

Nummer	Procedurefase	Datum
01	Concept	Februari 2010
02	Voorontwerp	Juli 2010
03	Ontwerp	Februari 2013
04	Ter vaststelling	Mei 2013
05	Vastgesteld Raad	1 Oktober 2013

ruimtelijke
denkers

wissing

Kruidentuin 5, 2991 RK
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

T +31 (0)180 61 31 44
F +31 (0)180 62 04 61

info@wissing.nl
www.wissing.nl

Bestemmingsplan

Spoorzone – Middengebied

Opdrachtgever

Gemeente Deurne

Documentnaam

789-BP Middengebied-20131001-pk-TL-BP.doc

IMRO nummer

NL.IMRO.0762.BP201014-C001

Datum

16-12-2013

Toelichting

Inhoudsopgave

hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.3	Bestemmingsplanmethodiek	5
1.4	Leeswijzer	5
hoofdstuk 2	Gebiedsbeschrijving	7
2.1	Afbakening plangebied	7
2.2	Historische ontwikkeling	7
2.3	Huidige ruimtelijke structuur en beeldkwaliteit	9
hoofdstuk 3	Planontwikkeling	13
3.1	Spoorzone – Middengebied	13
3.2	Doelstellingen plangebied	15
3.3	Ruimtelijke / functionele veranderingen	16
3.4	Samenvatting	19
hoofdstuk 4	Beleidskader	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Rijksbeleid	20
4.3	Provinciaal en regionaal beleid	22
4.4	Gemeentelijk beleid	24
4.5	Samenvatting beleid	29
hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	30
5.1	Bedrijvigheid en milieukundige belemmeringen	30
5.2	(Spoor)wegverkeerslawaaï	32
5.3	Externe veiligheid	34
5.4	Luchtkwaliteit	37
5.5	Bodem	38
5.6	Archeologie en cultuurhistorie	40
5.7	Flora en fauna	43
5.8	Waterparagraaf	45
5.9	Duurzaamheid	48
5.10	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	49
5.11	Radarverstoringgebied	51
hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	53
hoofdstuk 7	Juridische planbeschrijving	55
7.1	Opbouw van het plan	55
7.2	Bestemmingsregeling	55



Figuur 1.1 Globale ligging van het plangebied.

hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding

Inleiding

De gemeente Deurne heeft het voornemen om het gebied rondom het spoor en het station te gaan ontwikkelen. Als opmars naar de beoogde ontwikkeling is in opdracht van de gemeente het 'Masterplan Spoorzone' in 2006 opgesteld. Het masterplan vormt de basis voor het juridisch-planologisch bindende kader, dat in het onderhavige bestemmingsplan zal worden vastgelegd. Het Masterplan is een ruimtelijke visie voor het plangebied, waarbinnen de herstructurering en revitalisering zich de komende jaren kan voltrekken.

Huidige situatie

Dit bestemmingsplan beslaat een gedeelte van Masterplan en heeft betrekking op het 'Middengebied'. Het Middengebied grenst aan de noordzijde aan het treinstation en het spoor. De centrale ligging van het Middengebied biedt volop mogelijkheden voor een andere ruimtelijke en functionele structuur die het gebied een nieuw elan kan geven. Met de transformatie van het bedrijventerrein in het Middengebied wordt de herstructureringsopgave van de Spoorzone prominent in de schijnwerpers gezet en wordt met dit plan tegelijkertijd een brug geslagen tussen de woonwijk "Sint Jozefparochie" en het centrum van Deurne.

Het gebied dat globaal is gelegen tussen Ringoven, Industrieweg en Katoenstraat is eveneens opgenomen binnen dit bestemmingsplan. Het betreft hier echter een conserverend gedeelte van het plangebied. Op figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

Historie planontwikkeling

In december 2003 heeft de gemeente Deurne in samenwerking met drie andere partijen een formele start gemaakt met de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daartoe het 'Ontwikkelingsplan Spoorzone' opgesteld waarin de kaders zijn aangegeven waarbinnen een duurzame gebiedsontwikkeling tot stand moet komen. Op basis van dit ontwikkelingsplan heeft de gemeente in samenspraak met projectpartners een 'Masterplan Spoorzone' ontwikkeld. Op 7 november 2007 heeft de gemeenteraad reeds het bestemmingsplan "Spoorzone" vastgesteld, waaraan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 1 juli 2008 gedeeltelijk goedkeuring heeft verleend. Hiertegen hebben 12 reclamanten beroep ingesteld en zijn er drie verzoeken om voorlopige voorziening ingediend bij de Raad van State. In verband met een procedurefout gedurende de inzagetermijn heeft de Raad van State d.d. 27 mei 2009 besloten goedkeuring te onthouden aan het vastgestelde bestemmingsplan "Spoorzone".

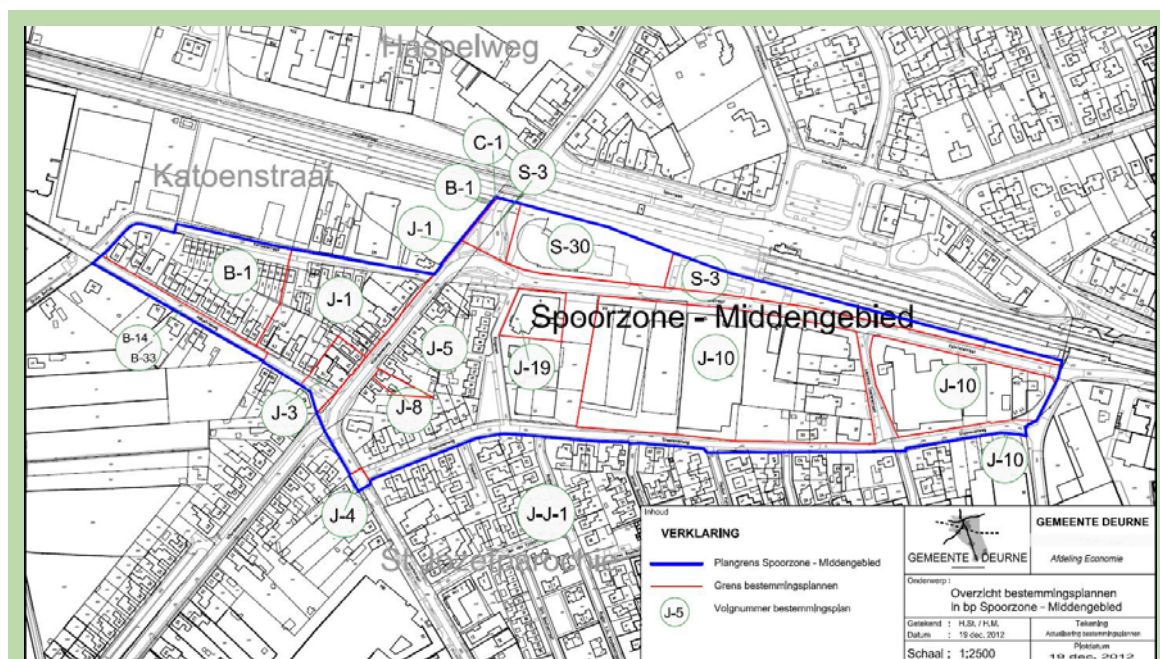
Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Middengebied' heeft als voorontwerp medio 2010 ter inzage gelegen. Op het voorontwerp zijn diverse inspraakreacties binnengekomen. De reacties en de economische omstandigheden hebben ertoe geleid dat het geruime tijd heeft geduurd voordat dit ontwerpbestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan hebben ook enkele wijzigingen plaatsgevonden in de planopzet. Zo is de plangrens van het plangebied herzien. Daar waar eerst de herontwikkeling aan het Stationsplein nog was opgenomen in het plan, is nu de plangrens aan de zuidzijde van het spoor gelegd.

Naast de wijziging van de plangrens is tevens het gebied tussen de Katoenstraat en de Industrieweg opgenomen in het plangebied. In dit gedeelte is geen sprake van ontwikkelingen, maar van conserverend bestemmen van de huidige situatie.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Het onderhavige bestemmingsplan komt geheel of gedeeltelijk ter vervanging van de in de onderstaande tabel aangegeven vigerende bestemmingsplannen. De beoogde ontwikkelingen passen namelijk niet binnen de vigerende kaders van deze plannen. Dit bestemmingsplan zal een nieuw juridisch-planologisch kader vormen om de beoogde ontwikkelingen mogelijk te maken.

Aanduiding (fig. 1.2)	Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
B-1	Uitbreidingsplan in hoofdzaken	R 11-12-1951 nr. 229	P 03-06-1953 nr. 39450
S-3	Schutsboom-De Romein	R 16-01-1973 nr. 11a	P 20-02-1974 nr. 218.771
S-30	Bedrijfsterrein Fabriekstraat-Spoorlijn (=Schutsboom-De Romein, herziening XVII)	R 02-10-2000 nr. 61a	P 14-12-2000 nr. 713773
J-1	Uitbreidingsplan St. Jozef	R 11-12-1951 nr. 229	P 03-06-1953 nr. 39450
J-4	Sint Jozefparochie-west	R 19-08-1975 nr. 142a	P 23-12-1975 nr. 228825
J-5	De Leemskuilen	R 21-09-1976 nr. 141a	P 21-09-1977 nr. 233027
J-8	De Leemskuilen, herziening I: Vlierdenseweg	R 15-08-1978 nr. 129a	P 20-12-1978 nr. 241401
J-10	De Leemskuilen, Uitwerking III-B	C 13-02-1979	P 09-05-1979 nr. 242947
J-19	De Leemskuilen, Uitwerking V	C 05-08-1986	P 10-10-1986 nr. 150.147



Figuur 1.2 Vigerende regelingen binnen het Spoorzone - Middengebied.

1.3 Bestemmingsplanmethodiek

Binnen dit bestemmingsplan is gedeeltelijk sprake van herstructureringsgebieden en gedeeltelijk van te behouden gebieden. De gebieden waar herstructurering dient plaats te vinden hebben in het bestemmingsplan globale bestemmingen gekregen, waarbinnen onder andere de nieuw te realiseren woongebieden kunnen worden gerealiseerd. Hiermee houdt de gemeente invloed op de ruimtelijk-visuele en -functionele kwaliteiten in het plangebied, terwijl toch voldoende flexibiliteit wordt geboden voor de gewenste ontwikkelingen. De gebieden die behouden blijven worden consoliderend bestemd. Nog niet alle gronden die benodigd zijn om het gehele plan tot uitvoering te brengen, zijn op dit moment verworven. Derhalve wordt een gedeelte van het bedrijventerrein nog conserverend bestemd voor bedrijven. Over dit gebied wordt wel een wijzigingszone opgenomen. Hiermee wordt alvast voorgesorteerd op definitieve afronding van de transformatieplannen voor het gebied. Het bestemmingsplan 'Spoorzone - Middengebied' zal de reguliere bestemmingsplanprocedure doorlopen, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Verder wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van de landelijke richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Hierin zijn verplichtingen opgenomen ten aanzien van de opbouw en presentatie van het bestemmingsplan. De landelijke richtlijn SVBP is opgenomen in de Wro. Daarnaast geldt per 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze wet introduceert nieuwe begrippen voor bestaande instrumenten, zonder deze (ingrijpend) inhoudelijk te wijzigen. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn gebracht.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie van het plangebied. Er wordt aangegeven wat de begrenzing van het gebied is, hoe het gebied in ruimere context geplaatst is en wat de onderliggende ruimtelijke structuren zijn. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de planomschrijving uiteengezet. Hierin staat omschreven wat de ontwikkelingopgave voor het plangebied is en hoe hier ruimtelijk mee wordt omgegaan. Het programma en de verschillende stedenbouwkundige elementen worden eveneens in dit hoofdstuk toegelicht.

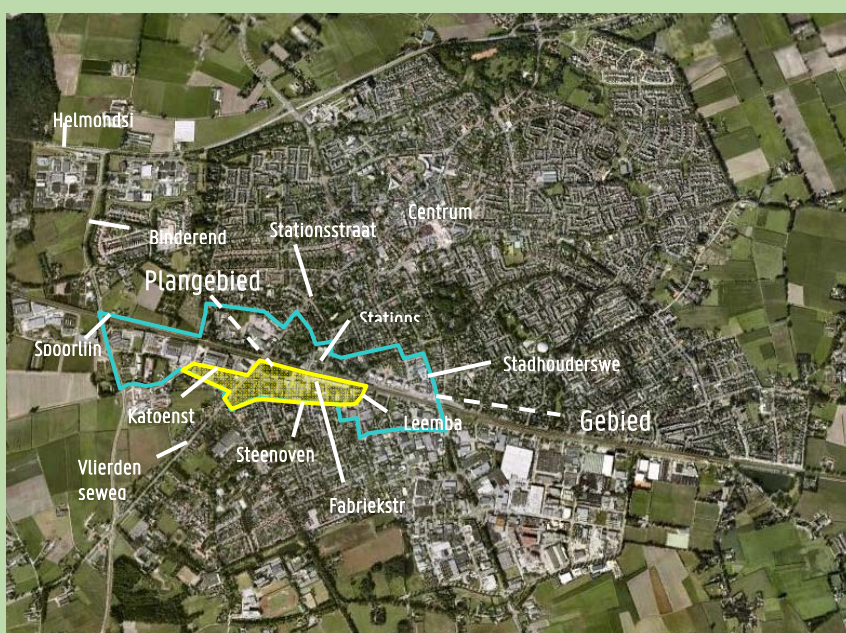
Hoofdstuk 4 beschrijft het beleid dat op verschillende schaalniveaus van toepassing is voor de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied. Samen met de omgevingsaspecten die in hoofdstuk 5 worden behandeld (zoals geluid, bodemkwaliteit, flora en fauna, etc.) vormen deze hoofdstukken de kaders voor het plan.

In hoofdstuk 6 wordt inzicht gegeven in de economische haalbaarheid van het plan, waarna in hoofdstuk 7 de keuze van bestemmingen worden toegelicht. In hoofdstuk 8 wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan beschreven. Tot slot is aan het eind van deze toelichting een lijst opgenomen met bij dit bestemmingsplan toegevoegde bijlagen.

hoofdstuk 2 **Gebiedsbeschrijving**

2.1 **Afbakening plangebied**

Het plangebied van dit bestemmingsplan 'Spoorzone - Middengebied' ligt centraal in de contour zoals opgenomen in het Masterplan Spoorzone. De spoorlijn Eindhoven - Venlo vormt hierbij de noordelijke grens van het plangebied. Door het plangebied bevindt zich een belangrijke gebiedsontsluitingsweg, namelijk de Vlierdenseweg. De Vlierdenseweg vormt een rechtstreekse verbinding van het centrum van Deurne naar het, ten zuiden gelegen, dorp Vlierden. Via deze weg kan de Rijksweg A67 worden bereikt. Het onderhavige plangebied wordt ontsloten via de Vlierdenseweg (N206) en de Steenovenweg.



Figuur 2.1 Ligging plangebied in de gemeente Deurne.

In figuur 2.1 is de locatie van het plangebied met geel aangegeven ten opzichte van de kern Deurne. De contour van het Masterplan Spoorzone is nog zichtbaar met de lichtblauwe contour.

2.2 **Historische ontwikkeling**

Spoorzone

De historische ontwikkeling van de Spoorzone hangt nauw samen met de groei van de kern Deurne. Aan het einde van de negentiende eeuw groeiden de Brabantse dorpen en steden door een sterke industrialisatie. De industrieterreinen, vaak bij uitvalswegen of aan het spoor gelegen, kwamen in de loop van de twintigste eeuw door dorpsuitbreidingen steeds centraler in de dorpskernen te liggen. De Spoorzone in Deurne was destijds ontwikkeld tot een belangrijke economische motor, maar is de afgelopen tijd nauwelijks in aanzien veranderd, waardoor het gebied niet meer aansluit bij de moderne tijdgeest. Een herstructurering van de Spoorzone dient te zorgen voor een betere aansluiting van het gebied bij de overige ruimtelijke structuur en bebouwing van Deurne.

Deurne

Deurne groeide tot circa 1955 vooral langs de lintvormige patronen in het landschap, met een concentratie naar het zuiden. De aanleg van de spoorlijn gaf een enorme boost voor de stedelijke ontwikkeling. Vooral na 1960 maakte Deurne een explosieve groei door.

De gebieden langs de spoorlijn hebben zich geleidelijk ontwikkeld. Het spoor heeft in die ontwikkeling een belangrijke rol gespeeld, daar ze als een magneet de ontwikkeling van bedrijventerreinen rondom het stationsgebied tot gevolg had en er van oost (Dr. Huub van Doorneweg) naar west (Daalder) een langgerekte bedrijvenzone tot stand kwam. Ten zuiden van deze bedrijven ontwikkelde zich de woonwijk St. Jozefparochie. Onder meer door het wegvallen van de noodzaak tot goederenoverslag vanaf het spoor veranderde het type bedrijvigheid in de Spoorzone.

De afgelopen twee decennia is de positie van deze bedrijventerreinen veranderd. Door de nabijheid van woningen, de matige weginfrastructuur voor zwaar vrachtverkeer en de milieubelemmeringen zijn voor bedrijven de ontwikkelingsmogelijkheden in de Spoorzone niet langer optimaal. Met name langs de Katoenstraat en de Fabrieksstraat is zichtbaar sprake van verouderde bedrijvigheid. Met name de functies wonen en bedrijven zitten elkaar hier hinderlijk in de weg. Door de ligging tussen woongebieden, (milieu)regelgeving en schaalvergroting in de industriële sector hebben zij geen kansen voor vernieuwing en uitbreiding.



Figuur 2.2 Historische kaart van Deurne.

Toekomstmogelijkheden

De centrale ligging van het plangebied in Deurne biedt het gebied de mogelijkheid om zich tot een andere ruimtelijke en functionele structuur te ontwikkelen. Een andere functie kan een nieuw elan geven aan de stad en de positie van de zone in haar directe omgeving verstevigen. Door deze ontwikkeling kan Deurne zich moderniseren en haar positie in de regio versterken. De ideeën hierover zijn opgenomen in het "Masterplan Spoorzone Deurne" van januari 2006.



Figuur 2.3 Ontwikkeling en omvang van Deurne rond het jaar 1930 – 1955 – 1975 – 2000.

2.3 Huidige ruimtelijke structuur en beeldkwaliteit

2.3.1 Infrastructuur

Verkeer

Het plangebied 'Spoorzone – Middengebied' is goed bereikbaar via het regionale verkeersnetwerk. Aan de zuidzijde wordt het plangebied ontsloten door de Vlierdenseweg, Steenovenweg en de Leembaan. Richting het noorden vormt de Stationsstraat een goede verbinding met het centrum van Deurne. Belangrijke oost-westverbinding in het plangebied is de Fabrikstraat (ten zuiden van het spoor).

Door het verplaatsen van de bedrijven uit het Middengebied verandert de verkeersafwikkeling en de verkeersstructuur van Deurne. Doordat minder zwaar verkeer het gebied hoeft te betreden ontstaat er meer ruimte voor gevoelige bestemmingen op meerdere plaatsen. Binnen het plangebied, maar ook in de omgeving, zal door het veranderde verkeerstructuur een ander karakter ontstaan, dat de leefbaarheid en bereikbaarheid positief zal beïnvloeden. Verkeersluwe gebieden zullen ontstaan waarbij het verblijfskarakter meer wordt benadrukt.

Openbaar vervoer

Het direct naast het plangebied gelegen treinstation levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van het plangebied. Het intercitystation aan het Stationsplein is een belangrijk openbaar vervoer knooppunt binnen Deurne. Naast personenvervoer over het spoor halteren aan de noordkant van het spoor, nabij het station, ook verschillende buslijnen. Een ontwikkeling van de laatste jaren is het intensievere gebruik op de spoorlijn en de toename van het aantal reizigers, doordat Deurne een intercitystation is geworden. Door de toename van het aantal reizigers is er een grotere parkeerdruk in de directe omgeving van het station ontstaan.

Het station is op dit moment van twee zijden benaderbaar. Aan de zuidzijde, is een P+R voorziening aanwezig, maar door het groeiende aantal reizigers is dit terrein te klein geworden. Hierdoor is uitbreiding van de P+R voorzieningen wenselijk om de parkeerdruk op de bestaande en nieuw te vormen woonwijk te verminderen.

Langzaam verkeer

De Stationsstraat is een belangrijke fietsroute in Deurne naar het voortgezet onderwijs in de wijk St. Jozefparochie. Bij de eerste visievorming van dit gebied is als uitgangspunt genoemd dat hier extra aandacht aan moet worden besteed en dat de huidige fietsstructuren moeten worden verbeterd. De kruispunten Vlierdenseweg-Fabrikstraat en Vlierdenseweg-St. Jozefstraat vormen knelpunten op de fietsroute. Voor deze kruispunten is op basis van de uitgangspunten van het Masterplan een aantal schetsontwerpen gemaakt met mogelijke kruispuntoplossingen. Deze kruispuntoplossingen dienen enerzijds rekening te houden met de veiligheid van de fietsers en anderzijds met een goede ontsluiting van de nieuwe functies en de aansluitende wegen. De verbinding tussen St. Jozefparochie, naar het Stationsplein en het centrum wordt mede belemmerd door de aanwezige industrie op deze route. Door de beoogde amovering, de beoogde functie verandering en het opnemen van een langzaam verkeersroute door het plangebied heen, kan deze verbinding aanzienlijk worden verbeterd.

2.3.2 Groen

Door het gebruik als bedrijventerrein en voorzieningen die aanwezig zijn ten behoeve van het parkeren bij het station, is er weinig groen aanwezig binnen het plangebied. Het middengebied vormt in de huidige situatie binnen de kern Deurne een 'missing link'. Met de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan kan hierop ingespeeld worden. Specifieke groengebieden zijn in het bestemmingsplan nog niet aangewezen, maar binnen de toegestane bestemmingen is de mogelijkheid voor de aanleg van groenvoorzieningen wel mogelijk en toegestaan. Langs de overige wegen is een secundaire boomstructuur aanwezig. De groene kwaliteit zal in het nieuwe plan worden versterkt door het aanbrengen van een groene lob, centraal in het ontwikkelingsgebied. Daarnaast krijgen de paden en voortuinen een groene aankleding.

2.3.3 **Beeldkwaliteit**

De beeldkwaliteit van een gebied wordt bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de gehele omgeving en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het openbaar gebied van de stationsomgeving en het bedrijventerrein in de huidige situatie is van matige kwaliteit en er is sprake van verrommelde bebouwing.

Beleidsstukken

Voor het bestemmingsplan 'Spoorzone - Middengebied' hebben het Masterplan Spoorzone, het Ontwikkelingsplan Spoorzone, het Masterplan Openbare Ruimte en het ontwerp voor het middengebied van architectenbureau Ellerman, Lucas en Van Vught als basisdocumenten gediend. In voorliggend bestemmingsplan 'Spoorzone - Middengebied' worden de functies en het gebruik van de gronden geregeld.

Als gevolg van de wijziging van de Woningwet in 2003 heeft de gemeenteraad in 2004 een gemeentelijke welstandsnota vastgesteld. De Welstandsnota is op 6 september 2011 hernieuwd vastgesteld. Gelijktijdig met dit bestemmingsplan zal een herziening van de welstandsnota worden vastgesteld. In de herziene versie worden welstandscriteria opgenomen voor het Middengebied. Hoewel bij de herziening van de welstandsnota zoveel mogelijk zal worden aangesloten bij de hierin gehanteerde systematiek, is bij de aanpassing eveneens een link gelegd naar de gewenste karakteristiek en architectuur zoals mede met de ontwikkelende partij is besproken en het eerder opgestelde beeldkwaliteitskader van het Masterplanspoorzone.

Met de bovengenoemde beleidsstukken worden de stedenbouwkundige opzet en de architectonische verschijning vastgelegd in een beleidskader. Nieuwe bouwplannen (omgevingsvergunningplichtig voor de activiteit bouwen) dienen zowel aan het bestemmingsplan als aan de welstandsnota getoetst te worden.

2.3.4 **Functies binnen het plangebied**

Binnen het plangebied komen verschillende functies voor. Het middengebied is in de huidige situatie een gemengd gebied met bedrijvigheid, detailhandel, horeca en woningen. De voornaamste voorzieningen bevinden zich echter in het centrum van Deurne. Ten opzichte van het centrum en de daar aanwezige voorzieningen is het plangebied qua afstand gunstig gelegen en kan hier met de ontwikkeling van het gebied op ingespeeld worden.

Bedrijven

Binnen het Middengebied, als onderdeel van het gehele plangebied, bevinden zich op dit moment nog bedrijven. Ten opzichte van sommige bedrijven zou een bepaalde afstand moeten worden aangehouden in relatie tot milieugevoelige functies. Op basis van aspecten zoals stank, stof, trilling, geluid, intensiteit van aan- en afvoer en gevaar, zijn bedrijven ingedeeld in 6 milieu(hinder)categorieën (gebaseerd op de indeling in de eerder genoemde VNG-uitgave. Bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 kunnen vanwege hun milieubelasting tussen de woonbebouwing gesitueerd worden, terwijl bedrijven met een hogere milieucategorie op grotere afstand van woongebieden of daarmee gelijk te stellen functies zou moeten blijven. In het plangebied bevinden zich in de huidige situatie bedrijven uit verschillende milieucategorieën die een hinder vormen voor de eventuele ontwikkeling van woonbebouwing en/of andere gevoelige bestemmingen. Om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is een groot gedeelte van de gronden aangekocht door de gemeente en worden de bestaande bedrijven verplaatst naar een andere locatie binnen de gemeente Deurne. Hierdoor ontstaat er ruimte om woningbouw mogelijk te maken.

Aan huis verbonden beroepen/bedrijven

Bij woningen zijn aan huis verbonden beroepen en bedrijven onder voorwaarde toegestaan. Zo ook binnen dit plangebied vindt bij de bestaande woningen op kleine schaal aan huis gebonden beroepen of kleinschalige zakelijke dienstverlening plaats. In Deurne was een behoefte aan ruimte om bepaalde beroepen en kleinschalige bedrijvigheden in of bij de woning uit te kunnen oefenen. De gemeente Deurne heeft hierop ingespeeld door het bestemmingsplan 'Vernieuwde Regeling Bijgebouwen bij Woningen 1994' op te stellen. Deze regeling wordt in alle

bestemmingsplannen worden overgenomen. Voor de aan huis gebonden beroepen en bedrijven worden wel grenzen aan het gebruik gesteld.

Het bevoegd gezag kan in individuele gevallen middels een omgevingsvergunning afwijken ten behoeve van de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of een klein ambachtelijk bedrijf, mits de woonfunctie blijft voldoen aan de regels, er geen onevenredige schade wordt toegebracht aan het woonmilieu, er geen verkeersaantrekkende werking van uitgaat, geen zelfstandige vorm van detailhandel ontstaat en dergelijke.

Voor onder andere de volgende beroepsmatige activiteiten kan middels een omgevingsvergunning worden afgeweken: artsen, tandartsen, makelaars, architecten, advocaten, verzekeringsagenten, boekhouders, pedicures, schoonheidsspecialisten, taxihouders, rijsschoolhouders, rijwielherstellers, beeldende kunstenaars en wat hiermee vergelijkbaar is.

De aan huis gebonden beroepen/bedrijven leveren een positieve bijdrage aan de leefbaarheid van de wijk. Dit geldt in ieder geval wanneer zij de woonkwaliteit niet aantasten. Binnen het plangebied zullen beroepen aan huis mogelijk worden gemaakt.

Horeca

Op twee locaties binnen het plangebied bevinden zich horecavestigingen. Beide horecavestigingen liggen aan de Vlierdenseweg. Beide horecagelegenheden beschikken over een exploitatievergunning en worden dan ook positief in dit bestemmingsplan bestemd. De aanduiding 'horeca' is hiervoor binnen de bestemming Gemengd opgenomen. Hierbinnen worden discotheken, gokhallen, nachtclubs en seksinrichtingen uitgesloten.

Detailhandel

De detailhandel die in de huidige situatie in het plangebied aanwezig is bestaat overwegend uit non-food winkels. In dit bestemmingsplan zal bestaande detailhandel conserverend worden opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone Middengebied was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om onder strikte voorwaarden aan de Fabriekstraat de vestiging van een bestaande supermarkt die wordt verplaatst toe te staan. Om duidelijkheid te verschaffen over de wenselijkheid is er een distributie planologisch onderzoek (DPO) uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan is afgezien van het verplaatsen van een (of meer) supermarkt(en) en is de wijzigingsbevoegdheid tot het vestigen van een supermarkt aan de Fabriekstraat niet meer in dit bestemmingsplan opgenomen.

hoofdstuk 3 **Planontwikkeling**

3.1 **Spoorzone – Middengebied**

3.1.1 **Woongebied Middengebied**

In voorliggend bestemmingsplan wordt een juridisch-planologisch kader gegeven voor de programmatische invulling van de herstructureringsopgave van het Middengebied en het P+R mobiliteitsknooppunt. Hierbij ligt de opgave om het bestaande bedrijventerrein te transformeren naar een woongebied.

Het Middengebied grenst aan de noordzijde aan het spoor. Het woongebied ten zuiden van het spoor ondervindt, meer dan in andere gebiedsdelen van Deurne, hinder van de barrièrewerking van het spoor. Er is in de huidige situatie duidelijk sprake van een noordelijk en zuidelijk deel van het spoor. Een belangrijke ingreep in het plangebied is het verbeteren van de langzaamverkeersverbinding tussen de St. Jozefparochie, het station en centrum van Deurne. Met dit plan wordt beoogd het zuidelijk deel van het spoor in ontwikkeling te brengen om de barrièrewerking te verminderen tussen het Middengebied, St. Jozefparochie en het Stationsplein.

De nieuwe identiteit van het Middengebied zal worden bepaald door een nieuw woonmilieu. Een verkavelingsvoorstel van het nieuwe woonmilieu is opgenomen in figuur 3.1. Bij de ontwikkeling van het nieuwe woonmilieu wordt gestreefd naar een samenhangende ontwerpstyl van zowel het stedenbouwkundig plan als de woningen en de openbare ruimte. Het plan wordt daarbij toegespitst op de specifieke wensen van de Deurnse woonconsument, waardoor dit plan concreet gestalte geeft aan deze gebiedsidentiteit die concurrerend is met het letterlijk 'ruime' woningaanbod van Deurne. In totaal worden binnen dit gebied 168 woningen beoogd, waarvan 47 woningen zich binnen het wijzigingsgebied (rode contour in figuur 3.1) zijn opgenomen. Deze gronden kunnen na het vaststellen van een wijzigingsplan in ontwikkeling worden gebracht.



Figuur 3.1 Concept stedenbouwkundige opzet van het plangebied Spoorzone – Middengebied.

Handhaven enkele bedrijven

Aan zowel de Katoenstraat, de Industrieweg en de Laurens Costerstraat zijn een aantal bestaande bedrijven gesitueerd. Niet alle gronden van het ontwikkelingsgebied zijn op dit moment verworven, waardoor niet het gehele gebied in één keer een nieuwe directe bouwtitel kan krijgen. De aanwezige en nog in bedrijf zijnde bedrijven worden conserverend in het bestemmingsplan opgenomen. Hun bedrijfsvoering komt met de ontwikkeling van de nieuwbouw niet in het gedrang.

Door voor deze bedrijven de vigerende bestemming te handhaven en rekening te houden met de benodigde afstanden ten behoeve van de hindercontouren kan de rest van het gebied worden getransformeerd. In een later stadium, kan middels een herziening het overige gebied worden getransformeerd. In figuur 3.1 is de thans beoogde opzet van het plan opgenomen voor het woningbouw gebied. Middels een rode stippellijn is globaal aangegeven welk gedeelte met de bestaande bedrijfsbestemming wordt opgenomen. Het bestemmingsplan is echter met opzet flexibel gemaakt, zodat op de behoefte van de markt kan worden ingespeeld. Het betreft hier dan ook geen definitieve uitwerking.

Wonen

Op basis van een nieuwe provinciale prognose, datum januari 2012, is er een kwantitatieve toevoeging aan de woningvoorraad van 2012-2021 (10 jaar) van 1.080 woningen noodzakelijk. Voor Deurne ligt de focus voor woningbouwontwikkeling, gelet op de demografische ontwikkelingen en de huidige woningvoorraad (bijna 48% vrijstaande of halfvrijstaande koopwoningen), met name bij het toevoegen van voor senioren geschikte woningen. Het gaat daarbij om geschikt wonen of verzorgd wonen, aangevuld met beschermd wonen. Aanvullend liggen er ruime kansen voor één- en tweepersoonshuishoudens tot 25 jaar, 2 persoonshuishoudens van 35 tot 55 jaar en gezinnen van 25 tot 30 jaar.

Voor het Middengebied ligt de nadruk op het creëren van een nieuw woonmilieu nabij een intercitystation en op een steenworp afstand van het centrum van Deurne. Een woonmilieu wordt gedefinieerd als een karakteristieke woonomgeving, met de daarbij behorende woningtypen, groen- en verkeersstructuren en beeldkwaliteit.

In het Middengebied - Spoorzone ligt de focus op woningbouw voor (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee benut. De nadruk ligt op grondgebonden woningen en kleine kavels in de segmenten huur en koop tot circa € 250.000,-. Waarbij de insteek is, een woningbouwprogramma waarmee flexibel en gefaseerd aan de behoeften kan worden voldaan, passend binnen de gemeentelijke en regionale kaders.

Op basis van de genoemde focus en de gemeentelijke en regionale woningbouwafspraken wordt het volgende programma voor het Middengebied gehanteerd:

- ▶ maximaal 180 woningen;
 - ▶ nadruk grondgebonden woningbouw
 - ▶ woningcategorieën (definities conform regionale begrippenlijst, www.sre.nl, begrippenlijst wonen):
 - middeldure huur 0 tot 25%
 - dure huur 0 tot 25%
 - goedkope koop 15 tot 35%
 - middeldure koop tot € 250.000,- 25 tot 45%
 - middeldure koop vanaf € 250.000,- 10 tot 25%
 - dure koop 0 tot 10%
- waarvan in totaal minimaal 35% sociale sector (middeldure huur + goedkope koop)

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de realisatie van 168 woningen mogelijk te maken. Aan de zuidzijde van het spoor, langs de Fabriekstraat, worden rijwoningen beoogd. Deze rijwoningen liggen evenwijdig aan het spoor over de gehele lengte van het plangebied. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de Steenovenweg. Langs de Steenovenweg worden met name twee-onder-één kapwoningen beoogd, met een enkele vrijstaande woning. De woningen hiertussen bestaan grotendeels uit rijwoningen, waar ook ruimte wordt geboden voor enkele patio- en

twee-onder-één kapwoningen. De planopzet maakt, afhankelijk van de behoefte een omzetting naar bijvoorbeeld 3-onder 1-kapwoningen mogelijk.

Ontwikkeling zone Fabrieksstraat en het spoor

Aan de noordzijde van het plangebied, tussen de Fabrieksstraat en het spoor ligt nog een gebied wat met dit bestemmingsplan in ontwikkeling wordt gebracht. In het voorontwerpbestemmingsplan werd voor dit gebied uitgegaan van een functiemenging tussen wonen, detailhandel en parkeervoorzieningen ten behoeve van het station. Sindsdien is besloten om af te zien van het realiseren van woningen en een supermarkt in dit hele gebied. Op het terrein wordt de realisatie van een terrein voor P+R beoogd. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om zowel maaiveldparkeren als een meerlaags parkeerdek te realiseren. Een nadere beschrijving hiervan is opgenomen in paragraaf 3.3. Voorts is er nabij het station Deurne behoefte aan wat reizigersgebonden detailhandel en/of dienstverlening. Met een afwijkingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt dat er kleinschalige detailhandel en dienstverlening is toegestaan. Door het oppervlakte en de aard van de producten vast te leggen, wordt de kleinschaligheid gereguleerd en zal er geen concurrentie met de detailhandel in het centrum van Deurne optreden.

3.2 Doelstellingen plangebied

Het plangebied 'Spoorzone – Middengebied' komt voort uit het eerder opgestelde 'Masterplan Spoorzone'. Dit masterplan gaf een totaalvisie op de ontwikkelingsrichting van de spoorzone in Deurne. Bij de ontwikkelingen binnen dit plangebied is het rekening gehouden wordt met de randvoorwaarden uit het masterplan, zodat een samenhangend totaal behouden dan wel gerealiseerd kan worden.

Op basis van het 'Masterplan Spoorzone' is tevens een Masterplan Openbare Ruimte (MOR) voor de Spoorzone uitgewerkt. Dit plan gaat dieper in op de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied. In deze plannen zijn de intenties van de gemeente Deurne opgenomen en komen in het kort neer op de volgende doelstellingen:

- ▶ de doelstelling van gebiedsontwikkeling is de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied;
- ▶ het realiseren van een hoogwaardig knooppunt van vervoer;
- ▶ de barrièrewerking van het spoor voor St. Jozefparochie verzachten. Een fietsroute speelt hierbij een belangrijke rol;
- ▶ een openbare ruimte met verblijfskwaliteit tot stand brengen;
- ▶ een duurzame gebiedsontwikkeling;
- ▶ realiseerbaarheid in sociaal-maatschappelijke en financiële zin. Een breed draagvlak, zowel bij het gemeentebestuur, het publiek als bij de private partijen;
- ▶ bezien zal worden of qua keuze voor de stedenbouw en architectuur kan worden aangesloten bij de bestaande woonbebouwing van de St. Jozefparochie;

Mede vanwege de veranderingen in de vastgoedmarkt worden de Masterplannen niet geheel gevolgd, maar als leidraad gehanteerd.

Stedenbouwkundig

Gespecificeerd naar het plangebied komen op stedenbouwkundig niveau de volgende uitgangspunten naar voren:

- ▶ de stedenbouwkundige structuur moet zodanig zijn dat St. Jozefparochie een goede aansluiting krijgt op de Stationsomgeving (en het centrum). Dit stelt eisen aan de lay-out van het stratenpatroon. Het middengebied mag geen ruimtelijke barrière vormen;
- ▶ de Spoorzone staat niet op zich maar maakt onderdeel uit van de ruimtelijke structuur van Deurne. Daarmee zal ook in het Middengebied rekening gehouden moeten worden op stedenbouwkundig niveau maar ook op functioneel niveau, zo zal er nadrukkelijk aandacht moeten zijn voor een goede bereikbaarheid;

- ▶ aan de Steenovenweg dient de stedenbouwkundige invulling aan te sluiten op de schaal, maat en dichtheid van de bebouwing van de St. Jozefparochie. In noordelijke richting is het gewenst de dichtheden te verhogen;
- ▶ net als in het aangrenzende woongebied zal structureel groen een integraal onderdeel van de (kwaliteit) van de openbare ruimte moeten zijn;
- ▶ het stedenbouwkundige raamwerk moet zich lenen voor een gefaseerde ontwikkeling;
- ▶ het stedenbouwkundige raamwerk moet zodanig flexibel zijn dat tendensen en behoeften in de markt opgevangen kunnen worden zonder dat het stedenbouwkundige concept wordt aangetast;
- ▶ de invulling van het Middengebied dient een belangrijke bijdrage te leveren in de opwaardering van de gehele stationsomgeving (katalysator voor verdere ontwikkelingen);
- ▶ de uitstraling (architectuur en openbare ruimte) van het plangebied zal van hoge kwaliteit moeten zijn; het vormt een representatief gezicht van Deurne. De stedenbouwkundige opzet legt hiervoor het fundament;
- ▶ P+R oplossing voor leefbaarheid te verbeteren rondom hele station. P+R naar zuidzijde verplaatsen en aansluitend op het station.

Openbaar gebied

De openbare ruimte van de stationsomgeving wordt dagelijks gebruikt door honderden mensen. De stedelijke structuren die de Spoorzone doorkruisen zijn daarom medebepalend voor de visie op de openbare ruimte. Enkele belangrijke structuren zijn:

- ▶ verkeersstructuur; OV, spoorlijn, fietsroutes etc.;
- ▶ functionele en bebouwingsstructuur: het plangebied zal straks een geheel nieuwe bebouwingssfeer krijgen;
- ▶ groenstructuur: het MOR zegt hierover dat de sleutel in de planvorming niet in een luxe staalkaart van bestratingsmateriaal en meubilair ligt, maar in een goede groenstructuur en zorgvuldige oplossing tussen openbare en private ruimte.

Bij de inrichting van een plein/straat/park moet rekening worden gehouden met de eisen die de gebruikers aan dat deel van de openbare ruimte stellen. De inrichting bepaalt het gebruik maar het gebruik bepaald ook de inrichting. Belangrijk is daarom stil te staan bij de verschillende functies van de openbare ruimte. In dit geval zijn dat twee hoofdfuncties:

- ▶ verkeersfunctie: te voet, per fiets, auto, bus of trein. Daarnaast legt parkeren ook een belangrijke claim op de openbare ruimte, waarbij voorkomen moet worden dat overlast ontstaat van reizigers door P+R;
- ▶ verblijfsfunctie: de openbare ruimte als ontmoetingsplaats voor bewoners en bezoekers. In de openbare ruimte van het plangebied moet gelegenheid voor dit gebruik worden gecreëerd.

Het beoogde representatieve karakter van de stationsomgeving stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Alleen de zuidzijde van het stationsgebied valt binnen dit plangebied. Er zal dan ook voor dit gebied rekening worden gehouden met de openbare ruimte waarin inrichting, uitvoering en beheer goed op elkaar zijn afgestemd.

3.3 Ruimtelijke / functionele veranderingen

Op basis van de in het masterplan Spoorzone, welke als leidraad geldt, beschreven voorwaarden, de kenmerken van het plangebied en de gewenste programmatische en beeldkwalitatieve aspecten, zijn uitgangspunten voor dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld. In deze paragraaf wordt per thema beschreven hoe de verschillende onderwerpen in het plan zijn uitgewerkt.

3.3.1 Infrastructuur: verkeer en ontsluiting

In het masterplan wordt een nieuwe hiërarchie aangebracht in de ontsluitingsstructuur van en naar het plangebied. De Industrieweg, de Vlierdenseweg en de Liesselseweg blijven de belangrijkste ontsluitingsroutes van en naar het

plangebied. Doordat de bedrijvigheid uit de Spoorzone grotendeels verdwijnt zal het aandeel vrachtverkeer op deze routes naar verwachting flink afnemen. Daarnaast wordt een zuidelijke omlegging bij Deurne gerealiseerd, waardoor de Fabriekstraat verder wordt ontlast van vrachtverkeer. Bij de realisatie van de zuidelijke omlegging behoort ook het aanpassen van de Fabrieksstraat van een 50 km/h weg, naar een 30 km/h weg.

Fietsverbindingen en fietsenstallingen

De Stationsstraat en de Tramstraat zijn belangrijke fietsroutes naar scholen in de wijk St. Jozefparochie. Bij de ontwikkeling wordt nadrukkelijk aandacht gegeven aan de fietsroutes die door het gebied lopen. De Fabrieksstraat, Vlierdenseweg en Stationsstraat hebben naast de functie van woonstraat, een functie voor fietsverkeer. Er is een oversteek over het spoor voor langzaam verkeer ter hoogte van het Stationsplein. Binnen het plangebied wordt in zoverre hier rekening mee gehouden, dat in het verlengde van de spoorovergang een noord-zuidverbinding wordt gemaakt voor onder andere langzaam verkeer van St. Jozefparochie naar het centrum en omgekeerd.

Voorts wordt om het fietsparkeren te verbeteren nabij het stationsgebied twee van de drie bestaande stallingen uitgebreid. Daarnaast worden de bestaande stallingen gerenoveerd. Eén van die stallingen is gelegen binnen het plangebied. Deze stalling wordt uitgebreid van 176 naar 368 fietsplaatsen. Daarnaast wordt hier de capaciteit vergroot van 32 naar 40 voor wat betreft de overkapte kluizen. In dit kader wordt buiten het plangebied aan de noordzijde de stallingruimte eveneens uitgebreid. Hier zal het aantal overkapte kluizen afnemen, waardoor meer ruimte ontstaat om 'reguliere' fietsplaatsen te realiseren. De capaciteit wordt hier uitgebreid van 144 nu, naar 560 in de nieuwe situatie. Het aantal kluizen neemt af van 88 naar 64. De uitbreiding van de stalling is reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan.

Parkeren ten behoeve van reizigers

In december 2011 heeft Empaction B.V. in opdracht van de gemeente Deurne een onderzoek uitgevoerd naar de huidige en benodigde parkeergelegenheid rond het station van Deurne. In dit onderzoek is zowel gekeken naar de parkeerdruk (hoeveelheid auto's) als de herkomst van de auto's om een uitspraak te kunnen doen over de verwachte parkeerdruk in de toekomst. Er zijn rondom het station 292 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan 71 parkeerplaatsen op tijdelijke basis zijn gerealiseerd. Het aandeel parkeerplaatsen hiervan die binnen het plangebied vallen bedraagt 157, waarvan 41 op tijdelijke basis. Het aanbod aan P+R parkeren is ten opzichte van 2008 (vorig onderzoek) tijdelijk uitgebreid om in de toenemende vraag te kunnen voorzien en daarmee hinderlijk 'uitwijkgedrag' in de aanliggende woonstraten terug te dringen.

Uit het onderzoek uit 2008 naar de parkeerdruk bleek dat gemiddeld 30% van de geparkeerde auto's op de huidige P+R van het station afkomstig was uit de kern van Deurne zelf. Uit het onderzoek bleek dat circa 65% van de reizigers zijn herkomst heeft ten zuiden van het spoor. Mede om die reden wordt de toekomstige P+R voorziening aan de zuidkant van het spoor gesitueerd. Gezien het voorkomen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen op basis van de huidige vraag naar P+R parkeerplaatsen komt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor treinreizigers op 320 parkeerplaatsen uit. De bestaande P+R voorziening aan de zuidzijde wordt gehandhaafd en bevat 116 parkeerplaatsen, zodat er een uitbreiding moet plaatsvinden met 204 parkeerplaatsen. Voor deze uitbreiding is aan de zuidzijde een parkeergebouw gepland. Om het gebruik door treinreizigers van het parkeergebouw te stimuleren, is het parkeren in het P+R-gebouw gratis voor treinreizigers die daadwerkelijk gebruik maken van de trein. Dit zal worden gecontroleerd via de OV-chipkaart. Voor overige gebruikers (niet treinreizigers) zal het betaald parkeren worden.

Het langparkeren (P+R-terrein) bij het station zou dan van het Stationsplein, de huidige locatie aan de noordkant van het spoor, verplaatst worden naar de zuidzijde van het spoor. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor het realiseren van een parkeerterrein op maaiveld als in de vorm van een meerlagig parkeerdek. Met deze parkeermogelijkheden kan worden voorzien in de beoogde hoeveelheid parkeerplaatsen en biedt het terrein de mogelijkheid om groei in de toekomst op te kunnen vangen.

Parkeren ten behoeve van bewoners Middengebied

In 2009 heeft de gemeente Deurne de "Nota Parkeernormen" opgesteld. In deze beleidsnota staat een samenhangend stelsel van parkeernormen voor de middellange termijn. De parkeernormen zijn bedoeld om gebruikt te worden bij bouw en herbouwprojecten binnen de gehele gemeente Deurne en sluiten aan op de voorstellen voor een vernieuwd parkeerbeleid in en rond het centrum van Deurne. Deurne onderkent dat parkeernormen maatwerk zijn en per situatie zullen verschillen, afhankelijk van de bereikbaarheid met openbaar vervoer en/of auto van een plek, de stedelijkheidsgraad en de ontwikkelingsbehoefte. Toch is geprobeerd met dit beleidsdocument een normstellend beleid op te stellen waaraan getoetst kan worden.

Voor het Middengebied worden, inclusief het te wijzigen deel, in totaal 168 woningen beoogd. Voor deze woningen moeten gedeeltelijk op eigen terrein, maar grotendeels in het openbaar gebied, parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Rekening houdend met de gemeentelijke Nota parkeernormen zal hier binnen het plangebied op een adequate wijze invulling aan worden gegeven. In paragraaf 4.4.4. van dit bestemmingsplan worden de te hanteren parkeernormen behandeld.

3.3.2 Groen en speelvoorzieningen

In het Middengebied is in de huidige situatie bijna geen sprake van groene ruimte. Bij de herinrichting van het gebied zal hier rekening mee worden gehouden. Binnen het plangebied wordt een groene ruimte toegevoegd aan de bestaande groenstructuur van Deurne. Aan de Steenovenweg in het plangebied wordt een groene ruimte toegevoegd die bijdraagt aan de groene beleving.

Door een plantsoen te creëren tussen de nieuwe woonbebouwing en de aangrenzende wijk "St. Jozefparochie", zal een aansluiting van het plangebied op de bestaande woonwijk worden bewerkstelligd. Een doorgaande route voor langzaam verkeer vanuit de St. Jozefparochie door het nieuwe park en de nieuwe woonwijk heen maakt dat het station ook vanaf de zuidzijde van Deurne goed bereikbaar is.

Op 13 september 2011 is door het college van burgemeester en wethouders het handboek Groen vastgesteld. Dit Handboek Groen is een uitwerking van de kadernota boombeleid welke op 27 jan. 2009 is vastgesteld door de raad en het groenstructuurplan vastgesteld op 15 dec. 2009, door het college. Dit handboek is een praktisch toetsingskader om een duurzame en vitale groenstructuur in Deurne te realiseren en in stand te houden.

In het handboek zijn richtlijnen voor de aanplant van bomen, eisen ten aanzien van planmateriaal, richtlijnen voor de soort keuze en de uitvoering van werkzaamheden opgenomen. De richtlijnen uit het handboek kunnen worden uitgevoerd binnen de bestemmingen zoals die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. De groene ruimte aan de Steenovenweg zal worden opgezet en ingericht aan de hand van dit Handboek Groen.

3.3.3 Water

Voor locaties waarvan de bestemming in het kader van dit bestemmingsplan wordt gewijzigd geldt dat de ontwikkeling hydrologisch neutraal moet zijn en dat de volgorde 'vasthouden-bergen-afvoeren' van toepassing is. Binnen de locaties waarvan de bestemming wijzigt kan regenwater worden afgevoerd naar het rioolstelsel, binnen de randvoorwaarde van hydrologisch neutraal bouwen. Slechts indien blijkt dat daaraan niet kan worden voldaan kan gezocht worden naar mitigerende maatregelen. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het betreffende project.

3.3.4 Beeldkwaliteit

Architectuur

De bebouwing wordt uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet te veel variatie in de gevel, maar enkele duidelijke accenten. Natuurlijke materialen als baksteen en pannen in een eigentijdse architectonische vormgeving. Uitgangspunt hierbij is om de nieuwe verkaveling een weloverwogen toevoeging te laten zijn op de omringende bebouwing. De nieuwe ontwikkeling van het Middengebied zal te behandelen zijn als een 'beeldkwalitatieve' eenheid waarin een aansluiting wordt gezocht met de omliggende bebouwing waarbij de sfeer van de St. Jozefparochie een gewenst beeld is. De concrete invulling zal nog nader worden uitgewerkt. De beeldkwaliteit zal getoetst worden aan de Welstandsnota van de gemeente.

Openbare ruimte

Naast een doelmatige en efficiënte inrichting van de openbare ruimte stelt ook de ambitie om een hoogwaardig woongebied te ontwikkelen hoge eisen aan de omgevingskwaliteit van het openbaar gebied. Er wordt gestreefd naar een openbare ruimte waarin inrichting, uitvoering en beheer goed op elkaar zijn afgestemd. Voor wat betreft inrichting gaat het om de volgende aspecten:

- ▶ Representatie: de vormgeving van een aantrekkelijke en herkenbare omgeving waar wordt ingespeeld op het karakter die een plek moet verkrijgen. De materiaalkeuze, meubilair, groen en detaillering vinden plaats in harmonie met de stedelijke omgeving;
- ▶ Duurzaam: vandalismebestendig, een lange levensduur, flexibel in gebruik en een goede uitvoering;
- ▶ Doelmatig: een toegankelijke inrichting die is afgestemd op de gebruikers, met de juiste materialen, aantrekkelijk om te gebruiken, weinig overlast veroorzaakt en multifunctioneel is;
- ▶ Veilig: voldoende sociale controle, overzichtelijk, verkeersveilig, technisch veilig;
- ▶ Beheerbaar: materiaalgebruik, bescherming, onderhoudstoegankelijk, vandalismebestendig, logisch ingericht.

3.4 Samenvatting

De masterplannen Spoorzone geven de ontwikkelingsrichting weer die in het verleden voor ogen lag. Dit bestemmingsplan geeft een nadere invulling van deze ontwikkelingsrichting. Met de invulling van dit plangebied wordt beoogd 168 woningen te realiseren, waarvan circa 47 woningen binnen het wijzigingsgebied zijn opgenomen. Dit gebied kan in een later stadium, na het vaststellen van een wijzigingsplan, pas in ontwikkeling worden gebracht. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de verdere uitwerking van het P+R mobiliteitsknooppunt. Tussen de Fabriekstraat en het spoor wordt een parkeergebouw beoogd, dat ruimte moet gaan bieden aan max. 243 parkeerplaatsen. Hiernaast gelegen is de vigerende bestemmingsregeling overeind gehouden. Daarin is voor verdere gebiedsontwikkeling middels een wijzigingsbevoegdheid opgenomen dat de verplaatsing van een supermarkt naar deze locatie mogelijk kan worden.

Het plan maakt een zodanige invulling van het Middengebied mogelijk dat de barrièrewerking van het spoor wordt verminderd en dat de St. Jozefparochie (zuid) en de centrumzijde (noord) op elkaar kunnen gaan aansluiten als een continu stedelijk gebied.

hoofdstuk 4 **Beleidskader**

4.1 **Inleiding**

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening wordt in dit bestemmingsplan inzicht gegeven op de invloed van het van toepassing zijnde beleid ten opzichte van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de verschillende beleidskaders weergegeven waarmee rekening moet worden gehouden. De Wro gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid is opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of algemene regels. De Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van het Rijk en de provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De inhoud van het bestemmingsplan moet onder andere getoetst worden aan het beleid van hogere overheden. In dit hoofdstuk zal hier nader op worden ingegaan. Sectoraal beleid is hoofdzakelijk opgenomen bij de betreffende thema's in hoofdstuk 4, zodat alle informatie op één plaats verzameld is.

4.2 **Rijksbeleid**

4.2.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie vervangt de Nota ruimte, Nota mobiliteit (gedeeltelijk), de structuurvisie Randstad en nog een aantal kleine plannen. In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn.

Nederland concurreren, bereikbaarheid, leefbaar en veiligheid

Het rijk streeft naar de doelstelling dat Nederland moet concurreren en bereikbaar, leefbaar en veilig moet zijn. Dit wordt bewerkstelligt met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. Nederland heeft met zijn internationale oriëntatie en open economie een hoog welvaartsniveau opgebouwd. Een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van weg, spoor, water en lucht, met daarbinnen de mainports als belangrijke knooppunten is de basis voor die internationale concurrentiepositie. De drie hoofddoelen van de structuurvisie zijn:

- ▶ Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- ▶ Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- ▶ Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Conclusie

Voor het MIRT gebied Brabant Limburg is onder andere ook aangegeven dat hier een woningvraag is tot 2040 van 50.000 woningen. Daarnaast zijn circa 30.000 bestaande woningen aan vervanging toe. De herstructurering van het gebied rondom het station van Deurne haakt aan bij de gedachte om de gebruikers voorop te stellen.

Hergebruik van het bedrijventerrein is niet mogelijk, waardoor herstructurering nodig is. Hierbij wordt gezorgd voor een optimale inpassing. Lettende op de locatie vlak naast het station van Deurne is de bereikbaarheid van het gebied goed.

4.2.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel het Barro genoemd, is met de aanvulling op 1 oktober 2012, volledig in werking getreden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Dit betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich daarbij primair richt tot de gemeenten. Daarnaast kan het Barro aan de gemeenten opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

De volgende onderwerpen uit het Barro moeten worden vertaald in bestemmingsplannen: (1) Project Mainportontwikkeling Rotterdam, (2) Kustfundament, (3) Grote Rivieren, Waddenzee en Waddengebied, (4) Defensie, (5) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, (6) Rijkswaagen, (7) Hoofdwegen en spoorwegen, (8) Elektriciteitsvoorzieningen, (9) EHS, (10) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de (11) uitbreidingsruimte van het IJsselmeer.

Met het inwerkingtreden van het Barro heeft er ook een wijziging plaatsgevonden van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, waardoor op basis hiervan rekening gehouden dient te worden met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze ladder is in paragraaf 4.2.3 verder behandeld.

Conclusie

In de toelichting is in paragraaf 4.2.3 de ladder voor duurzame verstedelijking verder uitgewerkt, conform de Bro. De planlocatie en dit bestemmingsplan heeft verder geen andere directe relaties met het Barro.

4.2.3 **Ladder voor duurzame verstedelijking**

Per 1 oktober is in het Bro opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Dit bestemmingsplan maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk, derhalve dat de ladder in deze paragraaf is opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking moet het volgende inhouden:

- 1** Er moet beschreven worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- 2** Indien uit de beschrijving onder 1 blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- 3** indien uit de beschrijving onder 2 blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Deze punten zijn hieronder uitgewerkt:

- 1** Voorafgaand aan dit bestemmingsplan is een Masterplan Spoorzone opgesteld, waarin een grootschalige herontwikkeling werd ingezet voor de spoorzone. Dit heeft ook zijn vertaling gekregen in het gemeentelijk

beleid. Wat dat betreft is een Regionaal Woningbouwprogramma 2010-2020, waarin wordt ingezet op de realisatie van 955 woningen voor het opvangen van de eigen behoefte, op basis van migratiesaldo 0. Daarnaast is in augustus 2009 een officieel verzoek ingediend bij de provincie voor het bouwen van 170 woningen voor het project spoorzone. Hiervan uitgaande kan worden gesteld, dat met de bouw van deze woningen voorzien kan worden in de regionale behoefte.

- 2 Het plangebied is gelegen ten zuiden van het intercity treinstation. Hier is op dit moment nog een bedrijventerrein aanwezig. De bedrijven worden of zijn overgeplaatst naar andere bedrijventerreinen binnen de gemeente. Hierdoor is het middels herstructurering mogelijk om een nieuwe invulling te geven aan het dit gebied;
- 3 Aangezien sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de vorm van herstructurering binnen het bestaand stedelijk gebied, is dit punt verder niet van toepassing.

Met het bovenstaande is de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De ontwikkelingslocatie betreft een binnenstedelijke locatie die uitstekend geschikt is voor woningbouw.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant 2010

De structuurvisie (1 oktober 2010) geeft de hoofdlijnen van het provinciaal beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De komende decennia staat de provincie Noord-Brabant voor een aantal grote vraagstukken. Het gaat dan om de ruimtelijke opgaven die voortkomen uit bijvoorbeeld de wijzigingen in het klimaat, de toenemende concurrentie tussen economische regio's, de groeiende mobiliteit en de afnemende bevolkingsgroei. De provincie heeft als sturingsfilosofie 'samenwerken aan kwaliteit'. Samen met andere overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties vormgeven aan een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant. Daarbij respecteert de provincie ieders rol (subsidiariteit) en gaat er ook van uit dat alle partijen die optimaal invullen.

De provinciale Structuurvisie gaat in op de volgende trends en ontwikkelingen:

- ▶ De ruimtelijke kwaliteit staat onder druk door onder andere allerlei economische ontwikkelingen die een inbreuk doen op het open landschap;
- ▶ Het klimaat verandert met grote gevolgen voor de inrichting van de ruimte in verband met meer neerslag en grotere risico's voor overstromingen;
- ▶ Achteruitgang biodiversiteit door het ontbreken van robuuste (ecologische) structuren;
- ▶ Toenemende behoefte aan duurzame energie door het opraken van fossiele brandstoffen;
- ▶ Toenemende concurrentie tussen economische regio's;
- ▶ Afnemende bevolkingsgroei;
- ▶ Toename mobiliteit.

De provincie kent vier verschillende regio's met specifieke gebiedsopgaven die allen moeten bijdragen aan de kernkwaliteiten van Brabant. De provincie heeft 13 provinciale ruimtelijke belangen opgesteld waarmee de provincie zich ten opzichte van andere (Europese regio's) wil onderscheiden. De ruimtelijke belangen worden daarom ingezet om te komen tot ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid, een goed vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven en het bieden van ruimte aan de provinciale ruimtelijke belangen.

Verantwoording

De gehele ontwikkeling van de Spoorzone volgt het beleidsvoornemen herstructureren uit het Uitwerkingsplan Regionaal Structuurplan Zuidoost-Brabant. Binnen de Spoorzone is gezocht naar ruimte om te voorzien in behoeften voor wonen, werken en voorzieningen. De mogelijkheden van het plangebied zijn zo goed mogelijk benut

waarbij voldaan wordt aan de aspecten van inbreiden en herstructureren, intensiveren en meervoudig ruimtegebruik. En uiteraard is hierbij rekening gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving.

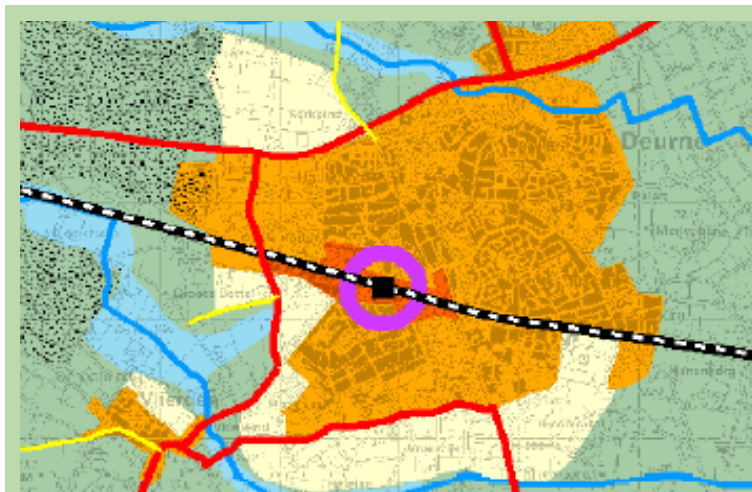
4.3.2 Verordening Ruimte

De Verordening Ruimte schrijft voor waar onder andere bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Brabant. Per onderwerp zijn in de verordening gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden. Deurne is op de kaart behorende bij de verordening aangeduid als 'Kernen in landelijk gebied' onder de noemer stedelijke ontwikkeling. Het uitgangspunt van de verordening is om de verstedelijking te bundelen in stedelijk concentratiegebieden en de daarbij behorende zoekgebieden voor verstedelijking. Hieronder vallen de kernen in het landelijk gebied. Voor deze kernen geldt in het algemeen de regel dat zoveel woningen gebouwd mogen worden als nodig is voor de natuurlijke bevolkingsgroei, migratiesaldo-nul. In paragraaf 4.4.6 is verder ingegaan op de Woonvisie van de gemeente Deurne, waarbij ook aangegeven wordt hoe het plan zich verhoudt ten opzichte van migratiesaldo-nul.

4.3.3 Uitwerkingsplan regionaal structuurplan Zuidoost-Brabant

Het Provinciaal Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant is in samenwerking met het SRE (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) en de afzonderlijke gemeenten opgesteld. Op 8 maart 2005 hebben Gedeputeerde Staten het Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant vastgesteld.

Het plangebied is binnen het stedelijk gebied aangegeven als een gebied voor 'herstructurering'. Binnen het uitwerkingsplan is bepaald dat voornamelijk de ruimte binnen de rondweg van Deurne in aanmerking komt voor verstedelijking. Ten aanzien van de voorzieningen vervult Deurne een bovenlokale functie binnen de regio De Peel.



Figuur 4.1 Uitsnede Uitwerkingsplan.

De Spoorzone valt binnen het uitwerkingsplan onder een 'lokaal project met regionale uitstraling'. De stadsontwikkeling spoorzone Deurne behoort tot een hoogwaardig woon- en werkgebied met een uitstraling naar de omliggende dorpen.

Door een verbetering van het vestigingsklimaat, door middel van intensivering van het ruimtegebruik, verplaatsing van huidige bedrijven en aantrekken van nieuwe (andersoortige) bedrijvigheid, verbeteren van de relatie wonen en werken, kan de werkgelegenheid in Deurne en omliggende dorpen op peil worden gehouden.

De gehele ontwikkeling van de Spoorzone volgt het beleidsvoornemen herstructureren uit het Uitwerkingsplan. Binnen de Spoorzone is gezocht naar ruimte om te voorzien in behoeften voor wonen, werken en voorzieningen. De mogelijkheden van het plangebied zijn zo goed mogelijk benut waarbij voldaan wordt aan de aspecten van inbreiden en herstructureren, intensiveren en meervoudig ruimtegebruik. En uiteraard is hierbij rekening gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving. Deze kwaliteit is beschreven in het Masterplan Spoorzone (zie paragraaf 3.1).

Door een verbetering van het vestigingsklimaat, door middel van intensivering van het ruimtegebruik, verplaatsing van huidige bedrijven en aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, verbeteren van de relatie wonen en werken, kan de werkgelegenheid in Deurne en omliggende dorpen op peil worden gehouden.

Met het in werking treden van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het RSP zijn formele status verloren. De regio hanteert het RSP echter nog steeds als kader voor haar ruimtelijk beleid. De regio kiest er voor om de uitwerking van het Regionaal Structuurplan verder inhoud te geven en uit te werken via het Ruimtelijk Programma Brainport.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie 2011

De structuurvisie Deurne en de Nota Kostenverhaal zijn op 6 december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. Het hierin vervatte beleid is gericht op een dynamische gemeente, waar het voor iedereen goed wonen, goed leven en goed werken is, voor nu en in de toekomst.

Over veel onderwerpen is de laatste jaren al beleid geformuleerd. Dit beleid is nu samengebracht in de Structuurvisie. Hierin beschrijft de gemeente Deurne op hoofdlijnen hoe zij regie wil vormen op ruimtelijke ontwikkelingen en processen die voor de toekomst van Deurne van belang zijn. De gemeente wil ontwikkelingen faciliteren die het goed wonen, leven en werken ondersteunen en verbeteren. Voor sommige ontwikkelingen zal ze daarbij zelf initiatiefnemer willen zijn. Ontwikkelingen die afbreuk doen aan de toekomst van Deurne wil de gemeente voorkomen.

In de structuurvisie is het Middengebied aangegeven als 'gebiedsontwikkeling spoorzone'. In de structuurvisie wordt daarmee al rekening gehouden met de ontwikkeling van dit gebied. Dit bestemmingsplan zorgt voor de nadere invulling hiervan.

4.4.2 Masterplan Spoorzone

Het Masterplan Spoorzone januari 2006 (21 februari 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Deurne) gaat in op de voorwaarden die relevant zijn voor de gewenste gebiedsontwikkeling van de Spoorzone. Tevens wordt ingegaan op de kenmerken van het plangebied, het masterplan en de programmatische en beeldkwalitatieve aspecten.

De Spoorzone is in totaal ruim 41 hectare en is gelegen tussen het centrum van Deurne en de St. Jozef-parochie. De gevestigde bedrijven hebben nauwelijks of geen ontwikkelingsmogelijkheden en de omgeving ondervindt overlast van de bedrijvigheid. De Spoorzone wordt gezien als een 'rommelzone' waar wonen werken elkaar hinderen.

Het Masterplan maakt een belangrijk deel uit van het proces om te komen tot een vernieuwing en herstructurering van de Spoorzone.

De kern van de aanstaande herstructureringsopgave Spoorzone is samen te vatten in een versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en een economische structuurversterking. De herstructurering geeft ruim baan aan revitalisering van de bestaande bedrijvigheid binnen de Spoorzone, deels weer binnen de Spoorzone en deels daarbuiten, waarmee de economische levensvatbaarheid van de bedrijven een positieve stimulans krijgt. De ruimtelijke kwaliteit van Deurne als geheel wordt verbeterd door de wijk St. Jozefparochie te verbinden met het centrum van Deurne. En ook de leefbaarheid in het gebied rondom het spoor wordt versterkt. Sterk verouderde

bedrijventerreinen maken plaats voor woningen, commerciële dienstverlening en een opwaardering van het station van Deurne dat binnen de werking van Brabant Spoor kan uitgroeien tot een mobiliteitsknooppunt. Het Masterplan vorm een leidraad voor de ontwikkeling.

4.4.3 Masterplan Openbare ruimte april 2008

In navolging van het vastgestelde Masterplan Spoorzone is een Masterplan opgesteld voor de openbare ruimte. Op 1 april 2008 heeft de gemeenteraad van Deurne met dit masterplan ingestemd. In dit masterplan wordt een gedetailleerd beeld geschetst van de ruimtelijke en functionele inrichting van de buitenruimte. Alle gebruiksruimtes (rijwegen, parkeren, voetpaden, fietspaden, groen) staan aangegeven en de balans van onder meer rijwegbreedtes / parkeren / groen is afgestemd op de eisen en mogelijkheden van de specifieke omgeving.

In het masterplan is een programma van eisen opgenomen, waarin aspecten als kosten, weginrichting, parkeernormen, groen, water en veiligheid zijn vastgelegd. Op de Structuurkaart openbare ruimte wordt een vertaling gegeven van het ambitieniveau naar de exacte situatie ter plaatse en de inpassing van het vereiste programma. De verschillende eisen en aanpak van diverse deelgebieden is hierin weergegeven. De structuurkaart wordt gevolgd door themakaarten waarin bouwplanontwikkelingen, wegenstructuur, groenstructuur en functionele structuur zijn opgenomen.

Tenslotte wordt per deelgebied nader ingegaan op de inrichting, de sfeer, de toegepaste materialen en profielen van het openbare gebied. Het Masterplan vorm een leidraad voor de ontwikkeling.

4.4.4 Beleidsplan Verkeer en Vervoer

Op 27 januari 2010 is nieuw verkeer en vervoerbeleid in de vorm van het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan) vastgesteld. Dit beleid is samen met een klankbordgroep tot stand gekomen middels intensieve samenwerking.

De doelstelling van het GVVP is te streven naar een duurzaam, begrijpbaar en bruikbaar verkeers- en vervoerssysteem.

Duurzame mobiliteit betekent het streven naar een verkeer en vervoerssysteem dat ook op de lange termijn een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving en anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen waarborgt via gepaste vervoerwijzen. Hierin komen de landelijke beleidsuitgangspunten terug dat mobiliteit mag (groeien) binnen een juiste balans van veiligheid, leefbaarheid en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur. Daarnaast streeft Deurne naar eenvoud in haar verkeer- en vervoerssysteem. De toegenomen mobiliteit met bijhorende groei in verkeer samen met een toenemende vergrijzing van de Deurnese bevolking, zorgt voor een toenemende noodzaak om verkeer en vervoer begrijpbaar en bruikbaar te houden voor alle Deurnenaren, zowel de vervoerssystemen en netwerken als de weginrichting.

De visie is uitgewerkt in 7 thema's (voetgangers, fietsverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer, landbouwverkeer en vrachtverkeer, veiligheid en leefbaarheid) waarbinnen steeds de vier uitgangspunten van het GVVP (bewust omgaan met mobiliteit, een robuust netwerk, een begrijpbaar en bruikbaar verkeers- en vervoerssysteem en regionale samenwerking) zijn verwerkt.

Bij de verdere uitvoering van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid streeft Deurne via een interactieve aanpak naar een breed draagvlak voor verkeer- en vervoermaatregelen. Door belanghebbenden te betrekken bij ontwerp en uitvoering van maatregelen ontstaat ook meer begrip voor de maatregelen en de achterliggende doelstellingen waarom maatregelen nodig zijn.

Nota Parkeernormen Gemeente Deurne (2009)

De gemeentelijke parkeernormen voor dit plangebied zijn in 2009 vastgelegd in de Nota parkeernormen Gemeente Deurne 2009. Deurne heeft een heldere visie op het parkeren. Binnen zekere grenzen wordt beoogd het parkeren optimaal en duurzaam te faciliteren. Parkeren bij de eigen woning en werkplek dient al zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Zo dient voor iedere nieuwe woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd. Ook bedrijven dienen het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het plangebied valt binnen de

stedelijkheidsgraad 'Schil rond centrum', hetgeen aangeeft dat zowel het wonen als de bedrijvigheid als matig stedelijk worden gekwalificeerd. Daartoe zijn de volgende parkeernormen in dit bestemmingsplangebied van toepassing:

Parkeernormen

De categorie-indeling voor de woningen (duur-middelduur-goedkoop) is gebaseerd op de volgende indeling:

Woningen	Goedkoop	Midden	Duur
Rijteswoningen (kavels ≤ 160 m ²)	X		
Rijteswoningen (kavels > 160 m ²)		X	
Halfvrijstaande woningen (kavels ≤ 350 m ²)		X	
Halfvrijstaande woningen (kavels > 350 m ²)			X
Vrijstaande woningen			X
Appartementen (gebruiksoppervlak ≤ 90 m ²)	X		
Appartementen (gebruiksoppervlak > 90 m ² en ≤ 120 m ²)		X	
Appartementen (gebruiksoppervlak > 120 m ²)			X
Bungalows luxe			X
Woonwagens (nieuw en verplaatst)	X		

Afronding van de parkeernormen (binnen de op te stellen parkeerbalans) vindt als volgt plaats: < 0,5 = 0 en ≥ 0,5 = 1. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijk aantal parkeerplaatsen.

Benodigde parkeerplaatsen per functie

Woningen	Norm	Eenheid	Aandeel bezoekers
Woningen duur	1,9	per woning	0,3
Woningen midden	1,7	per woning	0,3
Woningen goedkoop	1,5	per woning	0,3

In de Nota Parkeernormen is geregeld dat wanneer de parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen een aanvraag om omgevingsvergunning hier aan getoetst moet worden. De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2009 of een nieuwere versie blijven dan buiten beschouwing. De in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen blijven van kracht tot dat het bestemmingsplan herzien wordt. Een gewijzigde beleidsregel "Nota Parkeernormen" kan hier nooit iets aan wijzigen.

4.4.5 Woonvisie 2008-2020 'Keer het tij met ambitie'

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. Daarin is aangegeven dat de gemeente Deurne haar positie als aantrekkelijke woongemeente voor alle doelgroepen wil versterken, met behoud van haar eigen identiteit. De gemeente wil daarbij in de eerste plaats voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met gezonde ambitie en de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

Om deze ambities vorm te geven zet de gemeente in op de realisatie van woningbouw conform de provinciale woningbehoefteprognose (periode 2012 tot en met 2021: 1080 woningen), verhoogd met de te realiseren Ruimte voor Ruimte-woningen en woningbouw ten behoeve van de omzetting van intramurale zorgplaatsen naar extramurale zorg. Dit conform de regionale woningbouwafspraken. Deze afspraken worden jaarlijks gemonitord en geactualiseerd.

In de gemeentelijke Woonvisie heeft 'Spoorzone' een 'status aparte': het is namelijk een transformatielocatie, waarbij niet sec de woningbouw centraal staat, maar waar tegelijkertijd een ruimtelijke kwaliteitsslag wordt gemaakt door het transformeren van andere functies (bedrijvigheid) in wonen. In de Woonvisie werd nog uitgegaan van een zwaar programma (circa 575 woningen totaal) en een nadruk op vrije sector koopwoningen om deze investering in ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

Door uitstel van de realisatie van de woningbouw en gelet op de tussentijdse veranderingen in de woningmarkt door de (financiële) crisis, de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek) en de demografische ontwikkelingen is een aanpassing van het programma en doelgroep echter gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de kwaliteitsslag evenwel het uitgangspunt.

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen).

De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar). Per nieuwbouw- of herontwikkelingslocatie wordt bepaald waar de focus ligt. Doel van het plaatsen van een focus is:

- ▶ Duidelijk onderscheid tussen locaties;
- ▶ Afstemming tussen locaties:
 - voorkomen dat plannen door onderlinge concurrentie niet van de grond komen;
 - de juiste doelgroep op de juiste locatie: versterken van bestaande voorzieningen en benutten van sterke punten locatie;
 - prioriteiten leggen (prioritaire locaties: 'actieve houding' en optionele locaties 'passieve houding').

Spoorzone is een prioritaire locatie waar ingezet wordt op (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee benut.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de algemene uitgangspunten die genoemd zijn in de Woonvisie 2008-2020 en de regionale woningbouwafspraken.

4.4.6 Welstand

Welstandsnota 2011

De Welstandsnota van de gemeente Deurne is op 6 september 2011 vastgesteld. Deze welstandsnota vervangt de nota uit 2004. Het welstandsbeleid is gericht op het handhaven (en realiseren) van een goede basiskwaliteit voor de gebouwde omgeving. Centraal staat daarbij de karakteristiek van het gebied waarin een bouwwerk staat of wordt opgericht. In bepaalde gebieden is sprake van een hoge omgevingskwaliteit, bijvoorbeeld het centrumgebied. Daar zal een nieuw bouwwerk zorgvuldig ingepast moeten worden. In andere gebieden is daar minder sprake van. De gemeente Deurne is daarom in diverse categorieën verdeeld.

De welstandsnota is gebaseerd op de huidige functie van het gebied. Het plangebied valt binnen verschillende categorieën, zoals opgenomen op de Welstandskaart. Dit betreft "historische dorpslinten (3)", "thematische woningbouw (6)", "individuele woningbouw (8)", "bedrijventerreinen en perifere detailhandel (11) en als "groen, parken, sport- en speelvelden (13)".

De herstructurering die met dit bestemmingsplan wordt beoogd heeft voornamelijk te maken met het gebied dat is aangegeven als (11) bedrijventerreinen. Bij de nieuwe inrichting van het plangebied wordt echter niet uitgegaan van de welstandsregels zoals die gelden voor dat gebied. Omdat het gebied getransformeerd wordt naar woningbouw,

komt het gebied meer in aanmerking als "thematische woningbouw". Bij de uitwerking van het gebied zal hier verder rekening mee worden gehouden.

4.4.7 **Beleidsnota Bedrijventerreinen en uitgiftebeleid**

Met de vaststelling van de economische beleidsnota in 2003 is door de gemeenteraad aangegeven dat de ontwikkeling van de economie in Deurne van groot belang is. De lokale bedrijven in onder andere de industriesector, bouw en logistiek dienen meer mogelijkheden te krijgen voor het behoud van de werkgelegenheid in Deurne. Ook de werkgelegenheid die uit de landbouw langzaam verdwijnt moet in andere sectoren kunnen worden opgevangen.

Deurne heeft een gezonde woonwerkbalans (83,5% volgens Etin in 2001) en vervult in de Peel een (sub)centrumrol met een werkgelegenheidsfunctie van 29% (KvK 2004) die daarbij past. De economische positie van Deurne kan alleen behouden blijven en worden versterkt door voldoende ruimte te bieden aan de lokale economie. Dat betekent vooral fysiek de ruimte bieden en juridisch/planologisch faciliteren, zodat bedrijven kunnen groeien en met de tijd (mee)veranderen. Maar ook de beleidsruimte voor een gezond vestigingsklimaat is hierbij van belang. Doel van het bedrijventerreinenbeleid is om een lange termijn visie uit te zetten voor een duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen in Deurne, duidelijkheid te bieden aan de ondernemers en eenduidigheid te kunnen waarborgen in de uitvoering. Het beoogd effect bestaat uit duurzaamheid op bedrijventerreinen en voldoende ruimte voor lokale bedrijven zodat Deurne een goed vestigingsklimaat heeft passend bij de gewenste economische ontwikkeling.

Project Spoorzone is eerder opgevat als een revitaliseringsproject maar hier was geen draagvlak voor bij de ondernemers, bewoners en politiek. Het project is nu opgevat als herstructureringsproject, waarbij de functie in het grootste gebied van de spoorzone verandert van bedrijven- naar woonfunctie. Voor dit project is momenteel een breed draagvlak. De onttrekking van bedrijventerrein in de spoorzone is netto ca 12,5 ha groot. Voor de verplaatsende bedrijven is voldoende ruimte beschikbaar

4.4.8 **Groenbeleid**

De gemeente Deurne kent een Handboek Groen. Dit Handboek maakt onderdeel uit van de kadernota boombeleid welke op 27 januari 2009 is vastgesteld door de raad en het groenstructuurplan vastgesteld op 15 december 2009, door het college.

Dit handboek is een praktisch toetsingskader om een duurzame en vitale groenstructuur in Deurne te realiseren en in stand te houden. Daarnaast is het voor projectontwikkelaars ten aanzien van bouwprojecten een kader en een hulpmiddel bij het maken van het ontwerp en tijdens de uitvoering. Daarnaast is er altijd ruimte voor nieuwe ontwikkelingen/innovaties.

Tenslotte biedt dit document ook de mogelijkheid om ontheffingsaanvragen te toetsen. Het handboek is tot stand gekomen in samenspraak met een klankbordgroep waarin onder andere het waterschap, de dorps- & wijkraden, ZLTO, Staatsbosbeheer, de provincie Noord-Brabant, Stichting Boombelijd en NMEC de Ossenbeemd zitting hebben.

4.4.9 **Detailhandelsvisie**

De detailhandelsvisie van de gemeente Deurne is op 6 juli 2010 vastgesteld door de gemeenteraad. De kern Deurne heeft en behoudt een sterke lokale verzorgingspositie. Daarnaast heeft het centrum van Deurne een geheel eigen identiteit en geschiedenis. Naast winkels biedt het ook gerelateerde dienstverlening, horeca, cultuur en evenementen. Het is een uitvalsbasis voor recreatieve bezoekers van de Peel. Mede hierdoor en door het grote aantal winkels met bovenlokale trekkracht zet Deurne ook in op het herwinnen van de bovenlokale functie. Om die ambitie te kunnen bereiken wordt ingezet op een compacter centrum en op de functionele versterkingsmogelijkheden van het centrum.

Er liggen binnen Deurne meerdere mogelijkheden voor uitbreiding en nieuwe ontwikkelingen in het kernwinkelgebied. Daarbuiten, zoals in wijken en aanloopstraten wordt alleen uitbreiding toegestaan als dit nodig is vanwege natuurlijke groei of om de wijkfunctie in stand te houden.

In de detailhandelsvisie wordt gesproken over de verplaatsing van een supermarkt. In dit bestemmingsplan wordt hier nadere invulling aan gegeven. Middels een wijzigingsbevoegdheid wordt de mogelijkheid geboden om op de locatie, tussen de Fabriekstraat en het spoor, de hervestiging van een supermarkt mogelijk te maken.

4.5 **Samenvatting beleid**

Het plangebied is in het provinciaal beleid gelegen binnen de landelijke regio waar de nadruk wordt gelegd op intensivering. De voorgestane ontwikkelingen passen binnen het beleid van de provincie ten aanzien van intensivering. In het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant is de locatie aangewezen als stedelijk gebied voor 'herstructurering' waar multifunctionele ontwikkelingen kunnen worden gehuisvest. Het Masterplan Spoorzone is gericht op zuinig en intensief ruimtegebruik binnen de bebouwde kom van Deurne. Door het herhuisvesten en concentreren van bedrijven komen terreinen vrij die vervolgens voor andere stedelijke functies kunnen worden benut. Op deze manier wordt door de gemeente Deurne concrete invulling gegeven aan beleidsdoelstellingen die vanuit de hogere overheden worden gesteld.

Daarbij is het project voor de gemeente een van de speerpunten van het ruimtelijk beleid zoals dat is vastgelegd in de StructuurvisiePlus, het Masterplan openbare ruimte en andere beleidsuitgangspunten. Door nu op een zeer concrete wijze te werken aan de transformatie van het plangebied wordt een eerste stap gezet in de ruimtelijk-kwalitatieve opwaardering van het bestaand stedelijk gebied.

hoofdstuk 5 **Omgevingsaspecten**

5.1 Bedrijvigheid en milieukundige belemmeringen

5.1.1 Inleiding

Bij de realisatie van nieuwe hindergevoelige functies, zoals woningen, moet er rekening worden gehouden met eventuele milieuhinder van bedrijfsactiviteiten in de omgeving. Hierbij is het uitgangspunt dat ter plaatse van de woning sprake moet zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat daarnaast bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Om de afstanden te bepalen die aangehouden moet worden tussen de verschillende functies, wordt de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering 2009" toegepast. Bij de richtafstanden die in deze publicatie worden genoemd, wordt rekening gehouden met milieuaspecten zoals geur-, stof en geluidshinder. De opgenomen richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie is gebleken dat in het geval van een gemengd gebied, verkleinde richtafstanden van toepassing kunnen worden gesteld.

Binnen dit bestemmingsplan wordt de herstructurering van een bedrijventerrein beoogd. In de plaats van bedrijven zullen woningen worden gerealiseerd. Echter, omdat nog niet alle gronden voor de herontwikkeling zijn verworven, wordt een gedeelte van het bedrijventerrein bestemd voor het huidige gebruik. Over dit gebied is een wijzigingszone opgenomen, zodat in de nabije toekomst het gebied alsnog kan worden getransformeerd. In onderstaande paragrafen wordt de invloed binnen en buiten het plangebied bekeken van bedrijven.

5.1.2 Bedrijven binnen het plangebied

Binnen het plangebied Spoorzone - Middengebied is een groot aantal bedrijven aanwezig welke worden vervangen door woningen. De milieunormen behorende bij die bedrijven zullen door de uitplaatsing vervallen. Voor een gedeelte van het plangebied aan de westzijde van de Laurens Costerstraat wordt de huidige bedrijfsbestemming gehandhaafd. Er bevinden zich nog de volgende bedrijven:

- 1** Fabriekstraat 16 Opslaggebouwen (categorie 2);
- 2** L. Costerstraat 2-6 Drukkerij (categorie 3.2), inclusief bedrijfswoning;
- 3** L. Costerstraat 8-10 Handel in auto's en reparatie (categorie 2).

Op basis van de VNG-publicatie wordt de drukkerij ingeschaald op een milieucategorie 3.2 bedrijf. Rekening houdend met het gemengde gebied, moet hier een afstand aangehouden worden tot aan het dichtstbijzijnde milieugevoelige object van 50 meter. Hierbij is het aspect geluid maatgevend. In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is in artikel 11 een regeling "milieuzone - hindergevoelige functie" opgenomen. Dit artikel regelt dat nieuwbouw binnen deze contour van 50 meter pas mag plaatsvinden, nadat het hindergevend bedrijf is opgeheven, dan wel de hindergevend afstandsmaat is verminderd, zoals vastgelegd in een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, danwel een onherroepelijk besluit in het kader van een Algemene Maatregel van Bestuur is ontstaan.

Omdat binnen het gebied milieucategorie 2 als maximaal toelaatbaar wordt gevonden, krijgt het bedrijf een specifieke aanduiding om het huidige gebruik voort te kunnen zetten. Deze aanduiding is op de bestaande gebouwen gepositioneerd.

Het bedrijf aan de Laurens Costerstraat 10 is een categorie 2 bedrijf, gecorrigeerd voor de aard van de omgeving gemengd gebied, en geeft een hindercirkel van 10 meter ten aanzien van woningbouw.

Ter plaatse van de Fabriekstraat 22a blijft een bedrijf gehandhaafd. Bij dit bedrijf mag consumenten vuurwerk tijdelijk worden opslagen en verkocht. Algemeen is hier milieucategorie 2 toegestaan. Permanente opslag van vuurwerk, zowel voor consumenten als ook professioneel wordt binnen de bestemming uitgesloten. Echter, met een

specifieke aanduiding, te weten 'specifieke vorm van detailhandel – verkooppunt vuurwerk', is het toegestaan om ter plaatse het huidige gebruik, namelijk tijdelijke opslag en verkoop van consumentenvuurwerk, voort te zetten. Vanaf de opslagplaats van het vuurwerk moet een veiligheidsafstand worden aangehouden 8 meter.

Daarnaast is bij verschillende bedrijven ook sprake van een bedrijfswoning. Deze zijn uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' toegestaan en maximaal 1 per bedrijf.

Na uitplaatsing van een groot aantal bedrijven blijven nog enkele functies binnen het plangebied aanwezig. De nog aanwezige bedrijvigheid, met name langs de Vlierdenseweg, (horeca-activiteiten, detailhandel en maatschappelijke functies) is passend binnen het heersende omgevingstype gemengd gebied en vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied met nieuwe woningbouw. Gelet op het gemengde karakter van het gebied, kan met één stap worden afgeweken van de aan te houden afstandsmaten. In de bijlagen van de regels is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. De Staat van Bedrijfsactiviteiten zal als toetsingskader dienen bij de beoordeling of een bedrijf inpasbaar is in de omgeving.

5.1.3 Bedrijven buiten het plangebied

In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele bedrijven gelegen waarvan de milieunormen invloed kunnen uitoefenen op de woningbouwlocatie.

Leembaan 10

Aan de Leembaan 10 is het bedrijf Van de Weijer aanhangwagens (hoek Steenovenweg-Leembaan) gelegen. Van de Weijer is een bedrijf van milieucategorie 4.1, waarbij een hindercontour aangehouden moet worden van 200 meter. Hierbij is geluid de maatgevende afstand. Lettende op de omgeving kan hier worden uitgegaan van een gemengd gebied, waarbij een kleinere afstandsmaat aangehouden kan worden, namelijk 100 meter. Van de richtafstand mag worden afgeweken, mits gemotiveerd. In dat kader is in 2006 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de invloed van dit bedrijf. Naar aanleiding van de zienswijzen is er in juli 2013 een aanvullende onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage BT 11 bij dit bestemmingsplan. Op grond van het onderzoek wordt geconstateerd dat in de dagperiode op de dan relevante beoordelingshoogte van 1,5 meter bij de zijgevel van 1 woning een hogere waarde vanwege Weijer wordt berekend dan de standaard grenswaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit. Aangezien het om nieuwbouwwoning gaat, is de geluidwering van de gevel hoog genoeg om een acceptabel binnenklimaat te waarborgen. Dit kan middels een maatwerkvoorschrift voor Weijer worden toegestaan. In de nachtperiode is er 1 woning waar het berekende langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau marginaal hoger is dan de standaard grenswaarde van 40 dB(A) uit het Activiteitenbesluit. Dat wordt veroorzaakt door een activiteit die op grond van de bestaande maatwerkvoorschriften voor Weijer niet meer dan 12 maal per jaar mag optreden. Dat is acceptabel, hiervoor kan derhalve een maatwerkvoorschrift voor Weijer worden gesteld. Met betrekking tot de maximale geluidniveaus vanwege laden en lossen e.d. wordt opgemerkt dat dat in de dagperiode over het algemeen niet tot hinder leidt. In de nachtperiode worden hogere maximale geluidniveaus berekend dan de standaard grenswaarde vanwege:

- Een wekelijkse activiteit (aankomst en vertrek van een bestelwagen / lichte oplegger op het achterterrein van de inrichting) die vergelijkbaar is met wegrijden van een dergelijk voertuig op de openbare weg. Dat is voor een slechts wekelijks optredende activiteit acceptabel;
- Een maximaal maandelijks toegestane activiteit (laden van aanhangers op het voorterrein van de inrichting). Mede gezien de hoogte van de berekende niveaus (tot 66 dB(A)) is dat als acceptabel aan te merken.

Teneinde te voorkomen dat woningen worden opgericht binnen de invloedssfeer van Weijer en die het functioneren van het bedrijf kunnen belemmeren alsmede om te voorkomen dat woningen kunnen worden opgericht waarbij de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit niet gehaald worden, is het aan de orde zijnde deel van de bestemming

'Wonen-2' voorzien van de gebiedsaanduiding 'Milieuzone-hindergevoelige functie'. Via deze gebiedsaanduiding wordt geborgd dat binnen de bestemming 'Wonen-2' uitsluitend woningen mogen worden gebouwd,

- a) nadat het hindergevende bedrijf is opgeheven, dan wel nadat de hindergevende afstandsmaat is verminderd dan wel nadat de hindergevende bedrijfsactiviteiten zodanig zijn aangepast dat er redelijkerwijs geen milieuhygiënische belemmeringen meer zijn voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en
- b) nadat de onder a genoemde maatregel(en) is (zijn) vastgelegd in een onherroepelijke omgevingsvergunning voor de activiteit milieu, dan wel een onherroepelijk besluit in het kader van een Algemene Maatregel van Bestuur.

Weijer vormt op deze wijze geen belemmering voor de ontwikkeling van woningbouw aan de Steenovenweg.

Stationsstraat 122

Aan de Stationsstraat 122 is een LPG-tankstation aanwezig. In het kader van externe veiligheid is het LPG-tankstation een Bevi-inrichting. In paragraaf 5.3 zal hier nader op worden ingegaan. In het kader van de VNG-publicatie dient een afstand aangehouden te worden van 50 m ten opzichte van een benzinestation met verkoop van LPG (tot maximaal 1.000 m³ per jaar). Gevaar is hier de maatgevende afstand. Ter plaatse is sprake van een gelimiteerde jaardoorzet van LPG van 499 m³ per jaar. Vanaf het LPG-vulpunt moet een afstand aangehouden te worden van 45 m, in verband met de plaatsgebonden risicocontour (zie par. 5.3.4). De beoogde ontwikkeling ligt op een ruime afstand van deze locatie.

Deze locatie vormt door de verplaatsing van de opslag van kunstmeststoffen en het beperken van de doorzet van LPG geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

5.2 (Spoor)wegverkeerslawaai

De nieuwe ontwikkelingen die middels dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn aan te merken als geluidsgevoelige bestemmingen in het kader van de Wetgeluidhinder (Wgh). Op grond van de Wgh bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen.

Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande gezoneerde wegen dienen in principe te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden van 48 dB. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde mag de gemeente zelf onder voorwaarden een hogere grenswaarde toestaan. Deze hogere grenswaarde wordt vastgesteld door het bevoegd gezag. Vaststelling van hogere waarden is mogelijk tot de uiterste grenswaarde van maximaal 63 dB binnen de bebouwde kom. Ontheffingen die op basis van spoorwegverkeerslawaai verleend dienen te worden, kan maximaal worden afgegeven tot 68 dB. Indien sprake is van hogere waarden dienen de eisen van het Bouwbesluit in acht te worden genomen (maximaal toelaatbare binnenniveau van 33 dB). Voorafgaand aan vaststelling van hogere waarden dient eerst onderzoek gedaan te worden naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren.

5.2.1 Wegverkeerslawaai

Wegen binnen Nederland hebben op basis van de Wgh een geluidzone. Hiervan zijn 30 km/h-wegen en gebieden die zijn aangeduid als woonerf vrijgesteld van een geluidzone. Wegen binnen het stedelijk gebied, bestaande uit een of twee rijstroken kennen een geluidzone van 200 meter, gemeten uit de as van de weg. Indien een ontwikkeling plaatsvindt binnen deze zone, dient de akoestiek berekend te worden om de geluidbelasting op de gevel te bepalen door invloed van deze wegen. Binnen en rondom het plangebied is alleen de Vlierdenseweg van invloed. Het plan maakt een reconstructie van de Vlierdenseweg mogelijk. Bij de reconstructie van wegen moet tevens worden bepaald of sprake is van een "reconstructie van een weg" in de zin van de Wet geluidhinder. Dit kan van belang zijn voor de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (13 augustus 2013, projectnummer GM-0109149, versie D1) blijkt dat het effect van de wijziging van de weg kleiner is dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Voor de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen blijkt uit het akoestisch onderzoek dat voor een

woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De overschrijding bedraagt maximaal 1 dB. Hiervoor moet door het college van B&W alsnog ontheffing worden verleend. Voor deze ontheffing is een aparte procedure gevolgd. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft in tegenstelling tot het ontwerpbesluit hogere waarde spoorweglawaai niet tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen, aangezien op het moment van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan de reconstructie van de Vlierdenseweg onvoldoende was uitgekristalliseerd. Dit is dan ook de reden dat voor dit bestemmingsplan uiteindelijk twee hogere waarden besluiten zijn vastgesteld. Het vastgestelde Hogere waarde besluit wegverkeerslawaai is als bijlage BT opgenomen in dit bestemmingsplan.

De conclusie uit het akoestisch onderzoek verkeerslawaai (Bijlage BT 13) is dat er voor 1 nieuwe woning aan de Fabriekstraat hoek Ringoven een hogere waarde besluit genomen moet worden. Deze heeft vanaf 16 augustus 2013 ter inzage gelegen. Het besluit wordt genomen voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt.

5.2.2 **Spoorweglawaai**

Langs het spoor in Deurne ligt een geluidszone van 600 m, waarbinnen akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Aangezien men voornemens is geluidgevoelige bestemmingen (woningen) binnen de zone van het spoor te realiseren is door Grontmij een akoestisch onderzoek (30 januari 2013, projectnummer GM-0089361, versie D1) uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage BT 2 opgenomen in dit bestemmingsplan. Voor spoorweglawaai geldt voor nieuwe woningen binnen de zone van het spoor een waarde van 55 dB(Lden). Ontheffingen zijn onder voorwaarden mogelijk tot maximaal 68 dB. De overschrijding bedraagt maximaal 72 dB. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt hiermee overschreden. Derhalve zal de voorgevel van de eerstelijnsbebouwing parallel aan de Fabriekstraat worden uitgevoerd als een dove gevel. De woningen vervangen bestaande bebouwing en de eerstelijnsbebouwing parallel aan de Fabriekstraat vervult door de situering en bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie voor de achterliggende woningen. Voor de overige overschrijding van de voorkeursgrenswaarde moet door het college van B&W ontheffing worden verleend. Voor deze ontheffing zal een aparte procedure worden gevolgd. Het ontwerpbesluit voor ontheffingsaanvraag hogere grenswaarden heeft tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het vastgestelde Hogere waarde besluit spoorweglawaai is als bijlage BT 12 opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.2.3 **Gecumuleerde geluidbelasting**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening, artikel 110a, lid 6 van de Wet geluidhinder, moet aannemelijk worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau. Hiervoor is onder andere de maximale binnenwaarde van woningen bepalend, van ten hoogste 33 dB. Wanneer aan de hand van berekeningen kan worden aangetoond dat het binnenniveau lager is dan deze grenswaarde is er sprake van een aanvaardbaar geluidsniveau. De cumulatieve geluidbelasting is voor een woning van toepassing, omdat deze woning wordt blootgesteld aan meer dan een geluidsbron. Er is sprake van meer dan een geluidsbron bij blootstelling als gevolg van twee afzonderlijke wegen of een weg en een spoorweg. De cumulatieve geluidbelasting op de gevel van de woning bedraagt maximaal 65 dB. De cumulatieve waarde ligt onder de maximaal vast te stellen hogere waarde als gevolg van het spoor. De cumulatie van geluid leidt derhalve niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

5.2.4 **Conclusie**

Ten aanzien van het wegverkeerslawaai worden de voorkeursgrenswaarden bij een woning met 1 dB overschreden. Ten gevolge van spoorwegverkeerslawaai wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor enkele woningen met 4 dB overschreden. Deze woningen zullen worden voorzien van dove gevels ten gevolge de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Voor de overige woningen waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde, geldt dat door voldoende gevelisolatie aan de vereiste

binnenwaarden voor nieuwbouw kan worden voldaan. De woningen aan de Fabriekstraat vormen door de situering en bouwvorm een doelmatige akoestisch afscherpende functie voor de achterliggende woningen.

5.3 Externe veiligheid

De overheid stelt grenzen aan de grootte van externe veiligheidsrisico's, die de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gebieden beïnvloedt. De doelstelling van het (externe) veiligheidsbeleid is het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving door het beheersen van risico's van industriële activiteiten met opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Bij externe veiligheid gaat het om de veiligheid van de bevolking die in het plangebied zou kunnen komen te wonen of werken, in relatie tot de productie, de opslag, het transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen in of buiten het plangebied, voor zover die activiteiten risico's voor de bevolking kunnen opleveren.

Gevaarlijke stoffen komen voor bij risicovolle bedrijven, waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen inclusief de bijbehorende regeling van toepassing is en bij vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, weg of buisleiding. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Dit zijn de begrippen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). In de wet- en regelgeving is het groepsrisico niet vervat in een vaste grenswaarde of norm. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht, waarbij de oriëntatiewaarden moet worden gezien als ijkpunt.

Voor het aspect externe veiligheid heeft Cauberg-Huygen een onderzoek verricht (d.d. 7 januari 2013, rapportnr.: 20122242-02; zie bijlage BT 3) naar de nieuwbouwplannen voor het plangebied Spoorzone – Middengebied. Onderstaand is een samenvatting opgenomen van het onderzoek. Het volledige onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Risico vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Conform de Circulaire zijn berekeningen voor het PR niet noodzakelijk, aangezien sprake is van een Basisnetroute. Uit bijlage 4 van de Circulaire blijkt dat voor het traject Eindhoven oost - station Blerick de PR 10-6-contour 0 meter bedraagt. Het plaatsgebonden risico vormt derhalve geen beperkingen voor het plan.

Op basis van de berekeningsresultaten omtrent het groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde is gelegen en dat ten gevolge van de realisatie van de ontwikkelingen betreffende Middengebied een toename van het GR waarneembaar is. Op basis van de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' mag het groepsrisico niet zomaar toenemen zonder een maatschappelijke afweging. In de verantwoordingsplicht van het bevoegd gezag zal hieraan aandacht moeten worden gesteld. In dit kader is door de gemeente advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio.

Risico vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Conform de rapportage 'gemeente Deurne – inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen' vindt over de Stationsstraat/Vliedenseweg transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van de gegevens uit de genoemde rapportage blijkt dat de Stationsstraat geen 10-6-PR-contour heeft. Het PR levert daarom geen beperkingen. De personen dichtheid is zowel in de huidige als toekomstige situatie lager dan de drempelwaarde zoals vastgesteld in de genoemde rapportage. Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zal wel sprake zijn van een (zeer) beperkte toename van het GR. Het bevoegd gezag dient in de verantwoording van het GR hieraan aandacht te besteden.

Risico vervoer buisleidingen

Door het plangebied heen ligt een hogedrukgasleiding gelegen. Conform gegevens van de Gasunie is deze buiten werking en is deze leiding verwijderd. Er is derhalve geen sprake meer van een plaatsgebonden en groepsrisico, waardoor deze leiding geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan

Risicovolle bedrijven

LPG-tankstations

Voor het LPG-tankstation aan de Stationsstraat 122 is een onderzoek uitgevoerd, waarbij het PR en het GR inzichtelijk zijn gemaakt. De risicoanalyse van het LPG-tankstation is opgenomen in rapportage 20091619 'Risicoanalyse LPG tankstation Stationsstraat 122 te Deurne', d.d. 16 februari 2010, zie bijlage BT 4. Inmiddels is de doorzet van het betreffende tankstation gelimiteerd tot minder dan 500 m³/jaar. Op basis van dit onderzoek, alsmede de limitering van de doorzet, worden de volgende conclusies getrokken:

- het plangebied is buiten de PR 10-6-contouren van het tankstation gesitueerd en levert het PR derhalve geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling;
- de plannen binnen het middengebied hebben geen (rekenkundig zichtbare) invloed op de hoogte van het groepsrisico. Voor het LPG tankstation geldt dat het groepsrisico iets boven de oriëntatiewaarde ligt. Door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoogte van het groepsrisico echter niet toe.

Driessen Vlieden Transport BV

Driessen Groep heeft vergunning voor drie PGS15-hallen, waar gevaarlijke stoffen zijn opgeslagen. In het kader van de vergunningsaanvraag is een QRA opgesteld. In deze QRA is uitgegaan van maximaal 4.400 ton gevaarlijke stoffen, waarvan maximaal 2.400 ton oxiderende stoffen. Als gevolg hiervan valt Driessen Groep nu onder de werkingssfeer van het BRZO'99 (Besluit risico zware ongevallen).

Uit de risicoanalyse volgt dat het Middengebied buiten de 10-8-contour van de inrichting is gelegen en derhalve niet of nauwelijks een relevante invloed heeft op het GR. Opgemerkt wordt verder dat bij de opgestelde QRA het plangebied van het Middengebied is meegenomen.

Metabel

De inrichting Metabel beschikt over een geldige vergunning welke verstrekt is door de provincie Noord-Brabant. Op basis van de uitgevoerde QRA blijkt dat de 10-6-contour op circa 25 meter van de productiehal ligt. Binnen de 10-6-contour bevinden zich geen kwetsbare objecten en de contour ligt op het industrieterrein. De uitkomst van de QRA laat zien dat er geen overschrijding is van de oriëntatiewaarde. Het plangebied ligt ruim buiten het invloedsgebied van 150 meter en derhalve vormt deze inrichting geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.3.1 Verantwoording Groepsrisico

Het ontwerpbestemmingsplan is voor advies voorgelegd aan de VeiligheidsRegio Brabant-Zuidoost. Dit advies hebben wij op 9 april 2013 ontvangen en is als bijlage toegevoegd aan dit plan, zie bijlage BT 15. Naar aanleiding van het voornoemde advies is deze verantwoording van het groepsrisico tot stand gekomen.

Algemeen

De gemeente Deurne heeft de ambitie om haar inwoners een veilige omgeving te bieden. De beleidsvisie is erop gericht om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. In of in de nabijheid van het plangebied liggen als risicobron de spoorlijn Eindhoven-Venlo, de weg en een LPG-tankstation.

Plan Spoorzone-Middengebied

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt een aantal geldende bestemmingsplannen geactualiseerd. Het bestemmingsplan is met name gericht op het herstructureren van het middengebied binnen de spoorzone. Hiermee wordt het bestaande bedrijventerrein getransformeerd naar een woongebied. Met deze ontwikkeling wordt een brug geslagen tussen de woonwijk "Sint Jozefparochie" en het centrum van Deurne en vervult daarmee een maatschappelijke functie.

Effectbeschrijving en potentiële slachtoffers

Spoor

Over de spoorlijn Eindhoven-Venlo (Basisnetroute) worden gevaarlijke stoffen zoals brandbare gassen en vloeistoffen en giftige gassen vervoerd. Daarmee is het een relevante risicobron. De hoeveelheid gevaarlijke stoffen die wordt vervoerd is beperkt en bestaat in principe geheel uit brandbare gassen.

Het invloedsgebied van het spoor bedraagt ruim 400 meter en wordt bepaald door de maatgevende stofcategorie GF3 (bijv. LPG). Hierbij moet rekening worden gehouden met het maatgevende scenario van de 'koude Blevé' (boiling liquid expanding vapour explosion). Dit ongeval scenario gaat uit van effecten als overdruk en brand die het plangebied zullen treffen. Tot op 150 meter afstand kunnen dodelijke slachtoffers vallen. De effecten uitgedrukt in gewonden en materiële schade zijn daarbij aanzienlijk.

Bevi-inrichtingen

Voor het LPG tankstation, Stationsstraat 122, geldt het plaatsgebonden risico niet tot een knelpunt leidt. De effectafstand 1% letaal van de LPG tankstations bedraagt circa 300 meter en valt samen met het plangebied. Tot op deze afstand kunnen nog dodelijke slachtoffers vallen. De weg waarover de LPG-tankwagens worden getransporteerd ziet de Veiligheidsregio niet als een relevante risicobron.

Preventie/zelfredzaamheid bevolking

De aard en omvang van de infrastructuur is zodanig vormgegeven, dat personen zich bij een calamiteit op een snelle wijze van de risicobron af kunnen begeven.

De zelfredzaamheid in het plangebied mag in de regel als voldoende worden beschouwd. De planregels laten zien dat de vestiging van een groep verminderd zelfredzame personen niet direct mogelijk wordt gemaakt.

Hulpverlening/bestrijdbaarheid/bereikbaarheid

Uit overleg met de lokale brandweer blijkt dat de bereikbaarheid van het gebied en de afzonderlijke percelen voldoende is. Het gebied is via meerdere toegangswegen te bereiken. Ook het spoor is ter hoogte van het plangebied voldoende bereikbaar. Hetzelfde geldt voor het LPG-tankstation.

De opkomsttijden van de eerste en tweede tankautospuit in het plangebied voldoen zowel binnen als buiten werktijd aan de zorgnorm zoals deze door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio in de leidraad 'Basis brandweezorg' is vastgesteld. De bluswatervoorziening langs het spoor laat echter te wensen over. Op basis van de nieuwe Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (2012) van brandweer Nederland moet bij de verschillende relevante scenario's een totale wateropbrengst van 2000 tot 4500 liter per minuut gerealiseerd worden. Een dergelijke bluswatervoorziening kan momenteel nergens langs het spoor worden geleverd. Indien langs het spoor de openbare ruimte of de infrastructuur wordt aangepast zal het aspect bluswatervoorziening hierin worden betrokken. Voor het LPG tankstation geldt dat de bluswatervoorziening voldoende is. Er is voldoende dekking met brandkranen. Ook de opkomsttijden voor beide risicobronnen voldoen aan de eerder genoemde zorgnorm.

Daarnaast beschikt de gemeente Deurne over een rampenplan, wat de komende jaren regelmatig wordt geoefend. Evenals de rest van de gemeente Deurne beschikt het gebied over een alarmeringssysteem bij rampen e.d..

Conclusie

De veiligheidsregio kan instemmen met het onderhavige bestemmingsplan. Wel wordt geadviseerd om bij het revitaliseren van de openbare ruimte langs het spoor het aspect bluswatervoorziening te betrekken. De aanleg van één of meerdere secundaire bluswatervoorzieningen (met een wateropbrengst van 4.500 liter/min) is wenselijk in het kader van een goede basisbrandweerzorg. Gelet op het voorgaande is de gemeente Deurne van mening dat ondanks de beperkte toename van het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een aanvaardbaar niveau van veiligheid gelet op de kans op een ramp versus de goede zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid. Derhalve achten wij het restrisico acceptabel.

5.4 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient er voor ieder bestemmingsplan onderzoek gedaan te worden naar de luchtkwaliteit in het plangebied. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Luchtkwaliteit, Wlk).

De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan, uitoefenen indien:

- ▶ de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- ▶ de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheid per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- ▶ bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd (lid 1 onder b2);
- ▶ de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- ▶ het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekende mate (NIBM)

Bij ministeriële regeling (de Regeling Niet in betekende mate bijdragen) zijn categorieën van gevallen aangewezen, waarin het vaststellen van een bestemmingsplan in ieder geval niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties met netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen (bij één ontsluitingsweg) of voor een project dat een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀.

Onderzoek en conclusie

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd om de ontwikkeling mogelijk te maken van circa 168 woningen. Omdat het aantal woningen lager is dan 1.500 voldoet het plan aan het 'NIBM' criterium. Het plan kan zonder toetsing aan de grenswaarden worden uitgevoerd. Verder onderzoek naar luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

5.5 Bodem

In het kader van een bestemmingsplanwijziging zijn door Grontmij, in opdracht van de gemeente Deurne, bodemonderzoek verricht binnen het gebied Spoorzone.

De resultaten van deze onderzoeken geven voor de bestemmingsplanprocedure voldoende inzicht of de gronden al dan niet vervuild zijn en in welke mate dit is. De bodemonderzoeken zijn uitgevoerd in de periode 2004-2007 wat inhoudt dat diverse onderzoeken in principe niet meer bruikbaar zijn voor het ontwerpbestemmingsplan. Derhalve is voor het ontwikkelingsgebied een actualiseringsnotitie opgesteld, waarin de gebruiksgeschiedenis van de voorbije jaren sinds het voorgaande onderzoek aangegeven wordt.

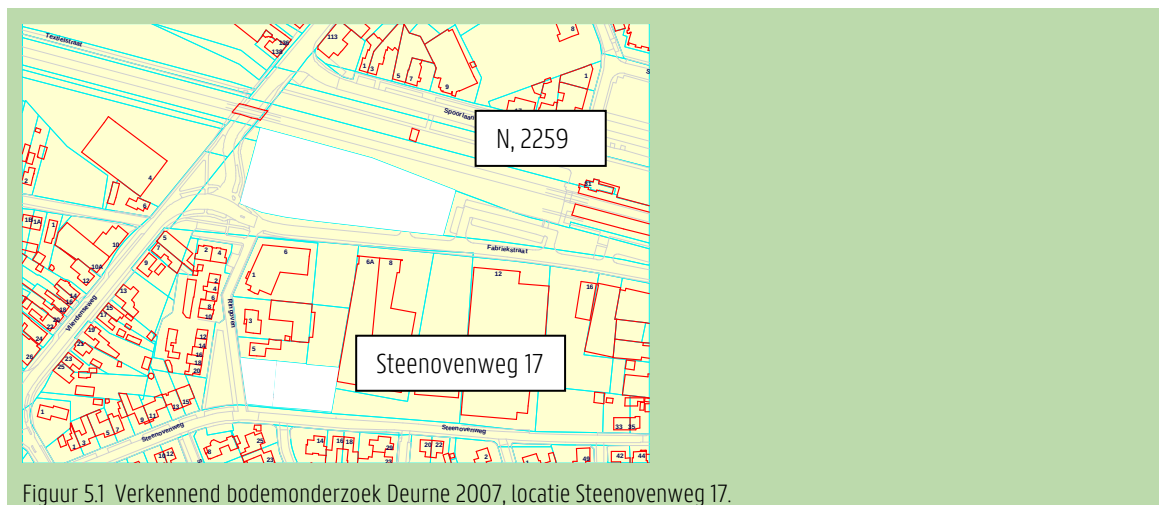
Zuidzijde spoorlijn (Middengebied)

In 2005 is voor het Middengebied bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek staan beschreven in de rapportage: 'Verkennd- en aanvullend bodemonderzoek Spoorzone te Deurne', projectnummer: 180944, d.d. 4 april 2005. Een overzichtstekening is in bijlage O1 van het onderzoeksrapport toegevoegd. In het onderstaande tabel is een overzicht weergegeven waarin de door Grontmij onderzochte locaties staan weergegeven met de resultaten van de onderzoeken.

nr. op tekening	adres	perceelnr.	conclusie onderzoek
26	Leembaan 2	N 1398	Resultaten geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen
	Fabriekstraat 22a	N 1397	
27	Fabriekstraat 22	N 937	Geval van ernstige bodemverontreiniging
	L. Costerstraat 1	N 534	
28	L. Costerstraat 2-6	N 530	Zinkassen aanwezig, geval van ernstige bodemverontreiniging
		N 981	
		N 980	
		N 531	
		N 529	
29	L. Costerstraat 8	N 646	Resultaten geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen
30	L. Costerstraat 10	N 352	Zinkassen aanwezig, geval van ernstige bodemverontreiniging
31	Steenovenweg 33-35	N 407	Resultaten geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen
		M 311	
		M 312	
32	Fabriekstraat 16	N 645	Geval van ernstige bodemverontreiniging
		N 528	
33	Fabriekstraat 12	N 1244	Geval van ernstige bodemverontreiniging
34	Fabriekstraat 8	N 2662	
	Fabriekstraat 10	N 2889	
35	Steenovenweg 17	N 2287	Geval van ernstige bodemverontreiniging
36	Fabriekstraat 6	N 1840	Resultaten geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen
37	Fabriekstraat ong.	N 2288	Geval van ernstige bodemverontreiniging

Uit bovenstaande tabel blijkt dat op een aantal locaties bodemverontreiniging aanwezig is. Voor deze locaties zal door het uitvoeren van een bodemsanering de bodem weer geschikt gemaakt worden voor de nieuwe

woonbestemming. Uitgangspunt is, en dat is ook wettelijk bepaald, dat het uitvoeren van de bodemsanering plaats zal vinden voordat de daadwerkelijke invulling van de bestemming gerealiseerd zal gaan worden.



Figuur 5.1 Verkennend bodemonderzoek Deurne 2007, locatie Steenovenweg 17.

In 2006 is voor een groter deel van de spoorzone door Grontmij bodemonderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in de rapportage: 'Verkennd bodemonderzoek Spoorzone Deurne', projectnummer: 208947, d.d. 19 januari 2007. In dit onderzoek is de locatie Steenovenweg 17, die in het voorgaand onderzoek niet is meegenomen, onderzocht. Daarnaast is het braakliggend terrein gelegen tussen het spoor en de Fabriekstraat (perceel N, 2259) onderzocht. Beide locaties zijn hieronder weergegeven.

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven waarin de door Grontmij onderzochte locaties staan weergegeven met de resultaten van de onderzoeken. De volledige bodemonderzoeken, behorende bij dit bestemmingsplan, zijn opgenomen in de bijlagen BT 9 en BT 10.

adres	perceelnr.	conclusie onderzoek	Vervolgstap
Steenovenweg 17	N 2453	resultaten vormen geen belemmering voor toekomstige ontwikkeling	
	N 2454		
Fabriekstraat	N 2259	bodemvreemd materiaal aanwezig in grond	gecontroleerde afvoer grondstromen

Conclusie

Voor verschillende locaties is bodemsanering noodzakelijk, voordat de gronden gebruikt kunnen worden ten behoeve van het wonen. Omdat de gronden op dit moment nog in gebruik zijn, kan sanering pas plaatsvinden nadat het huidige gebruik van de gronden is gestopt en de gebouwen zijn gesloopt. Voorafgaand aan de bouw van de woningen, maar na vaststelling van dit bestemmingsplan, zullen de gronden worden gesaneerd. Daarnaast zal in verband met de geldigheidstermijn van de onderzoeken voorafgaand aan het feitelijk gebruik van de gronden nagegaan worden of actualiserend bodemonderzoek noodzakelijk is. Zoals bij elke gemeentelijke transactie zal bij overdracht, de gronden geschikt gemaakt worden voor het toekomstig gebruik.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

5.6.1 Archeologie

Rijksbeleid

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de verstoorder betaalt'. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen. Dit heeft geleid tot een gemeentelijk archeologie beleid.

Gemeentelijk archeologie beleid

In de Nota Archeologische Monumentenzorg, door de gemeenteraad vastgesteld op 1 juli 2008, heeft de gemeente zich concreet ten doel gesteld steeds een verantwoorde afweging te maken tussen wat in de bodem bewaard moet blijven, onderzocht dient te worden of verloren mag gaan. Centraal daarbij staat het behoud van representatieve delen van het verleden landschap en de archeologische vindplaatsen die daarin verborgen liggen. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten uitgewerkt:

- ▶ Het gemeentelijk grondgebied is onderverdeeld in vijf zones met een verschillende waarderingen van het bodemarchief (zgn. 'archeologische verwachtingsgebieden');
- ▶ Conform artikel 41a van de Monumentenwet stelt de gemeente voor deze gebieden haar eigen vrijstellingsgrenzen vast waarbinnen ruimtelijke ingrepen en bodemingrepen (tot een bepaalde diepte en/of oppervlakte) worden vrijgesteld van AMZ-eisen;
- ▶ Conform artikel 38 van de Monumentenwet heeft de gemeente een verordening vastgesteld waarin zij zelfstandig regels vaststelt met betrekking tot de archeologische monumentenzorg in de gemeente. Hierin zijn de regels, voortvloeiend uit het gemeentelijke AMZ-beleid bij verordening vastgesteld; Er is een gemeentelijke archeologische beleidskaart vastgesteld als ruimtelijke vertaling van het beleid en de bij verordening gestelde regels.

Het gemeentelijke bodemarchief is onderverdeeld in de volgende vijf categorieën:

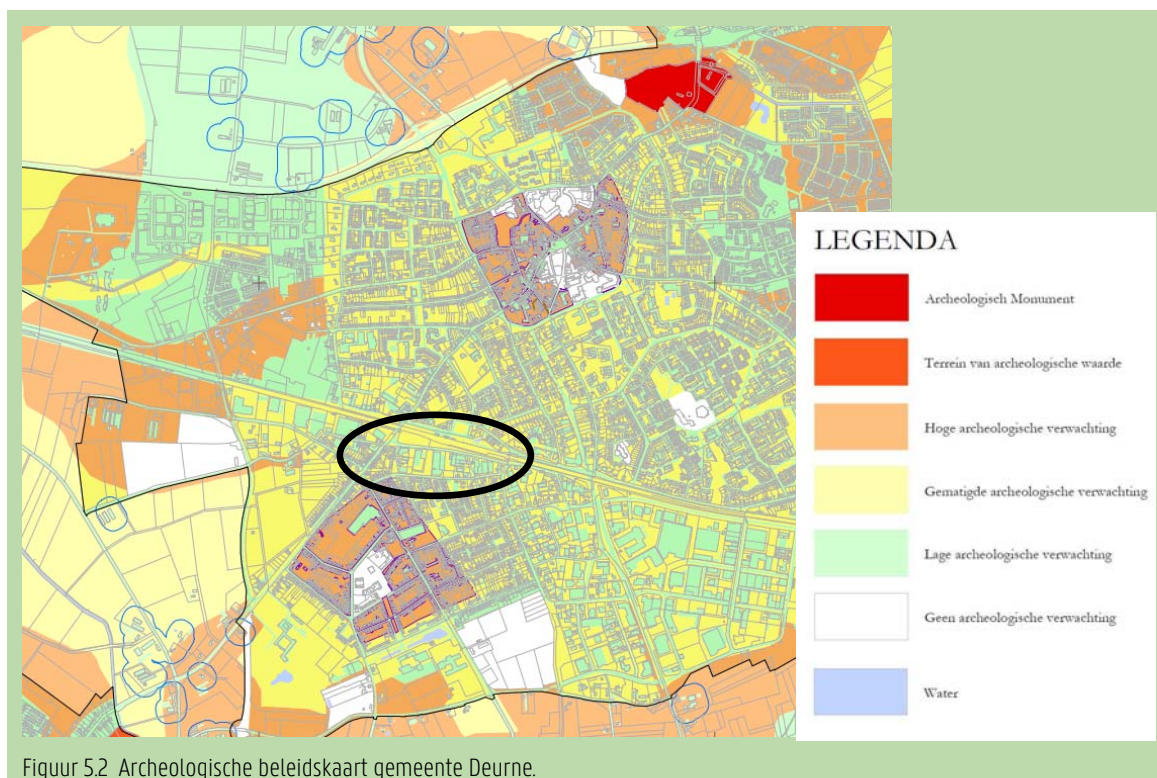
- 1 Beschermd archeologisch monument:** terrein dat overeenkomstig artikel 3 van de Monumentenwet of overeenkomstig de bepalingen van de Archeologieverordening Gemeente Deurne is aangewezen als archeologisch monument en op de archeologische beleidskaart als zodanig is opgenomen onder categorie 1;
- 2 Gebied of terrein van archeologische waarde:** gebied of terrein dat zich bevindt in de zone die op de archeologische beleidskaart als zodanig is aangeduid (aldaar: categorie 2) en waarvan is aangetoond dat er concentraties archeologische resten voorkomen die als behoudenswaardige gekarakteriseerd kunnen worden;
- 3 Gebied of terrein met hoge archeologische verwachting:** gebied of terrein dat zich bevindt in de zone die op de archeologische beleidskaart als zodanig is aangeduid (aldaar: categorie 3) en waarvan op basis van geologische en bodemkundige opbouw een hoge dichtheid aan archeologische sporen/vindplaatsen wordt verwacht;
- 4 Gebied met gematigde archeologische verwachting:** gebied of terrein dat zich bevindt in de zone die op de archeologische beleidskaart als zodanig is aangeduid (aldaar: categorie 4) en waarvan op basis van geologische en bodemkundige opbouw een middelhoge dichtheid aan archeologische sporen/vindplaatsen wordt verwacht;
- 5 Gebied met lage archeologische verwachting:** gebied of terrein dat zich bevindt in de zone die op de archeologische beleidskaart als zodanig is aangeduid (aldaar: categorie 5) en waarvan op basis van geologische en bodemkundige opbouw een lage dichtheid aan archeologische sporen/vindplaatsen wordt verwacht.

De vijf categorieën zijn ruimtelijk weergegeven op de begeleidende Archeologische beleidskaart Deurne en gekoppeld aan een stelsel van regels en vrijstellingen voor bodemingrepen. Kernpunten bij vergunningverlening en vrijstelling van AMZ-eisen zijn:

- ▶ op terreinen gelegen binnen categorie 3 en 4 zijn bodemingrepen tot 0,5 m vrijgesteld van AMZ-eisen;
- ▶ er wordt onderscheid gemaakt tussen bodemingrepen in het buitengebied (bestemmingsplan buitengebied) en terreinen binnen de bebouwde kom (overige bestemmingsplannen);
- ▶ alle bodemingrepen in verwachtingsgebieden van categorie 1 en 2 zijn vergunningplichtig.

5.6.2 Archeologisch onderzoek

Uit de Archeologische beleidskaart Deurne blijkt dat de gronden van Spoorzone – Middengebied geheel een gematigde archeologische verwachting hebben, zie figuur 5.2. Het betreft hier echter geroerde gebieden, oftewel gebieden waar al regelmatig (bouw)werkzaamheden hebben plaatsgevonden die invloed hebben gehad op het bodempakket. De aanwezigheid van archeologisch waardevolle terreinen in het plangebied wordt, gezien het bovenstaande, niet waarschijnlijk geacht.



Figuur 5.2 Archeologische beleidskaart gemeente Deurne.

In opdracht van de Gemeente Deurne heeft Vestigia b.v. Archeologie & cultuurhistorie in november 2007 een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in het gehele Spoorzone gebied, waar het plangebied van voorliggend bestemmingsplan deel van uit maakt. Op 12 oktober 2012 is het onderzoek geactualiseerd.

Ten behoeve van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan diende een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd, hetgeen een Bureauonderzoek (BO) en een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) omvatte. Het doel van het onderzoek was om vast te stellen of er in het plangebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door de bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te worden. Indien dit het geval was en, dient bepaald te worden wat de waarde daarvan is in termen van beleving, fysieke en inhoudelijke kwaliteiten.

Tijdens het bureauonderzoek waarbij onder andere de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) en de kaart "Archeologische beleidskaart Deurne" zijn geraadpleegd en een terreininspectie is gedaan, is de conclusie getrokken

dat het in het plangebied voornamelijk gaat om gronden met een gematigd archeologische verwachting, met ter plaatse van bebouwing een lage verwachting. De terreinen met een middelhoge verwachtingswaarde die niet bebouwd zijn en een bestemmingswijziging krijgen, zijn door middel van veldonderzoek (IVO) onderzocht.

Naar aanleiding van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek is een advies opgesteld per terrein binnen de spoorzone. Voor het terrein betreffende bestemmingsplan "Spoorzone - Middengebied" geldt dat de verwachting voor archeologische waarden laag is of dat de ondergrond niet meer intact of vervuild is. Bovendien geven de resultaten uit het onderzoek geen aanleiding in het bestemmingsplan paragrafen op te nemen met restricties voor bodemingrepen of bepaalde typen bouw.

Aangezien in 2007 het bevoegd gezag geen selectiebesluit heeft genomen is het rapport onlangs herzien. Dit onderzoeksrapport is toegevoegd aan bijlage BT 5 bij de toelichting. De actualisatie van het rapport geeft geen aanleiding tot gewijzigde inzichten. Voor wat betreft het plangebied heeft het bevoegd gezag dan ook besloten de waarde archeologische verwachtingswaarde bij te stellen naar een lage waarde, namelijk categorie 5.

Conclusie

Tijdens het onderzoek zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarbij geldt dat voor de meeste terreinen dat de verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden als klein kan worden betiteld, omdat de ondergrond niet meer intact of vervuild is gebleken. De gronden worden dan ook vrijgegeven voor ontwikkeling. Dit wil echter niet zeggen dat toevalsvondsten bij grondroerende werkzaamheden kan worden uitgesloten. In deze gebieden blijft dan ook de wettelijke meldingsplicht van kracht.

5.6.3 Cultuurhistorie

In de 'Visie Erfgoed en Ruimte' is door het rijk een visie gegeven over op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis, omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten. Naast de verantwoording ten behoeve van ontwikkelingen dient er met ingang van 2012 in ieder bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarde, ook in conserverende bestemmingsplannen. Dit is sinds 1 januari 2012 in het Bro opgenomen.

Cultuurhistorische lijnen en structuren

De spoorlijn Eindhoven – Venlo is op de CHW aangegeven als een historisch geografische lijn met redelijk hoge waarde. De spoorlijn maakt een belangrijk deel uit van de ruimtelijke structuur van Deurne. Gezien de locatie en in samenhang met de functie is de spoorlijn (en daarmee de Spoorzone waartoe de Stationsomgeving behoort) ook beeldbepalend voor Deurne.

Ter plaatse van de Spoorlaan bevindt zich een monumentale bomenlaan met beuken (*Fagus sylvatica*). De bomen zijn voor de groenstructuur binnen Deurne en de Spoorzone van belang. De cultuurhistorische waarden kunnen dienen als inspiratiebron bij nieuwe ontwikkelingen, maar tevens dienen de waarden van deze lijnen en structuren behouden te blijven.

Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. In de directe omgeving is aan de Stationsstraat 113 een rijksmonument aanwezig. Dit pand bevindt zich buiten het plangebied en heeft geen invloed op de ontwikkelingen binnen het plangebied.

5.7 Flora en fauna

5.7.1 Wetgeving

De bescherming van de natuur is in Europees verband vastgelegd in de Vogelrichtlijn (VR) en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen dragen zorg voor zowel gebiedenbescherming als soortenbescherming. Nederland heeft de richtlijnen geïmplementeerd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedenbescherming) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming). Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht.

De Flora- en faunawet heeft als doel zeldzame en in het wild voorkomende plant- en diersoorten in stand te houden. De wet bevat ook de implementatie van de soortenbeschermingsbepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In een bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met deze bepalingen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de Spoorzone zal dan ook rekening gehouden moeten worden met de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Flora- en faunawet. Het plangebied valt niet binnen een Vogel- of Habitatrichtlijngebied.

Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen, of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfsplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Deze verboden gelden niet alleen voor de zeldzame, maar voor alle in het wilde levende plant- en diersoorten. Wanneer in een bepaald gebied activiteiten plaatsvinden die een bedreiging kunnen vormen voor beschermde diersoorten moet een ontheffing worden aangevraagd. Dit is zeker het geval wanneer in het betreffende gebied rode lijstsoorten voorkomen.

5.7.2 Onderzoek

Door Faunaconsult is in november 2006 een Flora- en faunaonderzoek verricht voor de herinrichting van de gehele Spoorzone. Hierin wordt aangegeven welke beschermde dieren en planten in het gebied voorkomen. Dit onderzoek is geactualiseerd door middel van een flora- en faunaonderzoek voor de herinrichting van de Spoorzone door Faunaconsult in juli 2007 en voorts nogmaals in januari 2013. De resultaten/conclusies van het onderzoek zijn in onderstaande paragraaf te lezen. Tevens is het volledige onderzoek te vinden in bijlage BT 6.

De ingreep

In enkele deelgebieden zullen bedrijven plaats maken voor woningbouw. Hier zal de bestaande bebouwing verdwijnen. In de meeste deelgebieden zal de functie blijven zoals die nu is, maar wordt de inrichting van het gebied waar nodig verbeterd. Hierbij worden plaatselijk struiken, bomen en kruidenvegetaties verwijderd. Tevens worden er hagen, struiken en bomen aangeplant.

5.7.3 Effecten op beschermde soorten in het plangebied

In het plangebied komen geen beschermde planten voor. Het foerageergebied van enkele algemeen voorkomende beschermde vogels en zoogdieren zal (deels) verdwijnen. Ook zal een deel van de mogelijke landhabitat van bruine kikker en gewone pad verdwijnen. Holen en individuen van algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren worden hierbij mogelijk verstoord of vernietigd. Voor al deze soorten biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende andere foerageergebieden. Door de vegetatie buiten het broedseizoen (15 maart-15 juli) te verwijderen, wordt schade aan vogelnesten, eieren en vogels voorkomen. Na aanplant van het nieuwe groen ontstaat er weer habitat voor een aantal algemene diersoorten in het plangebied.

Effecten op vleermuizen

In het onderzoek in 2007 is gebleken dat de loods van Van der Wal werd gebruikt als najaarsverblijf van een solitaire dwergvleermuis. Voor dit gebied is in januari 2013 opnieuw onderzoek verricht.

Sommige te slopen gebouwen fungeren mogelijk als vleermuizenverblijf. Aanvullend vleermuizenonderzoek met batdetector kan hierover uitsluitsel geven. Pas dan kunnen de effecten op vleermuizen worden bepaald. Indien uit het onderzoek blijft dat er vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn, zal worden bekeken hoe het lokale voorbestaan van deze soorten kan worden gewaarborgd.

5.7.4 Consequenties vanuit de wet- en regelgeving

Flora- en faunawet

Beschermde dieren uit de categorie 'algemene soorten': ontheffing

- ▶ Voor het vernietigen van holen etc. en verstoren van beschermde zoogdieren en amfibieën van de categorie 'algemene soorten' voor ruimtelijke ingrepen, bestaat een ontheffing op grond van 'AMvB artikel 75' van de Flora- en faunawet (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2005). Er hoeft daarom geen ontheffing te worden aangevraagd.

Vogels: geen directe schade

- ▶ Door de vegetatie buiten de periode 15 maart tot 15 juli (het broedseizoen van de meeste vogels) te verwijderen, wordt directe schade aan algemeen voorkomende vogels, hun nesten en eieren voorkomen.

Vleermuizen: aangepast werkwijze en aanvullend onderzoek noodzakelijk

- ▶ Dagverblijven van één of enkele solitaire individuen van de gewone dwergvleermuis vormen geen onmisbaar onderdeel van het leefgebied van de soort als zodanig. Op grond hiervan hoeft er dan ook geen ontheffing te worden aangevraagd voor het vernietigen van een dagverblijf van een solitaire gewone dwergvleermuis.
- ▶ Door de ochtend voor de sloop met een batdetector te onderzoeken of er op dat moment vleermuizen aanwezig zijn, wordt voorkomen dat er individuen van deze soort worden gedood of verwond.

Voorkomen doden of verwonden dieren

- ▶ De in de Flora- en faunawet genoemde 'algemene zorgplicht' is ook op beschermde soorten uit de categorie 'algemene soorten' van toepassing. Beschermde diersoorten (ook die van de categorie 'algemene soorten') die tijdens het verwijderen van vegetatie en het vergraven van grond worden aangetroffen, moeten direct worden gevangen en na afloop van de werkzaamheden in het aangrenzende gebied worden vrijgelaten.

Overige regelgeving

Provinciale regelgeving en Natuurbeschermingswet

- ▶ Het plangebied maakt geen deel uit van de GHS. Vanuit het provinciale natuurbeleid is er daarom geen bezwaar tegen de voorgenomen ingreep. Omdat er geen Vogel- of Habitatrichtlijngebieden in de nabijheid zijn, is er geen vergunning nodig op grond van de Natuurbeschermingswet (ex artikel 19d lid 1).

5.8 Waterparagraaf

5.8.1 Inleiding

Voor het bestemmingsplan is de watertoets wettelijk van toepassing. De watertoets is een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. De watertoets heeft als doel 'het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer'. In het kader van de watertoets voor het Middengebied wordt overleg gevoerd met het waterschap Aa en Maas. De afspraken ten aanzien van de waterhuishoudkundige situatie worden opgenomen in dit bestemmingsplan. In september 2006 is door het waterschap Aa en Maas een schriftelijke reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone. In de reactie verwijst het Waterschap naar een brief van 27 november 2001 waarin een reactie was gegeven op een voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone dat nooit verder in procedure is gebracht. Gelet op de tijd die reeds verstreken is ten opzichte van de beoordeling van het voorontwerpbestemmingsplan, is opnieuw in overleg getreden met het waterschap of diens belangen voldoende worden gewaarborgd in dit bestemmingsplan. In reactie hierop heeft het waterschap laten weten akkoord te zijn met de waterparagraaf.

5.8.2 Beleidskader

De Europese Kaderrichtlijn Water, De Vierde Nota waterhuishouding (NW4) en het Provinciaal Waterhuishoudingsplan (WHP) zijn beleidskaders voor water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- ▶ vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- ▶ voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de 'Beleidsbrief regenwater en riolering' nog relevant. Hierin staat hoe het beste omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan.

Waterschap Aa en Maas

De doelstelling van NW4 is door het waterschap onverkort overgenomen. In het waterbeheerplan van het waterschap wordt aangegeven hoe het de doelstellingen wil bereiken. Het WHP is daarvoor de leidraad. Andere beleidsnota's van het waterschap die relatie hebben met gebruik en de inrichting van de gemeente, zijn de nota "recreatief medegebruik", de "stroomgebiedvisies" en de nota "stedelijk water".

Binnen de algemene doelstelling van het waterschap is er aandacht voor de watersysteemfuncties, waterkwantiteit en inrichting, waterkwaliteit en waterketen. Opvang van piekafvoeren, waterconservering, beekherstel, natuurvriendelijke inrichting en grondwaterbeheer zijn aspecten waaraan wordt gewerkt. Ook is er aandacht voor de waterkwaliteitsdoelstellingen. Naast algemene doelen zijn specifieke doelen vastgesteld voor landbouw, het bebouwd gebied, natuurontwikkeling, viswater en verdrogingsbestrijding. Het waterschap heeft een aantal uitgangspunten gedefinieerd, te weten:

- ▶ Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater (het streven is het schone regenwater af te koppelen. Hierbij wordt het vuile water via de riolering afgevoerd en blijft het schone regenwater in het ideale geval binnen het plangebied);
- ▶ Doorlopen van de afwegingsstappen: "hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer";
- ▶ Hydrologisch neutraal bouwen (bij nieuwe ontwikkelingen dient de hydrologische situatie minimaal gelijk te blijven aan de uitgangssituatie);
- ▶ Water als kans;
- ▶ Meervoudig ruimtegebruik;
- ▶ Voorkomen van vervuiling.

Waterplan Deurne

De gemeente onderschrijft de hoofddoelstelling van het provinciale waterbeleid. Op alle plannen die van invloed zijn op de ruimtelijk inrichting past de gemeente de watertoets toe. Niet afwentelen is uitgangspunt voor de gemeente. Ze vindt het ook van toepassing op individuele inwoners en bedrijven.

Beekherstel en de natuurlijke inrichting van beken en watergangen zijn onderdeel van herstel en versterking kwaliteiten van het landschap. Samen met het waterschap wil de gemeente daarom zorg dragen voor de realisatie van de natte ecologische verbindingzones. De extra ruimte voor water die zo ontstaat ziet de gemeente als compensatieruimte voor uit- en inbreidingsgebieden waarbinnen geen ruimte voor water gevonden kan worden.

Veiligheid wordt niet langer gecreëerd door "afwentelen" naar benedenstroomse gebieden. Ruimte voor water moet bij voorkeur worden gerealiseerd binnen de uit- en inbreidingsgebieden zelf. Ook van bedrijven wordt gevraagd de mogelijkheden die er zijn om binnen het eigen perceel regenwater vast te houden en zo mogelijk te infiltreren. Dit mag geen veiligheidsrisico opleveren. Voor woningbouw en bedrijventerrein zijn ze door het hoge schaderisico minder geschikt voor waterberging.

Een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant vereist continu aandacht voor de waterkwaliteit. Bereikte verbetering moet worden behouden. Dat vraagt steeds nieuwe inspanningen. Scheiding van regen- en afvalwater binnen het bebouwd gebied maakt daarvan onderdeel uit. De infiltratie van regenwater draagt bij aan de verdrogingsbestrijding. Vervanging van riolering krijgt prioriteit binnen bestaand bebouwd gebied waar afkoppelen van regenwater mogelijk is. Het WHP geeft aan dat als blijkt dat riooloverstorten ondanks alle maatregelen die zijn getroffen ongewenste gevolgen hebben voor de waterkwaliteiten extra maatregelen door de gemeente moeten worden genomen. Vooruitlopend daarop wordt benedenstrooms van riooloverstorten ruimte gereserveerd voor de opvang en eventuele nabehandeling van overstortwater.

Lozingen van afvalwater in bodem of oppervlaktewater zijn niet toegestaan. Alle percelen moeten beschikken over een goede voorziening voor het afvalwater of zijn op de riolering aangesloten. Bestemmingplannen moeten daarvoor de ruimte bieden en mogen geen belemmering vormen voor de aanleg van riolering en plaatsing van kleinschalige zuiveringstechnische werken.

5.8.3 Bestaande situatie

In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor. In de huidige situatie vloeit het regenwater van gebouwen en verharding af op een gemengd rioolstelsel, of infiltreert de grond bij onverharde gronden. De bestaande gebouwen zijn aangesloten op een gemeentelijk rioolstelsel.

Riolering

Het rioolwater wordt (via een gemengd systeem) afgevoerd naar een rioolgemaal ten noordwesten van Deurne dat in eigendom is van het waterschap. Het overtollige regenwater wordt afgevoerd via overstorten, waarvan er één overstort in het plangebied is gelegen. De nieuwe bebouwing in het plangebied zal een afgekoppeld systeem verkrijgen zodat het schone hemelwater van de riolering wordt afgekoppeld.

Grondwater en watergebruik

De afhankelijkheid van gebiedsvreemd water en grondwateronttrekkingen moet worden verminderd. De aanvulling van het grondwater binnen infiltratie en intermediaire gebieden moet worden hersteld. De grondwaterstanden zullen in de definitieve fase niet wijzigen, de eventueel toe te passen drainage zal geen invloed hebben op de huidige grondwaterstand.

5.8.4 Toekomstige situatie

De 'Spoorzone - Middengebied' wordt hydrologisch neutraal gebouwd. Hydrologisch neutraal houdt in dat niet meer regenwater wordt afgevoerd, dan dat er in de huidige situatie reeds het geval is. Doordat met de beoogde herstructurering de hoeveelheid verhard oppervlak zal afnemen, wordt aan deze randvoorwaarde al invulling gegeven.

Voorts gaat het beleid van het Waterschap in op de trits hergebruik-infiltratie-bufferen en afvoeren. Door water langer in het gebied vast te houden, worden verdrogingen en afwenteling van wateroverlast tegengegaan. Het streven is gericht op het afkoppelen van hemelwater van dakvlakken en oppervlakteverhardingen. In het kader van WB21 betekent dit dat de neerslag die op daken en bestrating valt, niet naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt afgevoerd, maar in de bodem wordt geïnfiltreerd of op het oppervlaktewater wordt geloosd.

Om hemelwater af te koppelen, zijn verschillende oplossingen mogelijk. De gemeente streeft naar het aanleggen van een gescheiden rioolstelsel waardoor het afvalwater en het regenwater afzonderlijk wordt afgevoerd. Hierdoor wordt tevens een hoger zuiveringrendement van rioolwaterzuiveringsinstallaties bereikt en wordt de riool overstortproblematiek verminderd. In verband met het intensief grondgebruik van de herstructurering Spoorzone – Middengebied is evenwel geen ruimte voor een bovengrondse afvoer van regenwater. In het plan wordt een gescheiden stelsel aangelegd.

Doelstelling voor het ontwerp is dat na het wijzigingen van de bestemming minimaal een hydrologisch neutrale situatie ontstaat. Langs het spoor worden groenstroken behouden of nieuw aangelegd en wordt groen langs de wegen binnen het plangebied beoogd. Daarnaast neemt de verharding binnen het gebied aanzienlijk af. Daar waar nu terreinen vrijwel volledig verhard zijn in verband met aanwezige bedrijvigheid, worden nu woningen beoogd die voorzien worden van een tuin.

Het regenwater zal met een gescheiden stelsel worden ingezameld. Daar waar mogelijk wordt dit gedaan via een infiltratieriool in de bodem. Het regenwaterstelsel wordt zodanig ingericht dat het regenwater in het stelsel wordt geborgen en geleidelijk infiltreert in de bodem. Pas wanneer het stelsel is gevuld wordt het surplus aan regenwater afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voorwaarde voor infiltratie is dat het gebied gesaneerd is en er geen grootschalige bodemverontreinigingen meer aan de orde zijn. Oppervlakkige infiltratie (zoals wadi's) zal gezien de beperkte ruimte niet aan de orde zijn.

Zoals aangegeven zal het verhard oppervlak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie. Hierdoor is de realisatie van waterberging binnen het plangebied niet nodig.

Waterkwaliteit

In het ontwerp wordt rekening gehouden met het terugdringen van diffuse bronnen. Gestreefd wordt zo min mogelijk gebruik te maken van uitlogende bouwmaterialen. Indien uitlogende bouwmaterialen in het bouwproces voorkomen zullen maatregelen getroffen worden om deze op te vangen.

5.9 Duurzaamheid

Duurzaam bouwen

Duurzame ontwikkeling wordt in steeds meer gemeenten speerpunt van gemeentelijk beleid. Dit geldt ook in de gemeente Deurne. Bij de stedenbouwkundige opzet van een nieuwe woonwijk dient rekening te worden gehouden met thema's als leefbaarheid, flexibiliteit en ruimtelijke kwaliteit. Duurzame stedenbouw houdt daarmee rekening en benut de kansen en mogelijkheden om een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een lage milieubelasting tot stand te brengen.

Een bruikbaar instrument is het Nationaal Pakket duurzame Stedenbouw (NPDS), welke alle kennis over concrete stedenbouwmaatregelen bevat die een bewezen positief effect hebben op het milieu. Het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw (1999) en het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (1996) bieden een landelijk uniforme aanpak voor de nieuwbouw van woningen. Beide pakketten richten zich specifiek op duurzaamheidsprincipes van gebouwen en de gebouwde omgeving en worden gedragen door relevante landelijke bouwpartijen. Bij de ontwikkeling van de gehele Spoorzone wordt het NPDS gehanteerd om tot een duurzaam stedenbouwkundig plan te komen. Het aspect duurzaam bouwen kan in juridische zin in het bestemmingsplan niet worden geregeld (voor wat betreft de bestaande situatie). Hooguit kan in nieuwbouwplannen rekening worden gehouden met duurzaamheidsaspecten. De aanwezigheid van openbaar vervoer nabij het Middengebied schept mogelijkheden indien daarvan gebruik gemaakt wordt. Om die reden maakt het mobiliteitsknooppunt deel uit van de Spoorzone. De kwaliteitsslag die wordt gemaakt zal naar verwachting tot een verruiming van het gebruik van het spoor leiden, wat tot minder CO₂ uitstoot leidt.

Duurzaamheidsprofiel

Duurzaamheid is een concept waarin ecologische, economische en sociale belangen bij elkaar komen, voor zowel de huidige als de toekomstige generaties. Duurzaamheid is de eis om een evenwicht tussen deze drie basisconcepten te vinden. Het is een breed begrip, en omvat alle ontwikkelingen - op technisch, economisch, ecologisch of sociaal vlak - die bijdragen aan een wereld die efficiënter, zuiniger en op lange termijn meer continu omgaat met de aarde. Het duurzaamheidsprofiel is opgezet aan de hand van de drie P's (triple P): people (mensen), planet (planeet) en profit (winst/welvaart), die staan voor respectievelijk de sociale, ecologische en economische dimensies van het begrip. Bij duurzaamheid moet men ernaar streven om deze drie P's harmonieus met elkaar te laten werken.

Een duurzame wijk is volgens de projectpartijen een leefbare wijk waarin de burgers zich prettig voelen, graag en lang wonen en waarbij niet alleen de gebouwen maar zeker ook de voorzieningen nu maar ook in de toekomst dienst doen aan de gebruikers. Dit betekent dat bij de ontwikkeling én in het gebruik van de wijk het milieu zo beperkt mogelijk wordt belast en dat de wijk in de toekomst blijft voldoen aan de wensen van gebruikers, waarbij de economische haalbaarheid en de gebruikslasten niet uit het oog worden verloren. In andere woorden: een wijk waarbij de optimale balans is bereikt tussen People, Planet & Profit. Bij de woningbouw zal de Regionale convenant duurzaam bouwen worden gevolgd. Hierin zijn GPR Gebouw-scores opgenomen. Voorts zal het te zijner tijd geldende duurzaamheidsbeleid van de gemeente worden gevolgd.

5.10 **Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

Inleiding

Het project waar het onderhavige bestemmingsplan betrekking op heeft, is getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) om te bepalen of het project m.e.r. beoordelingsplichtig is. Het project betreft de herstructurering van het gebied ten zuiden van het spoor, ter hoogte van het station van Deurne. Er vindt hier een transformatie plaats van bedrijven naar een woonwijk. De realisatie van de nieuwe woonwijk is onder te brengen als activiteit die voorkomt op de lijst van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. (D11.2: stedelijk ontwikkelingsproject). De oppervlakte van het plangebied bedraagt ongeveer 5 ha en het aantal woningen circa 170. Het project overschrijdt hiermee niet de richtwaarden (voorheen drempelwaarden) zoals genoemd in bijlage D11.2 van het Besluit m.e.r. waardoor de activiteit woningbouw in Deurne niet op voorhand m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

Volgens Bijlage D onderdeel 11.2 is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht indien de aanleg, wijziging of uitbreiding van een dergelijke activiteit als de woningbouw Middengebied Deurne betrekking heeft op:

- ▶ een oppervlakte van 100 ha of meer;
- ▶ een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat.

Ondanks dat het project onder de richtwaarden zit, moet worden nagegaan of er toch aanleiding bestaat voor een m.e.r.-beoordeling. Dit vloeit voort uit het gewijzigde Besluit m.e.r. die per 1 april 2011 in werking is getreden. Deze herziening was onder meer nodig om uitvoering te geven aan een uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009. Volgens deze uitspraak dient een activiteit niet enkel te worden getoetst aan de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., maar moet ook acht worden geslagen op andere factoren als bedoeld in Bijlage III van richtlijn 85/337/EEG die aanleiding kunnen geven tot het doorlopen van een milieueffectrapportage.

Omdat het project onder de richtwaarden van de D-lijst valt kan worden volstaan met een procedureel eenvoudige m.e.r. -beoordeling die volledig opgaat in de bestemmingsplanprocedure. De beoordeling vindt plaats op bovengenoemde richtlijn. De criteria uit deze richtlijn zijn:

- ▶ de kenmerken van het project;
- ▶ de plaats van het project;
- ▶ de kenmerken van mogelijke effecten.

Kenmerken van het project

De voorgenomen activiteit betreft de herstructurering van een verouderd bedrijventerrein. De bedrijven worden uitgeplaatst naar bedrijventerreinen in de directe omgeving, waardoor ruimte ontstaat voor een nieuwe invulling van dit gebied. Het gebied zal worden getransformeerd naar een woonbuurt. De herstructureringslocatie bevindt zich nagenoeg in het midden van Deurne, ten zuiden van het station. De nieuwe woonbuurt sluit aan op de bestaande bebouwing in de omgeving. Het betreft hiermee dan ook een bestaand bebouwd gebied.

De aanleg van de woonwijk zal gefaseerd plaatsvinden. Doordat niet alle gronden zijn verworven is een gedeelte opgenomen in een wijzigingsbevoegdheid. Dit kan in een later stadium worden gewijzigd om zo de woonbuurt in geheel af te ronden. Naast woningen wordt op één locatie, middels een wijzigingsbevoegdheid, de mogelijkheid geboden om een supermarkt te realiseren. Het betreft hier de verplaatsing van een reeds bestaande supermarkt. Daarbij komt ook een parkeergarage ten behoeve van gebruikers van het station. Voor zover mogelijk komen er diverse groenvoorzieningen in het gebied. Het totale gebied zal worden ontsloten op basis van het bestaande wegennetwerk.

Een uitgebreide beschrijving van het project en de stedenbouwkundig opzet is opgenomen in hoofdstuk 3.

Plaats van het project

Het ontwikkelingsgebied is gelegen tussen het spoor (noordzijde) en de Steenovenweg (zuidzijde). Het gebied ligt nagenoeg in het midden van Deurne, ten zuiden van het treinstation. Rondom het plangebied is sprake van

woningbouw met enkele voorzieningen hiertussen. Het huidige gebruik van de gronden komt hiermee niet overeen, want op dit moment is nog sprake van een bedrijventerrein. Door het gebruik van de gronden als bedrijventerrein is er geen sprake van speciale natuurwaarden en bijzondere kenmerken. Binnen het plangebied en in de omgeving hiervan is geen sprake van Natura2000 gebieden of van gronden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur en hebben derhalve hier geen invloed op. Bebouwing van dit gebied is niet strijdig met het rijksbeleid en in overeenstemming met het beleid van de provincie Noord-Brabant, zoals dat onder meer is neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en –verordening.

Kenmerken van mogelijke effecten

Ten aanzien van bodem, grondstoffen, lucht, veiligheid en archeologie heeft de voorgenomen activiteit geen effecten van betekenis voor de locatie en de omgeving. Relevante effecten voor het voorgenomen project betreffen:

- ▶ ruimtelijk visueel effecten als gevolg van de nieuwbouw;
- ▶ mobiliteit als gevolg van een wijziging in verkeersbewegingen;
- ▶ effecten op beschermde flora en fauna.

Ruimtelijke visuele effecten

De voorgenomen activiteit heeft ruimtelijk visuele effecten voor het stedelijk gebied, zowel voor binnen het plangebied, maar ook voor de omgeving. Door de herstructurering van een verouderd bedrijventerrein naar een nieuw woongebied, dat aansluit op de omgeving zal een kwaliteitsverbetering plaatsvinden in het aanzicht en leefbaarheid van het gebied. Door de uitbreiding en concentratie van P+R voorzieningen aan de zuidzijde van het spoor worden voorwaarden gecreëerd voor een kwalitatieve verbetering in de omliggende woonomgeving. Deze draagt ook zeker bij aan de kwaliteit die in het Middengebied gerealiseerd gaat worden.

Mobiliteit

In het masterplan wordt een nieuwe hiërarchie aangebracht in de ontsluitingsstructuur van en naar het plangebied. De Industrieweg, de Vlierdenseweg en de Liesselseweg blijven de belangrijkste ontsluitingsroutes van en naar het plangebied en het station. Doordat de bedrijvigheid uit het Middengebied grotendeels verdwijnt zal het aandeel vrachtverkeer op deze routes naar verwachting aanzienlijk afnemen. Er ontstaat door de transformatie een verbeterde verkeerskundige situatie. Het verbeteren van de kwaliteit van de Stationsomgeving zal bijdragen aan het verbeteren en verruimen van het gebruik van het openbaar vervoer.

Flora en fauna

In het plangebied komen geen beschermde planten voor. Het foerageergebied van enkele algemeen voorkomende beschermde vogels en zoogdieren zal (deels) verdwijnen. Ook zal een deel van de mogelijke landhabitat van bruine kikker en gewone pad verdwijnen. Holen en individuen van algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren worden hierbij mogelijk verstoord of vernietigd. Voor al deze soorten biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende andere foerageergebieden. Door de vegetatie buiten het broedseizoen (15 maart-15 juli) te verwijderen, wordt schade aan vogelnesten, eieren en vogels voorkomen. Na aanplant van het nieuwe groen ontstaat er weer habitat voor een aantal algemene diersoorten in het plangebied.

Bij de sloop van de loods van Van der Wal zal een najaarsverblijf van een solitaire dwergvleermuis worden vernietigd. Door een aangepast werkwijzen kan worden voorkomen dat daarbij exemplaren van deze soort worden gedood of verwond. Omdat het hier gaat om het tijdelijke dagverblijf van een enkel dier (waarschijnlijk een mannetje zonder vrouwtjes) en omdat er in de nabijheid van het plangebied voldoende alternatieve verblijfplaatsen zijn, is niet te verwachten de sloop van dit pand negatieve effecten zal hebben op het duurzame voortbestaan van de gewone dwergvleermuis in de omgeving van Deurne. Tegenwoordig wordt een najaarsverblijf van een enkel gewone dwergvleermuis niet meer gezien als een permanente verblijfplaats van een streng beschermde soort, omdat er voldoende alternatieve verblijven in de directe omgeving van de te slopen loods zijn.

Overigens is deze loods thans opgenomen binnen een wijzigingsbevoegdheid en zal pas in een later stadium in ontwikkeling worden gebracht.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande, de gedane onderzoeken zoals opgenomen in dit hoofdstuk, kan worden geconcludeerd dat de kenmerken van het project in relatie tot het plangebied niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het plan heeft geen effecten van betekenis ten aanzien van bodem, lucht, veiligheid en archeologie.

Omdat geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten als gevolg van het plan is een m.e.r.-beoordeling niet nodig. Daar komt bij dat de onderzoeken, zoals deze in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, vergelijkbare informatie geven over milieueffecten als in een MER aan de orde zou komen. Een MER zal derhalve geen nieuwe informatie over belangrijke milieu-effecten opleveren en daarmee geen toegevoegde waarde hebben voor dit bestemmingsplan.

Gezien de relatief beperkte gevolgen voor het milieu en de constatering dat een m.e.r.-procedure niet tot een meerwaarde leidt in de besluitvorming voor dit project, kan worden geconcludeerd dat er geen aanleiding is voor het doorlopen van een m.e.r.-[beoordelings]procedure.

5.11 Radarverstoringsgebied

Het plangebied ligt in het radarverstoringsgebied behorend bij het militaire radar nabij VLB Volkel. Met ingang van 1 oktober 2012 zijn de regels inzake militaire radarstations, als bedoeld in artikel 2.6.9. Barro en artikelen 2.4 tot en met 2.6. Barro in werking getreden. De regelgeving brengt met zich dat het radarverstoringsgebied behorende bij de radar die staat op de militaire vliegbasis Volkel ook het gehele gebied van de gemeente Deurne beslaat. Radarstations spelen een grote rol bij de beveiliging van het nationale luchtruim en de afwikkeling van militair en burgerlijk luchtvaartverkeer. Op grond van artikel 2.6.9. Barro is het niet toegestaan om bestemmingen op te nemen die het oprichten van bouwwerken mogelijk die door hun grootte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Met toepassing van artikel 2.4 en verder van het Barro geldt dat windturbines welke tippen van de wieken een maximale hoogte van 114 meter t.o.v. NAP overschrijden, niet zijn toegestaan tenzij uit onderzoek is gebleken dat de mate van verstoring aanvaardbaar is. In artikel 2.5 Barro en toelichting is opgenomen dat zo nodig een radarverstoringsonderzoek bij de voorbereiding van het bestemmingsplan dient te worden uitgevoerd. Omdat uit de regels van het ontwerp blijkt dat er geen windturbines hoger dan 114 m NAP zijn toegestaan kan worden volstaan om in de toelichting de Rijksbelangen inzake militaire radarstations op te nemen.

hoofdstuk 6 **Economische uitvoerbaarheid**

Het voorliggende bestemmingsplan kent voor het gebied ten zuiden van het intercity-station een ontwikkelingsgericht karakter. De deelgebieden Middengebiet en Mobiliteitsknooppunt kennen elk hun eigen dynamiek. De deelgebieden kunnen relatief eenvoudig afzonderlijk van elkaar ontwikkeld en gerealiseerd worden. Tevens wordt met dit bestemmingsplan een gebied ten westen van Spoorzone opgenomen, waar het bestemmingsplan een conserverend karakter heeft.

Het leeuwendeel van de kosten van deze herstructureringsopgave ligt in de verwervingskosten. Dit houdt in dat financieel verstandig moet worden omgesprongen met verwervingen. Om deze reden is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waar nu (nog) bedrijven gevestigd zijn. Waardoor handhaven of andere wijze van tot stand brengen van woningbouw dan middels tussenkomst van de gemeente tot de mogelijkheden behoort. Dat herstructureren financiële tekorten genereert waar veelal de overheid voor wordt aangesproken is een maatschappelijk aanvaard gegeven. Daarbij moeten de tekorten evenwel wel binnen de financiële armslag van die overheid vallen. En dit vraagt de bereidheid van alle belanghebbende partijen om gezamenlijk de herstructurering op te pakken.

Voor de Spoorzone is door de gemeenteraad van Deurne op 7 november 2007 een besluit genomen over de exploitatie opzet voor het gebied van het bestemmingsplan Spoorzone. Deze exploitatieopzet is onderdeel van de gemeentelijke Nota Grondexploitatie, welke jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld en alle gemeentelijke exploitaties omvat. De laatste bijstelling dateert van 8 november 2012.

Voor de ontwikkeling en realisatie van de woningbouw is in 2008 samenwerking aangegaan met een marktpartij. Voor de realisatie van nieuwe commerciële ruimte bij de P+R, wordt samenwerking met een marktpartij beloofd.

De uitvoerbaarheid van alle exploitaties tezamen is binnen de gemeentelijke Nota Grondexploitatie een belangrijk criterium. Voor het bestemmingsplan 'Spoorzone - Middengebiet' wordt hierop aangesloten.

hoofdstuk 7 **Juridische planbeschrijving**

7.1 Opbouw van het plan

De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is behalve een intentieverklaring van het gemeentebestuur wat haar als de meest gewenste ontwikkeling voor het plangebied voor ogen staat ook een motivering van het op de verbeelding en in de regels neergelegde resultaat. Daarnaast voldoet de toelichting aan het gestelde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Op de verbeelding zijn alle wettelijk vereiste gegevens ingetekend. Ook is het SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) 2008 in acht genomen en zijn de regels, daar waar nodig, aangepast aan wijzigingen die voortkomen uit het in oktober 2010 in werking getreden Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Door de standaardisering is het voor iedereen mogelijk om mede met behulp van het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen op de verbeelding) te zien welke bestemming(en) aan de gronden en opstellen binnen het plangebied gegeven is (zijn). In de regels kan men lezen wat binnen de verschillende bestemmingen mogelijk is. Het gaat hierbij zowel om gebruik als om bouwen.

7.2 Bestemmingsregeling

De regels bestaan uit verschillende hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat inleidende regels. Die bestaan uit omschrijvingen van enkele in de regels voorkomende begrippen en de wijze van meten, bijvoorbeeld hoe de oppervlakte van een bouwwerk gemeten moet worden. Hoofdstuk 2 behelst de bestemmingsregels. Die komen hierna uitgebreider aan de orde. Hoofdstuk 3 bevat de anti-dubbeltelregel, voorgeschreven op grond van het Besluit ruimtelijke ordening, en algemene bouw- en ontheffingsbevoegdheden. De anti-dubbeltelregel voorkomt dat grotere bouw mogelijkheden ontstaan door grond dubbel te tellen bij de toetsing aan het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 behelst het overgangsrecht. Ook van dit artikel staat de redactie vast. Het is gebaseerd op het Besluit ruimtelijke ordening. De slotregel is de titel van het bestemmingsplan.

In de Wet ruimtelijke ordening staat het verbod om de gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming te gebruiken. Overtreding van dit verbod is een strafbaar feit.

Artikel 3 Bedrijf

Binnen het plangebied blijven enkele bedrijven vooralsnog actief. Het huidige gebruik wordt middels deze bestemming toegestaan. Met een bouwvlak is aangegeven waar gebouwen gebouwd mogen worden. Op één locatie is sprake van tijdelijke opslag en verkoop van consumentenvuurwerk. Dit gebruik is in principe niet toegestaan binnen de bestemming, maar middels de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – verkoop vuurwerk' is dit alsnog mogelijk gemaakt. Voorts is binnen het plangebied een bedrijf aanwezig, bestaande uit milieucategorie 3.2. Omdat algemeen alleen bedrijven uit ten hoogste milieucategorie 2 zijn toegestaan, is dit bedrijf aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijf – drukkerij'. Op basis hiervan kan het huidige gebruik worden voortgezet.

Artikel 4 Gemengd - 1

De voor Gemengd - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor detailhandel, horeca en bedrijvigheid. De laatste drie functies zijn slechts toegestaan ter plaatse van de aanduiding.

Artikel 5 Verkeer

De hoofdwegen, langzaamverkeerverbindingen, alsmede parkeervoorzieningen binnen het plangebied hebben de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming zijn ook groenvoorzieningen toegestaan. Hierdoor is een uitwisselbaarheid mogelijk voor de daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte.

Artikel 6 Verkeer – Parkeren

Ten behoeve van het gebruik van het intercity treinstation is het wenselijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen om zo eventuele overlast in te perken naar de omgeving. In dit kader is deze bestemming opgenomen binnen het plangebied. Binnen deze bestemming is een bebouwde parkeervoorziening toegestaan, met een maximale bouwhoogte van 4,5 m. Het bouwperceel mag ten hoogste met 60% worden bebouwd

Artikel 7 Wonen – 1

Binnen het plangebied is bestaande woningbouw opgenomen. De bestaande woningen binnen het plangebied hebben de bestemming Wonen - 1 gekregen. Uitsluitend de bestaande maten zijn hier toegestaan. Op één locatie is sprake van afwijkend gebruik, namelijk in de vorm van een winkel. Deze locatie is aangeduid met de aanduiding 'detailhandel'.

Artikel 8 Wonen – 2

Wonen - 2 omvat nieuw te realiseren grondgebonden woningen. De bestemming is ruim opgenomen, waardoor bij de definitieve inrichting nog eventueel geschoven kan worden. De ontsluiting van het woongebied wordt indicatief aangegeven door middel van een aanduiding 'verkeer'. Het kan zijn dat bij de ontwikkeling blijkt dat de ligging van de weg minimaal gewijzigd moet worden. Een indicatieve aanduiding 'verkeer' biedt daar meer flexibiliteit in dan de bestemming 'Verkeer'. In de regels is opgenomen hoeveel woningen binnen het plangebied mogen worden gebouwd. Daarnaast is aangegeven hoeveel bouwlagen maximaal zijn toegestaan. Voorts is in de bouwregels aangegeven waar bij de bouw aan voldaan moet worden.

hoofdstuk 8 **Maatschappelijke Uitvoerbaarheid**

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone - Stationsomgeving' en de bijbehorende onderzoeken en planstukken hebben vanaf 26 juli 2010 gedurende 8 weken voor een ieder ter inzage gelegen. In deze periode zijn inspraakreacties gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is gedurende deze periode het voorontwerpbestemmingsplan op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor overleg aangeboden aan een aantal direct betrokken overheidsinstanties en andere belanghebbenden. In het kader van dat vooroverleg is het plan toegezonden aan de volgende instanties:

- ▶ Provincie Noord Brabant;
- ▶ Ministerie van Defensie, directie Zuid;
- ▶ VROM-inspectie Regio Zuid;
- ▶ Ministerie van Economische Zaken Regio Zuid;
- ▶ Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- ▶ Waterschap Aa en Maas;
- ▶ Regionale Brandweer.

Mede naar aanleiding van de ingediende reacties en de veranderde situatie op de woningmarkt is besloten om het plan gedeeltelijk te herzien. De ontwikkeling aan de noordzijde van het station is uit dit bestemmingsplangebied gelaten. Mocht deze ontwikkeling in de toekomst nog steeds wenselijk worden geacht, zal hiervoor een separate juridisch-planologische procedure moeten worden doorlopen. Daarnaast heeft de herstructureringsgebied aan de zuidzijde van het spoor een andere invulling gegeven. Nog steeds worden hier woningen beoogd, maar de typologieën woningen is gewijzigd. De basis uitgangspunten van dit gebied zijn hierbij wel in stand gehouden.

De ingediende inspraak- overlegreacties zijn opgenomen in een apart document, 'Nota van Inspraak en Overleg'. In deze nota zijn de overleg en inspraakreacties samengevat en voorzien van beantwoording. De nota is opgenomen in bijlage BT 1 bij dit bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken en planstukken hebben vanaf 8 februari 2013 gedurende 6 weken (tot en met 21 maart 2013) voor een ieder ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was op het gemeentehuis te raadplegen, daarnaast was het plan met bijbehorende stukken digitaal raadpleegbaar via de gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode kon een ieder mondelinge of schriftelijke zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Aanvullend hierop heeft gedurende zes weken voor een ieder een ontbrekende bijlage ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder mondelinge of schriftelijke zienswijzen indienen of aanvulling doen op een eerder tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijze voor zover die voortkomt of betrekking had op de ontbrekende bijlage.

De ingediende zienswijzen zijn in een separate nota samengevat en voorzien van beantwoording. De Nota van Zienswijzen zal tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan aan de raad worden voorgelegd ter vaststelling.

hoofdstuk 9 **Bijlagen**

Voor de bijlagen bij deze toelichting: zie separate bijlagenbundels.

Bijlagenbundel 1:

BT 1. Nota van Inspraak en vooroverleg

Voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone-Stationsomgeving
Geanonimiseerde versie
28 juni 2012

BT 2. Geluid

Akoestisch onderzoek railverkeerslawai
Projectnummer: 314958
Grontmij Nederland B.V.
30 januari 2013

BT 3. Externe veiligheid

Middengebied stationsomgeving Deurne
20122242-02
Cauberg-Huygen
7 januari 2013

BT 4. Externe veiligheid

LPG-tankstation Stationsstraat 122
20091619-02
Cauberg-Huygen
16-02-2010

BT 5. Archeologie

Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek door middel van boringen
en een veldverkenning
Rapportnummer: V445/ISSN: 1573 – 9406
Vestigia b.v. Archeologie & Cultuurhistorie, Amersfoort
13 oktober 2008

Selectiebesluit 2012-04 Spoorzone Deurne

Ruimtelijk advies op basis van archeologisch bureauonderzoek en inventariserend
veldonderzoek (actualisatie rapport 445)
Projectnummer: V12-2481
12 oktober 2012

BT 6. **Flora en Fauna en NBW**

Flora- en faunaonderzoek voor de inrichting van de spoorzone te Deurne
Juli 2007
Faunaconsult, Belfeld

Flora- en faunaonderzoek Spoorzone Deurne (aanvullend)
8 januari 2013

Bijlagenbundel 2:

BT 7. **Notitie P+R (Parkeer + Reis) Deurne**

Empaction B.V.
November 2008

BT 8. **Parkeren Spoorzone Deurne**

Quick-scan parkeerstituatie en exploitatie
Empaction B.V.
1 December 2011

BT 9. **Bodem**

Verkennd en aanvullend bodemonderzoek Spoorzone Deurne
Projectnummer: 180944
Locatie: 26 – 36, 66, 67
Grontmij
4 april 2005

BT 10. **Bodem**

Verkennd bodemonderzoek Spoorzone Deurne
Projectnummer: 208947
Locatie 9 en 11
Grontmij
19 januari 2007

BT 11. **Geluid**

Geluidsniveaus vanwege Weijer Aanhangwagenfabriek op woninglocaties van bestemmingsplan
Spoorzone-Middengebied
Peutz bv, Rapport FA 18057-1-RA-001.
26 juli 2013
Peutz bv, Rapport FA 18057-1
18 september 2006

BT 12. **Geluid**

Besluit hogere waarde Wet geluidhinder, Nr. 387706/424816
Deurne 28 mei 2012
Besluit hogere waarde Wet geluidhinder (weg), Nr. 505715/439176
Deurne, 1 oktober 2013

- BT 13. **Geluid**
Nieuwbouwlocatie Spoorzone Middengebied. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï.
Grontmij Nederland B.V. 13 augustus 2013
- BT 14. **Nota van Zienswijzen**
Beusman & Jansen, 8 augustus 2013
- BT 15. **Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost**
Advies inzake het bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.
8 april 2013

BT = bijlage bij de toelichting

