



Voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone-Stationsomgeving gemeente Deurne

Nota van inspraak en vooroverleg

3^e Concept, 28 juni 2012

Geanonimiseerde versie

BEUSMANS & JANSEN
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

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

www.beusmans-jansen.nl

Nota van inspraak en vooroverleg

Voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' gemeente Deurne

Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' en de bijbehorende onderzoeken/planstukken hebben vanaf 26 juli 2010 gedurende 8 weken voor een ieder ter inzage gelegen bij het klantencontactcentrum in het gemeentehuis van DEURNE, Markt 1 te DEURNE. Tevens zijn het voorontwerp-bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken/planstukken in deze periode langs elektronische weg beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website (www.deurne.nl/bestemmingsplannen). In die periode konden **belanghebbenden** mondeling of schriftelijk een inspraakreactie tegen het voorontwerp-bestemmingsplan kenbaar maken. De navolgende natuurlijke- of rechtspersonen hebben een inspraakreactie ingediend.

Deze nota bevat een samenvatting van de door de insprekers gemaakte opmerkingen. Vervolgens bevat deze nota een gemotiveerde gemeentelijke reactie op deze inspraakreacties.

De onderhavige versie van deze Nota van Inspraak is voor dit gedeelte geanonimiseerd.

Ook zijn de reacties die volgden uit het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in deze nota opgenomen en beantwoord. Dit deel is niet geanonimiseerd.

Nr. 1	Inspreker
(.....), Stationslaan (.....) te 5751 JL DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 27 augustus 2010 (ontvangen op 26 augustus 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is een omwonende van het plangebied. Hij heeft -onder meer- direct zicht op het plangebied. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<p>I Karakter van de omgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inspreker is van mening dat in deze omgeving hoogbouw bestaande uit 6 bouwlagen zeker niet passend is. In principe zouden grondgebonden woningen het meest passend zijn. Maar rekening houdend met de bestaande situatie, hoogbouw bestaande uit 3 bouwlagen, zouden op de stationsplein volgens de inspreker gebouwen met maximaal drie bouwlagen en een goede architectuur gerealiseerd kunnen worden. Deze gebouwen zullen dan wel afdoende ingepast moeten worden in de bestaande historisch ontstane omgeving en zullen hoe dan ook de beeldkwaliteit flink aantasten. 2. Het voorliggende plan haalt volgens inspreker de beeldkwaliteit van de gehele Stationslaan sterk omlaag, omdat zowel de massieve gevelwand aan de westelijke zijde (zie ook punt 4), als ook de hoogbouw aan de oostzijde (6hoog) overheersend in het straatbeeld van de gehele laan zichtbaar zullen zijn, kijkend in zuidelijke richting. Ook de huidige ruimtelijke kwaliteit gaat verloren. Over deze beeldkwaliteit wordt onder punt 3.1.1. van het Bestemmingsplan Spoorzone-Stationsomgeving juli 2010 geschreven: "Bezien zal worden of qua keuze van architectuur aangesloten kan worden bij de bestaande bebouwing. Dit moet volgens inspreker veel stringenter worden omschreven en opgelegd in het bestemmingsplan. In feite staat de vormgeving en bebouwingsgraad op het Stationsplein haaks op het geplande beleid van de gemeente Deurne zoals vermeld in de Woonvisie 2008-2020, de Welstandsnota 2004 en het gemeentelijk monumentenbeleid. 3. Inspreker geeft aan dat het beter is om de bestaande openheid te bewaren en de hoogbouw tot maximaal 3 bouwlagen te beperken. 4. De massieve zijgevel van de westelijke wand van het plein zal naar de mening van inspreker een lelijke dominante afsluiting gaan vormen van de Stationslaan. Volgens de inspreker zouden de bouwlagen van de geplande bebouwing getrapt verlaagd moeten worden tot maximaal 2 woonlagen en een kap aan de zijde van het monumentale gebouw. 5. Inspreker geeft aan dat in het plan goed moet omschrijven dat men de karakteristiek van de lintbebouwing aan de belangrijke radiaal vanaf de kerk naar het kerkdorp Vlierden in ere wil houden. <p>II Aantasting woonomgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Privacy: Op dit moment heeft de tuin van de inspreker geen inkijk en dat zou met de komst van de geplande bebouwing veranderen. Er is dan directe inkijk vanuit de hoogbouw in de tuin waardoor de privacy van de inspreker zeer sterk verminderd ten opzichte van de bestaande situatie. 7. Visuele kwaliteit: De inspreker geeft aan dat in de huidige situatie de tuin van de inspreker gesitueerd is in een parkachtige en uitsluitende groene omgeving met een onbegrensd uitzicht. Door de uitvoering van de plannen zal dit veranderen en wordt het uitzicht in zuidelijke richting beperkt en veel steniger wat een sterke reductie van de visuele kwaliteit betekent. 8. Ruimtelijke kwaliteit: De inspreker geeft aan dat hun inziens de realisatie van de geplande bebouwing op en rond het Stationsplein in meer of mindere mate een aantasting van alle hierboven vermelde punten betekent. De inspreker is van mening dat de bestaande ruimtelijke kwali- 	

teit behouden blijft indien de bebouwing op en rond het Stationsplein uit niet meer dan drie bouwlagen bestaat.

9. **Parkeren:**

- Ten eerste zal door het verlies van een groot aantal parkeerplaatsen op en rond het Stationsplein de parkeerdruk in de omliggende straten toenemen, terwijl deze in de huidige situatie al niet toereikend is.
- Ten tweede neemt het aantal woningen, alsmede de bedrijvigheid in het gebied flink toe. Dit zal tot extra parkeerbehoefte leiden, waarin het plan moet voorzien. Op dit moment ontbreekt een solide berekening en onderbouwing van de genoemde parkeernorm in het bestemmingsplan Spoorzone-Stationsweg d.d. juli 2010.
- Ten derde is de huidige parkeerproblematiek direct gekoppeld aan het aantal reizigers dat gebruik maakt van de diensten van de NS, ook deze mensen zullen als gevolg van de reductie van het huidige aantal parkeerplaatsen in het plangebied hun toevlucht gaan zoeken in de omliggende straten.
- De insprekers maken ons zorgen over de huidige en toekomstige parkeerproblematiek en zouden graag een goede onderbouwing van de parkeernorm door de gemeente Deurne zien.

10. Geluidshinder door weerkaatsing spoorweggeluid: ten gevolge van de voorziene hoogbouw zal klankweerkaatsing gaan optreden waardoor mogelijk de geluidsbelasting zal toenemen.

III Verkeerveiligheid

11. **Fietsroute:** In het plan is de nieuwe langzaam verkeerroute naar het scholenvierkant gepland door de Stationslaan. De insprekers geven aan dit niet de meeste logische en veilige route te vinden. De route over de Emmalaan is volgens insprekers dan ook een beter en veiliger alternatief.

IV Economie

12. De doelgroepen waarvoor gebouwd gaat worden, lage en midden inkomens, maakt volgens de inspreker goede architectuur eigenlijk onmogelijk. Zeker ook gezien de ontwikkelingen op de regionale woningmarkt waar in deze tijd appartementen moeilijk te verkopen blijken te zijn, waardoor de inspreker vraagtekens plaatst bij de haalbaarheid van dit gedeelte van het bouwplan.
13. De inspreker duidt op de aanwezigheid van verschillende locaties met bodem- en grondwaterverontreinigingen binnen het plangebied. De ervaring leert dat saneringsbudgetten vrijwel in alle gevallen overschreden worden.
14. Inspreker wijst erop dat op het gebied van de grondverwerving er nu al budget overschrijdingen zijn geweest. Tevens zijn de grenzen van het plangebied aangepast omdat de grondverwerving van het Boerenbond terrein niet haalbaar is gebleken. De insprekers hebben vraagtekens bij de financiële haalbaarheid van het plan.

Reactie op zienswijzen

Ad I 1 t/m 5, II 6 t/m 8-10 en IV 12-14

Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw “vervoerderspaviljoen”. De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen.

De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabrikstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabrikstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad II 9

Nu het noordelijk plandeel van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' is vervallen, zijn parkeerconsequenties van deze ontwikkeling niet meer aan de orde. Voor de ontwikkeling van het 'Middengebied' geldt dat voor de parkeerregulatie het gebied zijn eigen parkeerbehoefte zal moeten opvangen.

Ad III 11

Nu de realisatie van het deelgebied 'Stationsplein' in zijn oorspronkelijke opzet niet meer aan de orde is, is een eventuele afwikkeling van fietsverkeer via de Stationslaan niet meer aan de orde en is deze inspraakreactie inmiddels achterhaald.

Ad IV 13

In het kader van de opstelling van het voorontwerp-bestemmingsplan heeft verkennend en aanvullend bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit deze onderzoeksresultaten is gebleken dat op een aantal plaatsen binnen het plangebied sprake is van (ernstige) bodemverontreiniging. Gelet op het nieuwe plangebied van het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied', zijn hier met name van belang de verontreinigingen op de locaties Steenovenweg 17 en Fabrikstraat (ong.). Sanering van de gronden aan de Steenovenweg 17 is noodzakelijk omdat deze gronden deel uitmaken van het woongebied dat als onderdeel van het 'Middengebied' ontwikkeld wordt. De exploitatie-opzet van het project Spoorzone voorziet in de bekostiging van deze sanering door de gemeente Deurne.

Nr. 2	Inspreker
(.....), Spoorlaan (.....) te 5751 JM DEURNE (1)	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 1 september 2010 (ontvangen op 1 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is woonachtig binnen het plangebied. Hij heeft -onder meer - direct zicht op het Stationsplein. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Schaduwoverlast Het pand en de bijbehorende tuin zullen gedurende een veel langere periode per jaar en gedurende meer uren per dag in de schaduw liggen, hetgeen aangetoond is in de schaduw simulaties van architectenbureau Crepain op basis van hun realisatieplannen. 2. Overlast De bewoners van het pand aan de Spoorlaan zullen te maken krijgen met een sterke toename van het aantal directe burens. In een nieuwsbericht van 12 augustus 2009 wordt gesteld dat gemeenten volgens de minister van wonen te weinig doen om overlast te beperken. De inspreker vraagt hoe de gemeente Deurne ervoor gaat zorgen dat er geen toename van overlast (geluid, privacy, etc.) zal zijn voor de bewoners van het pand aan de Spoorlaan. 3. Privacy In het nieuwe bestemmingsplan is sprake van een appartementengebouw van 4 woonlagen op de locaties waar zich momenteel Spoorlaan 21 en Stationslaan 1 bevinden hetgeen momenteel beide ondernemerspanden zijn met een blinde muur aan de zijde van de locatie van het gebied. Volgens de inspreker zal de privacy voor de bewoners aan de Spoorlaan zelfs in hun huis worden aangetast door de ontwikkeling tot woningen. 4. Artikel 3 van VO-29-789-me: Voorschriften bestemmingsplan. In 3.2.2. sub b, c, d en e staan regels waarbij in het bestemmingsplangebied 'gemengd' huidige pand aan de Spoorlaan, met uitsluitend een woonfunctie en wat momenteel niet aan 1 of meerdere van deze regels voldoet, niet hergebouwd kan worden zonder dat het woongenot sterk wordt aangetast door bijvoorbeeld een erg beperkte achtertuin en een sterke versmaling van het pand. Wetende dat de locatie aan de Spoorlaan uitsluitend gebruikt wordt voor de woonfunctie en het pand Spoorlaan 17 voldoet aan de bestemmingscriteria van W-3 komt bij de inspreker de vraag op waarom deze locatie niet wordt toegevoegd aan de aangrenzende bestemming W-3. 5. Artikel 3 van VO-29-789-me: Voorschriften bestemmingsplan. Inspreker geeft aan dat in 3.3.2. geen regel staat vermeldt met betrekking tot het al dan niet toestaan van bestaande situaties waarbij terrein afscheidingen een hoogte hebben van meer dan 2 meter zoals dit het geval is tussen de panden aan en Spoorlaan 21 / Stationslaan 1. 6. Milieubelastingverandering. Door de veranderende situatie zal de volgens de inspreker milieubelasting ter hoogte van de Spoorlaan veranderen. Door dit alles bestaat het risico dat de milieubelasting, waaronder zowel geluid alsook de fijnstofconcentratie, zal toenemen en een gezondheidsrisico zal vormen. Tenslotte zal er sprake zijn van horizonvervuiling door de aangegeven hoogbouw. 7. Buitenmuur garage Bij realisatie van het bestemmingsplan t.a.v. de begrenzing tussen het pand op Spoorlaan 19 en het pand op Spoorlaan 21 zal de buitenmuur van de garage aan Spoorlaan 19 een echte buitenmuur gaan betreffen. Dit betekent volgens de inspreker ongewilde installatiekosten en een hogere energierekening voor de bewoners van Spoorlaan 19. 	

8. **Afstand parkeergarage-ingang**
Volgens de inspreker lijkt het erop dat op de locatie van huidige panden aan Stationsplein 1 en Spoorlaan 21 onder de geplande appartementswoningen een (geheel of half verdiepte) parkeergarage is bestemd. Inspreker stelt de vraag of de bewoners van dit bewuste pand hinder zullen gaan ondervinden van de passerende auto's wat nog versterkt zal worden door de geluidswaarneemende werking van de toekomstige muur van het te realiseren appartementengebouw. De afstand voor een eventuele ingang en rijstrook van deze parkeergarage tot de perceelgrenzen van de locatie is in het bestemmingsplan niet specifiek aangegeven.
9. **Aansluiting Stationsplein en Spoorlaan: gelijke maaiveldhoogte voor bebouwing.**
Inspreker stelt de vraag hoe ervoor wordt gezorgd voor, qua maaiveld hoogte, een goede aansluiting van de bebouwing tussen Stationsplein en Spoorlaan?
10. **Aansluiting Stationspleinbebouwing bij bebouwing Spoorlaan.**
Inspreker geeft aan de indruk te hebben dat het pand aan Spoorlaan 19 niet passend aansluit bij de nieuwbouw van het Stationsplein.
11. **Geluidlast:**
In de brief van gemeente Deurne d.d. 21-12-2009 (kenmerk: 219361) staat dat in 2007 is geconstateerd dat het huis aan Spoorlaan 19 op de lijst staat van huizen die op 1 januari 1987 een geluidsbelasting door railverkeer ondervinden van meer dan 65 dB(A). Sinds 1987, en ook sinds 2007, is het treinverkeer toegenomen. De inspreker stelt hierop de volgende vragen:
- Wat is de huidige geluidsbelasting door railverkeer?
 - Wat is de geluidsniveautoename als gevolg van de veranderende bewonersdichtheid voor deze locatie?
 - Wat is de geluidsniveautoename als gevolg van de veranderende verkeersintensiteit voor de locatie, omdat toch de mogelijkheid bestaat van vergroting van parkeerfaciliteiten in de Spoorlaan, de allocatie van bushaltes hier plaats gaat vinden evenals de realisatie van kiss & ride locaties?
12. **Belangenafweging en zorgvuldigheid**
De inspreker geeft aan dat zij en de andere bewoners in het bestemmingsplan-creatie traject geen enkel signaal hebben ontvangen over interesse in hun belangen terwijl er naar hun mening wel direct belanghebbenden zijn (en daardoor een partij) in de vernieuwing van het bestemmingsplan voor het huidige woongebied. De inspreker stelt daarbij de volgende vraag:
- Welke kennelijk aangenomen, belangen die ons (inspreker) aangaan hebt u (gemeente) op welke manier meegenomen in uw bestemmingsplan zoals dat nu voorligt?
13. **Planschadeverhaalovereenkomst**
In het geval van het bestemmingsplan Stationsomgeving Spoorzone wil gemeente Deurne de bestemming van het woongebied veranderen (planologische maatregel). Inspreker geeft aan graag de planschadeovereenkomst te willen zien die gemeente Deurne op zich wil nemen.
14. **Oneigenlijk gebruik**
Om oneigenlijk gebruik van gronden en panden juridisch te ondervangen wil de inspreker voorstellen om iets in de strekking van onderstaande toe te voegen aan het voorschriften document:
- "Het is niet toegestaan onbebouwde gronden, gebouwen en andere bouwwerken, geheel of gedeeltelijk te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de in het bestemmingsplan gegeven bestemming".

Reactie op zienswijzen

Ad 1 t/m 10 en 12

Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone –Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat.

Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen.

Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 11

Sanering van **bestaande** akoestische (overbelaste) situaties is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente Deurne maar van het Rijk. Bij de realisatie van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige functies of – terreinen is de gemeente wel verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet geluidhinder.

In het kader van het op te stellen ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' vindt op dit moment een hernieuwd onderzoek plaats naar de geluidsbelasting vanwege het railverkeerslawaaï binnen de akoestische zone langs het spoor. Deze resultaten zullen primair een rol spelen bij de ruimtelijke keuzen in het genoemde plan.

Ad 13

Planschade door de ontwikkeling van deelgebied 'Stationsplein' is door het vervallen van de realisatie van dit deelgebied in zijn huidige vorm niet meer aan de orde. Voor het overige zijn alle afspraken tussen gemeente en ontwikkelende partijen vastgelegd in overeenkomsten die als openbare stukken voor een ieder raadpleegbaar zijn.

Ad 14

Met de komst van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt via deze wet (artikel 2.1 lid 1 onder c) geregeld dat het niet toegestaan is gronden en/of opstallen te gebruiken in strijd met de bestemming. Hierdoor behoeft een algemene gebruiksverbod niet meer in bestemmingsplannen opgenomen te worden.

Nr. 3	Inspreker
<p>(.....), Steenovenweg (....) te 5753 AL DEURNE en (.....) , Steenovenweg (....) te 5753 AL DEURNE via gemachtigde:(.....) te 1100 DM AMSTERDAM</p>	
Ontvankelijkheid	
<p>Deze zienswijze is gedateerd op 3 september 2010 (ontvangen op 6 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De insprekers zijn omwonenden van het plangebied. Zij hebben -onder meer - direct zicht op het plangebied. De insprekers zijn hiermee belanghebbenden.</p>	
Samenvatting	
<p>Middels de brief d.d. 3 september 2010 (door de gemeente ontvangen d.d. 6 september 2010), dienen de insprekers het verzoek in bij de gemeente om een nadere termijn ná sluiting van de reguliere termijn te stellen waarin de insprekers de inhoudelijke zienswijzen zullen aanvullen.</p>	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het is juridisch niet mogelijk om dit verzoek te honoreren. Gelet op de werking van de artikelen 6:5 lid 1, 6:6 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht is een zogenaamd 'pro forma-reactie' alleen mogelijk bij de indiening van bezwaar-en (hoger)beroepschriften en niet bij zienswijzen in het kader van –bijvoorbeeld – een inspraakprocedure. Ook de gemeentelijke inspraakverordening voorziet hier niet in. Daar komt nog bij dat deze brief geen enkele inhoudelijke reactie bevat op het voorontwerp-bestemmingsplan.</p> <p>Deze reactie wordt buiten behandeling gelaten.</p>	

Nr. 4	Inspreker
(.....), Stationsplein (....) te 5751 JN DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 13 september 2010 (ontvangen op 13 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De insprekers zijn omwonenden van het plangebied. Zij hebben -onder meer - direct zicht op het plangebied. De insprekers zijn hiermee belanghebbenden.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Doordat de rand van de bebouwing (gd,pg) 4 hoog en (gd,pg,) 6 hoog ten opzichte van het vorige bestemmingsplan voorstel (2007) 2 ½ - 3 meter is verschoven in de richting van de Stationslaan komt deze grens nu pal voor het raam van inspreker. Waarom is besloten tot deze verplaatsing en wat zijn hiervan van de voordelen? 2. Met betrekking tot de verkeersafwikkeling zijn in de voorschriften geen beperkingen aangegeven. Dit betekent dat uitgegaan moet worden van 2 richtingsverkeer op het Stationsplein. Aangezien een deel van de huidige wegenstructuur komt te vervallen zal de overblijvende verkeersvoorziening heel erg beperkt worden en een risico vormen voor vlotte doorstroming als ook veiligheid. 3. In het bestemmingsplan is nergens te vinden welke consequenties ten aanzien van de fijnstof-toename aan de orde zijn. 4. Woningen aan zowel de westzijde van het Stationsplein als de geplande bebouwing op het Stationsplein zijn een privacy bedreiging. 5. Hoe wil de gemeente Deurne de overlast en eventuele schade van heiwerkzaamheden bij een eventuele planrealisatie beperken en/of vergoeden aan de huidige bewoners? 6. De fietsenstalling aan de westzijde van het station is naar oordeel van de inspreker onlogisch. Logischer is het om de fietsenstalling achter de bebouwing te plaatsen en dus aan de oostzijde van het Station. 7. Hoe wordt omgegaan met de geluidsoverlast door de voorziene detailhandel, dienstverlening en horecazaken welke in het bestemmingsplan worden toegestaan? 8. In het bestemmingsplan is niet herkenbaar welke beperkingen gelden voor nieuwe ondernemers ten aanzien van zaken als neonverlichting, reclameboorden overkappende luifels en ander zaken welke overlast betekenen. 9. Een groter aantal gezinnen in dit relatief kleine gebied betekent een toename van het achtergrondgeluid wat deze intensievere bewoning met zich mee zal brengen. Dit geldt ook ten aanzien van nachtelijke geluiden. Welke beperkingen en/of maatregelen zullen hiervoor van kracht zijn? 10. De huidige ondernemers aan het Stationsplein zullen geen gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen zoals die momenteel op het Stationsplein bestaat. Waar moeten de klanten van de huidige Stationspleinondernemers met hun auto's naar toe voor parkeren? 11. Dit bestemmingsplan geeft dusdanig veel ruimte dat inspreker het nodig vindt dat alle nadelige consequenties volledig met de huidige bewoners doorgenomen moeten worden. Dit bestemmingsplan is te ruim en te weinig specifiek. 12. Het resterende Stationsplan wordt nu wel erg klein. Dit terwijl een plattelandsgemeente in de Peel uitstraling kan hebben van ruimte en rust. Waarom deze hoeveelheid woningen op deze relatief kleine oppervlakte? 13. Het resterende Stationsplan is volledig bestemd als verkeersvoorziening. Dit geeft de mogelijkheid om alle groenvoorziening van het plein te weren. 	

14. Onlangs heeft een artikel in het ED gestaan over “NS zonder spoorboekje”. Dit betekent iets voor het toekomstige treinverkeer en ander aansluitend openbaar vervoer. Hoe is dit scenario meegenomen in dit bestemmingsplan ten aanzien van bezoekersaantallen, geluid, parkeren, etc.?
15. In de buurt worden nog steeds vleermuizen gesignaleerd. Hoe gaat de gemeente hiermee om?

Reactie op zienswijzen

1 t/m 5-7 t/m13 en 15

Het bestemmingsplan ‘Spoorzone – Stationsomgeving’ is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan ‘Spoorzone – Stationsomgeving’ is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden ‘Middengebied’ en ‘Stationsplein’.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw “vervoerderspaviljoen”. De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 6

Door het vervallen van de realisatie van het deelgebied 'Stationsplein' in zijn voorgestelde vorm, vindt er vooralsnog geen herinrichting van het Stationsplein plaats. Dit betekent dat er met betrekking tot de huidige locatie van de fietsenstalling bij het NS-station niets veranderd. Bij het opstellen van de nieuwe stedenbouwkundige visie voor dit deelgebied, zal er ook opnieuw gekeken worden naar de situering van de fietsenstallingen bij het NS-station. Het is nadrukkelijk dat bedoeling dat omwonenden betrokken worden bij de totstandkoming van die stedenbouwkundige visie en hierbij hun inhoudelijke bijdrage kunnen leveren.

Ad 14

De NS gebruikt tegenwoordig geen spoorboekje meer waarin alle vertrektijden staan aangegeven. Deze zijn nu alleen nog maar op te vragen via internet of staan vermeld op de borden op de stations.

Nr. 5	Inspreker
(.....), Emmalaan (...) te 5751 JP DEURNE via gemachtigde: (.....) te 5605 LS EINDHOVEN	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 10 september 2010 (ontvangen op 13 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is een omwonende van het plangebied. Hij heeft -onder meer - direct zicht op het plangebied. De inspreker is hiermee belanghebbende.	
Samenvatting	
<p>Inspreker is van mening dat ook het thans ter inzage gelegde voorontwerpbestemmingsplan op het Stationsplein en aan de Tramstraat bouwvolumes en bouwhoogtes toelaat die daar niet wenselijk zijn.</p> <p>De bestemming 'Wonen – 3' voor de te realiseren bebouwing aan het Stationsplein en aan de Tramstraat is een te globale bestemming.</p> <p>Kennelijk worden bouwlagen ten behoeve van commerciële functies in het bestemmingsplan niet als bouwlaag aangemerkt. Dat betekent dat aan het Stationsplein een begane-grondlaag met commerciële ruimtes kan worden gerealiseerd met daarbovenop nog zes woonlagen.</p> <p>De massaliteit en hoogte van de in het voorontwerpbestemmingsplan toegelaten bebouwing op het Stationsplein en aan de Tramstraat zal leiden tot een onevenredig grote aantasting van de privacy, de lichtinval en de bezonning van met name de zij- en achtertuin van de woning van inspreker.</p> <p>Uit de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan blijkt op geen enkele wijze dat aandacht is besteed aan de gevolgen van de toegelaten bouwvolumes voor omliggende woningen. Een onderzoek naar schaduwwerking ontbreekt zelfs volledig.</p> <p>Het gemeentebestuur is kennelijk nog allerminst overtuigd van de stedenbouwkundige wenselijkheid en inpasbaarheid van de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen bouw mogelijkheden op het Stationsplein en in de Tramstraat. Blijkens een artikel in het Eindhovens Dagblad van 16 december 2009 was de commissie ruimte en economie in de vergadering van 14 december 2009 in elk geval van mening dat ook het aangepaste plan voor het Stationsplein te volumineus en te massief is en dat de vraag is of dit plan wel in de omgeving past.</p> <p>Inspreker vraagt zich voorts af of het voorontwerpbestemmingsplan in zijn huidige vorm wel uitvoerbaar is. Het voorontwerp bevat nog een aantal open einden.</p> <p>In paragraaf 3.4.2 van de toelichting bij het voorontwerpplan worden de programmatische aspecten van het plan beschreven. Het valt allereerst op dat daarbij uitsluitend wordt ingegaan op het woningbouwprogramma. Het voorontwerpplan maakt echter ook commerciële functies (detailhandel, horeca en dienstverlening) mogelijk. Een programmatische beschrijving en onderbouwing daarvan ontbreekt ten onrechte volledig.</p> <p>Voor wat betreft het woningbouwprogramma blijkt dat op dit moment de geplande woningbouw in Deurne niet aansluit bij de toegestane woningbouwaantallen voor de periode 2010-2020. In de toelichting wordt aangegeven dat in verband hiermee bij de provincie een pilotstatus kan en zal worden verleend, zodat vastgesteld moet worden dat nog niet is aangetoond dat het voorontwerpbestemmingsplan programmatisch uitvoerbaar is.</p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan wordt nergens vermeld in hoeveel woningen het plan maximaal voorziet. Op dit punt is het voorontwerpbestemmingsplan naar de mening van inspreker dan ook in strijd met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Ondanks het al bestaande overschot aan appartementen worden in het voorontwerpbestemmingsplan toch weer bouw mogelijkheden voor een groot aantal appartementen opgenomen. Ook om die reden is het voorontwerpbestemmingsplan strijdig met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Weliswaar wordt in paragraaf 3.3.2 van de toelichting een parkeernorm genoemd en voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid van parkeergarages, maar een onderbouwing van de parkeerbehoefte afgezet tegen de beschikbare parkeerruimte ontbreekt volledig.</p> <p>Inspreker stelt vast dat het voorontwerpbestemmingsplan geen verantwoording van de overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico bevat.</p>	

Het onderzoek van Cauberg-Huygen is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan en de uitgangspunten van het bestemmingsplan Spoorzone uit 2007. Het staat derhalve geenszins vast dat het onderzoek van Cauberg-Huygen is gebaseerd op de juiste uitgangspunten, zodat ook de conclusies van dit onderzoek niet de waarde hebben die daaraan in de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt toegekend.

Het valt op dat de inhoud van dit hoofdstuk de economische haalbaarheid van het plan eerder in twijfel trekt dan onderbouwt.

Inspreker wijst erop dat artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat een bestemmingsplan alsmede een ontwerp daarvan vergezeld gaan van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Daarmee wordt ook bedoeld de financiële uitvoerbaarheid.

Uit artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening volgt immers dat uw gemeente verplicht is de exploitatiekosten voor de ontwikkeling van de gronden in het plangebied volledig te verhalen op de ontwikkelaar. Daarnaast geldt dat, wanneer uw gemeente wordt aangesproken voor financiële tekorten, een vermoeden van ongeoorloofde staatssteun kan ontstaan.

Reactie op zienswijzen

Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig verkeersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing en ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Nu het noordelijk plandeel van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' is vervallen, zijn parkeerconsequenties van deze ontwikkeling niet meer aan de orde. Voor de ontwikkeling van het 'Middengebied' geldt dat voor de parkeerregulatie het gebied zijn eigen parkeerbehoefte zal moeten opvangen. De inspreker constateert verder terecht dat het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' geen verantwoording van het groepsrisico bevat. Nu in het komende nieuwe ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' het noordelijk plandeel (deelgebied 'Stationsplein') is vervallen en het woningbouwprogramma voor het 'Middengebied' is aangepast, zal een hernieuwd externe veiligheidsonderzoek plaats vinden naar de gevolgen voor het nieuwe plangebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en rail en door buisleidingen.

Dit ontwerp-bestemmingsplan zal voorzien worden van een verantwoording voor het groepsrisico.

De financiële dekking van het project Spoorzone is geregeld in de **Samenwerkingsovereenkomst (SOK) 2008** tussen de gemeente Deurne en AM Wonen. Net als bij de meeste binnenstedelijke herstructurerings- en transformatieprojecten, kent ook het project 'Spoorzone' een negatief resultaat. De opbrengsten uit het project 'Spoorzone' komen –kort samengevat – uit de grondexploitatie en projectplannen, subsidies (Revitaliseringsfonds, ISV budget, bijdragen van provincie Noord-Brabant en Rijk (Min. V&W)) en leningen (revolverende inbreng BOM). Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge kosten van bodemsaneringen op een aantal locaties binnen het plangebied (Steenovenweg 17 en Fabriekstraat (ong.)). In de **Nota Grondexploitaties** reserveert de gemeenteraad al een aantal jaren structureel middelen om het negatief rendement op dit project op te vangen (zogenaamde reserve 'verlieslatende exploitaties'). Hierdoor is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project 'Spoorzone' verzekerd.

Het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal een gedetailleerde financieel-economische onderbouwing bevatten van het in dat plan te realiseren ruimtelijke en functionele programma.

Nr. 6	Inspreker
(.....), Stationsplein (....) te 5751 JN DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 14 september 2010 (ontvangen op 14 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De insprekers zijn omwonenden van het plangebied. Zij hebben -onder meer - direct zicht op het plangebied. De insprekers zijn hiermee belanghebbenden.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. De plannen voor dit nieuwe bestemmingsplan betekent voor inspreker dat er meer bewoners komen op het Stationsplein wat een bedreiging is voor de privacy. 2. Door de toename van het aantal gezinnen zal de woonrust in onze woonomgeving verminderen. 3. Gaat gemeente Deurne met de huidige bewoners afspraken maken om het extra geluid, ten gevolge van dit nieuwe bestemmingsplan, buitenshuis te houden m.b.v. bijvoorbeeld tegemoetkoming voor nieuwe geluidwerende kozijnen en beglazingen? 4. Door de hoogbouw aan de randen van het nieuwe plein wordt een 'Colditz' achtige sfeer gecreëerd waar mensen ook omringd werden door hoge ondoordringbare muren. 5. Hoogbouw op het Stationsplein betekent het risico van weerkaatsende geluiden waardoor we als huidige bewoners van het Stationsplein meer te maken zullen krijgen met ongewenste geluiden en/of een hoger geluidsniveau. 6. De doorgaande weg op het Stationsplein zal zowel langzaam verkeer, als alle soorten gemotoriseerd verkeer moeten kunnen verwerken. Kan dit op een veilige manier en is de verkeerscapaciteit voldoende gewaarborgd? 7. Ten opzichte van het bestemmingsplan voorstel van November 2007 is de te bebouwen oppervlakte op het huidige Stationsplein vergroot met ongeveer 150m². Waarvoor is deze verandering ten opzichte van de eerdere bedoelingen nodig? 8. In de weblog van Mw. Lemlijn van 19 april jl. stelt de wethouder dat Deurne niet op hoogbouw en ook niet op blokkendozen zit te wachten. In dit bestemmingsplan is zowel sprake van hoogbouw alsook het blokkendozenkarakter. 9. In het bestemmingsplan pakket is op geen enkele manier aangegeven in hoeverre de huidige bewoners nadeel zullen hebben van schaduw door de geplande hoogbouw en/of ontbering van directe zoninval. 10. Is het aannemelijk te maken voor bezoekers van het openbaar vervoersgebied dat aan de noordzijde van het Stations nagenoeg alle parkeerplaatsen vervallen voor klanten van het openbaar vervoer? 11. Hoe valt te verklaren dat in het Masterplan Openbare Ruimte, uit 2008, aangegeven wordt dat 580 parkeerplaatsen minimaal nodig zijn en dat er nu gesproken wordt over een aantal iets boven de 250 voor de bezoekers aan het openbaar vervoersgebied in Deurne. 12. Het inzagepakket gaf op geen enkele manier duidelijkheid over de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan en de hieraan gekoppelde benodigde realisatie termijn. Inspreker vraagt zich af welke kostenpost is voorzien voor de grond saneringen. 13. Inspreker vraagt zich af of het berekende geluidsniveau van het spoorweg transport voldoende recht doet aan de toekomstige situatie ten aanzien van het aantal spoorverkeersbewegingen. 14. Een bouwvlak is aangegeven voor het stationsgebouw. De wethouder heeft in haar weblog van 19 april jl. een afbeelding van het oude stationsgebouw geplaatst. Betekent dit dat Deurne een nieuw stationsgebouw zal gaan realiseren? Op welke termijn is dit voorzien? 	

Reactie op zienswijzen

Ad 1 t/m 10 en 14

Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd.

Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies.

Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 11

Nu het noordelijk plandeel van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' is vervallen, zijn parkeerconsequenties van deze ontwikkeling niet meer aan de orde. Voor de ontwikkeling van het 'Middengebied' geldt dat voor de parkeerregulatie het gebied zijn eigen parkeerbehoefte zal moeten opvangen.

Ad 12

De financiële dekking van het project Spoorzone is geregeld in de **Samenwerkingsovereenkomst (SOK) 2008** tussen de gemeente Deurne en AM Wonen. Net als bij de meeste binnenstedelijke herstructurerings- en transformatieprojecten, kent ook het project 'Spoorzone' een negatief resultaat. De opbrengsten uit het project 'Spoorzone' komen –kort samengevat – uit de grondexploitatie en projectplannen, subsidies (Revitaliseringsfonds, ISV budget, bijdragen van provincie Noord-Brabant en Rijk (Min. V&W)) en leningen (revolverende inbreng BOM). Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge kosten van bodemsaneringen op een aantal locaties binnen het plangebied (Steenovenweg 17 en Fabriekstraat (ong.)). In de **Nota Grondexploitaties** reserveert de gemeenteraad al een aantal jaren structureel middelen om het negatief rendement op dit project op te vangen (zogenaamde reserve 'verlieslatende exploitaties'). Hierdoor is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project 'Spoorzone' verzekerd.

Het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal een gedetailleerde financieel-economische onderbouwing bevatten van het in dat plan te realiseren ruimtelijke en functionele programma.

Ad 13

Sanering van **bestaande** akoestische (overbelaste) situaties is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente Deurne maar van het Rijk. Bij de realisatie van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige functies of – terreinen is de gemeente wel verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet geluidhinder.

In het kader van het op te stellen ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middegebied' vindt op dit moment een hernieuwd onderzoek plaats naar de geluidsbelasting vanwege het railverkeerslawaai binnen de akoestische zone langs het spoor. Deze resultaten zullen primair een rol spelen bij de ruimtelijke keuzen in het genoemde plan.

Nr. 7	Inspreker
(.....), Spoorlaan (...) te 5751 JM DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 14 september 2010 (ontvangen op 14 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is woonachtig binnen het plangebied. Hij heeft -onder meer - direct zicht op het Stationsplein. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. De plannen voor de hoogbouw in het oude rangeergebied gaan tot 5 bouwlagen hetgeen een privacy inbreuk betreft t.o.v. de huidige woonsituatie van inspreker. 2. In de Spoorlaan zijn parkeerplaatsen voorzien onder de bomen, volgens de toelichting zoals die gegeven is op 20 juli 2010. Volgens de gemeentelijke boomchirurg staat een bedekking boven de boomwortels garant voor het langzaam afsterven van een boom. Dit betreft ook de 2 monumentale beuken. 3. Hoe kan de gemeente Deurne dit laan karakter behouden wanneer heel veel harde bedekking voor parkeerplaatsen in de Spoorlaan worden voorzien? 4. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op het aantal te bouwen woningen en de verwachting van het aantal treinreizigers. Verder moet de Spoorlaan voorzien in Kiss & Ride plaatsen en bushaltes en tevens een goede verkeersdoorstroming verzorgen. Wat een leefruimte blijft er dan nog over? 5. De parkeerplaatsen in de Spoorlaan zullen bewerkstelligen dat parkeerders keren en wenden in de richting waarin zij willen vertrekken. Dit zal de verkeersdoorstroming in de Spoorlaan hinderen. 6. Er is sprake van betaald parkeren maar nergens wordt aangegeven hoe de huidige bewoners in hun parkeervoorziening tegemoet worden gekomen. 7. De waarschijnlijk hogere verkeersintensiteit en de veranderende parkeersituatie in de Spoorlaan (incl. Kiss & Ride en bushaltes) in de nabijheid van onze woning zal resulteren in een hogere geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer maar ook in een verhoogd risico ten aanzien van onze veiligheid als verkeersdeelnemers. 8. In deze presentatie staat een woningbouwprogramma aangegeven waarin zo'n grote marge zit dat men nog alle kanten op kan. Deze aanduidingen zijn erg ruim. 9. In tegenstelling tot de weblog van 19 april jl. is er nu wel degelijk sprake van een blokkendooskarakter op het Stationsplein maar ook in het gebied van het oude rangeerterrein. Hoe kan de gemeente Deurne rechtvaardigen dat een wethouder enerzijds lijkt aan te geven dat hoogbouw en blokkendozen niet bij Deurne passen en anderzijds dit toch als voorontwerpbestemmingsplan aanbiedt? 10. De bestemming 'verkeer' en 'groen' zijn dusdanig ruim dat i.p.v. 'groen' zomaar parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd die ons inziens tot 'verkeer' bestemming behoren en i.p.v. 'verkeer' zomaar een 'groen' bestemming kan worden ingericht. Dit alles geeft veel te veel onzekerheid. 11. In de bestemmingsplan documenten staat voor de externe veiligheid van het LPG station een veiligheidscirkel aangegeven welke behoort tot een volume van 1500 m3 per jaar. In hoeverre is nu zeker dat de vergunning voor het LPG station omlaag wordt gebracht naar maximaal 500 m3 per jaar? 12. De financiële haalbaarheid van het plan en de lasten die dit met zich meebrengt voor de Deurnese bewoners is in het inzagepakket op geen enkele manier naar voren gebracht en dus ook niet te beoordelen. Onder andere de grond saneringskosten zullen aanzienlijk zijn. 	

Reactie op zienswijzen

Ad 1 t/m 10

Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd.

Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies.

Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 11

Bij besluit van 1 juni 2010 is de Wet milieubeheervergunning (thans omgevingsvergunning voor de activiteit milieu) van de Boerenbond Deurne ten behoeve van hun LPG-tankstation aan de Stationsstraat 122 aangepast zodat de maximale doorzet van LPG maximaal 500 m³ per jaar mag bedragen. Deze gewijzigde vergunning is inmiddels ook onherroepelijk.

Ad 12

De financiële dekking van het project Spoorzone is geregeld in de **Samenwerkingsovereenkomst (SOK) 2008** tussen de gemeente Deurne en AM Wonen. Net als bij de meeste binnenstedelijke herstructurerings- en transformatieprojecten, kent ook het project 'Spoorzone' een negatief resultaat. De opbrengsten uit het project 'Spoorzone' komen –kort samengevat – uit de grondexploitatie en projectplannen, subsidies (Revitaliseringsfonds, ISV budget, bijdragen van provincie Noord-Brabant en Rijk (Min. V&W)) en leningen (revolverende inbreng BOM). Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge kosten van bodemsaneringen op een aantal locaties binnen het plangebied (Steenovenweg 17 en Fabriekstraat (ong.)). In de **Nota Grondexploitaties** reserveert de gemeenteraad al een aantal jaren structureel middelen om het negatief rendement op dit project op te vangen (zogenaamde reserve 'verlieslatende exploitaties'). Hierdoor is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project 'Spoorzone' verzekerd.

Het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal een gedetailleerde financieel-economische onderbouwing bevatten van het in dat plan te realiseren ruimtelijke en functionele programma.

Nr. 8	Inspreker
(.....), Leembaan (.....) te 5753 SL DEURNE via gemachtigde: (.....), te 5605 LS EINDHOVEN	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 16 september 2010 (ontvangen op 16 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is gevestigd in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied. De bedrijfsgronden grenzen ook aan het plangebied. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Het voorontwerpbestemmingsplan maakt het mogelijk dat woningen op een zeer korte afstand van niet meer dan circa 15 meter van de grens van de inrichting van inspreker kunnen worden bebouwd. Inspreker is van mening dat daarmee haar bedrijfsbelangen onevenredig worden geschaad. 2. In paragraaf 5.1.2. van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat op basis van de milieuvergunning van inspreker een geluidcontour geldt van 40 meter en dat het daarom acceptabel is dat de afstand tussen het bedrijf en de nieuwe woonbebouwing wordt vastgesteld op 40 meter. Allereerst merkt inspreker op dat de milieuvergunning van 4 mei 2004 per 1 januari 2008 van rechtswege is vervallen. Sinds die datum valt de inrichting onder de werking van het Activiteitenbesluit. In de milieuvergunning was geen geluidcontour vastgesteld, maar werden grenswaarden gesteld voor de geluidniveaus op woningen van derden. Zoals hiervoor al aangegeven maakt het voorontwerpbestemmingsplan woningbouw mogelijk op niet meer dan circa 15 meter. Om te kunnen bepalen of woningbouw op korte afstand van het bedrijf van inspreker mogelijk is, dient uitgegaan te worden van de actuele geluidruimte van het bedrijf. Op grond van artikel 2.17, eerste lid van het Activiteitenbesluit bedragen de standaardgrenswaarden voor geluid op woningen van derden 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor het langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau en 70, 65 en 60 dB(A) is respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor het maximale geluidsniveau. Deze grenswaarden zullen derhalve ook gaan gelden voor de nieuwe woningen die ten noorden van de Steenovenweg zullen worden gebouwd. Aan de noordzijde van de inrichting van inspreker staan echter twee woningen, Steenovenweg 60 en 62, die moeten worden aangemerkt als woningen op een bedrijventerrein. Voor deze woningen gelden de grenswaarden uit artikel 2.17, derde lid van het Activiteitenbesluit, te weten 55, 50 en 45 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en 75, 70 en 65 dB(A) in respectievelijk de dag- avond- en nachtperiode voor het maximale geluidsniveau. De nieuwe woningen die het voorontwerp-bestemmingsplan direct ten noorden van de Steenovenweg mogelijk maakt, komen te staan op een afstand tot de inrichting die vergelijkbaar is met de afstand van de woningen Steenovenweg 60 en 63 tot de inrichting. Daarmee mag verondersteld worden dat ook de geluidsniveaus die de inrichting veroorzaken op de nieuwe woningen vergelijkbaar zullen zijn met de geluidniveaus die berekend worden bij de woningen Steenovenweg 60 en 62. Deze geluidsniveaus zijn wel acceptabel voor woningen op een bedrijventerrein, maar niet voor woningen in het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan. Voor de nieuwe woningen kan derhalve slechts een aanvaardbaar woonklimaat worden gerealiseerd indien inspreker haarbedrijfsvoering aanpast en maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat de geluidsniveaus op de nieuwe woningen binnen de standaardgrenswaarden van artikel 2.17, eerste lid van het Activiteitenbesluit blijven. Daarmee wordt inspreker echter onevenredig in haar bedrijfsbelangen geschaad. Inspreker heeft de actuele geluidruimte nodig voor haar bedrijfsvoering. 3. Bij de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit op 1 januari 2008 zijn van dat besluit afwijkende voorschriften uit de vervallen milieuvergunning voor een periode van drie jaar (tot 1 januari 2011) gaan gelden als maatwerkvoorschriften (op grond van artikel 6.1, eerste lid van het Activiteitenbesluit). 4. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt met de maatwerkvoorschriften ten onrechte geen rekening gehouden. 	

5. Inspreker heeft voorts bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone-Stationsomgeving omdat met de bouw van nieuwe woningen ten noorden van de Steenovenweg de bestaande problemen met betrekking tot de ontsluiting van het bedrijfsperceel van inspreker nog zullen verergeren.
6. Inspreker vreest dat met de nieuwbouw van woningen aan de noordzijde van de Steenovenweg de bestaande ontsluitingsproblemen alleen nog maar zullen toenemen.

Reactie op zienswijzen

In het voorontwerp-bestemmingsplan is ten onrechte uitgegaan van een afstand van 40 meter vanaf de bedrijfslocatie van (.....) aan de Leembaan (....) tot de grens van het bestemmingsvlak 'Wonen-2'. De bedrijfspercelen van (.....) gelegen aan de Steenovenweg (kadastraal bekend als gemeente Deurne, sectie N, nrs 1758-1809-1810 (ged.) en 1537) zijn ten onrechte niet meegenomen bij de bepaling of de afstand tussen dit bedrijf en het beoogde nieuwe woongebied binnen de Spoorzone (deelgebied 'Middengebied') groot genoeg was om enerzijds het bedrijf zonder belemmeringen verder te laten functioneren en anderzijds ter plaatse van de te realiseren nieuwbouwwoningen een aanvaardbaar woon-en leefklimaat te garanderen. De inspreker constateert verder terecht dat de milieuvergunning waarin geluidgrenswaarden staan – waarvan de genoemde afstand van 40 meter is afgeleid - niet langer rechtsgeldig is. Thans valt het bedrijf onder de werking van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Dit besluit kent - onder andere - in acht te nemen geluidgrenswaarden voor woningen van derden (artikel 2.17).

Om te kunnen beoordelen of (.....) in haar functioneren beperkt wordt en of een aanvaardbaar woon-en leefklimaat ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen in het 'Middengebied' door dit bedrijf bedreigd wordt, zal – onder meer – **akoestisch onderzoek** nodig zijn om de optredende geluidbelasting te bepalen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat het bedrijf aan haar geluidgrenswaarden kan voldoen, zijn er – in ieder geval voor wat betreft de optredende geluidbelasting – geen wederzijdse belemmeringen. Blijkt uit het onderzoek dat de geluidgrenswaarden van het Activiteitenbesluit ter plaatse van de nieuwbouwwoningen wél worden overschreden, dan dient de inspreker zich bewust te zijn van het feit dat de bedrijfspercelen nu al direct grenzen aan woningen c.q. woonpercelen die dichterbij gelegen zijn dan de beoogde nieuwbouwwoningen c.q. woonpercelen en daardoor als primaire akoestische referentie gelden waar het gaat om een eventuele strijdigheid met de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Het gaat hier om de panden Steenovenweg 56, 60 en 62 en Jan van Goyenstraat 18A en 22. Deze panden bevinden zich binnen het plangebied van het bestemmingsplan St. Jozefparochie en zijn bestemd tot Woondoeleinden (Steenovenweg 56 en Jan van Goyenstraat 18A en 22) en Gemengde doeleinden (Steenovenweg 60 en 62). Het gebied waarin deze – en andere – woningen en (.....) zijn gelegen, ligt ingeklemd tussen de Leembaan en de Jan van Goyenstraat. Door de aanwezigheid van woningen en bedrijven heeft dit gebied planologisch gezien een gemengd karakter. Er is hier geen sprake van (burger)woningen op een **bedrijventerrein**. Het Activiteitenbesluit definieert bedrijventerrein als : “cluster aaneengesloten percelen met overwegend bedrijfsbestemmingen, binnen een in een bestemmingsplan als bedrijventerrein aangewezen gebied, daaronder niet begrepen een gezoneerd industrieterrein”. Gelet op voorgaande is deze situatie hier niet aan de orde. Zou geconstateerd worden in het bovenbedoelde akoestisch onderzoek dat (.....) de geluidgrenswaarden ter plaatse van de nieuwbouwwoningen in het Middengebied niet kan halen, dan kan het bedrijf dat nu ook al niet bij de dichterbij gelegen bestaande woningen aan de Steenovenweg en Jan van Goyenstraat. Het zijn dan primair deze woningen die het bedrijf 'op slot zetten'. De nieuwe woningen in het Middengebied brengen geen verandering in deze bestaande bedrijfssituatie.

Daar waar het gaat om de huidige ontsluiting van (.....) constateren wij – net als de inspreker – dat deze ontsluiting moeizaam gaat. De ontsluitingsproblematiek van dit bedrijf wordt echter niet veroorzaakt of vergroot door de komende realisatie van het Middengebied. De gebrekkige ontsluiting wordt vooral veroorzaakt door de beperkingen die de bestaande infrastructuur meebrengt - gelet op de aard en omvang van het vrachtverkeer (bestel- of vrachtauto's met oplegger) – voor de huidige bedrijfslocatie. Het bedrijf geeft aan dat het profiel van de Steenovenweg niet breed genoeg is om het vrachtverkeer zonder problemen van en naar het bedrijf af te werken. Het beoogde nieuwe woongebied (Middengebied) verandert echter ook aan deze bestaande situatie niets. De Steenovenweg valt weliswaar binnen het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan, maar dit plan brengt geen wijzigingen in het bestaande wegprofiel.

Concluderend zijn wij van mening dat de beperkingen voor de bedrijfsvoering van Weijer Aanhangwagenfabriek BV niet zozeer veroorzaakt worden door het nieuw te realiseren woongebied, maar vooral door de aanwezigheid van de bestaande woningen aan de Steenovenweg en Jan van Goyenstraat en de omvang van de bestaande openbare ruimte. Door de groei van het bedrijf in de afgelopen jaren is dit bedrijf op haar huidige locatie 'uit haar jasje gegroeid'. De oplossing voor dit probleem is niet het schrappen van de woningbouwontwikkeling in het Middengebied, maar het verplaatsen van het bedrijf naar een bedrijfslocatie waar het bedrijf kan voldoen aan haar milieunormen - en dan met name aan de geluidsnormen – en waar een efficiënte ontsluiting voor vrachtverkeer mogelijk is.

Dit gebeurt door een verplaatsing van de bedrijfsgronden aan de Steenovenweg naar de aangrenzende locatie Leembaan (...), waarbij alle bedrijfsactiviteiten (inclusief ontsluiting) geconcentreerd worden op deze locatie. (.....) heeft in verband met de realisatie hiervan bij ons een verzoek ingediend om de huidige bedrijfspercelen aan de Steenovenweg, te mogen herontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Het zou dan gaan om de realisatie van een tweekapper op de kadastrale percelen sectie N, nrs 1758 en 1809 (Steenovenweg 58a en 58b).

Inmiddels heeft het College van B&W ingestemd met deze herontwikkeling en zal deze gronden als twee nieuwe woonpercelen opnemen in het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied', mits (.....) aan een aantal voorwaarden voldoet. (.....) zal in ieder geval moeten aantonen dat alle bedrijfsfuncties geconcentreerd en afgewikkeld kunnen worden op de locatie Leembaan 10, de nieuw te bouwen woningen aan de Steenovenweg mogen geen milieuhinder ondervinden van het bedrijf en er dient uiterlijk op het moment dat de raad het bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' vaststelt, een anterieure overeenkomst te zijn tussen de inspreker en de gemeente in verband met het verzekeren van het gemeentelijk kostenverhaal.

Nr. 9	Inspreker
(.....) , Spoorlaan (...) te 5751 JM DEURNE via gemachtigde: (.....) te 5710 AB SOMEREN	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 17 september 2010 (ontvangen op 17 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is woonachtig binnen het plangebied. Hij heeft -onder meer- direct zicht op het Stationsplein. Tevens maakt zijn (.....) aan de Spoorlaan (...) deel uit van het te herstructureren en te transformeren Stationsgebied. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. De situatie met betrekking tot de bedrijfsvoering van inspreker is onveranderd, zij het dat de gemeente na de aankoop van het pand van Bavaria intussen zelf verhuurder en huisbaas is geworden. Een poging om in goed overleg tot een minnelijke oplossing c.q. regeling te komen voor de bestaande situatie is op niets uitgelopen. Dit omdat de ingeschakelde deskundigen van de van de gemeente in diens benadering de mensen onvoldoende recht wil doen. Volgens een deskundige is er ten onrechte geen beweging namens de gemeente in het proces waarop werd ingestoken. Voor inspreker is dit betreurenswaardig maar niet meer dan dat, want zij zetten het bedrijf uiteraard gewoon voort. Separaat komt inspreker hier nog op terug bij uw college en de gemeenteraad. 2. Gegeven de actuele situatie zien inspreker zich genoodzaakt te volharden in alle grieven en bezwaren zoals die werden ingediend in de eerdere procedure tegen het bestemmingsplan "Spoorzone" dat de Afdeling Bestuursrechtspraak heeft vernietigd. 	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone –Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en ' Stationsplein'.</p> <p>In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.</p> <p>Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.</p> <p>Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de <u>omvang</u> van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.</p> <p>De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald; 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden; 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk. 	

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon- en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Nr. 10	Inspreker
(.....), Spoorlaan (....) te 5751 JM DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 16 september 2010 (ontvangen op 16 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is woonachtig binnen het plangebied. Hij heeft -onder meer - direct zicht op het Stationsplein. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvanging te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<p>A. Informatie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onjuiste aanduiding Inspreker geeft aan dat het adres van het station onjuist is opgenomen in paragraaf 2.4.1. van de toelichting. 2. Grondbeleid gemeente Deurne De inspreker geeft aan vragen te hebben bij de visie en het beleid ten aanzien van de grondverwervingen in het Spoorzonetraject en stelt dat de Deurnese burgers mogelijk de dupe worden door de genomen financiële risico's. Dit wordt gesteld op basis van de volgende beredenering: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De rekenkamer stelt in haar onderzoeksrapport over het grondbeleid in de jaren 2006-2008 (gepubliceerd 27 mei 2010) dat het beleidskader tekort schiet; ▪ Er is gesteld dat de Structuur Visie Plus een evaluatie zou ondergaan waarvoor in 2009 geen enkele aanzet kenbaar is gemaakt; ▪ De effecten van risicobeheer zijn niet zichtbaar. De verwerving van gronden vindt plaats op basis van operationele drang en niet volgens beleidsmatige leidraad; ▪ De praktijk van grondverwerving wijkt sinds 2004 af van de beschrijving in de Nota Grondbeleid. 3. Hoogbouw bij mogelijk toekomstig hoogspoor Inspreker geeft aan dat door het realiseren van hoogbouw in de nabijheid van het spoor, dus ook hoogbouw op het stationsplein, een toekomstig mogelijke hoogspoorvoorziening feitelijk onmogelijk maakt, met de mogelijke belemmeringen voor Deurne in de toekomst. 4. Bouwverordening Gemeente Deurne van toepassing Inspreker vindt het niet duidelijk in hoeverre het bestemmingsplan aansluit, of juist afwijkt, van de uitgangspunten van de Bouwverordening gemeente Deurne en in hoeverre bij realisatie van het bestemmingsplan aan deze Bouwverordening moet worden voldaan. 5. Rapport TO-20100721-789-Stationsomgeving_SWI, 'Toelichting op het bestemmingsplan Spoorzone – Stationsomgeving' In de toelichting is sprake van een nieuwe vervoerspaviljoen. Wat is dit nieuwe vervoerspaviljoen en welke randvoorwaarden worden hieraan gesteld? 6. Verordening ruimte Noord Brabant In hoeverre voldoet het nieuwe bestemmingsplan Stationsomgeving aan de 'Verordening ruimte Noord-Brabant' van de provincie Noord-Brabant? 7. Verordening ruimte Noord Brabant Inspreker geeft aan dat het niet evident lijkt dat de te realiseren woningen in de stationsomgeving nodig zijn om te voldoen aan de woningbehoefte van Deurne en dat Deurne haar prognose en visie voor behoefte aan extra woningen naar beneden kan bijstellen op basis van gepubliceerde stukken en bevolkingscijfers. Zie onderstaande argumenten: 	

- Inspreker geeft aan dat in de nota bevolkings- en Bewoningsprognose Noord Brabant (actualisering 2008) informatie over Deurne te vinden is waaruit blijkt dat een beperkte toename van huishoudens tot 2021 aan de orde is, gevolgd door een stabiele periode van circa 3 jaar en vervolgens afname van het aantal huishoudens. Hiermee neemt ook de behoefte aan woningen in Deurne af;
- De extra behoefte aan woningen in Deurne (1585 in de komende 10 jaar), zoals in een artikel van het ED d.d. 30-09-2009 staat, is volgens de wethouder in de Commissie R&E van 21 september 2009, gebaseerd op de prognoses van de provincie;
- In de nota bevolkings- en Bewoningsprognose Noord Brabant is uitgegaan van een inwoner aantal van 31.640 in 2008 en 31.710 in 2009, waarbij dus wordt uitgegaan van een geringe inwoner aantal toename van 2014. Uit cijfers van het CBS bleken het inwoneraantal echter 31.643 in 2008 en 31.466 in 2009 te zijn. Hieruit blijkt dat er dus geen inwoneraantal – stijging, maar –daling heeft plaatsgevonden.

8. Verwarrende informatie vanuit het gemeentehuis

Op 19 april 2010 heeft de DOE-wethouder (die de portefeuille van de voormalige CDA-wethouder heeft overgenomen) een tekst op haar weblog gepubliceerd waaruit duidelijk zou blijken dat typen woningen neergezet zullen worden die passen bij een oude stationsomgeving (refererend aan een afbeelding van het oude stationsgebouw in Deurne) en geen ‘torens’ en ‘blokkendozen’. Inspreker vraagt hoe de wethouder deze uitspraken en toekomstige omgevings-categorisering kan rechtvaardigen met het voorliggende bestemmingsplanvoorstel.

9. Uitspraak wethouder

Reagerend op vragen van wethouder in haar weblog van 19 april 2010 over hoe het kan dat de vorige plannen voor de Spoorzone zoveel weerstand ontmoette en zo weinig draagvlak onder-vond (door de communicatie, te weinig kwaliteit in het plan of de hoge toren), schrijft de inspreker het volgende:

- Zolang bij communicatie niet blijkt dat belanghebbende (burgers/bewoners) niet gerespec-teerd worden in hun ideeën en belangen zal deze groep zich af blijven vragen hoe er rekening gehouden wordt met hun inbreng ten aanzien van deze belangen en ideeën. Zolang dit niet duidelijk wordt zal het draagvlak onvoldoende blijven of zelfs totaal ontbreken;
- Zolang niet duidelijk gedefinieerd is wat de kwaliteit in het gebied moet zijn, zal dit punt van discussie blijven;
- Signalen uit het gemeentehuis over openbaarvervoersknooppunt, een hoogwaardige woon-omgeving, een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, etcetera roepen vraagtekens op omdat de functie van het gebied niet eenduidig en samenhangend is vastgelegd met de bij-behorende karakteristieken van deze functies.
- Volgens de inspreker gaat het primair om een openbaar vervoersfunctie waarbij Deurne een mooie entree wil hebben voor haar bezoekers. Wat een peel- en plattelandsdorp als Deurne kenmerkt is openheid en verbondenheid met haar omgeving. Dit moet ook gelden voor het openbaar vervoersgebied met haar bijbehorende functie;
- Inspreker vindt dat Deurne allereerst moet bepalen wat haar visie op op de ruimtelijke invul-ling van haar openbaarvervoer gebied en deze vastleggen in de kaders voor de invulling hier-van waarna pas met de invulling wordt begonnen. Inspreker geeft namelijk aan dat het ont-werp van de architect – de toren wat het letterlijke en figuurlijke toppunt van de eerdere gril-len van de architect is – ook bij voorliggend bestemmingsplan leidraad is geweest voor het opstellen van het bestemmingsplan.
- Inspreker geeft aan van mening te zijn dat de manier van werken van de gemeente Deurne getuigt van een gebrek aan visie ten aanzien van haar openbare ruimte.

- Inspreker is van mening dat het masterplan, in ieder geval ten aanzien van de noordzijde van het station, niet als visiedocument gezien mag worden omdat het opstellen van dit masterplan in 2003 is gestart waarbij eerst in een laat stadium (2^e helft 2005) het Stationsplein-gebied is toegevoegd (bewoners en ondernemers zijn betreffende dit toegevoegde gebied niet betrokken geweest bij het opstellen van het masterplan).

10. **Exploitatieplan**

Inspreker zou graag willen begrijpen hoe de gemeente Deurne omgaat met de exploitatie van de Stationsomgeving, betreffende de financiële uitgangspunten. Past een dergelijke uitvoering bij de geldende structuurvisie?

11. **Appartement**

Inspreker wil graag duidelijkheid over wat wordt verstaan onder een appartement op het Stationsplein

12. **Financiële onderbouwing**

Inspreker vraagt of de gemeente Deurne enig idee heeft welke kosten gemoeid zijn bij het saneren, in het kader van het beoordelen van de haalbaarheid van de herontwikkeling. Deze vraag komt voort uit de aanleiding en doelstelling die is geformuleerd voor de verkennende bodemonderzoeken – het maken van een indicatieve raming voor de saneringskosten voor het beoordelen van de haalbaarheid van de herontwikkeling.

13. **Mobiliteitsgebied, openbaar vervoer, vervoerspaviljoen**

Inspreker krijgt de indruk dat de visie van de gemeente Deurne voor de stationsomgeving zich niet richt op een ‘functie van wonen en werken’ maar op het ‘faciliteren van reizigers met het openbaar vervoer’.

Inspreker is van mening dat indien de ambitie van Deurne en/of SRE inderdaad bij het ‘faciliteren van reizigers met het openbaar vervoer’ ligt men vooral eerst voor een goede bereikbaarheid van de stationsomgeving met een goede verkeerslogistiek dient te zorgen.

B. **Communicatie vanuit gemeente Deurne**

14. **Overzicht van belangen en ideeën van buurtbewoners Stationsplein gebied**

Het is voor de buurtbewoners van het Stationsplein gebied niet duidelijk welke ideeën en welke belangen door gemeente Deurne in het planvormingsproces, in welke mate, zijn meegenomen en welke nadelen voor de huidige buurtbewoners resteren onder andere doordat:

- De buurtbewoners, in tegenstelling tot wat in het klankbordgroepverslag van 14 juni 2006 staat, niet door de gemeente zijn benadert om input te leveren voor het opzetten van het bestemmingsplan;
- Door de gemeente Deurne niet is voldaan aan de toezegging in december 2008 dat een overzicht van belangen en ideeën met de mate van invulling per aangedragen punt zal worden verstrekt.

15. **Bestemmingsplan voorstel bewoners Stationspleingebied d.d. 30 oktober 2006**

De bewoners van het Stationsomgevingsgebied hebben een bestemmingsplan voorstel ingediend waarop nooit formeel antwoord is ontvangen. De bewoners weten nog altijd niet waarom geen formeel inhoudelijk antwoord is gegeven op hun pro-actieve voorstel.

Op 14 december 2009 hebben de bewoners hun voorstel aangeboden aan de Commissie Ruimte en Economie. Ook hierop hebben de bewoners geen reactie ontvangen.

16. **Eerdere zienswijzen bewoners Stationsplein gebied**

De bewoners van het Stationspleingebied hebben al meerdere malen zienswijzen ingediend betreffende verschillende bestemmingsplannen in het gebied (voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone, juli 2006; artikel 19 procedure Stationspleingebied, september 2006; Spoorzone bestemmingsplan, juli 2007 en Spoorzone bestemmingsplan, provincie januari 2008).

- Welke van de eerdere zienswijzen zijn op welke manier meegenomen in het huidige voorliggende bestemmingsplan en welke niet?

- Wat zijn de argumenten?

17. **Belangenafweging en zorgvuldigheid**

De bewoners van het Stationspleingebied hebben geen enkel signaal ontvangen over interesse in hun belangen in de vernieuwing van het bestemmingsplan.

18. **Uitsluiten belanghebbende bewoners Stationsplein gebied**

Op 6 juli 2010 heeft de gemeenteraad, zonder overleg in de klankbordgroep, het voorstel van Burgemeester en Wethouders voor het opheffen van de klankbordgroep aangenomen. Achterliggende gedachte hiervoor zijn de klachten van bewoners die zich niet vertegenwoordigd voelen. In de ogen van de bewoners heeft de gemeente Deurne weinig interesse getoond in het zoeken naar de oorzaak hiervan en is het de gemeente zelf geweest die belanghebbende bewoners heeft uitgesloten voor deelname aan de klankbordgroep.

19. **Woningbouw in Deurne**

Inspreker is van mening dat het er op lijkt dat de massa stenen op het Stationsplein tot stand moet komen door druk van projectontwikkelaar AM Wonen. Welke rechtvaardiging zit hierachter en in welk rapport is dit als conclusie bepaald?

20. **Onjuiste verwachtingen**

Tijdens de informatieavond van 20 juli 2010 zijn impressies getoond van de toekomstige bebouwing. De bewoners hebben de indruk dat deze impressies irreëel zijn waardoor de geschetste toekomst lijkt op 'kiezerbedrog'.

C. **Bestemmingsplan pakket**

21. **Bodemonderzoek rapportages**

- Per 1 januari geldt de referentie NEN5740:2009. De bodemonderzoeken die in 2005, 2006 en 2007 zijn uitgevoerd zijn hier onmogelijk op gebaseerd. In hoeverre zijn de veranderingen in de NEN-norm relevant voor de onderzoeken met hun rapportages?
- In diverse rapportages wordt gerefereerd naar rapportages van eerdere bodemonderzoeken die onder andere zijn uitgevoerd ver voor 1999. Kunnen deze onderzoeken worden gebruikt als deze niet kunnen worden gerefereerd aan NEN5740:1999 en NEN5740:2009?

22. **Bodemonderzoek rapportage: Grontmij 2005 rapport 180944_32_RW02, rev.01**

De conclusie uit het rapport naar kavel 32 (Fabrieksstraat 16) luidt: "heeft derhalve (nog) niet geleid tot matige of sterke verontreiniging". Wat is er tussen 2005 en 2010 gebeurd? Moet dit onderzoek niet nog een keer worden uitgevoerd?

23. **Suggestieve en stemmingmakende teksten in het bestemmingsplan ondersteunende rapportages**

Inspreker vindt dat door suggestieve teksten in de onderzoeksrapporten de professionaliteit van de betrokken bedrijven en de objectiviteit van de rapporten wordt geschaad. Inspreker krijgt het idee dat de teksten lijken op die van een romanschrijver die een bepaald idee in het hoofd van de lezer wil krijgen dan op een neutrale en objectieve manier beschrijving van de huidige situatie. het betreft:

- SRE Milieudienst, rapport van 26 maart 2010 – hoofdstuk 1, aangaande het "Stationsplein";
- Cauberg-Huygen, rapport van 16 februari 2010 – hoofdstuk 1.3, aangaande "Deelgebied Stationsplein."

24. **Oneigenlijk gebruik**

Inspreker mist in de regels van het bestemmingsplan regeling om oneigenlijk gebruik van gronden en panden juridisch te ondervangen.

25. **Oneigenlijk gebruik bestemmingsaanduiding**

Inspreker wil dat in het bestemmingsplan ongewenste bedrijvigheid zoals koffieshops, elke vorm van handel in drugs, elke vorm van seksuele dienstverlening e.d. nadrukkelijk moet worden uitgesloten.

26. Oneigenlijk gebruik telecommunicatie

Inspreker verzoekt om in het bestemmingsplan uit te sluiten dat GSM installaties mogen worden opgericht lager dan het hoogste punt van de bebouwing in het gebied (in verband met de twijfelachtige reputatie ten aanzien van gezondheidsconsequenties).

27. Leembaan 10

Inspreker merkt op dat in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de risicocontour van het bedrijf Vd Weijer Aanhangwagens 40 meter bedraagt. In het inzagepakket 'Wet Milieubeheer' met als onderwerp 'maatwerkvoorschriften te verbinden voor de exploitatie van inrichting Leembaan 5 en 10 te Deurne' wat van 2 juli tot 12 augustus 2010 ter inzage heeft gelegen, staat deze 40 meter niet vermeld. Verder is de onderbouwing van deze 40 meter volgende de inspreker niet teug te vinden.

28. Afspraken over grondtransacties

In het Eindhovens Dagblad van 17 oktober 2007 is geschreven dat er sprake is van gevoelige informatie over grondtransacties. Inspreker vermoedt dat het gaat om afspraken met de projectontwikkelaar.

- Inspreker wil geïnformeerd worden over deze afspraken, gezien hij/zij direct belanghebbend is omdat het gemeenschappelijke grond betreft;
- Inspreker wil weten waarom deze afspraken gemaakt zijn met deze projectontwikkelaar en waarom andere ontwikkelaars hier buiten zijn gebleven.

29. Parkeerruimte bezoekers Stationsplein gebied

In het voorontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van 260 parkeerplaatsen in plaats van 581 zoals in het Masterplan Openbare Ruimte is opgenomen. Inspreker wil weten wat de kaders zijn die de gemeente voor dit bestemmingsplan heeft geformuleerd als het gaat over het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving van het Stationsplein waardoor het verminderde aantal van 260 parkeerplaatsen kan worden bewerkstelligd.

30. Bestemmingsplan en inrichting openbare ruimte

Inspreker is van mening dat de verkeersdoorstroming zal worden beperkt en dat het milieu (fijnstof) zal worden aangetast.

Inspreker mist in het voorontwerpbestemmingsplan een rapport waarin deze risicopunten nader zijn beschouwd ten aanzien van de risico's en zijn daarmee volgens de inspreker onvoldoende meegenomen in dit voorontwerp bestemmingsplan.

31. Openbaar gebied

- Inspreker geeft aan het opvallend te vinden dat er geen openbare toiletruimtes zijn voorzien (passend bij de primaire functie van openbaar vervoer knooppunt).

32. Schaduwoverlast

Inspreker vraagt zich af wat de bezonnings- en schaduweffecten zijn van het voorontwerpbestemmingsplan, uitgaande van de maximale afmetingen (gebouwooppervlakten en hun hoogtes) die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

33. Financiën

Inspreker geeft aan te constateren dat het huidige bestemmingsplan niet helemaal overeen lijkt te komen met gemaakte afspraken betreffende verkregen subsidie. Inspreker wil graag duidelijkheid over hoe de gemeente hiermee omgaat.

34. Privacy

Inspreker maakt zich zorgen over de privacy op balkons, in tuinen en achter ramen van bestaande woningen die in het geding lijkt te komen met de realisatie van de nieuw te realiseren woningen. Inspreker geeft aan het in de voorschriften onvoldoende duidelijk te vinden hoe dit privacybelang van de huidige bewoners is meegenomen.

35. **30km regime**

Inspreker geeft aan dat, in tegenstelling tot wat in het bestemmingsplan wordt gemeld, er geen 30 km regime voor het plangebied geldt. Verkeer rijdt vaak nog harder dan 50 km per uur. Inspreker geeft tevens aan dat in het bestemmingsplan niets is terug te vinden over gebiedsrichting waardoor de borging van het 30 km regime wordt geregeld.

36. **AH-to go**

Inspreker geeft aan dat in het bestemmingsplan niet herkenbaar is dat ter plaatse van de bestemming 'W-GP' een 'AH-to go' zal worden gevestigd, zoals tijdens de presentatie van 20 juli 2010 wel is aangegeven.

37. **Voorschriften artikel 1**

- In het artikel ontbreekt de beschrijving van 'appartement' (dit begrip wordt wel in diverse documenten gebruikt, zoals in de toelichting);
- In de definitie van 'aan huis verbonden beroep' wordt wel aangegeven welke beroepen hiermee wel bedoeld worden, maar niet welke beroepen hierbij zeker niet bedoeld worden;
- Bij de definitie van 'horecabedrijf' specificeren dat er in de bestemming 'Gemengd' wel sprake kan zijn van het 'exploiteren van zaalaccommodatie' en dat dit binnen de bestemmingen W-1, W-2 en W-3 niet het geval is.

38. **Artikel 3**

- 3.2.1 sub b: Het toegestane bebouwingspercentage in het bedoelde gebied voor de bestemming 'gemengd' zou gemaximeerd moeten worden op 60% in plaats van 80 %;
- 3.2.1. sub d: Een referentie aangeven waaruit blijkt ten opzichte van welke uitgangspunten de regel geldt; nu kan een horecabedrijf jaar op jaar met maximaal 25% worden uitgebreid (zonder limiet);
- 3.3.1.: Bij de regels voor het bouwen van gebouwen t.b.v. openbare nuts- en verkeersvoorzieningen in de bestemming 'gemengd' het volgende opnemen: 'dergelijke voorzieningen moeten direct van toepassing zijn op de aanwezige bebouwing van het bijbehorende aaneengesloten gebied met bestemming 'gemengd'. Andere nuts- en verkeersvoorzieningen dienen ondergebracht te worden in het openbare gebied met bestemming 'verkeer' of 'groen';
- In 3.3.2. sub a staat vermeld dat de bouwhoogte van terreinafscheidingen niet meer dan 2 meter mag bedragen. In 3.3.2. staat geen regel vermeld met betrekking tot het al dan niet toestaan van bestaande situaties waarbij terreinafscheidingen een hoogte hebben van meer dan 2 meter;
- In 3.3.3. sub d toevoegen: het gebruik als 'bijzondere woonvorm' anders dan in het toegestane in de definitie voor 'horecabedrijf'. Tevens toevoegen 'GSM-installatie' omdat dit een typisch maatschappelijk (openbaar dienend) doel heeft en als zodanig ondergebracht moet worden in het openbaar gebied.

39. **Artikel 4.1**

Inspreker is van mening dat verkeersvoorzieningen niet binnen de groenbestemming horen, zoals wel in 4.1 sub e is toegestaan omdat een groenbestemming bedoeld is voor het beschermen van planten en/of dieren of, danwel tevens, het creëren van een rustige omgeving waarin mensen kunnen ontspannen.

40. **Artikel 7.2.1.**

Inspreker is van mening dat de maximale hoogte van 10 meter voor de parkeergarage, zoals benoemd in 7.2.1. sub c niet passend is bij de stijl en sfeer van de huidige bebouwing van de Stationsomgeving en Spoorlaan. De hoogte moet worden aangepast aan die van de railverkeersvoorzieningen die volgens 7.2.2. sub b 5 meter bedragen.

41. **Artikel 16**

Inspreker is van mening dat de in 1 sub a gegeven algemene ontheffingsregel voor afwijking met maximaal 10% te veel is aangezien er nu in de lengte, breedte, diepte en hoogte kan worden uitgebreid. Hieraan moet worden toegevoegd: het gaat hier slechts om een lengte-/ diepte- breedte- of hoogtemaat waarbij de algemene ontheffing slechts kan gelden voor 1 van deze 3 maten.

D. **Milieu en gezondheid**

42. **Magnetisme en gezondheid nieuwe woonbestemming nabij het Stationsgebouw**

Aan de hand van een voorbeeld illustreert de inspreker de kracht van het stroomnet van de bovenleidingen en de rails en zwerfstromen. Volgens een provinciale richtlijn mogen kinderen maximaal worden blootgesteld aan 0.4uTesla. inspreker geeft aan in het bestemmingsplan Stationsomgeving niet terug te vinden dat aan dit veiligheidsaspect aandacht is besteed.

43. **Zinkassen**

Zinkassen zijn milieukundig onwenselijke elementen.

- Inspreker wil inzicht in de (milieu-)gevolgen van zinkassen wanneer deze zijn geasfalteerd;
- Deze vraag geldt tevens voor het gebied dat reeds in 2009 is heringericht als groenstrook.

44. **Brief van SP fractie aan Tweede Kamer in 2006**

Naar aanleiding van de opmerkingen en conclusies in een brief van de SP fractie aan de Tweede Kamer in 2006 en naar aanleiding van de waarneming dat regelmatig ogenschijnlijk gevaarlijke stoffen over het spoor in Deurne worden vervoerd, rijzen bij de inspreker de volgende vragen:

- Ligt de volledige woonbestemming in zijn geheel buiten de risicocontour plaatsgebonden risico met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor?
- In hoeverre voldoet het bestemmingsplan aan de gestelde eisen voor het groepsrisico ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen per spoor?
- Hoe wil gemeente Deurne de veiligheid van alle bewoners van de stationsomgeving garanderen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen?

45. **Geluidhinder door effecten van hoogbouw**

Inspreker voorziet een toename van het geluidsniveau ter plaatse van de huidige woningen aan het Stationsplein en op de hoeken van de aangrenzende straten als gevolg van de realisatie van woningen in hoogbouw, die klankweerkaatsing zullen veroorzaken.

46. **Wind- en geluidhinder door effecten van hoogbouw**

Inspreker wil duidelijkheid over de effecten van de te realiseren hoogbouw op beïnvloeding van de luchtstroming in het gebied. Gevreesd wordt voor kringelende wind op en in de buurt van het Stationsplein en windhinder, met mogelijk gevolgen op de geluidsbelasting (fluiten).

47. **Geluidsbelasting verkeer en railvervoer**

Inspreker constateert dat in het rapport van het akoestisch onderzoek door SRE Milieudienst d.d. 26 maart 2010 geen metingen zijn verricht en berekeningen zijn uitgevoerd. Inspreker is van mening dat dit niet juist is in verband met de volgende redenen:

- Een bushalte en 'Kiss&Ride-plaatsen' worden toegevoegd, wat meer stop- en optrekbewegingen van bussen en autoverkeer tot gevolg heeft. Hierbij zullen ook meer stop- en optrekbewegingen bij het overige verkeer veroorzaakt worden;
- Het aantal parkeerplaatsen in de Spoorlaan wordt verdubbeld, met een aantrekkende beweging voor verkeer ten opzichte van de huidige situatie als gevolg;
- Een deel van de wegenstructuur op het Stationsplein komt met de nieuwe inrichting te vervallen. Inspreker verwacht hiermee grotere verkeersintensiteiten op de Spoorlaan.

48. Geluidbelasting verkeer en railvervoer

Inspreker maakt nogmaals duidelijk dat in het rapport van SRE Milieudienst d.d. 26 maart 2010 wel metingen zijn verricht t.a.v. het verkeer van de Emmalaan en de Tramstraat, maar niet ter plaatse van de Spoorlaan terwijl dit wel significant zou zijn.

49. Geluidbelasting verkeer en railvervoer

SRE Milieudienst stelt in haar rapport dat 1,2 miljard een te hoge financiële inspanning is, maatregelen in de overdrachtssfeer niet aan de orde zijn en uit stedenbouwkundig standpunt het aanbrengen van afscherming niet aanvaardbaar is en dat daarom ontheffing hogere grenswaarde zal worden aangevraagd.

Inspreker geeft aan het hier niet mee eens te zijn en is van mening dat de (te) hoge geluidsbelastingen niet moeten worden opgelost middels het verlenen van hogere grenswaarden, maar de geluidsbelasting als randvoorwaarde moet accepteren en de afstand van nieuw te bestemmen woningen tot het railverkeer moeten verhogen.

50. Geluidniveau criterium nieuwbouw

Inspreker geeft aan dat de geldende voorkeursgrenswaarde voor de te realiseren nieuwbouw langs het spoor waarschijnlijk niet gehaald zal worden, gezien deze bebouwing dicht bij het spoor zal worden gerealiseerd dan de woning aan Spoorlaan 19. Uit een brief van de gemeente Deurne (d.d. 21-12-2009) blijkt dat in 2007 is geconstateerd dat deze woning op de lijst staat van huizen die op 1 januari 1987 een geluidsbelasting door railverkeer ondervinden die hoger is dan 65 dB(A).

- De geldende voorkeursgrenswaarde wordt hiermee met meer dan 10 dB(A) overschreden en voldoet mogelijk niet aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 68 dB(A);
- Een min of meer gesloten pleinruimte zal geluidstrillingen extra weerkaatsen waardoor de geluidbelasting wordt vermeerderd;
- De totale geluidbelasting bestaat uit meer dan alleen het railverkeergeluid. Het overige verkeer en het diverse geluid behorende bij een woongebied komen hier nog bij.

51. Geluidscriterium n.a.v. VROM advies Geluid Productie Plafond peiljaar 2006/2007

Het geluidniveau van 55 dB wordt voor de huidige woningen aan de Spoorlaan al langere tijd ruim overschreden. Een toename van het aantal treinbewegingen zal een beperking vormen voor de te realiseren bebouwing op het Stationsplein.

- Inspreker wil inzicht in hoe de frequentie en duur van de treinbewegingen er voor de toekomst uit ziet en hoe hiermee rekening is gehouden ten aanzien van de bijbehorende geluidscriteria.

52. Hoogbouw op en rond het stationsplein

Volgens Inspreker heeft de realisatie van hoogbouw op het Stationsplein de volgende negatieve effecten:

- Voor de huidige bewoners van en bij het huidige Stationsplein milieubelasting in de vorm van horizonvervuiling;
- Voor de bewoners (in de appartementen) aan het huidige Stationsplein, in de Emmalaan en de Spoorlaan verlies van vergezichten doordat de hoogbouw deze zal belemmeren.

53. Luchtkwaliteit en fijnstof

In hoeverre wordt, in het kader van het nieuwe bestemmingsplan, voldaan aan het besluit Luchtkwaliteit van VROM?

54. Risicokaart kadaster

Inspreker refereert aan de risicokaart die laat zien dat een buisleiding ten behoeve van gevaarlijke stoffen ligt in gebieden die worden bestemd met W-PG, W-1, W-2 en W-3. Inspreker is van mening dat een woonbestemming ter plaatse van deze buisleiding erg optimistisch is, gezien de grotere kans van overlijden in geval van een ongeval met deze pijpleiding.

- **Bomen met parkeren in Spoorlaan**

In het bestemmingsplan is sprake van parkeren in de huidige groenstrook tussen Spoorlaan en treinrails wat volgens inspreker blijvend schade zal opleveren aan de bestaande bomen ten behoeve van de inrichting van parkeerplaatsen door het omwoelen van de grond bij de aanleg hiervan. In de toelichting wordt gemeld dat het een “monumentale bomenlaan met bijzondere waarden” betreft. Inspreker is van mening dat de groenvoorziening, door de verharding ten behoeve van parkeerruimte, doelbewust onderwerp van risico wordt gemaakt. Het bestemmingsplan vermeldt niet hoe dient te worden omgegaan met de situatie waarbij de bomen beschadigingen oplopen dan wel binnen enkele jaren degradatie effecten vertonen als gevolg van de aangelegde parkeerruimte.

RBM II in rapport Veiligheidsrapporten van Cauberg-Huygen

Inspreker merkt op dat uit bijlagen II en III en bijlage VI voor Externe Veiligheid kennelijk het rekenprogramma RBM II gebruikt is. In hoofdstuk 5 van het rapport EV d.d. 16 februari (20061404-10) wordt vermeld dat risico's zoals weergegeven in de risicoatlassen berekend zijn met IPO RBM. Het is de inspreker niet duidelijk hoe men hiermee is omgegaan. In hoeverre zijn de resultaten en conclusies betrouwbaar met betrekking tot nieuwere regelgeving?

E. Karakter Deurne

55. Provinciale verordening Ruimte gebiedskaart

Gezien de gebiedskaart van de Provinciale verordening Ruimte, waarop Deurne geen deel uitmaakt van de stedelijke regio lijkt het de inspreker niet passend om in een plattelandsgemeente als Deurne hoogbouw hoger dan 3 bouwlagen toe te staan.

56. Hoogbouw en haar locatie

Namens de bewoners van de Stationsomgeving geeft de inspreker te kennen het graag te zien dat Deurne, buiten het centrum van het dorp, haar landelijke karakter behoudt. De noodzaak van het hoogteaccent is de inspreker om verschillende redenen onduidelijk. Het lijkt de inspreker geforceerd om in het beoogde gebied hoogbouw te bouwen om een bepaald aantal woningen te kunnen realiseren (wellicht met betrekking tot het winstoogmerk van de projectontwikkelaar). Inspreker acht de kans klein dat met hoogbouw wordt aangesloten bij het beeld van de huidige bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Inspreker is van mening dat de indruk van openheid en verbondenheid tussen St.Jozefparochie en het Stationsplein (Deurne-dorp) niet kan worden behouden bij de realisatie van hoogbouw.

57. Karakter Deurne

In de afgelopen 4,5 jaar is meerdere malen door de gemeente Deurne aangegeven dat het Stationsplein te groot is. Dit is tevens beschreven in het Masterplan Spoorzone (2006). Inspreker geeft aan dat bij het tot stand komen van deze conclusie geen burgerparticipatie heeft plaatsgevonden. Inspreker is het dan ook niet eens met deze conclusie en is van mening dat het Stationsplein kan fungeren als entree voor een landelijk, rustiek en gemoedelijk dorp waarbij het huidige Stationsplein kan worden ingericht via een beperkt aantal parkeerplaatsen, een karakteristiek groen begroeid plein en een fontein (welke in 1996 door de toenmalige wethouder is toegezegd). Het is daarbij allereerst van belang dat de verkeersafwikkeling goed gestroomlijnd is en veilig wordt ingevuld.

Inspreker stelt dat het nog maar de vraag is in hoeverre de Deurnese burgers de mening van de gemeente delen dat herstructureren van de Stationsomgeving in het landelijke peeldorp Deurne moet inhouden dat de pleingrootte beperkt moet worden tot ongeveer een derde van de huidige pleinafmetingen. Graag zou de inspreker het rapport inzien met de argumenten en afwegingen welke tot de conclusie hebben geleid dat het huidige Stationsplein te groot is. Een dergelijk rapport was niet aanwezig bij de inzage van het voorontwerpbestemmingsplan.

58. Binnentuin aan oostkant Stationsplein

Inspreker geeft aan dat het karakter van ‘de Deurnenaar’ bescheiden is en dat deze niet zomaar een niet openbaar gebied zal bezoeken. Inspreker is dan ook van mening dat de semi-openbare binnentuin hiermee als bezoekersgebied wordt afgenomen van de Deurnenaar en de wijkbewoner Deurne-West.

59. **Stationsplein voorstel met landelijk, opvallend en verkeersregulerend karakter**

Inspreker heeft een alternatief ontwerp voor het Stationsplein voorgedragen en geeft aan dit een bijzonder goed alternatief te vinden om zowel wonen te realiseren, het landelijke karakter te behouden en bovendien de functie van openbaar vervoersgebied beter te kunnen faciliteren.

F. **Woongenot**

60. **Geluidhinder door verandering verkeersbelasting**

Huidige en toekomstige bewoners hebben, behalve het treinverkeer, te maken met het geluid van optrekkend en afremmend gemotoriseerd verkeer.

Is een geluidbelastingkaart voor de stationsomgeving beschikbaar?

In hoeverre is getoetst of de nieuwe situatie voldoet aan de criteria van de wet Geluidhinder?

61. **Overlast door toename van het aantal bewoners in een klein gebied**

Inspreker wijst op een nieuwsbericht van 12 augustus 2009 waarin staat dat de minister van wonen, Eberhard van der Laan, vindt dat gemeenten te weinig doen om overlast te beperken. In dat kader wil de inspreker weten welke maatregelen de gemeente Deurne gaat nemen om overlast door toename van het aantal bewoners te voorkomen. (Het bestemmingsplan maakt toename van 80 woningen → circa 240 nieuwe bewoners van het gebied mogelijk.)

62. **Hoogbouw en haar locatie**

- Inspreker wijst op de mogelijkheid van het realiseren van hoogbouw aan de zuidzijde van de spoorlijn. Hierbij zullen naar de mening van de inspreker bestaande woningen en bewoners veel minder last ondervinden van privacy-aantasting en zal er helemaal geen sprake zijn van schaduwoverlast.
- Inspreker geeft tevens aan dat bij de bewoners van het Stationsplein niet bekend is dat een dergelijk alternatief is onderzocht, terwijl bij diverse commissievergaderingen door gemeenteraadsfracties uiting is gegeven van het feit dat nauwelijks alternatieven zijn voorgelegd.

63. **Parkeerruimte**

De inspreker stelt de vraag waarop de gemeente Deurne zich heeft gebaseerd voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen welke in de Spoorlaan nodig zijn. De inspreker maakt hierbij de volgende opmerkingen:

- In de huidige situatie, bij de huidige functies, blijkt in de weekenden al behoefte te zijn aan zeker 100 parkeerplaatsen;
- Uitgaande van de voorgestelde woningtypen (goedkoop tot duur) komt de inspreker uit op een parkeernorm tussen 1.67 en 1.70;
- Voor de bestemde 'bedrijvigheid' geeft de inspreker de volgende parkeernormen:
 - i. Horeca (niet zijnde restaurants) 5.0 per 100 m²;
 - ii. Dienstverlening 2.6 per 100 m²;
 - iii. Detailhandel (niet specifiek) tussen 2.6 en 6.0 per 100 m².

Reactie op zienswijzen

Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren.

In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben.

Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabrikstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabrikstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Nr. 11	Inspreker
(.....), Stationsplein (...) te 5751 JN DEURNE via gemachtigde: (.....) te 5000 JC TILBURG	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 18 september 2010 (ontvangen op 20 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De insprekers zijn omwonenden van het plangebied. Zij hebben -onder meer - direct zicht op het Stationsplein. De insprekers zijn hiermee belanghebbenden. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Insprekers zijn van mening dat een flatgebouw van 6 woonlagen stedenbouwkundig niet past in Deurne, ook niet in de omgeving van het Stationsplein. In dit kader kan niet onvermeld blijven dat de toegestane hoogte van de flatgebouwen in de voorschriften slechts in bouwlagen wordt uitgedrukt. Niet aangegeven is hoe hoog een afzonderlijke bouwlaag dan wel het gebouw in het geheel uitgedrukt in meters mag zijn. Insprekers zijn van mening dat het toestaan van een flatgebouw met een onbepaalde hoogte in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel en bovendien een ernstige inbreuk kan maken op de bestaande stedenbouwkundige structuur. Zij zijn van oordeel dat rekening dient te worden gehouden met hun belangen en dat van de overige huidige bewoners. Het is voor hen onbegrijpelijk waarom er niet voor gekozen is om een flatgebouw van 3 hoog in een hoek te plaatsen. 2. Insprekers zijn verder van mening dat door de gemeente onvoldoende is onderzocht of het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Insprekers verzoeken alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid. 3. Insprekers zijn van mening dat er onvoldoende parkeerruimte is gezien het aantal nieuwe bewoners. Daarnaast moet er ook nog parkeerruimte zijn voor bezoekers. De situatie is in strijd met de bouwverordening. Het bestemmingsplan voorziet niet in het vereiste aantal parkeerplaatsen. 4. Er zal sprake zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen. Volgens insprekers kan deze verkeersdruk niet voldoende worden opgevangen is het nu nog rustige gebied. 5. Het bestemmingsplan houdt onder meer in de bouw van een flatgebouw in de buurt van de woning van insprekers. Dat is een enorme inbreuk op de bestaande situatie en een ernstige aantasting van de privacy van insprekers. 6. Door de hoogbouw hebben insprekers in het voor- en najaar geen zon meer op hun balkon. Het neemt veel lichtinval weg en veroorzaakt dus ook schaduwoverlast. 7. Insprekers dreigen door het bestemmingsplan hun uitzicht te verliezen. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor insprekers een onaanvaardbare beperking. 8. De wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van insprekers betekent een aantasting van hun woongenot. 9. Geluidsoverlast die ontstaat door meer optrekkend- en afremmend gemotoriseerd verkeer en op negatieve gevolgen van al dat verkeer voor de luchtkwaliteit. 10. Door het bestemmingsplan is er dag en nacht een sterke toename van licht in de omgeving van inspreker. 11. Insprekers vrezen dat hun woning in waarde daalt door het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Insprekers zijn dan ook voornemens een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. 12. Insprekers zijn bereid met de gemeente mee te denken over een oplossing die de bouw van de appartementen mogelijk maakt maar ook recht doet aan de belangen van de bestaande bewoners. Insprekers wijzen u er bovendien op dat zij en de overige bewoners van het Stationsplein-gebied op 30 oktober 2006 een voorstel aan u hebben gedaan voor een alternatieve inrichting van dit gebied. Zij kregen hierop geen reactie. Reden waarom zij het op 14 december 2009 op- 	

nieuw in het gemeentehuis hebben aangeboden aan de Commissie Ruimte en Economie. Helaas hebben zij ook hierop tot op heden geen enkele reactie mogen ontvangen.

Reactie op zienswijzen

Ad 1 t/m 10 en 12

Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig voersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe kan leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat. Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabrikstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabrikstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 11

Planschade door de ontwikkeling van deelgebied 'Stationsplein' is door het vervallen van de realisatie van dit deelgebied in zijn huidige vorm niet meer aan de orde.

Nr. 12	Inspreker
(.....), Stationslaan (....) te 5751 JL DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 17 september 2010 (ontvangen op 20 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De insprekers zijn omwonenden van het plangebied. Zij hebben -onder meer - direct zicht op het Stationsplein. De insprekers zijn hiermee belanghebbenden. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bouwmassa op het perceel Zeylemaker Volgens de huidige plannen wordt er de mogelijkheid geboden om appartementencomplex in 4 bouwlagen te realiseren. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe hoog wordt dit complex? ▪ Welk effect heeft dit op ons woongenot? ▪ Zijn er garanties voor behoud van de privacy af te geven? ▪ Lopen wij het risico dat we geconfronteerd worden met ramen en/of balkons welke uitzicht geven op ons perceel? ▪ Krijgen insprekers door deze bouwmassa vermindering van zonlicht in onze tuin? ▪ Welke invloed heeft de hoge bouw, alsook (de bouw van) een 6 meter diepe kelder, op onze bestaande bomen? ▪ Welke invloed heeft het plan op de waardeontwikkeling van de woning van insprekers? 2. De randvoorwaarden die in het huidige ontwerp bestemmingsplan worden beschreven, geeft naar oordeel van inspreker de ontwikkelaar teveel ruimte waardoor er geen/onvoldoende mogelijkheden zijn om hier in een latere planfase nog bezwaar tegen te maken. 3. Het perceel van Zeylemaker betreft aan de zijde van de Stationslaan is een schuin weglopend perceel. In de praktijk zal de projectontwikkelaar de vrijheid nemen om maximaal gebruik te maken van de bestemmingsplangrenzen. Echter met dit soort schuinweglopende perceelsgrenzen wordt in gelijksoortige situaties lelijke gedrochten gecreëerd. 4. Bouwmassa op het gedeelte van voormalig hotel Goossens/pannenkoekenhuis - plein Het bouwblok dat nu aangewezen is om 4 en 6 bouwlagen te creëren, is te groot. Uit de plannen valt niet op te maken hoeveel eenheden hier worden gecreëerd. 5. Parkeren en Verkeer Inspreker maakt zich zorgen over het groter aantal verkeersbewegingen, alsmede de druk op de aanwezige parkeerplaatsen in de Stationslaan. 6. Bijlage Bij de gepresenteerde stukken zit een grondonderzoek van 30 oktober 2006. Het bevreemd inspreker dat er op de plaats van het garagebedrijf Zeylemaker geen grondboring heeft plaatsgevonden. Hoe heeft de gemeente Deurne het vervuilingrisico dan kunnen dekken.? Hoe oud mag in deze situatie een rapport zijn? 7. Economische haalbaarheid Met nog grote onzekerheid in uitwerking, vraagt inspreker af of deze plannen ook voldoende basis kunnen zijn geweest om de financiële haalbaarheid te toetsen. 	
Reactie op zienswijzen	
Ad 1 t/m 6	
Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria.	

In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone –Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat.

Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen, het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de 'Spoorzone' in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 7

De financiële dekking van het project Spoorzone is geregeld in de **Samenwerkingsovereenkomst (SOK) 2008** tussen de gemeente Deurne en AM Wonen. Net als bij de meeste binnenstedelijke herstructurerings- en transformatieprojecten, kent ook het project 'Spoorzone' een negatief resultaat. De opbrengsten uit het project 'Spoorzone' komen –kort samengevat – uit de grondexploitatie en projectplannen, subsidies (Revitaliseringsfonds, ISV budget, bijdragen van provincie Noord-Brabant en Rijk (Min. V&W)) en leningen (revolverende inbreng BOM). Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge kosten van bodemsaneringen op een aantal locaties binnen het plangebied (Steenovenweg 17 en Fabriekstraat (ong.)). In de **Nota Grondexploitaties** reserveert de gemeenteraad al een aantal jaren structureel middelen om het negatief rendement op dit project op te vangen (zogenaamde reserve 'verlieslatende exploitaties'). Hierdoor is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project 'Spoorzone' verzekerd.

Het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal een gedetailleerde financieel-economische onderbouwing bevatten van het in dat plan te realiseren ruimtelijke en functionele programma.

Nr. 13	Inspreker
(.....), Steenovenweg (.....) te 5753 AL DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op 19 september 2010 (ontvangen op 21 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is een omwonende van het plangebied. Hij heeft -onder meer - direct zicht op het plangebied. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
<ol style="list-style-type: none"> 1. In een cirkel van 200 meter om een categorie 4 bedrijf gaat gebouwd worden. Deze hindercirkel is reeds bij u bekend en diverse malen aangegeven, door inspreker en bewoners in mijn omgeving. Zie uitspraak 20050101833 paragraaf 2.6 door de Raad van State op 3 mei 2006. 1. Par. 206.8 vermeldt dat volgende de VNG-brochure aanhangwagen- en opleggerfabrieken in de categorie 4 vallen en dat met het oog op de wet geluidhinder een afstand van 200 meter wordt aanbevolen tussen een rustige woonwijk en autoplaatwerkerijen. Par. 2.6.13 vermeldt dat een goed woon- en leefklimaat niet kan worden gewaarborgd wanneer bij een categorie 4 bedrijf een afstand van 200 meter niet in acht genomen wordt, in de overwegingen ten aanzien van de wet geluidhinder. 	
Reactie op zienswijzen	
<p>In het voorontwerp-bestemmingsplan is ten onrechte uitgegaan van een afstand van 40 meter vanaf de bedrijfslocatie van Weijer Aanhangwagenfabriek BV aan de Leembaan 10 tot de grens van het bestemmingsvlak 'Wonen-2'. De bedrijfspercelen van Weijer Aanhangwagenfabriek BV gelegen aan de Steenovenweg (kadastraal bekend als gemeente Deurne, sectie N, nrs 1758-1809-1810 (ged.) en 1537) zijn ten onrechte niet meegenomen bij de bepaling of de afstand tussen dit bedrijf en het beoogde nieuwe woongebied binnen de Spoorzone (deelgebied 'Middengebied') groot genoeg was om enerzijds het bedrijf zonder belemmeringen verder te laten functioneren en anderzijds ter plaatse van de te realiseren nieuwbouwwoningen een aanvaardbaar woon-en leefklimaat te garanderen. De inspreker constateert verder terecht dat de milieuvergunning waarin geluidgrenswaarden staan – waarvan de genoemde afstand van 40 meter is afgeleid - niet langer rechtsgeldig is. Thans valt het bedrijf onder de werking van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Dit besluit kent - onder andere - in acht te nemen geluidgrenswaarden voor woningen van derden (artikel 2.17).</p> <p>Om te kunnen beoordelen of Weijer Aanhangwagenfabriek BV in haar functioneren beperkt wordt en of een aanvaardbaar woon-en leefklimaat ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen in het 'Middengebied' door dit bedrijf bedreigd wordt, zal – onder meer – akoestisch onderzoek nodig zijn om de optredende geluidbelasting te bepalen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat het bedrijf aan haar geluidgrenswaarden kan voldoen, zijn er – in ieder geval voor wat betreft de optredende geluidsbelasting – geen wederzijdse belemmeringen. Blijkt uit het onderzoek dat de geluidgrenswaarden van het Activiteitenbesluit ter plaatse van de nieuwbouwwoningen wél worden overschreden, dan dient de inspreker zich bewust te zijn van het feit dat de bedrijfspercelen nu al direct grenzen aan woningen c.q. woonpercelen die dichterbij gelegen zijn dan de beoogde nieuwbouwwoningen c.q. woonpercelen en daardoor als primaire akoestische referentie gelden waar het gaat om een eventuele strijdigheid met de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Het gaat hier om de panden Steenovenweg 56, 60 en 62 en Jan van Goyenstraat 18A en 22. Deze panden bevinden zich binnen het plangebied van het bestemmingsplan St. Jozefparochie en zijn bestemd tot Woondoeleinden (Steenovenweg 56 en Jan van Goyenstraat 18A en 22) en Gemengde doeleinden (Steenovenweg 60 en 62). Het gebied waarin deze – en andere – woningen en Weijer Aanhangwagenfabriek BV zijn gelegen, ligt ingeklemd tussen de Leembaan en de Jan van Goyenstraat. Door de aanwezigheid van woningen en bedrijven heeft dit gebied planologisch gezien een gemengd karakter. Er is hier geen sprake van (burger)woningen op een bedrijventerrein. Het Activiteitenbesluit definieert bedrijventerrein als : “cluster aaneengesloten percelen met overwegend bedrijfsbestemmingen, binnen een in een bestemmingsplan als bedrijventerrein aangewezen gebied, daaronder niet begrepen een gezoneerd industrieterrein”. Gelet op voorgaande is deze situatie hier niet aan de orde. Zou geconstateerd worden in het bovenbedoelde akoestisch onderzoek dat Weijer Aanhangwagenfabriek BV de geluidgrenswaarden ter plaatse van de nieuwbouwwoningen in het Middengebied niet kan halen, dan kan het bedrijf dat nu ook al niet bij de dichterbij gelegen bestaande woningen aan de Steenovenweg en Jan van Goyenstraat. Het zijn dan primair deze woningen die het bedrijf ‘op slot zetten’. De nieuwe woningen in het Middengebied brengen geen verandering in deze bestaande bedrijfssituatie.</p>	

Daar waar het gaat om de huidige ontsluiting van Weijer Aanhangwagenfabriek BV, constateren wij – net als de inspreker – dat deze ontsluiting moeizaam gaat. De ontsluitingsproblematiek van dit bedrijf wordt echter niet veroorzaakt of vergroot door de komende realisatie van het Middengebied. De gebrekkige ontsluiting wordt vooral veroorzaakt door de beperkingen die de bestaande infrastructuur meebrengt - gelet op de aard en omvang van het vrachtverkeer (bestel- of vrachtauto's met oplegger) – voor de huidige bedrijfslocatie. Het bedrijf geeft aan dat het profiel van de Steenovenweg niet breed genoeg is om het vrachtverkeer zonder problemen van en naar het bedrijf af te werken. Het beoogde nieuwe woongebied (Middengebied) verandert echter ook aan deze bestaande situatie niets. De Steenovenweg valt weliswaar binnen het plangebied van het voorontwerp-bestemmingsplan, maar dit plan brengt geen wijzigingen in het bestaande wegprofiel.

Concluderend zijn wij van mening dat de beperkingen voor de bedrijfsvoering van Weijer Aanhangwagenfabriek BV niet zozeer veroorzaakt worden door het nieuw te realiseren woongebied, maar vooral door de aanwezigheid van de bestaande woningen aan de Steenovenweg en Jan van Goyenstraat en de omvang van de bestaande openbare ruimte. Door de groei van het bedrijf in de afgelopen jaren is dit bedrijf op haar huidige locatie 'uit haar jasje gegroeid'. De oplossing voor dit probleem is niet het schrappen van de woningbouwontwikkeling in het Middengebied, maar het verplaatsen van het bedrijf naar een bedrijfslocatie waar het bedrijf kan voldoen aan haar milieunormen - en dan met name aan de geluidsnormen – en waar een efficiënte ontsluiting voor vrachtverkeer mogelijk is.

Dit gebeurt door een verplaatsing van de bedrijfsgronden aan de Steenovenweg naar de aangrenzende locatie Leembaan 10, waarbij alle bedrijfsactiviteiten (inclusief ontsluiting) geconcentreerd worden op deze locatie. Weijer Aanhangwagenfabriek BV heeft in verband met de realisatie hiervan bij ons een verzoek ingediend om de huidige bedrijfspercelen aan de Steenovenweg, te mogen herontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Het zou dan gaan om de realisatie van een tweekapper op de kadastrale percelen sectie N, nrs 1758 en 1809 (Steenovenweg 58a en 58b).

Inmiddels heeft het College van B&W ingestemd met deze herontwikkeling en zal deze gronden als twee nieuwe woonpercelen opnemen in het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied', mits het bedrijf aan een aantal voorwaarden voldoet. Het bedrijf zal in ieder geval moeten aantonen dat alle bedrijfsfuncties geconcentreerd en afgewikkeld kunnen worden op de locatie Leembaan 10, de nieuw te bouwen woningen aan de Steenovenweg mogen geen milieuhinder ondervinden van het bedrijf en er dient uiterlijk op het moment dat de raad het bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' vaststelt, een anterieure overeenkomst te zijn tussen Weijer Aanhangwagenfabriek BV en de gemeente in verband met het verzekeren van het gemeentelijk kostenverhaal.

Nr. 14	Inspreker
(.....), L. van Kelpenaarstraat (...) te 5751 PP DEURNE	
Ontvankelijkheid	
Deze zienswijze is gedateerd op september 2010 (ontvangen op 16 september 2010) en is derhalve tijdig ingediend. De inspreker is een rechtspersoon en vertegenwoordigt statutair de belangen van de inwoners van Deurne West. Het plangebied van het voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsgebied' behoort tot de wijk Deurne West. De inspreker is hiermee belanghebbende. Er is derhalve voldaan aan de voorwaarden om ontvangen te worden in deze procedure.	
Samenvatting	
1.	<p>Algemeen</p> <p>Naar de mening van (.....) zit Deurne buiten haar dorpscentrum niet op hoogbouw, hoger dan 3 woonlagen, te wachten. Naar hun mening zijn grondgebonden woningen voor jonge gezinnen en starters passender bij deze omgeving waarbij een groot plein wordt gehandhaafd voor de ruimtelijke, en daardoor prettige, ontvangst van bezoekers aan het peeldorp Deurne. Hierbij mag aan de huidige Oostzijde best sprake zijn van enige hoogbouw die oploopt vanaf de Tramstraat (grondgebonden) richting et spoor tot bijvoorbeeld 4 of 5 woonlagen. Aan de westzijde zien zij meer heil aan een pand dat direct aansluit bij de stijl zoals ook in de Stationslaan terug is te vinden. De (.....) denkt hierbij aan een pad in de vorm van een langgevelboerderij.</p>
2.	<p>Verkeer</p> <p>Zoals eerder aangegeven in het (.....)format van 22 september 2008 maakt de (.....) zich zorgen over de verkeersstroom in het plangebied. In het bestemmingsplan heeft de (.....) niet kunnen ontdekken waarop de bestemming 'verkeer' is bepaald en of dit voldoende is voor de afhandeling van het te verwachten verkeer in de komende decennia.</p>
3.	<p>Parkeren</p> <p>Het lijkt de (.....) duidelijk dat voor de stationsomgeving zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het spoor voldoende parkeergelegenheid moet bestaan welke voldoende laagdrempelig is om parkeerverlast in de nabije omgeving te voorkomen. Op dit moment kent de Spoorlaan een parkeervoorziening van 48 tot 54 parkeerplaatsen wat volgens de (.....) onvoldoende is.</p>
4.	<p>Druk op de Spoorlaan</p> <p>Als gevolg van ingrepen in de verkeerssituatie op het Stationsplein en de gevolgen in de omliggende afvoerende- en aanvoerende wegen zullen de verkeersintensiteiten in de Spoorlaan naar de verwachting van de (.....) gaan toenemen vergeleken met de huidige intensiteiten. Verder ziet de (.....) dat de 48-54 parkeerplaatsen, de bushaltes en de Kiss&Ride plaatsen in de Spoorlaan worden voorzien. Dit alles, naast de aanwezigheid van alle typen verkeer, lijkt het de (.....) een niet haalbare kaart.</p>
5.	<p>Bomen in de Spoorlaan</p> <p>De 48-54 parkeerplaatsen welke in de Spoorlaan voorzien zijn gaan ondergebracht worden in een huidige groenstrook met bomen. De 2 monumentale bomen in deze laan zullen hierbij zoveel mogelijk worden ontzien. De (.....) geeft aan dat voor de andere bomen bekend is dat deze kwetsbaar zijn voor oppervlakkige verharding en hierbij een groot risico lijken te lopen voor hun lijfsbehoud. Afhankelijk van de wortelspreiding van de 2 monumentale bomen zullen ook deze een risico tot beschadiging hebben wanneer in hun wortelgebied een harde bodembedekking wordt aangebracht.</p>
6.	<p>Financiële haalbaarheid</p> <p>Kijkend naar de resultaten van de bodemonderzoeken, vooral aan de zuidzijde van de spoorlijn, maakt de (.....) zich zorgen over de financiële haalbaarheid van het Spoorzone-plan. De (.....) geeft aan bij de inzage van het bestemmingsplan graag inzage gehad te hebben in de financiële onderbouwing waarin dit duidelijk gemaakt wordt.</p>
7.	<p>Bodemvervuiling en gezondheid</p> <p>Gezien de resultaten van de diverse bodemonderzoeken vraagt de (.....) zich af wat gemeente Deurne in de afgelopen jaren heeft gedaan om het risico op nadelige effecten voor de volksge-</p>

zondheid ten gevolge van bodemverontreinigingen te reduceren.

8. **Belangen wijkbewoners Stationsplein en omgeving**
Met welke van de eerder ingediende zienswijzen is op welke manier rekening gehouden in het voorliggende voorontwerp-bestemmingsplan?
9. **Draagvlak van onze belanghebbende wijkbewoners**
Op basis van gebeurtenissen in het verleden op het gebied van communicatie naar bewoners en belanghebbenden wil de (.....) graag pleiten voor het nemen van initiatieven om draagvlak te krijgen bij de direct belanghebbende wijkbewoners zodanig dat ook zij zich gerespecteerd voelen in hun bewonersbelangen. De (.....) ziet dit als een directe taak van gemeente Deurne gezien het verleden zoals dit is ontstaan.
10. **Verkeersvoorzieningen gehandicapten**
In de voorschriften heeft de (.....) niet kunnen herkennen welke randvoorwaarden gelden met betrekking tot de woningfaciliteiten en de verkeersvoorzieningen zodat ook de minder valide medemens in dit gebied z'n draai goed kan vinden.
11. **Hondenuitlaatplaats**
Het aantal en de spreiding van de groenplaatsen is beperkt. In het voortraject dient rekening gehouden te worden met de locatie en het aantal hondenuitlaatplaatsen.
12. **Geluidsoverlast**
Ondanks dat de (.....) beseft dat binnen de regelgeving het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd is om 68 dB(A) ontheffing te verlenen lijkt het de (.....) zeer onverstandig om dat te doen. Door de toename van de bevolkingsdichtheid zal zowel het omgevingsgeluid als de verkeersintensiteit met het bijbehorende geluid in dit gebied gaan toenemen. Inschatting ten aanzien van deze laatste aspecten heeft de (.....) niet kunnen vinden in de uitgangspunten voor bepaling van de geluidsbelasting.
De (.....) wil adviseren om geluidswerende maatregelen toch mee te nemen of de woonbestemming zover van de treinvoorzieningen af te brengen om het geluidsniveau ten gevolge van het treinverkeer in de buurt te brengen van de 55dB(A).
13. **Inrichting groenlocaties/ ontmoetingsplaats/ speelvoorzieningen**
Aan de noordzijde van de Spoorlaan heeft de (.....) niets kunnen vinden met betrekking tot de bedoelingen in het plangebied ten aanzien van het aanbrengen van speelvoorzieningen. Aangezien gericht wordt op jonge gezinnen en starters lijkt het de (.....) niet meer dan vanzelfsprekend dat ook sociale voorzieningen als speellocaties worden voorzien en in de regelgeving van het bestemmingsplan een plaats krijgen.

Reactie op zienswijzen

Ad 1 t/m 5 en 8-9-13

Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.

In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.

Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Ad 1 en 2

Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan bevatte de juridisch basis om de ontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' - zoals uitgewerkt in het Masterplan Spoorzone (januari 2006) – vorm te geven. In het voorontwerp-bestemmingsplan werden de ruimtelijke kaders gesteld voor de gewenste nieuwbouw en functies. Er werden in het voorontwerp- bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de exacte stedenbouwkundige structuur, bouwkundige vormgeving en architectuurstijl.

In het genoemde Masterplan wordt de stedenbouwkundige invulling van dit deelgebied alleen op structurende hoofdlijnen uitgewerkt. Qua architectuur en beeldkwaliteit wordt in het Masterplan en ook in het voorontwerp-bestemmingsplan alleen gesteld dat de bebouwing moet worden uitgevoerd in een rustige, robuuste architectuur met niet al te veel variantie in de gevel, maar wel met enkele duidelijke accenten. Uitgangspunt is ook dat de nieuwbouw een weloverwogen toevoeging moet zijn op de omringende bebouwing eo ipso dat aansluiting gezocht moet worden bij de kwaliteiten van de omliggende bebouwing.

Diverse insprekers hebben aangegeven dat deze randvoorwaarden zodanig ruim zijn dat hierdoor – gelet op de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen juridische ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden – bij recht bebouwing kan worden opgericht waardoor in de praktijk niet of onvoldoende voldaan wordt aan deze uitgangspunten dan wel een aanzienlijke aantasting kan veroorzaken van hun ruimtelijke belangen.

Nadat wij de inspraakreacties op dit punt bestudeerd hebben, hebben wij geconstateerd dat de diverse insprekers op dit onderdeel terecht een serieuze punt van zorg met betrekking tot de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' hebben blootgelegd. Ook wij zijn van mening dat de huidige juridische regeling bebouwing toelaat tot een bouwhoogte van maximaal 20 meter en met een bouwkundige vormgeving (bijvoorbeeld gevelindeling) die ertoe *kan* leiden dat de privacy van omwonenden in het geding komt als gevolg van inkijk in – vooral – de buitenverblijfsruimten van de woonpercelen aan de Stationslaan-Emmalaan-Tramstraat-Romeinstraat-Prinssenhof en Julianastraat.

Omdat ook de architectonische uitgangspunten erg algemeen zijn, is het risico van de ruime juridische regeling zoals die nu in het voorontwerp-bestemmingsplan staat, ook dat nieuwbouw ontstaat die niet of onvoldoende aansluit bij de bestaande bebouwing in de omgeving van het Stationsplein. Hierdoor kan nieuwbouw ontstaan die detoneert met zijn omgeving en daardoor kan leiden tot visuele hinder of een verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Wij hebben geconstateerd dat het in essentie om deze reden is dat de herontwikkeling van het Stationsplein bij veel omwonenden zoveel onzekerheid en weerstand opwekt. Wij vinden het van groot belang dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Deurne een stevig maatschappelijk draagvlak hebben. Dat geldt zeker voor een grootschalige ruimtelijk ontwikkeling zoals de herstructurering en transformatie van het spoorzonegebied, waarmee wij een belangrijk deel van ons centrumgebied willen vormgeven.

Wij hebben goed geluisterd naar de reactie van deze inspreker en andere insprekers. Wij zijn ons bewust dat het in een vroegtijdig stadium betrekken van omwonenden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen,

het draagvlak onder hen sterk kan vergroten. Bij het opstellen van een nieuwe stedenbouwkundige visie voor de herstructurering en transformatie van het Stationsplein in een ruimtelijk veel hoogwaardiger entreegebied van het Deurnese centrum, gaan wij de omwonenden dan ook – met zowel hun ideeën als met in acht name van hun belangen- in een vroegtijdig stadium betrekken.

Ad 3

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

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

De algemene focus voor Deurne blijft, ook gelet op huidige woningvoorraad, liggen op de toevoeging van voor senioren geschikte woningen. Het gaat om geschikt wonen of verzorgd wonen (beide in zelfstandige woningen), aangevuld met beschermd wonen (instellingsplaatsen, groepswoningen). De aanvullende focus (kansen) ligt gelet op de toename van eenpersoonshuishoudens, de behoeften en uitgestelde woningvraag van m.n. starters en de huidige woningvoorraad, bij de 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen (25 tot 30 jaar).

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonshuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het ‘Middengebied’ – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het ‘Middengebied’ (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Hierdoor is een verdere behandeling van de reacties betreffende de ontwikkeling van de ‘Spoorzone’ in zijn oorspronkelijke vorm inmiddels achterhaald.

Ad 6 en 7

De financiële dekking van het project Spoorzone is geregeld in de **Samenwerkingsovereenkomst (SOK) 2008** tussen de gemeente Deurne en AM Wonen. Net als bij de meeste binnenstedelijke herstructurerings- en transformatieprojecten, kent ook het project ‘Spoorzone’ een negatief resultaat. De opbrengsten uit het project ‘Spoorzone’ komen –kort samengevat – uit de grondexploitatie en projectplannen, subsidies (Revitaliseringsfonds, ISV budget, bijdragen van provincie Noord-Brabant en Rijk (Min. V&W)) en leningen (revolverende inbreng BOM). Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge kosten van bodemsaneringen op een aantal locaties binnen het plangebied (Steenovenweg 17 en Fabriekstraat (ong.)). In de **Nota Grondexploitatie** reserveert de gemeenteraad al een aantal jaren structureel middelen om het negatief rendement op dit project op te vangen (zogenaamde reserve ‘verlieslatende exploitaties’). Hierdoor is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project ‘Spoorzone’ verzekerd.

Het komende ontwerp-bestemmingsplan ‘Spoorzone-Middengebied’ zal een gedetailleerde financieel-economische onderbouwing bevatten van het in dat plan te realiseren ruimtelijke en functionele programma.

Ad 10 en 11

Op 1 april 2008 heeft de gemeenteraad het **Masterplan Openbare Ruimte (MOR)** voor de Spoorzone vastgesteld. In het MOR wordt een gedetailleerd beeld geschetst van de ruimtelijke en functionele inrichting van de openbare ruimte. In het MOR is een programma van eisen opgenomen, waarin aspecten als kosten, weginrichting, parkeernormen, groen, speelvoorzieningen, hondenuitlaatvoorzieningen, water en sociale veiligheid zijn vastgelegd. Op de Structuurkaart openbare ruimte wordt een vertaling gegeven van het ambitieniveau naar de exacte situatie ter plaatse en de inpassing van het vereiste programma. De verschillende eisen en aanpak van diverse deelgebieden is hierin weergegeven. De structuurkaart wordt gevolgd door themakaarten waarin bouwplanontwikkelingen, wegenstructuur, groenstructuur en functionele structuur zijn opgenomen. Tenslotte wordt per deelgebied nader ingegaan op de inrichting, de sfeer, de toegepaste materialen en profielen van de openbare ruimte. Wat dit laatste betreft is zijn ook de behoeften van de beoogde gebruikers van de openbare ruimte nadrukkelijk betrokken. Het betreft hier onder meer de functionaliteit van de openbare ruimte voor kinderen, ouderen en gehandicapten.

Voortbordurend op het MOR is in maart 2009 een **Voorlopig Ontwerp (VO) Middengebied** uitgewerkt voor dit deelgebied. Hierin is een beeld gegeven van de stedenbouwkundige inrichting van het gebied, massastudies, parkeerbalans en groenplan.

In het komende ontwerp-bestemmingsplan ‘Spoorzone-Middengebied’ zal de realisatie van het deelgebied ‘Middengebied’ in de uiteindelijk te kiezen stedenbouwkundige vorm en met het uiteindelijk te realiseren programma, ook getoetst worden aan de beschreven wegprofielen en aan de kencijfers en voorwaarden voor stedelijke groen, speel- en hondenuitlaatvoorzieningen zoals te herleiden uit het MOR en VO Middengebied en zal aan deze normen moeten voldoen.

Voor wat betreft de toegankelijk van woningen voor gehandicapten en mindervaliden, gebruik van domotica e.d. blijft het **Bouwbesluit** het primaire toetsingskader. De te realiseren woningen in het Middengebied zullen ook op dit punt aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Bij omgevingsvergunningverlening zal hieraan worden getoetst.

Ad 12

Sanering van **bestaande** akoestische (overbelaste) situaties is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente Deurne maar van het Rijk. Bij de realisatie van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige functies of – terreinen is de gemeente wel verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet geluidhinder.

In het kader van het op te stellen ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' vindt op dit moment een hernieuwd onderzoek plaats naar de geluidsbelasting vanwege het railverkeerslawaai binnen de akoestische zone langs het spoor. Deze resultaten zullen primair een rol spelen bij de ruimtelijke keuzen in het genoemde plan.

Nr. 15	Reactie vooroverleg artikel 3.1.1 Bro
Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, Postbus 90151, 5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH	
Samenvatting	
Op basis van fase 1 van de Verordening ruimte en het ontwerp van fase 2 van de Verordening ruimte geeft de Provincie Noord-Brabant de volgende reactie:	
Op basis van de overlegde gegevens constateren wij strijdigheid met de Verordening ruimte:	
<ul style="list-style-type: none"> • De provincie hanteert conform de Verordening ruimte in de landelijke regio's, waartoe Deurne behoort, het uitgangspunt 'bouwen voor migratiesaldo nul'. • Volgens artikel 2.1.6 van de Verordening ruimte fase 1, dient de toelichting van een bestemmingsplan een verantwoording te bevatten over de wijze waarop de regionale woningbouwafspraken tot stand gekomen zijn en hoe de beoogde nieuwbouw zich verhoudt tot de regionaal gemaakte afspraken en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor woningbouw. • Op basis van de Verordening Ruimte artikel 4.1.5. dienen gemeenten regionale afstemming te plegen en afspraken te maken over de planologische voorbereiding van de nieuwbouw van woningen. Tevens dienen zij elkaar te informeren over de voortgang van de voornemens en de afspraken. 	
Na bestudering van het bestemmingsplan blijkt dat de verantwoording voor de circa 575 woningen niet op bovenstaande wijze tot stand gekomen is en daardoor niet voldoet aan de Verordening ruimte.	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone –Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en ' Stationsplein'.</p> <p>In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.</p> <p>Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.</p> <p>Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de <u>omvang</u> van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.</p> <p>De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald; 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden; 	

- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

De Nederlandse vastgoedmarkt zit momenteel in een diepe crisis. Door onder meer:

- veranderingen in zowel de woningmarkt als de markt voor kantoren, dienstverlening en detailhandel door de (financiële) crisis alsook het langer uitblijven van het economische herstel;
- de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek);

is het ongewijzigd in de markt zetten van het oorspronkelijke bouwprogramma (zoals opgenomen in paragraaf 3.4 van het voorontwerp-bestemmingsplan) niet langer verantwoord. Gelet de op sterk veranderende markt-omstandigheden is een aanpassing van het programma en de doelgroepen gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de ruimtelijke kwaliteitsslag binnen het Spoorzonegebied evenwel onverminderd het uitgangspunt.

In 2008 heeft de gemeenteraad de Woonvisie gemeente Deurne 2008-2020 vastgesteld. De gemeente wil vooral voldoen aan de woningbehoefte van de eigen bevolking. Met de inzet van een gedifferentieerd woningbouwprogramma met accenten voor senioren en zorgvragers, starters en (jonge) gezinnen, en potentiële terugkeerders, wil Deurne op het niveau van de gemeente en de kerkdorpen een volwaardige en vitale gemeenschap behouden.

In de gemeentelijke Woonvisie heeft 'Spoorzone' een 'status aparte': het is namelijk een transformatielocatie, waarbij niet sec de woningbouw centraal staat, maar waar tegelijkertijd een ruimtelijke kwaliteitsslag wordt gemaakt door het transformeren van andere functies (bedrijvigheid) in wonen. In de Woonvisie werd nog uitgegaan van een zwaar programma (circa 575 woningen totaal) en een nadruk op vrije sector koopwoningen om deze investering in ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Door uitstel van de realisatie van de woningbouw en gelet op de tussentijdse veranderingen in de woningmarkt door de (financiële) crisis, de beperking van financieringsmogelijkheden (hypotheek) en de demografische ontwikkelingen is een aanpassing van het programma en doelgroep echter gewenst en noodzakelijk. Hierbij blijft de kwaliteitsslag evenwel het uitgangspunt.

In het totale project Spoorzone wordt in een periode van circa 10 jaar een gemengd programma gerealiseerd. Hierbij behoren woningen, detailhandel, horeca, kleinschalige kantoorfuncties en bestaande/nieuwe gemengde functies. Vanwege de noodzakelijk geworden aanpassing van het te realiseren (woning)bouwprogramma wordt nu primair gefocust op de realisatie van het binnen het Masterplan Spoorzone opgenomen deelgebied 'Middengebied'.

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

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

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

De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om - en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabriekstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabriekstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

Op 13 januari 2012 overleg plaats heeft gevonden tussen wethouder Kerkers en gedeputeerde De Boer over het project Spoorzone. In dit overleg is onder andere geconstateerd de gemeente Deurne reeds meerdere malen via regionaal overleg (o.a. RRO) en de provincie verzocht heeft om extra woningbouwaantallen ten behoeve van het project Spoorzone. Afspraken zijn echter nooit vastgelegd.

In het overleg van januari 2012 is geconstateerd dat, met de herijking van het woningbouwprogramma Spoorzone en de nieuwe provinciale woningbehoefteprognose voor de gemeente Deurne, in de praktijk op dit moment geen behoefte is aan extra woningbouwaantallen. De maximaal 180 woningen voor het Middengebied Spoorzone en eventuele vervolgfases zoals Stationsplein kunnen binnen reeds gemaakte regionale woningbouwafspraken worden gerealiseerd. Deze conclusie is medegedeeld aan het RRO van 1 februari 2012. Over de woningbouwafspraken vindt regulier (sub)regionaal overleg plaats en de afspraken worden jaarlijks geactualiseerd.

Ook heeft de gemeente voldoende ruimte beschikbaar binnen de toegestane harde plancapaciteit voor het project Spoorzone Middengebied in de huidige omvang (180 woningen). Dit wordt aangetoond via de matrix die jaarlijks door de gemeente geactualiseerd aan de provincie Noord-Brabant wordt toegezonden.

In het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal de plantoelichting verder een **verantwoording** bevatten over de wijze waarop de regionale woningbouwafspraken tot stand gekomen zijn en hoe het beoogde nieuwe woningbouwprogramma in het deelgebied 'Middengebied' zich verhoudt tot deze regionaal gemaakte afspraken en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor woningbouw.

Nr. 16	Reactie vooroverleg artikel 3.1.1 Bro
N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA GRONINGEN	
Samenvatting	
<p>Het advies van de N.V. Nederlandse Gasunie (verder: Gasunie), betreffende externe veiligheidsaspecten gerelateerd aan hun aardgastransportleidingen, baseert zich op het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM zoals geregeld in de AMvB Buisleidingen.</p> <p>1. Groepsrisico: Zoals uit de toelichting blijkt, wordt de oriënterende waarde zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet overschreden. Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de planontwikkeling;</p> <p>Plaatsgebonden risicocontour: in verband met de planontwikkeling is het plaatsgebonden risico berekend. Uit deze berekening is gebleken dat de PR 10⁻⁶ risicocontour niet op de leiding ligt. In de plantoelichting wordt hierop ingegaan;</p> <p>Belemmerde strook: Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor goederen en personen in de directe omgeving, is het voldoende deze belemmering te beperken tot een zone van 4 meter ter weerszijden van de leiding. De Gasunie verzoekt dan ook de breedte van de medebestemmingsstrook terug te brengen tot 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.</p> <p>Op de verbeelding is een medebestemmingsstrook aangegeven van een gasleiding langs de Katoenstraat. Deze leiding is niet meer in gebruik. De planologische bescherming kan vervallen en de leiding kan van de verbeelding worden verwijderd.</p> <p>Planregels: In artikel 12 "Leiding-Gas" van de regels van het bestemmingsplan wordt bepaald dat de op de verbeelding als zodanig aangewezen gronden primair bestemd zijn voor een gastransportleiding. Naar de mening van de Gasunie zijn echter de thans opgenomen bepalingen onvoldoende ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding. Het verzoek van de Gasunie is om artikel 12.2.2. zodanig uit te breiden dat ook de onderstaande werkzaamheden uitgevoerd binnen een zone van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding, behoudens vrijstelling niet zijn toegestaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verrichten van grondroeractiviteiten (bijvoorbeeld het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage, anders dan normaal spit- en ploegwerk; • Diepploegen; • Het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen. 	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en 'Stationsplein'.</p> <p>In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.</p> <p>Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig vervoersknooppunt zou worden gecreëerd.</p>	

Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de omvang van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.

De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:

- 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald;
- 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden;
- 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk.

Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk **niet** mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

De hogedruk gasleiding die nu nog aanwezig is binnen het plangebied van het (komende) ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal in 2012 worden verwijderd en hoeft derhalve dan ook niet meer in het ontwerp-bestemmingsplan geregeld te worden.

Nr. 17	Reactie vooroverleg artikel 3.1.1 Bro
Waterschap Aa en Maas, Postbus 5049, 5201 GA 'S-HERTOGENBOSCH	
Samenvatting	
<p>In haar reactie op het bestemmingsplan "Spoorzone-Stationsomgeving" stelt het Waterschap Aa en Maas het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De mogelijkheden binnen het plangebied voor infiltratie en buffering zijn beperkt, toch wordt aangegeven dat de grondstroken langs het spoor en binnen het plangebied gelegen plantsoenen en perken, het regenwater (beperkt) kan infiltreren. Wellicht zijn er nog mogelijkheden, door het toepassen van "groene daken" en of regenwaterberging onder straten, het bergend vermogen binnen het plangebied te vergroten. <p>Niet geheel duidelijk is hoe het gescheiden regenwater wordt verwerkt. In de toelichting is wel aangegeven dat dit via een stelsel van greppels en sloten en een gescheiden stelsel wordt afgevoerd. Graag zouden wij door middel van een (getalsmatige) onderbouwing meer duidelijkheid verkrijgen in de regenwaterbalans.</p>	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het bestemmingplan 'Spoorzone – Stationsomgeving' is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorzone –Stationsomgeving' is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden 'Middengebied' en ' Stationsplein'.</p> <p>In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw "vervoerderspaviljoen". De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.</p> <p>Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig verkeersknooppunt zou worden gecreëerd.</p> <p>Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de <u>omvang</u> van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.</p> <p>De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald; 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied 'Stationsplein' in de beoogde vorm bij omwonenden; 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk. <p>Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied 'Stationsplein' (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied 'Middengebied' tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk niet mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.</p>	

Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Stationsomgeving' zal worden om- en voortgezet als ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied'.

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het 'Middengebied' – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het 'Middengebied' (begrenst door de Fabrikstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabrikstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

In het komende ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' zal er opnieuw gekeken worden naar de mogelijkheden van een duurzame afhandeling (infiltratie- en/of berging) van schoon hemelwater binnen het plangebied. Tevens zal zowel bij de aanleg van nieuwe riolering als wanneer bestaande riolering wordt vervangen, een gescheiden rioleringsstelsel (vuil (huishoudelijk) afvalwater en schoon hemelwater) worden aangelegd. Wij zullen zorgdragen dat de waterparagraaf in het (komende) ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone-Middengebied' een motivering van het gekozen systeem van duurzame waterafhandeling (inclusief een overzichtelijke hemelwaterbalans) bevat.

Nr. 18	Reactie vooroverleg artikel 3.1.1 Bro
Pro Rail, Inframangement Regio Zuid, Veiligheid Milieu & Juridisch Beheer, Postbus 624, 5600 AP EINDHOVEN	
Samenvatting	
<p>Het voorontwerpbestemmingsplan “Sporzone-Stationsomgeving” gaf Prorail aanleiding het volgende op te merken:</p> <p>Toelichting (pag 37) Paragraaf 5.3.5 Verantwoorden groepsrisico</p> <p>In deze paragraaf ontbreekt de verantwoording van het groepsrisico. Opdat wij de verantwoording van het groepsrisico kunnen toetsen verzoeken wij u er voor zorg te dragen dat de verantwoording van het groepsrisico in de volgende fase van het bestemmingsplan in de toelichting is opgenomen.</p>	
Reactie op zienswijzen	
<p>Het bestemmingplan ‘Sporzone – Stationsomgeving’ is een vervolgstap in de planvorming voor de herstructurering van de Spoorzone. In juni 2005 is daarvoor het Ontwikkelingsplan Spoorzone opgesteld met de doelstellingen en criteria. In het masterplan Spoorzone uit 2006 is hier op hoofdlijnen invulling aan gegeven. Het plangebied van het bestemmingsplan ‘Sporzone –Stationsomgeving’ is daarbij uitgewerkt in de deelgebieden ‘Middengebied’ en ‘ Stationsplein’.</p> <p>In het masterplan spoorzone werd een verkleining van het Stationsplein voorgesteld, met aan weerszijden nieuwe woonbebouwing en aan de zuidzijde een nieuw “vervoerderspaviljoen”. De nieuwe oostgevel zou moeten worden gevormd door een woongebouw met een gelede opbouw, lager aan de noord- en oostkant (Tramstraat), en hoger aan het Stationsplein en het spoor. Op de zuidwesthoek was een hoogteaccent van 6 lagen beoogd om het stationsgebied te markeren. In de plint van de nieuwbouw zouden commerciële en/of horeca-activiteiten worden opgenomen die de aantrekkelijkheid en vitaliteit van deze plek moesten vergroten.</p> <p>Het doel van deze ontwikkelingen was de herstructurering van de spoorzone tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied, waarbij de barrièrewerking van het spoor werd verzacht en een hoogwaardig verkeersknooppunt zou worden gecreëerd.</p> <p>Een aantal belangrijke omstandigheden hebben er echter toe geleid dat er een herijking plaats diende te vinden met betrekking tot de <u>omvang</u> van het plangebied, de (steden)bouwkundige en architectonische invulling hiervan en het te realiseren (woning)bouwprogramma.</p> <p>De volgende omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot deze herijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorgestelde herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ is qua bouwkundige vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit nog onvoldoende bepaald; 2) Te weinig draagvlak van de herontwikkeling van het deelgebied ‘Stationsplein’ in de beoogde vorm bij omwonenden; 3) Huidige economische omstandigheden op de vastgoedmarkt maken zowel de realisatie van het beoogde woningbouwprogramma als het beoogde commerciële programma (kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening) niet langer mogelijk. <p>Bovengenoemde omstandigheden hebben er toe geleid dat Burgemeester & Wethouders bij besluit van 1 februari 2011 hebben besloten om voor een gefaseerde uitvoering van het project Spoorzone te kiezen. Hierbij is besloten om het deelgebied ‘Stationsplein’ (d.w.z. het hele noordelijke plandeel (ten noorden van de spoorverbinding Eindhoven-Venlo)) uit het voorontwerp-bestemmingsplan te halen. Op de korte termijn komt de nadruk bij de herontwikkeling van de Spoorzone te liggen op de realisatie van het deelgebied ‘Middengebied’ tot een binnenstedelijk woonmilieu met maximaal 180 woningen voor vooral (startende) 1- en 2-persoonhuishoudens en jonge gezinnen. De ligging nabij het intercitystation (mobiliteit) en centrum wordt daarmee uitstekend benut. Bedrijvigheid wordt in dit deelgebied nadrukkelijk niet mogelijk gemaakt, met uitzondering van de reguliere aan huis gebonden beroepen in woningen.</p> <p>Deze gefaseerde projectuitvoering zal worden geregeld in een aangepast bestemmingsplan. Het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ‘Sporzone-Stationsomgeving’ zal worden om - en voortgezet als ontwerpbestemmingsplan ‘Sporzone-Middengebied’.</p>	

Aan het nieuwe plangebied zijn – naast het ‘Middengebied’ – nog drie andere gebieden toegevoegd:

- gebied ten westen van het ‘Middengebied’ (begrenst door de Fabrikstraat-Ringoven-Steenovenweg-Vlierdenseweg): In dit woon-en werkgebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het aangepaste bestemmingsplan Spoorzone-Middengebied zal voor dit gebied gaan voorzien in een conserverende regeling. Dit gebied was in het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan ook al meegenomen;
- Mobiliteitsknooppunt: Gebied begrenst door de spoorverbinding Eindhoven-Venlo, Fabrikstraat en Vlierdenseweg. Hier wordt onder meer voorzien in een parkeergarage en een fietsenstalling ten behoeve van de reizigers die gebruik maken van de trein;
- gebied Steenovenweg 58a-58b : Het betreft hier een particulier woningbouwinitiatief in de vorm van 2 woningen (tweekapper).

In het komende ontwerp-bestemmingsplan ‘Spoorzone-Middengebied’ zal er tevens voor zorggedragen worden dat de verantwoording van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor in de plantoelichting is opgenomen.