



BA

Bestemmingsplan Hoek Spoorlaan - Stationsplein, Deurne

Toelichting

Gemeente Deurne

Colofon

Titel:	Toelichting Bestemmingsplan Hoek Spoorlaan - Stationsplein, Deurne
Auteur(s):	Frank van der Putten, Roel Mennen
Opdrachtgever:	Woonerven b.v.
Gemeente:	Gemeente Deurne
Projectnaam:	Bestemmingsplan Hoek Spoorlaan - Stationsplein, Deurne
Projectnummer:	17130 (V5)
Datum:	18 december 2018
Status:	Vastgesteld
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging en begrenzing	5
1.3	Leeswijzer	7
2	Planvoornemen	8
2.1	Achtergrond	8
2.2	Uitgangspunten	9
2.3	Toekomstige situatie	10
3	Beleidskader	12
3.1	Nationaal beleid	12
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Omgevingstoets	19
4.1	Bodemkwaliteit	19
4.2	Geluid	20
4.3	Luchtkwaliteit	22
4.4	Externe veiligheid	24
4.5	Verkeer en parkeren	25
4.6	Watertoets	27
4.7	Flora en fauna	28
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	29
4.9	Bedrijven en milieuzonering	31
4.10	Geur	33
4.11	Trillingshinder	34
5	Juridische opzet	35
5.1	Algemeen	35
5.2	Bestemmingen	35

6	Haalbaarheid	36
6.1	Economische uitvoerbaarheid	36
6.2	Maatschappelijke aanvaardbaarheid	36

Bijlagen

- Bijlage 1: Stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1
- Bijlage 2: Inventariserend bodemonderzoek Stationsplein
- Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek Spoorlaan
- Bijlage 4: Actualiserend bodemonderzoek Spoorlaan
- Bijlage 5: Verkennend bodemonderzoek Stationsplein
- Bijlage 6: Verkennend asbestonderzoek
- Bijlage 7: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 8: Onderzoek externe veiligheid
- Bijlage 9: Verantwoording groepsrisico
- Bijlage 10: Quickscan flora en fauna
- Bijlage 11: Aanvullend onderzoek vleermuizen
- Bijlage 12: Nota van zienswijzen en wijzigingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

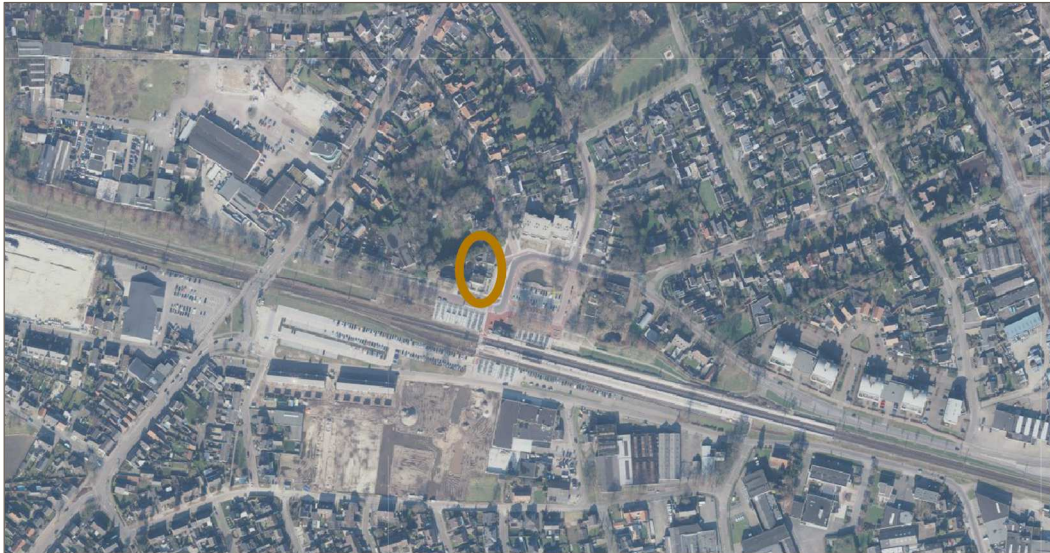
De locatie Spoorlaan 21/Stationsplein 1 en 1a in Deurne is een herontwikkelingsobject in het kader van het project Spoorzone van de gemeente Deurne. Op deze locatie bevinden zich de opstallen van voormalig café-zaal Stationszicht en de voormalige garage Goossens.

De gemeente Deurne was eigenaar van de panden Spoorlaan 21/Stationsplein 1 en 1a en heeft deze via een meervoudige onderhandse aanbesteding te koop aangeboden. De verkoop is uiteindelijk gegund aan Bouwbedrijf Van Gerven op basis van de gunningscriteria uit het aanbestedingsdocument.

Het voornemen is om de bestaande opstallen op dit perceel te slopen en te vervangen door een nieuw gebouw. De begane grond zal voor een deel gebruikt worden voor horecadoeleinden en het overige deel voor woningen, terwijl de eerste en tweede verdieping alleen een woonfunctie krijgt. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het vigerend bestemmingsplan zodat het noodzakelijk is te voorzien in een nieuw juridisch en planologisch regime. In voorliggend bestemmingsplan ligt de planologisch-juridische basis voor deze ontwikkeling.

1.2 Ligging en begrenzing

In figuur 1 is een luchtfoto opgenomen van de totale spoorzone. Hierop is de locatie Spoorlaan 21 Stationsplein 1 en 1a oranje omcirkeld. Het betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Deurne, sectie M nummers 782 en 783.



figuur 1: luchtfoto gebied Spoorzone (bron www.cyclomedia.nl)

In figuur 2 is de begrenzing van de planlocatie weergegeven. De begrenzing is overgenomen van de aankooptekening in het kader van de meervoudig onderhandse aanbesteding.



figuur 2: begrenzing planlocatie (bron www.cyclomedia.nl)

1.3 Leeswijzer

Deze toelichting start na de inleiding met hoofdstuk 2 waarin het plan nader is toegelicht. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het relevante beleid. Het gaat om het beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het vierde hoofdstuk verantwoordt de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 beschrijft de juridische en bestuurlijke aspecten van dit bestemmingsplan. Tot slot staat in hoofdstuk 6 de te doorlopen planprocedure beschreven.

2 Planvoornemen

2.1 Achtergrond

De historische ontwikkeling van de spoorzone van Deurne hangt nauw samen met de groei van de kern Deurne. De spoorzone was destijds ontwikkeld tot een belangrijke economische motor, maar is in de afgelopen tijd nauwelijks in aanzien veranderd, waardoor het gebied niet meer aansluit bij de moderne tijdsgeest. Een herstructurering van de spoorzone dient te zorgen voor een betere aansluiting van het gebied bij de overige ruimtelijke structuur en bebouwing van Deurne.

De centrale ligging van deze locatie in Deurne biedt het gebied de mogelijkheid om zich tot een andere ruimtelijke en functionele structuur te ontwikkelen. Het Stationsplein vormt daarbij een belangrijke entree voor de gemeente Deurne als mobiliteitsknooppunt. Een van de doelen van het beleid voor de Spoorzone is daarom om de stationsomgeving geen anonieme omgeving te laten blijven, maar juist een attractief gebied dat is van de inwoners en de bezoekers van Deurne.



figuur 3: vogelvlucht bestaande situatie stationsomgeving

2.2 Uitgangspunten

De gemeente heeft voor de Spoorzone diverse kaders en randvoorwaarden opgesteld. Een daarvan betreft het Ontwikkelplan vastgoed Stationsplein. Het doel is om aan het Stationsplein functies te vestigen die verbonden zijn aan de hoofdfunctie (vervoer) van deze locatie. Daarvoor dienen de oostelijke en westelijke wanden van het Stationsplein kwalitatief te worden verbeterd. Dit bij voorkeur via nieuwbouw passend bij de gewenste stedenbouwkundige contouren.

Het Ontwikkelplan vastgoed Stationsplein is een werkdocument met daarin de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Op basis van dit werkdocument zijn voor de afzonderlijke locaties aparte plannen ontwikkeld. Een van de herontwikkelingslocaties die de gemeente Deurne specifiek heeft benoemd betreffen de percelen aan de Spoorlaan 21 en het Stationsplein 1 en 1a, bekend als het voormalig café/zaal Stationszicht en de voormalige garage Goossens. De voor deze locatie relevante onderdelen uit het Ontwikkelplan zijn samengevoegd in de Stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1.

In deze visie is opgenomen dat op deze locatie zich de horeca en de op de bezoekers en toeristen gerichte dienstverlening concentreert, aangevuld met stationsgerelateerde detailhandel. Ook is in deze visie het uitgangspunt geformuleerd dat een bouw van maximaal 3 lagen is toegestaan en dat parkeren op eigen kavel geregeld moet worden. Voor de volledigheid is de stedenbouwkundige visie als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.



figuur 4: foto bestaande situatie Spoorlaan 21/Stationsplein 1 en 1a

2.3 Toekomstige situatie

Het voornemen is om de bestaande opstallen te slopen en de locatie volledig te herontwikkelen. Het nieuwe gebouw wordt ingepast in de bestaande structuur en bestaat uit drie bouwlagen. Aan de Spoorlaan is de nieuwe voorgevel ingepast in de bestaande straatwand. Aan de zijde van het Stationsplein ontstaat met het nieuwe gebouw een nieuwe samenhangende pleinwand. Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost aan de achterzijde van het nieuwe gebouw. Het perceel wordt ontsloten via de Stationslaan (zie figuur 6).

De nieuwbouw biedt op de begane grond ruimte voor 140 m² horeca, en daarnaast twee appartementen en een fietsenberging. Op de 1^e en 2^e verdieping zijn elk vijf appartementen gesitueerd met een woonoppervlak van ongeveer 60 m² per appartement. Bij deze ontwikkeling wordt duurzaamheid op een hoog niveau uitgewerkt. Naast de huidige regelgeving is er het ambitieniveau om het woongebouw uit te werken als een gebouw met een hoge score op de duurzaamheidsladder. Het behoort tot de mogelijkheden dat het gebouw als 'Nul op de Meter' wordt opgeleverd. De appartementen worden gerealiseerd als vrije sector huurappartementen tot maximaal het segment middelduur.



figuur 5: schets nieuwbouw (bron VFO Architects)



figuur 6: plattegrond begane grond nieuwbouw (bron VFO Architects)

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk is ingegaan op het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer, vervoer en leefbaarheid. Beleid dat samenhangt met andere milieuaspecten is beschreven in hoofdstuk 4 en is meegenomen in de onderliggende onderzoeken.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk. Deze aanpak zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de SVIR.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

Nationaal belang 13 vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van die ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Ten aanzien van woningbouwlocaties geldt dat vanaf twaalf woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die ladderplichtig is. De herontwikkeling van deze locatie dient dus beschouwd te worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarbij is gekozen voor een programma bestaande uit een combinatie van wonen en horeca, gebaseerd op het ontwikkelplan Vastgoed Stationsplein. De hieraan ten grondslag liggende redenen zijn sociale controle en een minder anonieme Stationsomgeving.

Ten behoeve van deze transformatieopgave is in het woningbouwprogramma van de gemeente Deurne een reservering voor deze locatie opgenomen. Het woonprogramma (12 vrije sector huurappartementen tot maximaal het segment middelduur) sluit vanuit ruimtelijk perspectief en het basisprogramma voor de kern Deurne aan op de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte van de Deurnese bevolking.

In aanvulling op het woonprogramma is gekozen voor het behoud van een kleinschalige horecafunctie ten behoeve van de versterking en beleving van het Stationsplein. Ten opzichte van de vigerende planologische mogelijkheden wordt de omvang van de horeca-activiteiten op deze locatie verkleind van 300 m² tot maximaal 140 m². Aangezien er per saldo geen extra vierkante meters worden toegevoegd is de ontwikkeling daarmee in overeenstemming met de subregionale detailhandelsvisie.

Conclusie:

Aangezien de ontwikkeling voorziet in een concrete behoefte in het bestaand stedelijk gebied is voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking als bedoeld in artikel 3.1.6. Bro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (SVRO) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De structuurvisie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennis innovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. De ruimtelijke belangen en keuzes zijn in vier ruimtelijke structuren geordend: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen.

De locatie en de directe omgeving zijn op de structurenkaart van de SVRO onderdeel van de stedelijke structuur. De stedelijke structuur bestaat uit de steden en dorpen in Noord-Brabant. De verschillen tussen de (middel)grote steden, suburbane kernen, dorpen en plattelandskernen, zowel in ruimtelijk, sociaal als economisch opzicht, zijn een belangrijke kwaliteit van Brabant. De provincie onderscheidt daarom binnen de stedelijke structuur twee ontwikkelingsperspectieven: stedelijk concentratiegebied en kernen in het landelijk gebied.

De kern Deurne is opgenomen binnen het ontwikkelingsperspectief 'kernen in het landelijk gebied'. De kernen in het landelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorzien hierbij in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de SVRO.

3.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant

In de Verordening ruimte Noord-Brabant zijn regels opgenomen waarvan de provincie het belangrijk vindt dat deze worden toegepast bij ruimtelijke besluiten. De verordening onderscheidt vier structuren, gekoppeld aan de Structuurvisie ruimtelijke ordening: het bestaand stedelijk gebied, het Natuur Netwerk Brabant, de Groenblauwe mantel en het Gemengd landelijk gebied. Deze Brabant dekkende structuren zijn aanvullend op elkaar en sluiten elkaar uit. Per structuur is uitgewerkt welke functies, en onder welke voorwaarden, kunnen worden ontwikkeld.

Op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte is het plangebied gelegen in het bestaand stedelijk gebied. Het beleid van de provincie is er al decennia lang op gericht om stedelijke ontwikkeling in deze stedelijke concentratiegebieden te bundelen. Het bundelingsbeleid heeft directe gevolgen voor de groeimogelijkheden in de kernen in het landelijke gebied. In en rondom deze kernen staat het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied centraal.

Binnen het bestaand stedelijke gebied is de gemeente, binnen de grenzen van wetgeving en de regionale afspraken, in het algemeen vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Het accent ligt daarbij op inbreiding, herstructurering en transformering van het bestaand stedelijk gebied.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Verordening ruimte.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Deurne 2030

De structuurvisie is de integrale langetermijnvisie van de gemeente over de noodzakelijke en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en kwaliteiten van Deurne. Ze is opgesteld tegen de achtergrond van een aantal brede maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken en opgaven. Deurne kenmerkt zich daarbij bij uitstek als een woon- en leefgemeente. Het is een gemeente met een sterke centrale kern, goede voorzieningen en verbindingen, een gevarieerd landelijk gebied en levendige kerkdorpen met elk een eigen karakter.

Om prettig in Deurne te kunnen (blijven) wonen is echter meer nodig dan alleen een passende woningvoorraad. Daarvoor zijn ook een goede inrichting van de openbare ruimte, voldoende voorzieningen en een veilige woonomgeving nodig. Het is dan ook belangrijk dat de sterke punten van de gemeente zoals het detailhandelsniveau in het centrum, het scholenvierkant, het station en de binding van bewoners met kernen en wijken behouden en waar mogelijk worden versterkt.

De Spoorzone is daarbij specifiek in de structuurvisie benoemd als een voormalig bedrijventerrein dat wordt getransformeerd tot een mobiliteitsknooppunt en woongebied. Bij het Stationsplein vindt een versterking van de woon-, verkeers- en verblijfsfuncties plaats met ruimte voor passende ondersteunende voorzieningen (bijvoorbeeld op reizigers gerichte dienstverlening en horeca).

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Structuurvisie.

3.3.2 Woonvisie

Ten aanzien van woningbouw richt de gemeente Deurne in de Woonvisie 2015-2030 zich op het realiseren van een woningvoorraad die past bij de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van de Deurnese bevolking. Op basis van de huidige bestemmingsplannen, afspraken en locaties is er binnen het basisprogramma geen ruimte voor nieuwe initiatieven in de kern Deurne. Alleen wanneer in het kader van de structuurvisie of bestemmingsplannen andere keuzes worden gemaakt ontstaat ruimte.

In het woningbouwprogramma van de gemeente Deurne is een reservering voor deze locatie opgenomen voor maximaal 14 woningen. Het woonprogramma bestaat uit 12 vrije sector huurappartementen tot maximaal het segment middelduur.

Conclusie:

De ontwikkeling past binnen het gemeentelijk woningbouwprogramma en is in overeenstemming met de Woonvisie.

3.3.3 Detailhandelsvisie

Het uitgangspunt van de gemeentelijke detailhandelsvisie is een versterking van de lokale verzorgingspositie en het herwinnen van de bovenlokale functie. Om deze ambitie te kunnen bereiken wordt ingezet op de functionele versterkingsmogelijkheden van het centrum. Uitbreidingen in de dagelijkse en niet-dagelijkse artikelsector is alleen mogelijk in het kernwinkelgebied. Daarbuiten wordt alleen uitbreiding toegestaan als dit nodig is vanwege modernisering of om de wijkfunctie in stand te houden.

Ten aanzien van de spoorzone is het wenselijk om aan het Stationsplein functies te vestigen die verbonden zijn aan de hoofdfunctie van deze locatie zijnde vervoer. De wenselijke functies aan het Stationsplein spelen in op de constante bezoekersstroom van dagelijks 4.500 reizigers (schoolgaande jeugd, forensen) en de bereikbaarheid van Deurne, de Peel en omstreken vanaf station Deurne. Dit sluit aan op de gemeentelijke beleidsvisie door, daar waar mogelijk, bij te dragen aan een optimalisering van het horeca-aanbod in de gemeente Deurne.

Tot dit doel is gekozen voor het behoud van een kleinschalige horecafunctie gericht op bezoekers en toeristen, die bijdraagt aan de versterking en beleving van het Stationsplein. Ten opzichte van de vigerende planologische mogelijkheden wordt de omvang van de horeca-activiteiten op deze locatie verkleind van 300 m² tot maximaal 140 m². Aangezien er per saldo geen extra vierkante meters worden toegevoegd is de ontwikkeling tevens in overeenstemming met de subregionale detailhandelsvisie die in juni 2015 door de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek en Someren is opgesteld.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Detailhandelsvisie.

3.3.4 Horecabeleid

Om als gemeente te kunnen inspelen op de ontwikkelingen op het gebied van horeca is het integrale horecabeleid ontwikkeld. De gemeentelijke beleidsvisie horeca is drieledig:

1. Daar waar mogelijk bijdragen aan een optimalisering van het horeca-aanbod in de gemeente Deurne;
2. Beperken en voorkomen van horeca-gerelateerde overlast;
3. Optimaliseren van de dienstverlening door de gemeente aan (startende) horecaondernemers.

Deze ontwikkeling sluit aan bij punt 1 van de gemeentelijke beleidsvisie horeca.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met het horecabeleid.

3.3.5 Kadernota bomenbeleid

Om de toekomst van het bomenbestand veilig te stellen zijn richtlijnen opgesteld voor een gemeentelijk bomenbeleid. Deze richtlijnen zijn, in de vorm van de kadernota bomenbeleid, vastgesteld op 27 januari 2009. Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is slechts voor het kappen en/of verplaatsen van bomen die zijn aangewezen als waardevolle of monumentale boom nog een omgevingsvergunning benodigd.

Als uitwerking van de kadernota bomenbeleid is het groenstructuurplan vastgesteld. Het groenstructuurplan heeft als doel het veiligstellen en ontwikkelen van de groene ruimte in de gemeente Deurne. De bestaande bomenrij aan de Spoorlaan is monumentaal. Binnen het plangebied zelf zijn geen waardevolle of monumentale bomen aanwezig.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de Kadernota bomenbeleid.

3.3.6 Welstandsnota gemeente Deurne

Het doel van de welstandszorg is de kwaliteit van de individuele architectuur en van het totale straatbeeld op peil te houden en waar nodig en mogelijk te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is de karakteristiek van het gebied waarin een bouwwerk staat of wordt opgericht. Een goede balans tussen individueel en algemeen belang staat hierbij centraal.

Het plangebied valt binnen categorie 6 'Bijzondere woongebouwen'. Onder deze categorie vallen gebouwen en gebouwcomplexen met religieuze, maatschappelijke en economische functies, die in hun schaal en omvang duidelijk afwijken van hun directe omgeving. Ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone-Middengebied is specifiek vermeld dat een kwalitatief hoogwaardige inpassing is vereist. Een bouwplan moet voldoen aan het profiel en criteria van deze categorie en een bijdrage leveren aan het geformuleerde doel van welstandszorg.

3.3.7 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Schutsboom-de Romein'. Dit bestemmingsplan is op 16 januari 1973 is vastgesteld door de gemeenteraad en op 20 februari 1974 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Het plangebied heeft hierin de bestemming 'Horecabedrijven' en 'Garagebedrijf'.

Op de als 'Horecabedrijven' bestemde gronden mogen uitsluitend hotel- en/of café-restaurantbedrijven met bijbehorende woning alsmede bij de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Ter plaatse van de bestemming 'Garagebedrijf' mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de uitoefening van een garagebedrijf in één bouwlaag worden gebouwd, met bijbehorende woning in één bouwlaag daarboven.

Conclusie:

De ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om die reden is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

4 Omgevingstoets

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieu-hygiënische aspecten. In dit hoofdstuk heeft een verdieping plaatsgevonden voor de navolgende omgevingsaspecten.

4.1 Bodemkwaliteit

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is inzicht vereist in de bodemkwaliteit in relatie tot de beoogde bestemming. In het verleden zijn voor zowel het perceel aan het Stationsplein (2005) als aan de Spoorlaan (2009) bodemonderzoeken verricht. Op basis van de onderzoeksresultaten was geconcludeerd dat, gelet op de aard en mate van de aangetroffen verontreinigingen, geen nader onderzoek benodigd is. Beide onderzoeksrapportages zijn als bijlage 2 en 3 opgenomen.

Gezien de verstreken tijd is besloten om een actualisatie van deze onderzoeken te verrichten zodat een recent overzicht beschikbaar is van de bodemkwaliteit binnen het plangebied.

4.1.1 Bodemonderzoek

Actualisatie bodemonderzoek Spoorlaan 21

Door een SIBK2001 erkend veldwerker zijn boringen op het perceel geplaatst. Op basis van de zintuiglijke waarnemingen is ervoor gekozen een mengmonster van de bovengrond te laten onderzoeken op componenten uit het standaardpakket. Het mengmonster is licht verontreinigd met Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's) en lood. Er zijn echter geen aanwijzingen dat sprake is van een nieuw ontstane verontreiniging. Bovendien ligt de concentratie PAK's ruimschoots onder de helft van de interventiewaarde.

De onderzoeksrapportage, d.d. 21 februari 2017, is als bijlage 4 opgenomen.

Actualisatie bodemonderzoek Stationsplein 1

Uit de analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van het voormalige pompeiland de bovengrond licht verontreinigd is met minerale olie. Het grondwater nabij de nog aanwezige ondergrondse tank is licht verontreinigd met zware metalen en naftaleen. Verder blijkt dat de bovengrond ter plaatse van het voormalig pompeiland matig verontreinigd is met koper en licht verontreinigd is met cadmium, lood, zink en PAK.

Gezien de mate en omvang van de verontreiniging met koper is verder onderzoek niet noodzakelijk. De aangetroffen gehalten met zware metalen, PAK en/of minerale olie in de grond en zware metalen en naftaleen in het grondwater zijn daarnaast dermate laag dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

De onderzoeksrapportage, d.d. 26 april 2017, is als bijlage 5 opgenomen.

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen planologische belemmering voor het bestemmingsplan. Na sloop en het verwijderen van de aanwezige bouwwerken en verhardingen is nog een nader bodemonderzoek noodzakelijk in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

4.1.2 Asbestonderzoek

Tijdens het uitvoeren van de actualiserend bodemonderzoeken zijn bijmengingen met bodemvreemd materiaal (met name puin) in het plangebied aangetroffen. Om deze reden is een verkennend asbestonderzoek verricht om vast te stellen of sprake is van een bodemverontreiniging met asbest. De onderzoeksrapportage, d.d. 1 september 2017, is als bijlage 6 opgenomen.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd, dat de onderzoeklocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming" (VED-HE). Deze vooraf gestelde hypothese kan op basis van de onderzoeksresultaten worden verworpen. Er is geen aanleiding voor het uitvoeren van een nader onderzoek naar asbest in de bodem.

Conclusie

Er bestaan geen milieuhygiënische belemmeringen voor de bestemmingsplanwijziging en de beoogde nieuwbouw binnen de onderzoekslocatie.

4.2 Geluid

In Nederland zijn er ter bescherming tegen geluidhinder normen gesteld in de Wet geluidhinder. In deze wet zijn normen vastgelegd voor geluid van weg- en railverkeer en bedrijven. Er gelden voorkeurswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting aan de gevel van woningen, ziekenhuizen en scholen (de zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen).

Om te bepalen of ter plaatse sprake is van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat is een onderzoek verricht om de geluidbelasting inzichtelijk te maken. De onderzoeksrapportage, d.d. 7 december 2017, is als bijlage 7 opgenomen.

4.2.1 Resultaten

Ten gevolge van de spoorlijn Eindhoven-Venlo wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achtereenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen.

Er zijn recentelijk geluidsreducerende maatregelen getroffen aan en om de spoorlijn, zoals de toepassing van raildempers en de plaatsing van afscherming. Het verder treffen van maatregelen aan de spoorlijn wordt daarom én in het kader van de kleinschaligheid van het project niet verder overwogen (de kosten van hoge absorberende schermen zijn hoog). Ten gevolge de Spoorlaan (weg zonder geluidszone) wordt ook de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting overschreden. Het reduceren van de maximale snelheid op deze weg is niet mogelijk. Recentelijk zijn het Stationsplein en de omliggende wegen gereconstrueerd. Omdat de overschrijding dusdanig klein is en het project kleinschalig is, wordt een verdere aanpassing aan de weg niet overwogen.

Het plaatsen van afscherming is fysiek technisch niet mogelijk, het pand komt op de hoek van de Spoorlaan met het Stationsplein te staan. Langs deze wegen zijn fietspaden, voetpaden, parkeerstroken en andere openbare inrichting gepositioneerd, zodat een effectieve afscherming niet mogelijk is. Tevens zullen afschermingen van circa 4 meter hoogte stedenbouwkundig niet wenselijk zijn. In verband met de kleinschaligheid van het project worden afschermingen niet verder overwogen. Het verder van de weg plaatsen zorgt er voor dat de haalbaarheid van het project in het geding komt.

Conclusie

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt bij het college van Burgemeester en wethouders een verzoek om hogere waarde voor de geluidsbelasting op de gevels verzocht. Ingevolge het bepaalde in artikel 110c, eerste lid Wet geluidhinder juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt een ontwerp van dit hogere waarden besluit tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Het college kan aan het besluit hogere waarden voorwaarden verbinden ten aanzien van het treffen van gevelmaatregelen aan het pand.

Na het verlenen van een hogere waarde voor de van toepassing zijnde woningen vormt het aspect geluid vanwege omliggende wegen geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.3 Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit moet enerzijds aangetoond worden dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een (significante) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen en anderzijds dat ter plaatse van het plangebied sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De belangrijkste regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is opgenomen in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer. In de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen.

4.3.1 Niet in betekende mate

Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekende mate'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

De Regeling kent geen categorie voor detailhandel en/of horecavoorzieningen. De beoogde ontwikkeling valt dus niet onder een categorie die zonder meer als 'niet in betekende mate' kan worden aangemerkt. Voor dergelijke gevallen is door het ministerie van VROM (inmiddels het ministerie van I&M) in samenwerking met InfoMil een rekentool ontwikkeld. Met deze rekentool kan aan de hand van het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtkeer worden berekend of een plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Op onderstaande afbeelding is het resultaat van de rekentool weergegeven op basis van de verkeersgeneratie zoals berekend in paragraaf 4.5. Ten behoeve van de toepassing van de rekentool is een aanname gedaan voor het aandeel vrachtverkeer voor de bevoorrading van de horecavoorziening. Het aandeel vrachtverkeer is ingeschat op vier motorvoertuigbewegingen. Dit vertaalt zich naar twee extra bevoorradingen en/of transport per weekdageemaal.

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		93
Aandeel vrachtverkeer		3,7%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,11
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 7: uitsnede NIBM-tool, versie 29 mei 2017

Het project blijft ruim onder de grens voor van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is dus aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Er wordt hiermee voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen leveren derhalve geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

4.3.2 Woon- en leefklimaat

In een bestemmingsplan dient, ook als een project bijvoorbeeld niet in betekende mate bijdraagt, aangetoond te worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit kan op basis van de Grootchalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Via deze kaarten is de luchtkwaliteit in Nederland in zowel de bestaande als toekomstige situatie inzichtelijk. Deze kaarten zijn gemaakt op basis van metingen en modelberekeningen en geven een beeld van de luchtkwaliteit en depositie in Nederland en worden gebruikt in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

	Stikstofdioxide (NO ₂)	Fijn stof (PM _{2,5})	Fijn stof (PM ₁₀)
2015	18,82 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11,88 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18,86 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2020	14,45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12,03 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19,36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2025	12,23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10,68 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17,73 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2030	9,95 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	9,343 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	16,11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

tabel 1: luchtkwaliteit bestaande en toekomstige situatie (bron: <http://geodata.rivm.nl/gcn/>)

Uit de gemeten en berekende achtergrondconcentraties blijkt dat deze ruim onder de wettelijke normen van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ blijven. Op basis van de grootschalige concentratiekaart is te zien dat er in het plangebied sprake is van een afname van zowel stikstof en fijnstof. Door de beoogde ontwikkeling wordt de grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂, PM_{2,5} of PM₁₀) niet overschreden. Er is derhalve geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

Gelet op de lage achtergrondconcentratie is ter plaatse sprake van een goed woon- en leefklimaat. Het project zelf is aan te merken als 'niet in betekende mate' ten aanzien van de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit betekent dat nader onderzoek niet benodigd is en er geen belemmeringen zijn vanuit luchtkwaliteit.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek verricht om te bepalen of sprake is van overschrijding van de normen ten aanzien van de relevante veiligheidsaspecten. De onderzoeksrapportage, d.d. 21 september 2017, is als bijlage 8 opgenomen.

4.4.1 Risicobronnen

Om inzicht te verkrijgen in de mogelijke externe veiligheidsrisico's is een inventarisatie verricht op basis van de provinciale risicokaart. Ten westen van het plangebied ligt op de risicokaart een LPG-tankstation. De intrekking van de vergunning voor de verkoop van LPG is formeel nog niet rond maar er wordt geen LPG meer verkocht. De ontwikkellocatie is bovendien op een zodanige afstand gesitueerd dat deze buiten het invloedsgebied valt.

Het plangebied ligt daarnaast op circa 50 meter van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. De spoorlijn is onderzocht in het kader van het opstellen van het Basisnet Spoor. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen $10^{-6}/j$ PR contour (veiligheidszone) is of plasbrandaandachtsgebied. Vanwege de ligging nabij deze spoorverbinding dient wel een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht.

4.4.2 Kwantitatieve risicoanalyse

De risicoberekeningen zijn uitgevoerd met RBM II. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het KNMI-weerstation Eindhoven. De transportgegevens van spoorlijn Eindhoven-Venlo zijn ontleend aan de Regeling Basisnet, d.d. 1 april 2015. Uit de berekeningen van het plaatsgebonden risico van de spoorlijn blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen $10^{-6}/j$ plaatsgebonden risicocontour aanwezig.

Uit de berekeningen van het groepsrisico blijkt dat in zowel de huidige als toekomstige situatie het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriënterende waarde blijft. Het aantal slachtoffers is berekend op 116 in de huidige situatie en 98 in de toekomstige situatie.

4.4.3 Verantwoordingsplicht

Het onderhavige plan leidt niet tot een overschrijding van de waarden zoals genoemd in artikel 8 lid 2 onder a en b van het Besluit externe veiligheid transport. Er kan daarom worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Voor deze ontwikkeling is op basis van de richtlijn "Advisering externe veiligheid voor ruimtelijke plannen – maatwerk of standaardadvies voor gemeenten" van de Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant het standaardadvies van toepassing.

Dit advies is als bijlage 9 opgenomen. Op basis hiervan is het restrisico acceptabel te noemen en wordt het groepsrisico verantwoordt geacht. Het aspect externe veiligheid vormt geen planologische belemmering voor het bestemmingsplan.

4.5 Verkeer en parkeren

De gemeente Deurne heeft op 14 mei 2013 de Nota parkeernormen 2013 vastgesteld. In deze beleidsnota staat een samenhangend stelsel van parkeernormen voor de middellange termijn alsmede de eisen die gesteld worden aan parkeerplaatsen. Door het hanteren van parkeernormen ontstaat inzicht in de parkeerbehoefte en kan op voorhand een ruimtelijk, economisch en verkeerskundig kader worden geschetst.

4.5.1 Parkeerbehoefte en -aanbod

In de nota parkeernormen 2013 is onderscheid gemaakt in vijf gebieden. Voor elk van deze gebieden is een parkeernormering opgesteld voor de te specificeren voorzieningen. Het plangebied behoort op basis van deze gebiedsindeling tot de schil rond het centrum. Voor het hier van toepassing zijnde locatietype "Schil rond centrum" is per type woning 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

Tabel 2: parkeernormen uit de Nota parkeernormen 2013

Binnen het plangebied worden uitsluitend huurwoningen 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 uit op 14,4 parkeerplaatsen. Op grond van de Nota parkeernormen 2013, vindt afronding bij < 0,5 naar 0 en > 0,5 naar 1 plaats. Dit betekent dat er 14 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

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. 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 derhalve 0 parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk.

Op basis van de impressie van het plangebied, zie paragraaf 2.3, volgt dat er op eigen terrein 14 parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. De definitieve uitwerking van het parkeerterrein dient overlegd te worden in de fase van vergunningverlening.

4.5.2 Verkeersgeneratie

Met betrekking tot de verkeersgeneratie zijn voor de appartementen de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' toegepast. Voor de horecavoorziening zijn geen kengetallen vanuit het CROW beschikbaar. Er is daarom uitgegaan dat het aantal benodigde parkeerplaatsen per 100 m² bvo gemiddeld 2,5 keer per weekdagemaal bezet is (5 pp x 2,5 = 12,5). Op basis van deze uitgangspunten is in navolgende tabel het extra motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag bepaald.

Programma	Eenheid	Categorie	Verkeersgeneratie	Totaal
Woningen:	12 stuks	Koopwoning etage, midden	6,3 mvb per woning	75,6
Horeca	140 m ²	Café/bar/cafetaria	12,5 mvb per 100 m ²	17,5
Totaal				93,1 mvb

Tabel 3: verkeersgeneratie

Het plan leidt tot een verkeersaantrekkende werking van circa 93 motorvoertuigen per weekdag. De maximale toename van het verkeer, uitgaande van 100% autogebruik van bewoners/bezoekers (worstcasescenario) is voor het omliggende wegennet relatief gering. Het planvoornemen heeft derhalve niet of nauwelijks gevolgen voor de doorstroming vanuit de diverse invalswegen naar het Stationsplein.

4.6 Watertoets

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is een van de instrumenten om dit te bereiken. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces om te komen tot een veilig, gezond en duurzaam watersysteem.

Beleidskader

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Aa en Maas. De doelen van het waterschap voor de periode van 2016 tot 2021 staan beschreven in het waterbeheerplan, waarbij een indeling is gemaakt in de programma's 'veilig en bewoonbaar beheergebied', 'voldoende water en robuust watersysteem', 'gezond en natuurlijk water' en 'schoon water'. Aansluitend op het waterbeheerplan hebben de drie Brabantse waterschappen sinds 1 maart 2015 de beschikking over één gezamenlijke verordening. Dit betreft de zogenaamde Brabant Keur. Als onderdeel van dit harmonisatietraject hanteren de waterschappen dezelfde (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt.

Het waterbeleid van de gemeente Deurne is vastgelegd in het 'Gemeentelijk rioleringsplan' (GRP). Het GRP is een wettelijk verplicht plan. Er wordt in beschreven hoe de gemeente invulling geeft aan haar zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en het grondwater. Het doel is te zorgen voor een goede volksgezondheid, door het afvalwater uit de stedelijke omgeving af te voeren. Het tweede doel is bij te dragen aan een veilige woonomgeving, door wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen.

4.6.1 Waterkwantiteit

Als aanscherping op de Keur van het waterschap zijn in het GRP richtlijnen opgenomen voor de waterhuishouding bij nieuwbouwplannen. Vertrekpunt is dat hemelwater op eigen terrein, dus binnen het plangebied, wordt opgevangen en geïnfiltreerd. Uitgangspunt daarbij is 5 m³ per 100 m² verhard oppervlak wordt aangelegd. Indien dit fysiek niet mogelijk is kan de oplossing buiten het plangebied worden gezocht, maar zijn de kosten om dit te realiseren voor rekening van de exploitant.

Het onderhavig bestemmingsplan biedt de planologische kaders waarbinnen een nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan kan plaatsvinden. In dit stadium is het daarom niet noodzakelijk om een concrete beschrijving en uitwerking op te stellen van het toekomstig verhard oppervlak. De exacte ruimtelijke inpassing van een waterberging- of infiltratievoorziening wordt in een later stadium bepaald en valt buiten de reikwijdte van deze watertoets. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de bouwwerkzaamheden wordt concreet invulling gegeven aan de waterbergingsopgave ten aanzien van de voorgenomen planontwikkeling.

4.6.2 Waterkwaliteit

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt gebruik gemaakt van milieuvriendelijke bouwmaterialen en uitloogbare materialen, zoals lood, koper, zink en zacht OVC worden niet toegepast. Dit voorkomt de uitspoeling van vervuilende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater. Bij het onderhavig initiatief wordt een gescheiden rioleringssysteem voor hemel- en vuilwater gerealiseerd. Het vuilwater dat vrijkomt bij de toekomstige bebouwing wordt afgevoerd naar het bestaand rioleringsstelsel van het Stationsplein. Voor het hemelwatersysteem is het streven om het hemelwater binnen het plangebied of in de aangrenzende directe omgeving te borgen.

Conclusie

Er bestaan naar verwachting geen knelpunten tussen grondgebruik, bestemmingen of waterhuishoudkundige functies in relatie tot waterbeheer. Er zijn dan ook geen negatieve consequenties te verwachten ten aanzien van de waterhuishouding.

4.7 Flora en fauna

Op 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming in werking getreden. De Wet natuurbescherming (Wn) regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten en dieren en van bossen en andere houtopstanden. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving.

4.7.1 Quickscan natuurwetgeving

De eerste stap in het onderzoeken of beschermde soorten of gebieden in (de omgeving van) een plangebied voorkomen is de zogenoemde quickscan natuurwetgeving. De bijbehorende onderzoeksrapportage, is als bijlage 10 aan deze toelichting toegevoegd. Hierna beschrijven we de conclusies en bevindingen.

Beschermde soorten

Voor uitvoering van de plannen dient middels aanvullend onderzoek meer duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen of voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelinspectie uit voeren. Daarnaast dient bij werkzaamheden te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen ten aanzien van onder andere algemene zoogdieren en amfibieën.

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.

Natuurbeschermingswet

De onderzoeklocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Deurnsche Peel & Mariapeel, bevindt zich op circa 5,3 kilometer afstand ten noordoosten en oosten van de Onderzoeklocatie. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen op de onderzoeklocatie zijn, gezien de afstand ($\pm 5,3$ km) tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden in combinatie met de aard van de plannen (sloop en kleinschalige woningbouw) niet te verwachten. Vervolgonderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet wordt niet noodzakelijk geacht.

4.7.2 Nader onderzoek vleermuizen

In de onderhavige situatie kan op basis van de quickscan flora en fauna niet worden uitgesloten dat er verblijfplaatsen aanwezig zijn van de gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Dit is geverifieerd door een nader onderzoek hiernaar in te stellen. De desbetreffende onderzoeksrapportage, is als bijlage 11 aan deze toelichting toegevoegd. In het aanvullend ecologisch onderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden die erop wijzen dat de onderzoekslocatie beschermende functies heeft voor vleermuizen. Er zijn in dit verband geen belemmeringen voor de geplande ontwikkeling.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

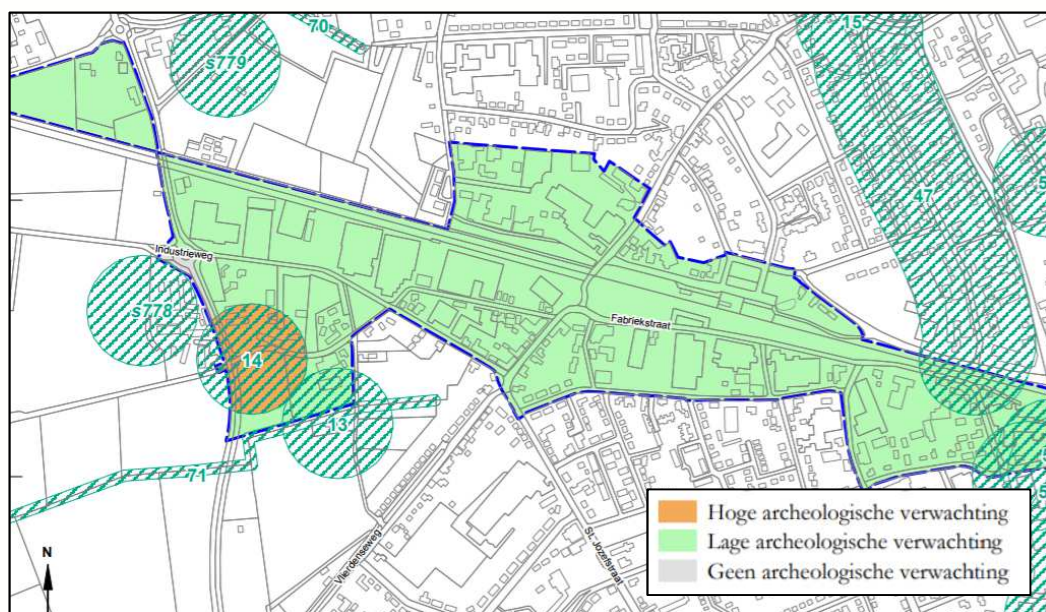
4.8.1 Archeologie

Vanaf 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. De Erfgoedwet bevat daarnaast regels voor omgang met archeologie in het algemeen.

In opdracht van de gemeente Deurne is in het verleden reeds een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd voor het gehele gebied van de Spoorzone, die op 12 oktober 2012 is geactualiseerd. Het doel van deze actualisatie was om vast te stellen of sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door de bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te worden. Tijdens het bureauonderzoek en een terreininspectie is de conclusie getrokken dat voor de Spoorzone het voornamelijk gaat om gronden met een gematigde archeologische verwachting, met ter plaatse van de bestaande bebouwing een lage verwachting.

Naar aanleiding van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek is een advies opgesteld per terrein binnen de Spoorzone. Ten aanzien van het onderhavig bestemmingsplangebied geldt dat de verwachting voor archeologische waarden laag is of dat de ondergrond niet meer intact is. Er is door het bevoegd gezag dan ook besloten om de archeologische verwachtingswaarde bij te stellen naar een lage waarde (categorie 5).

Voor deze gebieden is geen nader archeologisch onderzoek benodigd. Dit wil echter niet zeggen dat toevalvondsten bij grondroerende werkzaamheden kan worden uitgesloten. In dit geval wordt gewezen op de wettelijke verplichting om dit te melden bij de gemeente Deurne.



figuur 8: archeologische verwachtingskaart

4.8.2 Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is de wet Modernisering monumentenzorg (Momo) in werking getreden. Een belangrijke doelstelling van de Modernisering van de Monumentenzorg is het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Tot dit doel zijn via de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de Provincie Noord-Brabant de cultuurhistorische waarden van het plangebied onderzocht. De spoorlijn Eindhoven – Venlo is op de CHW aangegeven als een historisch geografische lijn met redelijk hoge waarde. De spoorlijn maakt een belangrijk deel uit van de ruimtelijke structuur van Deurne. Gezien de locatie en in samenhang met de functie is de Spoorlaan beeldbepalend voor Deurne.

In de welstansnota behoort het plangebied daarom tot categorie 6 'Bijzondere woongebouwen'. Binnen deze categorie is voor bouwwerken in de Spoorzone – Middengebied specifiek vermeld dat een kwalitatief hoogwaardige inpassing is vereist.

Conclusie

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er bij de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied archeologische of cultuurhistorische waarden worden aangetast.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit is een ruimtelijke scheiding noodzakelijk tussen milieubelastende en milieugevoelige functies.

4.9.1 Algemeen

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukeurmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren een indicatie gegeven van de afstanden waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden.

Indien een ontwikkeling in een gebied ligt met een matig tot sterke functiemenging, of direct langs een hoofdontsluiting is gelegen, is sprake van een 'gemengd gebied'. Binnen dit omgevingstype kan de afstand uit de richtafstandenlijst met één afstandstap worden gemiddeld. De beoogde ontwikkeling is gelegen in de spoorzone van Deurne waar sprake is van een matige tot sterke functiemenging. Er kan daarom worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'.

4.9.2 Toetsing

In het kader van het planvoornemen wordt het perceel herbestemd voor woningbouw en een kleinschalige horecavoorziening. Ten aanzien van de horecagelegenheid geldt op basis van de VNG-brochure een indicatieve afstand van 10 meter voor het aspect geluid en geur tot hindergevoelige objecten. Binnen het omgevingstype 'gemengd gebied' kan deze richtafstand met één afstandstap worden verminderd tot 0 meter. Er is dus geen sprake van hinder door de toegestane bedrijvigheid op de omliggende woningen.

In de omgeving van het plangebied zelf bevinden zich, met name aan de Stationsstraat en de Spoorlaan, verschillende winkels en horecagelegenheden. Horeca past qua aard en milieubelasting binnen het functioneel gemengde gebied aan deze straten. Daarnaast zijn zich op een aantal locaties, onder ander aan het Stationsplein en de Tramstraat, commerciële ruimtes aanwezig waar kantoren, dienstverlenende bedrijven en maatschappelijke functies zijn gevestigd. Dergelijke functies vallen volgens de VNG-brochure in milieucategorie 1. Gezien de ligging binnen het omgevingstype 'gemengd gebied' geldt hiervoor ook een richtafstand van 0 meter. De hinder die deze activiteiten veroorzaken is derhalve zo beperkt dat zonder problemen op korte afstand van woningen kunnen worden uitgeoefend.

Conclusie

In het kader van de onderhavige bestemmingsplanprocedure zijn er geen belemmeringen ten aanzien van het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.10 Geur

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te worden getoetst op het aspect geur. Enerzijds dient getoetst te worden of ter plaatse een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Anderzijds mogen bestaande agrarische bedrijven door het nieuwe initiatief niet onevenredig worden belemmerd.

In aanvulling op de Wet geurhinder en veehouderij heeft de gemeente Deurne gebruikt gemaakt van haar bevoegdheid om eigen normen vast te stellen. Bij het beoordelen van initiatieven en plannen worden, als vertaling van het criterium 'een aanvaardbaar woon- en leefklimaat' voor het aspect cumulatieve geurhinder uit stallen van veehouderijen de onderstaande waarden toegepast. Deze waarden zijn uitgedrukt in Europese odour units (ouE).

	Kernen	Kernrandzones	Buitengebied
Goed (streefwaarde)	Maximaal 5 Ou <7% hinder	Maximaal 8 Ou <10% hinder	Maximaal 10 Ou <12% hinder
Voldoende (toetswaarde)	Maximaal 10 Ou	Maximaal 13 Ou	Maximaal 20 Ou
Onvoldoende	10 Ou of meer (>12% hinder)	13 Ou of meer (>15% hinder)	20 Ou of meer (>20% hinder)

Tabel 4: streef- en toetswaarde achtergrondbelasting in Ou

Als de achtergrondbelasting geclassificeerd kan worden als 'voldoende' of 'goed' dan zijn er vanuit het deelaspect 'cumulatieve geurhinder uit stallen van veehouderijen' geen belemmeringen om mee te werken aan een ruimtelijk initiatief. In het kader van de gemeentelijke geurverordening is daarom in beeld gebracht wat de geurhindersituatie is binnen de gemeente. Ter plekke van het plangebied is sprake van een achtergrondbelasting tussen de 0 en 3 ouE (<5% hinder). Dit wordt beschouwd als een zeer goed leefklimaat.

Conclusie

Op basis hiervan kan dan ook worden geconcludeerd dat sprake is van een 'aanvaardbaar woon- en leefklimaat' voor het aspect cumulatieve geurhinder uit stallen van veehouderijen.

4.11 Trillingshinder

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening benoemd en is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling. In de onderhavige situatie heeft dit betrekking op het railverkeer over de spoorlijn Eindhoven – Venlo.

Er bestaan geen wettelijke normen voor trillinghinder. In de praktijk wordt bij het beoordelen van trillinghinder voor personen in gebouwen als gevolg van railverkeer gebruik gemaakt van de Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de Stichting Bouwresearch, deel B, Hinder voor personen in gebouwen. De SBR-richtlijn B is niet speciaal opgesteld met het oog op trillingen ten gevolge van railverkeer, maar kent wel een paragraaf die daarover bepalingen bevat.

In situaties waarbij overschrijdingen van de grens- of streefwaarden zijn te verwachten, wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen. Voor de beoogde ontwikkeling is geen aanleiding om aan te nemen dat sprake zal zijn van een onaanvaardbaar trillingsniveau. Het initiatief voorziet in nieuwbouw welke zal voldoen aan de actuele bouwtechnische voorschriften ten aanzien van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu.

Bovendien is deze nieuwbouwon ontwikkeling gesitueerd op een grotere afstand tot het spoor dan de reeds bestaande woningen. De bestaande woningen dienen derhalve als maatgevend te worden beschouwd bij de beoordeling van trillingshinder.

Conclusie

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is er geen aanleiding om aan te nemen dat sprake zal zijn van een onaanvaardbaar trillingsniveau. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de uitwerking van het bouwplan mogelijke overlast zoveel als mogelijk wordt beperkt. Ter borging is daarom een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat in voldoende mate trillingsreducerende maatregelen worden genomen.

5 Juridische opzet

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is ingegaan op de juridisch bindende regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten bebouwing. De verbeelding is samen met de regels het juridisch bindend kader van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bestaat uit twee artikelen. Artikel 1 geeft een omschrijving van de in de regels gehanteerde begrippen. Artikel 2 geeft aan hoe bepaalde afstanden, maten, oppervlakte en inhoud gemeten moeten worden.
- In hoofdstuk 2 is de bestemming Gemengd opgenomen. Voor deze bestemming wordt aangegeven welke functies en doeleinden op de gronden toelaatbaar zijn en wat er mag worden gebouwd.
- Hoofdstuk 3 behandelt de algemene regels, waarbij onder andere gedacht moet worden aan de anti-dubbeltelbepaling en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat regels met betrekking tot het overgangsrecht en de slotregel.

Deze hoofdstukindeling is conform de richtlijnen uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

5.2 Bestemmingen

In dit bestemmingsplan is de enkelbestemming Gemengd opgenomen. In de regels van deze bestemming Gemengd is bepaald dat de gronden met deze bestemming gebruikt kunnen worden voor wonen en op de begane grond voor maximaal 140 m² horeca. Op de verbeelding is het maximum aantal wooneenheden van twaalf vastgelegd, alsmede de maximum bouwhoogte.

6 Haalbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen. Dit heeft te maken met de wettelijke verplichting om de kosten, die de gemeente moet maken om deze ontwikkeling mogelijk te maken, te verhalen op de eigenaar/ontwikkelaar.

Van deze verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien indien het kostenverhaal op een andere manier is geregeld. Voor de ontwikkeling van onderhavige locatie heeft de gemeente Deurne een overeenkomst afgesloten met Woonerven ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Er is op deze wijze voldaan aan de verantwoording van de financiële uitvoerbaarheid.

6.2 Maatschappelijke aanvaardbaarheid

De procedure die een bestemmingsplan doorloopt, is in de Wet ruimtelijke ordening en in het Besluit ruimtelijke ordening bepaald. Het bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg aangeboden aan de provincie Noord-Brabant en het waterschap Aa en Maas. Beide instanties hebben aangegeven dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De wettelijke procedure start met het moment van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

6.2.1 Ter inzage legging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ingevolge artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen vanaf 20 april 2018 tot en met 1 juni 2018. Er zijn gedurende deze termijn zes zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn inhoudelijk beoordeeld en verwerkt in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'. De nota is als bijlage 12 opgenomen. Het bestemmingsplan is na aanleiding van de ontvangen zienswijzen en enkele ambtshalve wijzigingen aangepast.

6.2.2 Vaststelling

De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan in de openbare vergadering van 18 december 2018 gewijzigd vastgesteld.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1

Bijlage 2: Inventariserend bodemonderzoek Stationsplein

Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek Spoorlaan

Bijlage 4: Actualiserend bodemonderzoek Spoorlaan

Bijlage 5: Verkennend bodemonderzoek Stationsplein

Bijlage 6: Verkennend asbestonderzoek

Bijlage 7: Akoestisch onderzoek

Bijlage 8: Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 9: Verantwoording groepsrisico

Bijlage 10: Quickscan flora en fauna

Bijlage 11: Aanvullend onderzoek vleermuizen

Bijlage 12: Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bijlage 1

Stedenbouwkundige visie Spoorlaan 21/Stationsplein 1

Bijlage 2

Inventariserend bodemonderzoek Stationsplein

Bijlage 3

Verkennd bodemonderzoek Spoorlaan

Bijlage 4

Actualiserend bodemonderzoek Spoorlaan

Bijlage 5

Verkendend bodemonderzoek Stationsplein

Bijlage 6

Verkennend asbestonderzoek

Bijlage 7

Akoestisch onderzoek

Bijlage 8

Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 9

Verantwoording groepsrisico

Bijlage 10

Quickscan flora en fauna

Bijlage 11

Aanvullend onderzoek vleermuizen

Bijlage 12

Nota van zienswijzen en wijzigingen



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl