schootense loop onderzocht. In de bovengrond is een lichte verontreiniging met minerale olie aangetoond. Aan de Medevoort ten oosten van de Schootensel loop worden in de grond en in het grondwater lichte verontreinigingen aangetoond. In de grond met cadmium, cobalt en minerale olie en in het grondwater met barium, koper en naftaleen.

Aan de Medevoort 21 is een gasverdeelstation van de Gasunie gesitueerd. Op deze locatie vindt een grondwatermonitoring betreffende tetrahydrothiofeen plaats (THT). Dit is de geurstof die bij aardgas wordt gemengd. Het grondwater is daarmee ter plaatse verontreinigd. Bij diverse woningen aan de Medevoort bevinden/ bevonden zich (ondergrondse) brandstoftanks die mogelijk nog niet allemaal gesaneerd zijn.

Het grootste deel van het plangebied Medevoort Zuid is voor wat de bodem betreft nog niet onderzocht. Bij een eventuele toekomstige bouwaanvraag (voor de bouw van woningen) dient een bodemonderzoek te worden aangeleverd. Er zal dus vooraf bodemonderzoek conform de geldende normen moeten worden verricht. Het onderhavige plan voorziet echter niet in de mogelijkheid van nieuwbouw.

5. OVERIGE SECTORALE ASPECTEN

5.1. Verkeer

Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

In de huidige categorisering van wegen is de A270 ter hoogte van Brandevoort aangewezen als zogenaamde Stroomweg. Nabij het plangebied heeft de Brandevoortse Dreef de functie van ontsluitingsweg A. De A 270/ Europaweg en de Brandevoortse Dreef maken deel uit van de Hoofdwegenstructuur van Helmond. De Medevoort zelf is gecategoriseerd als erfontsluitingsweg. Er geldt een maximum snelheid van 50 km/uur.

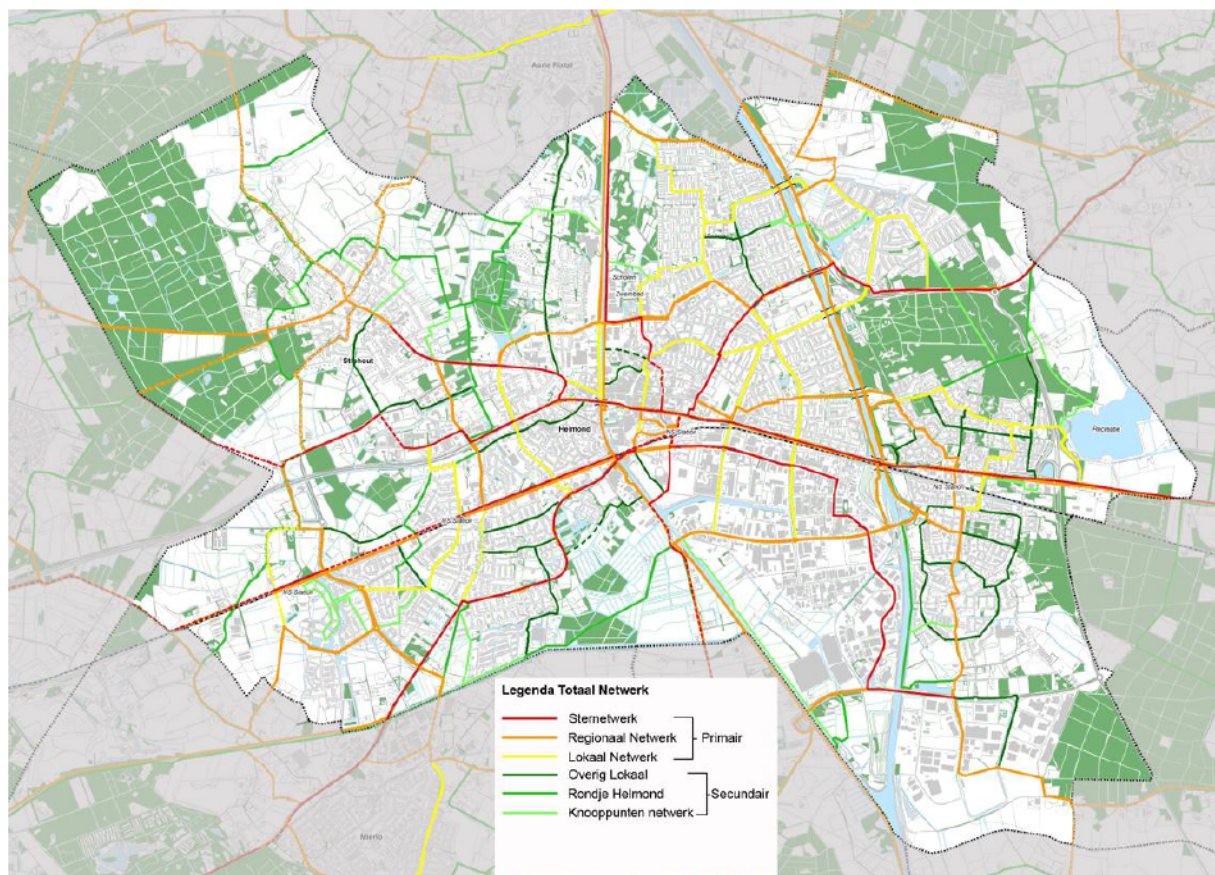
De Medevoort vormt momenteel een van de verbindingen tussen Mierlo-Hout en de Brandevoortse Dreef.

Langzaamverkeersstructuur

In de bestaande situatie zijn er geen voorzieningen voor het langzaamverkeer, alhoewel de fietsroute "Rondje Helmond" over de Medevoort loopt.

In dit plan wordt ruimte geschapen voor de aanleg van een fietsverbinding parallel aan het spoor, ten behoeve van de zogenaamde Hoogwaardige Fietsverbinding Helmond- Eindhoven. Delen van deze route zijn reeds gerealiseerd, overige delen zullen voor 2014 afgerond zijn.

De fietsverbinding aan de noordzijde van het spoor zal tevens een belangrijke rol vervullen voor leerlingen van en naar het toekomstige Carolus Borromeus College. Deze school zal tussen de Brandevoortse Dreef en het station Brandevoort gevestigd worden. Daarnaast zal de nieuwe fietsverbinding tevens de schakel vormen tussen het Carolus Borromeus College aan de westzijde van de Brandevoortse Dreef en het aan te leggen sportveld aan de oostzijde van de Brandevoortse Dreef.



5.2. Groenvoorzieningen en natuur

Groenvoorzieningen

In regionaal verband maakt het gebied onderdeel uit van het 'zoekgebied verstedelijking' en wordt tevens gesproken van de groene kwaliteit van het Coovelsbos. Het landschap van en rondom het Coovelsbos ligt op een korte afstand van de bebouwingsgrens en is hierdoor interessant voor recreatief medegebruik. Het gebied is gekenmerkt door een mozaïek van agrarische bouwpercelen en weilanden naast landelijke woonbebouwing in grote landgoedachtige tuinen. Op de particuliere percelen staan enkele beeldbepalende solitaire bomen, bosschages en houtwallen. Voor dit bestemmingsplan zijn de recreatieve groene fiets- en wandelpaden die aanhaken op het gebied van belang. Met name de Medevoort, de Krollaan en de fiets- en wandelpaden parallel aan de Brandevoortsedreef zijn in die samenhang belangrijk. De routes liggen in een groene omgeving of hebben een eigen groene aankleding. Ze maken als fijnmazig groen netwerk deel uit van de groenvoorzieningen van de stad. Parallel aan het spoor is het 'ster'fietspad Helmond – Eindhoven gepland. Het nu nog doodlopende straatje bij het oude spoorwachterhuisje is dan een van de kortsluitingen tussen fietspad en Medevoort. Het fijnmazig netwerk wordt hierdoor verder versterkt.

De recreatieve routes (Medevoort, Krollaan en Brandevoortsedreef) uit het beleidsplan stedelijk groen (BSG) staan dankzij het groene karakter op de bomenkaart van het bomenbeschermplan. Deze vormen de ruggengraat van het plangebied en worden als lanen behouden.

Door de aanleg van het 'ster' fietspad wordt de bestaande niet openbare groenkwaliteit met volwassen houtwallen aan het spoor deels aangetast. De actuele natuurwaarden zijn geïnventariseerd.

De westelijke planrand van het bestemmingsplan wordt gevormd door de nog te realiseren ecologische verbindingzone Schootense Loop. De Schootense Loop is een belangrijke groen-blauwe drager op stedelijk niveau. Het plan voorziet in een natuurvriendelijke inrichting van de westelijke oever met aangrenzende gronden van de Schootense Loop en het in westelijke richting verplaatsen van het ontsluitingsweg naar de Gasunie.

Deze herinrichting is onderdeel van het (subsidie)project voor de EVZ Schootense loop.

Natuur

Bij alle ingrepen is de algemene zorgplicht in het kader van de Flora & Faunawet van toepassing.

In het beleidsplan stedelijk groen zijn globaal de mogelijkheden voor natuur in de stad in beeld gebracht. Het gebied direct ten oosten van het plangebied "omgeving Krollaan" heeft een hoge natuurwaarde, mede door de 'oude' bebouwing en de grote tuinen. Samen met het gebied ten zuiden van de Medevoort zijn hier kansen voor het ontwikkelen van meer natuurwaarden. Voor boerenzwaluw en huiszwaluw biedt het gebied qua landschap goede mogelijkheden.

Door een natuurvriendelijke inrichting van de Schootsense Loop wordt deze stadsnatuur versterkt.

Andere ingrepen, zoals de aanleg van het fietspad langs het spoor en het sportveld mogen de natuurwaarden niet achteruit laten gaan.

In het kader van de aanleg van het Sterfietspad is een quickscan Flora & Fauna (08/2011; Cobra ecoadviseurs bv) en een aanvullend onderzoek naar vleermuizen (12/2011; Cobra ecoadviseurs bv) uitgevoerd. De rapporten zijn als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan. De conclusie uit de quickscan is dat er vooral algemene soorten zijn aangetroffen van vogels en algemene voorkomende amfibieën worden verwacht, zoals de bruine kikker en de gewone pad, alsmede zoogdieren zoals het konijn, de mol en de rosse woelmuis. Deze soorten zijn licht beschermd. Er is geen ontheffing nodig op basis van de Flora- en faunawet, mits er zorgvuldig wordt gehandeld en er wordt gewacht met het kappen van bomen tot het moment dat er geen bewoonde nesten meer zijn.

Er is nader onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van vleermuizen. Uit het onderzoek komt naar voren dat de gewone vleermuis gebruik maakt van delen van het plangebied.

Het rooien van houtige begroeiing kan op een locatie van invloed zijn op de vleermuizen en is daarmee ontheffingsplichtig. De ingreep is alleen dan niet ontheffingsplichtig als zorgvuldig mitigerende maatregelen worden genomen en de werken dusdanig worden uitgevoerd dat er geen schadelijke effecten optreedt voor beschermde soorten.

Daarnaast wordt bij de verlichting van het sterfietspad rekening gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen door lage armaturen met naar beneden stralend wit licht toe te passen.

5.3. Waterhuishouding

Waterhuishouding Medevoort Zuid

Medevoort-zuid wordt aan de westzijde begrensd door de Schootense Loop. In de rest van het gebied komen een aantal perceel- en bermsloten voor. De algemene afvoerrichting van het oppervlaktewater is noord/noordwestelijk, waarbij de meeste kleine sloten uiteindelijk afwateren op de Schootense Loop.

De Schootense Loop heeft een belangrijke waterafvoerende functie. Onder andere het regenwater van de wijk Brandevoort wordt via de Schootense Loop afgevoerd. De Schootense Loop is in eigendom, beheer en onderhoud van waterschap Aa en Maas en is opgenomen op de Legger. Langs de Schootense Loop ligt een formele ecologische verbindingszone. Deze is op de plankaart van het bestemmingsplan aangegeven en kent een beschermingsregime via een aanlegvergunningstelsel.

Het gebied staat niet bekend als bovengemiddeld nat of droog en heeft een redelijk intermediair karakter. In Medevoort-zuid zijn geen gebieden bekend die potentieel risicovol zijn ten aanzien van structurele grondwateroverlast. Ondergrondse voorzieningen moeten ofwel waterdicht worden aangelegd (indien het verblijfsruimten betreft), ofwel het waterdicht aanleggen is vanuit het Bouwbesluit niet noodzakelijk maar in dat geval kan de gemeente niet aangesproken worden op het handhaven van een bepaald grondwaterpeil c.q. vergoeding van schade door grondwateroverlast. De gemeente zal geen maatregelen treffen om de grondwaterstand permanent te verlagen ten opzicht van het huidige niveau.

Riolering

In Medevoort-zuid ligt een drukrioolstelsel. Dat betekent dat er alleen afvalwater wordt afgevoerd uit het gebied via een rioolsysteem dat het water onder druk verpompt. Het drukrioolsysteem loost het afvalwater op het oostelijk gelegen vrijvervalstelsel in de Burgemeester Krollaan, van waaruit het uiteindelijk op de zuivering in Aarle-Rixtel komt.

Op drukriolering mag geen regenwater worden geloosd in verband met de goede werking van het systeem. Al het regenwater blijft dus in het gebied. Het regenwater van de weg Medevoort stroomt af naar de naastgelegen bermen en bermsloten. Dit levert geen problemen op, gezien het relatief extensieve gebruik van de weg.

Aanleg fietspad

De aanleg van het fietspad leidt tot een toename van het verhard oppervlak van 3356 m². De aanleg van het verharde oppervlak leidt daarmee tot een bergingsvraagstuk van 144 m³ (T=25). Het fietspad wordt niet berioleerd, het regenwater vloeit dus af naar de naastgelegen berm. Ten behoeve van de aanleg van het fietspad zal de bestaande waterhuishoudkundige structuur iets aangepast moeten worden. Een deel van de aanwezige sloten/greppels wordt gedempt, overkluisd en/of nieuw gegraven. Bij de te overkluisen delen worden zoveel mogelijk infiltratieriolen toegepast. De nieuwe waterhuishoudkundige structuur heeft ruim voldoende capaciteit om het regenwater, afkomstig van het fietspad, op te vangen en te bergen.

Aanleg sportveld

De aanleg van het sportveld leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak. Er zijn geen consequenties voor de waterhuishouding.

Overleg watertoets

In het kader van het 'watertoets'-overleg is het plan toegezonden aan het Waterschap Aa en Maas. Het resultaat hiervan is opgenomen onder paragraaf 8.2 'Resultaten wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening'.

5.4. Kabels en leidingen

In dit bestemmingsplan is alle ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen, reeds aanwezig. Indien deze voor bouwactiviteiten moeten worden verlegd zijn hiervoor aan het betreffende nutsbedrijf mogelijk kosten verschuldigd.

Door het bestemmingsplangebied loopt ook een aardgastransport. Daarvoor geldt een vrijwaringzone waar niet gebouwd mag worden.

5.5. Archeologie en cultuurhistorie

Het plangebied omvat de percelen Helmond, sectie U, nummers 2189, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2202, 2701, 2702, 5062 en 5177.

Cultuurhistorie

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

Archeologie

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

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

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

Binnen de gebieden op de archeologische waardenkaart wordt onderscheid gemaakt in 5 categorieën, waarbij per categorie de voorgestelde consequenties zijn aangegeven in geval van voorgenomen verstoring van de grond:

1. Categorie 4: gebied met middelhoge archeologische verwachting.

Het plangebied behoort voor wat betreft de percelen Helmond, sectie U, nummers 2189, 2192, 2193, 2194, 2196, 2197, 2198, en 5062 tot categorie 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 gemeente 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.

2. Categorie 3: gebied met hoge archeologische verwachting.

Het deel dat gelegen is op de percelen Helmond, sectie U, nummers 2202, 2701 en 2702 behoort tot categorie 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.

De hierbij behorende archeologische verwachting betreft funderingen, afvalkuilen en waterputten van de laatmiddeleeuwse hoeve Medevoort.

De werkzaamheden binnen het gebied omvatten de aanleg van een fietspad, direct grenzend aan het spoor en de aanleg van een sportveld ten behoeve van een middelbare school.

Voor beide functies geldt dat geen ruimtelijke ingrepen dieper zullen zijn dan 0,50m.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De herziening betreft een hoofdzakelijk conserverend plan. Alleen de realisatie van sportvelden, door en voor rekening van Ons Middelbaar Onderwijs ten behoeve van de in Brandevoort te realiseren middelbare school, in het zuid-westelijk deel van het bestemmingsplangebied en de aanleg van een fietspad evenwijdig aan het spoor worden middels dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Voor het overige gebied van dit plan zijn geen nieuwe ontwikkelingen meegenomen en is sprake van een beheerssituatie.

Voor de genoemde nieuwe ontwikkelingen is waar het de gemeente betreft respectievelijk binnen de grondexploitatie sprake van een sluitende grondexploitatie en is in het investeringsprogramma van de gemeentelijke programmabegroting hiermee rekening gehouden. Op dit moment heeft dit bestemmingsplan dan ook geen financiële consequenties.

Nu, 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.

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

7.1. Inleiding

Middels het bestemmingsplan “Medevoort Zuid” wordt de realisatie van sportvelden en de aanleg van een fietspad evenwijdig aan het spoor mogelijk gemaakt.

Voor het overige gebied van dit plan zijn geen nieuwe ontwikkelingen meegenomen en is sprake van een beheerssituatie.

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.
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.

Hoofdstuk 3 algemene regels is als volgt opgebouwd:

- De antidubbeltelbepaling 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 bouwregels 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.
- 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 worden hieronder kort per bestemming toegelicht.

Agrarisch

Deze gronden zijn bestemd voor agrarische doeleinden. Ter plaatse van de aanduiding 'intensieve veehouderij' is een dergelijke veehouderij toegestaan. Hetzelfde geldt voor de aanduiding 'bedrijfswoning'. Tevens is het toegestaan om ter plaatse geproduceerde, agrarische producten,

alsmede daaraan ondergeschikt, de verkoop van streekeigen producten te verkopen en mag een kleinschalig kampeerterrein worden gerealiseerd. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen.

Een en ander is toegestaan met bijbehorende (bedrijfs)gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, leidingen, water, wateropvang- en infiltratievoorzieningen, wegen, paden en overige verhardingen.

Bedrijf

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor nutsvoorzieningen daar waar de aanduiding "nutsvoorzieningen" is opgenomen.

Toegestaan zijn vervolgens bijbehorende (bedrijfs)gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, tuinen en erven, groenvoorzieningen, water, wateropvang- en infiltratievoorzieningen, wegen, parkeervoorzieningen, paden en overige verhardingen. De (bedrijfs)gebouwen zijn alleen toegestaan binnen een aangegeven bouwvlak. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen. De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt maximaal 1 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen maximaal 2,5 m bedraagt, mits de afstand tot de voorgevellijn minimaal 3 m bedraagt. Voor de bouwhoogte van vlaggen- en lichtmasten geldt dat deze maximaal 5 m hoog mogen zijn. De bouwhoogte van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde mag maximaal 3 m zijn.

Groen

De openbare groenvoorzieningen, waterpartijen en watervoorzieningen zijn onder andere binnen deze bestemming toegelaten. Gebouwen mogen niet worden gebouwd, enkel kleine gebouwtjes voor de nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een maximale hoogte van 3 m. Voor lichtmasten geldt een bouwhoogte van maximaal 6 m.

Sport

Binnen deze bestemming is het sportveld van de geplande middelbare school in Brandevoort gelegen. Gebouwen mogen enkel worden gebouwd binnen het bouwvlak.

Verkeer-Verblijfsgebied

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

Water

Binnen deze bestemming is de Schootense Loop gelegen. De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterbergingen en waterlopen, met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen en duikers.

Wonen

Dit is de bestemming, waarbinnen het wonen is toegestaan. Het bestaande aantal woningen moeten worden gehandhaafd. Voorts zijn specifieke functies mogelijk indien aangeduid op de verbeelding. Woningen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak met de bestaande goot- en bouwhoogte. Per woning mag maximaal 80 m² aan bijgebouwen worden gebouwd binnen het bijbouwvlak. 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 binnenplanse afwijking onder voorwaarden mogelijk. Mantelzorg is eveneens via een binnenplanse afwijking mogelijk.

Leiding-Gas

Deze dubbelbestemming is bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van een gastransportleiding in het plangebied. 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 omgevingsvergunning aanlegactiviteit opgenomen.

Waarde-Archeologie 1 en 2

De dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' en 'Waarde - Archeologie 2' liggen op een groot deel van het plangebied. Voor 'Waarde - Archeologie 1' geldt dat conform de "Archeologische Waardenkaart Helmond" een hoge archeologische verwachting aan de orde is. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' betekent dat voor die gronden een middelhoge archeologische verwachting geldt. Binnen de aangewezen gebieden mag niet worden gebouwd. Hiervan zijn uitgezonderd vervangende nieuwbouw met dezelfde oppervlakte en bouwdiepte en het bouwen van bijgebouwen/uitbreiding bestaand hoofdgebouw tot maximaal 100 m² voor 'Waarde - Archeologie 1' en het bouwen van gebouwen tot een maximale oppervlakte van 2500 m² voor 'Waarde - Archeologie 2'. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een diepte tot maximaal 0,50 m geldt eveneens dat direct gebouwd mag worden. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming wijzigen door het verwijderen van de dubbelbestemming Waarde- Archeologie 1 of 2 indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig dan wel te behouden zijn.

Waarde-Ecologie

Deze dubbelbestemming ligt in de direct nabijheid (links en rechts) van de Schootense Loop. 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 Wet ruimtelijke ordening

Op 6 juli 2011 heeft er een kennisgeving plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1.3.1. Bro. Daarin is vermeld dat er op dit moment geen zienswijzen kunnen worden ingediend en dat er geen gebruik wordt gemaakt van een onafhankelijke instantie om hierover advies uit te brengen.

8.2. Resultaten wettelijk overleg 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. Prorail heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie Gasunie

1. In het besluit externe veiligheid en inrichtingen (Bevi) worden sportvelden gekwalificeerd als beperkt kwetsbare objecten. De school en het sportveld worden gescheiden door een weg. In de toelichting staat dat dit sportveld alleen gerealiseerd wordt ten behoeve van de school. Het sportveld heeft geen publieksfunctie(s). Vanwege deze onlosmakelijke samenhang tussen de school en het sportveld kan het sportveld, naar de mening van de Gasunie, worden gezien als een kwetsbaar object. Dit betekent dat de veiligheidsafstanden tussen het Meet&Regelstation en de grens van het kwetsbare object op grond van artikel 3.12, lid 6 Activiteitenbesluit 25 meter dient te bedragen. Verzocht wordt het plan aan te passen.

2. Op de verbeelding is de ligging van de 40 bar leidingen niet geheel overeenkomstig onze gegevens op de verbeelding weergegeven. Verzocht wordt de verbeelding dienovereenkomstig de meegestuurde kaart aan te passen. Ook is nu een belemmeringstrook van 5 meter aangehouden. Verzocht wordt deze terug te brengen naar 4 meter.

3. Ondanks dat het sportveld kan worden gekwalificeerd als een kwetsbaar object, kan het sportveld boven de aardgastransportleidingen worden gerealiseerd. Redenen:

- het sportveld is geen bouwwerk;
- het plaatsgebonden risico is gelijk aan of minder dan 10⁻⁶ per jaar;
- door realisatie van het sportveld neemt het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar niet toe.

Wel wordt aandacht gevraagd voor het volgende. Een van de doelstellingen van het Bevb is om de belemmeringstrook die bij een aardgastransportleiding hoort in beginsel obstakelvrij te houden in verband met onderhoud van de buisleiding. Hier dient rekening mee gehouden te worden (zoals is gebeurd in artikel 10 van de planregels). Dit kan gevolgen hebben voor de bouw mogelijkheden opgesomd in artikel 6.4 van de planregels (bouwen tribune buiten het bouwvlak).

4. In artikel 3 'Agrarisch' onder 'verwijzingsbevoegdheid' wordt vermeld dat de bestemming gewijzigd kan worden in 'Wonen'. Hierbij wordt opgemerkt dat bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid rekening gehouden dient te worden met de veiligheidsafstanden van het Meet & Regelstation (25 meter). Binnen deze afstanden zijn kwetsbare objecten (zoals woningen) niet toegestaan.

Antwoord gemeente

1. Op dit moment zijn er gesprekken gaande met de wijk Brandevoort om het sportveld ook voor de bewoners en sportverenigingen van deze wijk toegankelijk te maken. Hierdoor zouden het sportveld en de school niet meer onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en is het sportveld dus een beperkt kwetsbaar object. De veiligheidsafstand die dan in acht genomen moet worden is 4 meter. Op dit moment bedraagt de kleinste afstand 9 meter en dus valt het M&R station ruim binnen de afstand. Om het werkelijke risico van het M&R station te berekenen, zal de gemeente een kwantitatieve risicoanalyse laten doen. Aan de hand daarvan zal worden gekeken of er een grotere afstand in acht genomen moet worden. Verwachting is echter dat dit niet het geval zal zijn. Daarom is besloten om het plan nu nog niet aan te passen op dit punt.

2. De leidingen zijn overeenkomstig aangepast als ook de breedte van de belemmeringstrook.

3. Het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals een tribune, zal niet worden mogelijk gemaakt buiten het bouwvlak. De regels worden hier op aangepast.

4. In artikel 3.3 onder d van de regels van het bestemmingsplan wordt als voorwaarde genoemd dat de mate van uitvoerbaarheid moet worden aangetoond, waaronder begrepen de milieutechnische.

Hiermee is geborgd dat bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid ook eerst zal moeten worden aangetoond dat de veiligheidsafstand van minimaal 25 meter van het M&R station in acht genomen moet worden.

Reactie Provincie Noord-Brabant

1. Het plan voorziet in de aanleg van een sportveld en een hoogwaardige fietsverbinding langs het spoor, maar ook in de uitbreiding van vigerende woonbestemmingen. Ten aanzien van deze uitbreiding mist de provincie een verantwoording. Dit geldt ook voor de aanwezige intensieve veehouderij. Ten opzichte van de vigerende situatie is het bouwvlak weliswaar gelijk gebleven, maar is het agrarische bestemmingsvlak vergroot.
2. Binnen de bestemming 'Sport' is het volgens de regels toegestaan om maximaal 200 m² bebouwing op te richten, gerelateerd aan de bestemming. De Verordening Ruimte 2012 bevat het beginsel van concentratie van bebouwing. Geadviseerd wordt een geringer bouwvlak op te nemen dat in verhouding staat tot de maximaal toegestane m² bebouwing.
3. Geconstateerd wordt dat de kwaliteitsverbetering van het landschap zoals deze op basis van de Verordening is vereist, ontbreekt in het bestemmingsplan. Dit geldt voor zowel de realisatie van het sportveld met bebouwingsmogelijkheid, de uitbreiding van de vigerende woonbestemmingen als de uitbreiding van het agrarische bestemmingsvlak met de aanduiding 'iv'.
4. In het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is in het midden van het plangebied een woonbestemming toegekend waarbinnen twee woningen zijn toegestaan. In het nu voorliggende plan zijn drie bouwvlakken opgenomen waarbinnen elk bouwvlak een woning is toegestaan. Dit betekent dat er ten opzichte van de geldende situatie een woning is toegevoegd. Uit het bestemmingsplan kan niet worden opgemaakt of er reeds een bestaande derde woning aanwezig is en op basis waarvan deze woning zou zijn opgericht. De woonbestemming kan alleen in het plan worden opgenomen als er sprake is van een van de in artikel 11.1 tot en met 11.4 van de Verordening genoemde uitzonderingen.

Antwoord gemeente

1. Het is niet de bedoeling van de gemeente om de vigerende woonbestemmingen en de aanwezige intensieve veehouderij uit te breiden. Het plan wordt hier op aangepast.
2. In de regels bij de bestemming 'Sport' wordt toegevoegd dat gebouwen alleen aaneengesloten gebouwd dienen te worden.
3. Zoals onder punt 1 vermeld is het niet de bedoeling dat vigerende woonbestemmingen en de intensieve veehouderij uitgebreid worden. Langs de westzijde van de sportbestemming is een strook groenbestemming toegevoegd. Die sluit aan op de EVZ van de Schootenseloop. Behalve landschappelijke meerwaarde levert dat ook natuurwaarden op. Verder wordt op basis van de Handreiking Kwaliteitsverbetering een financiële bijdrage geleverd voor de ontwikkeling van de Goorloopzone als regionale groen/blauwe verbinding door Helmond.
4. Er is hier inderdaad reeds een derde bestaande woning aanwezig. Deze woning was al aanwezig vóór 1968 en viel toen onder het regime van de gemeente Mierlo. Per abuis is deze woning nog niet eerder opgenomen geweest in vorige bestemmingsplannen.

Reactie Waterschap Aa en Maas

Als reactie wordt door het waterschap aangegeven dat het plan een fietspad mogelijk maakt en in verband daarmee wordt het niet duidelijk of dit een uitbreiding is van het verhard oppervlak. Nieuw verhard oppervlak moet hydrologisch neutraal worden ontwikkeld. Graag in het plan aangeven wat de gevolgen zijn van de aanleg van het fietspad ten aanzien van hydrologisch neutraal ontwikkelen.

Antwoord gemeente

Het fietspad betekent inderdaad een extra verharding van het oppervlak. Het gaat om een toename van 3.356 m². In paragraaf 5.3 Waterhuishouding wordt hier nu nader op ingegaan.

8.3. Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening

Het ontwerpbestemmingsplan is op 27 juni 2012 volgens de wettelijke voorschriften gepubliceerd en heeft vanaf 28 juni 2012 zes weken ter visie gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling zijn zienswijze op dit ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Er zijn binnen de genoemde termijn acht schriftelijke zienswijzen naar voren gebracht die in de "Nota van zienswijzen" zijn samengevat en becommentarieerd. De nota maakt onderdeel uit van de vaststelling van het plan door de raad.