

Bestemmingsplan "Annawijk - Spoorknoop"

Inhoud

Toelichting

- Bijlagen
- Rapport externe veiligheid, Antegroep, 10-7-2014
 - Kwantitatieve risicoanalyse hogedruk aardgastransportleiding, Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant, 18-06-2014

Regels

- Bijlagen
- Staat van Bedrijfsactiviteiten
 - Parkeernormen Annawijk - Spoorknoop

Verbeelding nr.

NL.IMRO 0794.1000BP140102-2000

Procedure

Kennisgeving voorbereiden bestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 2 mei 2014

Ontwerpbestemmingsplan

Gepubliceerd d.d. : 31 oktober 2014
Ter inzage d.d. : 4 november 2014

Vastgesteld bestemmingsplan

Vastgesteld raad d.d. : 3 maart 2015
Ter inzage d.d. : 31 maart 2015

Toelichting

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	5
1.1.	Aanleiding en doel bestemmingsplan	5
1.2.	Situering en planherziening	5
1.3.	Geldende bestemmingsplannen	6
1.4.	Opzet plantoelichting	6
2.	RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED	7
2.1	Historische ontwikkeling	7
2.2	Ligging in groter verband	8
2.3	Annawijk	11
2.4	Stationsomgeving	13
2.5	Cacaofabriek	16
3.	PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	20
3.1	Rijksbeleid en provinciaal beleid	20
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)/Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	20
3.1.2	Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014 en Verordening ruimte 2014	21
3.2	Gemeentelijk beleid	22
3.2.1	Structuurvisie Helmond 2030	22
3.2.2	Beleidsplan stedelijk groen (2008)	23
4.	MILIEU	24
4.1	Inleiding	24
4.2	M.e.r.-(beoordelings)plicht	24
4.3	Externe veiligheid	24
4.4	Geluidhinder	26
4.5	Luchtkwaliteit	27
4.6	Bedrijven en milieuzonering	27
4.7.	Bodemkwaliteit	28
4.8.	Klimaat, energie en duurzaamheid	28
5.	SECTORALE ASPECTEN	30
5.1	Waterhuishouding	30
5.2	Cultuurhistorie en archeologie	30
5.3	Flora en fauna	31
5.4	Groen en landschap	31
5.6	Wonen	32

5.7	Maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en horeca	32
5.8	Verkeer en parkeren	33
5.9	Handhavingsbeleid	34
6.	HAALBAARHEID	36
7.	JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN	37
8	PROCEDURE	39

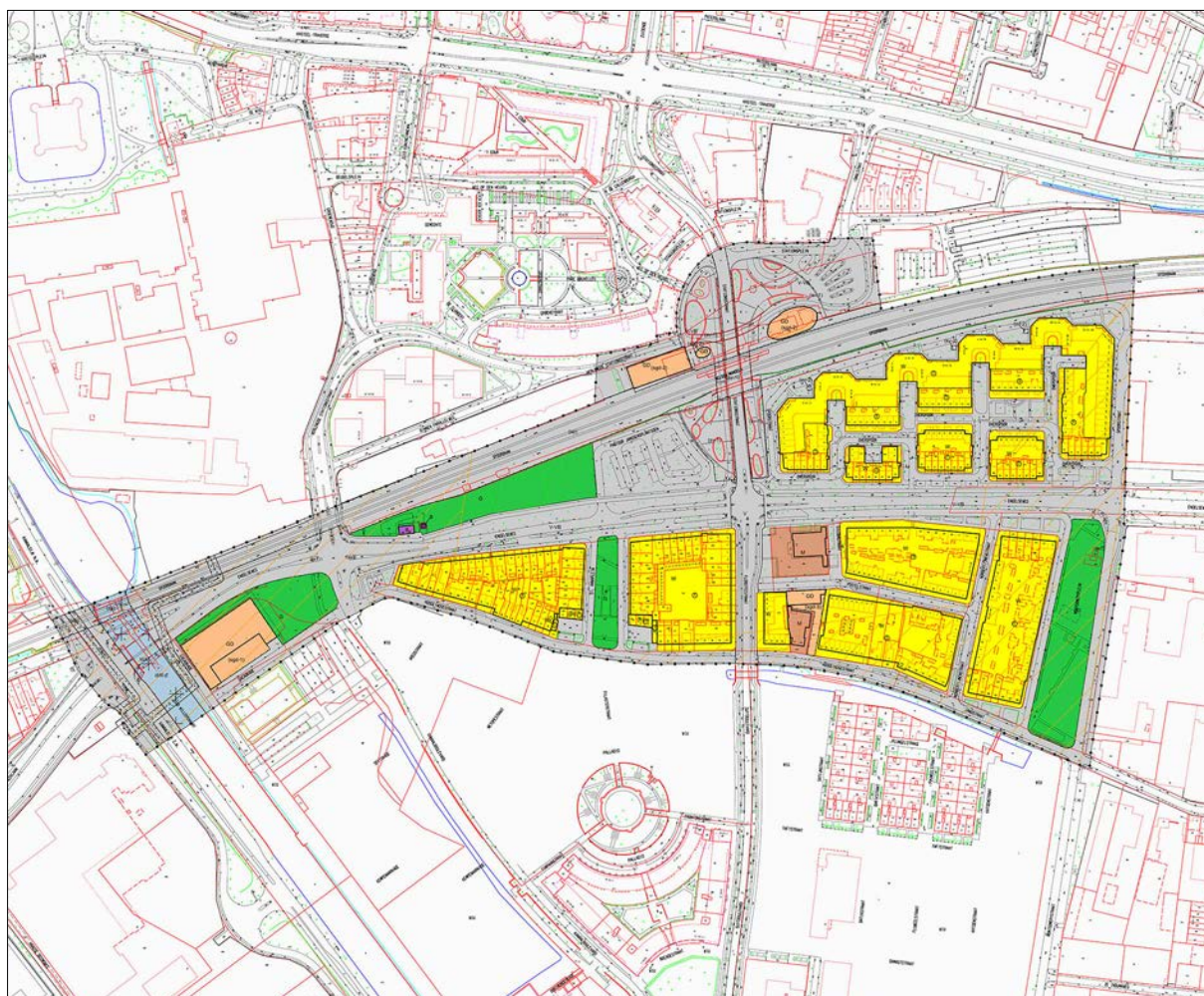
1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel bestemmingsplan

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het voor gemeenten verplicht om voor hun hele grondgebied bestemmingsplannen op te stellen. Deze bestemmingsplannen mogen niet ouder zijn dan 10 jaar. Het bestemmingsplan Suytkade is in werking vanaf 31 januari 2005 en nadert de termijn van 10 jaar, daarom is een actualisering van het bestemmingsplan aan de orde. Hiervoor wordt het plangebied van het bestemmingsplan Suytkade in 2 delen geknipt; het gebied ten noorden en ten zuiden van de Hoogeindsestraat – Cacaokade.

Het zuidelijk deel, het toekomstig bestemmingsplan Suytkade I, betreft de wijk Suytkade. Hierbinnen zijn nog diverse gebieden met veel ontwikkelingsmogelijkheden. Dit zuidelijk deel is in onderhavig plan niet aan de orde.

Dit bestemmingsplan Annawijk – Spoorknop betreft het deel ten noorden van de Hoogeindsestraat – Cacaokade. Hierin zijn de Annawijk, de Spoorknop (de omgeving rond het station en de onderdoorgang Nelson Mandela) en de Cacaofabriek gelegen. Binnen dit bestemmingsplan zijn geen grootschalige ontwikkelingsmogelijkheden opgenomen. De herziening wordt gemaakt ten behoeve van een goed ruimtelijk beheer van dit stadsdeel.



Ligging en begrenzing van het plangebied op ondergrond

1.2. Situering en planherziening

Het plangebied, Annabuurt - Spoorknop, vormt een belangrijke schakel tussen het centrum in het noorden en de wijk Suytkade in het zuiden. Het plangebied wordt grofweg begrensd door;

- in het oosten de Montgomerystraat,
- in het noorden de spoorlijn (met uitzondering van het stationsplein dat ten noorden van het spoor ligt,
- in het westen het kanaal Zuid-Willemsvaart
- in het zuiden de lijn Cacaokade – Hoogeindsestaat (met ten zuiden daarvan de wijk Suytkade).

Het gebied valt ruimtelijk op te delen in verschillende gebiedsdelen: de oudere Annabuurt, de nieuwe stationsomgeving en de Cacaofabriek en omgeving. Daarnaast wordt het gebied gekarakteriseerd door lange lijnen van infrastructuur die er in noord-zuid- en oost-west-richting doorheen lopen.

1.3. Geldende bestemmingsplannen

In onderstaand overzicht is te zien welke bestemmingsplannen op dit moment vigeren in het plangebied. Daarnaast is een projectbesluit genomen dat in het bestemmingsplan is verwerkt.

	Bestemmingsplan	Vastgesteld	Onherroepelijk
A	Suytkade	11-05-2004	31-01-2005
B	Spoorknoop	06-10-2009	27-11-2009
*	Projectbesluit Suytkade – Cacaofabriek	31-08-2012	



Uitsnede uit ruimtelijkeplannen.nl

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. Deze toelichting dient ter beschrijving en onderbouwing van het bestemmingsplan.

De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 inhoudelijk ingegaan op het ruimtelijk plan en de relatie tot de omgeving. In hoofdstuk 3 wordt het beleid op de verschillende niveaus behandeld. In hoofdstuk 4 komen de milieu-aspecten aan de orde en in hoofdstuk 5 de sectorale aspecten op het gebied van water, archeologie, flora en fauna, natuur en landschap, groen, wonen, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en horeca en verkeer en parkeren. 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 verbeelding en de regels. Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de procedure die het bestemmingsplan doorloopt.

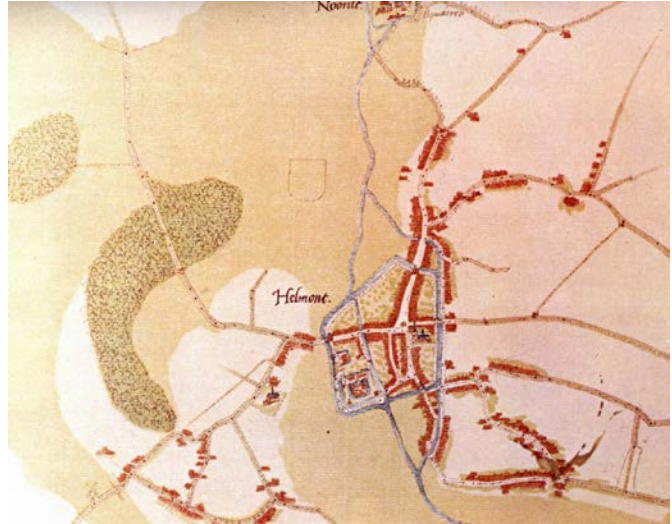
2. RUIMTELIJKE BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Historische ontwikkeling

De Annabuurt is een oudere stadswijk direct ten zuiden van de Spoorlijn. Jarenlang lag deze buurt in een ruimtelijk isolement; ingeklemd tussen de spoorlijn en grootschalige bedrijvigheid in het zuiden en oosten en zonder ruimtelijke aansluiting met andere woonbuurten in de omgeving.

Het gehucht Hoogeind was een van de belangrijkste buitenwijken van het vroegere Helmond. Jacob van Deventer tekent omstreeks 1540 al bebouwing langs deze straat. Hierop staat een achttal huizen ingetekend en een boerenhoeve, alle gelegen aan de zuidkant van de Hoogeindsestraat. De naam Hoogeind of Heuvel wijst op een relatief hooggelegen terrein.

Een aantal historici zien in het Hoogeind de zuidelijke begrenzing van een van de twee domeinen waaruit Helmond ontstaan is. Dit domein zal dan uit de 10e of 11e eeuw dateren. Hiervan zijn echter nog geen archeologische bewijzen gevonden. Hoogeind wordt in ieder geval wel in de 14e eeuw genoemd. In de archieven staat beschreven dat er voor 1393 al een windmolen gestaan heeft. Deze was in 1393 echter verdwenen.



Afbeelding van Jacob van Deventer uit 1540

Ruim tien jaar geleden werd met de keuze voor de ontwikkeling van Suytkade een zuidelijke stap in de stedelijke ontwikkeling van Helmond gezet. Met de realisatie van deze stedelijke stadswijk direct ten zuiden de Annawijk werd het isolement geslecht. De Annabuurt vormt een ruimtelijk onlosmakelijk deel van de aansluiting tussen Suytkade en het centrum.

De Hoogeindsestraat vormt een verbindend element tussen Annawijk en Suytkade. Het oostelijk deel is reeds heringericht en dit vormt een aantrekkelijke groene zone met de nieuwe oude Aa tussen de Annawijk en Suytkade. In Suytkade zijn diverse voorzieningen gerealiseerd, onder andere een supermarkt, een lang gekoesterde wens van de Annawijk.

In het uiterste westen van het plangebied is de Cacaofabriek verbouwd tot een culturele hotspot. Naast een mooie invulling en extra bezoekers voor Suytkade is deze ook van belang voor de stedelijke aanhechting van Suytkade met het overig deel van de stad.

Aan de noordzijde is een onderdoorgang Nelson Mandela onder het spoor gerealiseerd. Hierdoor is het nieuwe station op steenworp afstand van de Annawijk goed bereikbaar. De stationsomgeving heeft een volledige transformatie gekregen. Stedelijke pleinen, compleet met een nieuw busstation, fietsgebouw en station. Aan de zuidzijde zijn, in de Annawijk, stedelijke stationspleinen gerealiseerd. De onderdoorgang vormt onderdeel van de stedelijke hoofdroute voor autoverkeer, die over de Floreffestraat door de Annawijk richting Suytboulevard in Suytkade loopt. De verkeersontsluiting van de Annawijk is hierdoor sterk verbeterd.

De Annawijk is het isolement ontgroeid, de Annawijk vormt inmiddels een centraal gelegen en goed bereikbare stadswijk direct ten zuiden van het centrum van Helmond.



Luchtfoto plangebied binnen (toekomstige) omgeving

2.2 Ligging in groter verband

Met een aantal stedelijke dragers is de Annawijk verankert met het stedelijk gebied van Helmond. Dit betreft het kanaal, de nieuwe Oude Aa, de Kanaalboulevard en de Suytboulevard.

Het kanaal

Het kanaal is voor de ontwikkeling van Helmond erg belangrijk geweest. De aanleg van de Zuid-Willemsvaart in 1826 heeft een enorme impuls gegeven aan de industrialisatie van Helmond en heeft als zodanig een belangrijke sociaal-economische basis gelegd onder de verdere ontwikkeling van de stad. Het betekende tegelijkertijd de aanleg van een bepalend fysiek element in de ruimtelijke structuur van Helmond. Een belangrijk deel van de identiteit en ook van het imago van Helmond is verbonden met het industriële verleden van de stad.

In de vorige eeuw is een groot deel van de bedrijvigheid rondom het kanaal verdwenen en daarmee tevens een groot deel van de levendigheid in de kanaalzone. De functie van het kanaal als vervoersas raakte overbodig. Met de aanleg van de nieuwe Zuid-Willemsvaart verloor het oude kanaal definitief haar functie voor de doorvaart. De transformatie van voormalige bedrijvigheid is de afgelopen decennia volop aan de orde in de kanaalzone. Verschillende industriecomplexen hebben plaats gemaakt voor nieuwe woon- of stedelijke gebieden. Van belang hierbij is om bijzondere gebouwen en andere bijzondere artefacten uit het industriële tijdperk een nieuwe plek te geven.

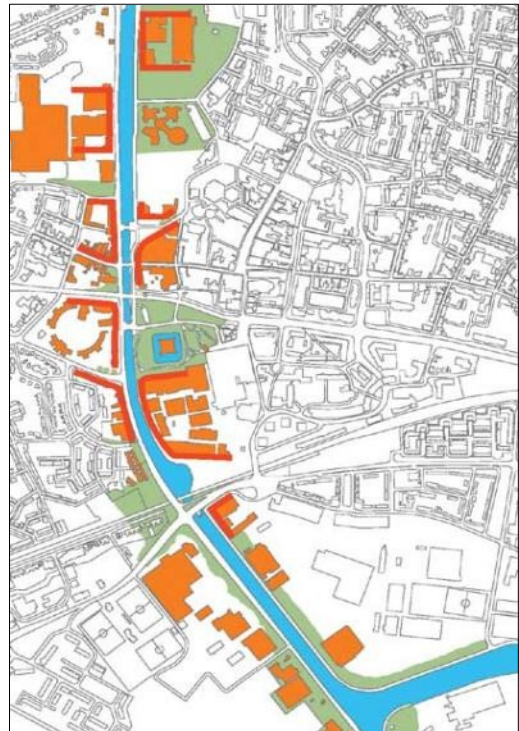
Lange tijd vormde het kanaal een scheidslijn in het centrum van Helmond. Inmiddels zijn letterlijk en figuurlijk vele bruggen geslagen. Mede door deze bruggen is het stedelijk leven van het centrum inmiddels overgewaaid naar de westzijde. Uiteraard blijft het kanaal de belangrijke lokale en regionale waterhuishoudkundige functie vervullen.

Binnen onderhavig plangebied is de herontwikkeling van de Cacaofabriek een transformatie van bedrijvigheid naar een andere stedelijke functie.

Daarnaast is voor de Annawijk de transformatie van het voormalig bedrijventerrein Hatema-terrein naar de stedelijke woonwijk Suytkade van belang.

Door de gehele stad toont de stedelijke morfologie aan weerszijden van het kanaal een gelijk karakter. De morfologie kenmerkt zich door bebouwing die direct aan het kanaal staat, afgewisseld met kleinere en grotere groene plekken. De bebouwing bestaat zowel uit bijzondere vrijstaande gebouwen, als aaneengesloten stedelijke wanden.

De afwisseling van rode en groene wanden, te weten bebouwing en begroeiing, genereert een bijzondere ritmiek langs het kanaal. Deze kwaliteit zou langs het gehele kanaal versterkt moeten worden. De langs het kanaal in de toekomst nog te herontwikkelen gebieddelen, bieden hiertoe goede aanknopingspunten.

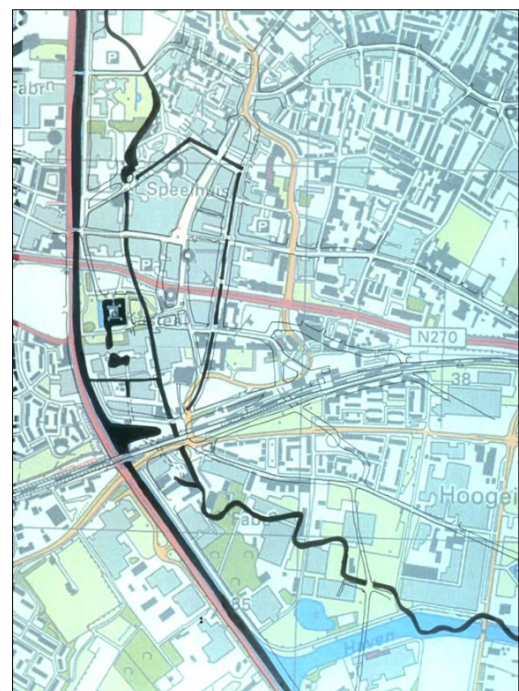


Rode en groene wanden langs het kanaal

Nieuwe Oude Aa

In het verleden liep het riviertje de Aa door het plangebied. De Aa kwam vanuit het zuiden, liep over het Hatématerrain en vervolgde zijn loop door de kasteeltuin en het centrum in noordelijke richting. In de jaren '60 is dit riviertje in het centrum gedempt en bij latere uitbreidingen vergraven. De actualiteit van de aandacht voor het thema water en de stedelijke waterhuishouding en de mogelijkheid authenticiteit vanuit historisch perspectief te herwinnen zijn aanleidingen om de Aa terug te brengen in het plangebied.

Bij de ruimtelijke planvorming is het niet de inzet om exact de vroegere waterloop terug te brengen, het gaat om de historische verwijzing, de meerwaarde die de Aa kan bieden voor de (woon)omgeving en de waterhuishoudkundige functie. De 'nieuwe Oude Aa' kent binnen het plangebied verschillende gezichten. Daar waar mogelijk slingert het riviertje door de groene zone en heeft het vooral een natuurlijke uitstraling. Is er minder ruimte in het profiel, dan heeft het een meer stedelijke uitstraling.



Historische loop Aa

Kanaalboulevard en Suytboulevard

Suytkade is met de Kanaalboulevard en de Suytboulevard aangesloten op het Centrum. Deze liggen binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan.

De Kanaalboulevard vormt de meest directe route naar het centrum, deze is uitsluitend voor langzaam verkeer als directe route mogelijk. Voor de aansluiting van de Cacaofabriek met het centrum is deze van groot belang. Voornamelijk laat de aantrekkelijkheid en levendigheid van deze route te wensen over in het gebied ten noorden het spoor. Dit valt echter buiten de scope van dit bestemmingsplan.

De Suytboulevard sluit via de Floreffeststaat aan de op de stationsonderdoorgang Nelson Mandela en vormt onderdeel van de hoofdwegstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Deze verbinding is medio 2014 open gegaan. Hiermee zijn de Annawijk en Suytkade voor gemotoriseerd verkeer goed ontsloten.



Kanaalboulevard en Suytboulevard



Oude verkeersontsluiting centrum



Toekomstige verkeersontsluiting centrum

2.3 Annawijk

Bestaande situatie is uitgangspunt

Voor de woonbuurt Annawijk is thans de bestaande situatie het uitgangspunt. Wel wordt, in relatie met de verdere ontwikkeling van Suytkade, de mogelijkheid open gehouden om de ruimtelijke verbindingen met dit gebied te versterken.

Dit betreft met name de Floreffestraat, die onderdeel is van de stedelijke as die vanonder het spoor richting Suytboulevard loopt. Ook in de Annabuurt dient deze duidelijk herkenbaar vorm te krijgen, een meer stedelijke uitstraling van de as en aanliggende bebouwing is wenselijk. Daarnaast is het Annaplein een plek waar Suytkade en Annabuurt in elkaar over vloeien.

In samenwerking met de woningbouwvereniging kunnen kleinschalige ingrepen in het kader van stedelijke vernieuwing worden ingezet om de buurt op te waarderen naar de normen van deze tijd. Nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden zijn niet opgenomen in dit bestemmingsplan; de Annabuurt is hoofdzakelijk conserverend bestemd.

Begrenzing en hoofdopzet

De Annawijk wordt begrenst door de spoorlijn in het noorden, de Montgomerystraat in het oosten, de Hoogeindsestraat in het zuiden en de kruising Engelseweg – Hoogeindsestraat bij de Cacaofabriek in het westen.

In oostwest richting snijdt de Engelseweg de wijk in tweeën. Dit is een belangrijke verbindingsweg met een relatief hoge verkeersintensiteit. In noordzuid richting is, sinds 2014, de Floreffestaat onderdeel van de centruming. Door deze infrastructuurlijnen wordt de Annawijk in 4 kwartieren verdeeld.



Luchtfoto Annawijk

Noordelijk deel Annawijk

Het noordoostelijk kwartier van de Annawijk is een ruimtelijk samenhangend woongebied met aan de randen een appartementcomplex en centraal eengezinswoningen. De bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte zijn tamelijk homogeen. De bebouwing dateert van halverwege jaren '80.

Aan de buitenzijde heeft het gebied een gesloten en introverte uitstraling. Dit wordt veroorzaakt door de 4 lagen hoge gesloten geluidwerende gevel van appartementencomplex 'De Wiegert', die het woongebied aan de west-, noord- en oostzijde omarmt. Naast geslotenheid heeft deze vormt deze gevel tevens een weinig aantrekkelijk beeld. Op het binnengebied zijn eengezinswoningen in twee bouwlagen met kap aanwezig. Het binnengebied biedt een rustig woonmilieu met veel groen (zowel openbaar als privé). Hierdoor wordt de inrichting van het openbaar gebied als positief ervaren.

Het oostelijk deel van dit kwartier is gelegen aan een nieuw langgerekt stationsplein. Een lange trap vormt de overgang tussen het lager gelegen stationsplein en de woonbuurt. Met deze toegang tot het stationsplein en de onderdoorgang is de bereikbaarheid van de binnenstad en de voorzieningen enorm toegenomen.

In het noordwestelijk kwartier is geen bebouwing aanwezig. Eind 2013 is hier een aan de onderdoorgang een stationsplein aangelegd. Direct grenzend hieraan is een parkeerterrein, toegankelijk vanaf de Engelseweg, gerealiseerd. Idealiter wordt hier in de toekomst bebouwing aan het stationsplein gerealiseerd, met behoud van de parkeerruimte. Hierin wordt vooralsnog niet in voorzien. Het overig deel van het noordwestelijk kwartier heeft een groene inrichting; gazon, bossages en enkele grote bomen. Centraal is een hondenlosloopterrein aanwezig en in het uiterste westen een pompgebouwtje.

Zuidelijk deel Annawijk

De oudere woonbebouwing van de Annawijk is gelegen ten zuiden van de Engelseweg. Het gebied tussen de Engelseweg en de Hoogeindsestraat is een woongebied met een herkenbare stedenbouwkundige structuur. De buurt bestaat uit gesloten bouwblokken met binnenterreinen. De bebouwing dateert overwegend van het eind van de jaren '50 en het begin van de jaren '60 en kent enige variatie in bebouwing en openbare ruimte. Zo zijn er verschillen in bebouwingstypologie en plaatselijk ook bebouwingshoogte. Overwegend zijn er eengezinswoningen en enkele appartementenblokken aanwezig. Incidenteel zijn enkele andere functies aanwezig; aan de Hoogeindsestraat detailhandel, een horecavoorziening en een buurthuis. Centraal in de wijk het Annatheater en aan de Postelstraat een uitvaartondernemer.

De Hoogeindsestraat in het zuiden van de buurt is een oude route die reeds lange tijd is bebouwd. In de loop van de tijd is de lintbebouwing steeds verder verdicht. Dit resulteert in een aantrekkelijke afwisseling, waarbij met name enkele oude gebouwen bijzonder fraai zijn. Ten zuiden van het oostelijk deel is binnen Suytkade de oude Aa terug gebracht in een brede groene zone, hetgeen een aantrekkelijke groenvoorziening vormt. In de toekomst zal deze langs de gehele Hoogeindsestraat gerealiseerd worden.

Het St. Annaplein vormt een brede groene ruimte tussen de Engelseweg en de Hoogeindsestraat. In het midden is een brede groenstrook met volwassen bomen aanwezig met aan weerszijden een symmetrische inrichting en bebouwing. Op de hoeken zijn accenten in de bebouwing aangebracht, die de ruimte benadrukken.



Annatheater



Annaplein

Centraal in de buurt staat aan de Floreffestraat de voormalige Annakerk. Deze is gesitueerd midden op een plein, de randen van het plein zijn recent heringericht. De kerk is op dit moment in gebruik als theatertje.

De bebouwing langs de Engelseweg en het Montgomeryplein volgt en begeleidt de infrastructuur.

Groen

Binnen het woongebied zelf is groen schaars. Alleen het St. Annaplein heeft een groene uitstraling. Direct ten oosten van ligt echter een groenstrook aan de Montgomerystraat, een groene buffer tussen het woongebied en het bedrijventerrein Hoogeind, met gebruiksmogelijkheden voor de buurt. Ten noorden ligt groen langs het spoor en ten zuiden rond de nieuwe oude Aa.

2.4 Stationsomgeving

In de jaren 2013 en 2014 heeft de stationsomgeving in Helmond een volledige transformatie ondergaan. De grootste verandering is het gereed komen van de onderdoorgang 'Nelson Mandela' voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. Een belangrijke schakel binnen de stedelijke verkeersstructuur van Helmond en een gewenste stedenbouwkundige verbinding tussen het centrum en Suytkade.

Daarnaast een landschappelijk vormgegeven stationsplein uitgevoerd in hoogwaardige, warme materialen. Het plein is zowel een efficiënte transferruimte voor reizigers als wel een aantrekkelijke verblijfsplek in de stad. Op en aan het plein zijn een nieuw stationsgebouw, fietsgebouw en busstation gerealiseerd.



Ruimtelijke setting nieuwe stationsomgeving

Historische ontwikkeling stationsomgeving

Lange tijd was het station van Helmond voor de stad gelegen als een soort van eindstation. Je ging naar het station om de trein te pakken, maar verder was daar weinig te beleven. Enkele grote kantoorpanden en wat kleine voorzieningen aan het stationsplein. Geen enkele route kwam langs het station en de overkant van het spoor was onbereikbaar. Daar lagen bedrijven op Hoogeind en daartussen de Annawijk.

Toch vreemd, een station dat toegang biedt tot de rest van de wereld terwijl een stadsdeel op een steenworp afstand onbereikbaar is. Reeds in de jaren '80 werden plannen ontwikkeld voor een zuidelijke toegang van het station. In het masterplan stationsomgeving uit 1993 wordt voorzien in een half ronde bebouwingswand van bij elkaar passende bebouwing en een nieuw, veel groter stationsplein. Daarin wordt voor het eerst die lijn naar het zuiden toe door gezet, waarbij de spoorbaan vrijwel geheel door bebouwing aan het zicht zou worden onttrokken.

Voor een groot deel bleef het echter bij plannen. Aan de noordzijde is de halfronde bebouwing om het Stationsplein er gekomen, het Arcadegebouw met onderdoorgang. In de jaren daarna werden het voormalige GAK kantoor, het belastingkantoor en Parc Bruxelles gebouwd. Aan de zuidzijde van het spoor wordt het woongebouw De Wiegert gerealiseerd. Met de geluidwerende gevel zeker niet het mooiste gebouw in Helmond, maar het laat wel zien dat er aan de overzijde van het spoor meer was te halen dan alleen fabrieken.

Begin deze eeuw worden de plannen voor Suytkade, toen nog 'Hatema-terrein', ontwikkeld. Met deze stedelijke ontwikkeling wordt nu definitief een stap naar de overzijde van het spoor gezet. Zulk een stadsdeel kan niet zonder goede aansluiting met de rest van de stad. Er wordt een plan de campagne opgesteld waarin Helmond gefaseerd van een zuidelijke stationstoegang naar een volwaardige verbinding met zuid toe kan groeien. Het zou een lang proces worden met veel en vaak werkzaamheden aan spoor en station.

Een doorbraak kwam toen alle plannen in samenhang met elkaar werden bekeken en de onderdoorgang onderdeel ging uitmaken van een verkeersring om het Helmondse centrum heen. Een deel daarvan zou binnen het centrumplan gerealiseerd worden. De plannen voor Suytkade werden aangepast om als volwaardig stadsdeel doorgang te verlenen aan de verkeersring. Voor het Ministerie vormde dit het overtuigende bewijs dat Helmond met een onderdoorgang en zuidelijke stationstoegang een puzzelstukje in haar stadsontwikkeling kon invullen dat alles op z'n plaats liet vallen. Er kwam subsidie en er werd Helmond zelfs genoeg geld toegezegd om alle fasen in één keer te realiseren.

Tijdens de realisatie bleek dat er zelfs genoeg geld om ook een nieuw stationsgebouw te bouwen. Hiermee kan de totale gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving volledig afgerond worden tot een volwaardige nieuwe stadsentree.

De nieuwe stationsomgeving



Foto stationsomgeving met onderdoorgang

De stationsonderdoorgang Nelson Mandela is een belangrijke schakel in de stedelijke centrumring van Helmond. Verkeer komende vanuit het zuiden kan nu via de Suytkade onder de onderdoorgang direct naar het centrum of oosten van de stad. Naast autoverkeer zijn een fietspad en trottoirs onderdeel van de onderdoorgang. De onderdoorgang is niet alleen een verkeersverbinding, maar tevens een koppeling tussen de openbare ruimte ten noorden en ten zuiden van het spoor.

In de nieuwe stationsomgeving gaan alle verkeer en reiziger onder het spoor door. Om te voorkomen dat de onderdoorgang een donkere tunnel zou worden, loopt het gehele plein geleidelijk naar beneden af naar de onderdoorgang. Hierdoor ontstaat niet het onaangename gevoel dat je ergens onderdoor moet gaan, maar je ervaart dat de ruimte van het plein vloeiend doorloopt. Openingen tussen de sporen brengen daglicht tot in de onderdoorgang.

De nieuwe onderdoorgang moest onder het spoor door, dwars over het stationsplein worden gegraven. Dit levert meteen een nieuwe barrière op dwars over het stationsplein. In een vloeiende vormgeving is een brug voor langzaam verkeer over de onderdoorgang gebouwd, die de pleindelen weer op logische wijze aaneen smeedt.

In de nieuwe opzet ontstaan vier stationspleinen die samen één geheel vormen. Het noordoostplein is het grootste plein met de meeste dynamiek. Hier staat het station en verplaatsen reizigers zich naar het centrum of het busstation. Hier staat ook een futuristisch kunstwerk, een grote zwevende lichtring, geeft de dromen en wensen aan van eenieder die er onderdoor loopt. Van Helmonders voor Helmonders. Het noordwestplein is bereikbaar door de langzaam verkeersbrug die een rechtstreekse route vormt naar de fietsenstalling.

Het nieuwe stationsplein heeft een landschappelijke en groene uitstraling door veel ronde en ovale plantenbakken. Op de rand van de plantenbakken kun je zitten, voor extra comfort zijn hiervoor houten stukken ingelegd. Deze zijn afgeleid uit de looplijnen van voetgangers, begeleiden de mensen over het plein en dirigeren ze op natuurlijke wijze in de gewenste richting.

Het plein is bestraat met een levendige mix van warm gekleurde stenen. Enkele van de bakken worden in de avonduren aan de onderkant met een lijn verlicht, waardoor ze lijken te zweven boven het plein en ook 's nachts hun geleiding geven. De hoofdverlichting komt van enkele grote houten lichtmasten met spots. Hoe minder masten, hoe minder obstakels. Door het plein aan beide zijden van het spoor op een zelfde wijze vorm te geven ontstaat een sterke eenheid en een herkenbaar plein de stad.



Inrichting stationsplein



Stationsgebouw

Het nieuwe stationsgebouw en de beheerdersruimte van de fietsenstalling staan als twee glazen ovaal ter weerszijden van de onderdoorgang met het effect van een 'entreepoort'. Het nieuwe ovale station staat goed zichtbaar centraal op het plein. Het groene dak op de gebouwen sluit aan bij de landschappelijke uitstraling. De fietsenstalling is zelfs gedeeltelijk ingegraven, waardoor zowel boven als beneden een ingang kon worden gemaakt. Je kunt er zowel beneden als boven met je fiets in.

2.5 Cacaofabriek

In het uiterste noordwesten van het plangebied ligt de Cacaofabriek. De Cacaofabriek ligt op een strategische plek binnen Helmond én Suytkade.

De Cacaofabriek ligt aan het kanaal in Helmond en maakt onderdeel uit van de zogenaamde 'kanaalzone'. Het kanaal is voor de ontwikkeling van Helmond erg belangrijk geweest. Een impuls voor de industrialisatie van Helmond en daarmee een belangrijke sociaal-economische basis alsook een bepalend fysiek element in de ruimtelijke structuur van Helmond. Een belangrijk deel van de identiteit en ook van het imago van Helmond is verbonden met het industriële verleden van de stad.

In de vorige eeuw is een groot deel van de bedrijvigheid rondom het kanaal verdwenen en daarmee tevens een groot deel van de levendigheid in de kanaalzone. De transformatie van voormalige bedrijvigheid is de afgelopen decennia volop aan de orde in de kanaalzone. Verschillende industriecomplexen hebben plaats gemaakt voor nieuwe woon- of stedelijke gebieden. Van belang hierbij is om bijzondere gebouwen en andere bijzondere artefacten uit het industriële tijdperk, zoals de Cacaofabriek en de kraanbaan van het voormalige bedrijf Slits, een nieuwe plek te geven.



Ligging van de Cacaofabriek

De Cacaofabriek is gelegen bij de entree van Suytkade. Suytkade is gelegen ten zuiden van het stadscentrum en de ambitie is een goede samenhang met het centrum te bewerkstelligen. De Cacaofabriek is hiervoor van groot belang. Ruimtelijk én functioneel dient de cacaofabriek een uitnodigende entree te vormen.

De Cacaofabriek is gelegen op een locatie die vanuit alle zijden goed zichtbaar is voor diverse passantenstromen. De Kanaaldijk, de Engelseweg en in Suytkade de Waterboulevard. Tegelijk ligt het complex wat afgeschermd, door het hoogteverschil ten opzichte van de Engelseweg en doordat het water van het kanaal het terrein op enige afstand van de Kanaaldijk legt.

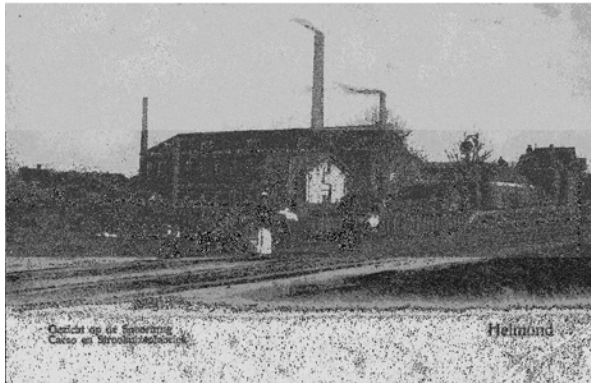
Geschiedenis Cacaofabriek

Het complex van de Nederlandsche Cacaofabriek in Helmond kent een rijke geschiedenis. De 'Helm cacao' die de onderneming vanaf 1895 produceert, groeit snel uit tot een wereldwijd begrip en de werkplaatsen groeien mee met de bekendheid en capaciteitsbehoefte.

De fabriek ontstaat in een aantal stappen. Het oorspronkelijke, relatief bescheiden pand langs de Kanaaldijk is al snel uitgebreid met een haaks daarop staand, circa zestig meter lang gebouw langs de Engelseweg. Op de kruising van de Kanaaldijk en Engelseweg ontstaat hierdoor een open hoek, die in 1907 wordt dichtgebouwd. Vanaf dat moment vormen de panden een eenheid. Onduidelijk is of de meest oostelijke beuk van de fabriek gelijk met het pand langs de Engelseweg is gerealiseerd, of in de jaren daarna is toegevoegd. In combinatie met de bovenbeschreven bouwdelen constitueert de beuk in ieder geval de karakteristieke u-vorm van de hoofdgebouwing. Het drielaagse pand dat direct naast het oorspronkelijke gebouw langs de Kanaaldijk ligt, stamt van 1921 en heeft een afwijkende typologie.

Na het failliet van de cacaofabriek in de economisch roerige jaren dertig, vindt uiteenlopende bedrijvigheid in het complex plaats. Daarbij is het eigenlijk altijd multifunctioneel en door uiteenlopende partijen tegelijkertijd gebruikt.

De verwijdering van de schildkap heeft de verhoudingen en herkenbaarheid van het hoofdgebouw aangetast. Het authentieke metselwerk was erg poreus en kwetsbaar en daarom in de loop der tijd geconserveerd met verschillende lagen verf. Tijdens het zeer gevarieerde gebruik zijn door de jaren op uiteenlopende plekken naar believen gevelopeningen aangebracht of juist dichtgezet, wat beide doorgaans op weinig subtiele manier is geschiedt. Toch kende het gebouw ook nog veel oorspronkelijke details, zoals de gietijzeren constructieonderdelen in het hoofdgebouw.



De oorspronkelijke cacaofabriek



De uitbreiding met de open hoek aan kanaalszijde



Gesloten hoek en karakteristieke schildkap



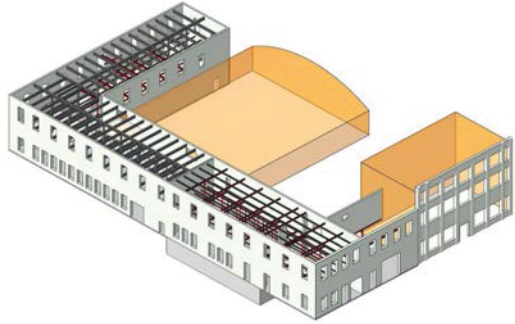
Zonder kap en met geschilderd metselwerk

De aanbouw uit 1921 is in 2008 grotendeels uitbrand. Delen van het gebouw zijn hierna direct gesloopt. Het nog bestaande deel verkeerde in erg slechte staat, maar had wel nog een karakteristieke gevel langs de Kanaaldijk.

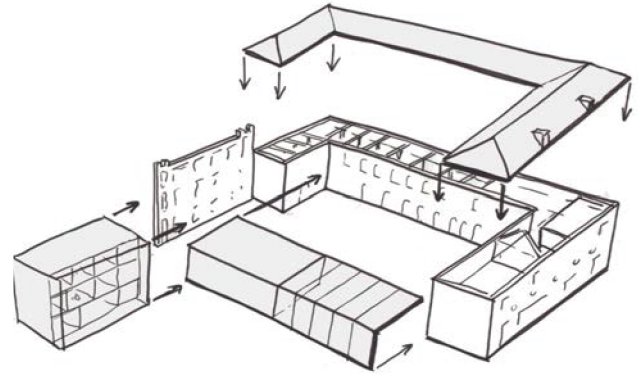
De nieuwe Cacaofabriek

In 2009 is de gemeente Helmond gestart met de herontwikkeling van de locatie Cacaofabriek en omgeving. De Cacaofabriek en omgeving dient ontwikkeld te worden tot de culturele hotspot van Helmond met een programma van culturele functies, creatieve economie, wonen en horeca. De sfeer die gecreëerd dient te worden is een combinatie van levendigheid, dynamiek, hip, modern met cultuurhistorische en industriële elementen. In 2013 zijn het pand en de omgeving opgeleverd en in gebruik genomen.

Het bestaande hoofdgebouw is gehandhaafd. De aanwezig hal op het binnenterrein gesloopt, evenals de uitbouw uit 1921 waarvan de gevel behouden is. Achter deze bestaande, karakteristieke gevel is een moderne, transparante nieuwbouw gerealiseerd. De oude Cacaofabriek en het nieuwe deel vormen zo tezamen een U-vorm. Hierin is aan de binnenzijde een nieuw bouwdeel ontwikkeld. Het oude Cacaofabriek-deel is voorzien van een schildkap met dakkapellen. Deze geeft het complex zijn oorspronkelijke vorm, volume en levendigheid terug. Dit op een moderne en geabstraheerde manier, de kap wordt uitgevoerd in minimaal gedetailleerd, roestvast staal en de dakkapellen zijn volledig van glas.



Geamoveerde delen



Nieuw toegevoegde gebouwdelen

De gevel is behandeld met witte keim om de poreuze stenen te conserveren en het gebouw verder te abstraheren. De gevelopeningen die in de loop van het gebruik van het complex zijn gemaakt worden niet in afmetingen gewijzigd maar ingevuld met een transparante glasgevel welke in het vlak van het metselwerk wordt aangebracht.

Door het behoud van de karakteristieke, waardevolle oude delen en het toevoegen van eigentijdse delen in moderne materialen is een eigentijds, modern en herkenbaar gebouwcluster ontstaan.



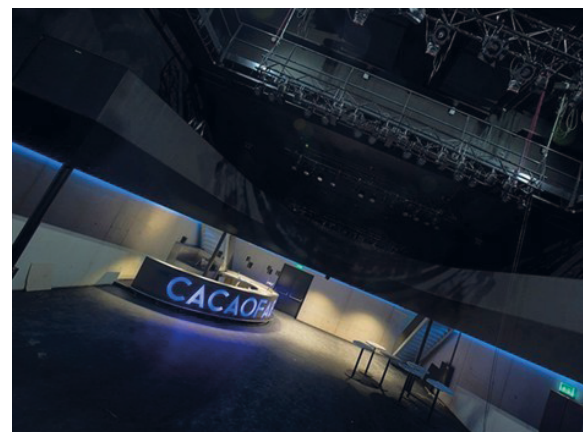
Kanaalzijde Cacaofabriek



Cacaofabriek aan Cacaokade



Horeca



Popzaal

In het nieuwe multifunctionele gebouw Cacaofabriek zijn drie grote culturele instellingen gevestigd. Het filmhuis, met 2 filmzalen en een multifunctionele zaal, het poppodium en de stichting cacaofabriek. Daarnaast zijn omroep Helmond, creatieve economie (zoals een architectenbureau en fotograaf), kleine bedrijvigheid (zoals een chocolatier en tatoeerder) gevestigd in de Cacaofabriek. Daarnaast is er een horecavoorziening, restaurant met terras, aanwezig.

Openbare ruimte

Het terrein van de Cacaofabriek wordt voor het autoverkeer vanaf de Kanaalboulevard ontsloten. Over het perceel ligt een centrale route voor het autoverkeer, de Cacaokade. Direct ten zuiden hiervan ligt een parkeerterrein. De route biedt verderop toegang tot de expeditieruimte van het gebouw, waar laden en lossen van de popzaal en de afvalinzameling plaats vindt.

Voor fietsers en voetgangers is het gebouw vanuit alle zijden bereikbaar. Het terrein is open en rondom het gebouw ligt bestrating waardoor er over het terrein gefietst kan worden.

De hoofdentree van het nieuwe cultuurcluster is aan de binnenzijde, op het binnenterrein. Hier krijgt ook de horeca een mogelijkheid om buiten te zitten. Aan de zijde van het kanaal zijn secundaire entrees voor de stichting cacaofabriek en de creatieve economie.

Het groen naast het gebouw blijft gehandhaafd. Dit vormt een groene entree naar Suytkade.



Ruimtelijke setting Cacaofabriek

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

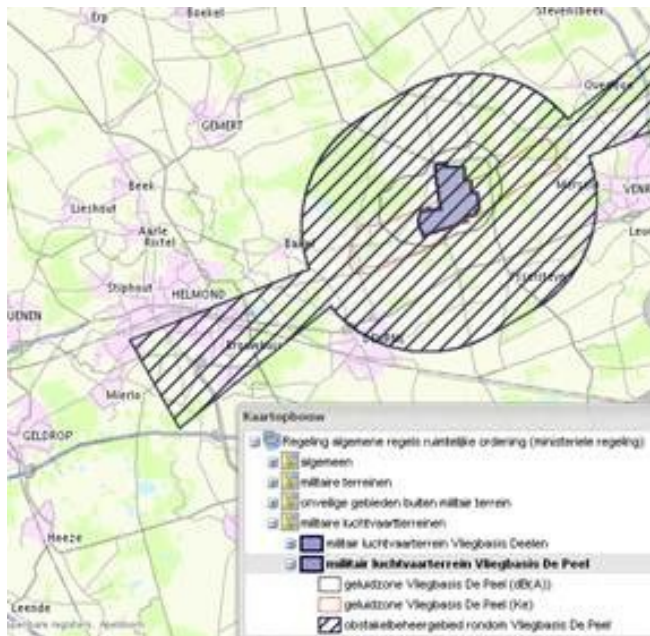
3.1 Rijksbeleid en provinciaal beleid

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

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

Om de 13 nationale belangen door te laten werken in ruimtelijke plannen van lagere overheden zijn naast de SVIR het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2014) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro, 2014) in werking getreden. Voor Helmond zijn de volgende aspecten hieruit relevant, in die zin dat ze direct dienen door te werken in bestemmingsplannen:

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



Hoewel gelegen binnen het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel en het obstakelbeheergebied van de vliegbasis De Peel, worden de toelaatbare hoogtes in dit bestemmingsplan niet overschreden en zijn evenmin windturbines toegelaten. Het bestemmingsplan voldoet derhalve aan het rijksbeleid.

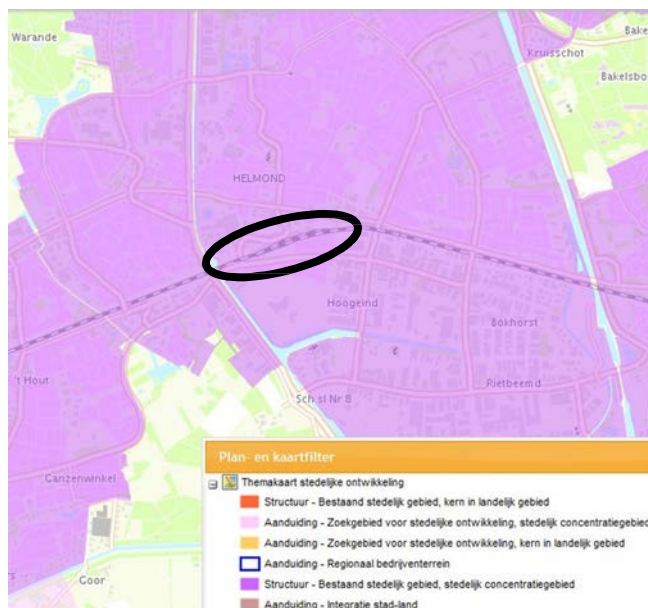
3.1.2 Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014 en Verordening ruimte 2014

Het provinciale ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014 van de provincie Noord-Brabant en, voor zover er sprake is van een provinciaal belang in de formulering van gemeentelijk beleid, juridisch vertaald in de Verordening ruimte 2014. De belangrijkste opgave hierin voor Noord-Brabant is om stad en land, het mozaïek van Brabant, op een duurzame wijze te ontwikkelen.

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

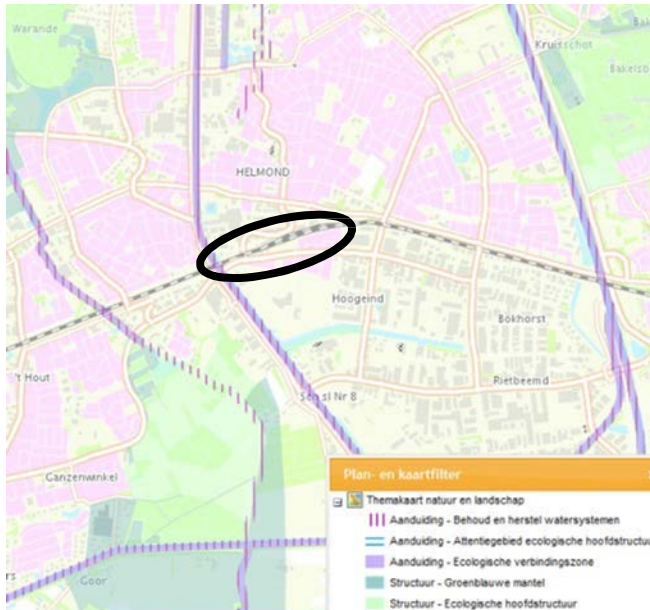
In de Verordening ruimte 2014 zijn beleidslijnen waarvan de provincie van mening is dat deze op gemeentelijk niveau dienen door te werken ('provinciaal belang'), uitgewerkt in concrete regels met bijbehorende kaarten. Het plangebied kent daarin de volgende structuur en aanduidingen:

- "Bestaand Stedelijk gebied; stedelijk concentratiegebied"
- "Behoud en herstel watersystemen" (ter hoogte van de oude Zuid-Willemsvaart)
- "Ecologische Verbindingszone" (ter hoogte van de oude Zuid-Willemsvaart)



Bestaand Stedelijk gebied; stedelijk concentratiegebied

Het gaat hierbij om het bestaande ruimtebeslag van een kern ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen moeten de mogelijkheden binnen deze bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut worden. Daarbij gaat het om mogelijkheden voor inbreiding en herstructurering, intensivering van het ruimtegebruik (onder meer door op een compactere wijze – in de hoogte en de diepte – te bouwen) en meervoudig ruimtegebruik (meerdere functies combineren op één locatie). Dit bestemmingsplan legt enerzijds de bestaande woonwijk (conserverend) vast en anderzijds de recent gereedgekomen stationsomgeving. De mogelijkheden voor intensivering en multifunctionaliteit worden daarmee beperkt tot de reikwijdte van de geactualiseerde, bestaande (overwegend woon-)bestemmingen.



Behoud en herstel watersystemen/Ecologische Verbindingszone

De oude Zuid-Willemsvaart aan de westgrens van het plangebied is een reeds bestaande ecologische verbindingzone. Gezien het feit dat geen ingrepen mogelijk worden gemaakt in deze (bestaande) structuur en er anderszins ook afdoende bescherming plaatsvindt, kan gesteld worden dat het bestemmingsplan voldoende rekening houdt met deze aanduidingen.

Het bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid zoals hierboven weergegeven.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie Helmond 2030

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

Het plangebied maakt in de structuurvisie onderdeel uit van de Spoorzone. De ambitie voor dit gebied is voor een belangrijk deel reeds gerealiseerd met het recent gereedgekomen nieuwe station en omgeving (incl. spoorondergang). Hiermee is ook een belangrijke impuls gegeven aan de in de structuurvisie gewenste versterking van de verbinding tussen Suytkade en Centrum.

Het bestemmingsplan past binnen het ruimtelijk beleid voor de Annawijk-Stationsomgeving als omschreven in de Structuurvisie Helmond 2030.



Kaart Structuurvisie Helmond 2030 met Annawijk-Stationsomgeving aangeduid

3.2.2 Beleidsplan stedelijk groen (2008)

Het beleidsplan stedelijk groen dient ter realisatie van doelstellingen ten aanzien van groen als een component van integrale ontwikkelingsdoelen. Het beleid legt relaties met andere beleidsvelden en is mede bedoeld om de samenhang tussen de verschillende projecten en initiatieven te bewaken in relatie tot overkoepelend beleid.

Expliciet wordt ingegaan op het belang van de ontwikkeling van de watersystemen als dragers voor groenstructuren. Groen draagt bij aan de belevingswaarde van water in de stad, en omgekeerd. Waterstructuren dienen als basis voor groenstructuren en openbare ruimte, waarbij berging en infiltratie van water wordt gecombineerd.

De voor het plan relevante watersystemen zijn het kanaal (de Zuid- Willemsvaart) en de Oude Aa. De open watersystemen bieden voor de toekomst mogelijkheden voor het afkoppelen van hemelwater uit de aangrenzende gebieden.

De nieuwe 'Oude Aa' is een overkoepelend thema voor de ontwikkeling van Annawijk- Spoorknop, het Centrum en Suytkade. Het is een basis voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorische betekenis en waterhuishouding. Deze blauw-groene lijn is gelijktijdig de zuidelijke grens van het bestemmingsplan en bevindt zich aan de Hoogeindsestraat, net buiten het plangebied.

4. MILIEU

4.1 Inleiding

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

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

In deze paragraaf wordt ingegaan op de duurzaamheid en de kwaliteit van de leefomgeving in en rond de actualisatie van het bestemmingsplan Suytkade I. In het hiernavolgende komen de volgende milieuaspecten aan de orde die een rol spelen bij het plan:

- milieueffectrapportage;
- externe veiligheid;
- geluidhinder;
- luchtkwaliteit en geur;
- bedrijven en milieuzonering;
- bodemkwaliteit;
- klimaat, energie en duurzaamheid.

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

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

4.3 Externe veiligheid

Algemeen

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

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

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

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg). Het beleid voor buisleidingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In 2014 treedt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking. Dit besluit geeft regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond het

landelijke hoofdwegennet. Met het Bevt zal voor het transport van gevaarlijke stoffen op de weg, over het water en op het spoor een Basisnet worden geïntroduceerd. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken.

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

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Voor 'kwetsbare objecten' geldt de plaatsgebonden risiconormering als grenswaarde. Binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar van een risicovolle activiteit zijn geen kwetsbare objecten toegestaan. Voor 'beperkt kwetsbare objecten' geldt de plaatsgebonden risiconormering als richtwaarde. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen het groepsrisico moet worden verantwoord.

Als op grond van een ruimtelijk besluit de vestiging of bouw van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een risicovol bedrijf, transportroute of buisleiding wordt toegestaan, moet in de motivering van dat besluit het groepsrisico worden verantwoord. De voorwaarden die verantwoording wel of niet verplicht stellen verschilt per risicobron. Voor transportroutes (weg, water en spoor) geldt dat de verantwoording van het groepsrisico verplicht is wanneer bij het nemen van een ruimtelijk besluit sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Voor risicovolle bedrijven en buisleidingen geldt dat verantwoording van het groepsrisico altijd verplicht is wanneer binnen het invloedsgebied van een risicobron een ruimtelijk besluit genomen wordt. De verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. De wet zelf legt bij de beoordeling van het groepsrisico nadrukkelijk geen belemmeringen op. De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer advies bij de veiligheidsregio is ingewonnen.

Risico-inventarisatie

In de rapportage: "*Externe veiligheid - Bestemmingsplan Suytkade - Beschouwing risicobronnen en verantwoordingsplicht groepsrisico*", van 10 juli 2014, die is opgesteld voor het gebied Annawijk-Spoorknoop en het gebied Suytkade dat ten zuiden hiervan is gelegen, zijn de effecten op het gebied van de externe veiligheid in beeld gebracht. Het rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De belangrijkste conclusies luiden als volgt:

Plaatsgebonden risico:

Binnen de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen: de spoorlijn Eindhoven - Venlo, vier hogedruk aardgastransportleidingen, een gasdrukregel- en meetstation, Vlisco en ForFarmers Hendrix. Conform desbetreffende wet- en regelgeving dient het aspect externe veiligheid beschouwd te worden. Geen van de risicobronnen heeft een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar welke reikt tot binnen het plangebied. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering.

Groepsrisico:

Het groepsrisico van de in de omgeving aanwezige risicobronnen is lager dan de oriëntatiewaarde. Aangezien het bestemmingsplan een conserverend karakter kent, neemt het groepsrisico van de risicobronnen niet toe of af. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van spoorlijn Eindhoven - Venlo, een hogedruk aardgastransportleiding en Vlisco. Verantwoording van het groepsrisico is voor deze risicobronnen verplicht. De elementen van de verantwoordingsplicht zijn in hoofdstuk 4 van de rapportage beschouwd.

Hoogspanningslijnen

Zonering rond het bovengrondse hoogspanningsnet in Nederland is vastgelegd in de Netkaart van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De Netkaart bevat o.a. gegevens over de netbeheerder en de breedte van de indicatieve zones. Op basis van de informatie van o.a. de Netkaart blijkt dat er geen hoogspanningslijnen in de directe nabijheid van het plangebied liggen die van invloed zijn op het plan.

Vliegverkeer

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

Advies veiligheidsregio

In het kader van het bestemmingsplan Suytkade I is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost. De veiligheidsregio heeft op 12 augustus 2014 advies uitgebracht (kenmerk: 14.U.03807). Het advies is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Burgemeester en wethouders van Helmond zullen rekening houden met het advies en zullen dit advies waar mogelijk vertalen naar concrete maatregelen op de momenten waarop dit aan de orde is.

Aanvaarding restrisico

Ondanks het feit dat de externe veiligheid met betrekking tot het beoogd plan voldoet aan de daaraan te stellen eisen op het gebied van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico en niettegenstaande de te treffen maatregelen in het kader van de omgevingsvergunning, kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheid-verhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. In dat kader dient het bevoegd gezag zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Dit zal gebeuren bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad.

4.4 Geluidhinder

Algemeen

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

Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï

Het plangebied ligt binnen de zones van wegen. Van deze wegen zijn de Kasteel- Traverse (zone 350 m), de Stationsstraat/Floreffestraat en de Engelseweg (die allemaal een zone van 200 m aan weerszijden van de weg hebben) de belangrijkste. Maar de meeste wegen in het plangebied kennen een 30-km-regime. Dit regime zorgt ervoor dat ze van rechtswege geen zone hebben. Het plangebied bevindt zich eveneens binnen de zone van de spoorlijn Eindhoven-Venlo (railverkeerslawaaï, zone van 400 m aan weerszijden van de spoorweg). Het westelijk deel van het plangebied valt binnen de geluidzone van het bedrijventerrein Vlisco en het zuidoostelijk deel van het plangebied valt binnen de zone van bedrijventerrein Hoogeind (industrielawaaï).

Omdat in het onderhavige plan echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzones mogelijk worden gemaakt of nieuwe wegen, spoorwegen of industrieterreinen worden aangelegd, zijn de vereisten van de Wet geluidhinder niet van toepassing.

4.5 Luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan Annawijk - Spoorknop voorziet in een reeds bestaande woonwijk. In het plangebied wordt niet voorzien in nieuwe woningen.

Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer is opgenomen dat vanaf 11 juni 2011 moet worden voldaan aan de grenswaarde voor PM10. Op dit moment voldoet de gemeente Helmond hieraan. Aan de grenswaarde voor NO2 moet vanaf 2015 worden voldaan. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn de maatregelen opgenomen die uitgevoerd dienen te worden om de luchtkwaliteit op lokaal niveau te verbeteren. De gemeente voert deze maatregelen momenteel uit. In het monitoringsprogramma is de berekende waarde voor NO2 geprognosticeerd voor 2015. Uit de geprognosticeerde waarden blijkt dat de gemeente Helmond in het jaar 2015 voldoet aan de grenswaarde voor NO2. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Geur

Het plan betreft een conserverend plan. Aangezien het plan niet voorziet in de realisering van nieuwe woningen behoeft niet getoetst te worden aan de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR).

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 op grond van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Voor de meeste bedrijven gelden de algemene regels van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Deze regels zijn in het algemeen toereikend om overlast naar de woonomgeving tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Het besluit biedt ook de mogelijkheid tot het stellen van maatwerkvoorschriften om de vergunningssituatie beter af te stemmen op de plaatselijke situatie.

Voor een beperkt aantal potentieel meer milieuhinderlijke bedrijven geldt naast een deel van de regels van het Activiteitenbesluit een vergunningplicht. De voorschriften in de vergunningen zijn mede geënt op de omgeving waarin het bedrijf is gelegen. Naast maatregelen aan de bron kunnen ook zoneringmaatregelen worden voorgeschreven, bijvoorbeeld het vastleggen van een afstand tussen conflicterende bestemmingen.

De mogelijke hinder van bedrijven bestaat vooral uit geluidsoverlast, luchtverontreiniging (geur en stof) en gevaar. Maar ook specifieke hinder zoals bij sportterreinen kan door middel van voorschriften en/of afstandsbepalingen worden tegengegaan

Bestaande bedrijven

Binnen het plangebied zijn het cultureel centrum Cacaofabriek, het Annatheater, wijkhuis St. Anna en het station en de daarbij behorende fietsenstalling gelegen. Dit zijn alle type A of B inrichtingen in het kader van het Activiteitenbesluit. Dit betekent dat voor deze bedrijven alle regels van het besluit van toepassing zijn, voor zover ze betrekking hebben op de activiteiten van het betreffende bedrijf. Deze regels zijn toereikend om overlast naar de woonomgeving tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Aan de Postelstraat, in de nabijheid van het Annatheater en het wijkhuis, wordt een uitvaartonderneming gevestigd. In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' wordt een uitvaartcentrum ingedeeld in milieucategorie 1, met als richtafstand tot woonbebouwing 10 meter. Het bepalende aspect hierbij is geluid, vooral vanwege vervoersbewegingen. De afstand tot de dichtstbijzijnde woningen bedraagt minder dan 5 meter.

Het betreft een klein bedrijf, met twee rouwkamers en twee rouwauto's, waarbij geen horecafaciliteiten aanwezig zijn. Verder past, gelet op de nabijheid van het Annatheater en het wijkhuis, dit deel van de

wijk niet geheel binnen de omschrijving 'rustige woonwijk', waarvoor de genoemde richtafstand is bedoeld. Gelet op het voorgaande is de vestiging van het uitvaartcentrum op deze locatie aanvaardbaar geacht. Naar verwachting is een goed woon- en leefklimaat voldoende gewaarborgd.

Aan de oostzijde van het plangebied is het industrieterrein Hoogeind gelegen.

De bedrijven die momenteel gevestigd zijn op Hoogeind, direct grenzend aan het plangebied, vallen in milieucategorie 2 of 3.1. Ze zijn alle gelegen op voldoende afstand van de woningen binnen het plangebied.

In het uiterste noordoostelijk deel van het plangebied voldoet de afstand tussen woningen en bedrijfsbestemming, gelet op de toegelaten milieucategorie, niet. Omdat er geen bedrijf aanwezig is, is dit nu geen knelpunt. Als een bedrijf zich op deze locatie wil vestigen, wordt getoetst aan de dichtstbijzijnde woningen.

Nieuwe bedrijven

Het bestemmingsplan voorziet in de Cacaofabriek in de mogelijkheid om kleinschalige bedrijven, zoals bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten te vestigen, die passen in de woonomgeving.

4.7. Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied is sprake van diverse (vermoedelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. Deze bodemverontreinigingen vormen geen belemmering voor het voorgenomen gebruik omdat:

- ze niet tot een actueel risico voor de volksgezondheid of het milieu leiden, of
- reeds een bodemsanering wordt voorbereid, is gestart of uitgevoerd, of
- toekomstige herinrichting gecombineerd zal worden met een bodemsanering.

4.8. Klimaat, energie en duurzaamheid

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

Er zal bij nieuwe ontwikkelingen altijd gestreefd moeten worden naar een zo duurzaam mogelijke energievoorziening. Naast het toepassen van duurzame materialen, worden daarbij afwegingen gemaakt op basis van de zogenaamde 'Trias Energetica'. Dit is een breed geaccepteerd model en beschrijft drie logische en opeenvolgende stappen om te komen tot een duurzame energievoorziening:

- **Energiebesparing**
Het reduceren van de energievraag. Dat wat niet gevraagd wordt, hoeft ook niet opgewekt te worden.
- **Duurzame energie:**
De resterende energiebehoefte dient zo veel mogelijk duurzaam opgewekt te worden door het gebruik van duurzame bronnen.
- **Efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen**
De energievraag die niet bespaard kan worden en die niet duurzaam opgewekt kan worden, dient zo efficiënt mogelijk met behulp van fossiele brandstoffen opgewekt te worden.

In de gemeente Helmond wordt gestreefd naar duurzame (nieuw)bouw. Voor woningbouw gelden hiertoe voorwaarden waarop wordt getoetst in het kader van het verlenen van een bouwvergunning. De gemeente streeft naar nieuwbouw, waarbij het energieverbruik zoveel mogelijk wordt teruggedrongen en het benodigde energiedeel ingevuld wordt door bijvoorbeeld duurzame energietoepassingen. Tevens wordt het toepassen van duurzame materialen gestimuleerd. Ook voor onderwerpen als openbare verlichting en openbaar groen worden vanuit duurzaamheid eisen gesteld aan het ontwerp en de aanleg ervan.

Bij realisatie dienen in het kader van de toepassing van GPR gebouw hierover nadere afspraken te worden gemaakt. 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)

5. SECTORALE ASPECTEN

5.1 Waterhuishouding

Waterbeleid

Het waterbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in het Waterplan 2012-2015 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 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 bestemmingsplan Annawijk - Spoorknop is een beheergericht plan. Het is een bestaande woonwijk met een gemengd rioolstelsel. Er ligt geen oppervlaktewater in dit gebied. Regenwater en afvalwater worden gezamenlijk afgevoerd naar de waterzuivering in Aarle-Rixtel. Bij hevige regenval kunnen overstorten optreden van verdund afvalwater op oppervlaktewater. Dit gebeurt via overstorten op de insteekhaven (aan de Lage Dijk en aan de Branchweg). In dit gebied vinden, op grond van dit bestemmingsplan, geen wijzigingen plaats in de bestaande waterhuishouding.

5.2 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied liggen de gemeentelijke monumenten Cacaokade 1, 3, 5 (voorheen Kanaaldijk Z.O. 100, 100a, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120 – Engelseweg 1, 1a, 1b, 3, 3a, 5, 7, 7a, 9, 9a, 11, 11a, 13, 13a) en Floreffestraat 21a. Dit zijn de Cacaofabriek en de voormalige Annakerk, thans Annatheater. Voor het pand Hoogeindsestraat 24 - 24a, het voormalig patronaatsgebouw thans buurthuis St. Anna, is een procedure in gang gezet om tot aanwijzing als gemeentelijk monument te komen.

De Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW) geeft geen nadere informatie over aanwezigheid van monumentale bebouwing binnen het plangebied.



Voormalige Annakerk



Buurthuis St. Anna

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.

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

De onderhavige gebied betreft een gebied met lage of geen archeologische verwachting.

Dit betekent dat bij bodemingrepen ter plaatse geen archeologisch onderzoek aan de orde is.

5.3 Flora en fauna

De Flora- en faunawet is bedoeld om soorten te beschermen, niet om de ontwikkeling ervan te belemmeren. De wetgeving wordt in praktijk toch vaak als een bedreiging gezien voor de ontwikkeling van de stad, en als motief gebruikt om natuur te weren.

De natuurwaarden in het gebied van het bestemmingsplan zijn maar voor een deel bekend. Er is nog niet zo lang geleden verkennend flora- en faunaonderzoek gedaan voor de Cacaofabriek (2011) en voor de braak liggende terreinen Suytkade (2013) net buiten het onderhavige bestemmingsplan. Tevens is er een inmiddels gedateerde quickscan (ouder dan 2 jaar) voor de omgeving van station Helmond. Samengenomen geeft de voorhanden informatie zeker geen volledig beeld van de aanwezige bij wet beschermde natuurwaarden.

Bij alle ingrepen is de algemene zorgplicht in het kader van de Flora & Faunawet van toepassing. De werkzaamheden moeten zodanig uitgevoerd worden dat er sprake is van ‘zorgvuldig handelen’. Bij een aantal ingrepen kan het nodig zijn om nader onderzoek het laten uitvoeren door een gespecialiseerd ecologisch bureau dat is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureau's.

5.4 Groen en landschap

Op dit moment is er geen op het plangebied ‘Annawijk – Spookknoop’ toegespitste groenvisie. Als referentie dienen daarom de voor het gebied gehanteerde uitgangspunten in het Beleidsplan stedelijk groen.

In het beleidsplan stedelijk groen wordt de betekenis en de waarde van groen voor mens en milieu onderstreept. Eigenlijk is dat een ‘open deur’. Immers de meerwaarde van groen voor het leefmilieu, de invloed op de kwaliteit van lucht en water, de biodiversiteit, de klimaatadaptatie, de waarde van vastgoed en niet te vergeten de mens is onbetwist.

Het uitgangspunt voor groen in relatie tot infrastructuur is dat het groen als onderdeel van de infrastructuur bijdraagt aan de herkenbaarheid voor de weggebruiker en aan de groenkwaliteit van de stad. Kanaaldijk ZW en Engelseweg zijn als robuuste lanen ingerichte structuren op stedelijk niveau. De groenkwaliteit moet worden beschermd en ontwikkeld. Dat geldt ook voor groenstructuren op wijkniveau zoals de Hoogeindsestraat.

Verder wordt in het beleid aangegeven dat het wenselijk is om (verkeers-) barrières (zoals spoorlijn en de drukke Engelseweg) te verzachten en langzaam verkeersverbindingen te realiseren met de groengebieden in de omgeving.

Het groen in Annawijk - Spookknoop bestaat uit de robuuste lijnvormige groenstructuren langs de Engelseweg en een gefragmenteerde structuur aan de Hoogeindsestraat. De boomstructuren met voornamelijk Inheemse en Amerikaanse eiken zijn beschermd. Met het doorzetten van de groenblauwe lijn van de nieuwe ‘Oude Aa’ kan de laatstgenoemde structuur worden gerepareerd. Door de centrumring en het stationsplein heeft de buurt een verbeterde verbinding met de rest van het centrum, ook qua groen. Binnen de buurt bevinden zich twee grote groenvlekken (St. Annaplein en Montgomeryplein) met speel- en ontmoetingsfunctie. De groenvlekken met volwassen bomen zijn ingericht als formele speelplekken. De grote groenvlek aan het Montgomeryplein dient tevens als pauzegroen voor de bedrijvigheid in Hoogeind en is ook een groene buffer tussen werken en wonen. De groenvoorzieningen en speelplekken in dit gedeelte van de Annawijk bedienen ook in de behoefte aan speelruimte in Suytkade.

Het groen ten noorden van de nog steeds een barrière vormende Engelseweg heeft een geheel ander karakter. Het introverte 'Overspoor' heeft door bebouwing ingesloten openbaar groen en speelfuncties. In het noordwestelijke kwartier is de functie 'parkeren' toegevoegd ten koste van groen. Er resteert een grote spievormige ruige en nauwelijks planmatig 'ingerichte' groenvlek ingeklemd tussen spoorlijn en Engelseweg. Naast de functies 'kijkgroen' en 'groene buffer' is hier een hondenloslaatterrein. Een belangrijke voorziening die in een verdichte stedelijke omgeving vaak lastig te organiseren is. Door de nieuwe spoortunnel en de mogelijkheid om hier te parkeren is de bereikbaarheid van de groenvoorziening enorm vergroot.

5.6 Wonen

Woonvisie 2012-2020

In deze woonvisie is het beleid van de gemeente Helmond op het gebied van Wonen vastgelegd. Vooral de ambitie van het aantal inwoners uit de vorige Woonvisie is bijgesteld. Ging de Woonvisie 2007-2015 nog uit het realiseren van een groeiambitie uitgaande van een bevolkingsontwikkeling naar circa 100.000 inwoners, de veranderende bevolkingsontwikkeling en de gevolgen van de crisis op de woningmarkt, vragen om een periodieke monitoring en een daarop gerichte aanpassing van deze ambitie.

Ook het taakstellende woningbouwprogramma is overeenkomstig de afspraken binnen de subregio Stedelijk Gebied Eindhoven bijgesteld tot circa 4.700 woningen voor de periode 2012-2020. Deze aantallen zijn inclusief sloop/vervangende nieuwbouw en woningen als gevolg van extramuralistie. Van deze 4.677 woningen zijn er circa 3.100 woningen nodig voor de opvang van een lokale vraag. Circa 1.600 woningen zijn bestemd voor de bovenlokale vraag. Om deze 4.700 woningen te kunnen realiseren is in samenspraak met SRE en de provincie Noord-Brabant afgesproken een plancapaciteit van 130 % oftewel 6.100 woningen beschikbaar te hebben.

De gemeente Helmond beschikt momenteel over een harde plancapaciteit van circa 4.450 woningen. Suytkade dient een wezenlijke bijdrage te leveren om de harde capaciteit voor Helmond veilig te stellen. Binnen onderhavig plangebied is geen nieuwe capaciteit opgenomen.

5.7 Maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en horeca

Maatschappelijke voorzieningen Annawijk

In de Annabuurt is in de voormalige Annakerk sinds januari 2003 een theater aanwezig, het Annatheater. Er is een vlakke vloer zaal met 96 vaste stoelen voor publiek, uit te breiden tot zo'n 180 zitplaatsen. Het speelvlak is 12 x 11 meter. Daarnaast zijn er twee kleinere ruimten (6 x 11 meter en 13 x 6 meter) aanwezig. In het Annatheater worden voorstellingen opgevoerd en diverse cursussen gegeven.

Aan de Hoogeindsestraat is buurthuis St. Anna, ook wel "t Sooske" genoemd, aanwezig in het voormalig patronaatsgebouw. Hier worden activiteiten voor ouderen en jeugd gehouden. Verder maken onder andere de plaatselijke carnavalsvereniging 'de Olietrappers' en jeugdvereniging 'de Vonk' gebruik van het buurthuis.

Horecabeleidsplan

In het Horecabeleidsplan Helmond 2011-2015 staat de volgende beleidslijn opgenomen t.a.v. de Kanaalzone: "In de Kanaalzone ten noorden en zuiden van het centrum (zoals op Suytkade) is ruimte voor horeca". Dit wordt nog verduidelijkt in bijlage 6 van het plan als volgt: horeca, B&B en hotels, hetgeen weer ontleend is aan het leisurebeleid uit de Nota vrijetijdsvoorzieningen Helmond 2010-2015.

Stationsgebouw

In het stationsgebouw op het stationsplein zijn een bloemenwinkel (detailhandel), kiosk (detailhandel en horeca) en een lunchroom (horeca) aanwezig. Deze zijn niet alleen gericht op de reiziger, deze vervullen tevens een functie voor de omgeving.

Cacaofabriek

In de cacaofabriek zijn onder andere diverse culturele en horecavoorzieningen aanwezig. Er is een horecavoorziening opgenomen waar je kan lunchen, borrelen en dineren. Daarnaast zijn er een poppodium en filmzalen. Binnen het totaalconcept van de Cacaofabriek is ondergeschikt detailhandel mogelijk, op dit moment zit er een chocolatier.

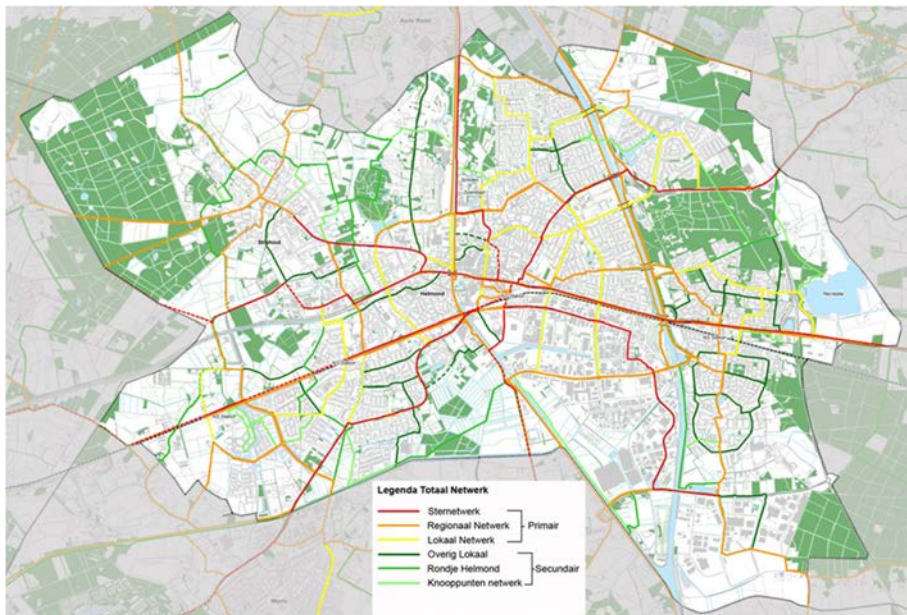
5.8 Verkeer en parkeren

Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen in de omgeving van belangrijke stedelijke verkeersstructuren. In de huidige categorisering van wegen zijn de Engelseweg en de Kanaaldijk Zuid-West aangewezen als zogenaamde Ontsluitingswegen A. De Suytboulevard, de Floreffestraat en in het verlengde daarvan in noordelijke richting gelegen spoortunnel maken onderdeel uit van de Centrumring en zijn gecategoriseerd als Ontsluitingweg B. Op genoemde wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De overige wegen in het plangebied zijn bestemd tot zogeheten erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en hebben een maximum snelheid van 30 km/uur (zie kaart categorisering van wegen).

Langzaamverkeersstructuur

De langzaamverkeersstructuur volgt voornamelijk de hoofdwegenstructuur (bijvoorbeeld de fietspaden langs de Engelseweg en de Floreffestraat - Suytboulevard). Deze fietsroutes maken onderdeel uit van belangrijke fietsverbindingen, het zogenaamde Sterfietsnet en Regionaal fietspadennet. Daarnaast lopen nog enkele andere fietsverbindingen (knooppuntroutes, rondje Helmond, lokale routes) welke grotendeels over de bestaande woonstraten lopen (zie kaart Fietsnetwerken).



Fietsnetwerk Helmond

Openbaar vervoer

Het noorden van het plangebied is het belangrijkste openbaar vervoerknooppunt van Helmond gelegen. Op het Stationsplein is niet alleen het station NS Helmond Centraal gelegen, maar tevens het busstation waar alle stads en streekdiensten halteren. Vanaf het station Helmond Centraal vertrekken intercity's in de richting van Venlo of Eindhoven/ Den Haag en tevens stoptreinen in genoemde richtingen.

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

Parkeren

Indien zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, moet worden voldaan aan de parkeernormen die gesteld worden in de Beleidsregels Parkeerrichtlijn gemeente Helmond 2007. Er moet voldoende ruimte (op eigen terrein) beschikbaar zijn om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren.

In de bijlage bij de planregels zijn de parkeernormen voor het plangebied opgenomen. De parkeernormen zijn overgenomen uit de beleidsregel Parkeerrichtlijn gemeente Helmond 2007. De normen in de parkeerrichtlijn zijn gebaseerd op CROW publicaties en de CROW uitgave ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Daar waar lokale omstandigheden daar aanleiding toe gaven, is afgeweken van de basisnormen. De aangegeven bedragen van huur- en koopwoningen zijn geïndexeerd voor 2014 opgenomen. Deze dienen jaarlijks geïndexeerd te worden.

Voor de berekeningsmethodiek van de opgenomen parkeernormen wordt de methodiek gevolgd die is aangegeven in de beleidsregel Parkeerrichtlijn gemeente Helmond 2007, die weer gebaseerd is op CROW publicaties en de CROW uitgave ASVV. Het betreft hier dan met name de aanwezigheidspercentages die uitwisseling tussen verschillende functies mogelijk maken en de berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen bij woningen.

Binnen de door de CROW gehanteerde gebiedsindeling wordt Helmond beschouwd als 'sterk stedelijk'. Het plangebied Annawijk – Spookknoop behoort tot de zogenaamde schil van Helmond.

De opgenomen parkeernormen zijn minimumnormen waaraan voldaan moet worden. Het is toegestaan om meer parkeerplaatsen dan de norm te realiseren.

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

Parkeerplaatsen dienen in principe op eigen terrein gerealiseerd te worden. Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn. Indien op eigen terrein geen ruimte is en in het openbaar gebied mogelijkheden zijn, kunnen Burgemeester en Wethouders toestemming verlenen om de benodigde parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren. Hier staat dan veelal een vergoeding van de kosten tegenover.

Fietsparkeren

Ten behoeve van het parkeren van (brom) fietsen ten behoeve dienen tevens de benodigde stallingsplaatsen gerealiseerd worden. Het bouwbesluit stelt hier nadere eisen aan.

5.9 Handhavingsbeleid

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden.

Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

Om op een goede manier inhoud te geven aan het begrip handhaving is formulering van een handhavingsbeleid een vereiste.

De handhavingsstrategie van de gemeente Helmond is opgenomen in de door de gemeenteraad in 2011 vastgestelde beleidsnota 'Handhavingsbeleid gemeente Helmond (vlindernota 2)'. Deze strategie bevat het handhavingsbeleid voor de langere termijn en hierin zijn de visie op handhaving en de uitgangspunten vastgelegd. Als basis uitgangspunt hanteert de gemeente Helmond de provinciale handhavings-strategie: 'Zó handhaven wij in Brabant'. De strategie wordt jaarlijks

uitgewerkt in een handhavings(uitvoerings)programma, waarin wordt aangegeven welke handhavingsactiviteiten het komende jaar worden uitgevoerd op het gebied van bouwen en gebruik, openbare orde en horeca, openbare ruimte, natuur en landschap, milieu en samenleving.

Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de verplichting van artikel 7.3 van het Besluit Omgevingsrecht (Bor) om voor de handhavingstaken gerelateerd aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) jaarlijks een uitvoeringsprogramma te maken. Ook wordt jaarlijks achteraf via een jaarverslag verantwoording afgelegd.

In het handhavingsbeleid van de gemeente Helmond wordt programmatisch handhaven voorgestaan. Programmatisch handhaven is het bewust voeren van een handhavingsbeleid. Dat vereist het maken van keuzes waar het accent in de handhavingsinspanning wordt gelegd en welke handhavingstaken een lagere prioriteit krijgen. Per taakveld is aangegeven welke basistaken zullen worden uitgevoerd en aan welke bestuurlijke thema's extra prioriteit wordt gegeven. De gemeente Helmond wil door het inzetten van de juiste instrumenten het nalevinggedrag bij burgers en bedrijven verbeteren. Daarnaast wordt ingezet op het voorkomen en beëindigen van onveilige situaties. Tenslotte dient gestreefd te worden naar eenduidigheid in regelgeving. Regels die tevens helder, toetsbaar en handhaafbaar zijn. Gelet op dit beleid wordt tegen alle illegale situaties overeenkomstig de in het beleid vastgestelde prioritering, handhavend opgetreden.

6. HAALBAARHEID

Het nieuwe bestemmingsplan “Annawijk - Spoorknop” betreft een actualisering van de thans ter plaatse geldende bestemmingsplannen.

De herziening is gericht op handhaving van de bestaande situatie van de bestemmingen zoals deze momenteel zijn opgenomen in de voor dit gebied geldende bestemmingsplannen. In de onderliggende actualisatie van dit bestemmingsplan zijn dan ook geen nieuwe ontwikkelingen meegenomen, er is sprake van een beheerssituatie. Hierdoor heeft het onderliggende geactualiseerde bestemmingsplan een geheel conserverend karakter.

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

Omdat, conform artikel 6.12 tweede lid Wet ruimtelijke ordening (Wro), het kostenverhaal over de in het ruimtelijk plan begrepen gronden volledig verzekerd is en ook het stellen van nadere eisen en regels omtrent tijdvak/fasering en locatie/uitvoering niet noodzakelijk is, is het niet nodig om dit plan vergezeld te doen gaan van een in artikel 6.12. eerste lid Wro bedoeld exploitatieplan.

Bij eventuele toekomstige nieuwe ontwikkelingen die afwijken van dit bestemmingsplan zal op basis van de dan voorliggende planologische maatregel het kostenverhaal en/of het stellen van nadere eisen en regels indien noodzakelijk privaatrechtelijk en/of publiekrechtelijk worden geregeld.

7. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

7.1. Juridische methodiek

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP 2012.

7.2. Toelichting bestemmingen

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

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

- *Bestemmingsomschrijving*: Nadere omschrijving van de aan de gronden toegekende functie(s).
- *Bouwregels*: Uiteenzetting van de bebouwingsbepalingen voor gebouwen (hoofd-massa, aan- en uitbouwen, bijgebouwen, overkappingen) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- *Specifieke gebruiksregels*: Hier worden de vormen van gebruik aangegeven die strijdig zijn met de bestemming. Dit is geen uitputtende omschrijving. Het omvat de gebruiksvormen waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming.
- *Afwijken gebruiksregels*: Hier is geregeld dat burgemeester en wethouders bij omgevingsvergunning, onder voorwaarden, kunnen afwijken van de gebruiksregels.

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

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

- *Anti-dubbeltelbepaling*: Regelt dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- *Algemene aanduidingsregels*: In dit plan is de geluidzone industrie van Vlisco en Hoogeind opgenomen. Binnen deze zone mogen geen nieuwe geluidsgevoelige gebouwen worden gerealiseerd.
- *Algemene bouwregels*: Hierin staat een verbod om te bouwen als daardoor andere bouwwerken met bijbehorend bouwperceel niet langer voldoen aan, en/of meer gaan afwijken van plan.
- *Algemene gebruiksregels*: Hier is een verbod opgenomen om de gronden en/of bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming(en).
- *Algemene afwijkingsregels*: geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om een afwijking te verlenen van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen.
- *Algemene wijzigingsregels*: geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid het plan onder voorwaarden te wijzigen voor geringe wijzigingen van de bestemmingsgrenzen.

In hoofdstuk 4, staan de overgangs- en slotregel:

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

De in dit plan voorkomende bestemming en aanduiding worden hieronder kort toegelicht:

Bestemmingen

Bedrijf

Deze bestemming ziet op 2 grote gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen. Binnen het bouwvlak zijn hier gebouwen ten behoeve van deze bestemming toegestaan.

Gemengd

Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegelaten, afhankelijk van de specifieke vorm die is aangegeven betreft het: kantoor, maatschappelijk, cultuur en ontspanning, kleinschalige bedrijvigheid zoals bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, detailhandel en horeca I en II ondersteunend en ondergeschikt, station met voorzieningen, uitvaartcentrum. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd met een maximum bouwhoogte. Er moet worden voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlage bij de regels.

Groen

De structurele groenvoorzieningen zijn bestemd tot groen en bij de aanduiding 'water' in ieder geval voor een watergang.

Maatschappelijk

Binnen het plangebied hebben 2 percelen deze bestemming. Het betreft het Annatheater en een buurthuis. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd met een maximum bouwhoogte.

Verkeer

Deze geldt voor de hoofdontsluitingswegen binnen het plangebied. Hierbinnen is een specifieke aanduiding voor verkeer opgenomen voor ondergrondse verkeersvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van spoorwegverkeer.

Verkeer-Verblijfsgebied

Binnen deze bestemming zijn de wegen en straten, pleinen en fiets- en voetpaden gelegen met een functie zowel gericht op verblijf als op de afwikkeling van het bestemmingsverkeer opgenomen. Hierbinnen zijn twee specifieke vormen van verkeer opgenomen, waarvan een voor het station en de omgeving ervan. 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 Zuid Willemsvaart gelegen. Binnen deze bestemming zijn bruggen toegestaan. En bij de aanduiding spoorweg zijn spoorwegen met voorzieningen toegestaan. Gebouwen mogen niet worden gebouwd.

Wonen

Deze bestemming geldt voor de bestaande woonfuncties binnen het plangebied. Op een tweetal plaatsen zijn van wonen afwijkende functies toegestaan, een horecabedrijf en binnen de aanduiding specifieke vorm van wonen- 1 een dienstverlenend bedrijf en kleinschalige detailhandel.

Dubbelbestemmingen

Leiding-Gas

In de Kanaaldijk Zuidwest is een hoge druk gastransportleidingen aanwezig met een beschermingszone van 4 meter aan weerszijden van de leiding. 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-Ecologie

Deze dubbelbestemming ligt op de Zuid Willemsvaart. 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. Vooraankondiging

De kennisgeving als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro. – waarin wordt medegedeeld dat er voor het omschreven gebied een bestemmingsplan in voorbereiding is - heeft plaatsgevonden op 2 mei 2014.

8.2. Resultaten wettelijk overleg

Het voorontwerp bestemmingsplan Suytkade I is in het kader van het wettelijk vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro naar een aantal vooroverleginstanties gezonden. Na het vooroverleg is ervoor gekozen om het bestemmingsplan in 2 delen te knippen. Voor de reacties heeft dit geen consequenties. Onderstaand de opmerkingen van deze instanties en de reactie van de gemeente daarop.

Waterschap Aa en Maas

Het Waterschap heeft aangegeven geen aan- of opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan.

Provincie Noord-Brabant

De provincie heeft geen opmerkingen op het bestemmingsplan.

Veiligheidsregio Zuidoost Brabant

De Veiligheidsregio adviseert een aantal maatregelen te treffen. Burgemeester en wethouders van Helmond zullen rekening houden met het advies en zullen dit advies waar mogelijk vertalen naar concrete maatregelen op de momenten waarop dit aan de orde is.

Gasunie

De Gasunie heeft geen opmerkingen op het bestemmingsplan.

8.3. Procedure ontwerpplan

Het ontwerpbestemmingsplan is op 31 oktober 2014 gepubliceerd en heeft met ingang van 4 november 2014 gedurende 6 weken terinzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Er zijn binnen die termijn twee schriftelijke zienswijzen ingediend die in de nota van zienswijzen zijn samengevat en becommentarieerd. Deze nota maakt onderdeel uit van het raadsbesluit van 3 maart 2015 tot vaststelling van dit bestemmingsplan.