



Bestemmingsplan

Stationsstraat-Haspelweg

gemeente Deurne

Plantoelichting

Vastgesteld, 11 maart 2014

BEUSMANS & JANSEN
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Locatie- en haalbaarheidsonderzoeken  Bestemmingsplannen  Ruimtelijke onderbouwingen
Planschaderisico-analyses  Begeleiding bouwprojecten

www.beusmans-jansen.nl



Verantwoording en Status

Titel:	Bestemmingsplan Stationsstraat-Haspelweg, gemeente Deurne	
Opdrachtgever:	College van B&W van Deurne, Postbus 3, 5750 AA Deurne	
Contactpersoon:	mw. mr. A. Willems	
Rapportnummer:	NL.IMRO.0762.BP2013-C001	
Aantal pagina's:	144	
1e Ontwerp:	15 april 2011	
2^e Ontwerp:	25 oktober 2013/7 januari 2014	
Vastgesteld:	11 maart 2014	
Opsteller:	mr. A.W.C.M. Jansen	paraaf:
Controleur:	mr. J.C.M.G. Beusmans	paraaf:

© 2014 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden veelvoudig, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

PLANTOELICHTING

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	6
1.1 Algemeen	6
1.2 Situering en planbegrenzing	8
1.3 Voorgaande bestemmingsplannen en planologische vrijstellingen	9
1.3.1 Bestemmingsplan " Boerenbond Deurne"	10
1.3.2 Planologische vrijstellingen	11
1.4 Leeswijzer	11
HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER	12
2.1 Rijksbeleid	12
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	12
2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
2.2 Provinciaal beleid	14
2.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant	14
2.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011	16
2.2.3 Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant	17
2.3 Gemeentelijk beleid	18
2.3.1 Structuurvisie Deurne	18
2.3.2 Ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen	18
2.3.3 Detailhandelsvisie	19
2.3.4 Welstandsnota gemeente Deurne	21
2.3.5 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan	22
2.3.6 Nota Parkeernormen 2013	24
2.3.7 Groenstructuurplan	24
HOOFDSTUK 3 INVENTARISATIE EN GEBIEDSANALYSE	25
3.1 Beschrijving van het plangebied	25
3.2 Historisch perspectief	26
3.3 Ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied	26
3.3.1 Ruimtelijke hoofdstructuur	26
3.3.2 Bebouwingsanalyse en architectuur	27
3.3.3 Verkeersstructuur, verkeersveiligheid, parkeren en openbare ruimte	31
3.3.4 Groenstructuur	34
3.3.5 Functies in het plangebied	34
3.4 Milieu	36
3.4.1 Bodemkwaliteit	36
3.4.2 Geluidhinder	37
3.4.3 Milieuzonering	37
3.4.4 Luchtkwaliteit	40
3.4.5 Duurzaam bouwen	40

3.5	Integrale veiligheid	41
3.5.1	Risicovolle inrichtingen	41
3.5.2	Vervoer gevaarlijke stoffen	43
3.5.3	Kabels en leidingen	45
3.5.4	Verantwoording groepsrisico	45
3.5.5	Hulpdiensten	49
3.5.6	Sociale veiligheid	50
3.6	Obstakelbeheergebied, radarverstoringsgebied en straalpaden	50
3.7	Flora en fauna	50
3.7.1	Wetgeving	50
3.7.2	Flora- en fauna-onderzoek	51
3.8	Cultuurhistorie en archeologie	52
HOOFDSTUK 4	PLAN	56
4.1	Randvoorwaarden bestemmingsplan	56
4.2	PDV-locatie Boerenbond: doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt	56
4.2.1	Aanleiding	56
4.2.2	Verkeersaspecten: verkeersgeneratie, wachttijden spoorwegovergang en parkeren	57
4.2.3	Luchtkwaliteit	60
4.2.4	Bodem- en grondwaterkwaliteit	61
4.2.5	Externe veiligheid	65
4.2.6	Overige ruimtelijke, beleidsmatige en milieu-planologische aspecten	66
4.3	Bedrijven	66
4.4	Voorzieningen en kantoor	66
4.5	Openbare ruimte en parkeren	67
4.6	Wonen	67
HOOFDSTUK 5	WATERPARAGRAAF	68
5.1	Waterbeleid	68
5.1.1	Waterbeleid waterschap Aa en Maas	68
5.1.2	Waterplan gemeente Deurne	68
5.1.3	Waterwet	69
5.2	Geologie, geohydrologie en infiltratiewaarden	69
5.3	Waterhuishoudkundige situatie plangebied	70
5.3.1	Oppervlaktewater en riolering	70
5.3.2	Grondwater	70
5.3.3	Afvoerend verhard oppervlak	70
5.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden duurzaam waterhuishoudkundig systeem	70
5.5	Toepassing wateruitgangspunten op het plangebied	71
5.5.1	Wateropgave voor bestaande en nieuwe situaties	71
5.5.2	Hydrologisch neutraal bouwen	71
5.5.3	Hergebruik, infiltratie, berging en afvoer	71
5.5.4	Overige uitgangspunten en randvoorwaarden	72
5.6	Overleg Waterschap	73
HOOFDSTUK 6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID, KOSTENVERHAAL EN PLANSCHADE	74

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE VORMGEVING	75
7.1 Algemeen	75
7.2 Planmethodiek	75
7.3 Verbeelding	75
7.4 Planregels	75
7.4.1 Inleidende regels	75
7.4.2 Bestemmingsregels	76
7.4.3 Algemene regels	78
7.4.4 Overgangs- en slotregels	79
8.1 Algemeen	80
8.2 Visie handhaving plangebied	80
8.3 Middelen	80

HOOFDSTUK 9 PROCEDURE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	81
9.1 Bekendmaking ex artikel 1.3.1. Bro	81
9.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	81
9.3 Procedure ontwerpbestemmingsplan	81

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

- Bijlage 1: Convenant
- Bijlage 2: Beschikking GS sanering locatie Haspelweg 27 dd 6 juli 2005
- Bijlage 3: Saneringsplan Haspelweg Deurne
- Bijlage 4: Kopie Saneringsplan Haspelweg 27 - Toekomstige situatie
- Bijlage 5: Risicoanalyse LPG -tankstation Stationsstraat 122
- Bijlage 6: Bestemmingsplan Stationsstraat-Haspelweg-Textielstraat Externe Veiligheid
- Bijlage 7: Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen - gemeente Deurne
- Bijlage 8: Flora- en Fauna-onderzoek
- Bijlage 9: Spoorzone-Archeologisch bureau-onderzoek en Inventariserend Veldonderzoek
- Bijlage 10: Selectiebesluit archeologie
- Bijlage 11: Verkeersonderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek Boerenbondslocatie
- Bijlage 12: Historische bodemonderzoek Boerenbondslocatie
- Bijlage 13: Verkennend bodemonderzoek Boerenbond Deurne
- Bijlage 14: Actualisatie onderzoek externe veiligheid Boerenbondslocatie
- Bijlage 15: Nota van Zienswijzen

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Voorliggend rapport betreft het bestemmingsplan "Stationsstraat-Haspelweg" van de gemeente Deurne. Het gebied Stationsstraat-Haspelweg is een binnenstedelijk gebied waarbinnen diverse bedrijven, perifere-, volumineuze- en overige detailhandelsbedrijven, een parkeerterrein en een tankstation gevestigd zijn. Het betreft hier een binnenstedelijke werk- en winkellocatie. Voor dit gebied gelden thans diverse verouderde bestemmingsplannen (zie ook onder paragraaf 1.3 van deze plantoelichting). Aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied is het voornemen van de gemeente om binnen een periode van 10 jaar alle geldende bestemmingsplannen te actualiseren en terug te brengen tot ca. 20 onherroepelijke bestemmingsplannen. Bovendien is op 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden, waarin is bepaald, dat gemeenten verouderde bestemmingsplannen zoals deze (op ingangsdatum Wro meer als 10 jaar oud) binnen vijf jaar vernieuwd moet hebben. Als de gemeente dit niet doet, dan mogen vanaf dat moment geen leges meer in rekening gebracht worden.

De gemeente Deurne heeft dit plangebied tot op heden niet meegenomen in haar actualiseringsprogramma omdat het gebied in het bestemmingsplan "Spoorzone" opgenomen zou worden. Als onderdeel van de totale herontwikkeling van het zogenaamde 'Spoorzone-gebied', bestond namelijk het voornemen om het onderhavige gebied te herontwikkelen tot woongebied. Als gevolg van de huidige economische- en marktsituatie is een dergelijke herontwikkeling op afzienbare termijn niet meer aan de orde. Om deze reden heeft het College van Burgemeester & Wethouders van Deurne dan ook besloten om dit gebied alsnog bij het actualisatieprogramma te betrekken en over te gaan tot het opleggen van een geactualiseerd planologisch-juridisch regime in de vorm van een conserverend bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt het gebruik van de grond en de wijze van bouwen in het gebied Stationsstraat-Haspelweg vastgelegd voor de komende 10 jaar.

In november 2007 is het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld met een directe bouwtitel voor woningbouw op het Boerenbondterrein. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State. De Afdeling heeft vervolgens dit bestemmingsplan, vanwege procedurele gebreken ten aanzien van het ontbreken van ter visie legging het archeologisch onderzoek, vernietigd. Vervolgens heeft in 2011 het ontwerpbestemmingsplan 'Stations- straat-Haspelweg' ter inzage gelegen. De bestemming van het Boerenbondterrein is daarin aangepast vanwege gewijzigde omstandigheden. Het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan betrof hoofdzakelijk een conserverend bestemmingsplan. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan is op 26 juni 2012 een koersdocument vastgesteld voor het Boerenbondterrein. Besloten is dat op het terrein aan de Stationsstraat 122 en 138 8.200 m² perifere detailhandel te vermeerderen met 15 % op het Boerenbondterrein opgericht kan worden, waarbij de bebouwing flexibel gepositioneerd mag worden binnen dit gebied. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. De gewijzigde bestemming van het Boerenbondterrein aan de Stationsstraat 122 en 138 is verwerkt in het bestemmingsplan. Per 25 oktober 2013 heeft het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter visie gelegen voor het plangebied 'Stationsstraat- Haspelweg';

Voor alle nieuwe bestemmingsplannen gelden dezelfde eisen:

- de bestemmingsplannen verwoorden actueel planologisch beleid;
- ze zijn overzichtelijk en goed bruikbaar, leesbaar en toepasbaar voor een ieder;
- ze zijn handhaafbaar;

- ze zijn uniform;
- ze berusten op een intern en extern draagvlak.

Sinds de invoering van de Wro hebben gemeenten de plicht om bestemmingsplannen digitaal beschikbaar te stellen. Dit heeft geleid tot een aantal nieuwe begrippen, waaronder 'analoge verbeelding' en 'digitale verbeelding'. Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier, of wel de (traditionele) plankaart met de bestemmingen. Nieuw is de term digitale verbeelding. Hieronder wordt verstaan: een cartografische weergave door middel van kleuren en symbolen met een relatie met de juridische regels. Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan.

Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden is de digitale verbeelding beslissend.

Het bestemmingsplan “Stationsstraat-Haspelweg” bestaat uit een digitale en analoge verbeelding met de daarbij behorende regels waaraan een toelichting is toegevoegd. Naast de digitale versie is er tevens een versie op papier van het bestemmingsplan beschikbaar.

1.2 Situering en planbegrenzing

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen de bebouwde kom van Deurne. Het plangebied ligt ten zuidwesten van de kern Deurne. Het plangebied wordt ten noorden begrensd door woonpercelen gelegen aan de Schutsboom, ten zuiden door de spoorverbinding Eindhoven-Deurne-Venlo en ten westen en oosten door respectievelijk de Haspelweg en de Stationsstraat. Beide zijn erftoegangswegen met een duidelijke menging van aanwezige functies.

Het gebied Stationsstraat-Haspelweg omvat een binnenstedelijk gebied waarbinnen diverse bedrijven, perifere-, volumineuze- en overige detailhandelsbedrijven, een parkeerterrein en een tankstation gevestigd zijn. Het betreft hier een binnenstedelijke werk- en winkellocatie. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 5,77 ha.



Globale ligging plangebied (rood omcirkeld) op gemeentelijk niveau

De kadastrale situatie (niet alle aanwezige gebouwen (met name bijgebouwen) worden door het Kadaster ingetekend) is op onderstaande afbeelding weergegeven. Tevens is de grens van het onderhavig plangebied ingetekend. De plangrens is zodanig getrokken dat deze samenvalt met openbare ruimte (zoals straten en spoorwegen) en perceelsgrenzen. Verder is de plangrens zodanig getrokken dat er ten opzichte van de plangebieden van de vigerende bestemmingsplannen geen 'gaten' vallen.

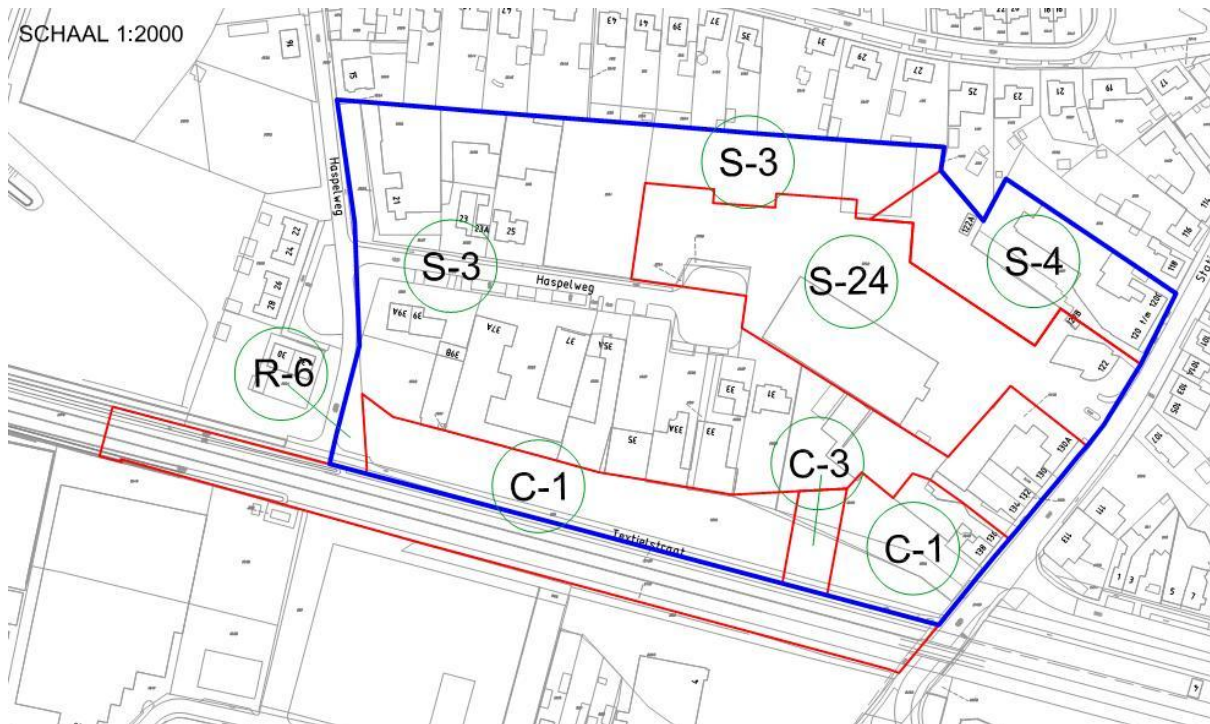


Kadastrale situatie en planbegrenzing

1.3 Voorgaande bestemmingsplannen en planologische vrijstellingen

Voor het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Nummer	Naam bestemmingsplan	Vaststelling Raad	Goedkeuring GS
C-1	Uitbreidingsplan Kom Deurne	11-12-1951, nr. 229	03-06-1953, nr. 39450
C-3	Partiële herziening Noord en Zuid	25-10-1960, nr. 359	19-07-1961, nr. 74807
S-3	Schutsboom-de Romein	16-01-1973, nr. 11a	20-02-1974, nr. 218771
S-4	Schutsboom-de Romein, herziening I	16-10-1973, nr. 166a	22-05-1974, nr. 221485
S-24	Boerenbondterrein Deurne	06-04-1999, nr. 21a	25-06-2002 nr. 611138 /846198 (gedeeltelijk, n.a.v. uitspraak RvS 22-02-2002)
R-6	Kleine Bottel	29-06-1999, nr. 38a	15-02-2000, nr. 625839



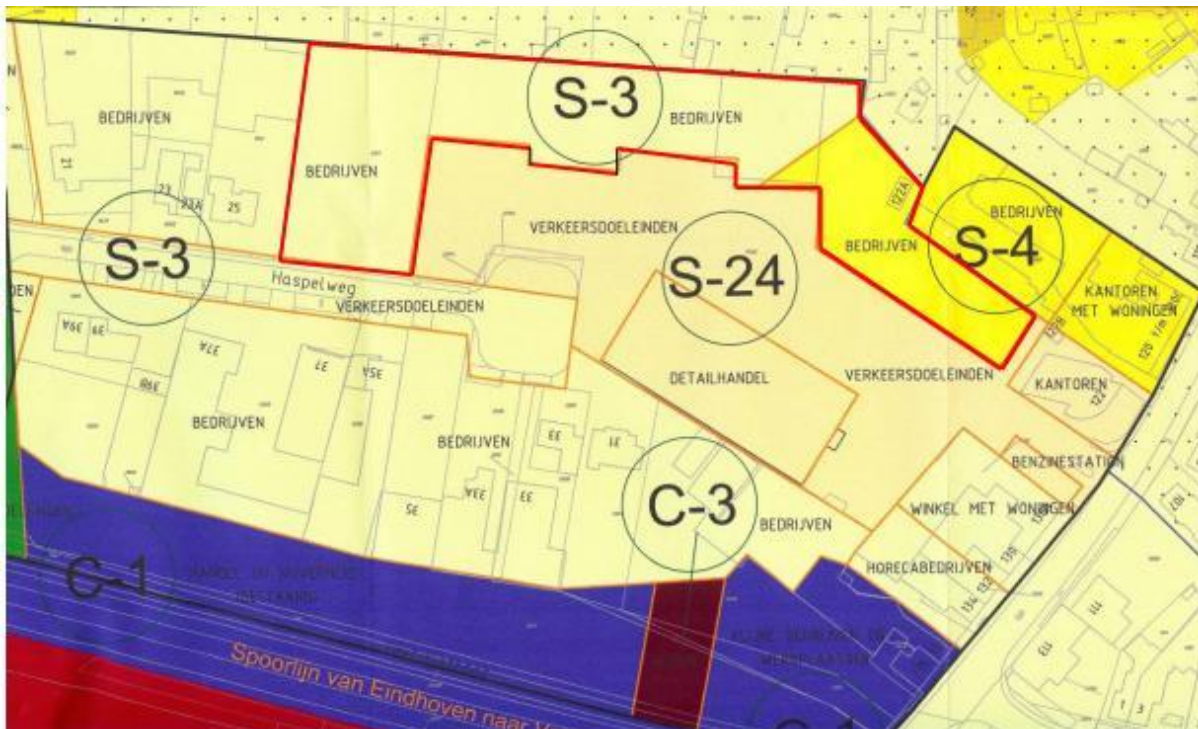
Overzicht geldende bestemmingsplannen binnen het onderhavige plangebied



1.3.1 Bestemmingsplan "Boerenbond Deurne"

Een groot deel van het plangebied is gelegen binnen het op 6 april 1999 vastgestelde bestemmingsplan "Boerenbond Deurne". Dit bestemmingsplan voorzag in een concentratie van perifere detailhandel en overige grootschalige detailhandel op het zogenaamde Boerenbondterrein in Deurne. Het plan bood een **directe bouwtitel** voor 10.000 m² extra bedrijfsvloeroppervlakte naast de bestaande 2000 m² bedrijfsvloeroppervlakte.

Bij besluit van 25 juni 2002 nr. 611138/846198 heeft GS goedkeuring onthouden aan de bestemming 'Detailhandel' op de plankaart omdat GS het ongewenst vond dat een dergelijke omvang aan bvo perifere detailhandel direct toegelaten werd. Dat zou leiden tot ongewenste koopkracht toevloeiing vanuit andere gemeenten en zou kunnen concurreren met de gewenste centrumontwikkeling van Deurne. Bovendien werd aan artikel 4 lid 7 van dat bestemmingsplan goedkeuring onthouden omdat dat artikel een binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid omvatte voor de vestiging van andere (niet perifere) detailhandelbranches.



Deel plangebied waarvoor de onthouding goedkeuring BP Boerenbond Deurne geldt (in rood)

1.3.2 Planologische vrijstellingen

Binnen het plangebied zijn de volgende artikel 19 WRO¹ -vrijstellingen verleend:

- **artikel 19 leden 1 en 4 WRO: oprichten van winkel , kantoorruimte en parkeerplaats ten behoeve van grootschalige detailhandel aan de Stationsstraat te Deurne:**

Op 6 november 2007 is aan de Boerenbond Cooperatie Deurne UA een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO verleend voor de realisatie van een winkel (inclusief kantoor) ten behoeve van perifere detailhandel van 4200 m² bvo en 128 parkeerplaatsen.

De eerder verleende omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen en de aanvraag omgevingsvergunning zijn door vergunninghouder ingetrokken onder opschortende voorwaarden van inwerkingtreding van onderhavig bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit de volgende delen. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 waarin het bestemmingsplan wordt getoetst aan het geldende relevante rijks-, provinciale- en gemeentelijke ruimtelijke beleid. Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de gebiedsinventarisatie alsmede een uitgebreide ruimtelijk-functionele-milieuplanologische analyse van het plangebied. Hoofdstuk 4 bevat de randvoorwaarden en uitgangspunten van dit bestemmingsplan alsmede een beschrijving van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Hoofdstuk 5 bevat de waterparagraaf. De economische uitvoerbaarheid, kostenverhaal en planschade wordt behandeld in hoofdstuk 6. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan is neergelegd in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 wordt aandacht besteed aan de handhaving van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 9 gaat tenslotte in op de gevolgde procedure inclusief de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze vervangt de Nota Ruimte. De SVIR is het nieuwe kader dat de (nieuwe) ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. Een van de kernbegrippen in de Structuurvisie is decentralisatie. Dit kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven. De SVIR is de eerste stap naar meer ruimte voor ontwikkeling, het terugbrengen van de bestuurlijke drukte en het schrappen van regelgeving. De tweede stap wordt het voorontwerp van de Omgevingswet die moet verschijnt voor de zomer van 2012. Deze integreert alle relevante wetten voor de ruimtelijke inrichting. Meer ruimte betekent ook minder en eenvoudiger regels en procedures.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Verstedelijkings- en landschapsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Het verstedelijkingsbeleid van de provincie Noord-Brabant en gemeente Deurne is niet veranderd. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Daarbij wordt aangesloten op bestaande ruimtelijke structuren.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een conserverende regeling van stedelijke functies binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij er tevens een herontwikkeling en ruimtelijke kwaliteitsslag plaatsvindt van een bestaand PDV-gebied. Dit bestemmingsplan voldoet aan de hierboven beschreven beleidsuitspraken.

2.1.2 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) Rijkswaardwegen, (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. In de toelichting is in paragraaf 2.1.3 de ladder voor duurzame verstedelijking verder uitgewerkt, conform de Bro. De planlocatie en dit bestemmingsplan heeft verder geen andere directe relaties met het Barro.

2.1.3 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. 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.

Ad 1

Het onderhavige plan is primair conserverend van aard. Er wordt niet voorzien in wezenlijk nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Ook de herontwikkeling van de PDV-locatie Boerenbondsterrein, blijft binnen de reeds bestaande omvang van het BVO van de bestaande PDV. Er vindt geen verandering plaats van de bestaande distributief-planologische situatie in Deurne en de regio.

Ad 2

Door dit plan wordt een bestaande binnenstedelijke PDV-locatie herontwikkeld tot een ruimtelijk (kwalitatief) volwaardiger binnenstedelijk winkelgebied.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant

Algemeen

Op 1 januari 2011 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant in werking getreden. Provinciale Staten hebben deze op 1 oktober 2010 vastgesteld. De structuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Ook is hierin opgenomen hoe op hoofdlijnen het beleid wordt uitgevoerd. De uitwerking van het beleid is opgenomen in de Verordening ruimte Noord-Brabant. De Structuurvisie bevat de visie op het provinciaal ruimtelijk beleid, geeft een overzicht van provinciale belangen en benoemt de hoofdlijnen van beleid. Het voormalige Streekplan 2002 en de Interimstructuurvisie Noord-Brabant vormen hiervoor de basis.

Het beleid dat gold op grond van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant is opgenomen in de Paraplunota Ruimtelijke Ordening. Zowel de Interimstructuurvisie als de Paraplunota (dus inclusief de beleidsnota's die daar deel van uit maken) zijn ingetrokken. Dit betekent een aanzienlijke deregulering en vereenvoudiging van de regelgeving waarmee gemeenten rekening moeten houden in de ruimtelijke besluitvorming.

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid. Op 1 oktober 2010 hebben Provinciale Staten deze structuurvisie vastgesteld.

De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen en een uitwerking. Het eerste deel, Deel A, bevat de kern van de visie van de provincie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant. De ruimtelijke opgaven staan in Hoofdstuk 2 (Ruimtelijke opgaven voor Noord-Brabant). De opgaven komen voort uit trends, ontwikkelingen én uit de intrinsieke ruimtelijke kwaliteiten van Noord-Brabant. Hoofdstuk 3 (Provinciale belangen en ruimtelijke keuzes) beschrijft de feitelijke ruimtelijke visie van de provincie. Welke ruimtelijke keuzes maakt de provincie en wat zijn de ruimtelijke belangen die de provincie behartigt? Tenslotte staat in Hoofdstuk 4 (Provinciale Sturingsfilosofie) de wijze waarop de provincie haar visie wil realiseren. Wanneer kiest de provincie voor een ontwikkelende, een beschermende of juist een stimulerende manier van sturen.

Deel B van de structuurvisie 'Ruimtelijke structuren' beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uit werkt in vier robuuste ruimtelijke structuren:

- Groenblauwe structuur;
- Landelijk gebied;
- Stedelijke structuur;
- Infrastructuur.

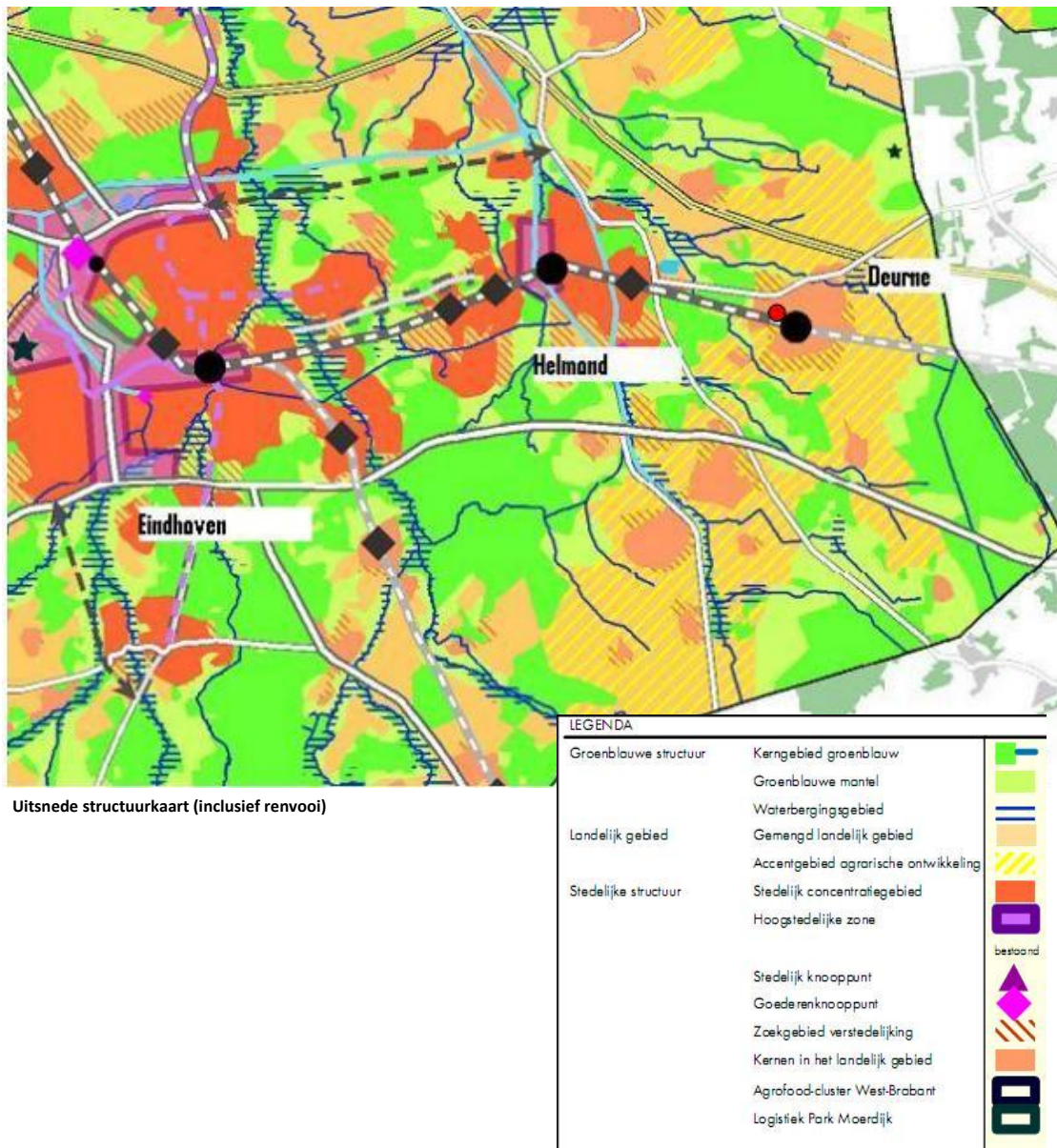
In de structuren staat hoe de provincie aankijkt tegen de ontwikkeling van functies. Al deze hoofdstukken bevatten een Uitvoeringsparagraaf. Hierin staat welke instrumenten de provincie inzet om de doelen uit de structuurvisie te realiseren. Dit is een dynamisch onderdeel van de structuurvisie. Het kan periodiek worden herzien.

Een specifiek onderdeel van de structuurvisie zijn de zogenaamde '*Gebiedspaspoorten*'. Dit is een uitwerking van de structuurvisie die als een apart document is vastgesteld. De gebiedspaspoorten bevatten de landschapskenmerken die bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype en hoe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het behoud en versterking daarvan.

De provincie vindt het belangrijk dat gemeenten in hun structuurvisies aandacht geven aan de wijze waarop stedelijke ontwikkelingen het eigen karakter van de kernen en de relatie met het landschap kunnen versterken. De stedelijke ontwikkelingen passen qua maat en schaal bij de kern. De ontwerpopgave hangt daarnaast samen met de historische gegroeide identiteit van de kern en omliggend landschap en met de fase van verstedelijking van de kern (suburbaan, dorps of plattelandskern).

Werken en voorzieningen in kernen in landelijk gebied

In verband met dit bestemmingsplan moet vooral getoetst worden aan het ruimtelijk beleid voor de kernen in het landelijke gebied. Deurne behoort hier toe. In de kernen in het landelijk gebied met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking wordt de lokale behoefte voor verstedelijking opgevangen (wonen, werken en voorzieningen). De provincie vraagt gemeenten om in regionaal verband afspraken te maken over de verdeling van het programma voor wonen en werken.



Met betrekking tot het aspect werken hanteert de provincie voor de kernen in het landelijk gebied het uitgangspunt dat alleen bedrijven worden gevestigd die qua aard, schaal en functie in de omgeving passen. Gemeenten hebben ruimte voor vestiging van kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. Als doorgroei van bedrijven er toe leidt dat deze qua aard, schaal of functie niet meer passen in de omgeving, wil de provincie dat deze worden opgevangen op een daarvoor geschikt terrein in het stedelijk concentratiegebied.

Met betrekking tot het aspect voorzieningen voor de kernen in het landelijk gebied hanteert de provincie als uitgangspunt dat er alleen voorzieningen worden gevestigd die qua aard, schaal en functie passen. Dit zijn voorzieningen met een lokaal verzorgingsgebied.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet primair in een conserverende regeling voor de bestaande functies en bebouwing. Het bestemmingsplan maakt een herontwikkeling mogelijk van de bestaande PDV-locatie (zogenaamde Boerenbondslocatie). Dit leidt echter **niet** tot een toename van het BVO van bestaande of nieuwe perifere detailhandel. Het plan maakt slechts een fysieke, ruimtelijke herontwikkeling c.q. ruimtelijke kwaliteitsverbetering van de bestaande PDV-locatie mogelijk ten behoeve van **uitsluitend (!)** de bestaande PDV (doe-het-zelfcentra/bouwmarkten) en binnen de bestaande omvang van de BVO.

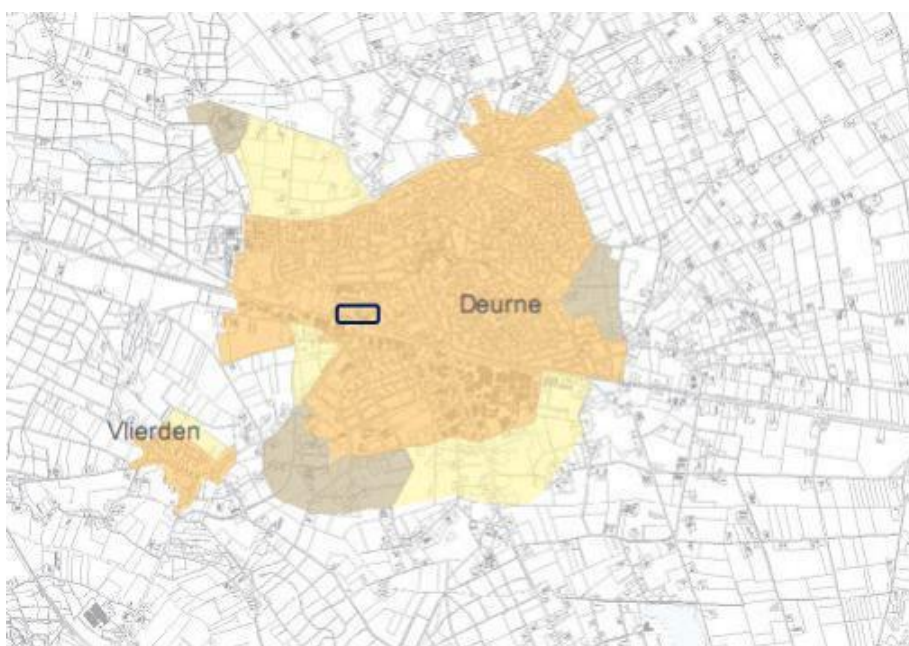
2.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011

Provinciale Staten hebben op 17 december 2010 de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 vastgesteld. Deze verordening is in twee fasen tot stand gekomen:

- de Verordening ruimte fase 1, die op 23 april 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van het toen geldende provinciaal beleid;
- de Verordening ruimte fase 2, waarvan het ontwerp op 1 en 22 juni 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van nieuw beleid dat is opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en gedeeltelijk ook een herziening van de verordening ruimte, fase 1

De verordening bevat instructieregels die de gemeenten in acht moeten nemen bij de opstelling van hun bestemmingsplannen. Ze maken dus vooralsnog geen regels die direct van invloed zijn op de burger. De instructieregels zijn verder inhoudelijk gezien gebaseerd op het beleid uit de Interimstructuurvisie en de Paraplunota Ruimtelijke Ordening.

Het plangebied is in het kader van de Verordening aangewezen als bestaand stedelijk gebied. Artikel 2.3 lid 1 van de Verordening stelt dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling primair gelegen dienen te zijn in bestaand stedelijk gebied. Dat is in casu het geval.



Uitsnede kaart Verordening
ruimte (plangebied blauw
omkaderd)

Het onderhavige bestemmingsplan en de daarin opgenomen ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de Verordening ruimte.

2.2.3 Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant

Deurne maakt deel uit van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond. Op 7 december 2004 heeft de regioaad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) het Regionaal Structuurplan Eindhoven vastgesteld. Dit Regionaal Structuurplan is op 8 maart 2005 door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant goedgekeurd en vervolgens vastgesteld als Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

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.

Het onderhavige plangebied ligt in de zones:

- Beheer en intensivering;
- Herstructurering.

Beheer en intensivering

In het Uitwerkingsplan krijgt intensivering van bestaand stedelijk gebied voorrang boven uitbreiding. In dit gebied is het beleid nu en in de toekomst gericht op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied, waar dat vanwege bestaande ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is, kan nodig zijn. Ingezet wordt op een verder contrast tussen de steden en de lokale landschappen. Concentratie van verstedelijking in de stedelijke regio en verbetering van de bereikbaarheid worden zeer belangrijk geacht. Ook moet er meer samenhang tussen steden en randgemeenten komen (een complete stedelijke regio) om zo de bestuurlijke eenheid te benadrukken.

Herstructurering

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. 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 werkingtreden 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.

Het plan voorziet in een beheersregeling voor een bestaand bedrijfsterrein en winkelgebied binnen het bestaand stedelijk gebied in Deurne en voldoet daarmee aan de uitgangspunten van het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Deurne

De Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten in artikel 2.1 een structuurvisie voor het gehele grondgebied vast te stellen. Daarin regelt de gemeenteraad op hoofdlijnen het gebruik van de ruimte voor het hele grondgebied en voor de lange termijn: welke grondgebruik wordt waar gerealiseerd, wanneer en hoe.

Op 6 december 2011 is de Structuurvisie Deurne vastgesteld. In deze Structuurvisie is het duurzame ruimtelijke kwaliteitsbeeld van de gemeente Deurne vastgelegd. Het plangebied maakt deel uit van de zogenaamde Spoorzone. De Spoorzone behoort tot de compacte woon- en werkgebieden van de hoofdkern Deurne. De bestaande ruimtelijke en functionele kwaliteiten binnen de Spoorzone kunnen aangemerkt worden als diskwaliteiten. De gemeente wil de ruimtelijke kwaliteit van het gehele Spoorzonegebied verbeteren.

Het project Spoorzone betreft met name het herstructureren en revitaliseren van de oudere bedrijventerreinen in de kern Deurne. In enkele deelgebieden zullen bedrijven plaatsmaken voor woningbouw (bijvoorbeeld binnen het zogenaamde 'Middengebied'). In andere deelgebieden (de flanken van het gebied (waartoe ook het bedrijventerrein Haspelweg-Stationsstraat behoort)) zullen de bestaande functies blijven zoals ze nu zijn, maar wordt de ruimtelijke kwaliteit – door onder meer de inrichting van het gebied en de staat van bedrijfsbebouwing – verbeterd indien zich daartoe vanuit de markt mogelijkheden aandienen. Onderdeel van dit traject is de realisatie van een hoogwaardige PDV-locatie voor de branches bouwmarkt/Doe-het-zelf door de Boerenbond Deurne.

2.3.2 Ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen

In oktober 2009 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen vastgesteld. Met deze ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen heeft de gemeente de kaders vastgesteld voor het ruimtelijk beleid voor bedrijventerreinen en solitaire bedrijfsvestigingen. De ontwikkelingsvisie is een sectorale structuurvisie. De visie richt zich dus op een onderdeel van het ruimtelijk beleid, maar vormt nog geen integraal ruimtelijk afwegingskader. Vaststelling van deze visie maakt het mogelijk deze te gebruiken als bouwsteen voor de algemene structuurvisie voor Deurne en als basis voor de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen. Deze ontwikkelingsvisie bevat beleidsstandpunten over bestaande bedrijven en bestaande bedrijventerreinen, maar doet geen harde uitspraken over de locatiekeuze voor nieuw aan te bedrijventerreinen. De integrale ruimtelijke afwegingen die ten grondslag liggen aan dergelijke locatiekeuzen zullen plaatsvinden in de algemene structuurvisie. De ontwikkelingsvisie geeft daarvoor wel de programmatische randvoorwaarden.

De ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen kent 6 beleidshoofdlijnen:

1. bedrijven faciliteren;
2. terreinen behouden;
3. dynamiek op een bedrijventerrein;
4. beleid ten aanzien van solitaire locaties in het stedelijk gebied van de kernen;
5. beleid ten aanzien van solitaire locaties in het buitengebied;
6. aanvullende beleidsambities.

In het kader van dit plan zijn met name beleidshoofdlijnen 1 en 2 van belang:

Ad 1

De gemeente Deurne stelt in Deurne gevestigde bedrijven in staat om in de gemeente te kunnen blijven en zich te kunnen blijven ontwikkelen. De gemeente zal dit doen vanuit haar integrale verantwoordelijkheid voor het ruimtelijke beleid en de ruimtelijke kwaliteit van Deurne.

Ad 2

De gemeente Deurne kent diverse (clusters van) bedrijventerreinen. Het onderhavige plangebied behoort deels tot het cluster van Bedrijventerreinen-West. Alle bestaande bedrijventerreinen, uitgezonderd het middengebied van de Spoorzone, zullen behouden blijven voor bedrijfsmatig gebruik. De gemeente faciliteert de dynamiek die noodzakelijk is om deze bedrijventerreinen ook in de toekomst duurzaam te kunnen blijven gebruiken. Indien noodzakelijk neemt de gemeente daarbij de verantwoordelijkheid voor aanpassingen van de openbare infrastructuur.



Kaart Ontwikkelvisie bedrijventerreinen (plangebied blauw omkaderd)

2.3.3 Detailhandelsvisie

Op 6 juli 2010 is door de gemeenteraad van Deurne een detailhandelsvisie opgesteld. De doelen van deze visie zijn als volgt samen te vatten:

- Een optimale consumentenverzorging voor de inwoners van de kern Deurne, de kerkdorpen en het landelijk gebied;
- Een sterk ondernemingsklimaat voor ondernemers, waarbij een rendabele exploitatie mogelijk is met perspectief voor de langere termijn;
- Het versterken van de lokale verzorgingsfunctie en de bovenlokale betekenis van het voorzieningenapparaat;
- Het bieden van een kwalitatief en kwantitatief zo compleet, gevarieerd en attractief mogelijk pakket van winkels en andere publieksfuncties voor de inwoners van de gemeente;
- Het realiseren van een functioneel en ruimtelijk samenhangend en attractief hoofdwinkelcentrum in de kern Deurne;
- Streven naar een duurzame aanbodstructuur, bestaande uit ook op langere termijn levensvatbare, elkaar aanvullende winkelgebieden;

- Door middel van het ruimtelijk beleid de ondernemer te faciliteren binnen het vastgestelde beleid.

In deze detailhandelsvisie wordt ondermeer geformuleerd:

1. de gewenste detailhandelsstructuren in het centrum van Deurne;
2. een visie op de overige winkelcentra (overige kerkdorpen en buurt- en wijkwinkelcentra kern Deurne);
3. beleid met betrekking tot perifere – en grootschalige detailhandel .

Ad 3

De gemeente Deurne heeft een sterk perifeer, grootschalig aanbod met een bovenregionale aantrekkingskracht. Dergelijk aanbod in wonen, doe-het-zelf en groenartikelen (tuincentra) in Deurne kan de koopkrachtafvloeiing richting Helmond beperken, ook omdat zo het aantal combinatiebezoeken met het centrum van Helmond vermindert. Dat is in het voordeel voor Deurne centrum. Door de verspreide ligging profiteren de bedrijven nu nauwelijks van elkaars aantrekkingskracht en gemeenschappelijke faciliteiten. Bij concentratie c.q. clustering heeft de consument het voordeel van gemak, overzichtelijkheid en keuze. Daarnaast draagt dit bij aan het beperken van het aantal verkeersbewegingen.

Het beleid richt zich op afbakening (en handhaving) van geoorloofde branches, ruimtelijke clustering van perifere detailhandel binnen een beperkt aantal gebieden en waar mogelijk thematisering. Uitwaaiing van winkels over bedrijventerreinen is onwenselijk. Dit houdt in dat wordt vastgehouden aan het vastgestelde beleid en dat perifere detailhandel wordt toegestaan in:

- Rijt West: autohandel en bouw en woninginrichting gerelateerde handel;
- Rijt Oost: autohandel en bouw en woninginrichting gerelateerde handel;
- Binderen-Zuid 1: Auto en landbouwwerktuigen en machines;
- Leemskuilen: Autogerelateerde activiteiten (zoals beschreven in de ontwikkelingsvisie bedrijventerreinen.
- overgangsgebieden tussen bedrijventerrein en woonwijken in daartoe ontwikkelde gebieden.

Het gaat hier vooral om de PDV-gebieden tussen de Katoenstraat en het spoorverbinding Eindhoven-Venlo en het Boerenbondsterrein aan de Stationsstraat (het aan de orde zijnde plangebied).

Uitbreiding van perifere detailhandel met andere dan genoemde branches ondermijnen de verzorgingsfunctie van het centrum . Vanuit dat oogpunt is uitbreiding en nieuw vestiging van perifere detailhandel op perifere locaties alleen mogelijk ten behoeve van herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen of wanneer de ontwikkeling een aantoonbare meerwaarde leveren aan de verzorgingsstructuur en in de centra redelijkerwijs geen plek is. Uitbreiding van bestaande locaties vanwege groei om aan de eisen van de tijd te voldoen of modernisering is echter wel mogelijk.

Detailhandelsvisie en de herontwikkeling van de PDV-locatie Boerenbondsterrein

Het detailhandelsaanbod in de kern Deurne bedraagt circa 54.000 m² vvo (verkoop vloeroppervlak), wat ruim is voor een kern van deze omvang. Met name de doelgerichte branches (o.a. wonen, doe-het-zelf, dier & plant) zijn sterk vertegenwoordigd; De kern Deurne beschikt over 12 doe het zelf winkels met 5.548 m² vvo. In vergelijkbare plaatsen zijn er 7 winkels van 5.166 m² vvo. Landelijk gezien is de gemiddelde doe het zelf winkel ongeveer 2.600 m².

Er is veel aanbod buiten het centrum van Deurne. Tweederde van het aanbod in de niet-dagelijkse artikelensector ligt op bedrijventerreinen of verspreid over de kern. Volgens de detailhandelsvisie zal ingezet moeten worden op concentratie in het centrum en inzetten op concentratie van de

detailhandel in sterke, goed gefaciliteerde winkelgebieden. Dit betekent dat uitbreiding buiten het centrum zoveel mogelijk moet worden tegengegaan.

Perifere detailhandel:

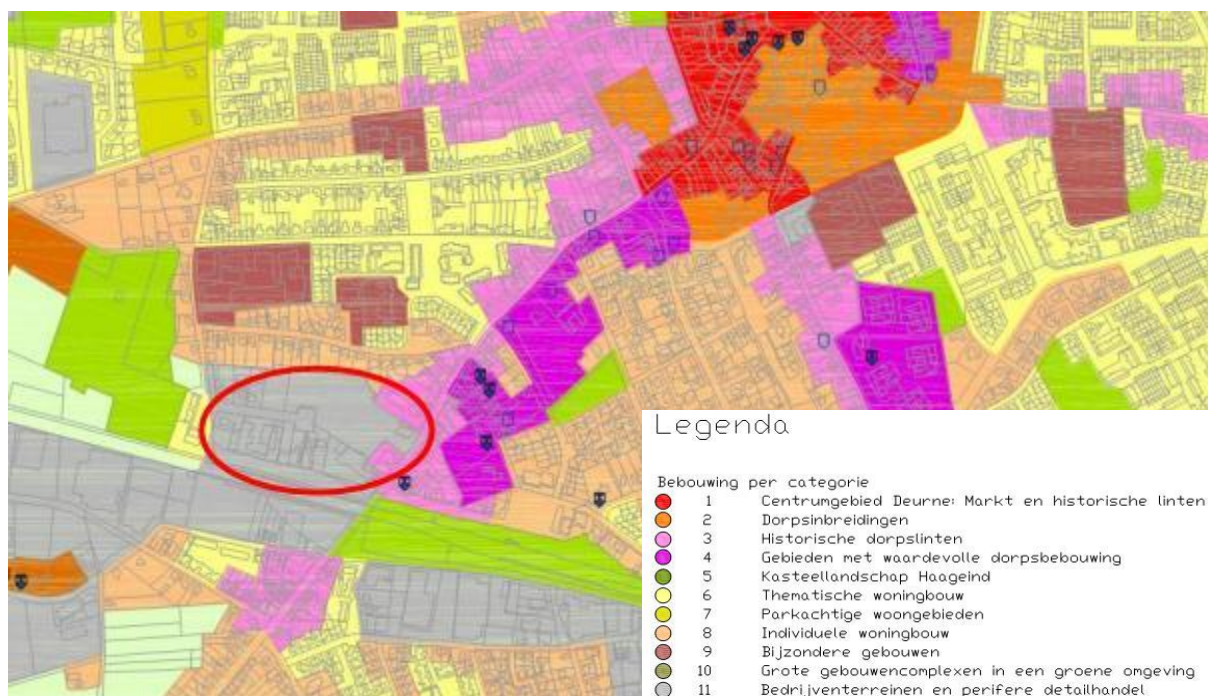
Andere dan genoemde branches zijn in principe onwenselijk op perifere locaties: zij ondermijnen de verzorgingsfunctie van het centrum van Deurne, die volgens de detailhandelsvisie de hoogste prioriteit moet krijgen. Vastgelegde perifere assortimenten moeten ook daadwerkelijk worden gehandhaafd. In het kader van modernisering moet in principe wel meegewerkt worden aan schaalvergroting.

Het bestemmingsplan maakt een herontwikkeling mogelijk van de bestaande PDV-locatie (zogenaamde Boerenbondslocatie). Dit leidt echter **niet** tot een toename van het BVO van bestaande of nieuwe perifere detailhandel. Het plan maakt slechts een fysieke, ruimtelijke herontwikkeling c.q. ruimtelijke kwaliteitsverbetering van de bestaande PDV-locatie mogelijk ten behoeve van **uitsluitend (!)** de bestaande PDV (doe-het-zelfcentra/bouwmarkten) en binnen de bestaande omvang van de BVO.

2.3.4 Welstandsnota gemeente Deurne

Om bouwplannen te mogen toetsen aan redelijke eisen van welstand moet een gemeente een welstandsnota hebben. Dit is bepaald in artikel 12a van de Woningwet. In de welstandsnota zijn de regels en criteria vastgelegd die de gemeente toepast bij de welstandsbeoordeling van bouwplannen. Op 6 september 2011 heeft de gemeente Deurne een geactualiseerde welstandsnota vastgesteld. Op 23 september 2011 is deze welstandsnota in werking getreden.

Het plangebied ligt in de welstandsnota grotendeels categorie 11 'Bedrijventerreinen en perifere detailhandel' en voor een klein deel in categorie 3 'Historische dorpslinten'.



Uitsnede kaart (incl. renvooi) ontwerp-welstandsnota (plangebied rood omcirkeld)

Categorie 11 'Bedrijventerreinen en perifere detailhandel'

Het beleid is gericht op het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit op de zichtlocaties en de (her)ontwikkeling en verbetering van de oudere bedrijventerreinen. Hierbij staat het behoud van het eigen karakter van elk bedrijventerrein voorop. De aandacht voor de vorm en presentatie is afhankelijk van de locatie (type bedrijventerrein, wel/niet gelegen op een zichtlocatie en aanrijroute of aan de rand met het buitengebied etc.).

Qua bebouwingsbeeld wordt gestreefd naar een samenhang in plaatsing, volume en uitstraling van de bedrijfsgebouwen, zonder het individuele karakter van de bedrijven en hun eigen identiteit aan te tasten. Op de oudere bedrijventerreinen is het gewenst om het soms wat rommelige bebouwingsbeeld te verbeteren. Dit geldt zowel voor de gebouwen als voor de inrichting van de openbare ruimte. Bij nieuwbouw of renovatie dient vooral gekeken te worden naar de voor- en zijkanten van de gebouwen. De achterkanten zijn principe welstandsvrij, uitgezonderd zichtlocaties en locaties die van alle kanten zichtbaar zijn.

Bij perifere detailhandel wordt vooral aandacht besteed aan de vormgeving en de materiaalkeuze van de gevels. De showrooms met specifieke (glazen) gevels kunnen bijdragen aan het uitnodigende karakter van de straatwanden. Ook met de reclame-uitingen moet heel bewust worden omgegaan.

Categorie 3 'Historische dorpslinten'

Het beleid met betrekking tot het bebouwingsbeeld is vooral gericht op het behoud van het afwisselende beeld van de bebouwingslinten. Dit houdt in dat het eigen architectonisch karakter van de panden voorop staat. Bij nieuwe invullingen, wordt eigentijdse architectuur gestimuleerd. Deze moet op een zorgvuldige manier in zijn omgeving worden ingepast.

Het welstandsbeleid is verder gericht op behoud en waar nodig, versterking van de historisch gegroeide bebouwingskarakteristiek van de dorpscentra en dorpslinten. Deze komt tot uitdrukking in de zelfstandige plaatsing van de bebouwing, in het individuele en kleinschalige karakter van de panden en in de harmonie en variatie in architectuur en kleur- en materiaalgebruik. Verdere verdichting en schaalvergroting van de bebouwing voor de gevestigde functies is in beperkte mate mogelijk. Hierbij wordt gekeken naar het behoud van de specifieke ruimtelijke kenmerken van het historisch bebouwingslint, zoals openheid, samenhang in het bebouwingsbeeld en dergelijke.

Nieuwe bebouwing moet wat betreft maat en schaal en ook wat betreft kleur- en materiaalgebruik in harmonie met de bestaande bebouwing ontworpen worden. Sterke contrasten worden vermeden. Zorgvuldigheid is gevraagd bij de toelating van bouwwerken als reclame, luifels, puien, rolluiken en dergelijke. Deze moeten altijd ondergeschikt blijven aan het totale ruimtelijke en architectonische beeld van de omgeving.

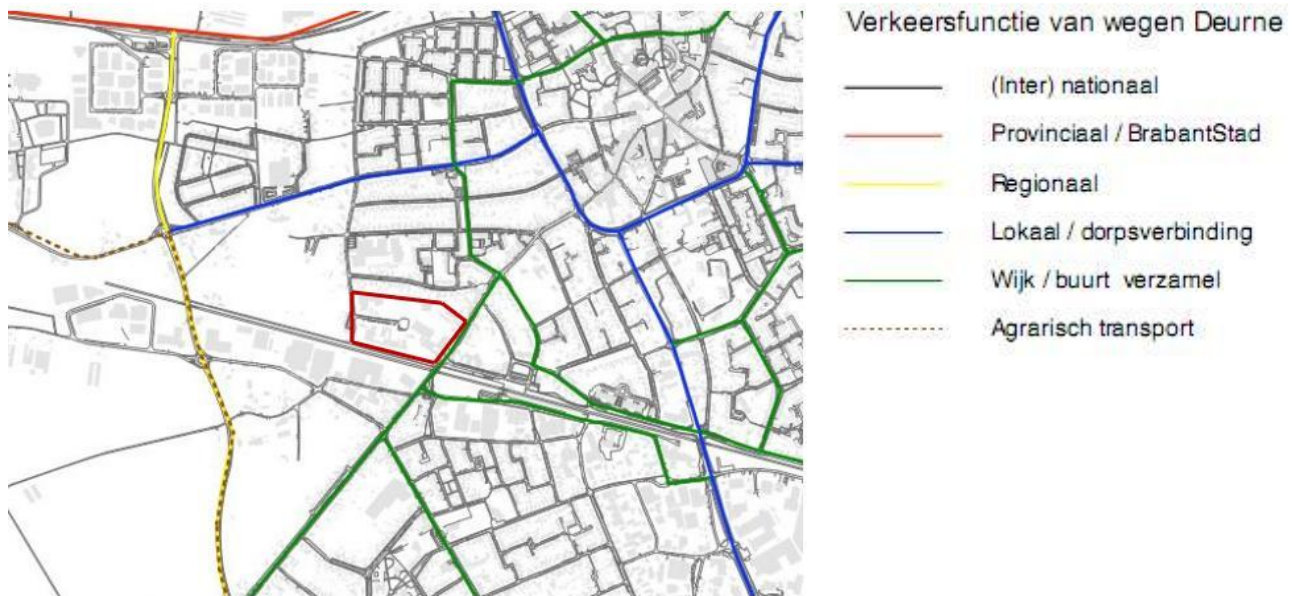
2.3.5 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

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.

Bij het opstellen van de verkeersfuncties van wegen in Deurne zijn de volgende keuzes leidend geweest:

- A67, N270 en N279 vormen de hoofdontsluiting voor Deurne richting andere regio's en provincies;
- de kern Deurne wordt door regionale verbindingen met de hoofdontsluitingsstructuur verknoopt;

- de kleinere kernen zijn met elkaar verbonden door dorpsverbindingen;
- bij het aanwijzen van wegen met een lokale verkeersfunctie en wegen met een buurtfunctie is grotendeels afstemming gezicht met de Duurzaam Veilig categorisering.



Uitsnede GVVP-kaart (incl. renvooi) verkeersfuncties van wegen in Deurne

Duurzame mobiliteit betekent het streven naar een verkeer en vervoersysteem 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 vervoersysteem. 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 vervoersysteem 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.

2.3.6 Nota Parkeernormen 2013

Op 14 mei 2013 heeft de gemeenteraad van Deurne de “Nota Parkeernormen 2013” vastgesteld. 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.

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 reeds 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. Ook kunnen er omstandigheden zijn waarbij de gemeente onder de voorwaarde van betaling van een compensatiebedrag, ontheffing geeft van het realiseren van (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit.

2.3.7 Groenstructuurplan

De gemeente Deurne heeft op 16 december 2009 het ‘Groenstructuurplan Deurne’ opgesteld. Dit groenstructuurplan heeft als doel het veiligstellen en ontwikkelen van de specifieke en gewenste kwaliteitskenmerken van de niet-bebouwde ruimte in zowel het buitengebied als de kernen, ofwel de groene ruimte in de gemeente Deurne. Er worden onder meer beleidsuitspraken gedaan over de bestaande, te beschermen en te realiseren groenstructuren langs openbare wegen. Zo wordt de hiërarchie van de wegenstructuur in de kern Deurne vooral benadrukt door de wegbegeleidende beplanting.

De Stationsstraat wordt gekwalificeerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dergelijke erftoegangswegen worden, waar mogelijk, begeleid door een bomenlaan van de 1ste grootte of, in het geval van ruimtegebrek, een enkele rij bomen van de 1ste grootte. Hier wordt gekozen voor niet-landschappelijke soorten, bijvoorbeeld platanen, om het contrast met de gebiedsontsluitingswegen te benadrukken. De Haspelweg is te kwalificeren als een ‘overige (woon)straat’. Dergelijke straten worden, indien ruimte aanwezig is, begeleid door bomen. Op plekken waar meer ruimte is (pleintje), wordt een fraaie solitaire boom (van 1 ste of 2 de grootte) geplant, bijvoorbeeld een rode beuk. In verband met overlast door bijvoorbeeld vruchten dient de boomkeuze altijd afgestemd te worden op de plek (voetgangers, fietsers, auto’s, parkeren).

De gemeente Deurne heeft ook een Handboek Groen opgesteld. Dit Handboek maakt onderdeel uit van het groenstructuurplan. 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 toetsten.

HOOFDSTUK 3 INVENTARISATIE EN GEBIEDSANALYSE

In dit hoofdstuk wordt de inventarisatie en analyse van het plangebied per aspect beschreven. Hierbij zijn de volgende aspecten onderzocht en beschreven:

- Beschrijving van het plangebied;
- Historisch perspectief;
- Ruimtelijk-functionele structuur;
- Milieu;
- Integrale veiligheid;
- Kabels en leidingen;
- Obstakelbeheergebied, radarverstoringsgebied en straalpaden;
- Flora en fauna;
- Archeologie en cultuurhistorie.

3.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen de bebouwde kom van Deurne. Het plangebied ligt ten zuidwesten van de kern Deurne. Het plangebied wordt ten noorden begrenst door woonpercelen gelegen aan de Schutsboom, ten zuiden door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo en ten westen en oosten door respectievelijk de Haspelweg en de Stationsstraat.

Het plangebied wordt gekenmerkt door een groot open binnenterrein omgeven door bedrijfsbebouwing. Het binnenterrein is deels verhard in de vorm van een parkeerplaats en een doodlopende ontsluitingsweg (Haspelweg). Daarnaast bevinden zich nog onverharde gronden in de vorm van onbebouwde percelen (gras-en weiland) in het binnengebied. Om dit binnenterrein is bebouwing gelegen. Het betreft hier bedrijfsbebouwing in de vorm van loodsen, opslag- en productieruimten, bedrijfswoningen, een tankstation, een winkel en kantoren met bovenwoningen. Prominent aanwezig binnen het plangebied zijn ook de doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt 'PRAXIS' en het kantoor van de Boerenbond Deurne. De parkeerplaats op het binnenterrein wordt vooral gebruikt ten behoeve van bezoekers en personeel van deze twee functies. Het plangebied wordt verder van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo afgescheiden door een ca. 25 meter brede strook openbare ruimte die bestaat uit een fietspad en een groenstrook.



Luchtfoto
plangebied
e.o.

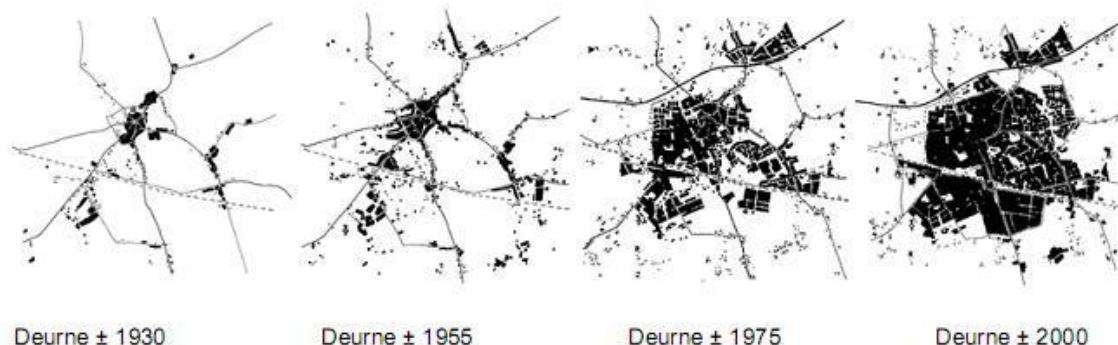
3.2 Historisch perspectief

De historische ontwikkeling van de 'Spoorzone' van Deurne (waartoe het onderhavige plangebied behoort) 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.

Deurne groeide tot circa 1955 vooral langs de lintvormige patronen in het landschap, met een concentratie naar het zuiden. De Stationsstraat is een van de belangrijkste oude bebouwingsassen vanuit de kern van Deurne naar het zuidwesten, richting Asten, waarlangs zich eerst boerderijen en woningen ontwikkelde. Later krijgt de bebouwing een meer gemengd en (binnen)stedelijk karakter met de komst van bedrijven, winkels en horeca.

De aanleg van de spoorlijn gaf een enorme impuls 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 laatste 10 à 15 jaar is de positie van deze bedrijventerreinen veranderd. Door de nabijheid van woningen, de matige weginfrastructuur voor zwaar vrachtverkeer en de milieubelemmeringen zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven in de Spoorzone niet langer optimaal. Door de ligging tussen woongebieden, (milieu)regelgeving en schaalvergroting in de industriële sector hebben zij minder kansen voor vernieuwing en uitbreiding.



Afbeelding 11: Ontwikkeling kern Deurne 1930-2000

3.3 Ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied

3.3.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

De verstedelijkingsstructuur van de gemeente Deurne laat een duidelijk patroon zien, met Deurne als hoofdkern met aan de zuidzijde enkele kerkdorpen. Vrijwel alle kerkdorpen zijn met de kern Deurne “verbonden” door hun ligging aan één van de oude linten die uitkomen op de Markt van Deurne. De hoofdkern Deurne bestaat in hoofdlijnen uit een centrumgebied, woonwijken en bedrijventerreinen. De belangrijkste structuurlijnen van Deurne zijn de huidige hoofdwegenstructuur en de oude lintenstructuur. De stationsstraat maakt deel uit van de oude wegenpatronen en bebouwingslinten die Deurne zijn specifieke stedenbouwkundige ‘*spinstructuur*’ geven. Deze ruimtelijke hoofdstructuur wordt versterkt door de openbaar groenstructuur.

De werkgebieden liggen in een langgerekte strook langs het spoor. Hier liggen de oudste en grootste bedrijventerreinen. Delen hiervan, vooral nabij het station, hebben een matige uitstraling. De meest recente bedrijventerreinen liggen echter niet meer aan de spoorlijn, maar aan de regionale hoofdwegenstructuur. Het plangebied maakt nog wel deel uit van het oude werkgebied langs het spoor.

3.3.2 Bebouwingsanalyse en architectuur

Op onderstaande afbeelding is de bouwkundige opbouw van het plangebied schematisch weergegeven. Het plangebied kan worden onderverdeeld in 3 verschillende 'bouwmilieu's':

- een bedrijfsterrein;
- een binnenstedelijk gemengd gebied (wonen-winkels-dienstverlening-kantoren);
- een - in ruimtelijk opzicht - op zichzelf staand perifeer detailhandelsgebied.

Het bedrijventerrein is gelegen aan de Haspelweg aan de zuidzijde van het plangebied. Het binnenstedelijk gemengd gebied is gelegen aan de Stationsstraat, een historisch lint. Het PDV gebied is tussen beide gebieden geklemd met de ontsluiting via enerzijds aan de doodlopende Haspelweg en anderzijds via een oprit aan de Stationsstraat.



Bouwmilieu
s plangebied



De bebouwingstypologie wordt grotendeels gekenmerkt door individuele panden met wisselende grootte, vorm, functie, leeftijd, afdekking, kleurstelling en materiaalgebruik. Deze sterke heterogeniteit is vooral aanwezig in de bebouwingsstrook ten zuiden van het kantoorgebouw van de Boerenbond en de bebouwing die zich op -vooral de 'vorste' delen van - de percelen langs de Haspelweg bevindt.



Foto's bebouwing langs Stationsstraat (ten zuiden van entree) en Haspellweg

Een uitzondering hierop vormt de bebouwing langs de Stationsstraat ten noorden van het kantoorgebouw van de Boerenbond. Deze bebouwing is architectonisch en functioneel wel homogeen, aangegebouwd en bestaat uit 2 bouwlagen en kap.



Foto bebouwing langs Stationsstraat (ten noorden van entree)

De bebouwing op de percelen langs de Haspelweg is duidelijk op deze weg georiënteerd. De bebouwing op de 'achterste' delen van de percelen langs de Haspelweg, bestaat uit aangegebouwde bedrijfsgebouwen in één of twee bouwlagen. De afdekking gebeurt soms via een kap en soms via een plat dak. Qua materiaalgebruik zijn metselwerk en damwanden afwisselend en in verschillende kleuren gebruikt. De bebouwing bestaat uit één of twee bouwlagen met een gemiddelde bouwhoogte van 6 meter. Door de oriëntatie op de Haspelweg staat de bebouwing 'met de rug' naar het spoor, de Textielstraat en de hierlangs gelegen openbare groenstrook. Dit beeld wordt bouwkundig versterkt door beperkte gevelopeningen of zelfs het geheel ontbreken daarvan (blinde muren) in de achtergevels van de bedrijfsbebouwing gelegen langs de Textielstraat en de openbare groenstrook.



Foto's bebouwing langs de Textielstraat



Het hoofdkantoor van de Boerenbond neemt vanwege haar specifieke strakke architectuur, omvang, kleurstelling en materiaalgebruik een bijzonder plaats in. Mede door haar vrije, van de Stationsstraat terug liggende, situering vormt het pand een landmark en een aansprekende entree van het achterliggende perifere detailhandelsgebied.



Foto hoofdkantoor
Boerenbond Deurne

Het binnenterrein van het plangebied wordt qua bebouwing gedomineerd door de het doe-het-zelfcentrum van de PRAXIS. Het betreft hier een bedrijfshal van 2000 m², grotendeels gebouwd van damwand uit één bouwlaag met een platte afdekking en een bouwhoogte van 6 meter. Het pand bestaat, met uitzondering van de entree aan de voorzijde, uit volledig gesloten gevels. De gekozen kleurstelling (rood/wit) is conform de huisstijl van het bedrijf. Vanwege de solitaire ligging op een binnengebied, los van andere gebouwen en structuren, en de geslotenheid van de gevels, staat het pand architectonisch en stedenbouwkundig volledig op zichzelf. Met name gelet op de specifieke ligging aan het binnenterrein is het aanvaardbaar dat de vormgeving/architectuur, materiaal-en kleurgebruik dienstbaar wordt gemaakt aan de economische functie van het gebouw (perifere detailhandel).



Foto huidige PRAXIS
Stationsstraat 122

3.3.3 Verkeersstructuur, verkeersveiligheid, parkeren en openbare ruimte

Verkeersstructuur en ontsluiting plangebied

De verkeersstructuur van de kern Deurne kent een heldere opzet. De huidige wegenstructuur van de kern Deurne kenmerkt zich door een radiale opbouw van wegen: alle wegen voeren min of meer naar het centrum van Deurne.

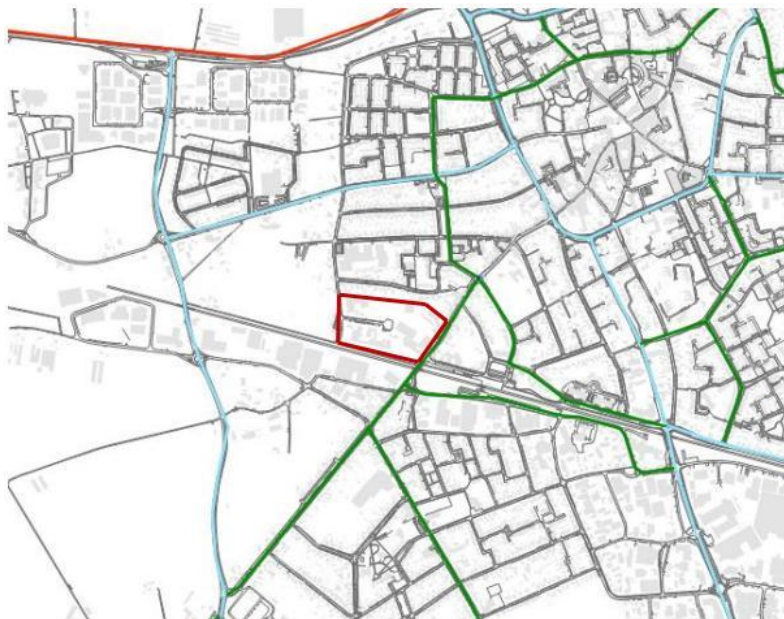
Het onderhavige plangebied wordt ontsloten door de Stationsstraat en de Haspelweg. Via de Stationsstraat wordt de verbinding gelegd tussen het centrum van Deurne met de Spoorzone en de woonwijk Sint Jozefparochie. Verder maakt de Stationsstraat - in groter verband - deel uit van de wegstructuur die de kernen Deurne en Vlierden met elkaar verbinden. De ontsluiting via de Stationsstraat wordt veelal gebruikt door bezoekers van de in het plangebied gevestigde bouwmarkt (PRAXIS). Doordat zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer gebruikt maakt van de Stationsstraat is de verkeersintensiteit redelijk hoog (ca. 5500 mvt/etmaal). De Haspelweg wordt alleen gebruikt voor bestemmingsverkeer van en naar de bedrijven die aan deze wegen gelegen zijn.

Verkeersveiligheid

Op 27 januari 2010 heeft de gemeenteraad van Deurne het gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP is een zogenaamde Duurzaam Veiligcategorisering opgenomen waarbij het wegennet van de gemeente Deurne wordt onderverdeeld in:

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- erftoegangswegen.

De Stationsstraat wordt gekwalificeerd als een erftoegangsweg I binnen de bebouwde kom. Bij wegen van deze categorie is primair van belang de verkeersveilige ontsluiting van erven en percelen. Het mengen van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer is hier geen probleem.



Duurzaam Veilig categorisering Deurne

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg I
- Gebiedsontsluitingsweg II buiten bebouwde kom
- Gebiedsontsluitingsweg II binnen bebouwde kom
- Erftoegangsweg I buiten bebouwde kom
- Erftoegangsweg I binnen bebouwde kom
- - - Agrarisch transport

Uitsnede GVVP-kaart (incl. renvooi) Duurzaam Veilig categorisering Deurne

Gebieden met alleen maar erftoegangswegen worden verblijfsgebieden genoemd. Hiervoor geldt een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur. De Haspelweg is een grotendeels een rustige woonstraat en is daarom niet opgenomen in enige categorie. Ter plaatse van het plangebied vormt de straat een doodlopende insteekweg die vooral de aanwezige bedrijfspercelen moet ontsluiten.

Kenmerkende straatprofielen

De Stationsstraat en de Haspelweg kennen verschillende profielen die zijn toegesneden op de specifieke verkeerskundige functie van beide wegen:

- **Stationsstraat**

Het profiel van de Stationsstraat bestaat uit één rijbaan met aan weerszijde fietssuggestiestroken. Verder is er aan één zijde voorzien in openbare langspaarplaatsen. Aan beide zijden bevinden zich ruime trottoirs, straatmeubilair in de vorm van straatverlichting alsmede ruimte voor groenvoorzieningen in de vorm van bomen van de 1e en 2e categorie. Voor de hele Stationsstraat geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze weg zal te zijner tijd worden ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur.



Profiel Stationsstraat

- **Haspelweg**

Het profiel van de Haspelweg bestaat uit één rijbaan. Aan één zijde ligt een trottoir. Fietspaden zijn niet aanwezig. Openbare parkeerplaatsen zijn eveneens niet aanwezig. Langsparkeren op de Haspelweg is echter niet verboden en vindt ook plaats. Straatmeubilair in de vorm van straatverlichting is aanwezig, doch groenvoorzieningen ontbreken. In het GVVP is het gebied van Deurne waar de Haspelweg is gelegen aangewezen als verblijfsgebied. Hiervoor geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur.



Profiel Haspelweg

Parkeren

Binnen het plangebied vindt bevinden zich een aantal openbare parkeerplaatsen in de vorm van langspaarkeerplaatsen ter plaatse van de Stationsstraat. Parkeren langs de Haspelweg is juridisch weliswaar mogelijk, maar verkeerskundig niet wenselijk gelet op de beperkte breedte van deze weg. Het parkeren alsmede het laden en lossen ter plaatse van het plangebied vindt primair op eigen terrein plaats.

Binnen het plangebied bevindt zich verder een centraal parkeerterrein bestaande uit ca. parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel van de aanwezige bouwmarkt (PRAXIS) en verharding voor het laden en lossen. Dit parkeerterrein is geen deel van de openbare ruimte, maar particulier eigendom van de Boerenbond Deurne.



Foto's parkeerterrein bij PRAXIS



Langzaam verkeersverbindingen

Het plangebied is door de aanwezigheid van ruime trottoirs en fietssuggestiestroken aan weerszijde van de Stationsstraat goed en veilig bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Vooral door de radiale structuur waarbij de Stationsstraat het centrum van Deurne verbindt met het NS-station, de ten zuiden van het centrum gelegen woon- en werkgebieden en Vlierden, wordt deze straat zeer intensief door fietsverkeer gebruikt. Verder bevindt zich ten zuiden van het plangebied (Textielstraat) een fietspad die de Stationsstraat en de Haspelweg met elkaar verbindt.



Foto fietspad (en groenstrook) Textielstraat

Openbaar vervoer

Binnen het plangebied zelf bevinden zich geen openbaar vervoervoorzieningen. Het NS-station bevindt zich wel op loopafstand (ca. 250 meter) van het plangebied. Het openbaar busvervoer vindt plaats via de Stationsstraat en via het transferpunt bij het NS-station. Hier kan gebruik gemaakt worden van de buslijnen van en naar Deurne-Vlierden- Asten- Heusden --Somerens. Het plangebied is derhalve uitstekend via trein en bus bereikbaar.

3.3.4 Groenstructuur

Binnen het plangebied is openbaar groen aanwezig in de vorm van bomen, bosschages en gras langs openbare wegen en railinfrastructuur. Het plan brengt geen verandering in deze bestaande openbare groenstructuur.

3.3.5 Functies in het plangebied

Het plangebied is functioneel gezien te kwalificeren als een werk-en winkellocatie in binnenstedelijk gebied. Functioneel gezien is het plangebied te beschouwen als een gemengd gebied. De volgende functies komen voor: bedrijven, bedrijfswoningen, detailhandel, perifere detailhandel, verkooppunt voor motorbrandstoffen (incl. LPG), kantoren en (boven)bürgerwoningen. In deze paragraaf wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de functies in het plangebied.

Bedrijven

De aanwezige bedrijven oriënteren zich grotendeels op het deel van de Haspelweg dat het binnenterrein ontsluit. Bij nagenoeg alle aanwezige bedrijven is een bedrijfswoning aanwezig. Het betreft de volgende bedrijven:

bedrijf	bedrijfsactiviteiten	milieucategorie/grootste aan te houden afstand*	bedrijfswoning
Jegerings.com Stationsstraat 130A	montage en machinebouw (p.o. < 2.000 m ²)	2 /30 meter	Ja, Stationsstraat 130
Van der Wal Bouwmaterialen BV Stationsstraat 138**	- groothandel bouwmaterialen (b.o. > 2.000 m ²) - bouwmarkt/doe-het-zelf- centrum	- 3.1/ 50 meter - 2/ 30 meter	Ja, Stationsstraat 138
Thomassen Autohandel BV Haspelweg 37-37A	- autoverkoop	2/ 30 meter	Ja, Haspelweg 37
CARMAR Haspelweg 35A	autoverkoop, autoreparatie- en autoservicebedrijf, autoaccessoires	2/ 30 meter	Ja, bovenwoning Haspelweg 35A
J. v/d Mortel hekwerk-poorten- las- en constructiewerken Haspelweg 33A	constructiewerkplaats gesloten gebouw (p.o. < 2000 m ²)	3.2/ 100 meter	Ja, Haspelweg 33A
Frank Donkers Metaalbewerkings- bedrijf BV Haspelweg 21	constructiewerkplaats gesloten gebouw (p.o. < 2000 m ²) + metaaloppervlaktebehandeling	3.2/100 meter	Ja, Haspelweg 21
Steenhouderij G.J.A. Drieschen-v.d. Heuvel Haspelweg 23	natuursteenbewerking zonder breken, zeven en drogen (p.o. <= 2.000 m ²)	3.1/ 50 meter	Ja, Haspelweg 23
Aarts Verspanning- stechnieken BV Haspelweg 23A	constructiewerkplaats gesloten gebouw (p.o. < 2000 m ²)	3.2/ 100 meter	Nee
Wouters Montage en Onderhoud Haspelweg 33	constructiewerkplaats gesloten gebouw (p.o. < 2000 m ²)	3.2/ 100 meter	Ja. Haspelweg 33

* op basis van Lijst van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 van de planregels)

** thans gevestigd gevestigd als Holten Van der Wal hout-en bouwmaterialen, Veldstraat 37 te Deurne

Detailhandel

De reguliere detailhandel binnen het plangebied bestaat uit één winkel, namelijk D'n Trammelant aan de Stationsstraat 132-134. Het betreft hier detailhandel in tweedehands goederen (**milieucategorie 1/10 meter**).

Perifere detailhandel komt thans voor in de vorm van de PRAXIS doe-het-zelfcentrum aan de Stationsstraat 122 (**milieucategorie 2/30 meter**). Het betreft hier een bouwmarkt en tuincentrum met een bedrijfsvloeroppervlak (BVO) van ca. 2200 m² doch in principe is iedere vorm van perifere detailhandel die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen een verkoopvloeroppervlak (VVO) per vestiging nodig heeft van tenminste 1000 m² toegelaten volgens het geldende bestemmingsplan 'Boerenbond Deurne', met uitzondering van detailhandel in brand- en/of explosiegevaarlijke stoffen en detailhandel in auto's, boten, caravans en tenten. Deze vormen van perifere detailhandel vinden ter plaatse dan ook niet plaats.

Verkooppunt voor motorbrandstoffen (inclusief LPG)

Naast het bedrijfspand aan de Stationsstraat 130A een verkooppunt voor motorbrandstoffen aanwezig. Dit verkooppunt is eigendom van de Boerenbond Deurne. Ter plaatse vindt aflevering plaats van benzine, diesel en LPG (max. 500 m³ doorzet) voor auto's, bussen, motoren en brommers en nadrukkelijk niet voor vrachtauto's (**milieucategorie 3.1/50 meter**). Dit benzinestation is onbemand. Er is geen afrekenbalie (geen verkoopgebouw). Detailhandel vindt niet plaats.

Kantoren en dienstverlening

Binnen het plangebied is één zelfstandig kantoor aanwezig. Het betreft hier het hoofdkantoor van de Boerenbond Deurne aan de Stationsweg 122 (**milieucategorie 1/10 meter**). Daarnaast komt de kantoorfunctie terug als onderdeel van de aanwezige dienstverlening. Ter plaatse van de Stationsstraat 120-120c zijn op de begane grond gevestigd:

- Eveas Verzekeringen;
- Platteland Uitzendorganisatie;
- Regiobank.

Ook dit zijn functies van **milieucategorie 1/10 meter**.

Wonen

De woonfunctie komt binnen het plangebied in 3 vormen voor:

- als grondgebonden, vrijstaande ééngezinswoningen (Haspelweg 39, 39a, 31 en 25);
- als bovenwoningen (Stationsstraat 120, 120a, 120c en Haspelweg 37a);
- als bedrijfswoningen (zie tabel 1)

3.4 Milieu

3.4.1 Bodemkwaliteit

In het kader van het onderhavige plan wordt binnen het plangebied nieuwe bodemgevoelige functies toegelaten in de vorm van een nieuw doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt. Voordat door middel van dit bestemmingsplan deze nieuwe functie mogelijk wordt gemaakt zal er inzicht moeten zijn of de bodem- en grondwaterkwaliteit een dergelijke bebouwing en gebruik ook mogelijk maken.

Saneringsplan

In 2005 is voor de bouwaanvraag: 'realisatie van de nieuwe Praxis' op deels het terrein van de Boerenbond, Stationsstraat 122 (M1395) en deels het gemeentelijk perceel Haspelweg 27 (M1154) een saneringsplan opgesteld. De provincie Noord-Brabant heeft hierover op 6 juli 2005 haar definitieve beschikking afgegeven.

Het (kopie) saneringsplan met de beschikking maken als separate bijlagen 2-4 onderdeel uit van deze plantoelichting. Het saneringsplan is opgesteld naar aanleiding van de resultaten uit onderstaande bodemonderzoeken:

- Verkennend bodemonderzoek op het perceel aan de Haspelweg 27 te Deurne, Tauw b.v., kenmerk: R510204-RH_I, d.d. 14 april 2004);
- Nader bodemonderzoek Haspelweg te Deurne, locatie A (M1395), Tauw b.v., kenmerk: R001-4239563MAV-D01-E, d.d. 20 augustus 2002).

Saneringsgeval

Op de locatie zijn in het verleden zinkassen aangebracht die voor bodemverontreiniging hebben gezorgd. Voor de realisatie van de Praxis zal een deel van de bodem(verontreiniging) ontgraven moeten worden. Hiervoor is destijds het saneringsplan opgesteld. In het saneringsplan is aangegeven dat niet alle verontreiniging wordt verwijderd. Het deel van de verontreiniging die niet wordt ontgraven, zal door de aangebrachte verharding geïsoleerd worden. Voor de realisatie van de Praxis en daarmee de uitvoering van de sanering van de bodemverontreiniging kan op basis van de huidige regelgeving uitgevoerd worden met een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen). Dit houdt in dat uiterlijk vijf weken voorafgaand aan de sanering een BUS-melding bij de provincie Noord-Brabant ingediend moet worden. De uitvoering van de sanering dient vastgelegd te worden in een evaluatierapport, waarover de provincie een beschikking afgeeft.

3.4.2 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagenstandplaatsen). Uit art. 74 Wgh vloeit voort dat in principe alle wegen voorzien zijn van een geluidzone, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De zonebreedte is afhankelijk van het gebied (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Binnen de zones moet een akoestisch onderzoek worden verricht. De voorkeursgrenswaarde voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen bedraagt in die zone op de buitengevel 48 dB (art. 82 Wgh). De Stationsstraat is een binnenstedelijke weg met één rijstrook waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur. Deze straat kent een geluidzone van 200 meter aan weerszijden. Het plangebied ligt deels binnen deze geluidzone.

De meest nabijgelegen railinfrastructuur is de spoorweg tussen Eindhoven en Venlo (traject 790). Het betreft hier een landelijke spoorwegverbinding met een vastgestelde geluidzone van 600 meter aan weerszijde (gerekend vanaf de buitenste spoorstaaf). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor woningen in die zone bedraagt 68 dB vanwege de spoorwegen (artikelen 4.10 t/m 4.12 Besluit geluidhinder (Bgh)). De voorkeursgrenswaarde bedraagt 55 dB (artikel 4.9 Bgh). Het plangebied grenst aan deze spoorwegverbinding en is geheel binnen deze geluidzone gelegen. In Deurne is geen gezoneerde industrieterrein zoals bedoeld in art. 40 Wgh aanwezig.

De functies die in het onderhavige bestemmingsplan worden inbestemd betreffen bedrijven en bestaande en uit te breiden perifere detailhandelsvestigingen. Directe bouwtitels (woningbouw) worden niet opgenomen. De te bestemmen functies betreffen verder geen andere geluidgevoelige gebouwen of -terreinen, zodat de Wgh met betrekking tot dit bestemmingsplan niet van toepassing is.

3.4.3 Milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de Staat van bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen in de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering', van maart 2009.

Bedrijven en milieuzonering: Staat van bedrijfsactiviteiten

De indeling van de bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten is vastgelegd een Staat van bedrijfsactiviteiten die is opgenomen in de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering', van maart 2009. In deze Staat worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Op grond van deze Staat kan een beleidsmatige selectie worden gemaakt van de op het plangebied toe te laten bedrijfsactiviteiten. De bedrijven zijn op basis van de Standaard Bedrijfs Indeling (SBI-codes) in deze Staat gerangschikt. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucomponent (geur, stof, geluid en gevaar) een **richtafstand** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddelde' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstype 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' of vergelijkbare omgevingstypen;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten.

De grootste afstand van de milieucomponenten vormt de indicatie voor de aan te houden afstand van de bedrijfsactiviteit tot een milieugevoelig object. Elk bedrijf c.q. bedrijfsactiviteit wordt in een bepaalde milieucategorie ingedeeld. De milieucategorie is direct afgeleid van de grootste afstand:

- categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter;
- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1.000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In zo'n geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

Milieuzonering van het plangebied

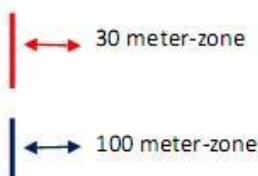
Binnen het plangebied wordt de vestiging van diverse milieubelastende functies mogelijk gemaakt. Het betreft hier vooral:

- industriële en ambachtelijke bedrijvigheid;
- perifere detailhandel in ABC-goederen, meubelen en woninginrichting, bouwmarkten en doe-het-zelfcentra;
- reguliere detailhandel;
- dienstverlening;
- zelfstandige kantoren.

Voor een totaal overzicht van de aanwezige functies met de bijbehorende milieucategorie wordt verwezen naar de inventarisatie in paragraaf 3.3.5 van deze toelichting.

De aanwezige functies vallen in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2. Ten noorden en ten westen van het plangebied zijn diverse burgerwoningen gelegen. Tussen deze woningen en een aantal bestaande bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 wordt de aanbevolen ruimtelijke scheiding van 50 respectievelijk 100 meter echter **niet** gehaald. Het onderhavige bestemmingsplan heeft primair een conserverend karakter. Dat betekent dat de bestaande situatie c.q. de bestaande bedrijven planologisch-juridisch geregeld worden.

Echter met dit bestemmingsplan wordt naar de toekomst toe ook een stapsgewijze sanering van de milieuhygiënische situatie rond het bedrijventerrein nagestreefd. Dat betekent dat het bedrijventerrein voorzien wordt van een **uitwaartse zonering** waarbij op de bedrijfspercelen die grenzen aan de woongebieden langs de Haspelweg en de Schutsboom slechts milieucategorie 2-bedrijven (of bedrijven die qua aard en invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen zijn) zijn toegestaan. Aan de bijbehorende voorkeursafstand van 30 meter tot woningen in een rustige woonomgeving kan hier grotendeels worden voldaan. Op het binnenterrein wordt dan een zone opgenomen waar de zwaardere bedrijven zich kunnen vestigen (bedrijven tot en met milieucategorie 3.2). Aan de bijbehorende voorkeursafstand van 100 meter tot woningen in een rustige woonomgeving kan hier worden voldaan.



Milieuzonering bedrijventerrein

3.4.4 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in het Besluit “Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)”.

Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten - die jaarlijks meer dan 3 procent van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ en NO₂ bijdragen- een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing.

Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Dit is een Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 31 oktober 2007, nr. DJZ2007004707, houdende regels omtrent de aanwijzing van categorieën van gevallen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)).

Het gaat hierbij om de volgende categorieën:

- a. inrichtingen
- b. infrastructuur
- c. kantoorlocaties
- d. woningbouwlocaties

Het onderhavige bestemmingsplan heeft vooral een conserverend karakter. Dit betekent dat voor de bestaande (bedrijfs)functies een beheersregeling wordt opgenomen met in acht name van de bestaande toegestane bebouwings- en gebruiksregels. Voor deze functies spelen luchtkwaliteitsaspecten geen rol. Het plan voorziet wel in één specifieke ontwikkeling: de ontwikkeling van een PDV-gebied voor de branche 'doe-het-zelf/bouwmarkt'. Met betrekking tot deze ontwikkeling moet wel getoetst worden of de herontwikkeling van het bestaande PDV-gebied – en binnen de bestaande omvang van 8200 m² BVO - in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit aspect wordt verder uitgewerkt in het onderzoek naar de milieuhygiënische – en planologische gevolgen van de beoogde PDV-herontwikkeling in paragraaf 4.2.4 van deze plantoelichting. Op deze plaats wordt volstaan hiernaar te verwijzen.

3.4.5 Duurzaam bouwen

Onder duurzaam bouwen wordt verstaan: “Het beperken van gezondheids- en milieuschade in alle bestaansfasen van gebouwen, vanaf de winning van grondstoffen, het ontwerp en de bouw tot en met het onderhoud, de renovatie en/of sloop van gebouwen.” Duurzame ontwikkeling wordt in steeds meer gemeenten speerpunt van gemeentelijk beleid. Zo ook in de gemeente Deurne. Investeren in schone energie, integraal waterbeheer, ecologisch groenbeheer, hergebruik en milieuvriendelijke bouwmaterialen leidt tot een lage milieubelasting, een beter ruimtegebruik, meer mogelijkheden voor natuurontwikkeling en vooral ruimtelijke en bouwkundige kwaliteit.

In juridische zin kan in bestemmingsplannen niets geregeld worden met betrekking tot duurzaam bouwen (voor wat betreft de bestaande situatie). Hooguit kan in nieuwbouwplannen rekening worden gehouden met duurzaamheidsaspecten. In de komende tijd wordt door de gemeente Deurne bekeken welke duurzaamheidseisen gesteld zullen gaan worden aan nieuwbouwprojecten.

3.5 Integrale veiligheid

3.5.1 Risicovolle inrichtingen

Algemeen

De veiligheid rond bedrijven wordt gereguleerd in de vigerende omgevingsvergunning (of een geldende Algemene Maatregel van Bestuur) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In het Bevi worden specifieke regels opgenomen voor specifieke risicovolle inrichtingen. In het Bevi heeft iedere risicovolle inrichting een veiligheidszone gekregen. Dit heet de plaatsgebonden risicocontour (PR-contour). Binnen deze contour mogen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, grootschalige kantoren, hotels, winkelscentra, campings) of beperkt kwetsbare objecten (zoals verspreid liggende woningen, bedrijfswoningen dan wel bedrijfsgebouwen van derden, kleinere kantoren, hotels en winkels, sporthallen, zwembaden) **niet of niet zonder meer** worden opgericht. Het Bevi gaat uit van een **PR-contour 10^{-6} /jr.**

Het kan gaan om inrichtingen waarbij door middel van een vaste afstand wordt voldaan aan deze contour (zogenaamde “categoriale inrichtingen”) en inrichtingen waarbij deze contour individueel moet worden berekend (Quantitative Risk Assessment (QRA)). Dit is geregeld in Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Bij het nemen van een planologische besluit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan) moet het bevoegd gezag deze contour in acht nemen voor (geprojecteerde) kwetsbare objecten. Hierbij geldt de PR-contour 10^{-6} /jr. als grenswaarde. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt de contour als richtwaarde, d.w.z. in principe moet PR 10^{-6} /jr. aangehouden worden, maar er mag gemotiveerd van worden afgeweken.

Naast de PR-contour stelt het Bevi dat ook het zogenaamde **Groepsrisico (GR)** onderzocht moet worden. Dit is de cumulatieve kansverwachting voor slachtofferaantallen in de omgeving van een installatie als gevolg van mogelijke ongevallen met die installatie. Anders dan bij het PR betreft de norm voor het GR een oriënterende waarde waarvan bevoegd gezag gemotiveerd kan afwijken. Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is, is voor categoriale inrichtingen wettelijk vastgelegd in het Revi. Het Revi vormt dan ook de wettelijke basis voor de verantwoordingsplicht van het GR. Daarnaast is door VROM de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico opgesteld; deze handreiking betreft een hulpmiddel voor het lokale bevoegde gezag bij het verantwoorden van het GR.

Met behulp van deze grootheden worden zowel de kansen op ongevallen als de gevolgen van deze ongevallen beoordeeld. Als uitgangspunt geldt daarbij dat het overlijdensrisico ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen voor mensen in de omgeving veel kleiner is dan het natuurlijk overlijdensrisico van mensen. Daarnaast is het uitgangspunt dat ongevallen met veel slachtoffers alleen acceptabel worden geacht bij een voldoende kleine kansverwachting. Voor het GR wordt als oriëntatiewaarde een toetsingsgrafiek voor de overschrijdingsfrequentie voor dodelijke slachtoffers gehanteerd die loopt van 10^{-5} /jr. bij 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-7} /jr. bij 100 dodelijke slachtoffers naar 10^{-9} /jr. bij 1000 dodelijke slachtoffers.

Risico-analyse LPG-tankstation

Binnen het plangebied is één risicovolle inrichting gelegen. Het betreft een tankstation aan de Stationsstraat 122 te Deurne met een doorzet van maximaal 500 m³ LPG per jaar. Conform het Revi gelden voor het betreffende tankstation de PR-contouren zoals weergegeven in de onderstaande tabel.

	PR 10 ⁻⁶ contour [m]	
	Nieuwe situatie	Bestaande situatie
Afstand tot vulpunt	45 m	25 m
Afstand vanaf ondergronds of ingeterpt reservoir	25 m	25 m
Afstand vanaf leverzuil	15 m	15 m

PR-contouren LPG-tanstation Stationsstraat 122

Bij de vaststelling van een conserverend bestemmingsplan is blijkens de Nota van toelichting bij het Bevi sprake van een nieuwe situatie, ook al wordt een feitelijk reeds bestaande situatie opnieuw vastgelegd in een bestemmingsplan. Ook de bestuursrechter interpreteert het Bevi in deze zin. Binnen de betreffende PR-contouren zijn een vijftal objecten gesitueerd welke geen onderdeel uit maken van de milieu-inrichting waartoe het LPG-tankstation behoort, namelijk Stationsstraat 130, 130A, 132, 134 en 136. De betreffende objecten zijn winkels en bedrijfswoningen en kunnen derhalve als beperkt kwetsbare objecten worden aangemerkt. De in bovenstaande tabel opgenomen PR 10⁻⁶ contouren gelden derhalve als richtwaarde en niet als grenswaarde. Aangezien het allen reeds bestaande objecten betreft wordt afwijking van de richtwaarde acceptabel geacht.

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het **invloedsgebied** van het LPG-tankstation. Door Cauberg-Huygen is om deze reden een QRA uitgevoerd³. Deze QRA maakt als separate bijlage 5 onderdeel uit van deze plantoelichting. Hieruit blijkt dat bij een LPG-doorzet van maximaal 500 m³ per jaar in combinatie met de realisatie van hittewerende coatings op de LPG-tankwagens (conform convenants afspraken), het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft.

Actualisatie onderzoek LPG tankstation Stationsstraat

In opdracht van de gemeente Deurne is in 2011 een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd betreffende het bestemmingsplan Stationsstraat-Haspelweg-Textielstraat te Deurne. Dit onderzoek maakt als separate bijlage 6 onderdeel uit van deze plantoelichting. Middels de 'Notitie 20122095-02 Bestemmingsplan Stationsstraat-Haspelweg-Textielstraat te Deurne. Aanvulling rapportage 20110357-03' is dit onderzoek geactualiseerd. Dit aanvullende en actualiserende onderzoek maakt als separate bijlage 14 onderdeel uit van deze plantoelichting.

Voor de aspecten transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en het LPG tankstation geldt dat deze vanwege gewijzigde regelgeving (spoor) ofwel gewijzigde uitgangspunten (LPG tankstation) opnieuw beoordeeld zijn. Voor de overige aspecten geldt dat de wijzigingen geen invloed hebben op de beoordeling (doordat het aantal m2 ongewijzigd blijft) en derhalve wordt hieromtrent verwezen naar de eerder uitgevoerde onderzoek uit 2011.

Uit het actualiserende onderzoek blijkt het volgende. Aangezien de bebouwing op het terrein aan derden verhuurd kan gaan worden, valt deze niet langer onder de inrichting van het tankstation. In dit kader is het plaatsgebonden risico, alsmede de hoogte van het groepsrisico (effect van de wijziging) opnieuw beoordeeld. Doordat de bouwvlakken binnen het te wijzigen plandeel niet meer bij de inrichting van het LPG tankstation horen, valt in de nieuwe situatie bestaande bebouwing op het terrein (aanvullend op de in eerder opgestelde rapportage benoemde bebouwing) binnen de PR 10⁻⁶-contouren. Aangezien het echter conform bestemmingsplan perifere detailhandel betreft, kan deze bebouwing worden aangemerkt als beperkt kwetsbare objecten, waarvoor de PR 10⁻⁶ contouren als richtwaarde gelden en niet als grenswaarde. Aangezien het allen reeds bestaande objecten betreft wordt afwijking van deze richtwaarde acceptabel geacht.

Op basis van de risicoberekeningen blijkt dat de wijzigingen binnen het plangebied zorgen voor een toename van het groepsrisico. Indien wordt uitgegaan van hittewerende coating (convenantmaatregelen) blijkt het groepsrisico in de toekomstige situatie gelijk te zijn aan de oriëntatiewaarde. Deze toename dient door het bevoegd gezag te worden verantwoord. Het groepsrisico zou in dit kader verlaagd kunnen worden door toepassing van venstertijden (verlading buiten openingstijden perifere detailhandel).

3.5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Algemeen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een circulaire voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gepubliceerd (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) op 4 augustus 2004, laatste wijziging 1 januari 2010. Deze vervangt de vastgestelde risiconormering (Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), Ministerie V&W, Tweede Kamer, 24611, nr. 2, 15 februari 1996).

Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Besluit externe veiligheid inrichtingen gewerkt aan het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In het project Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is, in voorbereiding op het Btev, beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke ordening en risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Btev zal medio 2013 in werking treden. Bij de laatste wijziging van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is reeds ingespeeld op het Basisnet Water en het Basisnet Weg.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor vervoer met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Voor bestaande situatie geldt, zowel voor kwetsbare als beperkt kwetsbare objecten, een grenswaarde van PR 10^{-5} /jr. en streefwaarde van PR 10^{-6} /jr.

Voor het GR wordt uitgegaan van een oriëntatiewaarde. Het GR wordt weergegeven in een fN-curve. De oriëntatiewaarde voor het GR is per km-route of tracé bepaald op $10^{-2}/N^2$, dat wil zeggen een frequentie van 10^{-4} /jr. voor 10 of meer slachtoffers, 10^{-6} /jr. voor 100 of meer slachtoffers etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. In alle gevallen moet een verslechtering van het GR worden gemotiveerd door het bevoegd gezag. Als maatstaf voor het invloedsgebied GR kan de 10^{-8} -contour worden genomen.

Spoorverbinding Eindhoven-Venlo

Voor het plan is in het bijzonder de veiligheid nabij het spoor (traject Eindhoven-Venlo) van belang, aangezien over dit traject vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit transport van gevaarlijke stoffen veroorzaakt risico's naar de omgeving toe. Cauberg-Huygen heeft onderzoek verricht naar de externe veiligheidsaspecten in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorverbinding⁴. Dit onderzoek maakt als separate bijlage 6 onderdeel uit van deze plantoelichting. Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie de 10^{-6} -PR-contour op 0 meter is gelegen. In de toekomstige situatie is, uitgaande van de prognosecijfers 2007, de 10^{-6} -PR-contour gelegen op maximaal 37 meter (worstcase variant: bonte treinen). Indien wordt uitgegaan van de prognosecijfers 2003 met Betuwe is geen 10^{-6} -PR-contour aanwezig (blok treinen, 1 stofcategorie).

Op basis van de berekeningsresultaten kunnen omtrent het GR de volgende conclusies worden getrokken:

- in de huidige situatie blijft het GR onder de oriëntatiewaarde;
- op basis van de prognosecijfers 2007 neemt het GR toe en wordt de oriënterende waarde overschreden (uitgaande van bonte treinen);
- de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van het GR;
- op basis van de prognosecijfers 2003 met Betuwe (bloktrein) neemt het GR af ten opzichte van de huidige situatie.

Op basis van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen mag het GR niet zomaar toenemen zonder een maatschappelijke afweging. In de verantwoordingsplicht van het bevoegd gezag, zal hieraan aandacht moeten worden besteed. In dit kader dient door de gemeente advies ingewonnen te worden bij de veiligheidsregio (verwezen wordt naar paragraaf 3.5.4 van deze plantoelichting).

Actualisatie onderzoek transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In verband met gewijzigde regelgeving, waarbij is ingespeeld op het Basisnet Spoor, is het plaatsgebonden risico en groepsrisico kwalitatief opnieuw beoordeeld (herberekeningen zijn op grond van de Circulaire niet noodzakelijk). Dit aanvullende en actualiserende onderzoek maakt als separate bijlage 14 onderdeel uit van deze plantoelichting.

De PR 10^{-6} contour van het spoor bedraagt 0 m en derhalve levert het plaatsgebonden risico geen belemmeringen. Het groepsrisico is op basis van bekende gegevens onder de oriëntatiewaarde gelegen, zelfs lager dan 0,1 x OW. De uitbreiding met 4.200 m' perifere detailhandel zal naar verwachting leiden tot een (beperkte) toename, echter dit zal in ieder geval niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde (en naar verwachting eveneens lager blijven dan 0,1 x OW). De wijzigingen met betrekking tot verhuur aan derden leiden niet tot een aanvullende toename van het aantal personen binnen het plangebied, aangezien de totaal mogelijke bebouwing hierdoor niet wijzigt.

Wegtransport

Ter hoogte van het plangebied vindt conform de rapportage "Inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen – Gemeente Deurne" d.d. 6 juni 2008 enkel en alleen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Stationsstraat/Vlierdenseweg. Dit onderzoek maakt als separate bijlage 7 onderdeel uit van deze plantoelichting.

Conform voornoemde rapportage heeft de Stationsstraat/Vlierdenseweg geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen beperking op voor de planontwikkeling.

Voor de bepaling van het groepsrisico wordt in de rapportage gebruik gemaakt van de vuistregels uit de 'Handreiking externe veiligheid vervoer (VNG, 1998)'. Deze vuistregels geven drempelwaardes waaronder geen sprake zal zijn van een ruimtebeslag uit het oogpunt van externe veiligheid. Op basis van de in de inventarisatie vastgestelde transportaantallen (160 LPG tankwagens per jaar) geldt voor de Stationsstraat een drempelwaarde van 85 personen per hectare (bij tweezijdige bebouwing).

De gemiddelde personendichtheid ter hoogte van het plangebied kan worden bepaald op basis van de in RBM II ingevoerde bevolkingsgegevens (ten behoeve van de risicoanalyse van het spoor). Hieruit volgt een gemiddelde personendichtheid van circa 65-70 personen per hectare in de huidige situatie en circa 70-75 personen per hectare in de toekomstige situatie (binnen de 200 meterzone vanaf de Stationsstraat/Vlierdenseweg). Hiermee wordt de genoemde drempelwaarde niet overschreden en derhalve levert het GR tevens geen beperkingen voor het plangebied. 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.

3.5.3 Kabels en leidingen

Algemeen

Ruimtelijk relevante kabels en leidingen worden op de verbeelding en in de planregels geregeld. Leidingen met ongevaarlijke stoffen zoals hoofdwatertransportleidingen, afvalwatertransport-/rioolpersleidingen zijn in beginsel niet opgenomen in het bestemmingsplan, tenzij door de leidingbeheerder de noodzaak voor opname is aangetoond.

Gas-, olie-, brandstof- of watertransportleidingen

Op 1 januari 2011 zijn het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. Het Bevb en Revb regelen onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Momenteel gelden het Bevb en de Revb enkel voor hogedruk aardgasleidingen en voor leidingen met aardolieproducten. Overige leidingen zoals etheenleidingen, propeenleidingen e.d. worden in een later stadium toegevoegd. Bij vaststelling van een bestemmingsplan gelden grenswaarden voor het PR voor kwetsbare objecten en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Voor bestaande situatie geldt voor kwetsbare objecten ook een grenswaarde van PR 10^{-6} /jr. Daarnaast dient binnen het invloedsgebied van de buisleiding ook het GR te worden verantwoord.

In de directe nabijheid van het plangebied was voorheen een aardgastransportleiding gelegen, te weten Z-541-01-KR-001 t/m 005. Deze leiding is inmiddels buiten gebruik gesteld en zal worden verwijderd.

Hoogspanningskabels

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

3.5.4 Verantwoording groepsrisico

Het ontwerpbestemmingsplan is voor advies voorgelegd aan de VeiligheidsRegio Brabant-Zuidoost. Dit advies is op 5 december 2013 ontvangen en is als bijlage toegevoegd aan dit plan. 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. De planontwikkeling ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Eindhoven-Venlo, het LPG-tankstation, Stationsstraat 122 en de Stationsstraat. De verantwoording heeft dan ook betrekking op de voornoemde risicobronnen.

Plan Stationsstraat-Haspelweg

In het kader van het actualiseringsprogramma bestemmingsplannen is voor het gebied Stationsstraat-Haspelweg een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarmee de bestaande situatie van bebouwing en functies (gebruik van gronden en bebouwing) wordt vastgelegd en beschermd. Het bestemmingsplan is derhalve vooral conserverend van aard.

Nieuwbouw van woningen wordt uitgesloten. Alleen bestaande woningen zijn toegestaan. De bestaande perifere detailhandel wordt direct toegestaan tot het bestaande maximum van 8.200 m² BVO. Het plan voorziet wel in één specifieke ontwikkeling: De Boerenbond Deurne is voornemens om -uitgaande van de bestaande omvang van het bedrijfsvloeroppervlak van de drie bestaande en vergunde bouwmarkten (8.200 m² BVO)- tot een nieuwe invulling te komen van deze locatie als PDV-locatie voor de branche doe-het-zelfcentra/bouwmarkt. De verantwoording heeft met name betrekking op de realisatie van bovengenoemde PDV-locatie van 8.200 m² bedrijfsvloeroppervlak. De PDV-locatie levert een positieve bijdrage aan het voorzieningen niveau van Deurne en dient in die zin een maatschappelijk belang.

Advies van de Veiligheidsregio

Ten aanzien van de risicobronnen het spoor en het LPG tankstation zijn door de Veiligheidsregio de volgende adviezen gegeven:

- het treffen van bouwkundige maatregelen aan de in het plangebied te ontwikkelen gebouwen conform 'catalogus bouwkundige maatregelen' zoals; drukbestendig glas, thermisch glas, centraal afsluitbare ventilatie, geen grote glasoppervlakken aan de zijde van het LPG-tankstation;
- het realiseren van twee geboorde putten:
 - 1) noordzijde spoor; ter hoogte van de spoorwegovergang Stationsstraat nabij voormalig terrein van gebr. Van de Wal;
 - 2) in groen voorziening Haspelweg ter hoogte van huisnummer 21. De bereikbaarheid en bluswatervoorziening in te richten in samenspraak met de brandweerzorg van de gemeente Deurne;
- het opstellen van een communicatieplan met betrekking tot de risico's voor de omwonenden en de bezoekers/externen van de bouwmarkt;
- het laden en lossen van LPG in de nachtelijke uren te laten plaatsvinden.

In het advies wordt genoemd dat dichtbij het LPG-tankstation meer mensen gaan wonen. Met het oog op de forse toename van het groepsrisico nabij het LPG tankstation is het advies te overwegen om het LPG-tankstation te saneren. Deze constatering is niet correct. Het bestemmingsplan is vooral conserverend van aard. Nieuwbouw van woningen wordt uitgesloten. Alleen bestaande woningen zijn toegestaan. Het plan voorziet wel in één specifieke ontwikkeling nl. tot een nieuwe invulling te komen van deze locatie als PDV-locatie voor de branche doe-het-zelfcentra/bouwmarkt, uitgaande van de bestaande omvang van het bedrijfsvloeroppervlak van de drie bestaande en vergunde bouwmarkten (8.200 m² BVO). Dit maakt dat het LPG tankstation en de bouwmarkt niet meer gezien kan worden als één inrichting (wat voorheen wel het geval was) en dat de PDV-locatie is gelegen binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation. Dit betekent dat, in tegenstellingen tot de voorliggende plannen van het gebied, het groepsrisico moet worden berekend van de bestaande situatie incl. de PDV-locatie. De toename van het groepsrisico wordt door dit gegeven veroorzaakt. Feitelijk is dit plan niet anders dan de voorliggende plannen van dit gebied. Gelet hierop en gelet op het feit dat de kans op een incident zeer klein is, omdat de vulfrequentie van de tank op jaarbasis beperkt is, zien wij geen aanleiding om het LPG tankstation te saneren.

Het groepsrisico

Voor de PDV-locatie is conform de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' rekening gehouden met 1 persoon per 30 m² bedrijfsvloeroppervlak. Door de ontwikkeling komen er dus 273 mensen bij. Dit zorgt voor een toename van het groepsrisico van het LPG tankstation en overschrijdt daarmee de oriënterende waarde. Indien wordt uitgegaan van hittewerende coating (convenantmaatregel), wat in onderhavige situatie het geval is, is het groepsrisico gelijk is aan de oriëntatiewaarde.

Ten aanzien van het spoor is geen sprake van een toename van het groepsrisico, aangezien het plan conserverend van aard is en bij de ontwikkeling tot een PDV-locatie het aantal m² bedrijfsvloeroppervlak niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Op basis van eerdere berekeningen aan het spoor alsmede op basis van figuur 4 van het Eindrapport Basisnet Spoor, kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico royaal onder de oriëntatiewaarde is gelegen.

Effectbeschrijving en potentiële slachtoffers

Spoor

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt als maatgevend beschouwd het ongevalsscenario 'hitte- en drukbelasting ten gevolge van LPG' en 'toxisch ten gevolge van ammoniak'.

Bij het scenario 'hitte- en drukbelasting ten gevolge van LPG' is sprake van een zogenaamde koude Blevé (Boiling liquid expanding vapour explosion). Ingeval van het 'meest geloofwaardig scenario' ontstaat een scheur in een tankwagen, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario wordt veroorzaakt. Tot op een afstand van 40 meter zal sprake zijn van 100% letaliteit. Tot op een afstand van 85 meter zullen veel gewonden vallen en tot op een afstand van 250 meter is er sprake van glasschade. Door de druk zal het glas 'rondvliegen' en kan dat mensen verwonden.

Ten aanzien van een toxisch incident scheurt de wand van een spoorketelwagon met gecomprimeerd toxisch gas (ammoniak). Een groot deel van de toxische vloeistof stroomt in korte tijd uit. De toxische stof verdampt deels direct en wordt gedurende korte tijd meegevoerd door de wind. De resterende vloeistof vormt een plas. Tot op een afstand van 400 meter (benedenwinds) zullen alle personen die in de buitenlucht verblijven (bij blootstellingsduur van 60 minuten), komen te overlijden. Het gehele plangebied ligt binnen deze afstand. Opgemerkt dient te worden dat het traject Eindhoven-Venlo een Basisnetroute betreft. Op basis van bijlage 4 van de Circulaire heeft uitsluitend rekening te worden gehouden met transporten van brandbare gassen.

LPG-tankstation/weg

Voor het LPG-tankstation is het maatgevende ongevalsscenario een Blevé (Boiling liquid expanding vapour explosion). Het LPG-tankstation heeft een invloedsgebied van 150 meter. Er ontstaat een brand waarbij de tankwagen met LPG is betrokken. Vanwege oplopende temperaturen neemt de druk in de tank toe. Binnen circa 20 minuten leidt het vrijkomen en het ontsteken van de inhoud tot een grote vuurbal van brandend gas, een Blevé. De hittestraling is kort en hevig.

Tot op een afstand van 90 meter zal er onherstelbare schade zijn. Tot op een afstand van 140 meter zal er zware schade aan woningen zijn en een grote kans op secundaire branden. Binnen deze afstand zullen er ten gevolge van de Blevé veel doden en gewonden vallen. De hittestraling van de Blevé zal tot op een afstand van 140 meter ongeveer 34 kW/m² zijn. Naast dat er door een Blevé een grote hittestraling plaatsvindt, neemt een Blevé ook een overdruk mee. De effecten van deze overdruk zullen tot op een afstand van 180 meter 0,03 bar zijn. Dit houdt in dat er ten gevolge van de druk veel glasschade zal zijn.

Mogelijke bron- en/of pipe-maatregelen om het groepsrisico te beperken

Binnen het gebied kunnen alle soorten risico's voorkomen van het spoor en het LPG tankstation. Er is een tweetal soorten ongevalsscenario's te onderscheiden:

- explosie (druk);
- het vrijkomen van toxische stoffen.

Voor alle twee de scenario's gelden andere maatregelen.

Explosie

Bij het scenario met het gecomprimeerd gas kunnen effecten verwoestend zijn. Bouwkundige maatregelen kunnen voorkomen dat personen gewond raken door rondvliegend glas of door hittestraling. Diverse bouwkundige maatregelen staan beschreven in de catalogus bouwkundige maatregelen. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft een tussenuitspraak (d.d. 22 mei 2013, nr. 201112416/1/T1/R3) gedaan inzake het beroep tegen het bestemmingsplan "Bedrijventerrein GDC-Noord 2009" te Eindhoven. In deze tussenuitspraak oordeelt de Raad van State dat de regels over de brandveiligheid van gebouwen in hoofdstuk 2 van het Bouwbesluit 2003 een uitputtend karakter hebben. Volgens de Raad van State bestaat op dit punt geen ruimte om aanvullende regels op te nemen in een bestemmingsplan. Vanwege deze uitspraak is het niet mogelijk verregaande eisen te stellen aan gebouwen als dit al geregeld is in het bouwbesluit.

Een aardenwal kan de eerste klap van een explosie (BLEVE, Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) opvangen. In 2005 is het LPG-convenant getekend. In het convenant is afgesproken dat de LPG-branchen vóór 1 januari 2010 maatregelen treft die de externe veiligheidsrisico's verminderen bij de overslag van een LPG-tankwagen naar een LPG-opslagtank en langs de transportroute van LPG-tankwagens. Het gaat om de volgende twee maatregelen:

- Het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-tankwagens. Door het toepassen hiervan daalt de kans op een lekkage of een breuk en vermindert het aantal knelpunten met het plaatsgebonden risico.
- Het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG-tankwagens. Dit levert de brandweer in het geval van een ongeluk tijdswinst op waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een explosie (BLEVE) te voorkomen. Door de coating vermindert het aantal situaties met een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico, zowel bij de tankstations als langs wegroutes.

Door het treffen van voornoemde veiligheidsmaatregelen worden externe veiligheidsrisico's kleiner. De bevoorrading vindt plaats met tankwagens die zijn uitgerust met een hittewerende coating. Gelet op de extra kosten voor het realiseren van de maatregelen en de zeer lage kans op een BLEVE wordt dit niet gerealiseerd. Het tijdig vluchten is van belang. Door de extra tijd kunnen personen in de omgeving zichzelf in veiligheid brengen.

Ten aanzien van de maatregelen aan de bron door het laden en lossen van LPG in de nachtelijk uren te laten plaatsvinden, zodat ingeval van een ongeval op dat tijdstip minder mensen aanwezig zijn, kan worden opgemerkt dat door de beperkte LPG-doorzet in relatie tot de inhoud van de tank van 20 m³ de vulfrequentie van de tank op jaarbasis beperkt is. Daarmee is de kans op een incident zeer klein. Het vullen van de tank in de nachtperiode heeft daarnaast negatieve akoestische consequenties in de vorm van geluidsoverlast. Op basis van het voorgaande wordt het vullen van de tank in nachtelijke uren als onvoldoende effectief beschouwd.

Toxisch

Afhankelijk van de toxiciteit van de vrij te komen gassen kunnen op grote afstand van de bron nog doden vallen. De enige maatregel is het buiten houden van deze toxische gassen. Hierbij geldt o.a. dat de ventilatiesystemen moeten kunnen worden uitgezet. Artikel 3.31, lid 2 van het Bouwbesluit regelt dat mechanische ventilatiesystemen voor kantoren en winkels uit moeten kunnen worden gezet. Aangezien het bouwbesluit dit al regelt wordt dit niet nogmaals geregeld in het bestemmingsplan.

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. Daarnaast maakt de betreffende ontwikkeling enkel perifere detailhandel met een normale mobiliteitsfactor mogelijk en wordt de vestiging van nieuwe risicovolle bedrijven in het plangebied uitgesloten. De zelfredzaamheid in het plangebied is voldoende.

Bestrijdbaarheid (bereikbaarheid, bluswatervoorziening, opkomsttijd)

De eerste hulpverlening door de brandweer kan, gelet op de afstand tot de kazerne, relatief snel op gang komen. De huidige opkomsttijd van de 1^{ste} tankautospuiter van de brandweer is zowel binnen als buiten kantooruren circa 7 minuten. De opkomsttijd voldoet aan de gestelde zorgnormen zoals deze door het besluit Veiligheidsregio's is vastgesteld.

De omgeving van het spoor is zodanig ingericht dat hiermee de bereikbaarheid goed is en kent voldoende ontsluitingswegen die voor de hulpverlening toegankelijk zijn. Met betrekking tot de bereikbaarheid hanteert de lokale brandweer de brancherichtlijn 'Handreiking bereikbaarheid en bluswatervoorziening'. De veiligheidsregio heeft op 26 mei 2011 een eerste advies uitgebracht met betrekking tot dit bestemmingsplan (kenmerk 11.U.02181). In dit advies is vastgesteld dat de hoofdwegenstructuur aan deze richtlijn voldoet. In het huidige advies van de Veiligheidsregio (kenmerk 13.U.06437) is geconcludeerd dat de bereikbaarheid onvoldoende is. De bereikbaarheid zal bij de planuitwerking in overleg met de lokale brandweer nader worden bekeken.

Ten aanzien van de bluswatervoorziening blijkt in afstemming met de lokale brandweer dat de huidige primaire bluswatervoorziening voldoet aan de gestelde eisen. Voor de bestrijdbaarheid van onderhavige situatie is echter ook een secundaire blusvoorziening noodzakelijk. Deze is echter onvoldoende. De Veiligheidsregio adviseert in de planontwikkeling rekening te houden met het plaatsen van 2 geboorde putten (bij de spoorwegovergang ter hoogte van Stationsstraat 138 en in de groenvoorziening ter hoogte van Haspelweg 21) ten behoeve van secundaire bluswatervoorziening. Bij de uitwerking van het plan zal in overleg hieraan uitvoering worden gegeven.

Risicocommunicatie

Communicatie van risico's is geregeld in de Wet Veiligheidsregio's. Verder worden er landelijk campagnes opgezet met betrekking tot risicocommunicatie. 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 gemeente Deurne is van mening dat ondanks de toename van het groepsrisico van het LPG-tankstation 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, bereikbaarheid en de invoering van Basisnet Spoor in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Derhalve wordt het restrisico acceptabel geacht.

3.5.5 Hulpdiensten

Ten aanzien van de brandveiligheid geldt voor alle objecten in het plangebied een bereikbaarheidseis voor de brandweer. Alle objecten moeten tot op maximaal 25 meter kunnen worden bereikt met een brandweervoertuig. Binnen 40 meter van de toegang van ieder object moet een primaire bluswatervoorziening, bij voorkeur een ondergrondse brandkraan met voldoende capaciteit, beschikbaar zijn.

Enkele objecten binnen het plangebied brengen een extra risico met zich mee. Bij incidenten vragen de volgende objecten mogelijk extra inzet van hulpverleners:

- Doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt;
- verkooppunt van motorbrandstoffen (inclusief LPG).

3.5.6 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid verdient bij het opstellen van bestemmingsplannen de nodige aandacht. Te denken valt hierbij aan een heldere wegenstructuur, overzichtelijke openbare ruimten (straten, paden, plantsoenen), voldoende verlichting, hangplekken en dergelijke. In dit kader spelen onder meer het politiekeurmerk Veilig wonen, collectieve beveiliging, het Netwerk jeugdoverlast en het project Senioren en Veiligheid een belangrijke rol.

Binnen het plangebied spelen geen zaken van openbare orde en veiligheid die een directe relatie hebben met het bestemmingsplan.

3.6 Obstakelbeheergebied, radarverstoringsgebied en straalpaden

Het plangebied is gelegen in het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel. Dit gebied bestaat uit een cirkel met een straal van 15 nautische mijl (27,8 km), gemeten vanaf de positie van de radar. Als gevolg van een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro), per 1 oktober 2012 zijn de regels voor de militaire radarverstoringsgebieden gewijzigd. Op grond van artikel 2.6.9. Barro en artikel 2.4 van het Rarro zijn bouwwerken en windturbines welke tippen van de wieken een maximale hoogte van 114 meter t.o.v. NAP overschrijden, niet toegestaan (tenzij uit onderzoek is gebleken dat de mate van verstoring aanvaardbaar is).

De algemene bouwregels van dit bestemmingsplan bevatten een bouwverbod voor het oprichten van bouwwerken hoger dan 114 meter boven N.A.P. Gelet op het bovenstaande mag worden gesteld dat met het onderhavige bestemmingsplan de belangen van defensie niet worden geschaad.

Binnen het plangebied zijn geen straalpaden gelegen.

3.7 Flora en fauna

3.7.1 Wetgeving

In april 2002 is de Flora- en faunawet (FF) in werking getreden. In deze wet zijn de onderdelen uit de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die de bescherming van soorten betreft geïmplementeerd. Op basis van de FF-wet moet bij alle geplande ruimtelijke ingrepen nagegaan worden of er schade wordt toegebracht aan beschermde dier- en plantensoorten. In de artikelen 8 t/m 12 van de FF-wet is vastgelegd welke handelingen ten aanzien van beschermde soorten verboden zijn. Bij ontwikkelingen waarbij een schadelijk effect optreedt voor beschermde soorten is een ontheffing nodig op grond van artikel 75 FF. Bij de ontheffingverlening geldt voor bepaalde soorten een lichte toets en voor andere soorten een uitgebreide toets.

De beschermde soorten kunnen worden verdeeld in:

- strengbeschermde soorten
- overige beschermde soorten
- algemeen beschermde soorten

Strengbeschermde soorten

Het betreft hier Rode lijst-soorten (bijlage IV Habitatrichtlijn), alle vogelsoorten in Nederland (behalve exoten) en inheemse plant- en diersoorten die genoemd zijn in bijlage 1 van het Besluit

vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten/tabel 3 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Aantasting van strengbeschermde soorten is alleen mogelijk na ontheffing ex art. 75 FF. Hiervoor geldt de zogenaamde uitgebreide toets. Dat wil zeggen dat ontheffing alleen wordt verleend als:

- er geen alternatief is voor de geplande activiteit
- er sprake is van een in of bij de wet genoemd belang³
- activiteit niet leidt tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de soort

Overige beschermde soorten

Het betreft hier de soorten die genoemd zijn in tabel 2 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Aantasting van deze soorten is alleen mogelijk na ontheffing, doch hier geldt slechts een lichte toets. Ontheffing is mogelijk indien de activiteit niet leidt tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de soort⁴.

Algemeen beschermde soorten

Het betreft hier de soorten die genoemd zijn in tabel 1 van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Als een initiatiefnemer activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of een ruimtelijke ontwikkeling, geldt een algemene vrijstelling voor de soorten uit tabel 1. Wel blijft te allen tijde de algemene zorgplicht uit art. 2 FF op de initiatiefnemer rusten. Voor andere activiteiten dan hierboven genoemd, blijft wel ontheffing noodzakelijk. Hiervoor geldt de lichte toets.

3.7.2 Flora- en fauna-onderzoek

Door STARO Natuur en Buitengebied te Gemert is in juli 2011 een flora- en faunaonderzoek verricht naar de gevolgen van de uitvoering van dit bestemmingsplan op mogelijke aanwezige beschermde flora en fauna. Bij dit onderzoek is ook nadrukkelijk de beoogde nieuwbouw van de Boerenbond (het nieuw te bouwen doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt) betrokken. Dit flora- en faunaonderzoek maakt als separate bijlage 8 onderdeel uit van deze plantoelichting. In dit onderzoek worden de navolgende conclusie getrokken:

Natuurwaarden plangebied

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische - of GroeneHoofdStructuur (EHS/GHS), Natura 2000-gebieden zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en beschermde natuurmonumenten (in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998) en (zeer) kwetsbare gebieden in het kader van de Wet ammoniak en veehouderij (Wav). Het plangebied ligt op zes kilometer van het Natura 2000-gebied Deurnesche Peel & Mariapeel. Het plangebied is niet in de buurt gelegen van de EHS. De voorgenomen plannen hebben geen effect op beschermde gebieden.

Beschermde soorten

In het plangebied komen mogelijk verschillende beschermde soorten voor die vermeld staan op de lijsten van de Flora- en faunawet.

Soorten van FF-lijst 1

Mogelijk wordt het plangebied gebruikt door enkele grondgebonden zoogdieren en amfibieën die zijn opgenomen op FF-lijst 1. Voor deze soorten geldt een vrijstelling: bij het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen is het voor deze soorten niet noodzakelijk een ontheffing aan te vragen.

Soorten van FF-lijst 2/3

Onder of tussen de steenhopen op het verruigde terrein kunnen zich exemplaren van de Alpenwatersalamander en levendbarende hagedis (FF-lijst 2) bevinden. Deze steenhopen dienen buiten de winterrustperiode (grootweg half september t/m half april) onder ecologische begeleiding verwijderd te worden, volgens de gedragscode van Bouwend Nederland en NEPROM. Het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dan niet noodzakelijk.

Mogelijk in het onderzoeksgebied voorkomende vleermuizen staan vermeld op FF-lijst 3 en zijn strikt beschermd. Ten aanzien van foerageergebied geldt dat hieraan negatieve effecten optreden, maar het plangebied is geen essentieel foerageergebied, dus dit heeft geen gevolgen in het kader van de Flora- en faunawet. In de gebouwen en bomen met holten zijn mogelijk vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Wanneer gesloopt wordt of indien bomen verwijderd worden, dient nader onderzoek (periode half mei t/m september) hierover uitsluitsel te geven. Tevens kan de Textielstraat gebruikt worden als vliegroute. Indien deze bomen gekapt zullen worden, dient ook hiernaar nader onderzoek uitgevoerd te worden.

Soorten van FF-lijst vogels

De in het plangebied voorkomende vogelsoorten staan vermeld op FF-lijst vogels en zijn strikt beschermd. Indien de werkzaamheden echter worden uitgevoerd op de wijze, zoals is beschreven in paragraaf 4.2.6, zullen geen nadelige effecten optreden ten aanzien van vogels.

Concluderend kan ten aanzien van een herinrichting van het gebied, waaronder het realiseren van het nieuw te bouwen doe-het-zelfcentrum/bouwmart van de Boerenbond, gesteld worden dat:

- de herinrichting van het gebied geen effect zal hebben op de EHS;
- de steenhopen in de juiste periode onder ecologisch toezicht verwijderd dienen te worden;
- de aanbevelingen voor vogels in acht genomen dienen te worden;
- bij sloop van gebouwen en kap van bomen nader onderzoek naar vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen plaats dient te vinden;
- bij bomenkap in de Textielstraat nader onderzoek naar vliegroutes plaats dient te vinden;
- de werkzaamheden voor de overige soortgroepen in het plangebied geen overtreding van de natuurwetgeving tot gevolg hebben;
- altijd rekening moet worden gehouden met de zorgplicht.

3.8 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorische waarden in een stedelijk gebied kunnen betrekking hebben op:

1. monumenten en historische stedenbouw (bebouwde cultuurhistorie) en historische lijnen en structuren (onbebouwde cultuurhistorie);
2. archeologische waarden;
3. molenbiotoop.

Ad 1 en 3

Binnen het plangebied zelf zijn geen rijks- en/of gemeentelijke monumenten dan wel beeldbepalende panden of windmolens aanwezig. Aan de overzijde van de Stationsstraat (buiten het plangebied) zijn wel een aantal een rijks-en/of gemeentelijke monumenten gelegen. Doordat de structuur aan de Stationsstraat behouden blijft wordt het karakter van deze monumenten niet nadelig beïnvloed.



Uitsnede CWK omgeving plangebied

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) 2010 van de provincie Noord-Brabant, die opgesteld is voor het gehele grondgebied van de provincie waaronder dus ook Deurne, zijn de cultuurhistorische verwachtingswaarden voor het plangebied bekeken. De spoorlijn Eindhoven – Venlo is op de CHW aangegeven als een historisch geografische lijn met redelijk hoge waarde.

De Stationsstaat is verder één van de historische linten van de kern Deurne, waarlangs de bebouwing in de loop der tijd is gegroeid en verdicht. Buiten het feit dat het een gegroeid lint is, wat duidelijk afleesbaar is aan de verscheidenheid aan bouwvorm/uiteerlijk van de bebouwing, is de bebouwing zelf historisch niet waardevol te noemen. De bebouwing aan dit lint wordt voornamelijk gekarakteriseerd door het feit dat de gebouwen in één lijn zijn gelegen en relatief dicht tegen de straat aan. Daarnaast is de massa beperkt tot 2 lagen en een kap. De hoogte en de rooilijn zijn in de bestemmingsplanregels vastgelegd zodat het karakter van het historische lint behouden blijft.

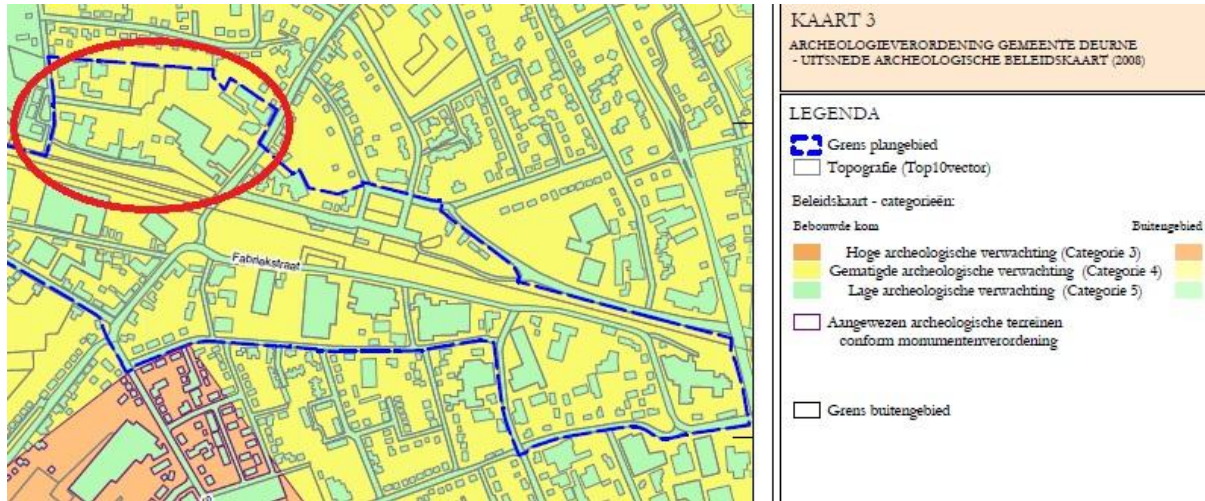
Ad 2.

Ten aanzien van archeologie is het uitgangspunt dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Dit vloeit voort uit het Europese Verdrag van Valetta (1992) inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed en de Wet op de archeologische monumentenzorg die de Monumentenwet 1988 deels heeft aangepast. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge of middelhoge archeologische verwachtingswaarde, in principe een inventariserend en waarderend vooronderzoek plaatsvinden. Eventueel aangetroffen waarden dienen primair ter plekke (in situ) beschermd te worden dan wel - indien dat redelijkerwijs niet mogelijk is- door een opgraving (ex situ) te worden veilig gesteld. In gebieden met een lage indicatieve archeologische waarde is er een geringe kans op het aantreffen van archeologische waarden.

In opdracht van de Gemeente Deurne heeft Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in het zogenaamde Spoorzone-gebied. Het onderhavige plangebied maakt daar onderdeel van uit. Ten behoeve van het opstellen van diverse nieuwe bestemmingsplannen voor dit gebied – waaronder het onderhavige bestemmingsplan - diende een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd, hetgeen een Bureauonderzoek (BO) en een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) omvatte. Dit onderzoek maakt als separate bijlage 9 onderdeel uit van deze plantoelichting.

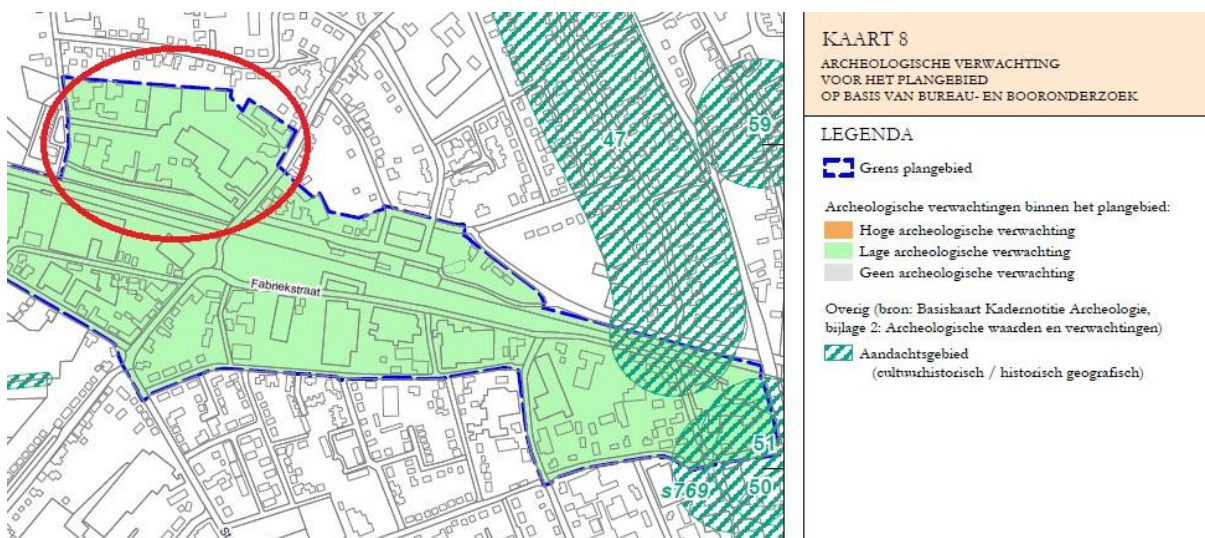
De Spoorzone heeft op de vastgestelde kaart “Archeologische Waarden en Verwachtingen van Deurne” uit 2008 hoofdzakelijk een gematigde archeologische verwachting, met ter plaatse van

bebouwing een lage verwachting. Het in 2007 voor dit gebied uitgevoerde oorspronkelijke onderzoek (rapport V445) is met het huidige onderzoek geactualiseerd. Ten opzichte van dit onderzoek is ook de begrenzing van het plangebied enigszins gewijzigd. Op basis van het uitgevoerde onderzoek en deze actualisatie wordt geadviseerd de archeologische verwachting voor het gebied aan te passen.



Archeologische verwachtingen binnen de Spoorzone (plangebied rood omcirkeld)

De terreinen die op basis van het in 2007 uitgevoerde bureauonderzoek een gematigde archeologische verwachtingswaarde hadden, niet bebouwd waren en een bestemmingsplanwijziging krijgen, zijn door middel van een veldonderzoek onderzocht. Naar aanleiding van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek is een advies opgesteld per terrein binnen het Spoorzonegebied. Tijdens deze veldonderzoeken zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarbij geldt voor de meeste terreinen dat de verwachting op het aantreffen van archeologische waarden als klein kan worden betiteld omdat de ondergrond niet meer intact of vervuild is gebleken. Indien deze gebieden in de toekomst aanmerking komen voor ontwikkeling wordt geen archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd. De verwachtingswaarden voor deze gebieden kan dan ook verlaagd worden van gematigd naar laag.



Geactualiseerde archeologische verwachtingen (plangebied rood omcirkeld)

Desalniettemin dient te worden opgemerkt dat het aantreffen van toevalvondsten bij grondroerende werkzaamheden nooit uitgesloten kan worden. In deze gebieden blijft dan ook de wettelijke meldingsplicht van kracht.

Namens Burgemeester & Wethouders van Deurne is de verlaging van de archeologische verwachtingswaarden voor het onderhavige plangebied van gematigd naar laag in haar selectiebesluit van 18 december 2012 ook als zodanig vastgesteld. Het selectiebesluit maakt als separate bijlage 10 onderdeel uit van deze plantoelichting.

HOOFDSTUK 4 PLAN

Na de voorgaande inventarisatie en analyse van het plangebied volgt in dit hoofdstuk de beschrijving van het feitelijke plan. Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan de orde:

- randvoorwaarden;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- bedrijven;
- voorzieningen en kantoor;
- openbare ruimte en parkeren;
- wonen.

4.1 Randvoorwaarden bestemmingsplan

De randvoorwaarden zijn gebaseerd op het algemeen geldend beleid (hoofdstuk 2), het nieuwe initiatief en de conclusies van de gebiedsanalyse (hoofdstuk 3). Randvoorwaarden zijn harde eisen waar het plan aan moet voldoen.

Randvoorwaarden

- de bestaande situatie van bebouwing en functies (gebruik van gronden en bebouwing) wordt vastgelegd en beschermd. Het bestemmingsplan is derhalve vooral conserverend van aard;
- alleen bestaande woningen zijn toegestaan. Nieuwbouw van woningen wordt uitgesloten;
- bestaande omvang en bestaande vormen van perifere detailhandel worden positief bestemd;
- bestaande perifere detailhandel wordt direct toegestaan tot het bestaande maximum van 8200 m² BVO;
- zware milieubelastende bedrijven (categorie 4.1 en verder van de Lijst van bedrijfsactiviteiten), geluidszoneringsplichtige inrichtingen en nieuwe risicovolle inrichtingen, zijn niet toegestaan.

4.2 PDV-locatie Boerenbond: doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt

Het onderhavige bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Een bijzondere ontwikkeling binnen het plangebied is de herontwikkeling van de zogenaamde 'Boerenbondslocatie'. Het betreft hier de locatie van de bestaande PRAXIS bouwmarkt (2200 m² BVO), de gronden waarop de nieuwbouw van de PRAXIS gepland stond¹ (4200 m² BVO) en de gronden van de bouwmarkt van de Gebr. Van de Wal (1800 m² BVO). Al deze gronden zijn thans eigendom van de Boerenbond Deurne. De Boerenbond Deurne heeft het voornemen om - uitgaande van de bestaande omvang van het bedrijfsvloeroppervlak van de drie bestaande en vergunde bouwmarkten (8200 m² BVO) – tot een nieuwe invulling te komen van deze locatie als PDV-locatie voor de branche doe-het-zelfcentra/bouwmarkt.

4.2.1 Aanleiding

De gemeenteraad heeft er voor gekozen om voor het gebied Stationsstraat en Haspelweg een bestemmingsplan op te stellen. Dit heeft geleid tot ter visie legging van een ontwerp-bestemmingsplan "Stationsstraat-Haspelweg". Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en hierin waren enkel de bestaande functies opgenomen.

¹ Voor dit bouwplan heeft B&W van Deurne al op 6 november 2007 onder nr. 2002.0323 een reguliere bouwvergunning alsmede vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO (oud) afgegeven. GS van Noord-Brabant heeft hiervoor reeds op 23 december 2003 onder nr. 855844 een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Deze vergunning en vrijstelling zijn inmiddels onherroepelijk.

Naar aanleiding van dit ontwerp-bestemmingsplan zijn er zienswijzen ingediend die hebben geleid tot een besluit van de gemeenteraad van 26 juni 2012 waarin is bepaald dat het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd dient te worden op een aantal punten.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan de wijzigingen gewenst door de raad, inhoudende de mogelijkheid om de bestaande oppervlakte perifere detailhandel (te weten 8.200 m²) op te richten binnen de bestemming "Detailhandel", geen koppeling met het lokaal voorzieningenniveau en 15% uitbreiding vanwege natuurlijke groei

4.2.2 Verkeersaspecten: verkeersgeneratie, wachttijden spoorwegovergang en parkeren

Goudappel Cofeng te Eindhoven heeft een onderzoek verricht naar de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling van de PDV-locatie van de Boerenbond Deurne binnen dit plangebied. Daarbij is gekeken naar de verkeersgeneratie, de gevolgen voor de wachttijden ter hoogte van de spoorwegovergang aan de Stationsstraat en de parkeerconsequenties. Voor de volledige inhoud van het onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 11 integraal onderdeel van deze plantoelichting uitmaakt.

Verkeersgeneratie

Met behulp van de nieuwste CROW kencijfers voor verkeersgeneratie (juli 2012) en de CROW-publicatie 'Verkeersgeneratie voorzieningen' (publicatie 272) is de toename van verkeer, als gevolg van de voorgenomen uitbreiding, in beeld gebracht. Onderstaand een opsomming van de verkeersgeneratie en uitgangspunten en aannames ten aanzien van de verdeling van het verkeer.

- Deurne heeft een stedelijksheidsgraad niveau 4, "weinig stedelijk" volgens de CROW kencijfersystematiek. De locatie van de PDV is te definiëren als 'rest bebouwde kom'. Dit resulteert in een kencijfer van minimaal 28,6 verkeersbewegingen en maximaal 35,2 verkeersbewegingen per weekdagemaal per 100m² bvo.
- In deze studie is uitgegaan van een worst- case scenario voor de verkeersbewegingen, dit wil zeggen 35,2 verkeersbewegingen per weekdagemaal per 100m² bvo. De omvang waarvoor de extra verkeersgeneratie is berekend is 6.200m² bvo.
- De BoerenBond / Praxis is ontsloten aan de Haspelweg.
- Op basis van het verkeersmodel blijkt dat 85% richting oost (kruispunt Stationsstraat - Haspelweg) rijdt, en 15% richting west.
- De extra verkeersgeneratie van de BoerenBond / Praxis na de uitbreidingsplannen is 2400 mvt/etm op een werkdag.
- De extra verkeersgeneratie van de BoerenBond / Praxis na de uitbreidingsplannen is 3896 mvt/etm op een zaterdag.
- De gehanteerde omrekenfactor naar avondspitsuur is 0,081.
- De verdeling van verkeer op kruispunt Stationsstraat - Haspelweg is 50% - 50% (noord/zuid).
- De verdeling van verkeer op kruispunt Vlierdenseweg is 70% - 30% (west/oost).
- Conclusie: toename werkdag etmaal richting zuid (spoorwegovergang) = $0,85 * 2400 * 0,5 = 1.020$ mvt/etm (aankomst en vertrek).
- Conclusie toename zaterdag etmaal richting zuid (spoorwegovergang) = $0,85 * 3896 * 0,5 = 1656$ mvt (aankomst en vertrek).
- Volgens de CROW publicatie 272 (verkeersgeneratie voorzieningen), is de gemiddelde verblijfsduur van een bezoeker van een bouwmarkt een half uur. Met een dergelijke bezoekduur vindt aankomst en vertrek dus binnen hetzelfde uur plaats. Daarom geldt als uitgangspunt dat aankomst en vertrek binnen hetzelfde spitsuur vallen.

- Conclusie: toename werkdag avondspits (drukste uur) richting zuid (spoorwegovergang) = $1.020 * 0,081 = 82$ mvt/spitsuur (41 aankomsten van zuid naar noord en 41 vertrekken van noord naar zuid).
- De zaterdagmiddag is voor de BoerenBond / Praxis maatgevend (60% meer autoritten). Voor het totale verkeersbeeld op de Stationsstraat is echter de werkdag spitsperiode maatgevend. Ondanks het drukker verkeersbeeld van de BoerenBond / Praxis op zaterdag blijft de totale intensiteit op de Stationsstraat en omliggende wegen aanzienlijk lager dan op een gemiddelde werkdag spits.

Wachttijden spoorwegovergang

Op basis van de analyse naar de wachtrijen en wachttijden nabij de spoorwegovergang Vlierdenseweg – Stationsstraat blijkt dat de gemiddelde (maximale) wachtrijlengte in de huidige situatie ruim 40 meter bedraagt aan de noordzijde van het spoor en bijna 60 meter aan de zuidzijde.

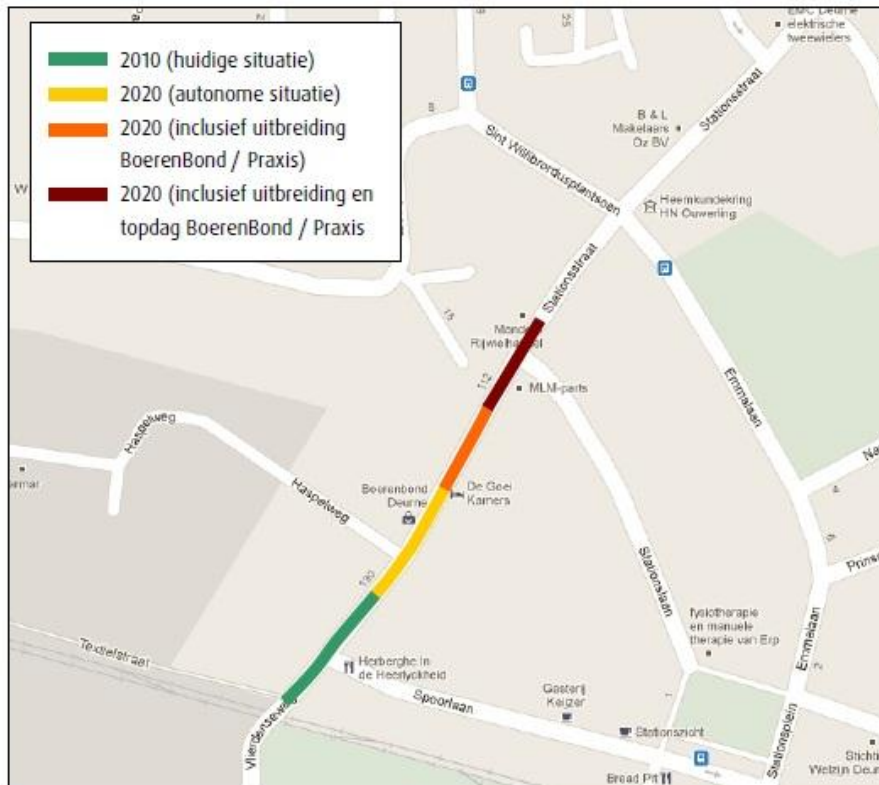
Tot 2020 zal de lengte van de wachtrijen, als gevolg van de toename van het verkeer, toenemen. Zowel aan de zuid- als noordzijde van het spoor betekent dit dat zijwegen 'geblokkeerd' kunnen worden wanneer de spoorwegovergang gesloten is (respectievelijk de Fabrieksstraat, Spoorlaan en Haspelweg). In de situatie waarbij de BoerenBond / Praxis wordt gerealiseerd zal de gemiddelde (maximale) wachtrij licht toenemen. Deze toename zorgt echter niet voor (nieuwe) afwikkelingsknelpunten.

De gemiddelde (maximale) wachtrijlengtes zijn voor de verschillende situaties weergegeven in onderstaande afbeelding.



Wachtrijlengtes in een gemiddelde situatie (zonder en met PDV-ontwikkeling)

Op **piekmomenten** kan een maximale wachtrij tot afwikkelingsknelpunten leiden op de zijtakken van de Stationsstraat, zoals op de Haspelweg, Spoorlaan en Stationslaan. Deze situatie is enkel geanalyseerd voor de situatie aan de noordzijde van het spoor. Op onderstaande afbeelding is deze situatie visueel weergegeven. Hierbij geldt als kanttekening dat deze situatie de **maximale wachtrij op piekmomenten** is. Deze situatie is sterk afhankelijk van de aankomst en hoeveelheid van het gemotoriseerd verkeer en de combinatie daarvan met de spoorsluitingen. Wanneer bijvoorbeeld twee treinen tegelijk passeren is de kans op een dergelijk lange wachtrij groter.



Wachtrijlengtes in een piek (worst-case) situatie (zonder en met PDV-ontwikkeling)

De uitgevoerde analyse geeft een goed eerste inzicht in de effecten van de uitbreidingsplannen van de BoerenBond / Praxis. Op basis van de analyse blijkt dat reeds in de autonome situatie knelpunten te verwachten zijn op het gebied van afwikkeling. De situatie na de uitbreidingsplannen zal dit beeld licht verergeren maar er ontstaan geen nieuwe knelpunten. Enkel tijdens een worst case scenario waarbij een piekmoment van de Praxis wordt gecombineerd met een drukke avondspitsperiode kunnen wachtrijen ontstaan tot net voorbij de aansluiting met de Spoorlaan.

Parkeren

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van 8.200m² bvo, namelijk de totale grootte van de PDV na uitbreiding. Met betrekking tot de kencijfers voor parkeren wordt aangesloten bij de 'Nota parkeernormen 2013', vastgesteld d.d. 14 mei 2013. Op basis van de kencijfers in de nota parkeernormen wordt het benodigd aantal parkeerplaatsen, als gevolg van de voorgenomen uitbreiding, in beeld gebracht.

Onderstaand een opsomming van de gehanteerde uitgangspunten.

- De locatie van de PDV is te definiëren als 'rest bebouwde kom'. Voor de PDV is het kencijfer voor bouwmarkt gehanteerd, omdat dit naar verwachting het beste aansluit bij de toekomstige praktijksituatie. Dit resulteert in een kencijfer van 1,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo.
- In het kencijfer wordt reeds rekening gehouden met dubbelgebruik van bezoekers van de functie.
- Omdat er geen andere functies zijn met afwijkende bezoekerspatronen, wordt verder dubbelgebruik niet mogelijk geacht.

Met 8.200m² bvo is op basis van bovenstaande uitgangspunten een parkeeromvang van 156 parkeerplaatsen benodigd op basis van een kencijfer van 1,9. In de huidige situatie zijn er al parkeerplaatsen gemarkeerd op het terrein. De huidige capaciteit van de gemarkeerde parkeerplaatsen is 153 parkeerplaatsen. Een aanzienlijk deel van het terrein is ook te gebruiken als parkeerterrein, maar kent geen gemarkeerde parkeerplaatsen. Op deze gronden zijn nog ca. 50 parkeerplaatsen realiseerbaar.

Een andere parkeerinvulling als de huidige indeling van het terrein is evenwel mogelijk in het kader van de toekomstige ontwikkeling van PDV-gebied. Het kan hier gaan om een ondergrondse parkeergarage dan wel een andere indeling van het huidige parkeerterrein. In de planregels worden beide parkeeroplossingen mogelijk gemaakt. In de planregels wordt verder ook geborgd dat de minimale parkeerkecijfers in acht genomen moeten worden.

4.2.3 Luchtkwaliteit

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn, conform de Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit, in de praktijk drie normen van toepassing:

- jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m³).

In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- a. Er is geen sprake van normoverschrijding;
- b. Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- c. Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De plannen in Deurne zijn niet opgenomen in het NSL. Goudappel Cofeng te Eindhoven heeft een onderzoek verricht wat de effecten van de herontwikkeling van het PDV-gebied zijn op de luchtkwaliteit en of wordt voldaan aan de vigerende normen uit de Wet milieubeheer. Voor de volledige inhoud van het onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 11 integraal onderdeel van deze plantoelichting uitmaakt.

Voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide blijkt uit het onderzoek dat de hoogst berekende concentratie 25,5 µg/m³ bedraagt. Deze concentratie is berekend langs de Vlierdenseweg. Er is dus in geen geval sprake van een overschrijding van de norm van 40 µg/m³. De grootste toename in concentratie bedraagt 1,4 µg/m³. Deze toename is berekend langs de Haspelweg. De toename ontstaat doordat in de autonome situatie het aantal verkeersbewegingen verwaarloosbaar klein is. Er is sprake van een in betekenende mate bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De concentratie voldoet op het betreffende punt met 21,4 µg/m³ ruim aan de norm. Er is daarom geen sprake van een probleemsituatie vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie fijn stof blijkt uit het onderzoek dat langs de omliggende wegen wordt voldaan aan de norm van 40 µg/m³. De hoogst berekende concentratie bedraagt 23,9 µg/m³, langs de Stationsstraat.

Voor wat betreft het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof blijkt uit het onderzoek dat het plan het maximaal aantal overschrijdingsdagen niet overschrijdt. Op ten hoogste 14 dagen per jaar wordt de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden. De norm bedraagt 35 overschrijdingsdagen.

Er kan geconcludeerd worden dat de normen voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof en voor het aantal overschrijdingsdagen van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof niet worden overschreden. Langs alle wegen rond het plangebied wordt ruimschoots aan de normen voldaan. Er is gerekend met een worst-case situatie. Gerekend is met toekomstige verkeerscijfers (2023) en met de huidige achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Daarom kan gesteld worden dat voor de beschouwde situatie ook in de toekomst aan de normen wordt voldaan. De conclusie van het onderzoek luchtkwaliteit is dat het plan doorgang kan vinden vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit omdat er geen sprake is van een normoverschrijding. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

4.2.4 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Econsultancy BV heeft een historisch vooronderzoek uitgevoerd op de locatie van Van de Wal en Praxis te Deurne in de gemeente Deurne. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van voorgenomen herontwikkeling van de onderzoekslocatie binnen het plangebied. Op basis van het vooronderzoek en de terreininspectie kan gesteld worden dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt aanvullende werkzaamheden noodzakelijk worden geacht. Voor de volledige inhoud van het onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 12 integraal onderdeel van deze plantoelichting uitmaakt.

De onderzoekslocatie is ingedeeld in drie deellocaties: de Boerenbond, weiland en Van de Wal. Per deellocatie wordt aangegeven wat deze aanvullende werkzaamheden zijn.



Onderzoeksgebied en deelgebieden 1 t/m 3

Deellocatie 1: Boerenbond

Plaatselijk is in het verleden in de ondergrond op twee plaatsen een sterke verontreiniging met minerale olie aangetroffen (traject 3,0-3,5 m -mv) welke niet verder zijn ingekaderd. Tevens is plaatselijk in het grondwater op diverse plaatsen een sterke verontreiniging met minerale olie en aromaten aangetroffen. De omvang van de diverse spots grondwaterverontreinigingen is in de diverse uitgevoerde onderzoeken niet volledig in beeld gebracht. Op het zuidelijk deel van deze deellocatie, bijna op de grens met deellocatie 3 (Van de Wal), is in het verleden in het grondwater nog een sterke verontreiniging met ftalaten aangetroffen welke tot heden eveneens niet is ingekaderd.

Ter plaatse van de voormalige bebouwing van de boerenbond is in het verleden in de bovengrond een sterke verontreiniging met arseen en lood aangetroffen. Aangezien de bebouwing inmiddels is gesloopt zonder dat daarvan aanvullende gegevens bekend zijn, is de status van deze verontreiniging niet bekend. Over vrijwel de gehele locatie zijn in de bovengrond verder zintuiglijke bijmengingen met puin aangetroffen.

Ter plaatse van de verontreinigingen met minerale olie in de ondergrond adviseert Econsultancy eveneens om te verifiëren of deze verontreinigingen nog aanwezig zijn. Dit geldt ook voor de grondwaterverontreinigingen die op dezelfde plekken zijn aangetroffen. Ter plaatse van de ftalatenverontreiniging adviseert Econsultancy om een nader grondwateronderzoek uit te voeren naar de omvang van deze verontreiniging. Econsultancy adviseert verder om ter plaatse van de aangetroffen verontreiniging met arseen en lood controleboringen te plaatsen om te verifiëren of deze verontreiniging nog aanwezig is. Verder dient op termijn, bij een eventuele herindeling van het terrein, over de gehele locatie van de Boerenbond een verkennend onderzoek asbest in bodem te worden uitgevoerd vanwege de zintuiglijke bijmenging met puin in de bovengrond die over vrijwel de gehele locatie is aangetroffen.

Deellocatie 2: Weiland

In 2005 is voor dit deel van de onderzoekslocatie een saneringsplan opgesteld waarop door het bevoegd gezag, zijnde provincie Noord Brabant, een beschikking is afgegeven. De sanering is thans nog niet uitgevoerd. Mogelijk dient een nieuw saneringsplan te worden opgesteld. In 2011 is een actualiserend onderzoek uitgevoerd waarbij nog slechts lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. Daarbij is tevens asbest aangetroffen op het noordelijk deel van de weilanden. Formeel is hier een nader onderzoek asbest noodzakelijk.

Deellocatie 3: Van de Wal

Op dit terrein is in 2006 plaatselijk een sterke verontreiniging met arseen, koper en zink aangetroffen in de bovengrond. Ter plaatse van de onderzochte verdachte deellocaties die in 2006 zijn onderzocht zijn lichte verontreinigingen aangetroffen. Uit de terreininspectie is gebleken dat de bedrijfsactiviteiten (verkoop van bouwmaterialen) inmiddels zijn beëindigd.

Econsultancy adviseert om verder onderzoek uit te voeren naar de sterke verontreinigingen met metalen, alsmede een eindsituatie onderzoek uit te voeren voor de gehele locatie van Van de Wal. De separate deellocaties die destijds zijn onderzocht, hoeven niet opnieuw onderzocht te worden. De uit te voeren werkzaamheden zijn per deellocatie in onderstaande tabel samengevat weergegeven.

<i>Tabel Onderzoeksstrategie</i>			
Deellocatie	Oppervlakte	Verwachte stoffen	Onderzoeksstrategie
Deellocatie 1: Boerenbond			
Sterke verontreiniging met metalen in bovengrond	600 m ²	arseen en lood	nader onderzoek
Sterke verontreiniging met olie en aromaten in ondergrond, traject 3,0-3,5 m -mv	2 spots, omvang onbekend	minerale olie en aromaten	VEP
Sterke verontreiniging minerale olie in grondwater	2 spots, omvang onbekend	minerale olie en aromaten	gecombineerd met bovengenoemde verontreiniging in ondergrond
Sterke verontreiniging met aromaten in grondwater	1 spot, omvang onbekend	aromaten	VEP
Sterke verontreiniging met ftalaten in grondwater	onbekend	ftalaten	VEP
Gehele locatie bovengrond zintuiglijke bijmenging met puin	17.000 m ²	asbest	NEN5707, verkennend onderzoek
Deellocatie 2: weiland			
Noordelijk deel	2.700 m ²	asbest	NEN5707, nader onderzoek
Deellocatie 3: Van de Wal			
Spots met sterke arseen, koper en zinkverontreiniging in bovengrond	onbekend	arseen, koper en zink	nader onderzoek
Gehele terrein	Circa 4.900 m ²	minerale olie, metalen	EIN
Onderzoeksstrategieën volgens NEN-5740:			
VEP	:	Verdacht, plaatselijke bodembelasting, uitgezonderd ondergrondse opslagtanks	
NEN	:	eindsituatie	

Onderzoeksstrategie

Tauw BV te Eindhoven heeft een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie van de Boerenbond en Van de Wal BV. Op het terrein zijn bodemverontreinigingen aangetroffen. Dit betreft overwegend verontreinigingen met metalen, arseen en asbest (niet of beperkt mobiel). Plaatselijk is sprake van verontreinigingen met brandstoffen. Hoewel een deel van de verontreinigingen niet geheel in beeld is, of de inkadering gedateerd is, kan wel een uitspraak worden gedaan over de geschiktheid van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bij het huidige gebruik en de huidige inrichting van het terrein en bij een nieuwe inrichting van het terrein (gewijzigd bestemmingsplan).

Bij het huidige gebruik leveren de verontreinigingen geen risico's op voor de mens of het ecosysteem: de verontreinigingen bevinden grotendeels onder verharding, waardoor contact niet mogelijk is. Ook voor het weiland (niet ernstig verontreinigd met asbest, overwegend licht verontreinigd met overige stoffen op basis van meest recente onderzoek) worden bij het huidige extensieve gebruik geen risico's verwacht. Bij de in dit en voorgaande onderzoeken vastgestelde omvang van mogelijk mobiele verontreinigingen (olie, aromaten) is het ook onwaarschijnlijk dat als gevolg van verspreiding van verontreiniging risico's ontstaan.

De conclusie is dat er sprake is van ernstige verontreiniging, maar dat vanwege de afwezigheid van risico's bij het huidige gebruik er geen noodzaak is tot het uitvoeren van een bodemsanering (geen spoedeisendheid).

Ook bij het toekomstig gebruik, waarbij een herindeling van de detailhandel wordt beoogd levert de aanwezigheid van bodemverontreiniging geen risico's op, mits contact met sterke verontreinigingen wordt tegengegaan door bebouwing en verharding. De nieuwe inrichting van het terrein (gewijzigd bestemmingsplan) wordt dus niet belemmerd door de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Wel dient bij de herinrichting van het terrein rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging en de beperkingen die dat met zich meebrengt. Dit geldt zowel voor de sterke verontreinigingen als voor de lichte verontreiniging die op grotere delen van het terrein aanwezig is.

Sterke verontreinigingen

Op het moment dat werkzaamheden plaatsvinden in verontreinigde grond is dit meldingsplichtig in het kader van de Wet bodembescherming en is er sprake van een bodemsanering: er moet een saneringsplan worden opgesteld of een BUS-melding verricht (en waarschijnlijk nog gericht nader onderzoek uitgevoerd voor dit plan).

Bij niet mobiele verontreinigingen (metalen, asbest) kan worden uitgegaan van isolatie (door middel van bebouwing en verharding), waarbij afvoer van verontreiniging niet zondermeer noodzakelijk is. Dit wordt gezien als een duurzame saneringsvariant. Voor mobiele verontreinigingen (olie) zijn meerdere maatregelen mogelijk, afhankelijk van de beoogde plannen.

Indien wel afvoer van grond nodig is, bijvoorbeeld voor het aanbrengen van een fundering, zal dit leiden tot extra kosten. Advies is hier bij de nieuwe inrichting van het terrein rekening mee te houden, en eventueel nog gericht nader onderzoek te doen nabij geplande grondwerkzaamheden. Wij wijzen erop dat het verplaatsen van ernstig verontreinigde grond over de locatie niet is toegestaan.

Voor de volledige inhoud van het onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 13 integraal onderdeel van deze plantoelichting uitmaakt.

4.2.5 Externe veiligheid

In opdracht van de gemeente Deurne is in 2011 door Cauberg-Huygen te Maastricht een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd betreffende het bestemmingsplan Stationsstraat-Haspelweg-Textielstraat te Deurne. Door middel van een notitie d.d. 4 maart 2013 (ref. 20122095-02) heeft Cauberg-Huygen dit onderzoek geactualiseerd met in acht name van de huidige uitgangspunten van dit bestemmingsplan.

Voor de aspecten transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en het LPG tankstation geldt dat deze vanwege gewijzigde regelgeving (spoor) ofwel gewijzigde uitgangspunten (LPG tankstation) opnieuw beoordeeld zijn. Onderstaand zijn de resultaten samengevat. Voor de overige aspecten geldt dat de wijzigingen geen invloed hebben op de beoordeling (doordat het aantal m2 ongewijzigd blijft) en derhalve wordt hieromtrent verwezen naar de eerder opgestelde rapportage. Deze rapportage maakt als bijlage 6 integraal onderdeel uit van deze plantoelichting.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In verband met gewijzigde regelgeving, waarbij is ingespeeld op het Basisnet Spoor, is het plaatsgebonden risico en groepsrisico kwalitatief opnieuw beoordeeld (herberekeningen zijn op grond van de Circulaire niet noodzakelijk). De PR 10-6 contour van het spoor bedraagt 0 m en derhalve levert het plaatsgebonden risico geen belemmeringen. Het groepsrisico is op basis van bekende gegevens onder de oriëntatiewaarde gelegen, zelfs lager dan 0,1 x OW. De uitbreiding met 4.200 m² perifere detailhandel zal naar verwachting leiden tot een (beperkte) toename, echter dit zal in ieder geval niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde (en naar verwachting eveneens lager blijven dan 0,1 x OW). De wijzigingen met betrekking tot verhuur aan derden leiden niet tot aan aanvullende toename van het aantal personen binnen het plangebied, aangezien de totaal mogelijke bebouwing wijzigt hierdoor niet.

LPG tankstation Stationstraat 122

Aangezien de bebouwing op het terrein aan derden verhuurd kan gaan worden, valt deze niet langer onder de inrichting van het tankstation. In dit kader is het plaatsgebonden risico, alsmede de hoogte van het groepsrisico (effect van de wijziging) opnieuw beoordeeld.

Doordat de bouwvlakken binnen het te wijzigen plandeel niet meer bij de inrichting van het LPG tankstation horen, valt in de nieuwe situatie bestaande bebouwing op het terrein (aanvullend op de in eerder opgestelde rapportage benoemde bebouwing) binnen de PR 10-6-contouren. Aangezien het echter conform bestemmingsplan perifere detailhandel betreft, kan deze bebouwing worden aangemerkt als beperkt kwetsbare objecten, waarvoor de PR 10-6 gelden als richtwaarde gelden en niet als grenswaarde. Aangezien het allen reeds bestaande objecten betreft wordt afwijking van deze richtwaarde acceptabel geacht.

Op basis van de risicoberekeningen blijkt dat de wijzigingen binnen het plangebied zorgen voor een toename van het groepsrisico. Indien wordt uitgegaan van hittewerende coating (convenantmaatregelen) blijkt het groepsrisico in de toekomstige situatie gelijk te zijn aan de oriëntatiewaarde. Deze toename dient door bevoegd gezag te worden verantwoord. Het groepsrisico zou in dit kader verlaagd kunnen worden door toepassing van venstertijden (verlading buiten openingstijden perifere detailhandel).

Voor de volledige inhoud van het nadere onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 14 integraal onderdeel van deze plantoelichting uitmaakt.

4.2.6 Overige ruimtelijke, beleidsmatige en milieu-planologische aspecten

In het kader van dit bestemmingsplan is de onderhavige herontwikkeling van de PDV-locatie ook getoetst aan geldend (provinciaal en gemeentelijk) ruimtelijk-planologisch beleid en aan milieu-planologische regelgeving zoals geluid, milieuzonering, flora- en fauna, archeologie en kabels en leidingen. Verder bevat dit bestemmingsplan een waterparagraaf waarin de wijze van het duurzaam verwerken van hemelwater als gevolg van de nieuwbouw van het doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt is gemotiveerd.

Op deze plaats wordt dan ook volstaan met het verwijzen naar de betreffende paragrafen in deze plantoelichting. Hieruit blijkt eveneens dat het project ruimtelijk aanvaardbaar is.

4.3 Bedrijven

In deze paragraaf worden de uitgangspunten aangegeven voor bestaande en nieuwe bedrijfsactiviteiten die dit bestemmingsplan beoogt te verwezenlijken:

- de bestaande situatie van bebouwing en functies (gebruik van gronden en bebouwing) wordt vastgelegd en beschermd;
- realisatie van een binnenstedelijk bedrijventerrein met *lichte* en *middelzware* bedrijvigheid (bedrijven in de categorieën 2, 3.1 en 3.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten of bedrijven die daarmee gelijk te stellen zijn);
- bedrijven die niet passen bij de aard, functie en ligging van de in dit bestemmingsplan gelegen bedrijventerrein, worden niet toegelaten, uitgezonderd categorie 1-bedrijvigheid via een omgevingsvergunningstelsel. Deze bedrijvigheid is naar zijn aard en omvang ruimtelijk aanvaardbaar binnen een woon- of gemengde omgeving mits aangetoond is dat binnen de kern Deurne redelijkerwijs geen andere passende locatie beschikbaar is;
- realisatie van een sanering/verbetering van de milieuhygiënische situatie in en om het plangebied door middel van de realisatie van een uitwaartse milieuzonering waarbij de zone van 'lichte' bedrijven (categorie 2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten) mag aansluiten aan de woongebieden langs de Haspelweg en de Schutsboom. De zone waarbinnen zwaardere bedrijven zijn toegestaan (tot maximaal categorie 3.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten) kent een grotere ruimtelijke scheiding tot de genoemde woongebieden;
- Bestaande bedrijfswoningen worden positief bestemd. Nieuwe bedrijfswoningen zijn echter niet toegelaten, met uitzondering van herbouw ter plaatse van bestaande bedrijfswoningen.

4.4 Voorzieningen en kantoor

In deze paragraaf worden de uitgangspunten aangegeven voor bestaande en nieuwe voorzieningen die dit bestemmingsplan beoogt te verwezenlijken:

- bestaande perifere detailhandel wordt positief bestemd;
- bestaande vormen van perifere detailhandel worden toegestaan tot het bestaande maximum van 8200 m² BVO;
- perifere detailhandel in brand- en/of explosiegevaarlijke stoffen en (een uitbreiding van de bestaande) perifere detailhandel in auto's, boten, caravans en tenten wordt niet toegestaan;
- bestaande detailhandel alsmede bestaande en nieuwe bedrijven, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen worden alleen toegelaten langs de Stationsstraat. Deze functies sluiten namelijk aan bij en versterken ook het gemengde functionele karakter van de Stationsstraat als binnenstedelijk woon-, winkel- dienstverlenend - en (in minder mate) horecagebied;
- bestaande zelfstandige hoofdkantoor van de Boerenbond Deurne wordt positief bestemd.

4.5 Openbare ruimte en parkeren

In deze paragraaf worden de uitgangspunten aangegeven voor de infrastructuur en de openbare ruimte die dit bestemmingsplan beoogt te verwezenlijken:

- realisatie van juridische uniformiteit met betrekking tot de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen de openbare ruimte. Dat gebeurt door het opleggen van de 'standaard' verkeersbestemming die in heel Deurne wordt gebruikt;
- parkeren en laden en lossen voor particuliere functies mag niet afgewenteld worden op de openbare ruimte, maar dient op eigen terrein te geschieden. Voor wat betreft het *aantal* parkeer- en laad- en losplaatsen alsmede de *maatvoering* en *overige technische eisen* aan parkeer- en laad- en losplaatsen, moet voldaan worden aan het bepaalde in de Nota parkeernormen Gemeente Deurne 2009. Deze verplichting is expliciet in de planregels vastgelegd.

4.6 Wonen

In deze paragraaf worden de uitgangspunten aangegeven voor het wonen (niet zijnde bedrijfsbewoning) die dit bestemmingsplan beoogt te verwezenlijken:

- bestaande woningen worden positief bestemd. Nieuwbouw van woningen is niet toegelaten, met uitzondering van vervangende nieuwbouw ter plaatse van de bestaande grondgebonden woningen;
- realisatie van juridische uniformiteit met betrekking tot bouwkundige maatvoering, situering van gebouwen, afdekkingsvormen, bijgebouwenregeling en de regeling van aan-huis-gebonden beroepen. Dat gebeurt door gebruik te maken van de 'standaard' woonregeling die in Deurne wordt gebruikt.

HOOFDSTUK 5 WATERPARAGRAAF

5.1 Waterbeleid

5.1.1 Waterbeleid waterschap Aa en Maas

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Aa en Maas (hierna ook: het waterschap). 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 verdrogingbestrijding.

5.1.2 Waterplan gemeente Deurne

De gemeenten Deurne, Gemert-Bakel en Veghel en het waterschap hebben samen een waterplan opgesteld voor de periode 2003-2006 (25 maart 2003). Het waterplan kent geen wettelijk kader, maar is een functioneel beleidsdocument. Het vormt de basis voor het streven naar een duurzaam beheer van het watersysteem binnen de gemeentegrens van Deurne.

De gewenste toekomstige situatie met betrekking tot water is verwoord in een aantal streefbeelden, zoals Water als (mede)ordenend principe, beperken van wateroverlast, water vasthouden, waterkwaliteit en waterkwantiteit. Bij de locatiekeuze van toekomstige uitbreidingen, grootschalige herinrichting van stedelijke gebieden en de inrichting van toekomstige woningbouwlocaties en bedrijventerreinen wordt rekening gehouden met de situering daarvan in het watersysteem. Veiligheid wordt niet langer gecreëerd door "afwentelen" naar benedenstroomse gebieden. Ruimte voor water moet bij voorkeur worden gerealiseerd binnen de gebiedsopgave. Het principe van "niet afwentelen" vindt plaats op basis van de volgende drietrapsstrategie:

1. Overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en in oppervlaktewater;
2. Zonodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen, waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
3. Pas als 1 en 2 niet of niet geheel haalbaar blijken, water afvoeren naar elders.

Een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant vereist continu aandacht voor de waterkwaliteit. Bereikte verbeteringen moeten 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 verdrogingbestrijding. Vervanging van riolering krijgt prioriteit binnen bestaand bebouwd gebied waar afkoppelen van regenwater mogelijk is.

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.

5.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is verder de **Waterwet** in werking getreden. Met deze wet zijn 8 oude waterwetten samengevoegd. De waterwet heeft de volgende wetten samengevoegd:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Grondwaterwet;
- Wet droogmakerijen en indijkingen;
- Wet op de waterkering;
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (de delen van deze wet die over water gaan);
- Waterstaatswet 1900 (het deel van deze wet die over water gaat).

Voor al deze wetten zijn de afzonderlijke vergunningstelsels komen te vervallen. In de nieuwe Waterwet worden echter zoveel mogelijk handelingen met algemene regels geregeld, waarbij er geen vergunning meer hoeft te worden aangevraagd. Voor een aantal activiteiten blijft nog wel een vergunningsplicht bestaan in de vorm van één integrale watervergunning.

5.2 Geologie, geohydrologie en infiltratiewaarden

Tectonisch gezien ligt het plangebied ten westen van de Peelrandbreuk in de Centrale Slenk. Uit de bodemkaart van Nederland blijkt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie, als gevolg van de bebouwing, geen gegevens bekend zijn over de aanwezige bodemopbouw⁶. Uit bekende onderzoeksresultaten uit de directe omgeving van het plangebied, blijkt dat ter plaatse van het plangebied een Hoge zwarte enkeerdgrond ligt, bestaande uit lemig, fijn zand (code:zEZ23)⁷.

Geohydrologisch kennen de gronden binnen het plangebied de volgende samenstelling⁸:

diepte (m ¹ -mv)	samenstelling	formatie	geohydrologisch pakket
0-10	zandige leem, slibhoudende zanden	Zanddillivium	slecht doorlatende deklaag
10-45	fijne tot grove zanden met grind met plaatselijke kleilaagjes	Formatie van Veghel en Sterksel	1e watervoerend pakket
> 45	fijne slibhoudende zanden en kleien	Formatie van Kedichem en Tegelen	slecht doorlatende basis

Omtrent de doorlaatbaarheid van de slecht doorlatende deklaag staan verder weinig extra gegevens ter beschikking. De onderhavige gronden zijn derhalve minder geschikt voor hemelwaterinfiltratie.

5.3 Waterhuishoudkundige situatie plangebied

5.3.1 Oppervlaktewater en riolering

Binnen het plangebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig. Binnen het gebied liggen geen leggerwatergangen waardoor hemelwater vanuit het gebied wordt afgevoerd. De bestaande gebouwen zijn aangesloten op het (gemengde) gemeentelijk rioolstelsel van de Haspelweg en Stationsstraat. 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.

5.3.2 Grondwater

De gemiddelde freatische grondwaterstand bedraagt circa $22,5 \text{ m}^1 + \text{NAP}$. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op circa $25 \text{ m}^1 + \text{NAP}$, waardoor het grondwater zich op een diepte van circa $2,5 \text{ m}^1 - \text{mv}$ zou bevinden. Op basis van de isohypsen van zowel het freatisch grondwater als het grondwater uit het eerste watervoerend pakket kan gesteld worden dat het grondwater een noord-westelijke stromingsrichting bezit⁹.

Er staan geen peilbuizen in de directe omgeving van het plangebied. Er zijn geen klachten bekend van grondwateroverlast in de omgeving. Het plangebied heeft geen speciale status als grondwaterbeschermingsgebied. Gelet op de actuele grondwaterstand als de grondwaterkwaliteit zullen zich naar verwachting geen problemen voordoen.

5.3.3 Afvoerend verhard oppervlak

Het totale plangebied bedraagt 5,77 ha en is deels verhard (4,31 ha.) en deels onverhard (1,46 ha.). In dit bestemmingsplan wordt één nieuwe ontwikkeling planologisch-juridisch geregeld en dat is de bouw van een nieuw doe-het-zelf-centrum/bouwmart aan de Stationsstraat 122. Het plan leidt tot een toename van het afvoerend verhard oppervlak van 4250 m^2 .

5.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden duurzaam waterhuishoudkundig systeem

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Aa en Maas. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Deurne als het waterschap dient binnen het plangebied een **duurzaam waterhuishoudkundig systeem** gerealiseerd te worden. Concreet betekent dit dat er sprake moet zijn van gescheiden schoon- en vuilwaterstromen die afzonderlijk worden verwerkt. Vanuit het waterschap Aa en Maas gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

Het waterschap heeft een aantal uitgangspunten gedefinieerd, te weten:

- Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater;
- Hydrologisch neutraal bouwen;
- Doorlopen van de afwegingsstappen: “hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer”;
- Water als kans;
- Meervoudig ruimtegebruik;
- tegengaan van verontreiniging van het water;
- (grond)wateroverlastvrij bestemmen;
- aandacht voor specifieke waterschapsbelangen (zoals watergangenlegger, riooltransportleidingen, rioolgemalen, ecologische verbindingzones, grondwaterbeschermingsgebied, natuurvriendelijke oevers).

5.5 Toepassing wateruitgangspunten op het plangebied

5.5.1 Wateropgave voor bestaande en nieuwe situaties

In het Waterplan Deurne zijn streefbeeld(en) voor water aangegeven. Om die te realiseren wordt binnen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan slechts een conserverende regeling wordt opgenomen, dat wil zeggen waarbinnen geen sprake is van een wijziging van de bestaande bestemming of waar een wijziging geen aanleiding geeft voor compenserende maatregelen, vooral ingezet om de kansen voor herstel en verbetering te benutten. De gemeente Deurne streeft in principe voor wat betreft de **bestaande bebouwing** naar het op termijn aanleggen van een gescheiden rioolstelsel waardoor het afvalwater en het hemelwater afzonderlijk worden afgevoerd. Hierdoor wordt tevens een hoger zuiveringrendement van rioolwaterzuiveringsinstallaties bereikt en wordt de riool overstortproblematiek verminderd. Bij iedere vervanging van de riolering zal de haalbaarheid van scheiding van hemelwater en afvalwater worden afgewogen. Ook worden op dat moment de concrete mogelijkheden om hemelwater te infiltreren of te bergen gebruikt.

Door het op bovenstaande wijze gebruik maken van de mogelijkheden voor afkoppelen, bergen en infiltreren van regenwater is er ruimte voor het opvangen van de autonome groei van verharde oppervlakken binnen de huidige bestemmingen en is compensatie mogelijk indien maatregelen in verband met hydrologisch neutraal bouwen binnen een locatie binnen het bestemmingsplan niet mogelijk blijken. De benutting van de mogelijkheden betekent ook een geleidelijke ombouw naar een duurzaam klimaatrobuust waterhuishoudkundig systeem (klimaatadaptatie).

Bij **nieuwe ontwikkelingen** binnen een bestemmingsplan wordt wél ingezet op de realisering van een duurzaam waterhuishoudkundig systeem volgens de uitgangspunten en randvoorwaarden van het waterschap. In dit bestemmingsplan wordt één nieuwe ontwikkeling planologisch-juridisch geregeld en dat is de bouw van een nieuw doe-het-zelf-centrum/bouwmarkt aan de Stationsstraat 122.

5.5.2 Hydrologisch neutraal bouwen

Binnen het plangebied moet hydrologisch neutraal worden gebouwd. Dit houdt in dat er zoveel mogelijk hemelwater wordt vastgehouden en geborgen. 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.

5.5.3 Hergebruik, infiltratie, berging en afvoer

Bij hergebruik kan gedacht worden aan de aanleg van gescheiden watercircuits door het hergebruik van bijvoorbeeld regenwater (drinkwater, grijswater, huishoudwater). De ervaringen met bestaande proefprojecten leert echter dat deze pas rendabel zijn bij projecten met 1000 of meer te bouwen woningen. Ook de recent aangescherpte regelgeving op dit vlak maakt het hergebruik van (hemel)water niet snel haalbaar. De ruimtelijke ontwikkelingen binnen het onderhavige plan zijn dan ook te kleinschalig om deze voorziening toe te passen.

Binnen het plangebied moet een duurzaam waterhuishoudkundig systeem aanwezig zijn om de hoeveelheid hemelwater te verwerken dat - gelet op het ter plaatse aan de orde zijnde afvoerend verhard oppervlak - binnen het plangebied valt. De duurzame verwerking van het extra hemelwater vanwege de beoogde nieuwe ontwikkeling (de bouw van het Doe-het-zelf-centrum/bouwmarkt) kan binnen het plangebied plaatsvinden door een infiltratie- en/of bergingsvoorziening. Het plangebied biedt voldoende ruimte en mogelijkheden om in de benodigde waterberging te voorzien.

De waterinfiltratie, waterberging en (eventueel) waterafvoer wordt te zijner tijd definitief geconcretiseerd op bouwplanniveau. Bij de keuze en realisatie van een infiltratie- en/of bergingsvoorziening worden in ieder geval de volgende randvoorwaarden in acht genomen:

Bij de bepaling van de capaciteit/kwantiteit van de te kiezen infiltratie- en/of bergingsvoorziening zonder de mogelijkheid tot overloop op openwater of vrijvervalriolering (dynamisch) zal worden uitgegaan van een neerslaggebeurtenis **T=10 + 10%** (d.w.z. een watervoorziening met een dimensionering van 50 mm berging). De te realiseren waterbergingsruimte kan dan berekend worden door de toename van het afvoerend verhard oppervlak (m^2) te vermenigvuldigen met 0,05 m.

De infiltratie- en/of bergingcapaciteit van de realiseren watervoorziening bedraagt dan:

T= 10+10%
$4250 m^2 \times 0,05 m = 212,5 m^3$

Bij de te realiseren infiltratie- en/of bergingsvoorziening moet in ieder geval een waakhoopte van 50 cm worden aangehouden.

Tevens moet gegarandeerd zijn dat een extreme neerslaggebeurtenis **T=100 + 10 %** (d.w.z. een bui van 84 mm met een duur van twee dagen waarbij er niets kan infiltreren) geen wateroverlast voor derden mag veroorzaken. Er zal beoordeeld moeten worden wat de gevolgen zijn van een dergelijke extreme neerslaggebeurtenis. Primair wordt ingestoken om het hemelwater van een extreme neerslaggebeurtenis te laten afstromen over maaiveld zonder dat schade wordt toegebracht aan of in gebouwen. Indien dit mogelijk blijkt is waterberging niet noodzakelijk.

Het **afvalwater** van het nieuwe Doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt zal wel op de bestaande riolering geloosd worden.

5.5.4 Overige uitgangspunten en randvoorwaarden

Water als kans: Water kan bij een plan meerwaarde geven aan de inrichting en het gebruik. In combinatie met (toegankelijk) groen zorgt het voor ruimtelijk kwaliteitsverbetering.

Meervoudig ruimtegebruik: Door meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld bij waterhuishoudkundige voorzieningen in combinatie met groenvoorzieningen, is het ruimteverlies binnen het plangebied vanwege waterberging te beperken.

Voorkomen van vervuiling: Bij de planvorming, inrichting, realisatie en beheer van de gebieden moet waar mogelijk rekening gehouden worden met maatregelen ter voorkoming van aantasting van de waterkwaliteit. In het ontwerp voor het nieuwe doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt 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.

Wateroverlastvrij bestemmen: Bij locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelingen moet worden gezocht naar plekken die 'hoog en droog genoeg' zijn. Indien dit niet mogelijk is moet compensatie plaatsvinden. Binnen het plangebied komt geen wateroverlast vanwege oppervlaktewateren dan wel vanwege hoge grondwaterstanden voor (zie ook paragrafen 5.3.1 en 5.3.2 van deze toelichting).

Specifieke waterbelangen: Specifieke waterbelangen van het waterschap zijn binnen het plangebied niet aan de orde.

5.6 Overleg Waterschap

Vooroverleg met en advies van het waterschap Aa en Maas maakt onderdeel uit van de watertoets.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID, KOSTENVERHAAL EN PLANSCHADE

Het onderhavige bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Het bestemmingsplan bevat een planologisch-juridische beheersregeling (bouw- en gebruiksregels) voor de bestaande functies. Het bestemmingsplan voorziet in één nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, namelijk de bouw van een nieuw doe-het-zelfcentrum/bouwmarkt.

De realisatie van dit project geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. Verder zijn de gronden eigendom van de initiatiefnemer. Deze gronden zijn niet belast met beperkt zakelijke rechten van derden.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE VORMGEVING

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de ontwikkeling van het beschreven plan. De nadere juridische invulling is gedetailleerd geregeld. Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- plantoelichting
- planregels;
- verbeelding.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. De plansystematiek voldoet aan de volgende RO-standaarden 2012:

- Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012;
- PraktijkRichtlijn BestemmingsPlannen (PRBP) 2012;
- Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI) 2012.

7.2 Planmethodiek

Er is, volgens de Wro, gekozen voor een analoge en digitale verbeelding van het plan. Aan de bestemmingen zijn bouw- en gebruiksregels gekoppeld die direct inzichtelijk maken welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Verbeelding en regels bieden een directe bouwtitel voor bebouwing en gebruik.

7.3 Verbeelding

In de analoge en digitale verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis ingevolge het voorliggende plan, indien en voor zover deze in de regels daaraan wordt gegeven. Als een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis heeft, is deze niet opgenomen in de verbeelding. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan wel op een topografische ondergrond gelegd. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn bij de verbeelding opgenomen in een renvooi.

Opgemerkt wordt nog dat de analoge en digitale verbeelding qua verschijning van elkaar verschillen, immers de wijze van raadplegen is ook verschillend. Inhoudelijk zijn geen verschillen te vinden.

7.4 Planregels

De planregels zijn ondergebracht in inleidende regels, in bestemmingsregels, in algemene regels en in overgangs- en slotregels.

7.4.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel is aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

7.4.2 Bestemmingsregels

De bestemmingsregels zijn conform de SVBP2012 als volgt opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen
- Wijzigingsbevoegdheid

Per bestemming kunnen onderdelen, voor zover niet relevant, ontbreken. In de bestemmingsomschrijving wordt omschreven voor welke doelen/functies de gronden mogen worden gebruikt. In voorliggend bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen.

Bedrijf (artikel 3)

Dit artikel betreft alle gronden waarop bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. Bij dit artikel behoort een Lijst van bedrijfsactiviteiten, die gebaseerd is op de modelbedrijvenlijst in de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering 2009". Rechtstreeks zijn toegestaan bestaande en nieuwe bedrijven in de milieucategorieën 2 t/m 3.2. Dit met in acht name van de op de verbeelding aangegeven *zonering* en de indicatieve richtafstanden c.q. de afgegeven milieuvergunning. Niet alle bestaande bedrijven binnen het bedrijventerrein passen binnen de gewenste zonering. Zo bevinden zich binnen de zone waarin alleen milieucategorie 2 bedrijven toegelaten zijn, ook een aantal bestaande milieucategorie 3.1 - en 3.2-bedrijven. Dergelijke bedrijven - die doorgaans al jaren ter plaatse gevestigd zijn - worden beschermd, maar nieuw te vestigen bedrijven zullen wel moeten passen binnen de toegestane milieucategorie. Op deze wijze wordt in de toekomst stapsgewijs een sanering van de milieuhygiënische situatie rondom het bedrijventerrein gerealiseerd.

Met een omgevingsvergunning kunnen - onder voorwaarden - ook bedrijven van milieucategorie 1 toegelaten worden. Dat geldt ook voor bedrijven die niet genoemd worden in de Lijst van bedrijfsactiviteiten, maar die daarmee naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn.

De toegestane bouwhoogten zijn op de verbeelding aangeduid. In de bouwregels wordt de bebouwingsintensiteit en de afstanden van bedrijfsgebouwen tot de diverse perceelsgrenzen geregeld.

Nieuwe bedrijfs- of burgerwoningen zijn op het bedrijventerrein niet toegestaan (uitgezonderd vervangende nieuwbouw ter plaatse). Alleen bestaande bedrijfs- en burgerwoningen zijn in bestemd.

(Perifere) detailhandel wordt binnen deze bestemming niet toegestaan. Daarvoor is het plangebied rond de PRAXIS en de uitgebreide PRAXIS (als PDV-locatie) gereserveerd. Hierbij geldt één uitzondering, namelijk de bestaande autohandel aan de Haspelweg 37(A). Deze bestaande vorm van perifere detailhandel is de enige perifere detailhandel die is toegelaten. Daarnaast is alleen detailhandel in de vorm van productiegebonden detailhandel toegestaan.

Detailhandel (artikel 4)

Het op dit moment geldende PDV-beleid van de gemeente Deurne kent de volgende beleidsuitgangspunten:

- clustering en thematisering van de PDV-activiteiten;
- bepaalde branches en thema's op bepaalde locaties;
- bescherming van de detailhandelsfunctie van het centrum van Deurne.

Teneinde zorg te dragen dat de perifere detailhandel binnen het plan voldoet aan het geldende gemeentelijke beleid, is besloten het onderhavige bestemmingsplan van de navolgende perifere detailhandelsregeling te voorzien.

In de bestemming 'Detailhandel' wordt vastgelegd dat alleen de bestaande perifere detailhandel ter plaatse plaats mag vinden. Volgens de definitie van 'bestaand' in dit bestemmingsplan, betreft het hier de perifere detailhandel die hetzij feitelijk wordt uitgeoefend op het moment dat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, hetzij nog niet of niet meer feitelijk wordt uitgeoefend, maar die wel toegelaten is op basis van een - op het moment dat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt – geldende en onherroepelijke omgevingsvergunning. Nieuwe perifere detailhandel of reguliere detailhandel is **niet** toegestaan.

De regeling om de bestaande perifere detailhandel toe te staan leidt ertoe dat er ruimte is voor een PDV-invulling van de branches doe-het-zelfcentra/bouwmarkten ten belope van de bestaande omvang BVO, namelijk 8200 m². Het bestemmingsplan heeft een ruim bouwvlak toegekend waarbinnen de bebouwing en het parkeren moeten plaatsvinden. Het bouwvlak ligt op minimaal 5 meter afstand van de percelen van derden. Dit bouwvlak mag overschreden worden, doch alleen onder zeer strenge voorwaarden, waarbij met name geldt dat de brandveiligheid, sociale veiligheid, de bruikbaarheid en goed woonmilieu van de aangrenzende percelen, niet aangetast mogen worden.

De bestemming 'Detailhandel' kent verder nog een voorziening om – onder voorwaarden - een autonome bedrijfsgroei van de bestaande perifere detailhandel met maximaal 15 % van de bestaande BVO mogelijk te maken.

Omdat het bestaande LPG-tanstation onderdeel is van de Boerenbond, is er voor gekozen om deze bebouwing en gebruik door middel van aanduiding binnen deze bestemming te regelen.

Gemengd (artikel 5)

De gronden binnen deze bestemming zijn - naast bestaande woningen - ook bestemd voor bestaande detailhandel, bestaande dienstverlening en bestaande bedrijven. De locaties van deze functies zijn op de verbeelding aangegeven. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor maatschappelijke voorzieningen en kantoren. Horeca en perifere detailhandel zijn nadrukkelijk uitgesloten. In het schema 'toegestane functies' is aangegeven hoe en in welke mate functieveranderingen zijn toegestaan.

De bouwpercelen met een woonfunctie mogen voor 50% worden bebouwd, met een uitzondering voor de bouwpercelen kleiner dan 250 m² welke voor 60% bebouwd mogen worden. De bouwpercelen zonder woonfunctie mogen tot maximaal 80% worden bebouwd. Om het stedenbouwkundige - en historische bebouwingslint aan de Stationsstraat te beschermen is in de planregels bepaald dat de voorgevels van hoofdgebouwen in de naar de weg (Stationsstraat) gekeerde bouwgrans gebouwd moeten worden. Bijgebouwen moeten in ieder geval 2 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd. In de bouwregels is verder aangegeven aan welke maatvoering hoofd- en bijgebouwen moeten voldoen.

Groen (artikel 6)

In deze bestemming zijn de groenvoorzieningen aan de zuid- en westzijde van het plangebied opgenomen.

Kantoor (artikel 7)

Door middel van deze bestemming wordt het hoofdkantoor van de Boerenbond geregeld. De bestaande situatie wordt vastgelegd door onder meer een bouwvlak dat strak om de bestaande bebouwing ligt en het opnemen van de feitelijke bouwhoogte van het aanwezige kantoorpand.

Verkeer-verblijfsgebied (artikel 8)

In deze bestemming is de Haspelweg opgenomen.

7.4.3 Algemene regelsAnti-dubbeltelregel (artikel 9)

Dit betreft een - wettelijk voorgeschreven - standaardbepaling. Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is hierin bepaald dat gronden, die al eens in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan, dat is uitgevoerd of alsnog kan worden uitgevoerd, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Algemene bouwregels (artikel 10)

Hierin zijn de gebruikelijke regels opgenomen inzake uitzondering ondergeschikte bouwonderdelen en bestaande afstanden en maten. Daarnaast is voor wat betreft parkeervoorzieningen vastgelegd dat een omgevingsvergunning voor het bouwen pas kan worden verleend als is gebleken dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn of worden aangelegd conform de normen neergelegd in de gemeentelijke Nota parkeernormen 2009.

Algemene gebruiksregels (artikel 11)

Naast enkele vormen van strijdig gebruik zijn in dit artikel twee mogelijkheden opgenomen waarin afgeweken kan worden van de gebruiksregels met de criteria waaraan voldaan moet worden. Dat betreft het toestaan van afhankelijke woonruimte bij een woning, en het toestaan van bed & breakfastvoorzieningen als een verruimde gebruiksmogelijkheid van een woning.

Algemene aanduidingsregels (artikel 12)

In het plangebied komt een gebiedsaanduiding voor die over meerdere bestemmingen vallen. Deze is daarom als algemene aanduidingsregels in de regels opgenomen. Het betreft hier de "Veiligheidszone - lpg ". De gronden direct rond het vulpunt lpg zijn aangewezen als veiligheidszone. Binnen deze zone zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan.

Algemene afwijkingsregels (artikel 13)

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen van de bouwregels. Deze betreffen onder meer het overschrijden van de maximaal toegestane maten, afmetingen en percentages.

Algemene wijzigingsregels (artikel 14)

Dit artikel bevat de mogelijkheid om in geringe mate bestemmingsgrenzen te overschrijden in verband met een betere technische realisatie van bouwwerken dan wel gelet op de feitelijke toestand van het terrein of om verkeerstechnische redenen. Verder biedt dit artikel de mogelijkheid om de lijst van bedrijfsactiviteiten te actualiseren of de verwijzing in de planregels naar bepaalde wettelijke bepalingen te veranderen.

Algemene procedureregels (artikel 15)

In dit artikel wordt een korte procedure verplicht gesteld indien Burgemeester & Wethouders nadere eisen wensen te stellen conform het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen.

Overige regels (artikel 16)

In dit artikel wordt helder gesteld dat het peilmoment voor de geldigheid van wettelijke regelingen waarnaar dit bestemmingsplan refereert, het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan is.

7.4.4 Overgangs- en slotregels*Overgangsrecht (artikel 17)*

Voor volgens de regels afwijkende bestaande bebouwing is voor de omvang, het onderhoud en de herbouw een overgangsregel opgenomen. Het gebruik van de bebouwing daarentegen wordt indien mogelijk positief bestemd of indien noodzakelijk door handhaving aan de gebruiksregels van de betreffende bestemming aangepast.

Slotregel (artikel 18)

Hier wordt vermeld onder welke naam de regels van dit bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

HOOFDSTUK 8 HANDHAVING

8.1 Algemeen

Een belangrijk aspect in de uitvoering van het bestemmingsplan is van juridische aard. Het betreft hier handhaving en toezicht op de naleving van de voorschriften in het bestemmingsplan. Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Handhaving is bovendien van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op een zelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden. Een goede handhaving begint al bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Indien bij het maken van het bestemmingsplan met een aantal factoren rekening wordt gehouden, kan de handhaving van het plan na inwerkingtreding worden vereenvoudigd. Het betreft hier de volgende factoren:

- Voldoende kenbaarheid van het plan.
- Voldoende maatschappelijk draagvlak.
- Een inzichtelijke en realistische regeling.
- Actief handhavingsbeleid.

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. Uiteraard draagt het gemeentebestuur de verantwoordelijkheid om toe te zien op de naleving van de opgenomen regels in het bestemmingsplan. Temeer waar deze regels uitsluitend betrekking hebben op hoofdzaken, zal op de naleving van het bestemmingsplan met stiptheid worden toegezien.

8.2 Visie handhaving plangebied

Handhaving kan preventief en repressief gebeuren. De gemeente staat een actief handhavingsbeleid voor, waarbij het principe “handhaven, tenzij” leidend is. Illegale situaties worden niet gedoogd. Handhaving van de gewenste situatie staat voorop. Onder “tenzij” wordt verstaan dat er bestuurlijk verantwoording wordt genomen voor een expliciet genomen afwijkend gedoogbesluit. Dit afwijkende besluit moet en zal als zodanig ook naar buiten kenbaar worden gemaakt, zodat hierover democratisch verantwoording kan worden afgelegd. Uitgangspunt in de actieve handhaving is: 'Niet alles hoeft en kan tegelijkertijd en in dezelfde mate worden gehandhaafd'. Er zullen jaarlijks keuzes moeten worden gemaakt omtrent prioritering in norm en tijdsvolgorde. Hieruit volgt de volgende werkwijze: stellen van prioriteiten, actief onderzoeken en controleren, en snel ten uitvoer leggen van handhavingsbesluiten.

8.3 Middelen

Voor het actieve handhaven heeft de gemeente de volgende middelen tot haar beschikking:

- voorlichting;
- treffen van (fysieke) maatregelen die gewenst gedrag bevorderen;
- toezicht;
- sanctionering;
- tenuitvoerlegging sancties.

HOOFDSTUK 9 PROCEDURE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

9.1 Bekendmaking ex artikel 1.3.1. Bro

Op 17 oktober 2013 is een kennisgeving is geplaatst omtrent het voornemen tot het voorbereiden van het bestemmingsplan "Stationsstraat-Haspelweg" in het Weekblad voor Deurne en de Staatscourant.

9.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk overleg heeft onder meer overleg plaatsgevonden met Waterschap Aa en Maas en de provincie Noord-Brabant.

9.3 Procedure ontwerpbestemmingsplan

Met ingang van 25 oktober 2013 heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen. Deze terinzagelegging is van tevoren bekendgemaakt in het Weekblad voor Deurne en de Staatscourant van 24 oktober 2013. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om zienswijze in te dienen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 4 zienswijzen ingekomen:

1. De bewoners van Spoorlaan 19 te Deurne;
2. De bewoners van Stationsstraat 118 te Deurne;
3. De bewoners van Haspelweg 33 te Deurne;
4. De belangenbehartigers van een economisch en vitaal centrum van Deurne;

Alle zienswijzen zijn gericht dan wel kunnen geacht worden te zijn gericht aan de gemeenteraad. alle zienswijzen zijn ingekomen binnen de daarvoor gestelde termijn. De indieners van een zienswijze zijn in de gelegenheid om hun zienswijzen mondeling toe te lichten voor de Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen op 17 december 2013. In de Nota van Zienswijzen wordt uitgebreid ingegaan op deze zienswijzen, zijn deze zienswijzen op een zorgvuldige wijze beantwoord en is gemotiveerd aangegeven of er al dan niet aan de zienswijzen tegemoet wordt gekomen. De Nota van Zienswijzen is als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

