

Toelichting en voorschriften, behorende bij het
bestemmingsplan "verbindingsweg PW205-PW210"
van de gemeente Helmond

Opdrachtgever:
het college van
burgemeester en wethouders
van de gemeente Helmond

Wissing stedenbouw en
ruimtelijke vormgeving b.v.

Barendrecht, oktober 1994
herzien, december 1994
herzien, februari 1995

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Opzet van het plan	2
3.	Milieu	3
3.1.	Algemeen	3
3.2.	Bestemmingsplan- en MER-procedure	3
3.3.	Geluid	4
3.4.	Bodem en water	6
3.4.1.	Bodemverontreiniging	6
3.4.2.	Grondwaterbescherming	7
3.4.3.	Oppervlaktewater	7
3.5.	Ecologie	7
3.6.	Conclusies MER	8
4.	Verkeer	10
4.1.	Snelverkeer	10
4.2.	Langzaamverkeer	11
5.	Inrichting en beeldkwaliteit	13
6.	Uitvoerbaarheid	16
6.1.	Exploitatie	16
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	16
6.2.1.	Inspraak	16
6.2.2.	Overleg ex art.10 BRO	16
7.	Bestemmingen	17

1. Inleiding

Ten behoeve van het verbinden van de provinciale wegen PW205 en PW210 door de bebouwde kom dient de gemeente Helmond een nieuw bestemmingsplan vast te stellen.

Het voornemen tot koppeling van de PW205 en de PW210 heeft tot doel een goede verkeersafwikkeling in de regio Helmond te bevorderen, en een oplossing te bieden voor een aantal problemen:

- in de periode 1990-2010 zal het verkeer in de regio Helmond zodanig toenemen dat de capaciteit van de N266 ter hoogte van Aarle onvoldoende is om het verkeersaanbod te verwerken;
- de wijken Rijpelberg en Brouwhuis en de woningbouwlocatie Dierdonk zijn thans niet via een directe wegverbinding in noordelijke richting ontsloten;
- tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de regio Helmond bestaat geen doorgaande regionale verbinding, waardoor het stedelijk wegennet en de Bakelse Dijk-Heikantse Weg met noord-zuidverplaatsingen worden belast, hetgeen uit oogpunt van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid ongewenst is. Met name het "doorknippen" van de huidige noord-zuid route via de N266 over de Kanaaldijk in het centrum van Helmond vormt in dit kader een belangrijk motief.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de woonwijk Dierdonk is door de gemeente Helmond op 2 maart 1993 het bestemmingsplan "Dierdonk" vastgesteld, tevens een deel van de nieuwe provinciale weg PW210 omvattend. Op dat moment was evenwel de verplichte milieu-effectrapportage (MER) - opgesteld onder verantwoordelijkheid van de provincie - voor de aanleg van de PW205-PW210 nog niet voltooid en was de besluitvorming ingevolge de wet Milieubeheer prematuur; Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben de procedure als onvolledig moeten aanmerken en hebben derhalve op formele gronden op 6 oktober 1993 goedkeuring moeten onthouden aan de bestemming "verkeersdoeleinden" van het bestemmingsplan "Dierdonk", voor zover deze bestemming samenvalt met het tracé.

Per januari 1995 is het "Milieu-effectrapport Doortrekking van de PW205-PW210" beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

2. Opzet van het plan

Het voorliggende plan vloeit qua opzet voort uit de gedachten over globaliteit en flexibiliteit die ten grondslag hebben gelegen aan de herziene Wet op de Ruimtelijke Ordening en het nieuwe Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In het BRO 1985 komen niet langer die bepalingen voor die in praktijk bleken te leiden tot vergaande detaillering in een bestemmingsplan; zo staat het BRO 1985 bijvoorbeeld geen samengestelde bestemmingen meer in de weg.

De bestemmingsplanpraktijk leverde in het verleden te vaak plannen op die weliswaar een duidelijk eindbeeld vastlegden, maar slechts beperkte mogelijkheden boden om toekomstige ontwikkelingen in te passen en te begeleiden.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt binnen de bestemming verkeersdoeleinden ruime inrichtingsflexibiliteit.

De plankaart en de voorschriften vormen het juridische en bindende gedeelte van het bestemmingsplan, en de toelichting is een motivering van het op de plankaart en in de voorschriften neergelegde resultaat, en een middel de toegankelijkheid van het bestemmingsplan te bevorderen.

Op de plankaart zijn alle noodzakelijke (en door het Besluit op de Ruimtelijke Ordening vereiste) gegevens ingetekend, waardoor het voor een ieder (burger zowel als bestuurder) mogelijk is om met behulp van het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen en aanduidingen op de plankaart) te zien welke bestemming aan welke gronden gegeven is. In de voorschriften kan men lezen wat men op de verschillende bestemmingen mag doen.

Het voorliggende plan is op de realisatie van de verbindingsweg PW205-PW210 gericht en heeft derhalve een relatief monofunctioneel karakter; het aantal bestemmingen binnen het plangebied is zeer beperkt (de samengestelde bestemming "verkeersdoeleinden" domineert), de complexiteit van het plan is laag en de toegankelijkheid hoog.

3. Milieu

3.1 Algemeen

Zoals gezegd is de aanleg van de PW210 op grond van het besluit m.e.r. uit de Wet Milieubeheer een m.e.r.-plichtige activiteit, een project waarvoor een milieu-effectrapportage-procedure doorlopen dient te worden, en is het milieu-effectrapport januari 1995 beschikbaar gekomen (Milieu-effectrapport Doortrekking van de PW205-PW210, Provincie Noord-Brabant). Voor uitgebreide, aanvullende informatie omtrent de milieu-effecten van de aanleg van de PW205-PW210 wordt verwezen naar dit rapport.

3.2. Bestemmingsplan- en MER-procedure

In deze paragraaf wordt de relatie tussen de bestemmingsplanprocedure en de MER-procedure, zoals in paragraaf 2-1 van de m.e.r.-rapportage beschreven, beknopt toegelicht.

Het MER wordt tezamen met de betrokken ontwerp-bestemmingsplannen ter visie gelegd. Gedurende een maand na publikatie van het MER en de ontwerpbestemmingsplannen is een ieder in de gelegenheid inzake het MER en de ontwerp-bestemmingsplannen in te spreken en zienswijzen kenbaar te maken; ook wordt in deze periode een hoorzitting belegd.

Binnen een maand na afloop van de inspraaktermijn wordt het toetsingsadvies uitgebracht door de Commissie voor de milieu-effectrapportage waarin een oordeel gegeven wordt over de kwaliteit van het MER.

Ingevolge artikel 25, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening beslissen de gemeenten binnen twee, en bij bezwaren binnen vier maanden omtrent de vaststelling van de bestemmingsplannen; deze perioden worden evenwel op grond van artikel 7.10 van de Wet Milieubeheer verlengd met een maand omdat bij deze besluitvorming tevens een m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Het besluit wordt genomen op basis van het MER, de uitgebrachte adviezen, de inspraakresultaten en de ingebrachte zienswijzen c.q. bezwaren.

Na vaststelling van het bestemmingsplan dient het ter inzage te worden gelegd en door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te worden goedgekeurd met inachtneming van ingediende bezwaren; daarna kan nog bezwaar worden aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de evaluatiefase die enige jaren kan duren maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen.

3.3 Geluid

Ingevolge de Wet Geluidhinder dient bij planologische inpassing van een weg getoetst te worden of binnen de toetsingszone geen overschrijding geldende grenswaarden optreedt. Bij overschrijding moet door mitigerende maatregelen het geluidsniveau worden gereduceerd; als deze maatregelen niet mogelijk of niet gewenst zijn kan Gedeputeerde Staten een ontheffing verlenen van de voorkeursgrenswaarde, tot een in de wet bepaald maximum. Het onderzoek heeft betrekking op zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen, zoals bijvoorbeeld woningen en ziekenhuizen. In een wettelijk bepaalde berekeningsmethode worden verschillende variabelen ingevoerd als onder andere etmaalperiode, verkeersintensiteiten, rijsnelheid, wegdekverharding, omgevingsfactoren (wallen e.d.); resultaat van de berekening is een geluidbelasting aan de gevel van de geluidgevoelige bestemming die vergeleken wordt met de wettelijke normen.

De wet onderscheidt verschillende situaties waarvoor verschillende normen of grenswaarden gelden. Zo gelden bijvoorbeeld bij aanleg van een nieuwe weg voor binnen- en buitenstedelijke situaties verschillende maximale grenswaarden (tot waar ontheffing kan worden verkregen) voor de geluidbelasting aan bestaande woningen. Ook wordt een onderscheid gemaakt tussen "bestaande situaties" (een bestaande weg wordt aangepast, en de toename van de geluidbelasting daardoor bedraagt minder dan twee dB(A)), "reconstructie" (een bestaande weg wordt aangepast, en de toename van de geluidbelasting daardoor bedraagt twee dB(A) of meer) en nieuwe situaties (een nieuwe weg wordt aangelegd), en verschillen de van toepassing zijnde normen. Daarnaast zijn er verschillende normen voor verschillende geluidgevoelige bestemmingen van toepassing, zodat bijvoorbeeld voor woningen andere normen gehanteerd moeten worden dan voor woonwagens.

Inzake de realisatie van de PW205-PW210 doen zich binnen de gemeentegrenzen van Helmond verschillende situaties voor.

Ter berekening van de optredende geluidbelasting is door de gemeente aan DGMR opdracht verleend tot het verrichten van een akoestisch onderzoek inzake de aanleg van de verbindingsweg PW205-PW210, waarvan de resultaten op 1 december 1994 ter beschikking zijn gekomen (DGMR, onderzoeksrapport G.94.611.A).

Voor uitgebreide informatie wordt verwezen naar dit rapport, hier wordt volstaan met de volledige weergave van hoofdstuk 5 "Conclusie" uit dit rapport en enkele kanttekeningen:

Conclusie

Door de aanleg van de provinciale weg PW210 zal bij een aantal waarneempunten ter plaatse van bestaande woningen gelegen langs het traject de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden worden. Ook bij de woonwagendstandplaats is de geluidbelasting hoger dan 50 dB(A). Ter plaatse van het bestemmingsplan "Dierdonk" wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Door het treffen van een bronmaatregel (NBM dubbellaags geluidsarm asfalt) en het plaatsen van geluidswallen met daarop geluidsschermen zal bij de meeste waarneempunten de geluidsbelasting afnemen tot maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde.

Door gebrek aan ruimte kan bij waarneempunt 36 geen geluidswal en/of scherm worden geplaatst. Deze woning moet aan de woonbestemming worden onttrokken.

Ter plaatse van berekeningspunt 5 geeft het plaatsen van een geluidsscherm overwegende bezwaren van financiële aard. Nader onderzoek kan aantonen of de gevel van deze woning voldoende geluid reduceert om een binnenniveau van 35 dB(A) niet te overschrijden.

Einde citaat.

Bij deze conclusies dient te worden opgemerkt:

1. dat met de provinciale weg PW210 de verbindingsweg PW205-PW210 wordt bedoeld;
2. dat met "het bestemmingsplan Dierdonk" het nieuwe woongebied Dierdonk wordt bedoeld, en niet de in het plangebied Dierdonk gelegen bestaande bebouwing, waaronder bijvoorbeeld ook waarneempunt 5;

3. dat waarneempunt 36 (Bakelsedijk 251) niet slechts vanwege een onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting aan de woonbestemming dient te worden onttrokken, doch tevens bij aanleg van de weg om fysieke redenen dient te worden geamoveerd; in aansluiting op de omgeving wordt de bestemming gewijzigd in verkeersdoeleinden voor zover de aanleg van de verbindingsweg PW205-PW210 dit noodzakelijk maakt, en voor de resterende gronden in de bestemming "bos";
4. dat ten behoeve van een zo gunstig mogelijk akoestisch resultaat alsook om stedenbouwkundig-landschappelijke redenen een belangrijk deel van de weg in verdiepte ligging zal worden aangelegd;
5. dat voor berekenings- of waarneempunt 5 (Scheepsstal 8) ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aangevraagd zal worden, en dat tegen het plaatsen van een geluidsschermbaan niet slechts "overwegende bezwaren van financiële aard" bestaan, maar tevens bezwaren uit oogpunt van belevingswaarde;
6. dat in afwachting van nadere geluidsberekeningen en van nadere uitwerking van het wegontwerp, en vooruitlopend op definitieve conclusies ten aanzien van akoestische effecten en mogelijkheden voor mitigerende maatregelen, ook voor waarneempunt 24 (Bakelsedijk 286) ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aangevraagd zal worden.

Deze opmerkingen hebben op het gebied van akoestische berekeningsresultaten geen consequenties, waardoor op basis van het onderzoek hier de conclusie gerechtvaardigd is dat voldoende geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om een goed akoestisch milieu in de omgeving te garanderen, en in die zin dus geen belemmeringen voor vaststelling en goedkeuring bestaan.

3.4. Bodem en water

3.4.1. Bodemverontreiniging

Er zijn geen aanwijzingen dat in het plangebied bodem/waterverontreinigingen moeten worden verondersteld; uit indicatief bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan Dierdonk is geen verontreiniging gebleken. Ook het MER geeft aan dat binnen de gemeente Helmond geen bodemverontreinigingslocaties bekend zijn die van betrekking zijn op de aanleg van de verbindingsweg PW205-PW210 (MER PW205-PW210, figuur 5.3/1).

3.4.2. Grondwaterbescherming

Het tracé van de verbindingsweg PW205-PW210 loopt over gronden die thans behoren tot grondwaterbeschermingsgebied (zie ook Masterplan Dierdonk, figuur 22 en MER PW205-PW210, figuur 5.3/1) ten behoeve van de drinkwatervoorziening (NV waterleidingmaatschappij Oost-Brabant) en is dien ten gevolge de Verordening Grondwaterbescherming provincie Noord-Brabant van toepassing.

Op basis van nader overleg tussen ondermeer de provincie en de gemeente Helmond is besloten de waterwinning en de grenzen van de beschermingszones zodanig te wijzigen dat in het bestemmingsplan PW205-PW210 inzake de grondwaterbescherming geen nadere regelingen behoeven te worden getroffen. Wel zullen in de technische uitwerking en uitvoering van de PW205-PW210 indien noodzakelijk maatregelen worden getroffen ten behoeve van de grondwaterbescherming en de waterwinning (damwanden, tunnelbak van onderwaterbeton, retourbemaling e.d.).

3.4.3. Oppervlaktewater

Bij het gebruik van de weg kan verontreiniging in het oppervlaktewater (bermsloten) terechtkomen.

Met uitzondering van het tracédeel dat in grondwaterbeschermingsgebied ligt, worden geen maatregelen in het wegontwerp meegenomen die de verspreiding van verontreiniging van het oppervlaktewater en grondwater door run off en verwaaiing voorkomen.

Bij de verdiepte tracédelen wordt een deel van het vervuilde neerslagwater opgevangen in pompkelders, waardoor een geringere diffuse verontreiniging van het oppervlaktewater optreedt.

3.5. Ecologie

De ecologische effecten van de aanleg van de verbindingsweg PW205-PW210 zijn binnen de gemeente Helmond gering, en hebben met name betrekking op de beperkte aantasting van het boscomplex Bakel.

Volledigheidshalve wordt voor effecten die buiten de gemeentegrenzen optreden, zoals met name de verstoring van de biotopen van weidevogels rond - afhankelijk van de tracévariant - Eykenlust, Het Broek en Leek, verwezen naar het MER-rapport.

3.6. Conclusies MER

Uit de samenvatting van het milieu-effectrapport wordt navolgend in cursief de integrale tekst van paragraaf 4.6 weergegeven (Milieu-effectrapport doortrekking van de PW205-PW210, Samenvatting, par. 7.4, Conclusies):

Conclusies t.a.v. de probleemstelling

Het nul-alternatief is geen reële oplossing voor de in deze studie gestelde probleemstelling. Alle tracé-varianten voldoen hier wel aan. Het realiseren van de PW205-PW210 zal een verbetering inhouden van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Conclusies t.a.v. het milieu

De aanleg van een nieuwe weg, voor een groot deel door een landelijk gebied, heeft negatieve gevolgen, met name voor het natuurlijk milieu (ecologie en landschap). Alle bestudeerde tracé-varianten doorsnijden een natuurkerngebied uit de Groene Hoofdstructuur. Doordat deze doorsnijding plaatsvindt aan de rand van dit gebied en vanwege de bundeling van een groot deel van de weg met bestaande infrastructuur (Bakelse Dijk en Zuid-Willemsvaart) zijn de milieu-effecten in absolute zin relatief beperkt.

Door de geringere lengte en vroege bundeling met de N266 scoort alternatief-2 het minst ongunstig voor het natuurlijk milieu.

Met betrekking tot het woon- en leefmilieu is langs de verschillende wegvakken binnen de bebouwde kommen van het studiegebied reeds sprake van hinder van het wegverkeer.

De aanleg van de PW205-PW210 zal langs een aantal wegvakken in het studiegebied een verbetering inhouden ten aanzien van de verkeersleefbaarheid (geluidhinder, lokale luchtkwaliteit en sociale aspecten).

Dit geldt met name voor variant 1b. Vanwege de bundeling van de weg met de N266 bij Beek en Donk zal variant 2 in het bijzonder in deze gemeente ongunstig scoren als gevolg van geluidhinder, verkeershinder en luchtkwaliteit. Tevens zal bij deze variant de langdurigste overlast optreden tijdens de aanleg van de weg en dienen de meeste panden geamoveerd te worden.

In het huidige ontwerp van de PW205-PW210 doorsnijdt het tracé van de weg het grondwaterbeschermingsgebied Bakelsedijk. Dit heeft tot gevolg dat voor een wegaanleg vooraf een ontheffing dient te worden aangevraagd.

Einde citaat.

De genoemde probleemstelling wordt in hoofdstuk 1 van deze toelichting, "Inleiding" globaal weergegeven (achter de drie aandachtstreepjes op pag. 1); de betreffende problematiek, zo concludeert het MER, kan slechts door aanleg van de weg worden opgelost.

De milieu-effecten daarvan zijn, zo wordt gesteld (Milieu-effectrapport doortrekking van de PW205-PW210, Hoofdrapport, par. 10.5.2., conclusies t.a.v. het milieu), "in absolute zin relatief beperkt".

Voor de situatie in Helmond zijn de verschillen tussen de varianten niet direct relevant; binnen Helmond varieert het tracé niet.

De genoemde beperking van milieu-effecten door bundeling met de Bakelse Dijk en de Zuid-Willemsvaart doet zich juist binnen de gemeente Helmond voor. Inzake het grondwaterbeschermingsgebied wordt gesteld dat vooraf een ontheffing dient te worden aangevraagd.

Op basis van nader overleg tussen ondermeer de provincie en de gemeente Helmond is evenwel besloten de waterwinning en de grenzen van de beschermingszones te wijzigen in verband met de aanleg van de verbindingsweg PW205-PW210; afhankelijk van deze wijzigingen zal nader worden bepaald of een dergelijke ontheffing inderdaad procedureel noodzakelijk is.

4. Verkeer

4.1 Snelverkeer

Zoals ook blijkt uit de in hoofdstuk 1, "Inleiding" geschetste verkeersproblematiek waartoe de plannen tot realisatie van de doortrekking PW205-PW210 zijn terug te voeren, heeft de verkeersfunctie van de verbindingsweg PW205-PW210 in Helmond zowel een lokaal als regionaal karakter.

De doortrekking realiseert een doorgaande regionale verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de regio Helmond.

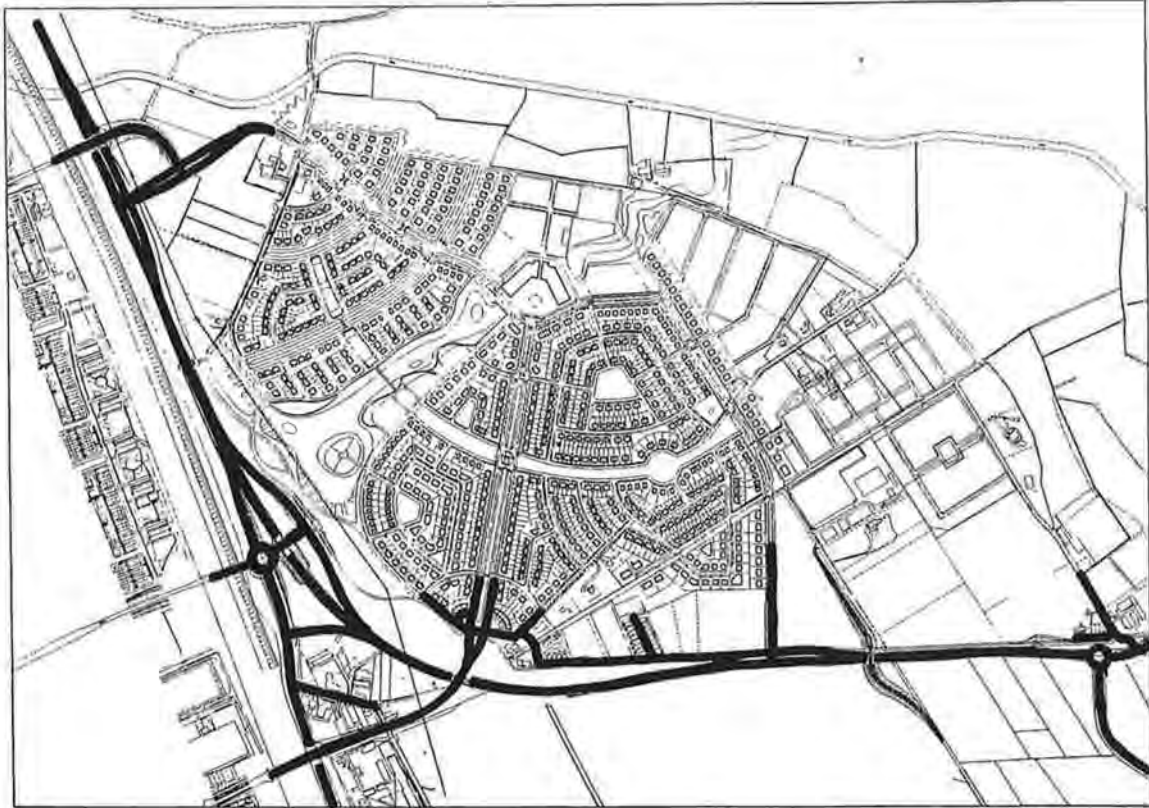
Deze nieuwe regionale verbinding ontlast zowel de N266 zowel als het stedelijk wegennet. Hierdoor wordt een goede en veilige verkeersafwikkeling bevorderd, wordt de bereikbaarheid verbeterd en wordt tevens de leefbaarheid van stedelijk gebied bevorderd.

Tevens worden door de doortrekking de Helmondse wijken Helmond Noord, Rijpelberg en Brouwhuis in noordelijke richting ontsloten, alsmede de in ontwikkeling zijnde woonwijk Dierdonk.

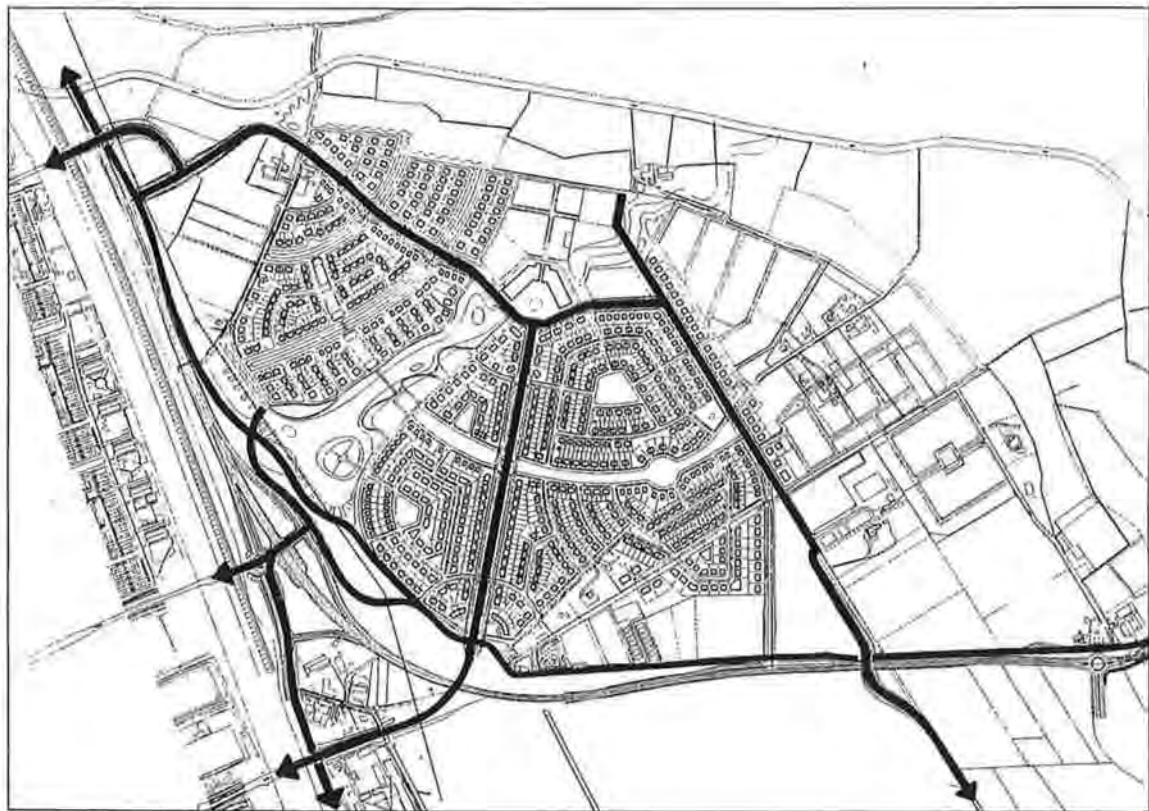
In beginsel heeft het verkeer over de verbindingsweg PW205-PW210 heeft een sterk regionaal, en doorgaand karakter. De uitvoering van de weg wordt in het plangebied vanuit het belang van de aangrenzende milieus evenwel uitgevoerd als een lokale hoofdweg, met een sterk stedelijk karakter; dit in verband met de tussen de woongebieden van Helmond ingeklemde ligging en de wens de negatieve effecten op de aangrenzende milieus te beperken. Ter plaatse zal de verbindingsweg zodanig uitgevoerd worden dat deze als vanzelfsprekend onderdeel van het helmondse wegennet wordt ervaren. Hierbij spelen zaken als (mede door het wegontwerp bepaalde) rijsnelheid, de ruimtelijk-visuele verbijzondering (identiteit en visuele uitstraling) van het betreffende tracédeel een rol.

Het definitieve wegontwerp is thans nog niet gereed.

Het bestemmingsplan biedt ten aanzien van de uitvoering, situering en inrichting van de verschillende elementen (rijbanen, berm, kunstwerken e.d.) voldoende ruimte, globaliteit en flexibiliteit om binnen de plangrenzen een goed wegontwerp te kunnen realiseren.



Ontsluitingsstructuur bestaande woningen nabij de PW210



Vrijliggende fietspaden nabij de PW210 en in Dierdonk

Van noord-west naar zuid-oost zijn de volgende ongelijkvloerse kruisingen met de verbindingsweg PW205-PW210 voorzien:

- a. een viaduct voor snel- en langzaamverkeer in aansluiting op de Venuslaan, als verbinding tussen Helmond-Noord, Dierdonk en de verbindingsweg;
- b. een voetgangersviaduct tussen de kanaalzone in het westen en Dierdonk in het oosten;
- c. een viaduct voor de aansluiting van de Rembrandtlaan op de verbindingsweg, voor langzaamverkeer tevens ontsloten op Dierdonk en deze wijk verbindend met de ten westen van de Zuid-Willemsvaart gelegen kern Helmond;
- d. een viaduct voor snel- en langzaamverkeer ter hoogte van Kruisschot, in aansluiting op de Bakelsedijk, een verbinding tussen Helmond-centrum en Dierdonk;
- e. een viaduct voor langzaamverkeer in aansluiting op het Oude Pad, een verbinding tussen Dierdonk enerzijds en de Bakelse Bossen en Rijpelberg anderzijds.

De ten westen van de Zuid-Willemsvaart gelegen kern Helmond krijgt aldus op twee plaatsen aansluiting op de PW205-PW210, namelijk via de Venuslaan (a.) en via de Rembrandtlaan (b.).

Voor de wijk Dierdonk wordt een aansluiting op de verbindingsweg gerealiseerd in samenhang met het viaduct dat aansluit op de Venuslaan (a.) en tevens een hiervoor niet genoemde aansluiting tussen de hiervoor onder punten d. en e. genoemde viaducten.

4.2 Langzaamverkeer

Zowel parallel aan de verbindingsweg PW205-PW210 als (ongelijkvloers) kruisend zullen ook langzaamverkeersroutes worden gerealiseerd.

Twee hoogwaardige fietsroutes zijn in het Masterplan Dierdonk opgenomen conform plannen in het kader van de Vervoerregio, een oost-westroute Helmond-Bakel (aansluitend op de Rembrandtlaan) en een noord-zuidroute (langs de nieuwe Zuid-Willemsvaart). De aanleg van deze fietsroutes wordt binnen het plangebied door het bestemmingsplan verbindingsweg PW205-PW210 mogelijk gemaakt.

De woonwijk Dierdonk zal op meerdere punten op deze routes worden aangesloten.

Voor langzaamverkeer zijn de volgende ongelijkvloerse kruisingen met de verbindingsweg PW205-PW210 voorzien:

- a. het viaduct voor snel- en langzaamverkeer in aansluiting op de Venuslaan, als verbinding tussen Helmond-Noord en Dierdonk;
- b. het voetgangersviaduct tussen de kanaalzone en Dierdonk;
- c. het viaduct in aansluiting op de Rembrandtlaan, Dierdonk verbindend met de ten westen van de Zuid-Willemsvaart gelegen kern Helmond;
- d. het viaduct voor snel- en langzaamverkeer ter hoogte van Kruisschot, in aansluiting op de Bakelsedijk, een verbinding tussen Helmond-centrum en Dierdonk;
- e. een viaduct voor langzaamverkeer in aansluiting op het Oude Pad, een verbinding tussen Dierdonk enerzijds en de Bakelse Bossen en Rijpelberg anderzijds.

5. Inrichting en beeldkwaliteit

Belangrijk bij de aanleg en inrichting van de verbindingsweg PW205-PW210 zijn de ruimtelijk-visuele effecten op de omgeving.

Binnen het plangebied hebben de belangrijkste ruimtelijk-visuele relaties betrekking op het Bakelse Bos, de woonwijk Dierdonk en de Zuid-Willemsvaart, met aan de overkant de randbebouwing van de wijk Bloem- en paardenvelden. In aansluiting op hetgeen in het Masterplan Dierdonk (paragraaf II.2) met betrekking tot de verbindingsweg wordt gesteld, wordt navolgend aangegeven hoe binnen het plangebied de ruimtelijk-visuele relaties van de verbindingsweg met de directe omgeving dienen te worden geoptimaliseerd.

In het plangebied vormt, ten aanzien van de inrichting van de gronden ter weerszijden van de verbindingsweg, aansluiting bij de aangrenzende milieutypen het belangrijkste uitgangspunt, en omdat de weg in het plangebied te beschouwen is als een lange bocht om de wijk Dierdonk, wordt daarbij met name aansluiting nagestreefd bij de milieudifferentiatie die deze wijk kenmerkt.

Ter plaatse van de doorsnijding van de Bakelse Bossen wordt voor de verbindingsweg PW205-PW210 een boswegkarakter voorgestaan, en dient het bosmilieu tot zo dicht mogelijk op de weg voortzetting te vinden; het bosmilieu dient tot voorbij het buurtschap Kruisschot te worden doorgetrokken.

We citeren het Masterplan: *'Bij Kruisschot wordt de restruimte met bos ingeplant, de kanaalzone en de PW210 zetten hier de kleur van de Bakelse Bossen nog voort. Ook de achtergrond voor de Bakelse Dijk wordt zo sterk verbeterd'*.

In de omgeving van de aansluiting Rembrandtlaan, ten noorden van het buurtschap Kruisschot, dient het boslandschap over te gaan in een stedelijk parklandschap, ter accentuering van de aangrenzende stedelijke milieus. Dit parklandschap dient de verbindingsweg "over te steken" (of met andere woorden: de PW210 doorsnijdt dit parklandschap, en vindt hierin een groene stedelijke inbedding) en aldus de groen ingerichte kanaalzone te verbinden met een centrale groenvoorziening in de wijk Dierdonk ("het Veenpark").

Het Masterplan: *'Ter hoogte van het knooppunt PW210 is een parkachtige inrichting vereist, waarmee Dierdonk expliciet gepresenteerd wordt.'*

Noordwaarts dient de inrichting van dit stedelijk parklandschap, in aansluiting op de Bakelse Aa en het daarmee samenhangende milieutype in de wijk Dierdonk, zodanig te verlopen dat ook vanaf de verbindingsweg PW205-PW210 de watersfeer voelbaar wordt.

Het Masterplan: *'De lage natte weiden tussen de Scheepstal, de PW210 en Dierdonk kunnen in agrarisch gebruik blijven; uitgaande van het reeds ontworpen beplantingsplan voor het kanaal wordt hierop uitzicht vanaf het westelijk kanaalterras geboden. Deze open ruimte vormt de overgang naar het beekdal van de Bakelse Aa en het buitengebied.'*

Het mondingsgebied van de Bakelse Aa in het kanaal ware als moerasje te ontwikkelen, direct ten noorden van de Venuslaan-aansluiting.

Vanwege de functie van het kanaal als ecologische verbindingzone (Streekplan Noord-Brabant) zal de kanaaloever aangepast moeten worden op de verplaatsingsmogelijkheden van dieren.'

Aldus krijgt de verbindingsweg binnen Helmond een groene inbedding met een aan de omgeving (het kanaal, de Bakelse Aa, Dierdonk en de Bakelse Bossen) gerelateerde milieuverschuiving, die de lokale identiteit vanaf de weg beleefbaar maakt en die de verstoring van de landschappelijke continuïteit door de weg beperkt.

Een aantal aanvullende maatregelen dient dit effect te versterken.

Belangrijk is een qua belevingswaarde duidelijke verwantschap tussen de verschillende kunstwerken; ook al verschillen de viaducten in grootte, verkeersfunctie en dergelijke, een samenhangende vormgeving moet de lokale identiteit van het onderhavige tracédeel sterk ondersteunen.

Daarbij wordt tevens nagestreefd door onder meer materiaalgebruik (bijvoorbeeld toepassing van ambachtelijk metselwerk) een verband te leggen met de wijk Dierdonk, als representatie langs de verbindingsweg PW205-PW210 van de specifieke kwaliteit van deze wijk.

Een ander uitgangspunt is dat de ronding van de PW205-PW210 om Dierdonk als aangrijpingspunt genomen wordt voor een verschillende benadering bij de vormgeving van de ter weerszijden van de weg gelegen grondstroken, door middel van de vormgeving van hoogteverschillen tussen het wegniveau en het niveau van de omgeving.

Geopteerd wordt voor een steile helling aan de Dierdonkzijde, ter accentuering van de aanwezigheid van het onzichtbare "obstakel" Dierdonk, en een flauwe niveau-overgang met ruimer zicht (taluds e.d.) in de buitenbocht.

Dit principe wordt als uitgangspunt genomen bij de vormgeving van de verschillende viaducten (bijvoorbeeld bij de vormgeving van de 'bruggehoofden'), maar wordt ook voor zover mogelijk bij de uitwerking van de te plaatselijk verdiepte ligging van de verbindingsweg PW205-PW210 (evt. tunnelbak), geluidswallen en -schermen gehanteerd.

Terzake van de verdiepte ligging van de verbindingsweg (als tunnelbak of anderszins) wordt een uitvoering voorgestaan met aan de Dierdonkzijde een steile (of zelfs licht overhellende) bewanding, en in de buitenbocht een liefst groen talud.

Aldus zijn de milieutypen ter weerszijden van de weg door inrichting gelijk, maar wordt in de niveau-overgangen van de randstroken zowel de bocht in het wegtracé als het bestaan van Dierdonk benadrukt.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Exploitatie

Een exploitatieopzet wordt door de gemeente separaat toegevoegd.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Inspraak

P.M.

6.2.2. Overleg ex art.10 BRO

P.M.

7. Bestemmingen

Naast de meer algemene bepalingen zoals die zijn weergegeven in artikel 1 "Begripsbepalingen", artikel 2 "Wijze van meten" en artikel 3 "Dubbeltelbepaling" kent het bestemmingsplan een tiental artikelen.

Artikel 4 Verkeersdoeleinden

Het betreft hier bestaande en toekomstige wegen, fietspaden en voetpaden, alsmede aangrenzende stroken grond ten behoeve van bijbehorende voorzieningen (bijvoorbeeld geluidsschermen, parkeervoorzieningen, verkeerslichten, bushaltes en dergelijke) bermen, en afwateringssloten.

De bestemmingsregeling is zodanig opgesteld dat aanleg, inrichting en herinrichting binnen de bestemming op eenvoudige en "soepele" wijze kan worden gerealiseerd.

Binnen deze bestemming is tevens een aanduiding "ondergrondse stamriocolleiding" opgenomen, met een zone van 1 meter ter weerszijden van deze leiding, waarbinnen geen gebouwen mogen worden opgericht.

Artikel 5 Bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming)

Deze leidingen zijn in het plan primair bestemd.

Artikel 6 Bos

Deze bestemming betreft een tweetal aan de PW205-PW210 grenzende, als bos ingerichte/in te richten percelen.

Artikel 7 Gebruik van gronden en bouwwerken

De gebruiksbepalingen bevatten, naast een meer algemeen verbod om gronden en bouwwerken anders dan overeenkomstig de gegeven bestemming te gebruiken, nog een aantal nader genoemde verboden. Voor onbebouwde gronden betreft dat bijvoorbeeld plaatsing van onderkomens, en opslag, stort en berging van voorwerpen, stoffen, en produkten.

Een belangrijk element is de algemene vrijstellingsbepaling, die inhoudt dat burgemeester en wethouders vrijstelling moeten verlenen indien strikte toepassing van de verbodsbepaling leidt tot een - niet door dringende redenen gerechtvaardigde - beperking van het meest doelmatige gebruik.

Het opnemen van deze bepaling (de zgn. "toverformule") is een eis van de Kroon en is gebaseerd op een interpretatie van artikel 10 WRO. Toepassing van de vrijstelling mag niet leiden tot een formele bestemmingswijziging.

Artikel 8 Aanlegvergunning

Ter bescherming van het bos is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. De in deze regeling genoemde werken en werkzaamheden zijn niet absoluut verboden. In elke situatie dient afgewogen te worden in hoeverre die werken en werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder dat het bos kan worden geschaad.

Artikel 9 Algemene wijzigingsbevoegdheid

Deze bevoegdheid maakt het mogelijk grotere nutsgebouwtjes op te richten.

Artikel 10 Algemene vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO

Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer nutsgebouwtjes van geringe omvang worden gebouwd, en geringe wijzigingen in maatvoering en bestemmings- of bebouwingsgrenzen worden aangebracht. Deze vrijstellingen zijn gebaseerd op artikel 15, lid 1.a. WRO en hebben onder meer tot doel aan het bestemmingsplan meer flexibiliteit te geven.

Artikel 11 Overgangsbepalingen

De Overgangsbepalingen onder lid 1 heeft tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken die op het tijdstip van het in ontwerp tervisieleggen van het plan gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en die afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan.

Lid 2 betreft het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het plan gegeven bestemming.

Artikel 12 Strafbepaling

De voorschriften betreffende het gebruik van gronden en bouwwerken hebben alleen dan praktisch resultaat wanneer tevens een bepaling is opgenomen die overtreding van deze voorschriften strafbaar stelt.

Artikel 13 Titel van het plan

Dit artikel geeft aan onder welke naam de voorschriften en plankkaart dienen te worden aangehaald.

Voorschriften, behorende bij het bestemmingsplan
"Verbindingsweg PW205-PW210"
van de gemeente Helmond

Opdrachtgever:
het college van
burgemeester en wethouders
van de gemeente Helmond

Wissing stedenbouw en
ruimtelijke vormgeving b.v.

Barendrecht, juni 1994
herzien, december 1994
herzien, februari 1995

<u>Inhoudsopgave</u>		<u>pag.</u>
<u>Paragraaf I</u>		
	<u>Algemene bepalingen</u>	
Artikel 1	Begripsbepalingen	1
Artikel 2	Wijze van meten	4
Artikel 3	Dubbeltelbepaling	5
<u>Paragraaf II</u>		
	<u>Bestemmingsvoorschriften</u>	
Artikel 4	Verkeersdoeleinden	6
Artikel 5	Bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming)	7
Artikel 6	Bos	8
<u>Paragraaf III</u>		
	<u>Gebruiksbepalingen en aanlegvergunningen</u>	
Artikel 7	Gebruik van gronden en bouwwerken	9
Artikel 8	Aanlegvergunning	10
<u>Paragraaf IV</u>		
	<u>Bijzondere bepalingen</u>	
Artikel 9	Wijzigingsbevoegdheid en procedure wijzigingsbevoegdheid (art. 11 W.R.O.)	11
Artikel 10	Algemene vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 W.R.O.	12
Artikel 11	Overgangsbepalingen	13
<u>Paragraaf V</u>		
	<u>Slotbepalingen</u>	
Artikel 12	Strafbepaling	14
Artikel 13	Titel van het plan	15

Paragraaf I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

a. Het plan

Het bestemmingsplan "Verbindingsweg PW205-PW210" van de gemeente Helmond, zoals vervat in deze voorschriften en plankaart nr. W.659-K22/26.

b. De plankaart

De kaart, die deel uitmaakt van het plan en die als zodanig is gewaarmerkt.

c. Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

d. Bebouwingspercentage

De in procenten uitgedrukte som van de oppervlakte van de bebouwing in verhouding tot het grondoppervlak binnen een bebouwingsvlak c.q. bestemmingsvlak.

e. Bestemmingsgrens

Een op de kaart als zodanig aangegeven lijn, welke twee of meer bestemmingen scheidt.

f. Bestemmingsvlak

Een op de kaart door middel van bestemmingsgrenzen aangegeven vlak met dezelfde bestemming.

g. Bouwperceel

De aaneengesloten bebouwde en/of onbebouwde grond, behorende bij een krachtens het plan bestaand of op te richten bouwwerk, of complex van bouwwerken.

h. Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct, hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct, hetzij indirect steun vindt in of op de grond.

i. Gebouw

Elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

j. Gebruiken

Gebruiken, doen gebruiken of laten gebruiken.

k. Landschappelijke waarde

De aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur.

l. Natuurlijke waarde

De aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijke als in onderlinge samenhang.

m. Onderkomens

Voor verblijf geschikte, al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken voer- en vaartuigen, arken, woonwagens, kampeerauto's, tentwagens en caravans, voor zover deze niet als bouwwerken zijn aan te merken, alsook tenten.

n. Straatmeubilair

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals draagconstructies voor reclame, voorwerpen van beeldende kunst, vitrines, zitbanken, bloemen- of plantenbakken, gedenktekens, speeltoestellen, straatverlichting of wegbewijzing; verkooppunten voor motorbrandstoffen worden niet begrepen onder straatmeubilair.

Artikel 2

Wijze van meten

Bij toepassing van de voorschriften wordt als volgt gemeten:

a. Breedte van een gebouw

Tussen de buitenwerkse hoofdzijgevelvlakken en/of de harten der gemeenschappelijke scheidsmuren.

b. Oppervlakte van een gebouw

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of de harten der gemeenschappelijke scheidsmuren van de begane grondvloer.

c. Goothoogte van een gebouw

Van bovenkant goot, boeiboord of druiplijn tot aan het gemiddelde maaiveldpeil van het aansluitend afgewerkt terrein.

d. Nokhoogte of kaphoogte van een gebouw

Het hoogste punt van een dakconstructie, behoudens toegelaten afwijkingen krachtens deze voorschriften, met dien verstande dat de nokhoogte of kaphoogte ten hoogste mag bedragen de goothoogte van een gebouw plus

5 m

e. Hoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde

Van het hoogste punt tot aan het gemiddelde maaiveldpeil van het aansluitend afgewerkt terrein.

f. Inhoud van een gebouw

Tussen buitenwerkse gevelvlakken, harten der gemeenschappelijke scheidingsmuren, buitenwerkse dakvlakken en bovenkant van het begane grondvloeroppervlak.

Artikel 3

Dubbeltelbepaling

Grond, welke eenmaal in aanmerking is genomen bij de verlening van een bouwvergunning, waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 4

Verkeersdoeleinden

1. Gronden, aangewezen voor verkeersdoeleinden, zijn als zodanig bestemd met bijbehorende tunnel en viaducten, bermen, voetpaden en fietspaden, parkeer- en groenvoorzieningen, watergangen, straatmeubilair en geluidwerende voorzieningen, alsmede voor:
 - bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming) met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 voor zover de bestemming verkeersdoeleinden met de bestemming bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming) samenvalt;
 - ondergrondse stamrioolleiding ter plaatse waar op de plankaart de desbetreffende aanduiding voorkomt.

Bebouwing

2. Op de tot verkeersdoeleinden bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de constructie en de verkeerstechnische uitrusting der wegen en paden, alsmedeabri's, evenwel met uitzondering van motorbrandstofverkooppunten, met dien verstande dat:
 - a. de goothoogte der gebouwen ten hoogste bedraagt 3 m
en de oppervlakte per gebouw ten hoogste bedraagt 10 m²
 - b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste bedraagt 25 m
 - c. binnen een afstand van 1 m
gemeten uit het hart van de op de plankaart als zodanig aangeduide "ondergrondse stamrioolleiding" geen gebouwen mogen worden opgericht.

Artikel 5

Bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming)

1. Gronden, aangewezen voor bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming), zijn primair bestemd voor een bovengrondse hoogspanningsverbinding, alsmede secundair voor de andere op deze gronden liggende bestemming, voor zover zijn met de bestemming bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming) samenvalt, en zijn vervat in artikel:

Artikel 4 Verkeersdoeleinden

Bebouwing

2. Op de tot bovengrondse hoogspanningsleiding (dubbelbestemming) bestemde gronden mogen slechts worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van een bovengrondse hoogspanningsleiding, alsmede bouwwerken ten behoeve van de in lid 1 genoemde secundaire bestemming, mits de hoogte van deze bouwwerken beperkt blijft tot ten

15 m

Artikel 6

Bos

1. Gronden, aangewezen voor bos, zijn bestemd voor bos en recreatieve doeleinden, één en ander met de daarbij behorende bebouwing en overige voorzieningen, waaronder begrepen verkeersdoeleinden in de vorm van onverharde paden, geluidwerende voorzieningen alsmede voor het behoud en herstel van de natuurlijke en landschappelijke waarde.

Bebouwing

2. Op de tot bos bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming, met dien verstande dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste bedraagt

3 m

Paragraaf III

Gebruiksbepalings en aanlegvergunning

Artikel 7

Gebruik van gronden en bouwwerken

1. Het is verboden de gronden en bouwwerken in het plangebied in strijd met de bestemming of in strijd met een gebruik, waarvoor ingevolge de bepalingen van dit plan vrijstelling is verleend, te gebruiken.
2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde onder 1., indien strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 8

Aanlegvergunning

1. Het is verboden op of in de tot "bos" bestemde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, geen normale onderhouds- of beheerswerkzaamheden zijnde, uit te voeren:
 - het aanleggen of verharderen van wegen, paden of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 - het aanleggen, dempen, verdiepen of verleggen van waterlopen;
 - het ontginnen, het afgraven, ophogen of het egaliseren van gronden;
 - het aanbrengen van bovengrondse of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 - het vellen, rooien of beschadigen van houtgewas, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand.
2. De werken of werkzaamheden, als bedoeld onder 1, zijn slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden, danwel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen de waarden van deze gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, danwel de mogelijkheden voor herstel van voornoemde waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

Paragraaf IV

Bijzondere bepalingen

Artikel 9

Wijzigingsbevoegdheid en procedure wijzigingsbevoegdheid (art. 11 W.R.O.)

Wijzigingsbevoegdheid

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, de bestemmingen, zoals vervat in de artikelen 4 en 5, te wijzigen in een bestemming openbare nutsdoeleinden, mits:
 1. de oppervlakte van de bebouwing ten hoogste bedraagt 35 m²
 2. de hoogte van de bebouwing ten hoogste bedraagt 4 m

Procedure wijzigingsbevoegdheid

2. Bij het uitvoering geven aan het bepaalde in artikel 9 lid 1, is de openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, zoals deze luidde ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van het plan van toepassing.

Artikel 10

Algemene vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15
W.R.O.

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vrijstelling te verlenen aan:

a. maximale en minimale hoogte-, breedte-, oppervlakte- en inhoudsmaten voor bebouwing als aangegeven op de kaart, danwel omschreven in de voorschriften, mits:

- 1. de afwijking van enige maat ten hoogste bedraagt 10%
- 2. de bestemmingsgrens danwel het bebouwingsvlak aan de wegzijde niet wordt overschreden;

b. de plaats en de richting van de bestemmingsgrenzen, teneinde geringe veranderingen aan te brengen, indien dit door afwijkingen of onnauwkeurigheden in de plankaart noodzakelijk is voor een juiste aanpassing van het plan aan de werkelijke toestand van het terrein;

c. de in paragraaf II omschreven bestemmingsvoorschriften voor de oprichting van bouwwerken ten behoeve van openbare nutsdoeleinden, zoals telefooncellen, brievenbussen en laagspanningsverdeelkasten, mits:

- 1. de hoogte ten hoogste bedraagt 3 m
- 2. de oppervlakte ten hoogste bedraagt 20 m²

2. Bij toepassing van de in lid 1.c. bedoelde vrijstellingsbevoegdheid worden de eigenaren en/of gebruikers van de naastgelegen percelen tevoren gedurende twee weken in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen omtrent het verlenen van de vrijstelling naar voren te brengen.

Artikel 11

Overgangsbepalingen

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp-plan, danwel daarna in uitvoering zijn of mogen worden opgericht krachtens een bouwvergunning en die afwijken van het plan, mogen:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijkingen naar hun aard niet worden vergroot;
 - b. gedeeltelijk worden uitgebreid, mits de uitbreiding niet meer bedraagt dan 10% van het op het tijdstip van het van kracht worden van het plan bestaand oppervlak van een gebouw;
 - c. met inachtneming van de naar de weg gekeerde bestemmingsgrens, tenzij zulks onmogelijk is, geheel worden vernieuwd, indien het bouwwerk door een calamiteit is verwoest, één en ander behoudens onteigening overeenkomstig de wet mits:
 1. de stukken, welke betrekking hebben op een eventuele onteigening niet binnen drie maanden na de calamiteit overeenkomstig de Onteigeningswet terinzage zijn gelegd;
 2. ingeval deze stukken wel binnen drie maanden na de calamiteit terinzage zijn gelegd, niet binnen zes maanden na de terinzagelegging een raadsbesluit tot onteigening is vastgesteld;
 3. de aanvraag om bouwvergunning binnen twee jaren na de calamiteit is ingediend.
2. Het gebruik van gronden en opstallen, strijdig met het plan op het tijdstip van het van rechtskracht worden daarvan, mag worden gehandhaafd.
3. Wijziging van het met het plan strijdige gebruik van de gronden en bouwwerken is toegestaan, mits door deze wijziging van het gebruik de afwijking van het plan wordt verkleind.

Paragraaf V

Slotbepalingen

Artikel 12

Strafbepaling

Overtreding van de voorschriften, vervat in
artikel 7 lid 1
artikel 8 lid 1
is een strafbaar feit, als bedoeld in artikel 59
van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 13

Titel van het plan

Het plan kan worden aangehaald onder de naam bestemmingsplan "Verbindingsweg PW205-PW210" van de gemeente Helmond.