

bestemmingsplan
"Stationskwartier"

Inhoud

Toelichting

- Bijlagen:
- QRA Spoorvervoer vervoerscijfers Basisnet Spoor
 - QRA Spoorvervoer vervoersprognose 2007
 - Luchtkwaliteitsonderzoek Spoorknoop Helmond
 - Externe veiligheid ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen

Regels

- Bijlagen: Staat van Bedrijfsactiviteiten

Verbeelding

NL.IMRO.0794.1000BP090178-4000

Procedure

Kennisgeving voorbereiden bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 16 juni 2010

Ontwerpbestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 29 juni 2011

Ter inzage d.d. : 30 juni 2011

Vastgesteld raad d.d. : 10 januari 2012

Vastgesteld bestemmingsplan

Ter inzage d.d. : 1 maart 2012

In werking d.d. : 13 april 2012

Onherroepelijk : 13 april 2012

Bestemmingsplan

Toelichting

Stationskwartier

Gemeente Helmond

Datum: 10 januari 2012

Projectnummer: 90675

ID: NL.IMRO.0794.1000BP090178-4000

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	3
1.2	Situering	3
1.3	Geldende plan	4
1.4	Opzet plantoelichting	4
2	Planologische hoofdlijnen van beleid	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal beleid	6
2.3	Gemeentelijk beleid	7
3	Ruimtelijke beschrijving plangebied	12
3.1	Ligging in groter verband	12
3.2	Stedenbouwkundige structuur	13
3.3	Functionele structuur	14
3.4	Verkeer en parkeren	15
4	Milieu	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Externe veiligheid	18
4.3	Geluidhinder	22
4.4	Luchtkwaliteit	23
4.5	Geurhinder	24
4.6	Bedrijven en milieuzonering	24
4.7	Bodemkwaliteit	24
4.8	Duurzaamheid	27
5	Overige sectorale aspecten	28
5.1	Archeologie	28
5.2	Cultuurhistorie	30
5.3	Flora en fauna	30
5.4	Groenvoorzieningen	31
5.5	Natuur en landschap	31
5.6	Kabels en leidingen	33
5.7	Speelvoorzieningen, sport en recreatie	33
5.8	Water	33
6	Economische uitvoerbaarheid	36

7	Juridische opzet van het plan	37
7.1	Inleiding	37
7.2	Juridische methodiek	37
7.3	Toelichting op de bestemmingen	37
8	Procedure	40
8.1	Kennisgeving artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening	40
8.2	Resultaten wettelijk overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	40
8.3	Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening	40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 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 zijn vastgesteld voor 1 juli 2008, vóór 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. Dit planologisch-juridisch kader zal voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- overzichtelijk, toegankelijk en praktisch;
- handhaafbaar;
- conform het “Handboek ruimtelijke plannen, versie 2009”;
- digitaal raadpleegbaar;
- uitwisselbaar en conform IMRO-standaard.

1.2 Situering

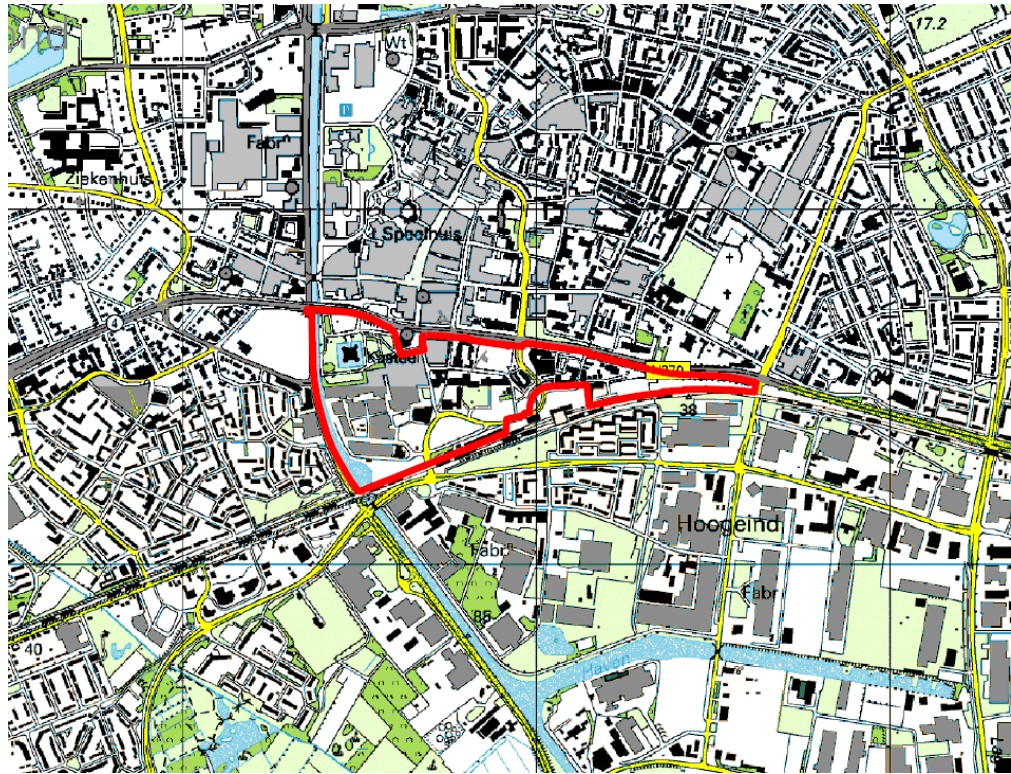
Het plangebied omvat het gebied ten noorden en ten westen van het centraal station van Helmond, gelegen in Helmond. De globale begrenzing van het plangebied is als volgt:

- Aan de westzijde vormt de westelijke oever van de Zuid-Willemsvaart een plangrens.
- Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de spoorlijn Eindhoven - Venlo.
- De Kasteel Traverse (N270) begrenst het plangebied aan de noordelijke zijde.
- In het oosten wordt plangebied begrensd door de Churchillaan.

Binnen de hierboven beschreven begrenzing liggen enkele gronden die geen onderdeel uitmaken van het plangebied. Het eerste gebied is het centraal station met het daarvoor gelegen stationsplein en de directe omgeving daarvan. Daarnaast ligt aan de noordelijke zijde van het plangebied, direct ten zuiden van de Kasteel Traverse, een gebied met onder andere enkele woningen aan de Kerkstraat-Zuid en De Wiel, dat onderdeel uitmaakt van het recent geactualiseerde bestemmingsplan ‘Centrum II’ van de gemeente Helmond.

Het pand maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

Figuur 1 geeft de begrenzing van het plangebied aan.



Figuur 1: Begrenzing plangebied

1.3 Geldende plan

Op dit moment gelden voor het plangebied diverse bestemmingsplannen en vrijstellingsbesluiten, waaronder de bestemmingsplannen 'Stationskwartier / Omgeving Kantongerecht', 'Uitwerkingsplan 2^e herziening Kom- en Centrumplan (hoofdontsluiting Stationskwartier)', 'Uitwerkingsplan Omgeving Verlengde Tiendstraat', 'Uitwerkingsplan 2^e herziening Kom- en Centrumplan (Stationsplein)' en 'Stationskwartier / Hoek Stationsstraat-Kasteel Traverse'.

Behalve dat door het voorliggende nieuwe bestemmingsplan een actueel kader wordt verkregen, geeft het terugbrengen van al deze plannen tot één plan meer overzichtelijkheid en doelmatigheid in de bouwplantoetsing.

Na het in werking treden van voorliggend bestemmingsplan komen de vigerende bestemmingsplannen en vrijstellingsbesluiten te vervallen.

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 bestaat uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt een ruimtelijke en functionele omschrijving van het plangebied gegeven. Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende milieuaspecten van het plan. Overige haalbaarheidsaspecten worden in hoofdstuk 5 beschreven. De economische uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 6 aan bod. Hoofdstuk 7 vormt een toelichting op de juridische onderdelen van het bestem-

mingsplan, de verbeelding en de regels. Hoofdstuk 8 tenslotte, is gereserveerd voor de maatschappelijke uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

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.

Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Er worden met dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Eventuele toekomstige ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij het beleid zoals gesteld in de Nota Ruimte.

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 radarverstoringgebied 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 radarverstoringgebied 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

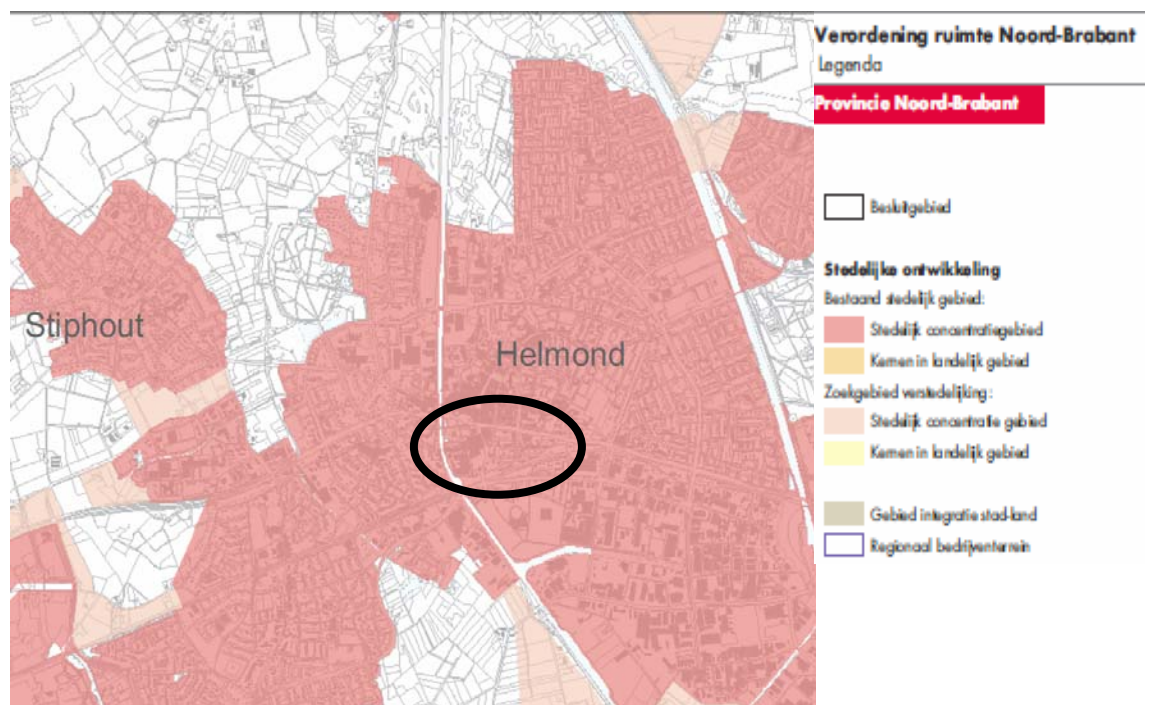
2.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening en Verordening ruimte Noord-Brabant 2011

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 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 is daarin opgenomen als "Stedelijk Concentratiegebied". In artikel 3.2 is bepaald dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend gelegen zijn in bestaand stedelijk gebied.

Dit conserverende bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid zoals weergegeven hierboven.



Figuur 2: Uitsnede Verordening Ruimte

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Interimstructuurvisie Helmond

De Interimstructuurvisie Helmond 2015 (ISV), welke in december 2009 is vastgesteld als structuurvisie, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, geeft het ruimtelijke beleid voor langere termijn in hoofdlijnen weer voor het gemeentelijke grondgebied.

Het vertaalt het gemeentelijke beleid op allerlei terreinen (woningbouw, bedrijventerrein, sociale voorzieningen, groen en water en verkeer) naar ruimtelijke programma's en brengt onderlinge afstemming aan. Het is daarmee een kadernota voor verdere uitwerking op bestemmingsplanniveau. In het plan is ook een doorkijk voor de periode na 2015 (tot 2030) opgenomen. In het ISV 2015 wordt het versterken van het centrum, als brandpunt van stedelijke activiteiten en voorzieningen voor zowel de eigen bevolking als de regio, als één van de speerpunten van het gemeentelijke beleid aangemerkt.

In de Interimstructuur is als aandachtspunt voor de ontwikkeling van de binnenstad aangegeven dat het stationskwartier/spoorknoop verder ontwikkeld dient te worden als scharnier tussen het centrum en Suytkade. Onderhavig plangebied grenst aan beide ontwikkelingslocaties.

Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Eventuele toekomstige ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij het beleid zoals gesteld in Interimstructuurvisie.

2.3.2 Woonvisie 2007 – 2015 Helmond bouwt de toekomst: Goed Wonen Dus!

In de Woonvisie 2007-2015, met als titel "Helmond bouwt de toekomst: Goed Wonen Dus!" is het beleid van de gemeente Helmond op het gebied van wonen vastgelegd. In deze visie spreekt de gemeente Helmond de ambitie uit door te groeien naar 100.000 inwoners. Om deze ambitie te bereiken is de bouw van ca. 9.000 woningen in de periode tot 2015 nodig. Met de bouw van woningen alleen kan deze ambitie echter niet worden gerealiseerd. Ook dient de stad een verdere ontwikkeling op sociaal, maatschappelijk en vooral economisch gebied door te maken.

Door de complexiteit van factoren die de genoemde ambitie met zich mee brengt, wordt naast de aangegeven groeiambitie ook rekening gehouden met een lager bouwprogramma van 6.650 woningen. Uitgangspunt is dat kwaliteit boven kwantiteit gaat. Het streven blijft, evenals in het verleden, erop gericht de woningvoorraad meer in balans te brengen door uit te gaan van een verhouding huur/koop van 45% - 55% in het jaar 2015.

De bestaande woningvoorraad vormt de basis voor de invulling van de woningbehoefte. Behoed en verbetering van een goed woon- en leefklimaat wordt binnen het stedelijke kader op wijkniveau gezien.

Inmiddels heeft de gemeenteraad ingestemd met een evaluatie van de Woonvisie uit 2007. Op grond van deze evaluatie is de visie op een aantal onderdelen bijgesteld. Met name de woningbouwtaakstelling is voor de periode tot 2015 bijgesteld naar 3.095 woningen.

In onderhavig plangebied komen relatief veel woningen voor. Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Eventuele toekomstige ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij het beleid zoals gesteld in de Woonvisie.

2.3.3 Woonstructuur

De woningvoorraad bestaat per 1 januari 2010 uit 472 woningen, waarvan 38% koop- en 62% huurwoningen. De verhouding eengezins-meergezinswoningen bedraagt 2% versus 98%. Meer dan de helft van de woningvoorraad is gebouwd in de periode na 1980. Zowel de gemiddelde inhoud van de woning als de gemiddelde kaveloppervlak-

te is lager dan het gemiddelde. Een en ander komt eveneens tot uiting in de gemiddelde WOZ waarde van € 161.839,-.

2.3.4 Bevolkingsopbouw

De huidige bevolking bestaat per 1-1-2010 uit 695 inwoners waarvan 19,1% uit de leeftijdsgroep tot 29 jaar, voor 24,8% uit 30-54 jaar, voor 28,4 % uit 55–79 jaar en voor 9,1% uit 79 jaar en ouder. 60% van het aantal huishoudens behoort tot de categorie 1- en 2-persoonshuishoudens.

De wijk kent een relatief laag aandeel inwoners met een niet-Nederlandse etniciteit, terwijl het werkloosheidspercentage alsmede het aantal personen met een uitkering ruim hoger ligt dan het Helmondse gemiddelde. De waardering voor de woonomgeving is hoog, er is geen sprake van specifieke sociaal-maatschappelijk problematiek. Op grond van de bevolkingsprognose zal de bevolkingsomvang in 2015 licht dalen, voornamelijk door een laag woningbouwprogramma.

2.3.5 Woningen

Gelet op de eenzijdige opbouw van de woningvoorraad (meergezins-huurwoningen in het goedkope en midden segment) zal de bestaande woningvoorraad moeten inspelen op de kwalitatieve woningbehoefte uit de wijk.

Het aanbod bestaat met name uit meergezinswoningen in het goedkopere en midden segment.

De vraag daarentegen bestaat met name aan kwalitatieve woningen, denk hierbij aan woningen met buitenruimten en berging, geschikt voor senioren (goedkope en middeldure huur en koop) en woningen voor starters (goedkope koopwoningen).

2.3.6 GPR-gebouw

Per 1 januari 2009 is het gebruik van het programma GPR-gebouw ingevoerd. GPR Gebouw staat voor Gemeentelijke Praktijk Richtlijn en is hét hulpmiddel voor het maken van duurzaamheidskeuzes bij nieuwbouw en renovatie van woningen, utilitaire gebouwen en scholen. GPR Gebouw® is een praktisch en gebruiksvriendelijk programma om plankwaliteit en milieubelasting van een project in samenhang te optimaliseren. Daarbij spelen 5 modules een rol:

- Energie (EPC);
- Milieu;
- Gezondheid;
- Toekomstwaarde;
- Gebruikskwaliteit (PKVW, Bezoek en Aanpasbaarheid).

De prestaties worden uitgedrukt in rapportcijfers. Hierbij behaal je een 6 als je bouwt volgens het Bouwbesluit. Het streven naar maximale duurzaamheid wordt vertaald in een score van 10. De ambities die behaald moeten worden zijn een 7 voor Energie een 8,5 voor Gebruikskwaliteit en gemiddeld een 7 voor de overige modulen.

Binnen dit kader bestaat voor de ontwikkelaar enige ruimte/flexibiliteit om de kwaliteitseisen in te vullen.

2.3.7 Helmond Mobiel 2015

Helmond Mobiel 2015 is de visie van het gemeentebestuur op het verkeer- en vervoerbeleid in Helmond tot 2015. In de Nota Mobiliteit is door de rijksoverheid enkele jaren geleden aangegeven hoe zij landelijk het mobiliteitsbeleid vorm willen geven. Helmond Mobiel 2015 kan worden gezien als de uitwerking van de Nota Mobiliteit voor de Helmondse situatie. Het plan beschrijft de gemeentelijke ambities tot het jaar 2015 op bijvoorbeeld het gebied van openbaar vervoer, verkeersveiligheid en autoverkeer. Ook is op hoofdlijnen aangegeven hoe de gemeente denkt deze ambities waar te maken. Het plan is in november 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Eventuele toekomstige ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij het beleid zoals gesteld in 'Helmond Mobiel 2015'.

2.3.8 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.

2.3.9 Waterbeleid

2.3.9.1 Waterplan Helmond 2006 -2010

Het waterbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in het Waterplan 2006 -2010 dat door de gemeenteraad is vastgesteld. Het waterplan geeft de kaders aan waarbinnen het waterbeheer in Helmond vorm moet krijgen. Het gemeentelijk 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.

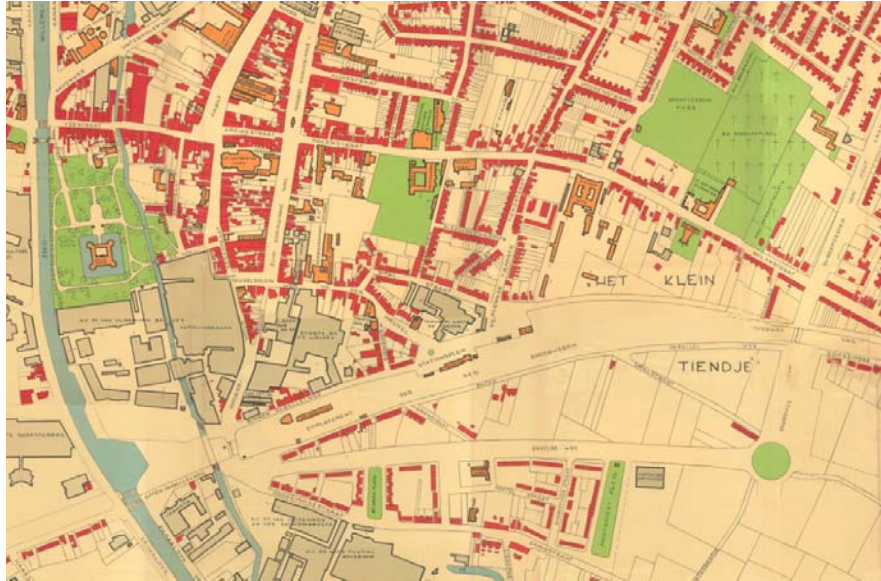
Belangrijke items in het Waterplan 2006-2010 zijn:

- 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. Voor dit plan zijn met

name onderdelen van het waterketenbeheer relevant (hoe om te gaan met afvalwater en afvloeiend hemelwater). In de waterparagraaf (paragraaf 5.8) wordt hier nader op ingegaan



Figuur 4: Kaart van het plangebied uit 1956

3.2 Stedenbouwkundige structuur

Het stationskwartier wordt begrensd door drie belangrijke structuurdragers op stedelijk niveau; de kanaalzone, de Kasteel Traverse en de spoorlijn.

Het Kanaal is de as waarlangs Helmond zich heeft ontwikkeld. Hier ontstonden in de 19^e en 20^e eeuw fabriekscomplexen. Het textielbedrijf Vlisco is hier binnen het plangebied aanwezig. Dit bedrijf bestaat uit verschillende bedrijfspanden, in verschillende bouwstijlen, hoogten en functies. Direct ten zuiden hiervan is het kasteel van Helmond gelegen. Dit kasteel staat middenin een kasteeltuin, een oase van groen.

Aan de noordzijde van het plangebied is veel bebouwing gericht op de Kasteel Traverse. Dit is momenteel de belangrijkste route door Helmond.

In het zuidoosten van het Stationskwartier ligt het centraal station van Helmond, net buiten het plangebied. De routes en structuren binnen het plangebied in deze omgeving zijn hierop gericht.

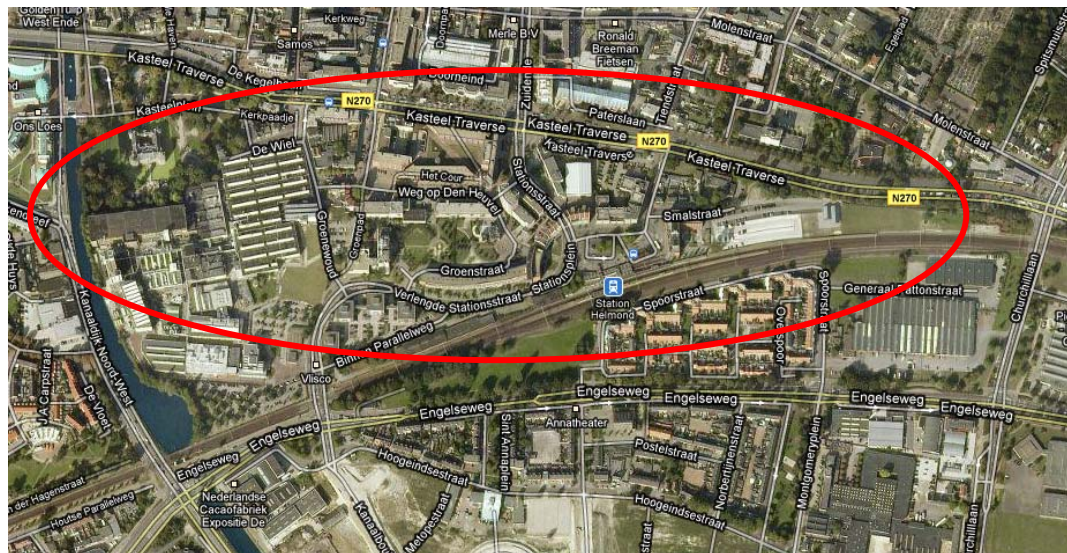
Het middengedeelte van het plangebied bestaat uit kantoren en appartementen. Deze bebouwing heeft een relatief grote korrel en is veelal uitgevoerd in een bouwhoogte van 4 of 5 bouwlagen. Omdat het station direct grenst aan het plangebied is deze van invloed geweest op de stedenbouwkundige opzet van dit gedeelte van het plangebied. Het oostelijk gedeelte van het plangebied bestaat uit een groene punt en een parkeergelegenheid voor auto's ten behoeve van het station.

Verspreid in het plangebied liggen diverse groenstructuren. De belangrijkste hiervan is de kasteeltuin, het park op het binnenterrein van een appartementencomplex op de Weg op den Heuvel en een groene punt aan de oostzijde van het plangebied.

Eveneens verspreid in het plangebied liggen diverse openbare parkeergelegenheden. Tenslotte maakt ook het stuk van de Zuid-Willemsvaart tussen de spoorlijn en de Kasteel Traverse onderdeel uit van onderhavig plangebied.

In de toekomst wordt het stationsgebied van Helmond, dat grenst aan onderhavig plangebied, opnieuw ingericht. Er wordt onder meer een spoortunnel gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrièrewerking van de spoorbaan opgeheven, dit is een essentiële

ontwikkeling voor Helmond. Het brengt een directe verbinding tot stand tussen de in aanbouw zijnde wijk Suytkade en Annawijk (gelegen ten zuiden van het spoor) en het kernwinkelapparaat rondom de Markt van Helmond (gelegen ten noorden van het spoor). De zone rondom het station zal meer als volwaardig OV-knooppunt gaan functioneren.



Figuur 5: Luchtfoto van het plangebied

3.3 Functionele structuur

Binnen het plangebied zijn diverse functies gelegen. In het oosten is, gelegen aan de Zuid-Willemsvaart, textielbedrijf Vlisco gelegen. Deze beslaat een relatief groot deel van het plangebied.

Direct ten noorden van dit bedrijf ligt het kasteel van Helmond. Dit heeft een maatschappelijke functie, momenteel is hierin een gemeentemuseum gevestigd. Het kasteel wordt omgeven door een kasteelgracht en is gelegen in een park.

Het overig deel van het plangebied heeft een sterke functiemenging. De belangrijkste functies die voorkomen zijn 'kantoren', 'maatschappelijke functies', 'detailhandel', 'wonen' en 'horeca'. In deze kantoren zijn onder andere afdelingen van de gemeente Helmond, gerechtsdeurwaarders, GGD, een administratiekantoor en de Stichting Vrijwilligerscentrale gevestigd. De genoemde functies komen verspreid over het plangebied voor. Vaak is de woonfunctie op de verdieping gesitueerd en de andere functies op de begane grond.

Aan de noordgrens van het plangebied, aan de Traverse, zijn twee complexen waar uitsluitend de functie wonen is toegestaan. In het oostelijk deel van het plangebied is een klein strookje met grondgebonden woningen aanwezig. In het oostelijke uiteinde van het plangebied ligt een locatie die door een scoutingvereniging in gebruik is ten behoeve van maatschappelijke doeleinden.

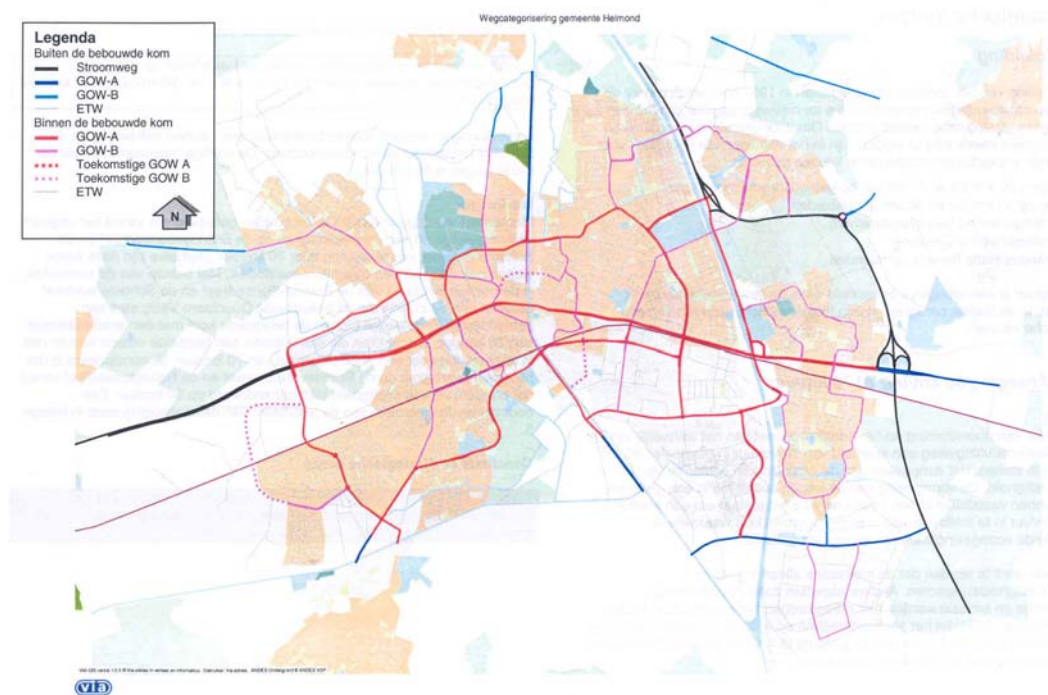
Het kasteelpark is het grootste groenterrein binnen het plangebied. Daarnaast hebben enkele binnenterreinen een groene functie van formaat en zijn enkele kleinere groenvlekken verspreid aanwezig. In het westen van het plangebied is de Zuid-Willemsvaart gelegen.

Alle overige gedeeltes van het plangebied welke niet in gebruik zijn voor de hierboven genoemde functies, zijn in gebruik als verkeer- en verblijfsgebied.

3.4 Verkeer en parkeren

3.4.1 Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

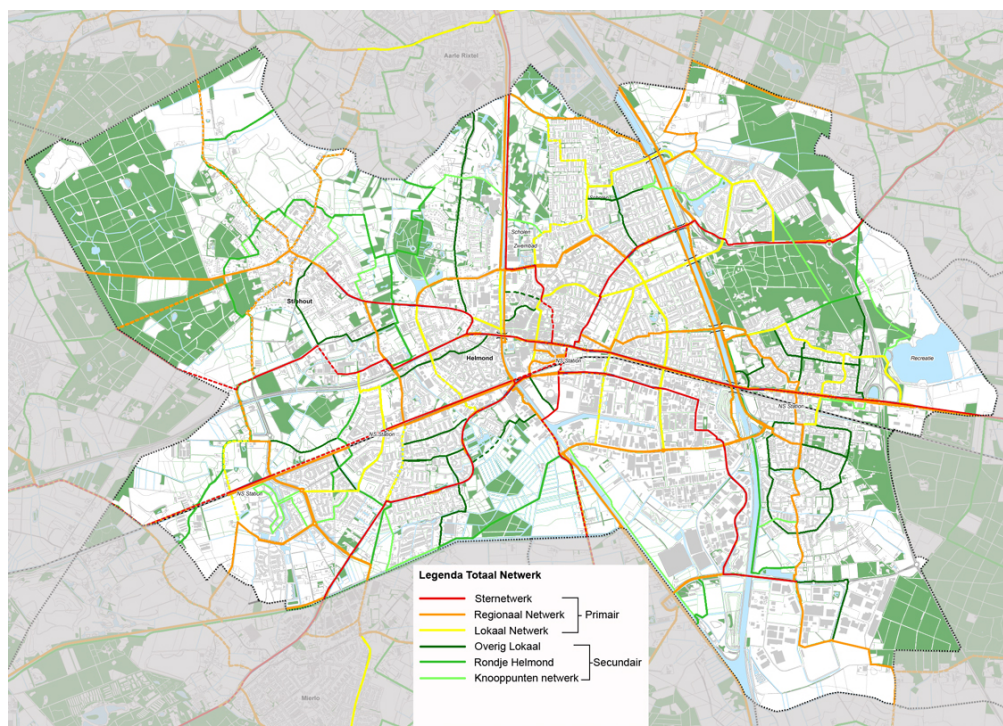
In de huidige categorisering van wegen zijn de Kasteel Traverse en de Engelseweg aan de randen van het plangebied aangewezen als zo genaamde Ontsluitingswegen A. De Stationsstraat zal, tezamen met de nieuwe onderdoorgang onder het spoor, onderdeel uitmaken van de Centrumring en is gecategoriseerd als Ontsluitingweg B. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Van de overige wegen in het Stationskwartier zijn de wegen gelegen ten westen van de Stationsstraat bestemd tot zogeheten erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en hebben een maximum snelheid van 30 km/uur (zie kaart categorisering van wegen). De wegen ten oosten van de Stationsstraat hebben een ontsluitende functie voor het station en kennen een maximumsnelheid van 50 km/h.



Figuur 6: Wegcategorisering gemeente Helmond

3.4.2 Langzaamverkeersstructuur

De langzaamverkeersstructuur in het Stationskwartier volgt deels de hoofdwegenstructuur. Een voorbeeld hiervan zijn de fietspaden langs de Kasteel Traverse. De langzaamverkeersstructuur kent echter deels ook een afzonderlijke vrijliggende fietsstructuur. Zo zijn er vrijliggende fietsverbindingen tussen station en Zuid Koninginnewal (via de Weg op den Heuvel) en langs de Verlengde Stationsstraat, via de Groenstraat richting 't Cour en de Zuid Koninginnewal, alsmede de fietsroute via de Smalstraat richting de Pastoor van Leeuwenstraat. Deze fietsroutes maken onderdeel uit van belangrijke fietsverbindingen zoals sternet en regionaalnet. Daarnaast lopen nog enkele andere fietsverbindingen, zoals knooppuntroutes, rondje Helmond en lokale routes, welke grotendeels over de bestaande woonstraten lopen.



Figuur 7: Langzaamverkeerstructuur

3.4.3 Openbaar vervoer

In het Stationskwartier is het belangrijkste openbaar vervoerknooppunt van Helmond gelegen. Op het Stationsplein zijn het station Helmond Centraal en het busstation waar alle stads- en streekdiensten halteren gelegen. Vanaf het station Helmond vertrekken intercity's in de richting van Venlo of Eindhoven/ Den Haag en tevens stop-treinen in genoemde richtingen.

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. De Taxibus halteert eveneens op het stationsplein.

3.4.4 Parkeren

Voor het overgrote deel wordt de Stationsomgeving in de parkeerbehoefte voorzien middels (betaalde) parkeervakken, vergunninghouders parkeerplaatsen en parkeren op eigen terrein (over het algemeen in gebouwde voorzieningen). Daarnaast zijn op een aantal plekken speciale parkeervoorzieningen gerealiseerd bij specifieke functies, zoals het P&R terrein naast het station.

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.

3.4.5 Fietsparkeren

Ten behoeve van het parkeren van fietsen is bij het station een betaalde bewaakte fietsenstalling. Daarnaast kunnen in de openbare ruimte fietsen gratis geparkeerd

worden. Na de realisatie van het nieuwe Stationsplein zal een nieuwe fietsvoorzieningen gerealiseerd worden waar alle fietsen in geplaatst moeten worden.

4 Milieu

4.1 Inleiding

Ruimtelijke Ordening en Milieubeleid hebben de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving als gemeenschappelijke doelstelling. Alleen in een zorgvuldig afwegingsproces kan een optimale afstemming plaatsvinden tussen aan gebieden toegekende functies en het veilig stellen van een beschermingsniveau van het leefmilieu. Bestaande en nieuwe bestemmingen in een gebied zijn niet altijd op voorhand verenigbaar. Milieudoelstellingen en randvoorwaarden worden daarom 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 Stationskwartier te Helmond in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

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

4.2.1 Algemeen

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op bedrijven en/of transportroutes. Het externe veiligheidsbeleid voor bedrijven (inrichtingen) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het beleid voor transport van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) en verder uitgewerkt in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Bij onderzoek in het kader van externe veiligheid worden meestal twee grootheden onderscheiden. Het betreft het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kan de relatie worden uitgedrukt tussen op-

slag en/of activiteiten met gevaarlijke stoffen en hun omgeving. Het plaatsgebonden risico is bedoeld voor de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen, het groepsrisico voor de bescherming van (groepen in) de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers.

Het plaatsgebonden risico geeft de kans per jaar aan dat een individu dat continue en onbeschermd op een bepaalde plaats aanwezig is, komt te overlijden ten gevolge van een activiteit. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven als een contour op een kaart en leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare plandelen, zoals woonwijken. De norm voor het plaatsgebonden risico ligt op 10^{-6} per jaar (is een kans van 1 op 1 miljoen 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 is een maat om de kans weer te geven dat een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of transportroute en er zich een ongewoon voorval binnen die inrichting of transportroute voordoet waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico is het niet mogelijk het groepsrisico in beeld te brengen met contouren rondom de risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek (fN-curve). In de grafiek wordt de groeps grootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).

4.2.2 Bedrijven en externe veiligheid

Risicovolle inrichtingen, waaronder inrichtingen die vallen onder de werkingssfeer van het Bevi, zijn opgenomen in het landelijke Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) en in de Provinciale Risicokaart. Op basis van voorgenoemde informatiebronnen kan geconcludeerd worden dat in het plangebied twee risicovolle inrichtingen zijn gelegen, het betreft Vlisco Helmond BV (Binnen Parallelweg 27) en gasdrukmeet- en regelstation Z-311 (nabij Vlisco Helmond BV).

Vlisco Helmond BV

Vlisco Helmond BV valt vanwege haar bedrijfsactiviteiten onder de bevoegdheid van de provincie Noord-Brabant. Daarnaast is, vanwege de opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing.

In het kader van het Saneringsprogramma Besluit externe veiligheid inrichtingen is, op verzoek van de provincie Noord-Brabant, door de firma Tebodin in april 2009 een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Daarbij zijn de externe risico's die de activiteiten van Vlisco met zich meebrengen, in kaart gebracht. Uit de risicoanalyse blijkt dat het plaatsgebonden risico op alle locaties binnen Vlisco kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Conform de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) geldt echter voor dergelijke opslagen een minimum afstand van 20 meter tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die dient te worden aangehouden. Binnen de afstand van 20 meter rondom het opslaggebouw (gebouw VL) voor gevaarlijke

stoffen bij Vlisco Helmond BV zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig. Hiermee wordt voldaan aan de in het Bevi gestelde eisen met betrekking tot het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico ligt ruimschoots beneden de oriëntatiewaarde. Omdat binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan zal het groepsrisico, behoudens autonome groei, niet toenemen.

Gasdrukmeet- en regelstation Z-311

Gasdrukmeet- en regelstation Z-311 valt niet onder de werkingssfeer van het Bevi. Voor sommige niet Bevi-inrichtingen gelden, vanuit het Besluit algemene bepalingen inrichtingen milieubeheer (Barim), wel afstanden met het oog op de externe veiligheid. Bekende voorbeelden hiervan zijn propaantanks (tot 13 m³) en gasontvangststations en gasdrukmeet- en regelstations (komen zeer veel voor in stedelijk gebied). Het in het plangebied aanwezige gasdrukmeet- en regelstation is specifiek bestemd. In de directe nabijheid van het gasdrukmeet- en regelstation zijn geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gelegen.

4.2.3 Transport van gevaarlijke stoffen

De circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van 4 augustus 2004 is het toetsingskader voor de afweging van externe veiligheidsbelangen in relatie tot het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Eindhoven – Venlo waarover regelmatig gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het plangebied valt binnen het, voor het groepsrisico relevante, invloedsgebied van de spoorlijn.

Conform de circulaire moet het risico worden berekend met de meest actuele gegevens omtrent aard en omvang van transportstromen. De transportstromen, die als input voor de berekeningen zijn gebruikt komen van ProRail. ProRail heeft hiertoe de marktprognose 2020 (cijfers volgens de marktverwachting 2007) opgesteld. Deze prognose is vrijgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat en beschrijft de te verwachten transporthoeveelheid in de periode 2015-2020. In de prognose is ook de invloed van de Betuwelijn verwerkt. In de onderstaande tabel zijn zowel de cijfers van de zojuist genoemde prognose 2020 als de cijfers voortvloeiend uit het in § 4.2.1 vermelde concept Basisnet spoor opgenomen.

<i>Baanvak</i>		<i>Eindhoven – Venlo</i>	
<i>Stofcat.</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Wagens per jaar Prognose 2020</i>	<i>Wagens per jaar Basisnet spoor</i>
A	<i>Brandbaar gas</i>	11910	2150
B2	<i>Toxisch gas</i>	1010	0
B3	<i>Zeer toxisch gas</i>	50	0
C3	<i>Zeer brandbare vloeistof</i>	7210	0
D3	<i>Toxische vloeistof</i>	800	0
D4	<i>Zeer toxische vloeistof</i>	450	0

Als bijlage bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd de volgende rapporten:

- QRA spoorvervoer: Bestemmingsplan Stationskwartier (vervoersprognose 2007) d.d. 7 oktober 2011;
- QRA spoorvervoer: Bestemmingsplan Stationskwartier (vervoerscijfers Basisnet Spoor), d.d. 7 oktober 2011.

Uit deze rapporten kan het volgende worden geconcludeerd:

- Plaatsgebonden risico: becijferd met de prognosecijfers 2007 ligt de contour voor het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar vanwege de spoorlijn op maximaal 38 meter. Becijferd volgens de gegevens van het Basisnet spoor ligt de zojuist genoemde contour op 0 meter.
- Groepsrisico: becijferd met de prognosecijfers 2007 bevindt zich het groepsrisico boven de zogenaamde oriëntatiewaarde. Becijferd volgens de gegevens van het Basisnet spoor ligt de groepsrisicocurve ruim onder deze oriëntatiewaarde.

Aangezien het in casu gaat om een bestaande situatie en het onderhavige plan daarboven niet bijdraagt aan een enige wijziging van de situatie op het gebied van de externe veiligheid, levert het geen strijd op met de regelgeving op dit gebied.

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 dichtstbij gelegen hoofdweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De afstand tot deze weg is zodanig groot dat het plangebied niet wordt beïnvloed.

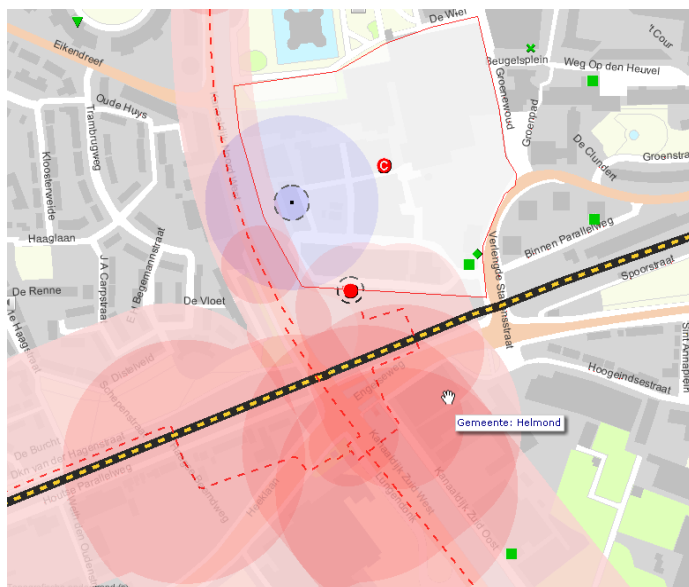
Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

Binnen de gemeente Helmond zijn geen hoofdvaarroutes gelegen waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Vervoer van gevaarlijke stoffen over water heeft daarom geen invloed op het onderhavige plan.

4.2.4 Ondergrondse buisleidingen

Binnen en aan de rand van het plangebied liggen twee hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie, waarvan de invloedsgebieden over het plangebied reiken. De aardgasleiding in het zuidwesten van het plangebied betreft het transportroutedeel Z-540-43-KR-001 en de aardgasleiding ten westen van het plangebied betreft het transportroutedeel Z-540-44-KR-002. Door het transport van aardgas kent elke hogedruk transportleiding een veiligheidsrisico. De risico's in Helmond zijn op 30 september 2011 door de SRE Milieudienst in beeld gebracht. Berekeningen tonen 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. Het rapport 'Externe Veiligheid ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen Gemeente Helmond' is opgenomen als bijlage.

Rond de hogedruk aardgastransportleidingen geldt een belemmeringstrook van ten minste 4 meter aan weerszijden van het midden van de leidingen.



Figuur 8: Ondergrondse buisleidingen

4.2.5 Hoogspanningsleidingen

Op basis van de informatie van de Netkaart van het RIVM kan worden vastgesteld dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het plangebied zijn gelegen.

4.2.6 Vliegverkeer

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

4.2.7 Conclusie

Op basis van het verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het onderhavige conserverende bestemmingsplan. De uit een oogpunt van externe veiligheid relevante objecten worden op de verbeelding weergegeven.

4.3 Geluidhinder

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

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

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zones van wegen. Van deze wegen zijn de Kasteel Traverse (zone 350 m), de Stationsstraat, de Verlengde Stationsstraat, de

Kanaaldijk Noordwest en de Kanaaldijk Zuidwest (die allemaal een zone van 200 m aan weerszijden van de weg hebben) de belangrijkste. 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 grotendeels binnen de zone van de spoorlijn Eindhoven-Venlo (railverkeerslawaaï, zone 400 m) en binnen de zones van de bedrijventerreinen Vlisco en Hoogeind (industrielawaai). De zojuist genoemde zones van de bedrijventerreinen zijn aangegeven op de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding.

Hiervoor al is aangegeven dat 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, deze nieuwe ontwikkelingen moeten 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 kader van het onderhavige plan echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt of nieuwe wegen, spoorwegen of industrieterreinen worden gepland, is een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk en hoeft geen toetsing aan de eisen van de Wet geluidhinder plaats te vinden.

4.4 Luchtkwaliteit

In ruimtelijke plannen dienen de normwaarden uit Bijlage 2 van 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 aan de luchtverontreiniging. De knelpunten ter zake bevinden zich echter enkel recht boven drukke verkeerswegen, op locaties met stagnerend verkeer en plaatsen waar veel (zwaar) vrachtverkeer rijdt en niet in het onderhavige plangebied. Het zojuist genoemde onderzoek is in 2009 partieel geactualiseerd, waarbij ook de luchtkwaliteit binnen het plangebied is onderzocht. Het laatstgenoemde onderzoek bevestigt de hiervoor al genoemde conclusie.

Tenslotte is in het kader van het bestemmingsplan Stationskwartier Spoorknop, dat de aanleg van de ondertunneling van de spoorlijn Eindhoven-Venlo mogelijk maakt en in 2009 in werking is getreden, een apart luchtkwaliteitsonderzoek gehouden. Dit onderzoek is als bijlage bij het onderhavige bestemmingsplan gevoegd. Ook uit dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de normen die Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer daaraan stelt.

Het plan beoogt niet om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Het voorgaande brengt met zich mee dat het geen invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse. Dat betekent dat het plan in overeenstemming is met de regels van de Wet milieubeheer, de daarbij behorende bijlage en het daarop gebaseerde Besluit luchtkwaliteit.

4.5 Geurhinder

Sinds 1 januari 2007 wordt bepaald op basis van de "Wet geurhinder en veehouderij" (Wgv) dat een agrarisch bedrijf een geurcontour heeft. 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 gebied een goed tot redelijk goed leefklimaat heeft.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

In het plangebied is de inrichting Vlisco gelegen, die gerekend wordt tot de risicovolle bedrijven (zie ook onder externe veiligheid). Bij het bedrijf zijn meerdere opslaglocaties aanwezig, die een potentieel risico opleveren, zoals opslag van gasflessen, opslag van chemicaliën (> 100 ton, in opslaggebouw), opslag van brandbare vloeistoffen en opslag in bovengrondse tanks van diverse (gevaarlijke) stoffen. Verder vinden in het bedrijf op enkele locaties risicovolle bedrijfsprocessen plaats. Daarnaast kunnen, in mindere mate, de aspecten geur (emissie azijnzuur) en geluid problematisch zijn. Het bedrijf beschikt over een actuele en toereikende (provinciale) milieuvergunning.

Voor het overige bestaat het plangebied uit een gemengde woonwerk omgeving. De bedrijvigheid bestaat voor een groot deel uit kantoren, of kantoorachtige functies. Voor deze bedrijven is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim) van toepassing. De daarin opgenomen eisen zijn afdoende om overlast naar de omgeving tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Verder zijn een tweetal horecabedrijven aanwezig, die eveneens onder de werkingssfeer van het Barim vallen.

Aan zuidkant (oostelijke deel) grenst het plangebied aan het industrieterrein Hoogeland. Het dichtst bij het plangebied gelegen bedrijf is de remise van de Hermesgroep. Dit bedrijf valt eveneens volledig onder Barim, waarmee een voldoende beschermingsniveau voor de omgeving is gewaarborgd. De invloed op het plangebied is beperkt.

4.7 Bodemkwaliteit

4.7.1 Algemeen

De bebouwing in het onderzoeksgebied bestaat deels uit woonbebouwing en deels uit bedrijven.

In het plangebied zijn een aantal gebieden te onderscheiden waar bedrijvigheid een grote rol speelt of heeft gespeeld. In het westelijke deel van het plangebied bevindt zich textielbedrijf Vlisco. In de gebieden direct ten noorden van het spoor en tussen de Kasteel-Traversal, Zuid Koninginnewal, Beugelsplein en Kerkstraat Zuid zijn/waren ook bedrijven gevestigd.

4.7.2 Geschiedenis

Uit diversen onderzoeken is gebleken dat binnen het onderzoeksgebied in het verleden verschillende potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Het plangebied Stationskwartier is sinds het einde van de 19^e eeuw in gebruik voor industrie en bedrijven. Er bevonden zich tevens verschillende woningen. Het plan heeft diverse grote bedrijven geherbergd. Hierna worden de belangrijkste (uit een oogpunt van bodemkwaliteit) vermeld.

- Vanaf halverwege de 19^e eeuw is textielfabriek Vlisco gevestigd aan de Binnen Parallelweg 27.
- Ter plaatse van het huidige stadskantoor was vroeger sigarenfabriek L. Bezemer & Zn gevestigd.
- Ten oosten daarvan aan de Weg op den Heuvel was bouten-, schroeven- en moerenfabriek Everts en V.d. Weijden gevestigd.
- Ten noorden van het station aan het Stationsplein bevond zich in het verleden katoenweverij Terwindt, Arnts en Holtus.

Het bodeminformatiesysteem van de gemeente Helmond bevat tevens de volgende gegevens.

- Kerkstraat 6: textielindustrie;
- Weg op den Heuvel 35: kleur- en verfstoffenindustrie.

Daarnaast was in het Stationskwartier sprake van industrie en bedrijvigheid op kleine schaal. Deze bedrijvigheid was gecentreerd langs het spoor en tussen de Kasteel- Traverse, Zuid Koninginnewal, Beugelsplein en Kerkstraat Zuid. De bedrijvigheid was zeer divers en bestond onder andere uit: autoservice, autobusonderneming, transportbedrijf, burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf, benzineservicestations, worstfabriek, snacks- en kant-en-klaar maaltijdenfabriek, textielindustrie, oude metalengroothandel, chemicaliënopslag en drukkerijen. Van een aantal bedrijven is bekend dat zij een bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Deze bodemverontreinigingen zijn slechts voor een deel gesaneerd. Van een (relatief klein) deel van de verdachte locaties is nog niets of weinig bekend.

4.7.3 Onderzoek en overige gevallen van bodemverontreiniging

Een deel van de verdachte locaties is onderzocht en een deel van de verdachte locaties wordt momenteel in het kader van het ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) onderzocht.

Een aantal verdachte locaties is echter vooralsnog niet voldoende onderzocht. Deze potentieel verdachte locaties zijn:

- Textielbedrijf Vlisco op de Binnen Parallelweg 27;
- Voormalig benzineservicestation op de Zuid Koninginnewal 11-13-15;
- Katoenweverij Terwindt Arnts en Holtus, die gevestigd was op het Stationsplein.

De locaties die reeds onderzocht zijn en die in het bodeminformatiesysteem van de gemeente Helmond zijn opgenomen, worden vermeld in het hierna volgende overzicht.

Stortplaatsen en dempingen:

Ter plaatse van de vestiging Vlisco en ten noorden daarvan bevinden zich enkele waterlopen die gedempt zijn met niet nader gespecificeerd materiaal. Globaal vanaf het Stationsplein tot aan Vlisco bevindt zich een demping van een voormalige spoorlijn met puin en/of bouw- en sloopafval.

Ter plaatse van de Zuid Koninginnewal bevindt zich een voormalige waterloop die gedempt is met niet nader gespecificeerd materiaal. Op het westelijk deel van het Stationsplein en direct ten westen daarvan bevindt zich een voormalige stortplaats op land. Het deel ten westen van het Stationsplein is gesaneerd. Ter plaatse van de het Stationsplein 9 bevond zich een stortplaats op land. Ten oosten van Stationsplein 9 bevindt zich een ophooglaag met baggerspecie. Op de Smalstraat 2 bevindt zich een ophooglaag met niet gespecificeerd materiaal. Op een aantal andere locaties hebben ongespecificeerde dempingen plaatsgevonden. De kans dat er verontreinigingen in de ongespecificeerde dempingen aanwezig zijn wordt gering doch niet uit te sluiten geacht.

Grootschalige verontreinigingen:

Mogelijk is er plaatselijk sprake van een stedelijke ophooglaag en kan de bodem verontreinigd zijn met zware metalen, minerale olie en/of polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK).

Verontreinigingen met vluchtige organochloorverbindingen (VOCI):

In het westen van de planlocatie (Vlisco) en in het oosten van de planlocatie (Smalstraat 2, voormalige chemicaliënopslag) zijn VOCI-verontreinigingen in het (diepe)grondwater aanwezig. De verontreiniging van Vlisco strekt zich over een groot gebied uit en bevindt zich onder andere ook in het westelijke deel van de planlocatie buiten het terrein van Vlisco.

Bij de vestiging Vlisco is tevens sprake van sterke verontreinigingen met minerale olie, vluchtige aromatische en gechloreerde koolwaterstoffen en met zware metalen in de grond. Bij de verontreinigingen in de grond en het grondwater is sprake van gevallen van ernstige bodemverontreiniging zoals gedefinieerd in de Wet bodembescherming (Wbb). Hiervoor dienen, als de verontreinigingen voldoende zijn onderzocht, saneringsplannen ingediend te worden bij het bevoegd gezag Wbb (het college van B&W van de gemeente Helmond) en indien hierover wordt beschikt dient sanering plaats te vinden. Het verdient aanbeveling om bij bronneringswerkzaamheden in het plangebied terdege met de aanwezige VOCI-verontreinigingen rekening te houden.

Polycyclische aromatische koolwaterstoffen

Het zuidelijk deel van de locatie is een voormalig spoorwegemplacement (het spoor is in het verleden verder naar het zuiden verlegd). Mogelijk bevinden zich hier in de grond verontreinigingen met onder andere zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK).

Afzonderlijke verontreinigingen

- Ten oosten van het station, tussen Stationsplein 19 en de overweg ten oosten hiervan, heeft een sanering conform beschikking plaatsgevonden. Hierbij zijn enkele beperkte restverontreinigingen achtergebleven op een diepte vanaf 0,7 meter beneden maaiveld (m-mv). Deze verontreinigingen zijn kadastraal aangetekend. Boven deze verontreinigingen bevindt zich een leeflaag die in stand gehouden dient te worden.

- In de kasteeltuin heeft ten noordwesten van restaurant Berlaer een deelsanering plaatsgevonden. Hierbij is een restverontreiniging met minerale olie achtergebleven waarvoor nazorg geldt. Grondverzet kan daar niet zondermeer plaatsvinden.
- Op de Zuid Koninginnewal 13 was een autoreparatiebedrijf met tankstation gevestigd. Hier bevindt zich een verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen. Deze verontreiniging dient nog nader te worden onderzocht en er zal een saneringsplan voor dienen te worden gemaakt. Dit saneringsplan dient te worden ingediend bij het bevoegd gezag Wbb.
- Ter plaatse van Stationsplein 11 bevinden zich in de ondergrond plaatselijk matige tot sterke verontreinigingen met lood en zink (2 spots van ieder $\pm 13 \text{ m}^2$).

Asbest:

In het onderzoeksgebied dateert een deel van de gebouwen uit de periode 1950-1979. Deze gebouwen zijn asbestverdacht. Daarnaast is een deel van de woningen van voor 1950. Deze kunnen als gevolg van verbouwingen en aan- of bijgebouwen mogelijk asbestverdacht zijn. Ook kunnen bij bedrijven asbestverdachte materialen gebruikt zijn.

Conclusie:

Voorliggend bestemmingsplan is een conserverend plan. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Wanneer zich in de toekomst nieuwe ontwikkelingen voordoen dan moet aangetoond worden dat deze haalbaar zijn.

4.8 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.

Voorliggend bestemmingsplan betreft een conserverend plan en is geen sprake van nieuwbouw. Wanneer zich in de toekomst nieuwe ontwikkelingen voordoen dan moeten deze aansluiten bij het convenant "Duurzaam bouwen Regio Eindhoven".

5 Overige sectorale aspecten

5.1 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. Aanleiding hiervoor is de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg op 1 september 2007, waardoor archeologie primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is geworden.

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

De Archeologische Waardenkaart Helmond brengt in beeld waar in Helmond archeologische resten aanwezig zijn of worden verwacht. 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 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/of vondsten aanwezig zijn die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden. De gemeente stelt op basis van het gestelde in artikel 41a van de Wamz, een monumentvergunning en archeologisch onderzoek verplicht bij ruimtelijke ingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm.

3 Gebied met hoge archeologische verwachting:

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

4 Gebied met middelhoge archeologische verwachting:

Binnen deze gebieden wordt op basis van de geomorfologische en bodemkundige opbouw, historische gegevens en eerder aangetroffen archeologische vondsten een middelhoge kans op het aantreffen van concentraties archeologische sporen en/ of vondsten verwacht. De gemeente stelt een monumentvergunning en archeologisch onderzoek verplicht bij ruimtelijke ingrepen groter 2.500 m² en dieper dan 50 cm.

Hiermee wordt, gebruik makend van artikel 41a Wamz, afgeweken van de wettelijke grens van 100m², omdat in deze gebieden een kleinere kans op het aantreffen van archeologische vondsten of sporen is dan in de gebieden met een hoge archeologische verwachting.

5 Gebied met lage of geen 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 monumentvergunning nodig.

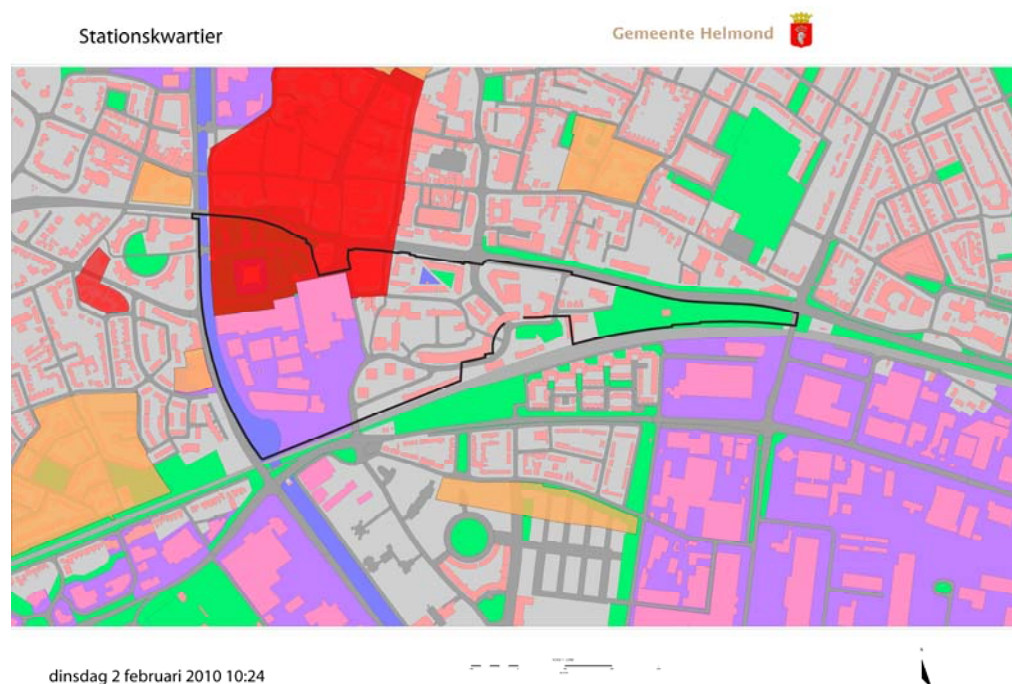
Binnen het plangebied bevindt zich één gebied dat op de archeologische kaart van de gemeente Helmond is aangegeven. Het gaat om een gebied van categorie 2, gebied met een archeologische waarde.

Het betreft de stadskern Helmond en omvat het gebied dat is gelegen tussen de noordzijde van de Havenweg, de noordzijde van de Watermolenwal, parkeerplaats Ameidewal, en de oostzijde van de Zuid Koniginnewal. Het zuidelijke deel van dit gebied bevindt zich binnen het plangebied.

De stad Helmond is waarschijnlijk omstreeks 1225 gesticht, in 1241 wordt Helmond een oppidum genoemd. In de stadskern zijn sinds 1982 ongeveer 30 opgravingen en waarnemingen uitgevoerd, waarbij onder meer duizenden archeologische vondsten zijn verzameld. Een gedetailleerd archeologisch overzicht wordt dit jaar afgerond.

De archeologische verwachting van het gehele gebied betreft:

Talrijke funderingen van gebouwen, ambachtelijke activiteiten, stadsgrachten, greppels, waterputten, afvalkuilen, begravingen van mensen en dieren. Bovendien bevindt zich binnen het plangebied het kasteel van Helmond.



Figuur 9: Archeologisch waardenkaart gemeente Helmond

Bovenstaande figuur bevat een uitsnede van de kaart van Helmond met daarop ge-projecteerd de archeologische waardenkaart van de gemeente Helmond. De oranje gebieden betreffen de gebieden met een hoge archeologische verwachting. De rode gebieden betreffen de categorie archeologische waarde. Binnen het plangebied bevindt zich alleen een gebied van de categorie archeologische waarde. Het plangebied is aangegeven met een zwarte lijn.

5.2 Cultuurhistorie

De monumentale waarden in het plangebied zijn af te lezen op de rijksmonumentenlijst en op de gemeentelijke monumentenlijst.

De volgende panden hebben de status *rijksmonument*:

- 1 Binnen Parallelweg 27;
- 2 Kasteelplein 1;
- 3 Kerkstraat 19;
- 4 Weg op den Heuvel 9.

De *gemeentelijke monumenten* binnen het plangebied zijn:

- 1 Kerkstraat 15 – De Wiel 2;
- 2 Kerkstraat 17.

Beleid ten aanzien beschermde panden is gericht op instandhouding.

Naast de van rijks- of gemeentewege beschermde monumenten benoemt de “Cultuurhistorische Waardenkaart” van de provincie Noord-Brabant (versie 26 september 2006) nog een aantal voorbeelden van historische bouwkunst binnen het plangebied:

- 1 Binnen Parallelweg 2;
- 2 Zuid-Koninginnewal 5 – 5a – 7 – 9;
- 3 De Wiel 4 – 6 – 8 – 10 – 12 – 14 – 16.

Bij ontwikkelingen ten aanzien van deze locaties verdient de cultuurhistorische waarde een nadrukkelijke positie bij de beoordeling ervan.

5.3 Flora en fauna

De stad biedt vanouds ruimte aan soorten die zich thuis voelen in een stedelijke omgeving, zoals wespenorchis en muurvarens, voor vleermuizen, zwaluwen en huismussen.

Het gebied van het bestemmingsplan is als geheel een potentieel leefgebied voor stadse soorten.

Binnen het gebied bevinden zich locaties met een hoge actuele waarde voor de stadsnatuur:

- Met name de Zuid-Willemsvaart en zijn oevers in samenhang met de kasteeltuin zijn actueel ‘hot spots’ voor de natuur in het stedelijk gebied. In de kasteeltuin is naast het water in diverse verschijningsvormen vooral het oude bomenbestand ecologisch interessant omdat oude bomen rijk aan holtes zijn en hierdoor ruimte bieden voor hollenbroeders en vleermuizen. De oevers van de waterpartijen in de

kasteeltuin zijn zo veel mogelijk natuurvriendelijk vormgegeven. Voor het fourageren van de vleermuizen is de continuïteit van structuurlijnen (bomenrijen) en de relatieve donkerheid van het gebied van belang. Daarnaast bieden ook de oude gebouwen schuilmogelijkheden. Het is belangrijk dat bij de renovatie van vooral oude gebouwen, zoals deze staan in de kasteeltuin, maar ook op het terrein van Vlisco en aan de Wiel nadrukkelijk aandacht wordt geschonken aan de ecologische functie. De aanleg van schuil- en nestelgelegenheden is in dat gebied zeer kansrijk.

- Ecologisch van interesse zijn ook de overige parken en oude bomen of boomgroepen binnen het plan.
- De verwachting is dat ook de (tijdelijke) groengebieden zoals braakliggende terreinen langs de spoorlijn van ecologische betekenis zijn.
- Niet te vergeten: het stadskantoor biedt de ruimte voor de overwintering van vleermuizen.

Indien er nieuwe ontwikkelingen aan de orde komen, dan moeten plannen getoetst worden aan de uitgangspunten van het Flora en Fauna wet. Dat betekent dat voor ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook voor het verbouwen van bestaande gebouwen een quickscan flora en fauna nodig is.

5.4 Groenvoorzieningen

Het Beleidsplan Stedelijk Groen geeft groen een vaste en duidelijke plaats in de ruimtelijke ontwikkeling van Helmond. Het beleidsplan gaat over groen in en om de stad. Openbaar gemeentelijk groen is daar een onderdeel van.

Het Beleidsplan gaat over de kwaliteit en de hoeveelheid groen, voor de stad als geheel en voor de verschillende wijken.

In het Beleidsplan Stedelijk Groen wordt eveneens ingegaan op de bomenstructuren.

Het BomenBeschermpPlan dient ter bescherming van actueel waardevolle boomstructuren. Het meest bijzondere element op de bomenkaart is de kasteeltuin. Deze is als geheel een beschermd bomengebied met veel oude bomen en voor alle bomen geldt een kapverbod. Ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de omgeving van de Traverse mogen niet leiden tot een achteruitgang van het gebied. Daarnaast bevinden zich in het gebied nog een aantal solitaire bomen met een beschermde status. Meestal zijn het bomen die refereren naar de cultuurhistorische samenhang. Een uitzondering hierop vormen de beschermde jonge bomen aan de Zuid-Koniginnewal.

Dit bestemmingsplan is een conserverend plan, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Eventuele toekomstige nieuwe ontwikkeling moeten passen binnen het Beleidsplan Stedelijk Groen.

5.5 Natuur en landschap

Beleidsdoelstellingen voor natuur zijn volgens het beleidsplan stedelijk groen:

- Natuur draagt bij aan leefbaarheid van de stad; natuur krijgt uitdrukkelijk de ruimte.
- Ecologische verbindingen krijgen de ruimte.
- Natuur gericht beheer van bermen, slootkanten en oevers.

- In de gemeentelijke bouwverordening maatregelen voor schuil- en nestelgelegenheden meer gewicht geven.
- Ruimte bieden voor tijdelijke natuur.
- Stilte en donkerte zijn beschermwaardige kwaliteiten.

Beleidsuitgangspunten omtrent groen zijn:

- Beleidsuitgangspunt is dat met de cultuurhistorische betekenis van groen zorgvuldig en creatief wordt omgegaan.

Met betrekking tot het gebied van het bestemmingsplan betekent dat:

- Water gerelateerde opgaven die moeten zorgen voor ruimtelijke samenhang zijn de Zuid-Willemsvaart en de Oude Aa. De Zuid-Willemsvaart is een ecologische verbinding conform Rijks- en provinciaal beleid.
- De oude Zuid-Willemsvaart is een element van cultuurhistorische betekenis en een belangrijke ecologische watergerelateerde verbinding op boven-stedelijk niveau; ingrepen moeten altijd tegen het licht gehouden worden van de cultuurhistorische context en de ecologische verbindingfunctie. Het is wenselijk om, waar mogelijk, meer natuurvriendelijke oever te realiseren.
- Het tracé van de Oude Aa is de tweede belangrijke ecologische watergerelateerde verbinding op stedelijk niveau door het gebied. De Oude Aa is sinds de jaren 60 van de vorige eeuw als een open waterverbinding gedempt. Het streven is (conform het waterplan) om de Oude Aa op termijn weer te herstellen als een open verbinding en het water gebiedseigen water te laten zijn, d.w.z. water uit de Peel en hemelwater uit de omgeving. In de huidige situatie is het water in de (ondergronds stromende) Oude Aa water uit de Maas afkomstig (via de Zuid- Willemsvaart). In de kasteeltuin is recentelijk een 150m lang tracé van de Oude Aa hersteld en ingericht als 'stadswater'. Buiten het plangebied maar direct ten zuiden van het bestemmingsplan wordt in het kader van Suytkade de Oude Aa over enkele honderden meters hersteld.
- Belangrijke infrastructurele lijnen op stedelijk of bovenstedelijk niveau zijn de spoorlijn en de Kasteeltraverse/ Deurnseweg. Hieraan gekoppeld zijn 'droge' landschappelijke en natuurlijke verbindingen. De infrastructuur vormt de grens van het bestemmingsplan en het zijn gelijktijdig enorme fysieke barrières. Het begeleiden de groen geeft een eigen kwaliteit aan de stad, maar staat in hevige concurrentie met andere ruimteclaims bv vanuit het verkeersbeleid. In de meest oostelijke hoek van het plan bevindt zich een brede strook 'tijdelijk' groen tussen de spoorlijn en de Deurnseweg. Het gebied staat deels onder de invloed van de veranderingen van de infrastructuur. Dat het een 'groen' gebied is, is een gevolg van de ruimtelijke beperkingen uit de bestaande infrastructuur.
- In de kasteeltuin/ de omgeving Traverse is men bezig met een kwaliteitsverbetering van het historische park met recreatieve functie. De bedoeling is om het recreatieve gebruik meer te sturen door een zonering van het park. Door de zonering wordt een meer natuurvriendelijke verdeling van de diverse vormen van recreatief gebruik beoogd. Door een zonering is het mogelijk om relatieve 'donkerheid' in het groene deel van het park te realiseren, zonder dat dit ten kosten gaat van de sociale veiligheid. Gelijktijdig wordt beoogd om de barrières tussen centrumgebied en park te slechten. De kasteeltuin moet uiteindelijk zijn historische contour terug krijgen. Het gedeelte tegen de Traverse leent zich goed voor meer intensieve recreatieve gebruiksvormen zoals evenementen. Het herstellen van de Oude Aa is een belangrijk onderdeel van de operatie om centrumgebied en kasteeltuin bij elkaar te

brengen. In de kasteeltuin is het recreatieve aanbod verbreed door horeca in het zogenaamde poortgebouw te realiseren

- Zuid-Willemsvaart, kasteel en kasteeltuin zijn de cultuurhistorische hotspots van het gebied. Op het Vlisco-terrein bevinden zich industriehistorisch belangrijke gebouwen zoals de oude watertoren. In het Parc Bruxelles bevindt zich het recent gerenoveerde kantongerecht. In de groene zone tussen Deurneseweg en spoorlijn bevinden zich restanten van een historische tuin.

5.6 Kabels en leidingen

Voor dit bestemmingsplan geldt dat de kabels en leidingen van de nutsbedrijven aanwezig zijn in de openbare ruimte.

Eventuele uitbreiding(en) en/of wijzigingen zullen door de betreffende nutsbedrijven beoordeeld worden.

5.7 Speelvoorzieningen, sport en recreatie

Binnen het gebied van het bestemmingsplan bevinden zich geen formele speelvoorzieningen. De openbare ruimte en met name de parken en de kasteeltuin bieden ruimte voor recreatie en zijn onderdeel van de informele speelruimte.

Het speelruimtebeleidsplan is het relevante beleidsdocument en gericht op de leeftijdsgroepen 0-18 jaar. Het is wenselijk bij herinrichting van gebieden 10m² per woning te reserveren voor formele speelruimte.

In het oostelijke punt van het gebied bevindt zich een sportvoorziening en een scouting.

5.8 Water

5.8.1 Waterhuishouding Stationskwartier

5.8.1.1 Oppervlaktewater

In het plangebied bevindt zich aan de westzijde oppervlaktewater in de vorm van:

- de oude Zuid-Willemsvaart (kanaal);
- de Kasteelgracht;
- de Stads Aa.

De Zuid-Willemsvaart is in de periode 1822-1826 gegraven en heeft tot de '90-er jaren van de vorige eeuw dienst gedaan als scheepvaartroute. Pas toen de omleiding van de Zuid-Willemsvaart aan de oostzijde van Helmond in gebruik is genomen, is de scheepvaartfunctie van de oude Zuid-Willemsvaart vervallen. Op dit moment vindt geen scheepvaart meer plaats op de oude Zuid-Willemsvaart ter hoogte van dit plangebied. Aan de zuidkant van het plangebied, naast het Vlisco-terrein, is nog een oude zwaaiikom aanwezig. De oevers van het kanaal zijn in het plangebied heringericht, met het accent op beleving van het kanaal voor de burgers en de aanleg van wandelroutes etc.

De Kasteelgracht is een zeer oud en cultuurhistorisch waardevol element die het kasteel van Helmond omsluit. De Kasteelgracht wordt gevoed vanuit het kanaal via een inlaatvoorziening.

Recent zijn de oevers van de Kasteelgracht ecologischer ingericht, waarbij gebruik is gemaakt van vegetatierollen.

De Stads-Aa is recent deels open gegraven. In het verleden maakte de Stads-Aa deel uit van de Aa die van zuid naar noord door het hele centrum van Helmond liep. Deze is in fases gedempt, waarbij het laatste deel in het centrum (locatie Smalle Haven/Oude Aa) rond ca. 1962 is gedempt.

Het beleid is erop gericht om de Aa zoveel mogelijk terug te brengen in de stad. Onderhavig stukje van de Aa kon meegenomen worden bij de reconstructie van de Kasteeltuin en is toen weer uitgegraven.

Aangezien het herstel van een complete Stads-Aa een zaak is van lange adem en meegelift moet worden bij andere (ruimtelijke) ontwikkelingen, heeft de Aa nog geen boven- en benedenloop. Aanvoer van water vindt plaats met een pomp vanuit de Kasteelgracht, afvoer vindt plaats op het rioolstelsel. Dit was een bestaande situatie (reeds sinds 1960) vanuit de Kasteelgracht, die met het opengraven van de Stads Aa verplaatst is. Het is geen ideale situatie, maar noodzakelijk om het systeem op dit moment te kunnen laten functioneren. E.e.a. is in de Keurvergunning geregeld. Hydraulisch gezien geeft deze lozing op het stelsel geen problemen. Het gaat om kleine hoeveelheden, zonder piekbelasting, die al enkele tientallen jaren plaatsvindt.

5.8.1.2 Grondwater

In het plangebied staan twee peilbuizen, ter hoogte van het Groenewoud en ter hoogte van het Stationsplein. Beide peilbuizen laten een relatief lage grondwaterstand zien van meer dan 1,5 meter beneden maaiveld, ook in natte periodes. De ontwateringsdiepte, zoals vastgelegd in het verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2010-2015 wordt gemiddeld genomen overal gehaald.

Ondergrondse voorzieningen moeten waterdicht worden aangelegd, indien het verblijfsruimten betreft (eis Bouwbesluit). Als de ondergrondse voorziening geen verblijfsruimte is, is het waterdicht maken niet verplicht op grond van het Bouwbesluit. De gemeente kan echter niet aangesproken worden op het handhaven van een bepaald grondwaterpeil. Bij grondwateroverlast is de perceelseigenaar in eerste instantie aanzet om het probleem te verhelpen. Wel fungeert de gemeente als aanspreekpunt en regievoerder bij eventuele klachten over grondwateroverlast. Het beleid ten aanzien van grondwateroverlast is vastgelegd in het 'verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2010-2015'.

De gemeente zal geen maatregelen treffen om de grondwaterstand permanent te verlagen ten opzichte van het huidige niveau.

5.8.1.3 Riolering

Het plangebied valt gedeeltelijk in rioleringsdeelgebied 14 (Binnenstad) en 24 (Centrum-oost). Het gehele gebied is gemengd gerioleerd.

In het plangebied ligt, langs het fietspad bij het Groenewoud, een deel van het centrale stamriool van de gemeente Helmond.

5.8.2 Toepassing waterbeleid op het plangebied

De gemeente heeft een beleid gericht op het scheiden van schoonwater- en vuilwaterstromen. Dit beleid is vastgelegd in het Waterplan en het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Dat betekent dat in de praktijk bij reguliere rioolvervangingsprojecten en bij stedelijke herontwikkeling/wijkontwikkeling gekeken wordt of afkoppeling van schoon regenwater zinvol en haalbaar is. Vervolgens wordt de voorkeursvolgorde voor de verwerking van het schone regenwater doorlopen. Dit betekent:

- 1 hergebruik indien mogelijk;
- 2 infiltreren;
- 3 naar oppervlaktewater (via berging);
- 4 afvoer naar RWZI.

In het GRP is het gemeentelijk rioleringsbeleid verder uitgewerkt. Per project wordt gekeken wat haalbaar is.

Bij nieuwbouw en grootschalige renovatie van woningen wordt geëist dat hemelwater en afvalwater gescheiden aangeleverd worden. Dit vergemakkelijkt het gescheiden aansluiten van hemelwater en afvalwater bij het uitvoeren van rioolvervangingsprojecten met aanleg van gescheiden stelsels en/of afkoppeling.

5.8.2.2 Terugbrengen Stads-Aa

Het terugbrengen van de Stads-Aa is een uitgangspunt van het beleid. De manier waarop dit vorm kan krijgen, is mede afhankelijk van de ruimtevraag en gebruiksfunctie.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet altijd bekeken worden wat de mogelijkheden zijn en hoe deze vormgegeven kunnen worden. Voor dit beheergerichte bestemmingsplan worden geen concrete acties voorzien.

5.8.2.3 Diffuse bronnen

Het stedelijk gebied kan oppervlaktewater en grondwater verontreinigen, vanuit de volgende bronnen:

- Chemische onkruidbestrijding. In Helmond vindt onkruidbestrijding plaats via de DOB-methode. Daarbij wordt glyfosaat gebruikt als bestrijdingsmiddel, dat kan af- en uitspoelen naar oppervlaktewater en grondwater, al dan niet via het rioolstelsel. Er wordt inmiddels wel geëxperimenteerd met alternatieve (mechanische) vormen van onkruidbestrijding.
- Gebruik uitlogende bouwmaterialen. Het gebruik van bouwmaterialen zoals koper, zink en lood kan leiden tot uitspoeling van metalen naar oppervlaktewater en grondwater. Landelijk is wel gesteld dat bij een reguliere woonwijk, zonder speciale voorzieningen, de uitspoeling naar verwachting beperkt is.
- Hondenuitlaatvoorzieningen. Door afspoeling en uitspoeling van hondenuitlaatvoorzieningen kan oppervlaktewater en grondwater belast worden met nutriënten en bacteriologische verontreinigingen. Hondenuitlaatvoorzieningen worden regelmatig schoongemaakt, waardoor de risico's beperkt blijven.
- Afspoeling van wegen. Bij regen spoelt aanwezige verontreiniging vanaf wegdekken af naar de riolering of naastgelegen groenstroken. Bij hevige regenval vinden overstorten plaats op oppervlaktewater. Indien nodig kunnen door de aanleg van extra voorzieningen (bijv. bodempassage) mitigerende maatregelen genomen worden, waarbij verontreiniging van (grond)water wordt beperkt of voorkomen.

6 Economische uitvoerbaarheid

Het betreft hier een conserverend bestemmingsplan. Binnen het plangebied zijn nog een aantal ontwikkelingsmogelijkheden die al bestonden op basis van de oude bestemmingsplannen. De financiële consequenties hiervan zijn al verantwoord in de jaarrekening van het Grondbedrijf op basis van de vroegere plannen. Verder heeft dit bestemmingsplan geen financiële consequenties. Voor wat betreft de eventuele nieuwe ontwikkelingen komen de daarbij behorende kosten geheel voor rekening van de initiatiefnemers.

7 Juridische opzet van het plan

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplan Stationskwartier is sprake van een beheerssituatie en de voorliggende herziening is gericht op handhaving van de bestaande situatie van het Stationskwartier. 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.

Afwijking van de bouwregels: De mogelijkheden om via een omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels. In deze bepalingen zijn de voorwaarden opgenomen waaronder omgevingsvergunning kan worden verleend.

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 algemene regels gaan in op de naleving van de regels en geeft algemene regels over ondergronds bouwen.

- 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 gebruiksregels geven aan welk gebruik van de gronden en gebouwen is toegestaan en welk niet.
- De algemene afwijkingsregels geven de mogelijkheid via 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 dubbelbestemming worden hieronder kort per bestemming toegelicht.

Bedrijf

Binnen deze bestemming is het bedrijventerrein van Vlisco bestemd. Toegestaan zijn bedrijfsactiviteiten uit categorie 1 t/m 5. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. Soms is een bebouwingspercentage aangegeven, waarmee geregeld wordt welk percentage van het perceel bebouwd mag worden.

Gemengd

Deze bestemming geldt voor die gebieden waar een menging van functies aanwezig is. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan, afhankelijk van de specifieke aanduidingen: ambachtelijke bedrijven, bedrijven, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, kantoren en woningen. Alle functies, met uitzondering van appartementen, zijn uitsluitend op de begane grond toegestaan. Het aantal appartementen mag niet toenemen. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het bouwvlak, met de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven. Voor bijgebouwen bij de woning is een aan-, en uitbouwen en bijgebouwenregeling opgenomen.

Groen

De openbare groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en onder andere water zijn binnen deze bestemming toegelaten. Gebouwen mogen niet worden gebouwd binnen deze bestemming, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een maximale hoogte van 3 m₁ zijn toegestaan. Voor lichtmasten geldt een toegestane hoogte van 6 m₁.

Horeca

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor de uitoefening van horeca-activiteiten. Tevens is wonen op de verdieping toegestaan. Gebouwen moeten gebouwd worden binnen het bouwvlak.

Kantoor

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor de uitoefening van zelfstandige kantoorvestigingen. Gebouwen moeten gebouwd worden binnen het bouwvlak.

Maatschappelijk

De voor "Maatschappelijk" aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke doeleinden. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca' is tevens horeca I toegestaan. Gebouwen dienen gebouwd te worden binnen het bouwvlak.

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

Binnen deze bestemming is primair de functie wonen toegestaan. 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. Bij grotere percelen mag afhankelijk van de grootte van het bouwperceel maximaal 100 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 afwijkingsbevoegdheid onder voorwaarden mogelijk.

Leiding – Gas

Deze dubbelbestemming is opgenomen in verband met een naast het plangebied gelegen gasleiding. Deze leiding heeft een beschermingsstrook van 4 meter ter weerszijden van de leiding. De regeling houdt beperkingen in ten aanzien van het bouwen en uitvoeren van werken en werkzaamheden binnen deze strook.

Waarde -Archeologie

Deze dubbelbestemming ligt op het gebied rond het kasteel waarvoor conform de "Archeologische Waardenkaart Helmond" een hoge archeologische verwachting geldt. Alvorens gebouwd mag worden binnen dit gebied dient een archeologisch onderzoek plaats te vinden waarmee vastgesteld wordt of er archeologische waarden in de ondergrond aanwezig zijn. Hiervan zijn uitgezonderd vervangende nieuwbouw met dezelfde oppervlakte en bouwdiepte, bijgebouwen/uitbreiding bestaand hoofdgebouw tot maximaal 100 m² en het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een diepte tot maximaal 0,50 m.

8 Procedure

8.1 Kennisgeving artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het bestemmingsplan Stationskwartier betreft een conserverend bestemmingsplan dat gericht is op handhaving van de bestaande situatie. 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

Het betreft hier een conserverend bestemmingsplan waarbij geen rijksbelangen en provinciale belangen in het geding zijn zodat het plan niet voor vooroverleg naar deze overheden is gezonden. In het kader van de verplichte watertoets is het plan voor advies naar het Waterschap Aa en Maas gezonden. Bij bericht van 1 september 2010 heeft het Waterschap meegedeeld geen opmerkingen te hebben en akkoord te gaan met het plan.

Voorts is het plan ter kennisgeving en advisering gestuurd naar de Inspectie Vrom, Ministerie van Defensie, NS, Prorail, Gasunie, SRE en Kamer van Koophandel.

Waar nodig zijn de adviezen van deze instanties in het plan verwerkt.

8.3 Procedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening

Het ontwerpbestemmingsplan is op 29 juni 2011 gepubliceerd en heeft vanaf 30 juni 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 zijn twee 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.