

**Nota van zienswijzen en wijzigingen
Bestemmingsplan
'Hoek Spoorlaan–Stationsplein, Deurne'**

status: vastgesteld

datum: 18-12-2018



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1	Procedure.....	2
1.2	Zienswijzen.....	2
1.3	Leeswijzer.....	2

Hoofdstuk 2 Ingediende zienswijzen 3

2.1	Zienswijze 1, ProRail.....	3
2.2	Zienswijze 2, Stationslaan 3, 5751 JL Deurne	4
2.3	Zienswijze 3, Spoorlaan 19, 5751 JM Deurne	8
2.4	Zienswijze 4, diverse bewoners Stationslaan Deurne.....	21
2.5	Zienswijze 5, Stationslaan 8, 5751 JL Deurne	25
2.6	Zienswijze 6, postbus 66, 5710 AB Someren	30

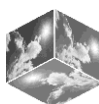
Hoofdstuk 3 Wijzigingen 32

3.1	Inleiding.....	32
3.2	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen.....	32
3.3	Ambtshalve wijzigingen	33

Bijlagen:

1. Verslag hoorcommissie ruimtelijke plannen.
2. Bezonningsstudie
3. Aanvullend onderzoek vleermuizen
4. Impressie nieuwe terreininrichting

Bron plaatje kapt: www.ruimtelijkeplannen.nl



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Procedure

Vanaf 20 april 2018 tot 1 juni 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Hoek Spoorlaan – Stationsplein, Deurne', met de bijbehorende stukken, ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging kon iedereen een zienswijze indienen over het ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Zienswijzen

Er zijn zes zienswijzen ontvangen:

	Adres:	Datum van binnenkomst:
1	Prorail, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	15 mei 2018
2	xxx. Stationslaan 3, 5751 JL Deurne	23 mei 2018
3	ARAG, namens xxx, Spoorlaan 19 Deurne, Postbus 230, 3830 AE Leusden	25 mei 2018 30 mei 2018, aanvullende zienswijze
4	Diverse bewoners Stationslaan	30 mei 2018
5	xxx, Stationslaan 8, 5751 JL Deurne	30 mei 2018
6	Driessen Advies&Beheer, namens xxx, postbus 66, 5710 AB Someren	31 mei 2018, pro forma 19 juni 2018, aanvullende zienswijze

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn en daarom ontvankelijk. Zienswijze 6 is als pro forma zienswijze ingediend. Indien er is in de gelegenheid gesteld om deze pro forma zienswijze tot en met 19 juni 2018 aan te vullen. Daarnaast is in zienswijze 4 en 5 verzocht om het recht te behouden om aanvullingen op deze zienswijze in te dienen en om met aanvullende gronden te komen. Indieners zijn eveneens in de gelegenheid gesteld hun zienswijze tot uiterlijk 19 juni 2018 aan te vullen. Hiervan is geen gebruik gemaakt. De aangevulde zienswijze 6 is ontvangen binnen de gestelde verlengde termijn en daarom ontvankelijk.

Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen

Op basis van de Verordening Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen zijn de indieners van zienswijzen in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting te geven. Hiervan is door indieners van zienswijze 4 en 5 gebruik gemaakt. Op 4 september 2018 is hiervoor een hoorzitting gehouden. Van deze hoorzitting(en) is een afzonderlijk verslag gemaakt (**bijlage 1**).

1.3 Leeswijzer

In deze 'Nota van zienswijzen' (verder: Nota) zijn de zienswijzen samengevat weergegeven. Verder is in deze Nota een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijzen. De samenvattingen van de zienswijzen hebben overigens slechts tot doel om de leesbaarheid van deze Nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken.

Hoofdstuk 2 Ingediende zienswijzen

2.1 Zienswijze 1, ProRail

Samenvatting

Paragraaf 4.11 'Trillingshinder' is onvoldoende gemotiveerd. Eerder uitgevoerde onderzoeken hebben uitgewezen dat woningbouw op minder dan 100 meter van de spoorlijn kan resulteren in trillingshinder. Verzocht wordt om het aspect trillingshinder af te wegen zoals door Kenniscentrum InfoMil aanbevolen. Geadviseerd wordt om conclusies uit een trillingenonderzoek op te nemen in paragraaf 4.11 van de toelichting en deze door te laten werken in de planregels (aanvraag omgevingsvergunning).

Reactie gemeente

Er is binnen de ruimtelijke ordening geen wettelijk kader dat trillingsgevoelige functies definieert. In de praktijk wordt aansluiting gezocht bij het Activiteitenbesluit waarbij voor de aanwijzing van trillingsgevoelige gebouwen wordt verwezen naar de geluidgevoelige gebouwen van de Wet geluidhinder. Woningen zijn in dat kader als een gevoelig gebouw aangemerkt.

De manier om hinder of verstoring door trillingen te voorkomen is het houden van afstand tussen de bron en de ontvanger. Bij spoorwegen wordt een onderzoeksgebied van ongeveer 100 meter vanaf de bron aangehouden. Buiten dit gebied treden bijna nooit voelbare trillingen op. De afstand van het nieuwe woongebouw tot aan het spoor bedraagt circa 40 meter.

Op grond van voorstaande zonering mag aangenomen worden dat ter plaatse van het plangebied de kans op hinder door trillingen aanwezig is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is, in overeenstemming met het advies van indiener, het van belang dat bij de uitwerking van het bouwplan mogelijke overlast zoveel als mogelijk beperkt wordt. Ter borging in het bestemmingsplan wordt derhalve een specifieke aanduiding opgenomen. Daaraan wordt de voorwaardelijke verplichting gekoppeld dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen niet eerder wordt verleend dan dat is aangetoond dat er voldoende trillingsreducerende maatregelen ten aanzien van de constructie van gebouwen zijn genomen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- Ter plaatse van het plangebied wordt de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – trillingsreducerende maatregelen' opgenomen. In de regels wordt in artikel 3.2 daaraan de volgende voorwaardelijke verplichting gekoppeld:

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – trillingsreducerende maatregelen' wordt niet eerder verleend dan nadat is aangetoond dat in voldoende mate trillingsreducerende maatregelen ten aanzien van de constructie van gebouwen worden genomen.

2.2 Zienswijze 2, Stationslaan 3, 5751 JL Deurne

Samenvatting

1. Parkeeroverlast

Er worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein, dit heeft tot gevolg dat de leefbaarheid in de omliggende straten vermindert door een toename van de al aanwezige parkeeroverlast.

Het uitgevoerde parkeeronderzoek betreft slechts een zeer beperkte steekproef en heeft derhalve weinig waarde. Bewoners ervaren allen jarenlang parkeeroverlast. De gemeente heeft dit in het verleden onderkent en zelf mitigerende maatregelen getroffen. Hiervoor zijn maatregelen getroffen maar parkeeroverlast is nog steeds aanwezig. De conclusie uit het onderzoek dat er voldoende restcapaciteit van 9 parkeerplaatsen in openbaar gebied beschikbaar zijn om toe te wijzen aan het bouwplan wordt derhalve niet gevolgd.

2. Verkeersveiligheid

De geplande uitrit van het bouwplan voldoet niet aan de ASVV. Er staat een muur op de perceelsgrens waardoor er geen uitzicht aanwezig is op langzaam verkeer komend uit de richting van de Stationsstraat. Het betreft een drukke langzaamverkeerroute en zorgt voor een gevaarlijke situatie. Daarnaast is er onvoldoende ruimte voor personenauto's om de draai te maken, zeker als er aan de overzijde van de rijbaan auto's geparkeerd staan. Een beter alternatief zou een uitrit aan de Spoorlaan zijn.

3. Beeldkwaliteit

Het ontwerpbestemmingsplan houdt geen rekening met het aangrenzende cultuurhistorisch erfgoed. De Stationslaan is een straat met een hoge concentratie Rijks- en gemeentelijke monumenten. Het bouwplan ligt aan de entree van de Stationslaan, direct in de rooilijn en het gevelbeeld doet geen recht aan de cultuurhistorische uitstraling. Gevelbeelden en architectuur moeten meer aansluiten bij de cultuurhistorische waarde van het aangrenzende gebied.

Reactie gemeente

1. Voor de berekening van de (additionele) parkeerbehoefte van deze ontwikkeling geldt de Nota parkeernormen 2013. Voor de berekening van de aantal parkeerplaatsen voor de geplande functies geldt het volgende.

Uitgangspunt in de Nota parkeernormen 2013 is inderdaad dat parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein moet plaatsvinden. In de Nota is aangegeven: *“Het begrip ‘eigen terrein’ moet worden gelezen als ‘het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast’. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties in de directe omgeving, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (oftewel dubbelgebruik) mogelijk is¹.”*

¹ Paragraaf 3.2 uit de Nota parkeernormen 2013

Voor de nieuwe functie wonen geldt dat bij iedere nieuwe woning voldaan moet worden aan de vastgestelde parkeernormen. In beginsel moet minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein gerealiseerd worden.

In bijlage 1 Parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2013 is voor het hier van toepassing zijnde locatietype “Schil rond centrum” per type woning, bijvoorbeeld “koopwoning, etage, duur” of “huurwoning, etage, midden/goedkoop, een indicatie gegeven van het gebruiksoppervlak met bijbehorende parkeernorm. Dit is als volgt:

woningtype	Indicatie gebruiksoppervlak	parkeernorm
Koopwoning, etage, goedkoop	Minder dan 90 m ²	1,4
Koopwoning, etage, midden	Tussen de 90 en 120 m ²	1,6
Koopwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,7
Huurwoning, etage midden/goedkoop	Tussen de 90 en 120 m ²	1,2
Huurwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,6

Inmiddels is duidelijk dat binnen het planvoornemen uitsluitend huurwoningen worden gerealiseerd. Het oppervlak van de toekomstige woningen varieert van circa 50 m² tot 80 m². Dit betekent dat uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen. Voor de beoogde 12 appartementen komt dit in totaal uit op 14,4 parkeerplaatsen. Op grond van de Nota parkeernormen 2013, vindt afronding bij < 0,5 naar 0 en ≥ 0,5 naar 1 plaats². Dit betekent dat voor de 12 appartementen 14 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ten aanzien van de functie ‘horeca’ geldt het volgende. Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit de nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd (paragraaf 3.4 Nota parkeernormen 2013). In de bestaande (oude) situatie is circa 300 m² aan horeca aanwezig (hotel/café-zaal Stationszicht). Deze functie keert op deze locatie terug, waarbij de omvang afneemt naar maximaal 140 m². Bij het bestaande toegestane hotel- en/of café-restaurantbedrijf zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Gezien het feit dat de oude horecafunctie op de dezelfde plek terugkeert, zelfs in een kleinere omvang, zijn voor de nieuwe horecafunctie op grond van de nota derhalve 0 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk.

In totaal dienen voor het planvoornemen 14 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Inmiddels is de inrichting van het terrein binnen het plangebied verder uitgewerkt waarbij onder andere nadere invulling is gegeven aan de aan te leggen parkeerplaatsen. Hieruit volgt dat er op eigen terrein 14 parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze nadere invulling is getoetst aan de Nota parkeernormen 2013 en voldoet qua afmetingen en bereikbaarheid. De gewijzigde impressie van de terreininrichting zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

² Nota parkeernormen 2013, pagina 28

Gezien de parkeerbehoefte nu volledig op eigen terrein wordt opgelost, wordt geen aanspraak meer gemaakt op een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in het openbare gebied. Het hiervoor eerder door Buiten-Ruimte in februari 2018 opgestelde parkeeronderzoek maakt dan ook niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat bijlage 9 van de toelichting vervalt.

Een definitieve uitwerking van het parkeerterrein dient overlegd te worden in de fase van vergunningverlening. Deze uitwerking dient te voldoen aan het beleid zoals vastgesteld met de Nota Parkeernormen 2013.

Ten aanzien van de door indieners ervaren parkeeroverlast wordt het volgende overwogen. Op basis van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (verder: de Afdeling) geldt, dat de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing moet blijven. Zo oordeelt de Afdeling in de uitspraak van 28 maart 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:1052): *“Hiertoe overweegt de Afdeling dat, anders dan waarvan appellant uitgaat, het voorliggend plan geen oplossing hoeft te bieden voor het bestaande parkeerprobleem rondom het plangebied. Het plan dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de toekomstige woningen, zodat de bestaande parkeerdruk niet toeneemt. Het is echter niet nodig dat dit plan de bestaande parkeerproblemen, wat daarvan ook zij, geheel oplost.”*

Dat op dit moment aan de noordzijde van het station, ter hoogte van het plangebied, nog sprake is van parkeeroverlast wordt door de gemeente niet onderschreven. Met de maatregelen die in het gebied en de directe omgeving zijn doorgevoerd (aan de zuidzijde van het station is een P+R aangelegd en rondom het Stationsplein is een blauwe zone ingesteld) is naar de mening van de gemeente in voldoende mate de in het verleden aanwezige parkeeroverlast aan de noordzijde van het station gereguleerd. Daarbij wordt in het plan parkeren inmiddels volledig op eigen terrein opgelost. Er zijn geen parkeerplaatsen uit de omgeving noodzakelijk om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte.

2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Daarbij wordt gekeken of voldoende ruimte aanwezig is om te voldoen aan de nieuwe parkeerbehoefte (uitvoerbaarheid). De daadwerkelijke uitwerking vindt plaats in de fase van de omgevingsvergunning. De uitwerking heeft hier echter al plaatsgevonden, waarbij de inrichting van het parkeerterrein ten opzichte van de eerdere uitwerking inmiddels is gewijzigd. Tussen het naastgelegen perceel en de inrit komt een parkeerstrook. Via de inrit kunnen alle parkeerplaatsen op eigen terrein bereikt worden. Met deze oplossing is sprake van een verkeersveilige situatie die voldoet aan de hiervoor geldende richtlijnen uit de Nota parkeernormen 2013.
3. Volgens de gemeentelijke welstandsnota is het plangebied gelegen in een gebied dat wordt omschreven als ‘Categorie 6: Bijzondere gebouwen’. Stedenbouwkundig gezien gaat het dan om een duidelijk losstaand gebouw dat deel uitmaakt van het gemengde straatbeeld van de bebouwde kom. Gebouwen die zijn aangemerkt als ‘bijzonder gebouw’ hebben een eigen identiteit die vaak afwijkt van de vormgeving van de gebouwen in de omgeving waar ze liggen. De architectuur is veelal sober en doelmatig.

Op 24 juli 2017 is in het kader van het vooroverleg omgevingsvergunning het planvoornemen door de welstandscommissie getoetst aan de criteria behorende bij welstandsgebied 6 en het

hiervoor vastgestelde welstandsniveau. De commissie acht de gekozen hoofdopzet passend op deze locatie. Het betreft nog geen volledig uitgewerkt schetsplan.

Op 25 juli 2018 is de aanvraag omgevingsvergunning in welstand behandeld. De welstandscommissie is van mening dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand mits het rechterdeel van de achtergevel meer expressie krijgt. Dit deel is visueel geheel gesloten, maar goed zichtbaar vanaf de openbare weg. Tevens worden voor een eindadvies ook monsters van de toe te passen materialen opgevraagd.

Gezien de welstandsadviezen wordt het bouwplan zoals voorgesteld op deze locatie vanuit stedenbouwkundig oogpunt en beeldkwaliteit passend geacht. In het kader van de vervolgfase, het vergunningentraject, dat vervolgd kan worden op het moment dat sprake is van een bestemmingsplan dat in werking is getreden, wordt dit verder getoetst.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 een nieuwe impressie van de terreininrichting opgenomen zoals in **bijlage 4** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.
- In de toelichting wordt paragraaf 4.5 'Verkeer en parkeren' aangepast naar aanleiding van de gewijzigde berekening van de parkeerbehoefte
- Bijlage 9 bij de toelichting wordt geschrapt
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van het bouwvlak de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' opgenomen
- In de regels wordt artikel 3.1 onder a gewijzigd in: wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' uitsluitend sociale of midden huurwoningen zijn toegestaan.
- In de regels worden aan artikel 1 de volgende begrippen toegevoegd:
 - sociale huurwoning: huurwoning, waarbij de huurprijs ligt onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.
 - midden huurwoning: huurwoning, waarvan de huurprijs maximaal € 1.000,- bedraagt (prijsgrens in 2018 volgens Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).

2.3 Zienswijze 3, Spoorlaan 19, 5751 JM Deurne

Samenvatting zienswijze ontvangen d.d. 25 mei 2018

1. Beoogde sloop

Er is een toezegging gedaan voor een afwijking, naar boven toe, voor de hoogte van de scheidingsmuur ter plaatse van de huidige scheidingsmuren.

2. Ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein/stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1a

In de toelichting wordt meermaals verwezen naar het Ontwikkelplan en de stedenbouwkundige visie. Beide liggen niet ter inzage terwijl deze wel betrekking hebben op het plangebied. Op verzoek is uiteindelijk de stedenbouwkundige visie toegestuurd met de kanttekening dat de verwijzing in de toelichting niet correct verwoord is maar dat 'de stedenbouwkundige visie geen bijlage is van het Ontwikkelplan maar een bijlage van het aanbestedingsdocument'.

3. Ladder

Met 12 koop- of huurappartementen is sprake van een stedelijke ontwikkeling en dient aangetoond te worden dat voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Volgens artikel 3.2.6 lid 1 van het Bro dient de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling te bevatten.

4. Provinciaal beleid

Het plangebied ligt binnen de aanduiding 'kernen in landelijk gebied'. Omdat de ontwikkeling niet is gelegen in een zoekgebied verstedelijking is de stelling dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de SVRO niet juist.

5. Structuurvisie gemeente Deurne

Het plangebied maakt volgens de kaarten van de structuurvisie geen deel uit van de 'Spoorzone'. Daarnaast kan niet gesteld worden dat deze ontwikkeling in overeenstemming is met de plannen met de Spoorzone .

6. Woonvisie

Gezien het feit dat het plangebied geen onderdeel uit maakt van het bestemmingsplan Middengebied Spoorzone of van het bestemmingsplan Rijtse Vennen kan hier in de woonvisie niet naar verwezen worden. De ontwikkeling is dan ook niet in overeenstemming met de woonvisie.

7. Horeca

Begrip

Een begripsbepaling van het begrip 'bar' ontbreekt.

Richtafstanden

Volgens de Circulaire bedrijven en milieuzonering van de VNG een richtafstand voor geur en geluid van 10 meter. De afstand bedraagt slechts 3 meter. Derhalve wordt niet aan de richtafstand voldaan.

Horecabeleid

Nergens blijkt uit dat met het voorgenomen oppervlak van maximaal 140 m² het horeca aanbod wordt geoptimaliseerd. Daarbij is indiener van mening dat er nu reeds sprake is van een te veel aan horeca en dit wordt met het planvoornemen alleen nog maar vergroot.

8. Parkeren

In de bijlage op ruimtelijke plannen ontbreekt de Nota parkeernormen.

De appartementen zijn beoogd in het segment middelduur en duur. Niet is bekend of sprake is van huur of koop. Derhalve dient een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning aangehouden te worden in plaats van de aangehouden 1, 6 parkeerplaats per woning. De aangehouden norm voor de horecavoorziening is wel correct. In totaal komt de behoefte dan uit op 27 parkeerplaatsen. Waar komt een aanwezigheid van bewoners van 80% vandaan? Indiener is van mening dat dit op basis van de nota 100% dus 27 parkeerplaatsen bedraagt. Met slechts 14 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt bij lange na niet voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Publiekrechtelijk is niet geborgd dat 8 parkeerplaatsen in het openbaar gebied ter beschikking worden gesteld. Verder resteert dan nog steeds een tekort van 5 parkeerplaatsen en niet de vermelde één parkeerplaats.

Nota parkeernormen

In de Nota staat vermeld dat zowel bij wonen als bij bedrijven 1 parkeerplaats op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Hieraan wordt niet voldaan. Verder is in de nota vermeld dat bij de berekening van de parkeerbehoefte de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing dient te blijven en is nadrukkelijk aangegeven wanneer dit wel mogelijk is. Aan de voorwaarden wordt niet voldaan zodat de bestaande capaciteit niet ingebracht kan worden.

Parkeeronderzoek

Er heeft geen meting plaatsgevonden op zaterdagavond terwijl dit de maatgevende periode is.

9. Aantasting privacy

Balkons kunnen over de scheidslaan van kavel Spoorlaan 19 geraken. Tevens zorgen deze aan deze zijde voor vrije inkijk. Dit is een grove aantasting van e privacy aangezien volledige inkijk vanaf de 1^e en 2^e etage beschikbaar is voor de volledige tuin alsook door ramen in ruimten van de woning.

10. GSM masten

Omdat stralings-gezondheids-effecten niet zijn meegenomen is het verzoek om GSM installaties uit te sluiten voor dit plangebied.

11. Kwalitatieve aansluiting met de straatwand van Spoorlaan

De regelgeving ten aanzien van het tot stand brengen van een kwalitatieve aansluiting in de Spoorlaan ontbreekt. Er wordt niet gerefereerd naar de 'Franse' kap van de twee naburige panden aan de Spoorlaan en de hoogte wijkt hiervan ook sterk af.

12. Verantwoording groepsrisico

In bijlage 8, verantwoording groepsrisico, staat niet vermeld welke instantie het document heeft opgesteld en van welke datum het document is. De verantwoordelijkheid van het document is daarmee niet herleidbaar hetgeen dit document als niet relevant bestempeld.

13. Flinke toename van de maximale bebouwingshoogte

De huidige bestaande maximale hoogte neemt met 22% toe. Dit betekent dat de hoeveelheid zon in het tuingebied van Spoorlaan 19 flink afneemt. De tuin wordt hierdoor minder aangenaam om in te ontspannen en verblijven en tevens zal het grasgebied gaan omvormen naar een mosgebied.

14. Trienverkeer belasting voor gemeente Deurne

Er dient gebruik te worden gemaakt van de treinbelasting zoals recent bestaat en niet van treinverkeer zoals gedefinieerd op een tijdstip waarbij geen sprake was van een toename van treinverkeer (zoals momenteel geldt of wellicht in de toekomst zal gaan gelden).

15. Café Spoorzicht

Café Spoorzicht was in het verleden een café gelegen bij het spoor bij de spoorwegovergang Stationsstraat-Vlierdenseweg. Wat heeft dit te maken met het ontwerpbestemmingsplan?

Verder zijn er andere inconsistenties in de diverse documenten. Dit betreft onder andere de aangegeven begrippenlijst.

Samenvatting aanvulling zienswijze ontvangen d.d. 30 mei 2018

16. Ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein 14 januari 2015

- a. Het ontwikkelplan is kennelijk bedoeld voor intern gebruik. Niet valt in te zien waarom derhalve in het bestemmingsplan verwezen wordt naar dit document. Na herhaalde verzoeken daartoe, is de status van het plan niet bekend.
- b. In het ontwikkelplan wordt aangegeven dat met de sloop van het pand Stationsplein 1 er 8 parkeerplaatsen worden gewonnen. Hiermee wordt bevestigd dat er in 2015 reeds een tekort aan parkeerplaatsen was. Tevens wordt gesteld dat parkeren op eigen terrein een eis is.
- c. Het bebouwingspercentage van 60% zoals voorgesteld is niet overgenomen in het ontwerpplan.
- d. De maximale bouwhoogte van 10 meter is niet overgenomen.
- e. Er wordt uitgegaan van 8 woningen terwijl in het ontwerpplan 12 woningen mogelijk worden gemaakt.
- f. Er wordt verwezen naar een aantal bijlagen. Niet bekend is op de stedenbouwkundige visie, zoals toegestuurd, dezelfde is als welke bij dit plan als bijlage hoort (d.d. mei 2013).

17. Conclusie

Het Ontwikkelplan kan met name gelet op de inhoud ervan en ook de bijbehorende stedenbouwkundige visie op geen enkele manier dienen als ondersteuning van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoek Spoorlaan – Stationsplein, Deurne'. De gemeenteraad wordt verzocht dit niet vast te stellen.

Reactie gemeente

1. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. De door initiatiefnemer aan u gedane toezegging is op basis van de bouw- en gebruiksmogelijkheden uitvoerbaar/realiseerbaar. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan en de sloop van de bestaande bebouwing zal dit nader aan de orde gesteld worden.
2. Het Ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein is opgesteld in het kader van de totale herontwikkeling van de Spoorzone. Het betreft een werkdocument met daarin de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Op basis van dit werkdocument zijn c.q. worden voor afzonderlijke locaties aparte plannen ontwikkeld. Bij de aanbestedingsprocedure voor die afzonderlijk te ontwikkelen gebieden, zijn die onderdelen uit het ontwikkelplan gehaald die betrekking hebben op de betreffende locatie. Deze onderdelen zijn onder de naam Stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1 als bijlage bij het aanbestedingsdocument gevoegd. Bij het aangaan van de koopovereenkomst is het aanbestedingsdocument als bijlage gevoegd en in die zin is koper aan de in de Stedenbouwkundige visie opgenomen uitgangspunten gebonden. Tekstueel zal dit in de toelichting worden verduidelijkt. Voor de volledigheid zal de stedenbouwkundige visie als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.

Over het toevoegen van de woonfunctie binnen het plangebied staat in de stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1, dat dit in beperkte mate gewenst is. Daarbij wordt aangegeven dat in de volkshuisvestingsplanning voor de ontwikkelingen aan het Stationsplein wordt uitgegaan van maximaal 20 woningen. De hieraan ten grondslag liggende redenen zijn sociale controle en een minder anonieme Stationsomgeving.

Inmiddels is dit voor locatie hoek Spoorlaan/Stationsplein in het volkshuisvestingsprogramma bijgesteld naar maximaal 14 woningen. Met het aantal van 12 wordt hieraan voldaan.

Uitgangspunt bij de aanbesteding was de uitvoering van het bouwplan met een kap(element). Dit is een vertrekpunt, dat niet is omgezet in een harde eis; In het ontwerp wordt de derde bouwlaag uitgevoerd met ander materiaal en in een andere kleur. Hierdoor wordt de bovenste laag ervaren als een los element en is in die zin vergelijkbaar met een kapconstructie. Inmiddels is het bouwplan beoordeeld in de welstandscommissie.

Volgens het door de gemeenteraad vastgestelde welstandsbeleid is het plangebied gelegen in een gebied dat wordt omschreven als 'Categorie 6: Bijzondere gebouwen'. Stedenbouwkundig gezien gaat het dan om een duidelijk losstaand gebouw dat deel uitmaakt van het gemengde straatbeeld van de bebouwde kom. Gebouwen die zijn aangemerkt als 'bijzonder gebouw' hebben een eigen identiteit die vaak afwijkt van de vormgeving van de gebouwen in de omgeving waar ze liggen. De architectuur is veelal sober en doelmatig.

Op 24 juli 2017 is in het kader van het vooroverleg omgevingsvergunning het planvoornemen door de welstandscommissie getoetst aan de criteria behorende bij welstandsgebied 6 en het hiervoor vastgestelde welstandsniveau. De commissie acht de gekozen hoofdopzet passend op deze locatie. Het betreft nog geen volledig uitgewerkt schetsplan.

Op 25 juli 2018 is de aanvraag omgevingsvergunning in welstand behandeld. De welstandscommissie is van mening dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand mits het rechterdeel

van de achtergevel meer expressie krijgt. Dit deel is visueel geheel gesloten, maar goed zichtbaar vanaf de openbare weg. Tevens worden voor een eindadvies ook monsters van de toe te passen materialen opgevraagd.

Gezien de welstandsadviezen wordt het bouwplan zoals voorgesteld vanuit stedenbouwkundig oogpunt en beeldkwaliteit op deze locatie als passend geacht. In het kader van de vervolgfase, het vergunningentraject, dat vervolgd kan worden op het moment dat sprake is van een bestemmingsplan dat in werking is getreden, wordt dit verder getoetst.

Verder is de planvorming inmiddels zodanig gewijzigd waardoor de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein opgevangen kan worden. Daarmee voorziet het plan in haar eigen parkeerbehoefte en voldoet aan de Nota parkeernormen 2013.

3. In paragraaf 3.1.3 van de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan is de behoefte aan deze ontwikkeling reeds gemotiveerd, als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2, van het Bro. Zoals de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft overwogen, strekt artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro tot bevordering van zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder het voorkomen van onnodig ruimtebeslag, en het voorkomen van onaanvaardbare leegstand (o.a. ECLI:NL:RVS:2015:1585).

De Laddertoets is bij bouwplannen van toepassing als die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van die ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor wonen geldt op basis van jurisprudentie dat voor woningbouwlocaties vanaf 12 woningen, in dit geval gaat het om 12 woningen, sprake is van een stedelijke ontwikkeling die ladderplichtig is. Voor overige stedelijke functies, waaronder horeca, wordt op grond van jurisprudentie gesteld dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag 500 m² of meer bedraagt. Binnen het planvoornemen wordt voorzien in 140 m² horecaruimte. De horecaruimte en de woningen worden in het licht van artikel 3.1.6 echter als één project aangemerkt. Hierover het volgende.

De laddertoets moet alleen worden uitgevoerd als een stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is. Hiervoor moet beoordeeld worden of sprake is van nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. Daarnaast volgt uit jurisprudentie dat wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat desalniettemin gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarbij moet ook het ruimtebeslag betrokken worden.

Ten opzichte van het vigerende planologische mogelijkheden wordt het maximale omvang van de bestaande horeca-activiteiten verkleind van 300 m² naar maximaal 140 m². Het benodigd (planologische) ruimtebeslag voor de horecafunctie neemt hiermee af. Reductie van het bestaande oppervlak wordt in dit verband daarom niet gezien als een stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder.

Ten aanzien van de nieuwbouw van de woningen geldt het volgende. Voor de locatie hoek Spoorlaan-Stationsplein is in de gemeentelijke Woonvisie ruimte gereserveerd voor maximaal 14 woningen. Het beoogde aantal van 12 woningen valt hierbinnen. Het planvoornemen past

daarmee kwantitatief binnen de behoefte. Voor wat betreft de kwalitatieve behoefte wordt voorzien in goedkope tot middendure huurappartementen. In de woonvisie is aangegeven dat de nadruk voor Deurne onder andere ligt bij sociale en overige huurwoningen en koopwoningen tot € 250.000,-. Ook is er vooral bij de groep senioren steeds vaker behoefte aan een appartement. Met de toevoeging van 12 huurappartementen voorziet het planvoornemen ook kwalitatief in de behoefte.

De woningbouwontwikkeling voorziet dus zowel kwantitatief als kwalitatief in een behoefte. Daarnaast is de ontwikkeling gepland in bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt voor wat betreft de woningbouwontwikkeling voldaan aan de Ladder.

4. Een gebied kan in de Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014 van de provincie Noord-Brabant aangewezen zijn als ‘kernen in landelijk gebied’ of als ‘zoekgebied verstedelijking’. Het kan nooit in beide structuren tegelijk zijn gelegen. Volgens het provinciale beleid zijn stedelijke ontwikkelingen als hoofdregel alleen mogelijk binnen vastgesteld bestaand stedelijk gebied (de structuur ‘Kernen in landelijk gebied’). Dit is opgenomen om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen. Als er toch nieuw ruimtebeslag nodig is, dan kan dit in afwijking alleen in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling. Op grond van het provinciaal beleid mag derhalve zowel in de ‘kernen in landelijk gebied’ als in het ‘zoekgebied verstedelijking’ de lokale behoefte voor verstedelijking worden opgevangen. Gezien het feit dat het planvoornemen is gelegen binnen de ‘kernen in landelijk gebied’ (binnen stedelijk gebied) past het planvoornemen binnen het provinciaal beleid.
5. De hoek Spoorlaan-Stationsplein maakt, in tegenstelling tot hetgeen in de zienswijze wordt aangehaald, onderdeel uit van de Spoorzone. De kaarten bij de structuurvisie zijn niet heel gedetailleerd waardoor dit mogelijk lastig waar te nemen is. Maar het plangebied is gelegen in het gedeelte ten noorden van het spoor dat nog net is gelegen binnen de Spoorzone. Ten aanzien van de omgeving van het Stationsplein wordt in de structuurvisie gesteld dat er een versterking van de woon-, verkeers- en verblijfsfuncties plaatsvindt met ruimte voor passende, ondersteunende voorzieningen (bijvoorbeeld op reizigers gerichte dienstverlening, kleinschalige detailhandel en horeca). De beoogde woningbouwontwikkeling in combinatie met (bestaande) horeca past hierbinnen.
6. Het klopt dat het plangebied niet is gelegen binnen de bestemmingsplannen Middengebied Spoorzone en de Rijtse Vennen. In het gemeentelijk woningbouwprogramma is voor de locatie van het plangebied een reservering opgenomen voor 14 woningen. In die zin past het planvoornemen wel binnen het gemeentelijk woningbouwprogramma en dus de Woonvisie. De in de toelichting opgenomen verwijzing naar de bestemmingsplannen Middengebied Spoorzone en de Rijtse Vennen wordt geschrapt.

7. *Begrip*

In het bestemmingsplan is inderdaad geen definitie van het begrip ‘bar’ opgenomen. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat in geval een begrip niet in het bestemmingsplan is gedefinieerd, voor de betekenis aansluiting mag worden

gezocht bij de omschrijving die daaraan volgens het “Van Dale Groot woordenboek van de Nederlandse taal” (hierna: “*de Van Dale*”) in het normaal spraakgebruik wordt gegeven.³ In de Van Dale is ‘bar’ in deze als volgt gedefinieerd: “klein café”. In het (ontwerp)bestemmingsplan is reeds een definitie van ‘café’ opgenomen. Omdat onder een bar hetzelfde wordt verstaan als een café, wordt de definitie ‘bar’ daarom uit het bestemmingsplan verwijderd.

Richtafstanden

In de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) zijn richtafstanden opgenomen die aanvaardbaar worden geacht tussen nieuwe functies anders dan wonen en bestaande woningen. In een lijst zijn voor een scala aan typen bedrijvigheid de richtafstanden tot gevoelige bestemmingen, lees woningen, vanwege geur, stof, geluid en gevaar opgenomen. Voor de functie ‘cafés, bars’ geldt op basis van de lijst het volgende:

SBI- 1993	SBI-2008	functie	afstand in meters			
			Geur	stof	geluid	gevaar
554	563	café, bars	0	0	10	10

De lijst vermeldt de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen nieuwe functies (anders dan wonen) en woningen in de omgevingstypen ‘rustige woonwijk’ en ‘rustig buitengebied’. Bij het omgevingstype ‘gemengd gebied’ kunnen de afstanden uit de lijst met één afstandstrap worden vermindert. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemening. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook gebieden die langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren tot het omgevingstype ‘gemengd gebied’. De omgeving van het planvoornemen wordt derhalve aangemerkt als ‘gemengd gebied’.

Dit betekent dat de hoogste richtafstand voor de functie ‘cafés, bars’ van 10 meter met één afstandstrap verlaagd mag worden en daarmee uitkomt op 0 meter. Daarmee voldoet de afstand tussen de uiterste gevel van de woning van cliënt tot het plangebied aan de richtafstanden uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. De richtafstanden gelden namelijk tussen enerzijds de grens van de bestemming die nieuwe functies (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

Horecabeleid

Op grond van het huidige beleid c.q. het huidige bestemmingsplan is binnen het plangebied al maximaal 300 m² aan horeca-activiteiten toegestaan. Met het planvoornemen wordt dit verlaagd tot maximaal 140 m². Dit betekent een aanzienlijke reductie van de bestaande mogelijkheden.

In haar beleid zet de gemeente in op een functionele versterking van het centrum. Dit wordt gerealiseerd door een grotere samenhang aan te brengen tussen detailhandel, horeca, cultuur

³ Zie bijvoorbeeld AbRvS 13 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW8139, r.o. 2.4.

en evenementen. Met reductie van 160 m² van de planologische gebruiksmogelijkheid voor de hoek Spoorlaan- Stationsplein komt deze beschikbaar voor bijvoorbeeld het centrumgebied. In die zin draagt het planvoornemen bij aan de optimalisering van het horeca-aanbod binnen de gemeente.

8. In het digitale plan is als bijlage 1 wel de Nota parkeernormen toegevoegd, maar het document is abusievelijk leeg. Dit wordt hersteld bij vaststelling.

Nota parkeernormen

Voor de berekening van de (additionele) parkeerbehoefte van deze ontwikkeling geldt de Nota parkeernormen 2013. Voor de berekening van de aantal parkeerplaatsen voor de geplande functies geldt het volgende.

Uitgangspunt in de Nota parkeernormen 2013 is inderdaad dat parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein moet plaatsvinden. In de Nota is aangegeven: “Het begrip ‘eigen terrein’ moet worden gelezen als ‘het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast’. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties in de directe omgeving, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (oftewel dubbelgebruik) mogelijk is.”

Voor de nieuwe functie wonen geldt dat bij iedere nieuwe woning voldaan moet worden aan de vastgestelde parkeernormen. In beginsel moet minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein gerealiseerd worden.

In bijlage 1 Parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2013 is voor de hier van toepassing zijnde locatietype “Schil rond centrum” per type woning, bijvoorbeeld “koopwoning, etage, duur” of “huurwoning, etage, midden/goedkoop, een indicatie gegeven van het gebruiksoppervlak met bijbehorende parkeernorm. Dit is als volgt:

woningtype	Indicatie gebruiksoppervlak	parkeernorm
Koopwoning, etage, goedkoop	Minder dan 90 m ²	1,4
Koopwoning, etage, midden	Tussen de 90 en 120 m ²	1,6
Koopwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,7
Huurwoning, etage midden/goedkoop	Tussen de 90 en 120 m ²	1,2
Huurwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,6

Inmiddels is duidelijk dat binnen het planvoornemen uitsluitend huurwoningen worden gerealiseerd. Het oppervlak van de toekomstige woningen varieert van circa 50 m² tot 80 m². Dit betekent dat uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats. Voor de beoogde 12 appartementen komt dit in totaal uit op 14,4 parkeerplaatsen. Op grond van de Nota parkeernormen 2013, vindt afronding bij < 0,5 naar 0 en ≥ 0,5 naar 1 plaats⁴. Dit betekent dat voor de

⁴ Nota parkeernormen 2013, pagina 28

12 appartementen 14 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ten aanzien van de functie 'horeca' geldt het volgende. Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit de nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd (paragraaf 3.4 Nota parkeernormen 2013). In de bestaande (oude) situatie is circa 300 m² aan horeca aanwezig (hotel/café-zaal Stationszicht). Deze functie keert op deze locatie terug, waarbij de omvang afneemt naar maximaal 140 m². Bij het bestaande toegestane hotel- en/of café-restaurantbedrijf zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Gezien het feit dat de oude horecafunctie op de dezelfde plek terugkeert in een kleinere omvang, zijn voor de nieuwe horecafunctie derhalve 0 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk.

In totaal dienen voor het planvoornemen 14 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Inmiddels is de inrichting van het terrein binnen het plangebied verder uitgewerkt waarbij onder andere nadere invulling is gegeven aan de aan te leggen parkeerplaatsen. Hieruit volgt dat er op eigen terrein 14 parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze nadere invulling is getoetst aan de Nota parkeernormen 2013 en voldoet qua afmetingen en bereikbaarheid. De gewijzigde impressie van de terreininrichting zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Gezien de parkeerbehoefte nu volledig op eigen terrein wordt opgelost, wordt geen aanspraak meer gemaakt op een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in het openbare gebied. Het hiervoor eerder door Buiten-Ruimte in februari 2018 opgestelde parkeeronderzoek maakt dan ook niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat bijlage 9 van de toelichting vervalt.

Een definitieve uitwerking van het parkeerterrein dient overlegd te worden in de fase van vergunningverlening. Deze uitwerking dient te voldoen aan het beleid zoals vastgesteld met de Nota Parkeernormen 2013.

9. In artikel 5.1 van de planregels is inderdaad bepaald dat ondergeschikte bouwdelen, zoals balkons, maximaal de aanduidingsvlakken, bouwvlakken of bestemmingsvlakken met één meter mogen overschrijden. Dit is een algemene bepaling die in vrijwel alle (gemeentelijke) bestemmingsplannen is opgenomen. Echter, op grond van het burennrecht is het niet geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van een 'naburig erf' ramen, balkons of dakterrassen te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven (artikel 5:50 Burgerlijk Wetboek). Uitzondering dat het wel mag is als deze ramen ondoorzichtig zijn en niet open kunnen of dat de eigenaar van het naburig erf toestemming heeft gegeven.

Dat met het bouwplan ter plaatse de privacy vermindert, is niet uit te sluiten. Gelet hierop, en bovenstaande in aanmerking genomen, is echter geen sprake van een zodanig ernstige aantasting van de privacy, dat hierdoor sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

10. Sub d in artikel 7 (algemene afwijkingsregels) wordt op verzoek geschrapt.

11. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt voor de kwalitatieve aansluiting van de straatwand verwezen naar het antwoord op punt 2 van indiener. Op grond van het bestemmingsplan is ter plaatse van het plangebied een bouwhoogte van 11 meter toegestaan. De maximale goothoogte is niet nader gedefinieerd en bedraagt derhalve eveneens 11 meter. Op grond van het huidige bestemmingsplan is een goothoogte van maximaal 9 meter toegestaan. De maximale bouwhoogte is niet vastgelegd. De maximale goothoogte op grond van het huidige bestemmingsplan voor de aangrenzende woning Spoorlaan bedraagt maximaal 4,5 meter en voor aangrenzende woning Stationslaan maximaal 8 meter. Ter plaatse van de hoek Spoorlaan-Stationsplein is derhalve van oudsher qua bouwafmetingen een invulling van de locatie mogelijk die afwijkt van aangrenzende percelen. Vanuit het welstandsbeleid is dat voor deze locatie geen bezwaar. De op grond van het nieuwe bestemmingsplan toegestane afmetingen laten in goothoogte meer toe. Daartegenover wordt de bouwhoogte nu wel gemaximaliseerd en is daarmee lager dan op grond van het huidige bestemmingsplan mogelijk zou zijn. Daarbij wordt de locatie waar de bebouwing wordt toegestaan verder van de tuinen van de aangrenzende percelen van aangrenzende woning af gesitueerd (opener achterkant).
12. Bijlage 8 is door de gemeente Deurne op 31 oktober 2017 opgesteld. Dit wordt aan de bijlage toegevoegd. Op basis van de Richtlijn advisering externe veiligheid voor ruimtelijke plannen – Maatwerk of standaardadvies voor gemeenten van de Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant is in onderhavige ontwikkeling het standaard advies van toepassing. In bijlage 8 bij de toelichting is voor de verantwoording van het groepsrisico gebruik gemaakt van dit Standaard advies-versie mei 2017 1.0 aangevuld met gegevens uit het ‘Onderzoek externe veiligheid Spoorlaan 21 te Deurne’ (uitgevoerd door Econsultancy, d.d. 21 september 201) zoals opgenomen in bijlage 7 bij de toelichting.
13. Bij bestemmingsplannen moet beoordeeld worden of als gevolg van het (ont-werp)bestemmingsplan sprake is van een dusdanige aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener, dat niet (meer) gesproken kan worden van ‘een goede ruimtelijke ordening’. Hierover het volgende.

Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan neemt de maximaal toegestane goothoogte met 2 meter toe, van 9 naar 11 meter. De maximale bouwhoogte is in het huidige bestemmingsplan niet bepaald en zou daarmee hoger kunnen uitkomen dan 11 meter en ook voor de dakhelling is geen maximale maatvoeringseis opgenomen. Dit betekent dat in de huidige situatie een hercapand met een bouwhoogte van meer dan 11 meter gerealiseerd kan worden.

In de nieuwe situatie wordt de bebouwing meer in de oksel van de Spoorlaan-Stationsplein gesitueerd. Gezien het feit dat deze bebouwing ten oosten van het perceel van inspreker is gelegen betekent dit naar verwachting dat de hoeveelheid zon in de tuin niet substantieel zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie dan wel ten opzichte van huidige bouw mogelijkheden. Nederland kent geen formele wettelijke normen en eisen omtrent bezonning en bebouwing. TNO heeft een norm ontwikkeld waarbij onderscheid wordt gemaakt in een lichte en een strenge norm. Bij een geplande verandering in de gebouwde omgeving kan een gemeente vragen om een bezonningsstudie. In deze studie wordt de bezonning van de bestaande bebouwing vergeleken met de bezonning na het doorvoeren van de veranderingen.

Lichte norm:

Aan de lichte norm wordt voldaan wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Het is daarbij geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

Strengere norm:

Een gebouw voldoet aan de strengere norm wanneer in de periode van 21 januari tot en met 22 november sprake is van bezonning gedurende drie uren per etmaal. Het is hierbij wel een vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Om een goed beeld te krijgen van de bezonning wordt op verschillende tijdstippen gedurende de dag gekeken. Voor een globaal onderzoek volstaat een interval van twee uur.

Er is een bezonningsstudie uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen. Deze bezonningsstudie is uitgevoerd op 19 februari, 21 juni en 21 oktober met een interval van twee uur. Hieruit blijkt dat alleen in het najaar in de ochtend een heel klein beetje minder zon in de tuin schijnt. Voor het overige maakt het nieuwe bouwplan geen verschil danwel kan er in de zomer zelfs iets meer zon in de tuin schijnen. De bezonningsstudie is bijgevoegd als **bijlage 2**.

14. In het akoestisch onderzoek wordt voor het treinverkeer gebruik gemaakt van gegevens uit het 'geluidregister spoor' van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het geluidregister is een instrument dat wordt gebruikt om de maximaal toegestane geluidproductie van hoofdspoorwegen te beheren. Het geluidregister presenteert niet de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten in een bepaald jaar, maar laat de maximale geluidproductie op vaste referentiepunten langs hoofdspoorwegen zien. Deze maximale geluidproductie op een referentiepunt is het geluidproductieplafond (gpp). Gpp's stellen een heldere grens over de maximaal toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van het geluid door toenemend railverkeer. Het zijn dus geen geluidcontouren en het geeft daarom geen inzicht in de geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Dit betekent dan ook dat bij een toename van het treinverkeer de maximale geluidproductie niet mag worden overschreden. Door een toename van treinverkeer in 2017 wijzigt het geluidproductieplafond zoals opgenomen in het 'geluidregister spoor' niet.

15. Abusievelijk is de verkeerde naam gebruikt. Daar waar aan de orde wordt de naam gewijzigd van café Spoorzicht in hotel/café-zaal Stationszicht.

16. en 17

- a. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op punt 2 van indiener.
- b. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt voor een deel verwezen naar het antwoord op punt 3 van indiener.
- c. Het totale plangebied heeft een oppervlak van circa 960 m². In totaal bedraagt het oppervlak van het bouwvlak circa 590 m². In het Ontwikkelplan wordt gerekend met een groter gebied met een oppervlak van circa 1.150 m². Aangrenzende gronden die

deel uitmaken van het openbare gebied zijn daarin tot het te ontwikkelen gebied betrokken. Op basis van dit oppervlak bedraagt het bebouwingspercentage 51%. Daarmee voldoet het planvoornemen aan de voorwaarde van maximaal 60% uit het Ontwikkelplan.

- d. Uitgangspunt bij de aanbesteding was de uitvoering van het bouwplan met een hoogte van 10 meter. Dit is een vertrekpunt dat niet is omgezet in een harde eis. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verder verwezen naar het antwoord op punt 11 en 13 van indiener.
- e. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt voor een deel verwezen naar het antwoord op punt 2 van indiener.

Als onderdeel van de aanbesteding mochten partijen met voorstellen komen. Bij de gunning zit een plan van aanpak aanbesteding en daarin is bepaald dat er in totaal 12 appartementen worden gerealiseerd. Zoals reeds eerder gesteld betreft het Ontwikkelplan een werkplan dat bij de verdere ontwikkeling van de locatie waar nodig bijgesteld wordt. Op grond van de woonvisie en het gemeentelijk woningbouwprogramma is het maximum aantal woningen dat op deze locatie mag worden gerealiseerd vastgesteld op 14. Met 12 appartementen wordt hieraan voldaan.

- f. De in het Ontwikkelplan genoemde bijlagen betreffen niet de stedenbouwkundige visie zoals is toegestuurd. De stedenbouwkundige visie betreft een aantal tekstpassages die uit het Ontwikkelplan zijn gehaald ten behoeve van de aanbestedingsprocedure.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting worden de verwijzingen naar Ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein en/of de stedenbouwkundige visie aangepast en/of verduidelijkt. Voor de volledigheid zal de stedenbouwkundige visie als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.
- Daar waar aan de orde wordt de naam gewijzigd van café Spoorzicht in café-zaal Stations-zicht.
- In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 een nieuwe impressie van de terreininrichting opgenomen zoals in **bijlage 4** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.
- In de toelichting wordt in paragraaf 3.3.2 'Woonvisie' de verwijzing naar de bestemmingsplannen Middengebied Spoorzone en de Rijtse Vennen geschrapt.
- In de toelichting wordt paragraaf 4.5 'Verkeer en parkeren' aangepast naar aanleiding van de gewijzigde berekening van de parkeerbehoefte
- Aan bijlage 8 van de toelichting wordt toegevoegd dat het document is opgesteld door de gemeente Deurne, d.d. 31 oktober 2017.
- Bijlage 9 bij de toelichting wordt geschrapt
- In de regels wordt de term 'bar' geschrapt.
- In de regels worden aan artikel 1 de volgende begrippen toegevoegd:
 - sociale huurwoning: huurwoning, waarbij de huurprijs ligt onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.

- midden huurwoning: huurwoning, waarvan de huurprijs maximaal € 1.000,- bedraagt (prijsgrens in 2018 volgens Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).
- In de regels wordt artikel 3.1 onder a gewijzigd in: 'wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' uitsluitend sociale of midden huurwoningen zijn toegestaan.'
- In de regels wordt sub d in artikel 7 (algemene afwijkingsregels) geschrapt.
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van het bouwvlak de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' opgenomen.

2.4 Zienswijze 4, diverse bewoners Stationslaan Deurne

Samenvatting

1. Parkeren

Het gebruik maken van restcapaciteit uit parkeerplaatsen in de omgeving is niet mogelijk omdat er geen sprake van is. Er is in de huidige situatie reeds sprake van een te kort en in de Stationslaan is reeds sprake van parkeerders die gebruik maken van het openbaar vervoer. Door de maatregelen van de laatste jaren is het parkeerprobleem wel verbeterd maar zeker nog niet opgelost. Met het planvoornemen zal dit probleem ontoelaatbaar toenemen. Voorgesteld wordt om de parkeeropgave volledig op eigen terrein in te vullen.

Verder is het parkeeronderzoek uitgevoerd in een schoolvakantieweek en op alle dagen was het droog weer. Op regendagen is de parkeerdruk groter. De conclusie uit het rapport is derhalve niet reëel. Daarnaast is nog onbekend wat de gevolgen van de herinrichting van de Spoorlaan en de Stationslaan zijn voor de verkeerbewegingen, verkeersdrukte en parkeerbelasting.

2. Veiligheid

Vanwege de in- en uitrit worden onveilige verkeerssituaties verwacht. Het lijkt er op dat auto's achteruit het parkeerterrein moeten verlaten waardoor te weinig overzicht is op de verkeerssituatie. Dit is ongewenst. Een ieder moet het terrein vooruit kunnen verlaten.

3. Waardevolle monumentale karakteristieke uitstraling van de Stationslaan

Het gevelbeeld van de nieuwbouw vormt het sluitstuk van de Stationslaan. Voorgesteld wordt om het plan voor te leggen aan de monumentencommissie zodat zij de kwaliteit kunnen waarborgen.

Reactie gemeente

1. Voor de berekening van de (additionele) parkeerbehoefte van deze ontwikkeling geldt de Nota parkeernormen 2013. Voor de berekening van de aantal parkeerplaatsen voor de geplande functies geldt het volgende.

Voor de nieuwe functie wonen geldt dat bij iedere nieuwe woning voldaan moet worden aan de vastgestelde parkeernormen. In bijlage 1 Parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2013 is voor de hier van toepassing zijnde locatietype "Schil rond centrum" per type woning, bijvoorbeeld "koopwoning, etage, duur" of "huurwoning, etage, midden/goedkoop, een indicatie gegeven van het gebruiksoppervlak met bijbehorende parkeernorm. Dit is als volgt:

woningtype	Indicatie gebruiksoppervlak	parkeernorm
Koopwoning, etage, goedkoop	Minder dan 90 m2	1,4
Koopwoning, etage, midden	Tussen de 90 en 120 m2	1,6
Koopwoning, etage, duur	Meer dan 120 m2	1,7
Huurwoning, etage midden/goedkoop	Tussen de 90 en 120 m2	1,2
Huurwoning, etage, duur	Meer dan 120 m2	1,6

Inmiddels is duidelijk dat binnen het planvoornemen uitsluitend huurwoningen worden gerealiseerd. Het oppervlak van de toekomstige woningen varieert van circa 50 m² tot 80 m². Dit betekent dat uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats. Voor de beoogde 12 appartementen komt dit in totaal uit op 14,4 parkeerplaatsen. Op grond van de Nota parkeernormen 2013, vindt afronding bij < 0,5 naar 0 en $\geq 0,5$ naar 1 plaats⁵. Dit betekent dat voor de 12 appartementen 14 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ten aanzien van de functie 'horeca' geldt het volgende. Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit de nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd (paragraaf 3.4 Nota parkeernormen 2013). In de bestaande (oude) situatie is circa 300 m² aan horeca aanwezig (hotel/café-zaal Stationszicht). Deze functie keert op deze locatie terug, waarbij de omvang afneemt naar maximaal 140 m². Bij het bestaande toegestane hotel- en/of café-restaurantbedrijf zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Gezien het feit dat de oude horecafunctie op de dezelfde plek terugkeert in een kleinere omvang, zijn voor de nieuwe horecafunctie derhalve 0 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk.

In totaal dienen voor het planvoornemen 14 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Inmiddels is de inrichting van het terrein binnen het plangebied verder uitgewerkt waarbij onder andere nadere invulling is gegeven aan de aan te leggen parkeerplaatsen. Hieruit volgt dat er op eigen terrein 14 parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze nadere invulling is getoetst aan de Nota parkeernormen 2013 en voldoet qua afmetingen en bereikbaarheid. De gewijzigde impressie van de terreininrichting zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Gezien de parkeerbehoefte nu volledig op eigen terrein wordt opgelost, wordt geen aanspraak meer gemaakt op een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in het openbare gebied. Het hiervoor eerder door Buiten-Ruimte in februari 2018 opgestelde parkeeronderzoek maakt dan ook niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat bijlage 9 van de toelichting vervalt.

Een definitieve uitwerking van het parkeerterrein dient overlegd te worden in de fase van vergunningverlening. Deze uitwerking dient te voldoen aan het beleid zoals vastgesteld met de Nota Parkeernormen 2013.

Ten aanzien van de door indieners ervaren parkeeroverlast wordt het volgende overwogen. Op basis van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (verder: de Afdeling) geldt, dat de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing moet blijven. Zo oordeelt de Afdeling in de uitspraak van 28 maart 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:1052): *"Hier toe overweegt de Afdeling dat, anders dan waarvan appellant uitgaat, het voorliggend plan geen oplossing hoeft te bieden voor het bestaande parkeerprobleem rondom het plangebied. Het plan dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de toekomstige woningen, zodat de bestaande parkeerdruk niet toeneemt. Het is echter niet nodig dat dit plan de bestaande parkeerproblemen, wat daarvan ook zij, geheel oplost."*

⁵ Nota parkeernormen 2013, pagina 28

Dat op dit moment aan de noordzijde van het station, ter hoogte van het plangebied, nog sprake is van parkeeroverlast wordt door de gemeente niet onderschreven. Met de maatregelen die in het gebied en de directe omgeving zijn doorgevoerd (aan de zuidzijde van het station is een P+R aangelegd en rondom het Stationsplein is een blauwe zone ingesteld) is naar de mening van de gemeente in voldoende mate de in het verleden aanwezige parkeeroverlast aan de noordzijde van het station gereguleerd. Daarbij wordt in het plan parkeren inmiddels volledig op eigen terrein opgelost. Er zijn geen parkeerplaatsen uit de omgeving noodzakelijk om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. En ook de meest recente herinrichting heeft hier naar de mening van de gemeente verder geen andere invloed op.

2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Daarbij wordt gekeken of voldoende ruimte aanwezig is om te voldoen aan de parkeerbehoefte (uitvoerbaarheid). De daadwerkelijke uitwerking vindt plaats in de fase erna; in de fase van de omgevingsvergunning. De uitwerking heeft hier echter al plaatsgevonden, waarbij de inrichting van het parkeerterrein ten opzichte van de eerdere uitwerking inmiddels is gewijzigd. Tussen het naastgelegen perceel en de inrit komt een parkeerstrook. Via de inrit kunnen alle parkeerplaatsen op eigen terrein bereikt worden. Met deze oplossing is sprake van een verkeersveilige situatie die voldoet aan de hiervoor geldende richtlijnen uit de Nota parkeernormen 2013.
3. Volgens de gemeentelijke welstandsnota is het plangebied gelegen in een gebied dat wordt omschreven als 'Categorie 6: Bijzondere gebouwen'. Stedenbouwkundig gezien gaat het dan om een duidelijk losstaand gebouw dat deel uitmaakt van het gemengde straatbeeld van de bebouwde kom. Gebouwen die zijn aangemerkt als 'bijzonder gebouw' hebben een eigen identiteit die vaak afwijkt van de vormgeving van de gebouwen in de omgeving waar ze liggen. De architectuur is veelal sober en doelmatig.

Op 24 juli 2017 is in het kader van het vooroverleg omgevingsvergunning het planvoornemen door de welstandscommissie getoetst aan de criteria behorende bij welstandsgebied 6 en het hiervoor vastgestelde welstandsniveau. De commissie acht de gekozen hoofdopzet passend op deze locatie. Het betreft nog geen volledig uitgewerkt schetsplan.

Op 25 juli 2018 is de aanvraag omgevingsvergunning in welstand behandeld. De welstandscommissie is van mening dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand mits het rechterdeel van de achtergevel meer expressie krijgt. Dit deel is visueel geheel gesloten, maar goed zichtbaar vanaf de openbare weg. Tevens worden voor een eindadvies ook monsters van de toe te passen materialen opgevraagd.

Gezien de welstandsadviezen wordt het bouwplan zoals voorgesteld op deze locatie, vanuit stedenbouwkundig oogpunt en beeldkwaliteit passend geacht. In het kader van de vervolgfase, het vergunningentraject, dat vervolgd kan worden op het moment dat sprake is van een bestemmingsplan dat in werking is getreden, wordt dit verder getoetst.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 een nieuwe impressie van de terreininrichting opgenomen zoals in **bijlage 4** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.
- In de toelichting wordt paragraaf 4.5 'Verkeer en parkeren' aangepast naar aanleiding van de gewijzigde berekening van de parkeerbehoefte
- Bijlage 9 bij de toelichting wordt geschrapt
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van het bouwvlak de aanduiding 'specifieke vorm van wonen –huurwoningen' opgenomen
- In de regels wordt artikel 3.1 onder a gewijzigd in: 'wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' uitsluitend sociale of midden huurwoningen zijn toegestaan.'
- In de regels worden aan artikel 1 de volgende begrippen toegevoegd:
 - sociale huurwoning: huurwoning, waarbij de huurprijs ligt onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.
 - midden huurwoning: huurwoning, waarvan de huurprijs maximaal € 1.000,- bedraagt (prijsgrens in 2018 volgens Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).

2.5 Zienswijze 5, Stationslaan 8, 5751 JL Deurne

Samenvatting

1. De parkeervoorziening

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de gestelde parkeernorm. Er zouden 23 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Dit zijn er op eigen terrein maar 12 en ook geen 14 zoals wordt gesteld. Er is derhalve een tekort van 11 parkeerplaatsen.

- a. Twee parkeerplaatsen zijn ter hoogte van het plangebied ingetekend op een voormalig plantsoen. Dit plantsoen maakt echter geen onderdeel uit van de locatie van de ontwikkelaar.
- b. Dat er mogelijk 8 parkeerplaatsen in het openbare gebied beschikbaar zijn wordt niet als zodanig ervaren. Er is met grote regelmaat sprake van een grote parkeerdruk. Daarnaast zal door de ligging van de in- en uitrit als eerste gezocht worden naar lege plekken inde Stationslaan en dit is niet wenselijk vanuit het perspectief van de bewoners van de Stationslaan.
- c. Er worden vraagtekens gezet bij de afronding van het aantal benodigde parkeerplaatsen en wordt getwijfeld of er voldoende ruimte is voor 12 parkeerplaatsen op het eigen terrein.

2. De verkeersveiligheid

Uit een eerste concept parkeeronderzoek dat indiener heeft laten uitvoeren blijkt dat het niet realistisch is dat alle getekende parkeerplaatsen bereikbaar zijn. Ook blijkt dat circa de helft van de auto's met 3 keer steken weer recht vooruit kan rijden en dat de andere helft achteruit het parkeerterrein moet verlaten. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. De parkeerplaatsen voldoen niet aan de parkeernota 2013.

Ook bij geen vrije parkeerplaatsen zullen auto's het terrein (met een bochtje) achteruit het parkeerterrein moeten voerlaten. Dit is onverantwoord.

Tevens is in de tekeningen geen rekening gehouden met de herinrichting van de Spoorlaan. Indiener wil graag in overleg naar goede oplossingen zoeken.

3. De verschijningsvorm

De massa vormt visueel de afsluiting van de Spoorlaan. Aandacht wordt gevraagd voor de vormgeving van de rechterzijgevel zodat deze past bij de karakteristiek/hoogwaardige uitstraling van de Stationslaan.

4. Overgang op de erfgrans

De bestaande bouw staat op de erfgrans met indiener. Vooraf is helderheid gewenst over de oplossing die ontwikkelaar wil maken ter voorkoming van overlast/inkijk, zowel ten tijde van de bouw als in de eindfase.

5. Het tenderproces van verkoop

Aandacht wordt gevraagd voor het verkoopproces. Een harde eis was een sluitende parkeerbalans op eigen terrein. Een opening is gegeven voor eventueel bezoekersparkeren (3,6 plaatsen) die door de gemeente beschikbaar gesteld zouden kunnen worden. Dit komt niet overeen met de huidige plannen. Deze opmerking is ondergeschikt als op andere punten een goede oplossing wordt geboden.

Gevraagd wordt om recht te houden om aanvullingen te doen en met aanvullende gronden te komen. Verzocht wordt om het bestemmingsplan in deze vorm niet vast te stellen en indiener wenst

van de verdere procedure op de hoogte gehouden te worden.

Reactie gemeente

1. Voor de berekening van de (additionele) parkeerbehoefte van deze ontwikkeling geldt de Nota parkeernormen 2013. Voor de berekening van de aantal parkeerplaatsen voor de geplande functies geldt het volgende.

Voor de nieuwe functie wonen geldt dat bij iedere nieuwe woning voldaan moet worden aan de vastgestelde parkeernormen. In beginsel moet minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein gerealiseerd worden.

In bijlage 1 Parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2013 is voor de hier van toepassing zijnde locatietype “Schil rond centrum” per type woning, bijvoorbeeld “koopwoning, etage, duur” of “huurwoning, etage, midden/goedkoop, een indicatie gegeven van het gebruiksoppervlak met bijbehorende parkeernorm. Dit is als volgt:

woningtype	Indicatie gebruiksoppervlak	parkeernorm
Koopwoning, etage, goedkoop	Minder dan 90 m ²	1,4
Koopwoning, etage, midden	Tussen de 90 en 120 m ²	1,6
Koopwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,7
Huurwoning, etage midden/goedkoop	Tussen de 90 en 120 m ²	1,2
Huurwoning, etage, duur	Meer dan 120 m ²	1,6

Inmiddels is duidelijk dat binnen het planvoornemen uitsluitend huurwoningen worden gerealiseerd. Het oppervlak van de toekomstige woningen varieert van circa 50 m² tot 80 m². Dit betekent dat uitgegaan kan worden van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats. Voor de beoogde 12 appartementen komt dit in totaal uit op 14,4 parkeerplaatsen. Op grond van de Nota parkeernormen 2013, vindt afronding bij < 0,5 naar 0 en ≥ 0,5 naar 1 plaats⁶. Dit betekent dat voor de 12 appartementen 14 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Ten aanzien van de functie ‘horeca’ geldt het volgende. Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit de nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd (paragraaf 3.4 Nota parkeernormen 2013). In de bestaande (oude) situatie is circa 300 m² aan horeca aanwezig (hotel/café-zaal Stationszicht). Deze functie keert op deze locatie terug, waarbij de omvang afneemt naar maximaal 140 m². Bij het bestaande toegestane hotel- en/of café-restaurantbedrijf zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Gezien het feit dat de oude horecafunctie op de dezelfde plek terugkeert in een kleinere omvang, zijn voor de nieuwe horecafunctie derhalve 0 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk.

In totaal dienen voor het planvoornemen 14 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Inmiddels is de inrichting van het terrein binnen het plangebied verder uitgewerkt waarbij onder andere nadere

⁶ Nota parkeernormen 2013, pagina 28

invulling is gegeven aan de aan te leggen parkeerplaatsen. Hieruit volgt dat er op eigen terrein 14 parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze nadere invulling is getoetst aan de Nota parkeernormen 2013 en voldoet qua afmetingen en bereikbaarheid. De gewijzigde impressie van de terreininrichting zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Gezien de parkeerbehoefte nu volledig op eigen terrein wordt opgelost, wordt geen aanspraak meer gemaakt op een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in het openbare gebied. Het hiervoor eerder door Buiten-Ruimte in februari 2018 opgestelde parkeeronderzoek maakt dan ook niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat bijlage 9 van de toelichting vervalt.

Een definitieve uitwerking van het parkeerterrein dient overlegd te worden in de fase van vergunningverlening. Deze uitwerking dient te voldoen aan het beleid zoals vastgesteld met de Nota Parkeernormen 2013.

Ten aanzien van de door indieners ervaren grote parkeerdruk wordt het volgende overwogen. Op basis van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (verder: de Afdeling) geldt, dat de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing moet blijven. Zo oordeelt de Afdeling in de uitspraak van 28 maart 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:1052): *“Hiertoe overweegt de Afdeling dat, anders dan waarvan appellant uitgaat, het voorliggend plan geen oplossing hoeft te bieden voor het bestaande parkeerprobleem rondom het plangebied. Het plan dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de toekomstige woningen, zodat de bestaande parkeerdruk niet toeneemt. Het is echter niet nodig dat dit plan de bestaande parkeerproblemen, wat daarvan ook zij, geheel oplost.”*

Dat op dit moment aan de noordzijde van het station, ter hoogte van het plangebied, nog sprake is van parkeeroverlast wordt door de gemeente niet onderschreven. Met de maatregelen die in het gebied en de directe omgeving zijn doorgevoerd (aan de zuidzijde van het station is een P+R aangelegd en rondom het Stationsplein is een blauwe zone ingesteld) is naar de mening van de gemeente in voldoende mate de in het verleden aanwezige parkeeroverlast aan de noordzijde van het station gereguleerd. Daarbij wordt in het plan parkeren inmiddels volledig op eigen terrein opgelost. Er zijn geen parkeerplaatsen uit de omgeving noodzakelijk om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte.

2. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden. Daarbij wordt gekeken of voldoende ruimte aanwezig is om te voldoen aan de parkeerbehoefte (uitvoerbaarheid). De daadwerkelijke uitwerking vindt plaats in de fase erna; in de fase van de omgevingsvergunning. De uitwerking heeft hier echter al plaatsgevonden, waarbij de inrichting van het parkeerterrein ten opzichte van de eerdere uitwerking inmiddels is gewijzigd. Tussen het naastgelegen perceel en de inrit komt een parkeerstrook. Via de inrit kunnen alle parkeerplaatsen op eigen terrein bereikt worden. Met deze oplossing is sprake van een verkeersveilige situatie die voldoet aan de hiervoor geldende richtlijnen uit de Nota parkeernormen 2013.
3. Volgens de gemeentelijke welstandsnota is het plangebied gelegen in een gebied dat wordt omschreven als ‘Categorie 6: Bijzondere gebouwen’. Stedenbouwkundig gezien gaat het dan om een duidelijk losstaand gebouw dat deel uitmaakt van het gemengde straatbeeld van de be-

bouwde kom. Gebouwen die zijn aangemerkt als 'bijzonder gebouw' hebben een eigen identiteit die vaak afwijkt van de vormgeving van de gebouwen in de omgeving waar ze liggen. De architectuur is veelal sober en doelmatig.

Op 24 juli 2017 is in het kader van het vooroverleg omgevingsvergunning het planvoornemen door de welstandscommissie getoetst aan de criteria behorende bij welstandsgebied 6 en het hiervoor vastgestelde welstandsniveau. De commissie acht de gekozen hoofdopzet passend op deze locatie. Het betreft nog geen volledig uitgewerkt schetsplan.

Op 25 juli 2018 is de aanvraag omgevingsvergunning in welstand behandeld. De welstandscommissie is van mening dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand mits het rechterdeel van de achtergevel meer expressie krijgt. Dit deel is visueel geheel gesloten, maar goed zichtbaar vanaf de openbare weg. Tevens worden voor een eindadvies ook monsters van de toe te passen materialen opgevraagd.

4. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt de inrichting van het terrein duidelijk. Initiatiefnemer heeft toegezegd hierover in nader overleg te treden met inspreker. Dit is ook een voorwaarde bij de koopovereenkomst. Hierin staat vermeld dat de ontwikkelaar voor zijn rekening in overleg met de eigenaar van Spoorlaan 19 en de eigenaar van Stationslaan 8 een nieuwe erfafscheiding realiseert en dat indien nodig wordt met de toekomstige eigenaren vastgelegd dat deze mede in stand wordt gehouden.
5. Initiatiefnemer zal moeten voorzien in een parkeeroplossing die voldoet aan het beleid zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2013. Dit zoals geborgd in het bestemmingsplan (artikel 6.1). Voor het gebruiken van parkeerplaatsen in het openbare gebied moet door ontwikkelaar aangetoond worden dat hij de parkeerplaatsen niet kan realiseren of het bouwplan kan aanpassen. Op dat moment kan hij aanspraak doen op de compensatieregeling. Dit is echter door de inmiddels verder uitgewerkte planvorming niet meer aan de orde. Voor meer informatie wordt naar het antwoord op punt 1 van indiener.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 een nieuwe impressie van de terreininrichting opgenomen zoals in **bijlage 4** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.
- In de toelichting wordt paragraaf 4.5 'Verkeer en parkeren' aangepast naar aanleiding van de gewijzigde berekening van de parkeerbehoefte
- Bijlage 9 bij de toelichting wordt geschrapt
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van het bouwvlak de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' opgenomen
- In de regels wordt artikel 3.1 onder a gewijzigd in: 'wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' uitsluitend sociale of midden huurwoningen zijn toegestaan.'
- In de regels worden aan artikel 1 de volgende begrippen toegevoegd:

- sociale huurwoning: huurwoning, waarbij de huurprijs ligt onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.
- midden huurwoning: huurwoning, waarvan de huurprijs maximaal € 1.000,- bedraagt (prijsgrens in 2018 volgens Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).

2.6 Zienswijze 6, postbus 66, 5710 AB Someren

Samenvatting

1. Indiener is van mening persoonlijk belanghebbende te zijn omdat bij het Hof nog steeds een procedure loopt vanwege vermeend onjuist handelen door voormalige cliënten van café-zaal Stationszicht aan de Stationslaan 21. Vervolgens is een uiteenzetting van feiten en constatering gegeven die dit nader onderbouwen.
2. Gezien de zaken die zich in het verleden hebben afgespeeld is het ondenkbaar dat de nog altijd betrokken ontwikkelaar AM Wonen en ook een partij als Woonerven B.V. op deze locatie gaan ontwikkelen en bouwwinst gaan maken zonder de betrokkene schade te vergoeden. Indiener is bereid in een gesprek dit toe te lichten en ter zake een regeling te treffen. Anders dient de schade alsnog in de exploitatie van het plan te worden meegenomen en verhaald te worden via de grondprijs. Een exploitatieopzet ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan en een overeenkomst is niet mee ter inzage gelegd. Onduidelijk is dus om rekening is gehouden met (plan-schade)claims van derden en of het planvoornemen dus economisch haalbaar is. Het betreft een gronduitgifte van de gemeente en dan is een openbare onderbouwing van de exploitatie een vereiste.
3. De planlocatie betreft geen duurzaam goede en veilige woonlocatie omdat over het spoor gevaarlijke stoffen worden vervoert. Ook kloppen de conclusies van paragraaf 4.9 en 4.10 niet. Een café-bar valt niet in milieucategorie 1 met een zonerings/hinderafstand van 0 meter. Het betreft geen gemengd gebied.
Met het plan had juist de horeca weggepoetst dan wel verplaatst kunnen worden naar de concentratiezone rond de Markt. Een combinatie van café-bar en wonen is ongewenst. Het is beter om voor horeca individuele panden te laten gebruiken die hiervoor geschikt zijn. Of anders het bestaande pand in stand houden als beeldbepalend en de dienstwoning erbij opknappen. Met het nieuwe ontwerp wordt deze hoek te 'vol gepropt'.
4. Er wordt beroep gedaan op de Wet openbaarheid bestuur om nadere informatie te verkrijgen over de huurafkoop die in 2015 is overeengekomen voor café Stationszicht.
5. Verzocht wordt om de bezwaren toe te lichten in een hoorzitting. En als er andere bezwaarmakers zijn tegen het plan wordt verzocht om een kopie van hun zienswijze zodat indiener hun desgewenst kan vertegenwoordigen in beroep etc.

Reactie gemeente

1. Het feitenrelaas wordt in het kader van de behandeling van deze zienswijze voor kennisgeving aangenomen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure kunnen alleen ruimtelijke afwijkingen gemaakt worden. Inhoudelijk worden geen gronden genoemd die in het kader van (de procedure van) het bestemmingsplan 'Hoek Spoorlaan – Stationslaan' en een goede ruimtelijke ordening om een reactie of gemeentelijk standpunt vragen.
2. Voor de ontwikkeling van de planlocatie is een 'overeenkomst verkoop bedrijfsonroerend goed'

gesloten met Bouwbedrijf Van Gerwen BV. De door indiener genoemde partijen, Woonerven B.V. en AM Wonen, maken geen onderdeel uit van de uiteindelijke overeenkomst Ten aanzien van de genoemde exploitatie het volgende. Met de gesloten 'overeenkomst verkoop bedrijfson-roerend goed' is het kostenverhaal anderszins verzekerd en is het niet nodig een exploitatieopzet bij de stukken te voegen. In deze overeenkomst is planschade afgewenteld op de verkopende partij.

3. In de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) zijn richtafstanden opgenomen die aanvaardbaar worden geacht tussen nieuwe functies anders dan wonen en bestaande woningen. In een lijst zijn voor een scala aan typen bedrijvigheid de richtafstanden tot gevoelige bestemmingen, lees woningen, vanwege geur, stof, geluid en gevaar opgenomen. Voor de functie 'cafés, bars' geldt op basis van de lijst het volgende:

SBI-1993	SBI-2008	functie	afstand in meters			
			geur	stof	geluid	gevaar
554	563	café, bars	0	0	10	10

De lijst vermeld de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen nieuwe functies (anders dan wonen) en woningen in de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de lijst met één afstandstrap worden verminderd. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functie-mening. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook gebieden die langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. De omgeving van het planvoornemen wordt derhalve aangemerkt als 'gemengd gebied'.

Dit betekent dat de hoogste richtafstand voor de functie 'cafés, bars' van 10 meter met één afstandsstap verlaagd mag worden naar 0 meter. Daarmee voldoet de afstand tussen de uiterste gevel van een woning tot het plangebied aan de richtafstanden uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. De richtafstanden gelden namelijk tussen enerzijds de grens van de bestemming die nieuwe functies (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening behoort een combinatie van wonen en horeca derhalve op deze locatie tot de mogelijkheden.

4. De informatie die gevraagd wordt op grond van de Wet openbaarheid bestuur is inmiddels verstrekt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Wijzigingen

3.1 Inleiding

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is het bestemmingsplan bij de vaststelling op een aantal punten aangepast. Het betreft wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en/of ambtshalve wijzigingen, zoals bijvoorbeeld wijzigingen van stedenbouwkundige aard en redactionele aanpassingen in de planregels en toelichting. Zowel de wijzigingen als gevolg van zienswijzen als de ambtshalve wijzigingen worden hieronder weergegeven per onderdeel van het bestemmingsplan: verbeelding, planregels en de daarbij behorende toelichting.

3.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

De volgende wijzigingen worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen.

Wijzigingen in toelichting

1. In de toelichting worden de verwijzingen naar Ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein en/of de stedenbouwkundige visie aangepast en/of verduidelijkt. Voor de volledigheid zal de stedenbouwkundige visie als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.
2. Daar waar aan de orde wordt de naam gewijzigd van café Spoorzicht in café-zaal Stationszicht.
3. In de toelichting wordt in paragraaf 2.3 een nieuwe impressie van de terreininrichting opgenomen zoals in **bijlage 4** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.
4. In de toelichting wordt in paragraaf 3.3.2 'Woonvisie' de verwijzing naar de bestemmingsplannen Middengebied Spoorzone en de Rijtse Vennen geschrapt.
5. In de toelichting wordt paragraaf 4.5 'Verkeer en parkeren' aangepast naar aanleiding van de gewijzigde berekening van de parkeerbehoefte.
6. Aan bijlage 8 van de toelichting wordt toegevoegd dat het document is opgesteld door de gemeente Deurne, d.d. 31 oktober 2017.
7. Bijlage 9 bij de toelichting wordt geschrapt.

Wijzigingen in regels

1. In de regels wordt de term 'bar' geschrapt.
2. In de regels worden aan artikel 1 de volgende begrippen toegevoegd:
 - a. sociale huurwoning: huurwoning, waarbij de huurprijs ligt onder de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.
 - b. midden huurwoning: huurwoning, waarvan de huurprijs maximaal € 1.000,- bedraagt (prijsgrens in 2018 volgens Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).
3. In de regels wordt artikel 3.1 onder a gewijzigd in: 'wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – huurwoningen' uitsluitend sociale of midden huurwoningen zijn toegestaan.'
4. In de regels wordt in artikel 3.2 de volgende voorwaardelijke verplichting opgenomen:

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – trillingsreducerende maatregelen' wordt niet eerder verleend dan

nadat is aangetoond dat in voldoende mate trillingsreducerende maatregelen ten aanzien van de constructie van gebouwen worden genomen.

5. In de regels wordt sub d in artikel 7 (algemene afwijkingsregels) geschrapt.

Wijzigingen in verbeelding

1. Ter plaatse van het plangebied wordt de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – trillingsreducerende maatregelen' opgenomen.
2. Ter plaatse van het bouwvlak wordt de aanduiding 'specifieke vorm van wonen –huurwoningen' opgenomen.

3.3 Ambtshalve wijzingen

De volgende ambtshalve wijzigingen worden doorgevoerd:

Wijzigingen in toelichting

1. De omvang van de nieuwe horeca-activiteiten wordt daar waar aan de orde gewijzigd van 150 m² in 140 m².
2. Daar waar aan de orde wordt opgenomen dat binnen het plan uitsluitend vrije sector huurappartementen tot maximaal het segment middelduur worden gerealiseerd.
3. Paragraaf 4.7 'Flora en fauna' wordt aangevuld. Inmiddels is het nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd. Tijdens het onderzoek zijn er geen aanwijzingen gevonden die erop wijzen dat de onderzoekslocatie beschermde functies heeft voor vleermuizen. Er zijn in dit verband geen belemmeringen voor de geplande ontwikkeling. Het rapport 'Aanvullend onderzoek vleermuizen Spoorlaan 21 te Deurne' (uitgevoerd door Econsultancy, d.d. 9 juli 2018) wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd en is als **bijlage 3** bij deze nota van zienswijzen en wijzigingen gevoegd.

Bijlage 1: Verslag hoorcommissie

Verslag van de vergadering van de
Hoorcommissie ruimtelijke plannen

Plaats: Fractiekamer, gemeentehuis Deurne

Datum: 4 september 2018 Tijd: 19:15 uur

Aanwezig: Frank van Tilburg, voorzitter;
Frank Wijnands, griffier;
Gerard de Jong, Jeroen van Lierop, Jan Verleijdsdonk, Frans Vonk, Bram van
Neerven, Wilbert Gerlings, leden;

Verder aanwezig: Rilanna van Nuenen, adviseur; indieners van zienswijzen, zoals ge-
noemd bij agendapunt 2.

1. Opening en vaststelling van de agenda

De voorzitter opent de vergadering en schetst het doel van de vergadering en de vergaderprocedure. Hierna worden de leden van de hoorcommissie en de adviseur kort voorgesteld. De voorzitter vertelt hierna welke zienswijzen aan bod komen. Vervolgens geeft hij de indieners van de zienswijzen het woord.

2. Het horen van de indieners van zienswijzen bij het ontwerpbestemmingsplan Hoek Spoorlaan – Stationsplein, Deurne

1. Eigenaar Stationslaan 8 en eigenaar Stationslaan 2 (laatste namens bewoners Stationslaan).

De zienswijzen van de twee indieners zijn dermate met elkaar verweven dat het horen gecombineerd is. Het verslag is dan ook een gecombineerd verhaal met de opmerkingen van de twee indieners.

In de zienswijzen zijn een aantal punten opgesomd. De verkeersveiligheid en de toenemende parkeerdruk worden daarbij als belangrijkste problemen gezien. Dit zijn dan ook de onderwerpen waarop in de zitting met name nader is ingegaan.

Ten aanzien van de veiligheid wordt er gerefereerd naar de complexe mogelijkheden om de parkeerplaatsen te verlaten. Bij vijf of zes parkeerplaatsen is er geen andere mogelijkheid dan achteruit weg rijden, wat als gevaarlijk en niet wenselijk wordt gezien voor zo'n knooppunt. Indiener heeft zelf een parkeerdeskundige benaderd om het plan te beoordelen. Deze deskundige is ook van mening dat de voorgestelde inrichting van het terrein te verlaten te complex is. Het aantal parkeerplaatsen dat nu op de tekening staat, wordt als onrealistisch en onveilig gezien. Het voldoet daarmee dan ook niet aan de norm.

Parkeren in de Stationslaan wordt al vanaf begin jaren 90 als een probleem ervaren. De parkeervoorziening wordt nu door sommigen in de Stationslaan als net voldoende gezien, maar anderen zijn van mening dat het er nu al te weinig ruimte is. Door dit plan zal de parkeerdruk in het openbare gebied alleen maar meer toenemen. Dit kan weer betekenen dat door de geringe parkeerruimte er geen parkeermogelijkheden meer zijn voor de bewoners van de Stationslaan. De toenemende parkeerdruk kan ook negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat. Indieners zouden graag zien dat net als bij het plan van de Watertoren het parkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost.

Vraagtekens worden er gesteld bij de data waarin is gemeten hoeveel parkeergelegenheid er nodig is. Dit is gebeurt op zonnige dagen in de vakantie, waarbij het aantal auto's minder zal zijn dan op een regenachtige en doordeweekse dag. De onderbouwing wordt nu gemist waarom het genoemde aantal parkeerplaatsen als voldoende wordt gezien, terwijl de bewoners dit zo niet ervaren.

Het rapport zou moeten meten wat er in de directe omgeving beschikbaar is. Bovendien zijn er twijfels over de inhoud van het rapport. Zo wordt gesteld dat de gemeten afstand op de gearceerde kaart verder is dan de 75 meter die in de nota is benoemd. Daarnaast stelt men vragen bij het gegeven dat kiss and ride plaatsen en de blauwe zone zijn geteld als beschikbare parkeerplaatsen. Er zou geen probleem zijn als er een parkeervoorziening volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd voor het planvoornemen, zodat de bewoners van de Stationslaan er geen last van hebben.

De eigenaar van Stationslaan 8 is als direct grenzende aan het ontwerpbestemmingsplan bereid om samen na te denken voor een goede oplossing. Als directe buur wil hij graag ook afstemming met de ontwikkelaar hoe de scheiding het beste opgelost kan worden, met name dan in het kader van de privacy. Ook voor het aspect van de vormgeving van de rechterzijgevel wordt aandacht gevraagd, zodat deze past bij de uitstraling van de Stationslaan. Een suggestie is om de monumentencommissie hiervoor in te schakelen. Door de gemeente wordt aangegeven dat het bouwplan ter beoordeling inmiddels aan de welstandscommissie is voorgelegd.

Ten slotte heeft de eigenaar van Stationslaan 8 kritiek op het Tender proces en dan vooral op de wijze waarop nu de parkeervraag wordt opgelost en datgeen hierover in de Tenderuitvraag stond opgenomen. Wel wordt hierbij gezegd dat dit punt minder belangrijk is dan voorgaande punten, maar dat de indiener wel dit aspect graag genoemd wilden hebben.

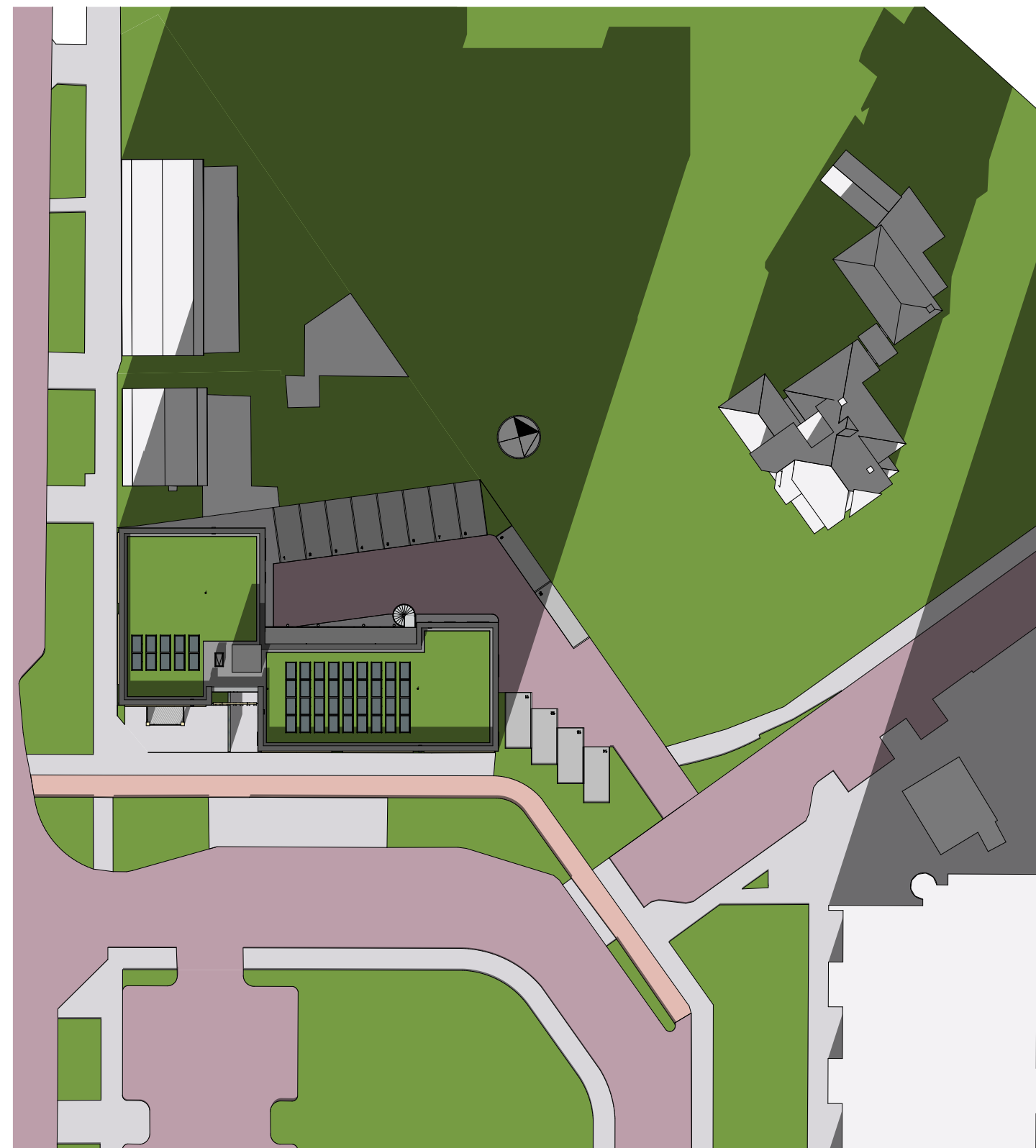
3. Afsluiting

De voorzitter constateert dat de toelichting op de zienswijze duidelijk is voor de leden van de commissie. De verdere procedure wordt toegelicht en de indieners van de zienswijze zullen door de griffier op de hoogte gebracht worden wanneer het bestemmingsplan in de commissie en raadsvergadering komt. Hij bedankt iedereen voor diens bijdrage en sluit de vergadering.

Bijlage 2: Bezonningsstudie



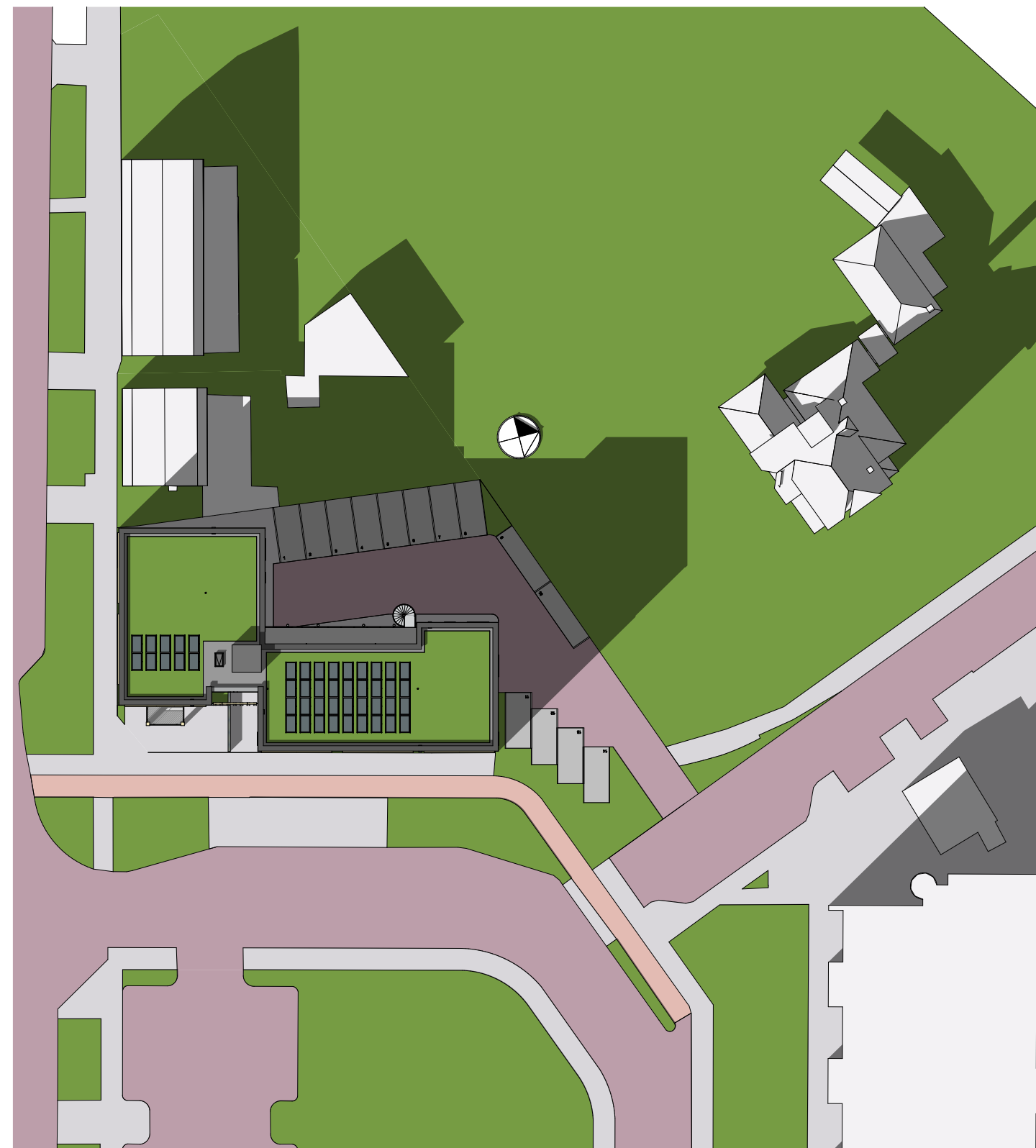
Bestaand 19 Februari 9.00u



Nieuw 19 Februari 9.00u



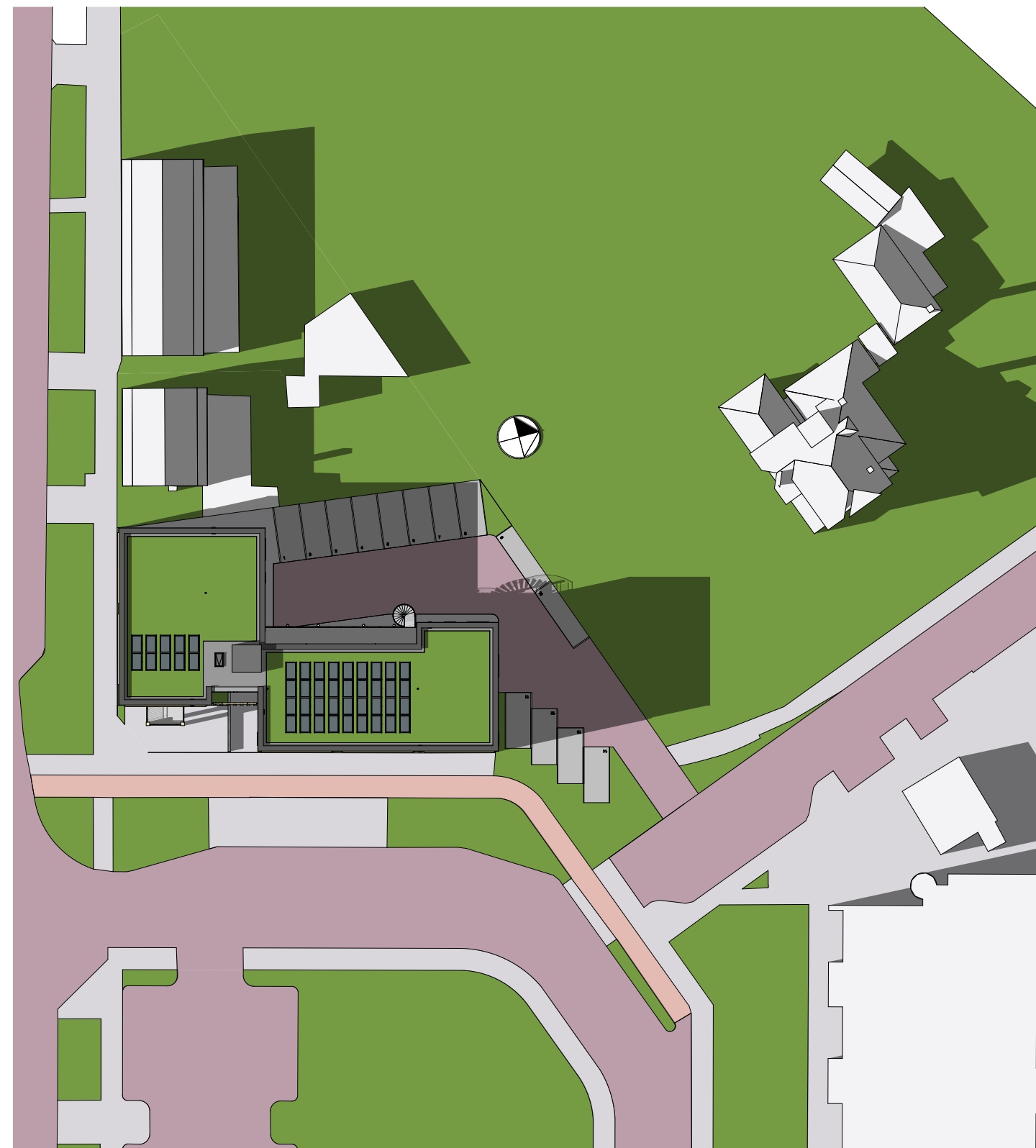
Bestaand 19 Februari 11.00u



Nieuw 19 Februari 11.00u



Bestaand 19 Februari 13.00u



Nieuw 19 Februari 13.00u



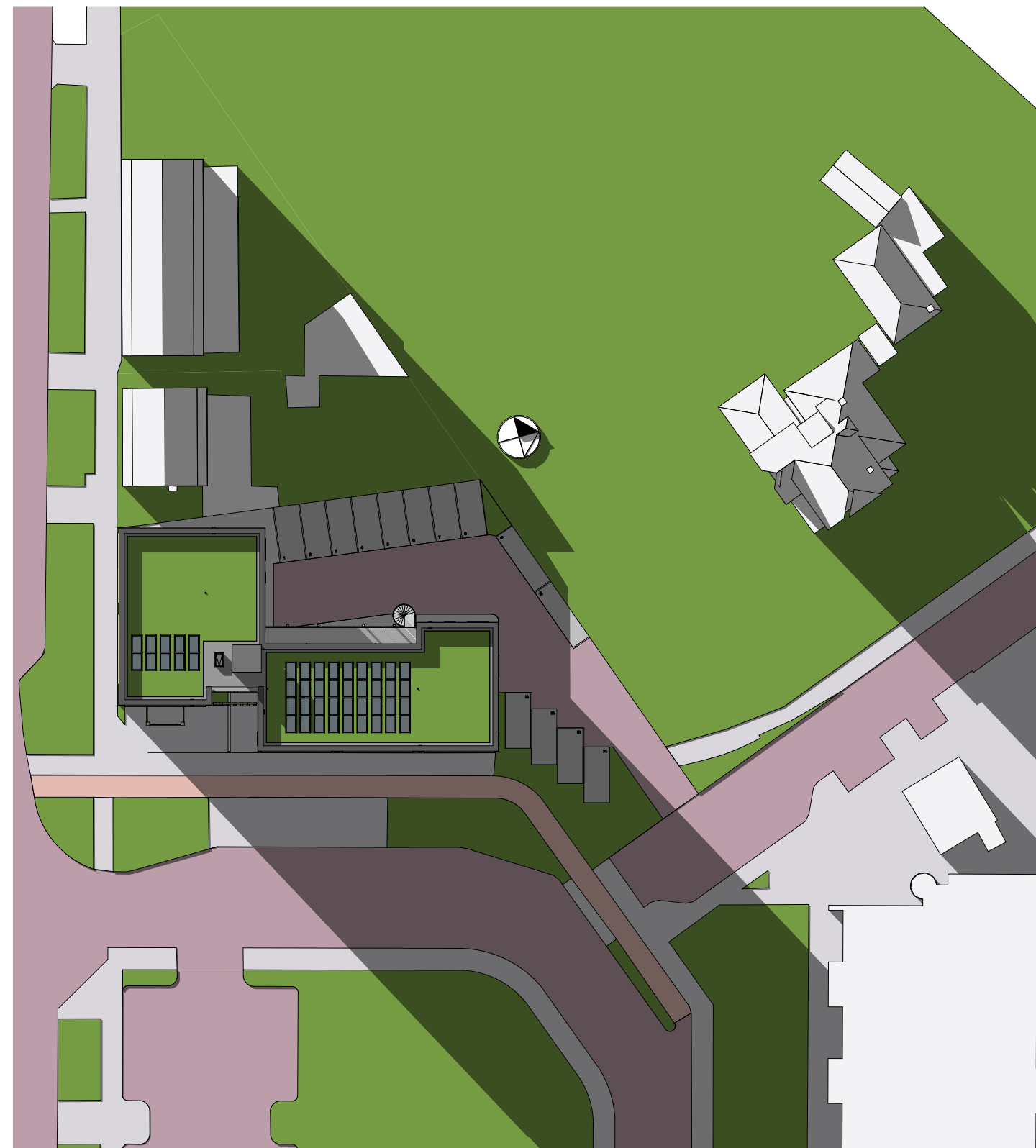
Bestaand 19 Februari 15.00u



Nieuw 19 Februari 15.00u



Bestaand 19 Februari 17.00u



Nieuw 19 Februari 17.00u



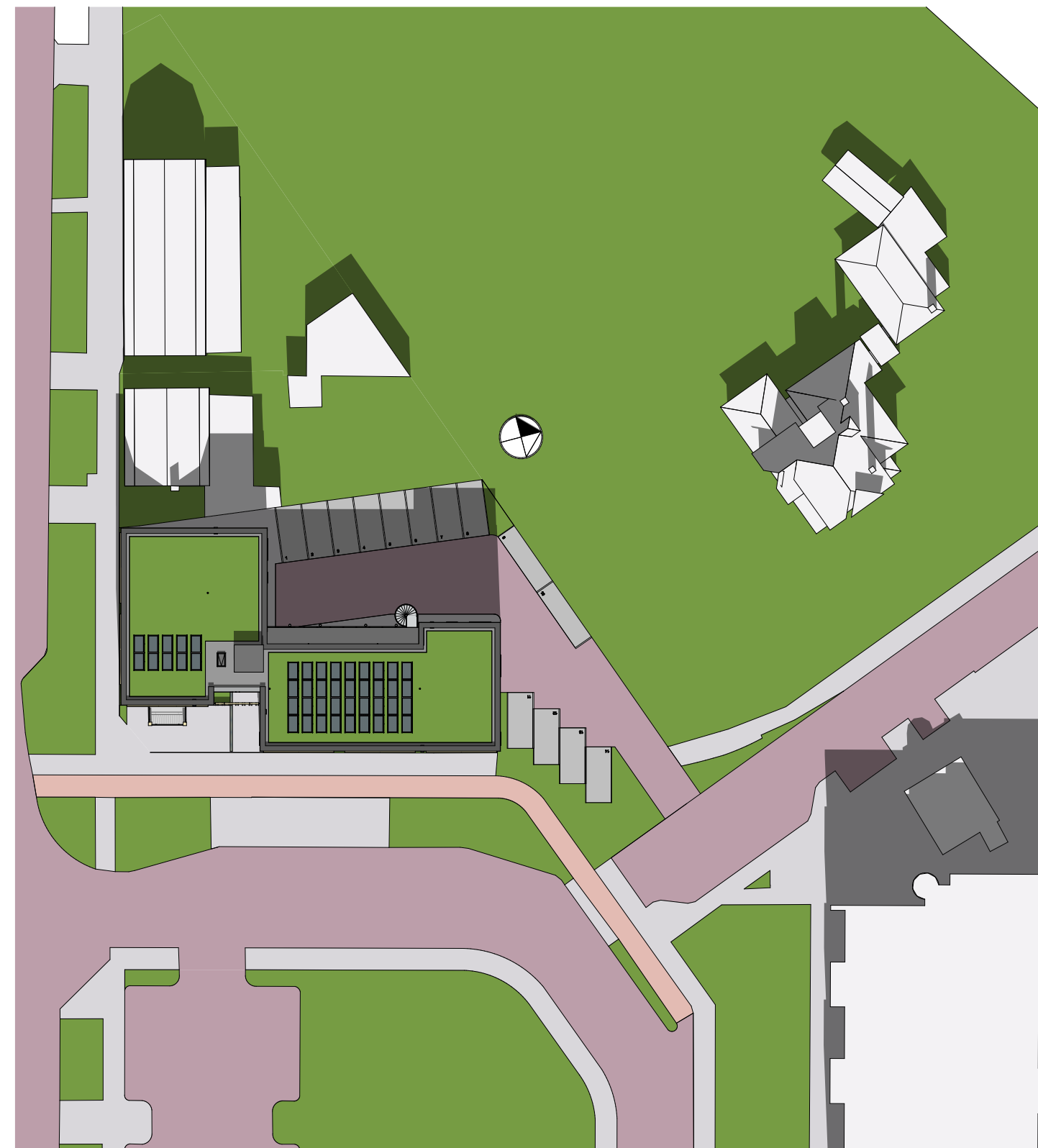
Bestaand 19 Februari 19.00u



Nieuw 19 Februari 19.00u



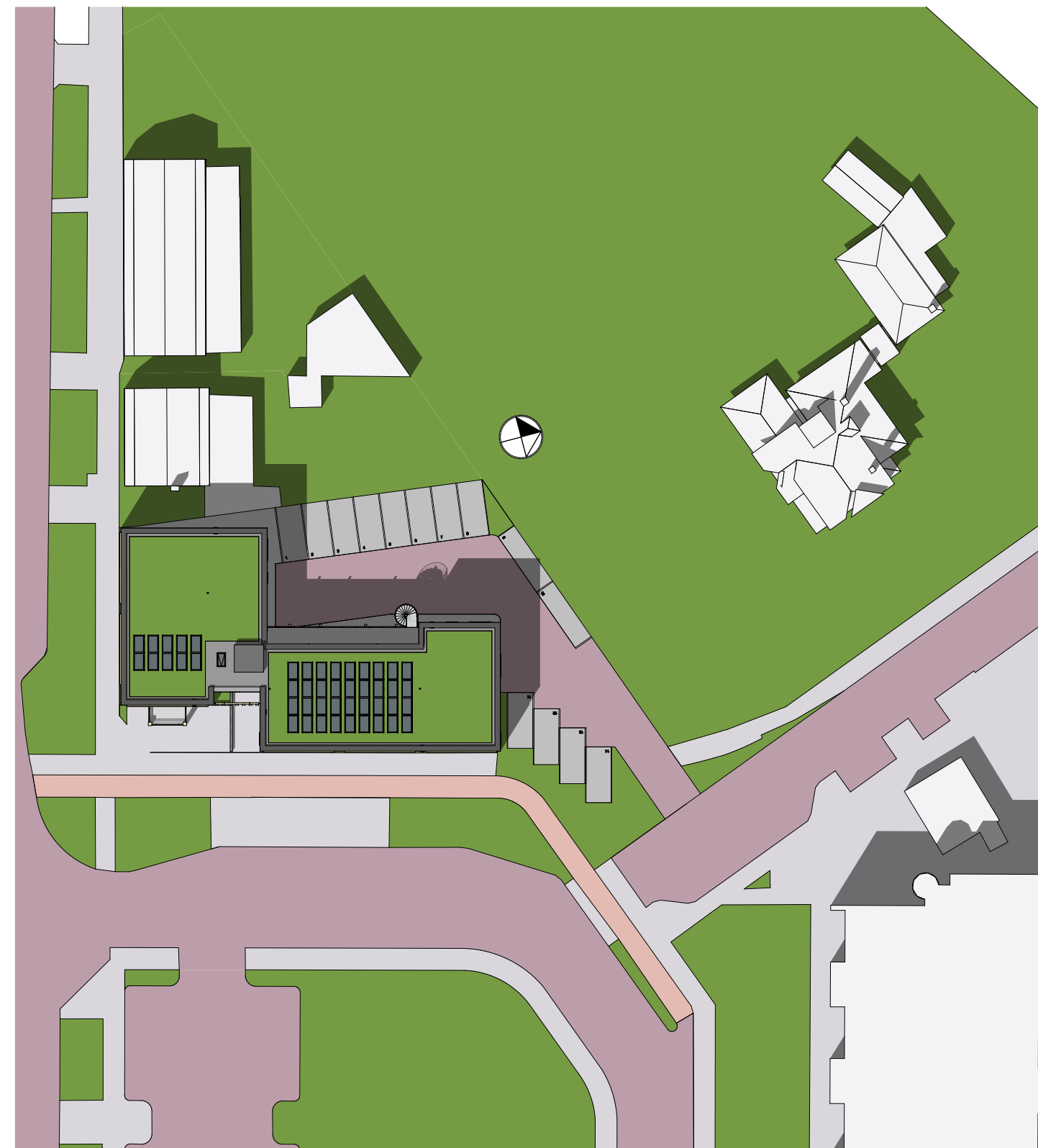
Bestaand 21 Juni 9.00u



Nieuw 21 Juni 9.00u



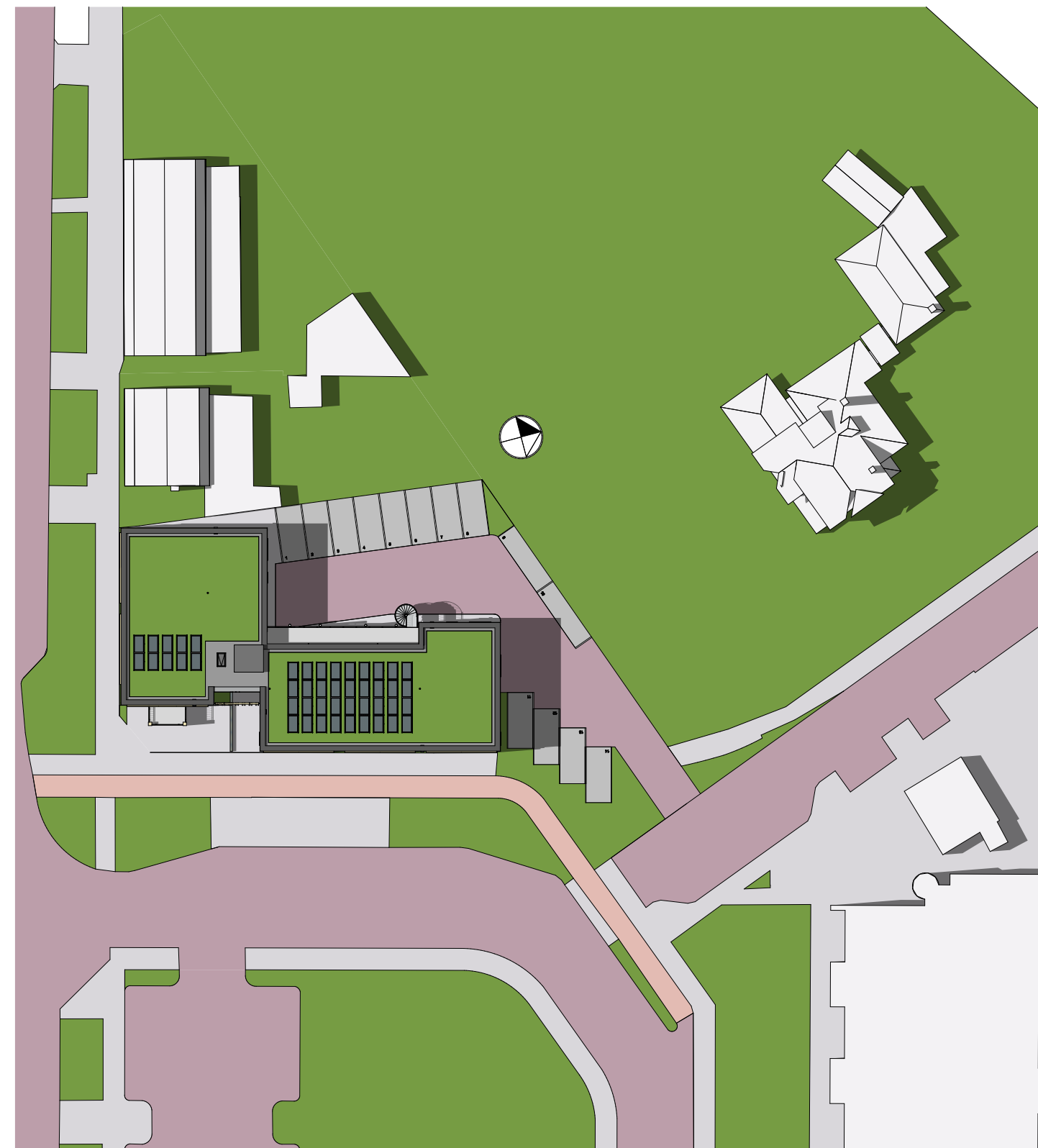
Bestaand 21 Juni 11.00u



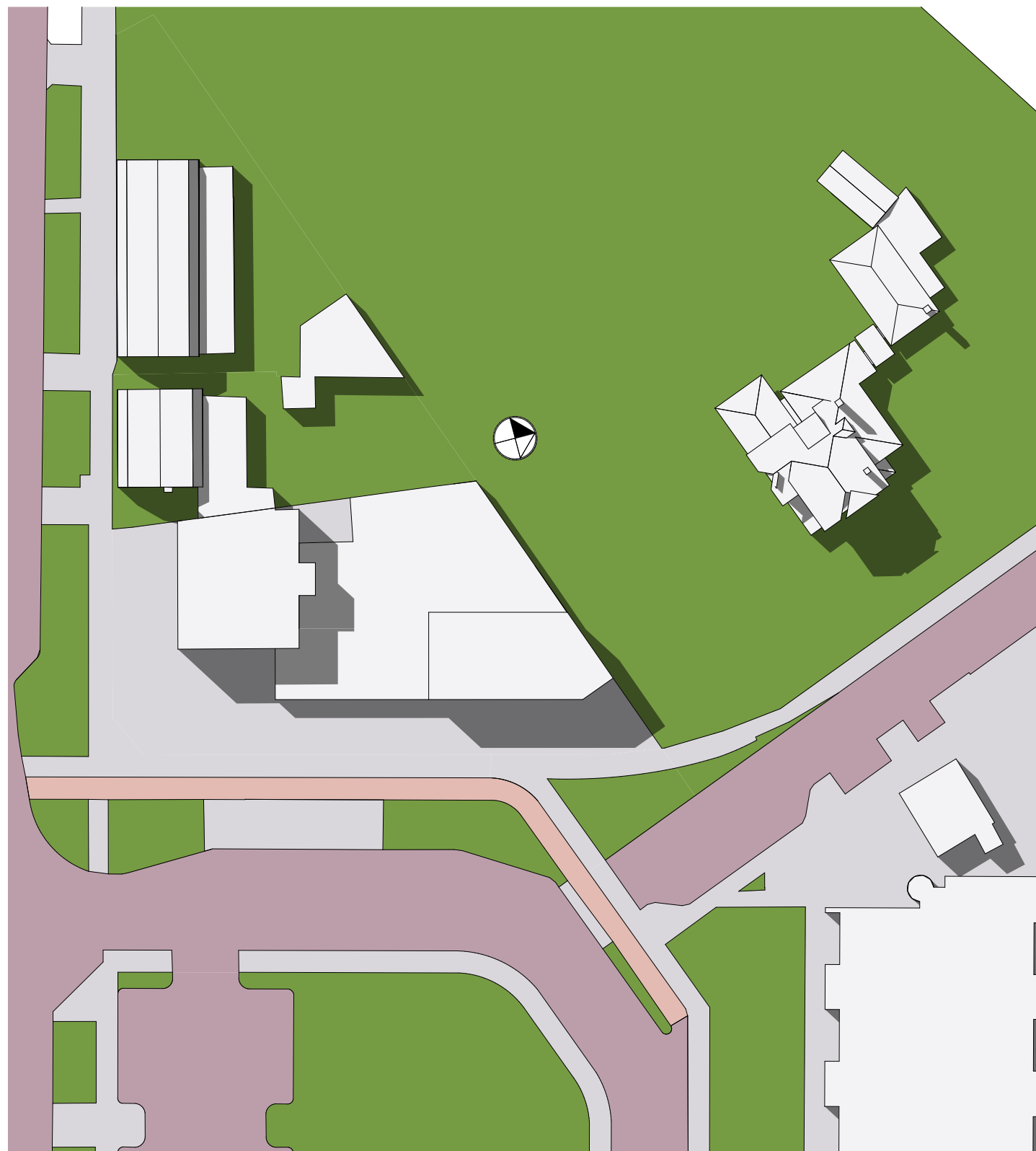
Nieuw 21 Juni 11.00u



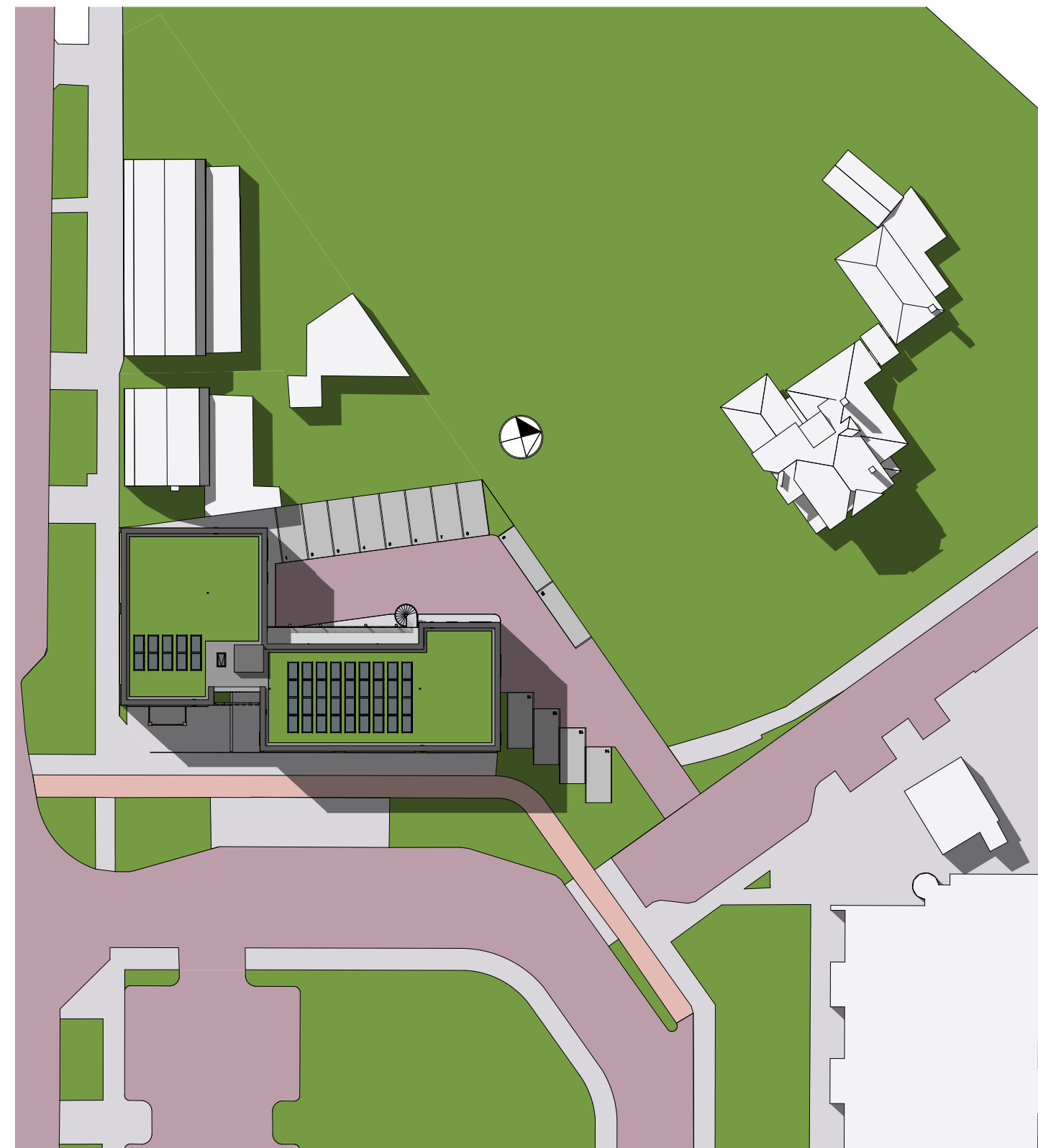
Bestaand 21 Juni 13.00u



Nieuw 21 Juni 13.00u



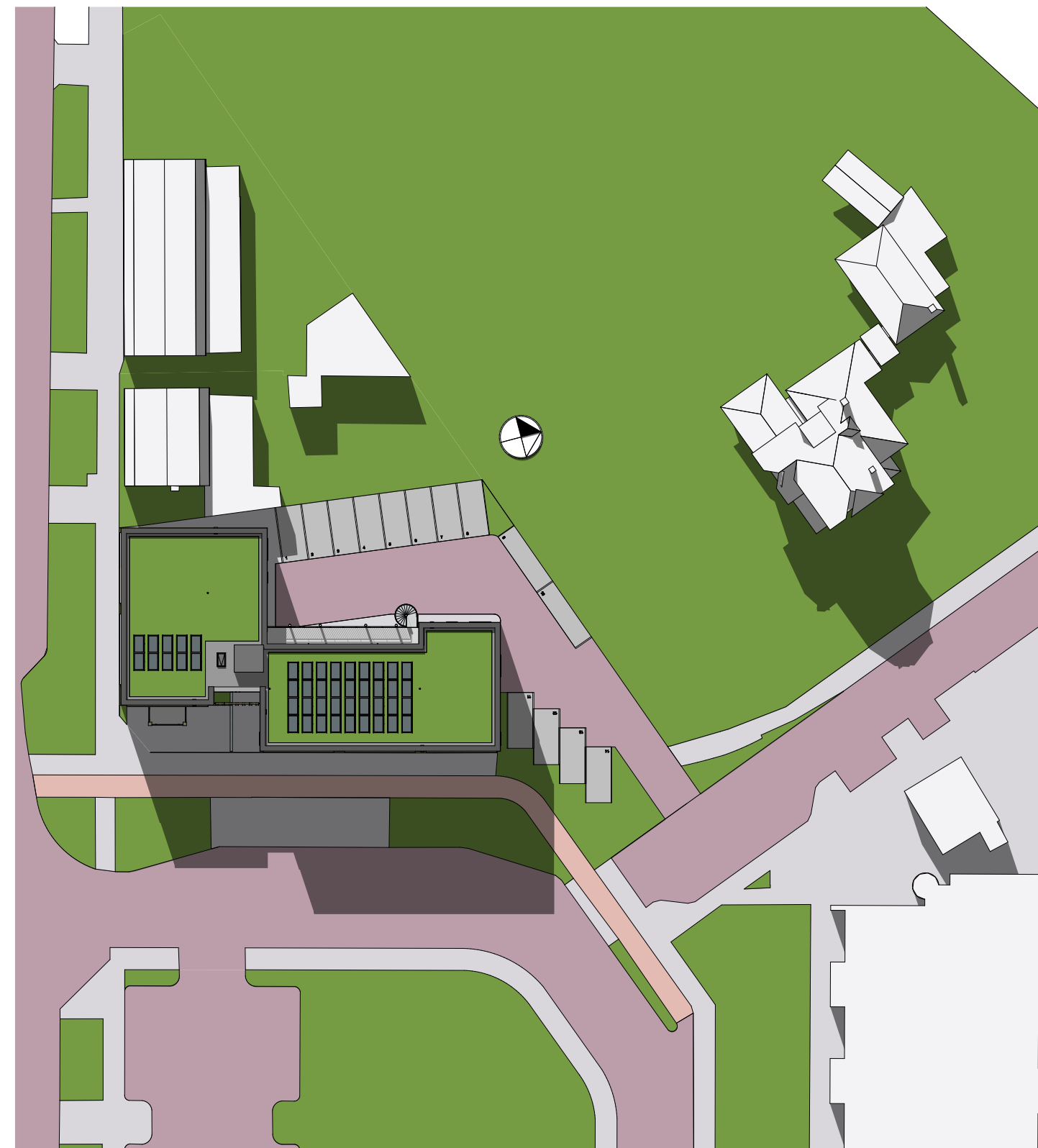
Bestaand 21 Juni 15.00u



Nieuw 21 Juni 15.00u



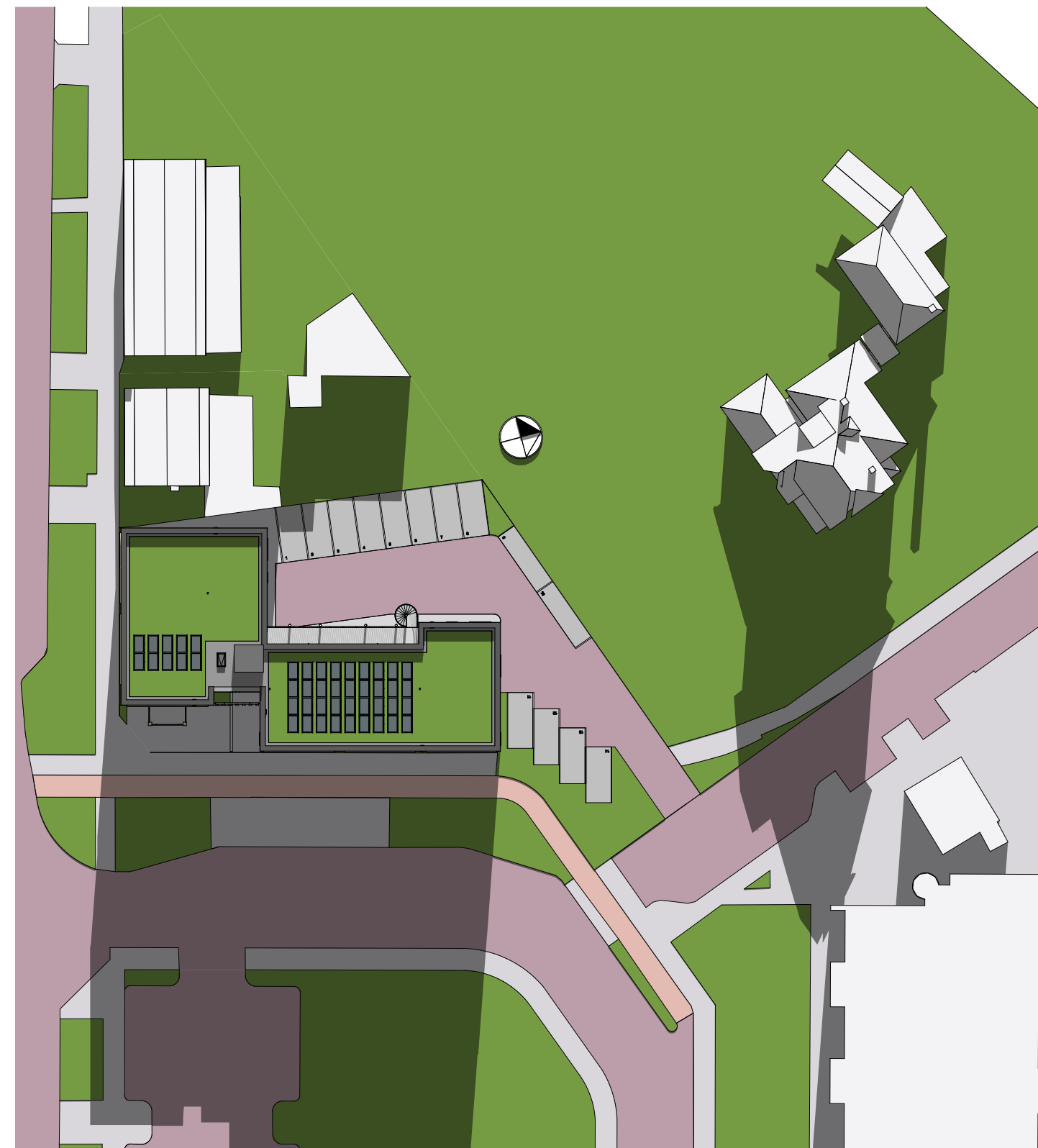
Bestaand 21 Juni 17.00u



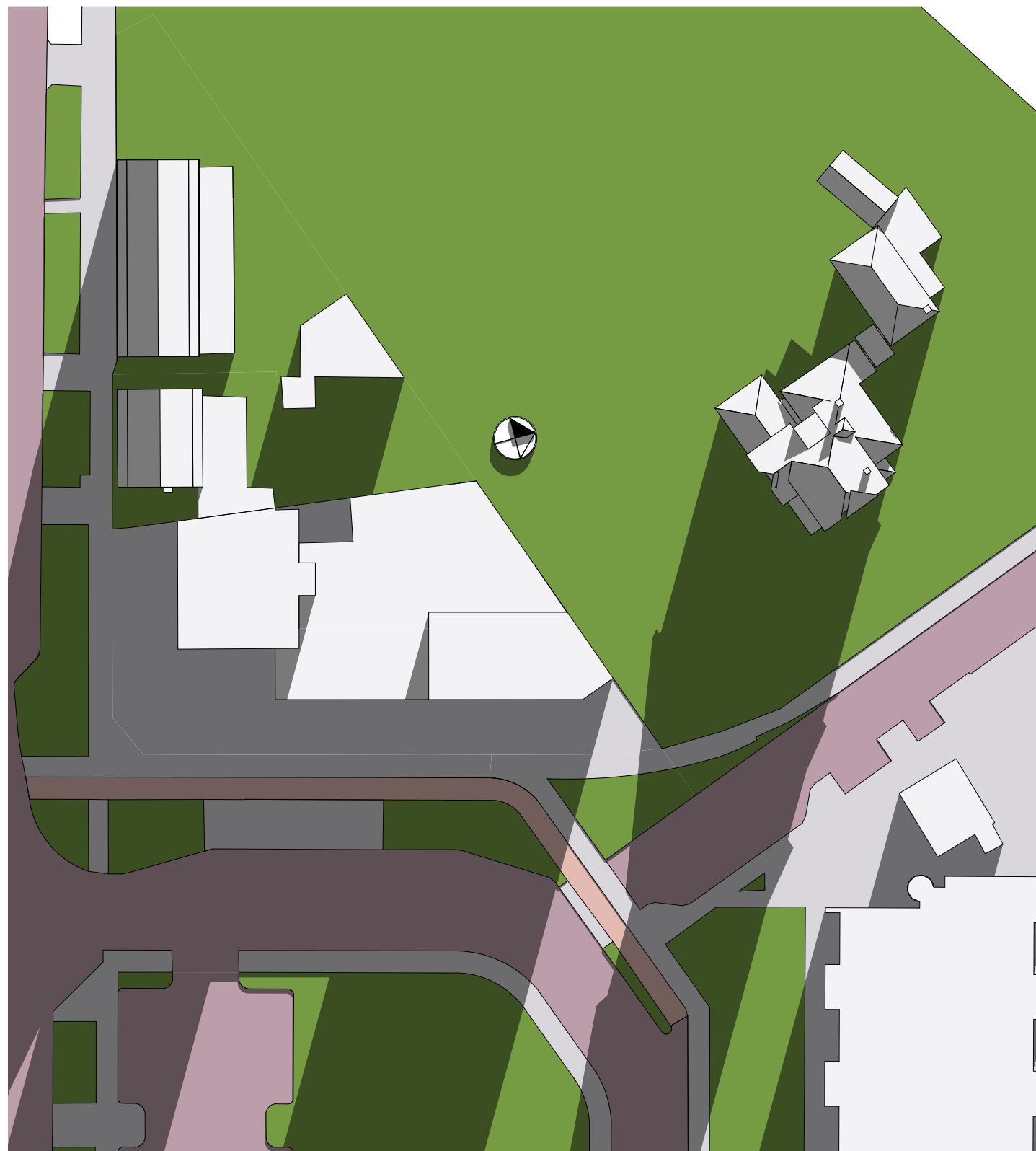
Nieuw 21 Juni 17.00u



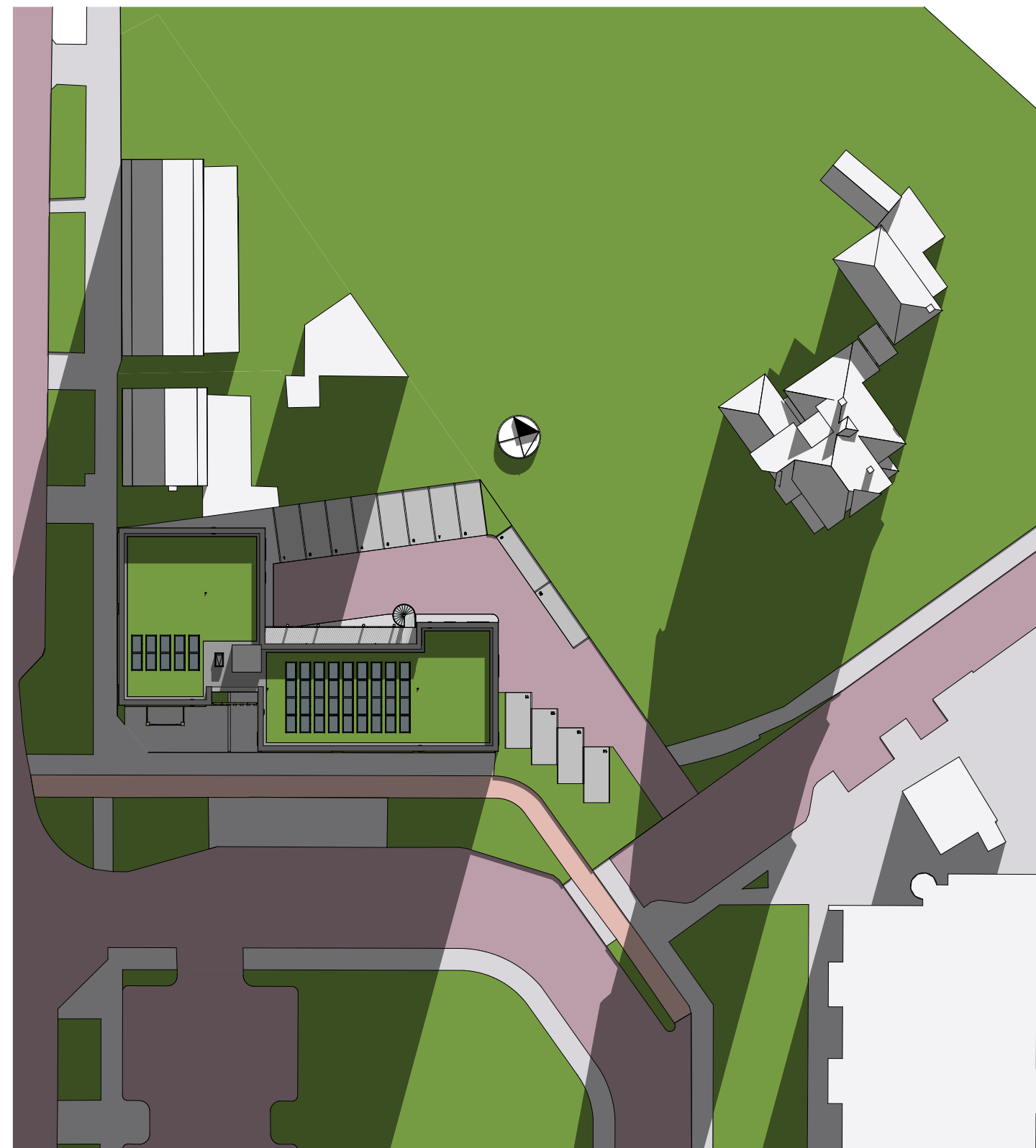
Bestaand 21 Juni 19.00u



Nieuw 21 Juni 19.00u



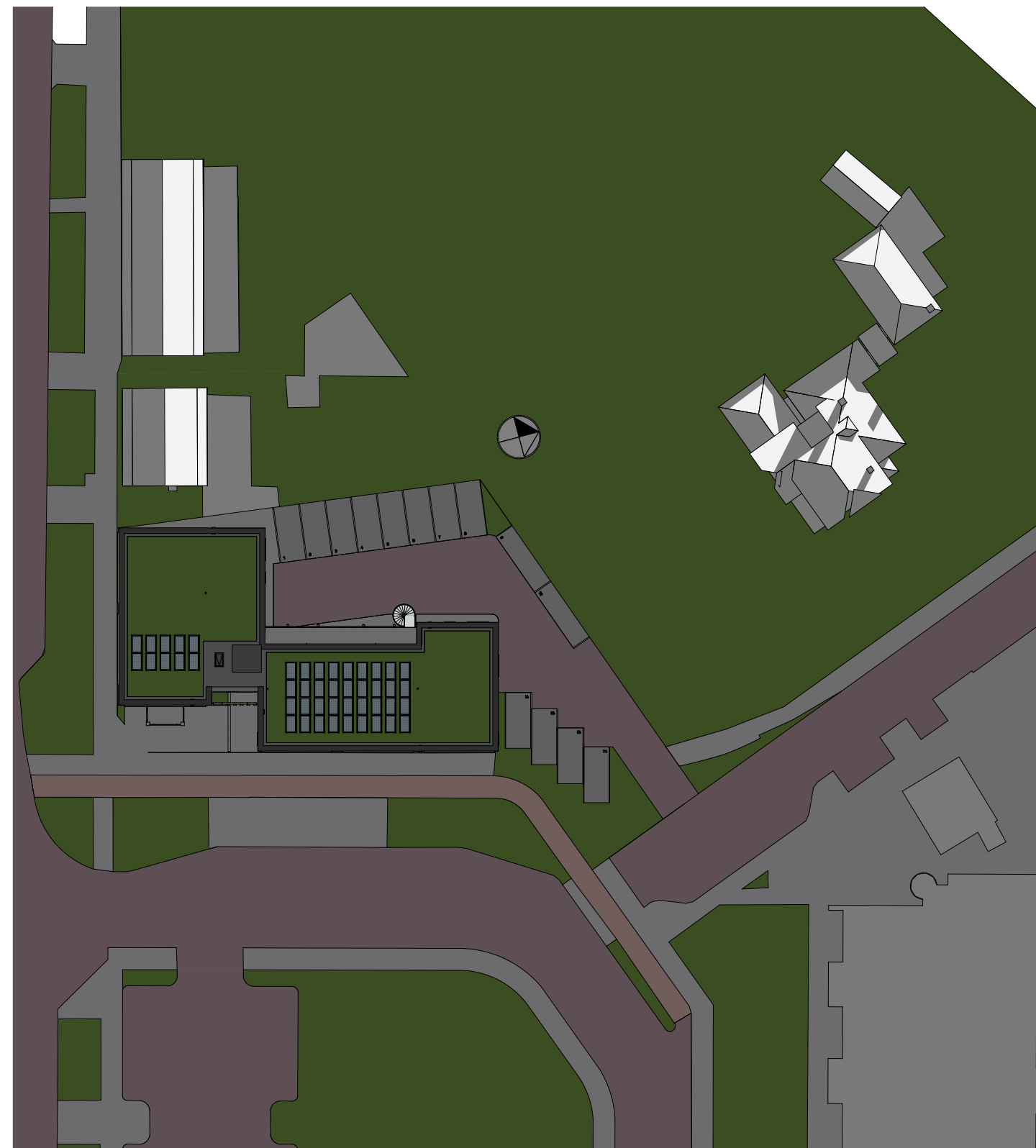
Bestaand 21 Juni 20.00u



Nieuw 21 Juni 20.00u



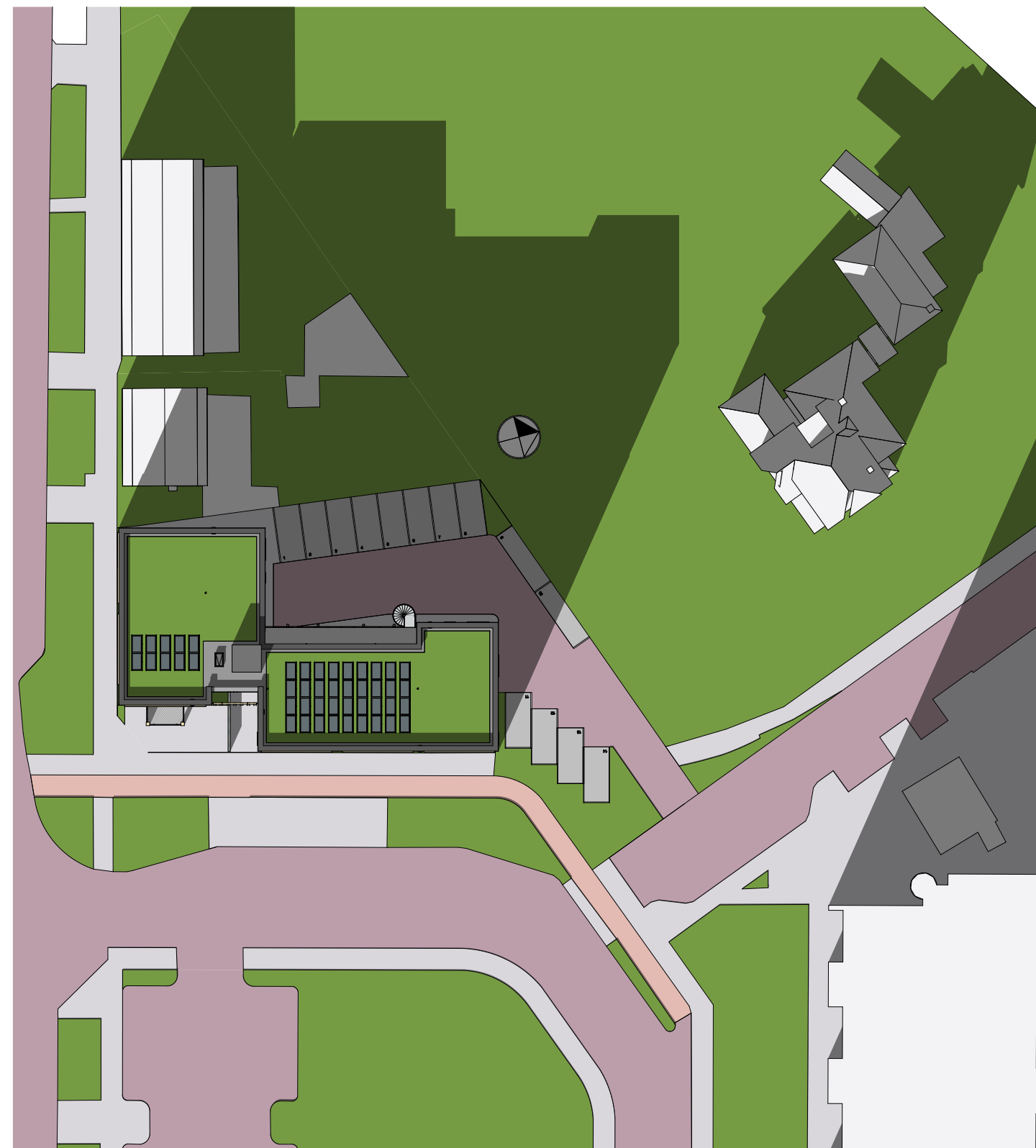
Bestaand 21 Juni 21.00u



Nieuw 21 Juni 21.00u



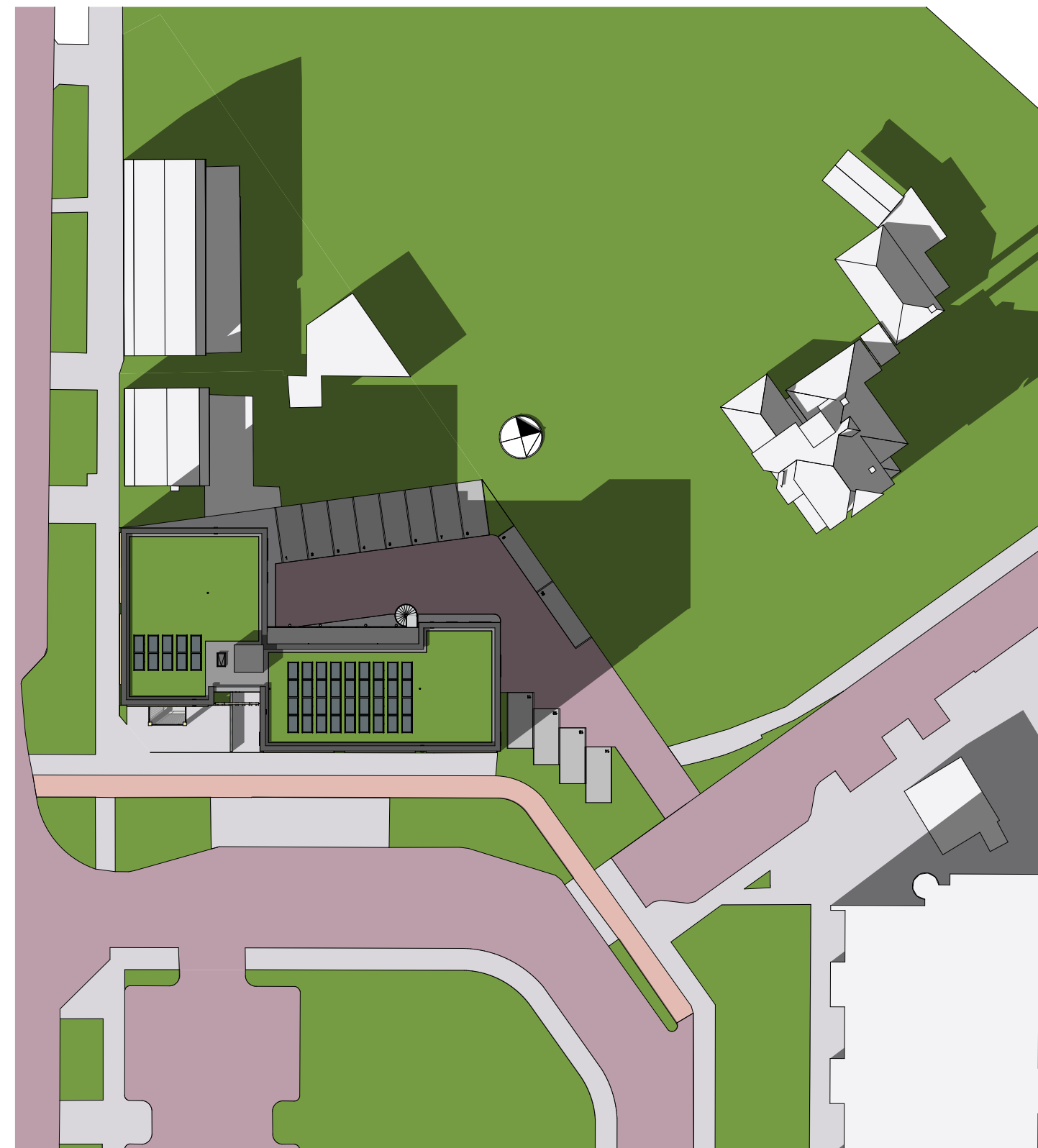
Bestaand 21 Oktober 9.00u



Nieuw 21 Oktober 9.00u



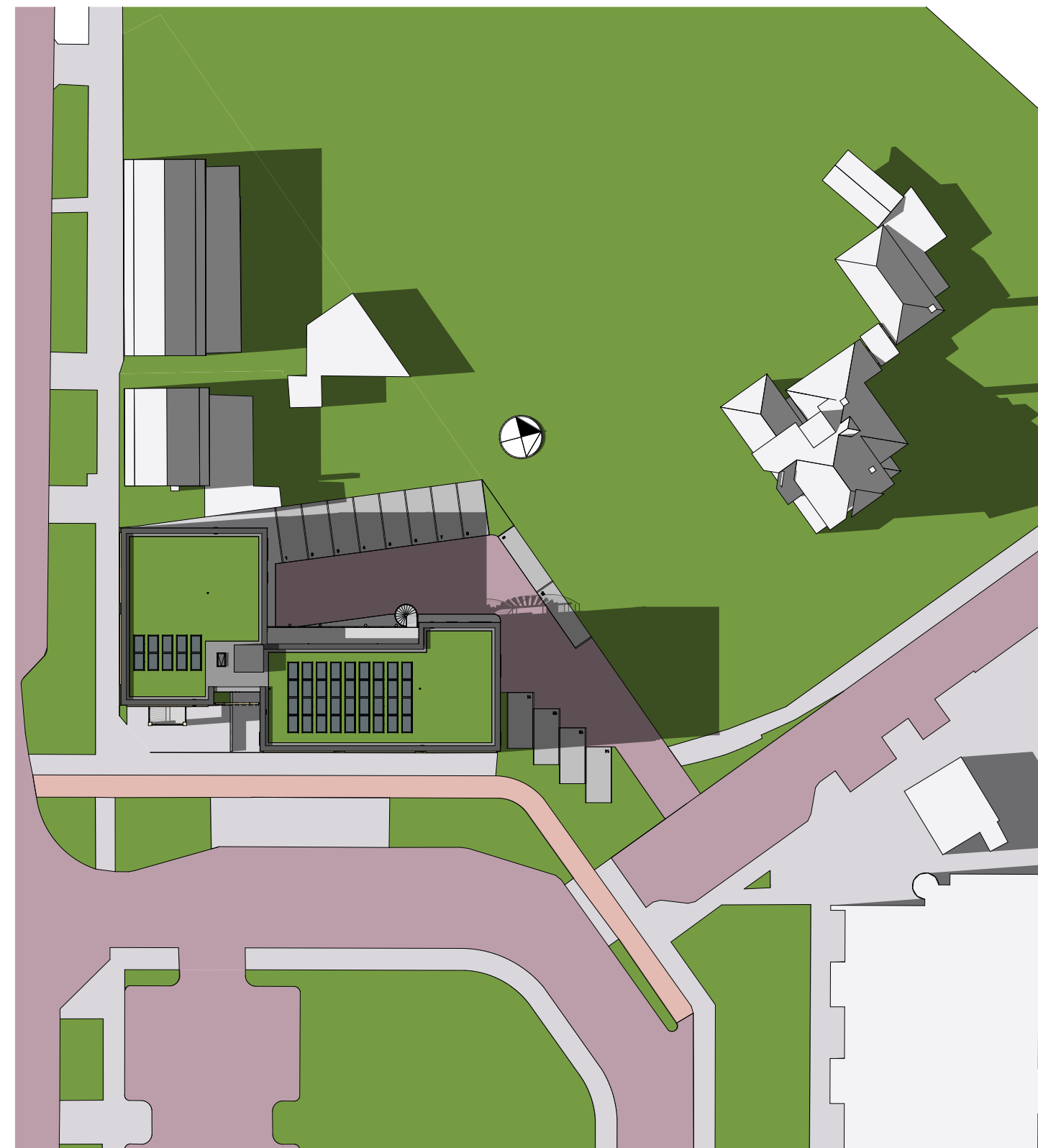
Bestaand 21 Oktober 11.00u



Nieuw 21 Oktober 11.00u



Bestaand 21 Oktober 13.00u



Nieuw 21 Oktober 13.00u



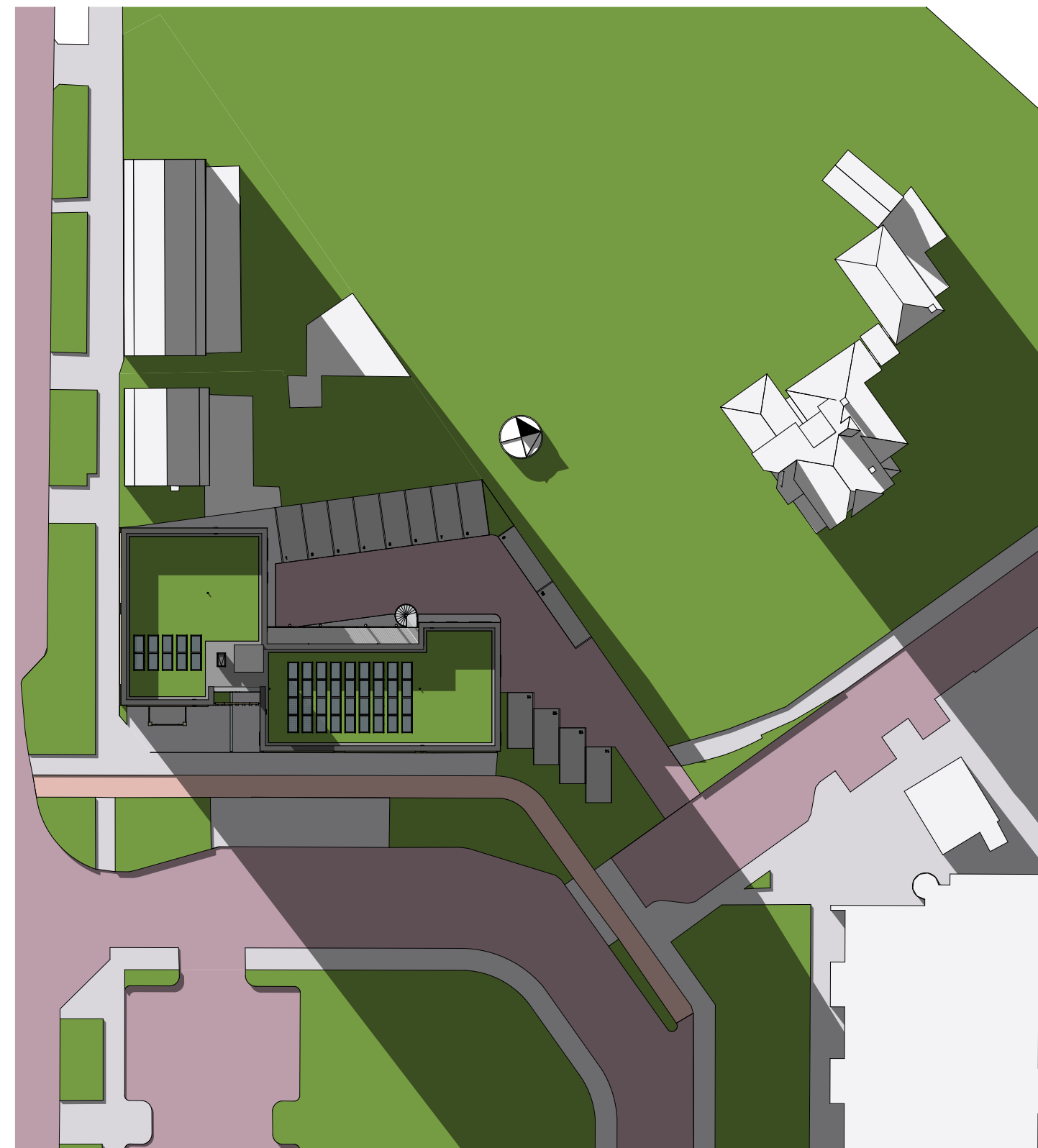
Bestaand 21 Oktober 15.00u



Nieuw 21 Oktober 15.00u



Bestaand 21 Oktober 17.00u



Nieuw 21 Oktober 17.00u



Bestaand 21 Oktober 19.00u



Nieuw 21 Oktober 19.00u

Bijlage 3: Aanvullend onderzoek vleermuizen



AANVULLEND ONDERZOEK VLEERMUIZEN

SPOORLAAN 21

TE DEURNE



Ecologie



Rapportage Aanvullend onderzoek vleermuizen

Spoorlaan 21 te Deurne

Opdrachtgever	Accent Adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA Eindhoven
Rapportnummer	4578.007
Versienummer	D1
Status	Eindrapportage
Datum	9 juli 2018
Vestiging	Brabant Heinz Moormannstraat 1b 5831 AS Boxmeer 0485 - 581818 boxmeer@econsultancy.nl
Opsteller	ir. S.H.W.M. Claessens
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	ir. B.H.H. Verdijck
Paraaf	



Kwaliteitszorg

Econsultancy is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is een vereniging van ecologische advies- en -onderzoeksbureaus en werkt aan de kwaliteit van advisering gericht op natuur, landschap, water, milieu en ruimte en behartigt de belangen van groene adviesbureaus. Het Netwerk hanteert een gedragscode die opdrachtgevers en andere belanghebbenden een basis biedt om de leden aan te spreken op de kwaliteit van hun werk.

Betrouwbaarheid

Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde protocollen en richtlijnen voor onderzoek. Het onderzoek betreft echter een momentopname en geeft een inschatting van de aanwezigheid van beschermde soorten op de onderzoekslocatie. Het incidenteel voorkomen van beschermde soorten is nooit met zekerheid uit te sluiten. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde onderzoek neemt.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	GEBIEDSBESCHRIJVING	2
	2.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen	3
3	RESULTATEN VOORGAAND ONDERZOEK.....	4
4	ONDERZOEKSMETHODIEK	5
5	ONDERZOEKSRESULTATEN	6
	5.1 Vleermuizen.....	6
6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	7

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Accent Adviseurs opdracht gekregen voor het uitvoeren van een aanvullend ecologisch onderzoek aan de Spoorlaan 21 te Deurne.

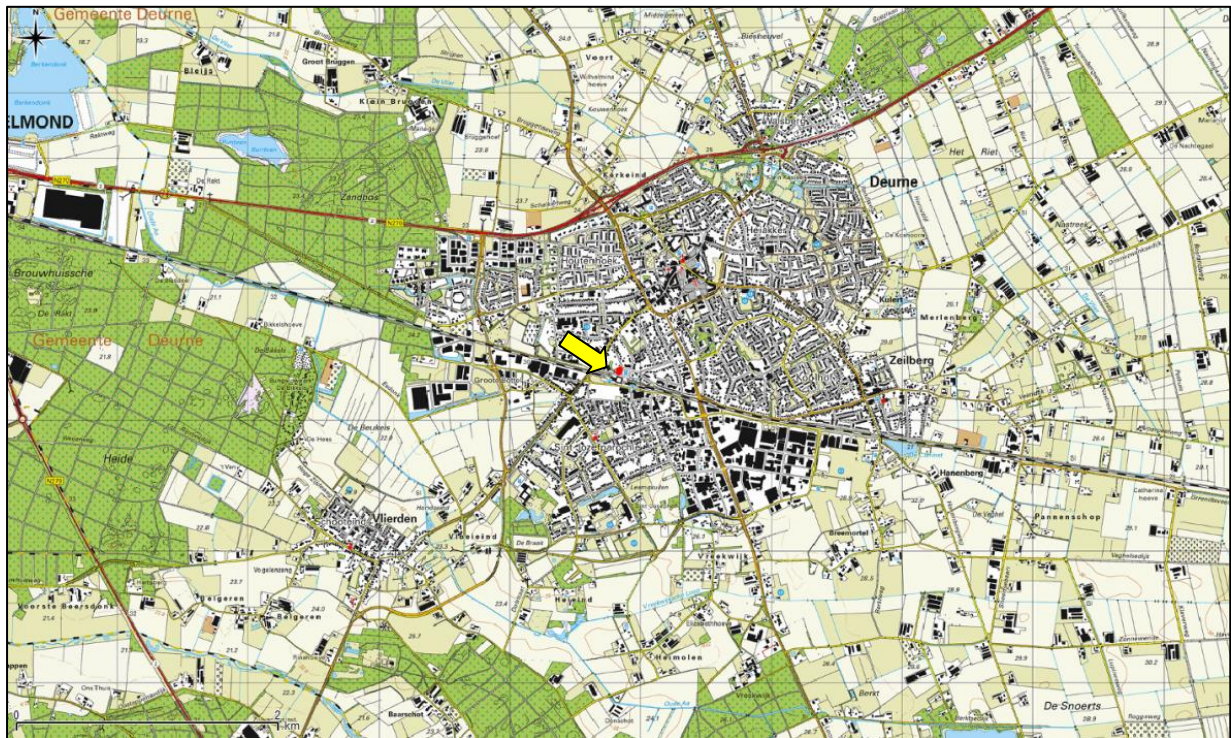
Het aanvullend ecologisch onderzoek naar gebouwbewonende vleermuizen zoals gewone dwergvleermuis en laatvlieger is uitgevoerd in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de planlocatie. Het aanvullend ecologisch onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de onderzoeksresultaten uit de quickscan flora en fauna, uitgevoerd door Econsultancy in 2017 (rapport: 4578.002, d.d. 16 augustus 2017).

Econsultancy is lid van de branchevereniging "Netwerk Groene Bureaus" en werkt volgens de door het Netwerk opgestelde gedragscode en protocollen.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING

De onderzoekslocatie ($\pm 980 \text{ m}^2$) ligt op de hoek van Spoorlaan 21 met Stationsplein 1, in de kern van Deurne. Het perceel, waar de onderzoekslocatie deel van uitmaakt, is kadastraal bekend gemeente Deurne, nummers 782 en 783. In figuur 1 is de topografische ligging van de onderzoekslocatie weer-gegeven.

Volgens de topografische kaart van Nederland, kaartblad 52 C (schaal 1:25.000), zijn de coördinaten van het midden van de onderzoekslocatie $X = 182.825$, $Y = 385.367$.



Figuur 1. Topografische ligging van de onderzoekslocatie.

De onderzoekslocatie betreft een perceel met een voormalig garagebedrijf en woning. De onderzoekslocatie is gelegen in een woonwijk met aan het zuiden het centrale station van Deurne.

In figuur 2 is een luchtfoto van de onderzoekslocatie en de directe omgeving weergegeven. De figuren 3 t/m 8 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 2. Luchtfoto onderzoekslocatie en directe omgeving.



Figuur 3. Vooraanzicht woonhuis nr. 21.



Figuur 4. Zijaanzicht woonhuis nr. 21.



Figuur 5. Zijkant en achterdeel woonhuis nr. 21.



Figuur 6. Dakterras met tuinhuisje woonhuis nr. 21.



Figuur 7. Achterdeel woonhuis nr. 21 en voorzijde voormalig garagebedrijf.



Figuur 8. Voormalig garagebedrijf.

2.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de huidige bebouwing te slopen en hiervoor komen woningen en kleinschalige horeca voor in de plaats.

3 RESULTATEN VOORGAAND ONDERZOEK

Uit de quickscan is gebleken dat, om de effecten van de ingreep volledig te kunnen toetsen aan de Wet Natuurbescherming, er ten aanzien van verblijfplaatsen meer informatie nodig is. Hieronder staan de conclusies uit de quickscan ten aanzien van verblijfplaatsen van vleermuizen weergegeven.

De te slopen bebouwing op de onderzoekslocatie is mogelijk geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. De sloop van de bebouwing zou in geval van aanwezigheid van een verblijfsfunctie van vleermuizen kunnen leiden tot overtreding van de Wet natuurbescherming.

Gelet op de geschiktheid van de onderzoekslocatie voor vleermuizen, zal aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn om de daadwerkelijke functie van het gebied voor vleermuizen te kunnen vaststellen. Deze informatie is benodigd om vast te kunnen stellen of overtredingen van de Wet natuurbescherming aan de orde zijn.

De vleermuissoorten die onderzocht dienen te worden zijn gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Een dergelijk aanvullend onderzoek dient te worden uitgevoerd conform het protocol voor vleermuisonderzoek (Netwerk Groene Bureaus, 2017). Dit houdt in dat afhankelijk van de potentiële functies er in de periode april tot en met september een aantal veldbezoeken uitgevoerd dient te worden. Vervolgens kan aan de hand van de onderzoeksresultaten worden vastgesteld of er overtredingen plaats zullen vinden bij de uitvoering van het project.

Bij het aantreffen van verblijfplaatsen van vleermuizen is bij de voorgenomen werkzaamheden overtreding van de Wet natuurbescherming naar verwachting niet te vermijden en is daarom een ontheffingsaanvraag aan de orde. Door het treffen van maatregelen zal de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats behouden moeten worden en zal schade aan individuen moeten worden voorkomen. Deze maatregelen, omschreven in een projectplan, dienen vervolgens ter goedkeuring worden voorgelegd aan de provincie Noord-Brabant, middels een ontheffingsaanvraag.

4 ONDERZOEKSMETHODIEK

Voor vleermuizen zijn in de periode juni tot eind september in totaal vijf aanvullende veldbezoeken uitgevoerd. De veldbezoeken zijn in de avonden en/of ochtenden uitgevoerd. De inventarisatiemethode is conform het protocol voor vleermuisonderzoek (versie maart 2017), dat is opgesteld door het vleermuisvakberaad van het Netwerk Groene Bureau's en de Zoogdiervereniging, in overleg met Dienst Landelijk Gebied en de Gegevensautoriteit Natuur. De onderzoeksinspanning is gebaseerd op de functies zomerverblijfplaats, kraamverblijfplaats en paarverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger.

Het protocol heeft tot doel het belang van de functies van onderzoekslocatie voor soorten vleermuizen effectief en efficiënt vast te stellen dan wel uit te sluiten. Doordat het protocol is gevolgd, bestaat grote mate van juridische zekerheid, dat is voldaan aan een wettelijke en maatschappelijk verantwoorde inspanning, om na te gaan of soorten en functies van gebieden in het geding zijn. Het kan nooit worden uitgesloten dat verblijfsfuncties tijdens het onderzoek worden gemist, maar er is wel aan de onderzoeksinspanning voldaan. In het bijzonder wanneer de aanwezigheid van gebiedsfuncties of soorten wordt uitgesloten, zou een onderzoek volgens het protocol als juridisch voldoende moeten worden aangemerkt.

Het vleermuisenonderzoek is uitgevoerd binnen de meest gunstige periode van het jaar waarin vleermuizen aantoonbaar van de onderzoekslocatie gebruik kunnen maken (mei - september). Gedurende de periode mei tot en met half juli hebben de meeste soorten hun zomer- en kraamverblijfplaatsen bezet en zijn druk bezig met het grootbrengen van jonge dieren. In de maanden augustus en september maken vleermuizen gebruik van paarverblijfplaatsen en zijn veel soorten in de omgeving van hun winterverblijf te vinden. Naast kraam- en paarverblijfplaatsen is het aanvullende onderzoek ook gericht op de functie zomerverblijfplaats.

Overzicht veldbezoeken

Het onderzoek zal bestaan uit diverse veldbezoeken. Onderstaande tabel bevat planning van de uit te voeren veldbezoeken.

Tabel 1. Onderzoeksinspanning per soortgroep

	Augustus 2017	September 2017	April 2018	Mei 2018	Juni 2018	Juli 2018
vleermuizen		2 x avond		2 x avond 1x ochtend		
tijdstip						
datum		2-8-2017 en 21-9-2017		23-4-2018, 1-6-2018 en 2-7-2018		
functie		paar/baltsverblijf		zomer- en kraamverblijf		

Tijdens de veldbezoeken waren de weersomstandigheden voor het waarnemen van gewone dwergvleermuis gunstig. Tijdens geen van de veldbezoeken was de temperatuur lager dan 12 °C. De windsnelheid lag beneden de 2 Bft. en er was geen sprake van neerslag, anders dan een lichte motregen.

Alle veldbezoeken zijn uitgevoerd met behulp van een batdetector (Pettersson D 240x of Pettersson M500-384) met opnamemogelijkheid. Een batdetector zet het voor het menselijk gehoor niet hoorbare ultrasone geluid van vleermuizen om naar frequenties die wel hoorbaar zijn. Op basis van de geluidsfrequenties en ritmes kunnen verschillende soorten vleermuizen worden onderscheiden. De opnamemogelijkheid is belangrijk omdat de geluidsopnames kunnen worden gebruikt voor het determineren van soorten die op basis van hun geluid moeilijk zijn te onderscheiden (met name Myotis-soort)

en waarbij het sonogram uitsluitsel kan geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van analyseprogramma Batsound.

5 ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Vleermuizen

Verblijfplaatsen binnen de onderzoekslocatie

Tijdens de veldbezoeken zijn in de bebouwing op de onderzoekslocatie geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen.

Verblijfplaatsen buiten de onderzoekslocatie

In de directe omgeving, aan de noordzijde van de onderzoekslocatie, aan de Stationslaan 6, is een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aangetroffen in de bebouwing. Tijdens de veldbezoeken is er geen indicatie geweest van een zomerverblijfplaats of kraamverblijfplaats in de directe omgeving van de onderzoekslocatie. Het is door de onderlinge afstand tot de bebouwing in de omgeving en de afwezigheid van overige geschikte bomen met spleten of holtes niet aannemelijk dat er in de directe invloedssfeer van de onderzoekslocatie potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn die negatieve invloed kunnen ondervinden van de werkzaamheden.

Foeragerende / passerende vleermuizen

Tijdens de veldbezoeken zijn er direct naast de onderzoekslocatie enkele (maximaal 2 per avond) foeragerende gewone dwergvleermuizen waargenomen. Het aanwezige foerageerhabitat rondom de onderzoekslocatie blijft bestaan. Hierdoor is er geen sprake van een vermindering van de foerageermogelijkheden rondom de onderzoekslocatie. De plannen zullen, gezien de kleine aantallen en doordat er meer geschikt foerageergebied in de directe omgeving van de onderzoekslocatie aanwezig is, geen aantasting van belangrijk foerageerhabitat vormen.

Vliegroutes

Vleermuizen maken veelal gebruik van lijnvormige (donkere) landschapselementen als houtsingels, beken en lanen om zich te verplaatsen tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden. Dergelijke potentiële vliegroutes zijn op de onderzoekslocatie niet aanwezig. Door de herstructurering van de onderzoekslocatie worden geen vliegroutes verstoord. Tijdens de veldbezoeken zijn geen eenduidige vliegpatronen aangetroffen die door meerdere individuen worden gevolgd. Waargenomen vleermuizen betreffen exemplaren, die uit verschillende richtingen afkomstig zijn. Er is geen sprake van een eenduidig vliegpatroon dat door meerdere individuen wordt gevolgd. Overtreding ten aanzien van vliegroutes is hierbij niet aan de orde.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Econsultancy heeft in opdracht van Accent Adviseurs een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd aan de Spoorlaan 21 te Deurne.

Het aanvullend ecologisch onderzoek naar gebouwbewonende vleermuizen zoals gewone dwergvleermuis en laatvlieger is uitgevoerd in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de planlocatie naar aanleiding van de onderzoeksresultaten uit de quickscan flora en fauna, uitgevoerd door Econsultancy in 2017 (rapport: 4578.002, d.d. 16 augustus 2017). De initiatiefnemer is voornemens de onderzoekslocatie te herontwikkelen. Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling zal de huidige bebouwing worden gesloopt.

Er zijn geen aanwijzingen gevonden die erop wijzen dat de onderzoekslocatie beschermde functies heeft voor vleermuizen. Er zijn in dit verband geen belemmeringen voor de geplande ontwikkeling.

Econsultancy
Boxmeer, 9 juli 2018

Verklarende woordenlijst

Activiteitenplan

Een activiteitenplan dient als begeleidend document voor een ontheffingsaanvraag. In het activiteitenplan zijn maatregelen verwoord waarmee de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats van een beschermde soort behouden blijft en schade aan individuen wordt voorkomen.

Externe werking

Niet alleen activiteiten in een Natura 2000-gebied/EHS hebben invloed op de staat van instandhouding van het gebied, ook activiteiten buiten het gebied kunnen de natuurwaarden in een gebied beïnvloeden. Dit wordt "externe werking" genoemd. Er bestaat geen ruimtelijke grens voor externe werking: bepalend zijn de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de soorten en habitattypen in het Natura 2000-gebied/ EHS, ongeacht de afstand tot het beschermde gebied.

Expert Judgement

Inschatting van een deskundige op grond van zijn kennis en ervaring.

Foerageerhabitat

Het gebied waarbinnen een soort voedsel zoekt.

Foerageren

Zoeken en vinden van voedsel door dieren (jachtgebied).

Functioneel leefgebied

Hiermee wordt het gebied dat is benodigd om de functionaliteit van een voortplantingsplaats of van een vaste- rust of verblijfplaats te behouden. Een nestlocatie of voortplantingsplaats kan bijvoorbeeld alleen succesvol functioneren, wanneer er voldoende habitat (schuilgelegenheid, voedsel etc.) van voldoende kwaliteit aanwezig is om te kunnen paren, eieren te leggen en jongen groot te brengen.

Gunstige staat van instandhouding

Er is sprake van een gunstige staat van instandhouding van een soort of habitatype als de omstandigheden waarin de soort of het habitatype voorkomt perspectief bieden op een duurzaam voortbestaan van die soort of dat habitatype.

Habitat

Omvat de plaatsen waar een bepaald organisme voorkomt doordat de abiotische en biotische factoren (niet levende en levende natuur) van die plaatsen voldoen aan de eisen en toleranties die het organisme stelt om te kunnen overleven, groeien en zich voortplanten.

Kraamverblijfplaats

Voortplantingsplaats van vleermuizen. Het gaat hierbij vaak om de vrouwelijke exemplaren van een kolonie (ook wel kraamgroep genoemd) die gezamenlijk hun jongen grootbrengen. De aantallen vleermuizen in een kraamgroep kun oplopen tot meerdere honderden exemplaren.

Landschappelijk inpassingsplan

Het inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied middels een ontwerp van de groenvoorziening, dat voldoet aan het beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor wordt zorg gedragen dat een ruimtelijke ontwikkeling past in het landschap.

Landhabitat

Amfibieën zijn voor de voortplanting afhankelijk van water. Buiten de voortplantingsperiode maakt de soortgroep gebruik van landhabitat als onderdeel van het leefgebied. Landhabitat voor amfibieën omvat onder andere structuurrijke of opgaande vegetatie zoals (loof)bos, houtwallen, struikgewas, heide, ruigtekruiden, vegetaties en moeras.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die negatieve effecten bij een ingreep voorkomen of reduceren.

Omgevingscheck

Een omgevingscheck wordt uitgevoerd bij verlies van leefgebied van een jaar rond beschermde functie van een soort die door een ingreep (tijdelijk) verloren gaat. De omgeving van de ingreep wordt door een ter zake deskundige beoordeeld op aanwezigheid van voldoende alternatief leefgebied en/of potentiële verblijfplaatsen.

Ontheffing

De Flora- en faunawet is gemaakt om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan, daarvoor kan een ontheffing benodigd zijn. Een ontheffing is een besluit waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.

Paarverblijfplaats

Dit is een verblijfplaats die hoofdzakelijk in het najaar (september/oktober) door vleermuizen worden gebruikt om te paren. Eén mannetje kan een dergelijke verblijfplaats met meerdere vrouwtjes delen. In de omgeving van de paarverblijfplaats wordt veelal door het territoriale mannetje middels baltsvluchten getracht vrouwtjes aan te lokken.

Populatie

Een biologische populatie is een groep individuen van dezelfde soort die zich onderling voortplant en als zodanig geïsoleerd is van andere zulke groepen.

Rode Lijst

Rode Lijsten laten zien welke soorten zijn verdwenen en welke soorten in een gebied sterk zijn achteruitgegaan of zeldzaam zijn. Er bestaan verschillende Rode Lijsten. Voor vogels, voor zoogdieren, planten, paddenstoelen, insecten en voor allerlei andere soortgroepen. Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Plaatsing op de lijst maakt een dier dus nog geen 'beschermde diersoort' in de zin van de Flora- en faunawet. De Rode Lijsten hebben in de praktijk wel een belangrijke signaleringfunctie. Door de Rode Lijst te raadplegen, kunnen alle instellingen die met natuurbehoud te maken hebben rekening houden met bedreigde soorten.

Significant negatief effect

Een effect is in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 significant als de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied dreigen te worden aangetast.

Het begrip 'significant' staat centraal in de toepassing van het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden bij zowel vaststelling van beheerplannen als de vergunningverlening. Het bepaalt of een uitvoerige toetsing, een zogenaamde passende beoordeling, moet worden uitgevoerd. Indien als gevolg van een ingreep de toekomstige oppervlakte habitat of leefgebied, aantal van een soort of kwaliteit van een habitat lager zal worden dan zoals bedoeld in de instandhoudingsdoelstelling, dan kan sprake zijn van significante gevolgen. Voor het goede begrip, de soorten hoeven er niet te zitten, het gebied moet geschikt zijn voor de soorten.

Vaste rust- of verblijfplaats

Een plek binnen het leefgebied van een soort die essentieel is voor de levenscyclus van een individu. De Flora- en faunawet omschrijft niet exact wat een vaste rust- of verblijfplaats is. Dit is soortafhankelijk.

Vliegroute

Een vaste route die door vleermuizen wordt gebruikt tussen de verblijfplaatsen naar foerageergebieden.

Winterverblijfplaats

Verblijfplaats die gebruikt wordt om de periode van winterrust te overbruggen. Voor vleermuizen zijn dit vorstvrije, maar koele en vochtige plekken. Er kans sprake zijn van massaverblijfplaatsen, verblijfplaatsen van kleine groepen of één of enkele individuen.

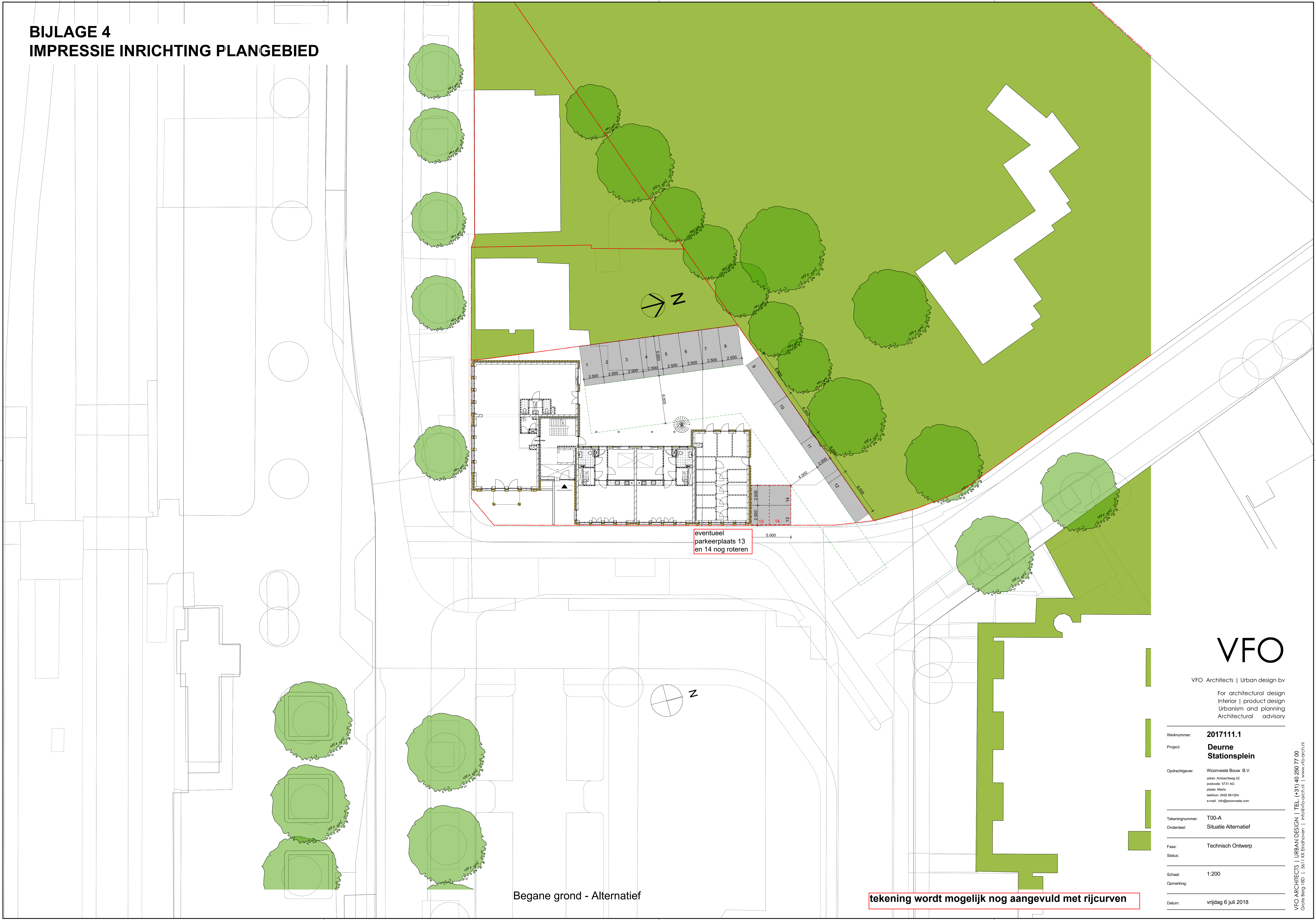
Zomerverblijfplaats

Is een vleermuisverblijfplaats anders dan een kraamverblijf. Buiten de kraamperiode worden deze door vrouwtjes gebruikt, binnen de kraamperiode door individuele mannetjes.



Bijlage 4: inrichtingstekening

BIJLAGE 4
IMPRESSIE INRICHTING PLANGEBIED



Begane grond - Alternatief

tekening wordt mogelijk nog aangevuld met rijcurven

VFO

VFO Architects | Urban design bv

For architectural design
Interior | product design
Urbanism and planning
Architectural advisory

Werknummer:	2017111.1
Project:	Deurne Stationsplein
Oprachtgever:	Woonveste Bouw B.V. adres: Ambachtweg 52 postcode: 5731 AG plaats: Mierlo telefoon: 0492 661204 e-mail: info@woonveste.com
Tekeningnummer:	T00-A
Onderdeel:	Situatie Alternatief
Fase:	Technisch Ontwerp
Status:	
Schaal:	1:200
Opmerking:	
Datum:	vrijdag 6 juli 2018